

ДЖЕРЕМИ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БЕСТСЕЛЛЕР

# КЛАРКСОН



МОГЛО  
БЫТЬ  
И ХУЖЕ...

Джереми Кларксон  
**Могло быть и хуже...**

«Альпина Диджитал»

2014

## **Кларксон Д.**

Могло быть и хуже... / Д. Кларксон — «Альпина Диджитал»,  
2014

Новая книга Джереми Кларксона, конечно, об автомобилях – спорткарах и внедорожниках, лидерах и аутсайдерах, очень дорогих и вполне бюджетных. Но не только. Она о людях и взаимоотношениях, политике и войнах, мишленовских ресторанах и белых медведях, Москве и принце Чарльзе. Неважно, на чем вы ездите: если вы любите настоящий английский юмор, едкие, словно сжатые пружиной слова, яд, иронию и сарказм, заставляющие английских политиков и светских львиц с ужасом и адвокатами ждать новых текстов Джереми, – тогда эта книга для вас. Искрометный юмор, здравый смысл и абсолютное знание предмета гарантированы.

## Содержание

Господи, Ганс, хватит мухлевать	6
Никаких сюрпризов в этой приторной конфетке	8
Да! Возьми меня прямо сейчас, леди Мармелад	11
Не очень по-британски, но надо учиться торговаться	14
Попробуйте лосиный размерчик	17
Хоть смейся, хоть плачь, а это машина для шутов	20
У этих обитателей юрт неплохо получилось	22
Малыш Луиджи и его турбонаддув	24
Мне не нравится эта Хельга фон Горгулья... Не знаю почему	26
Черт, Спок, мы не можем оторваться от Артура Дэйли[17]	28
Роскошная коала-утконос для Брюса	31
Ботокс и восковая эпиляция – и я готов	33
Эй, мой питбуль стал какой-то теплый и пушистый	35
Конец ознакомительного фрагмента.	37

# Джереми Кларксон Могло быть и хуже...

Переводчик *Александр Коробейников*

Редактор *Артур Кляницкий*

Руководитель проекта *А. Шувалова*

Корректор *Е. Аксёнова*

Компьютерная верстка *А. Фоминов*

Дизайн обложки *Ю. Буга*

Фото на обложке *Dwayne Senior for The Sunday Times / News Syndication*

© Jeremy Clarkson, 2014

Original English language edition first published by Penguin Books Ltd, London. The author has asserted her moral rights.

All right reserved.

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2016

*Все права защищены. Произведение предназначено исключительно для частного использования. Никакая часть электронного экземпляра данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для публичного или коллективного использования без письменного разрешения владельца авторских прав. За нарушение авторских прав законодательством предусмотрена выплата компенсации правообладателя в размере до 5 млн. рублей (ст. 49 ЗОАП), а также уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до 6 лет (ст. 146 УК РФ).*

\* \* \*

*Все тексты, составляющие эту книгу, сначала публиковались в еженедельной колонке Джереми Кларксона в газете The Sunday Times.*

## Господи, Ганс, хватит мухлевать *MINI Countryman Cooper S ALL4*

После долгих размышлений в эти праздничные дни я понял, что Господь – стопудово немец. Он создал мир и населил его разными офигенными созданиями, но никто из них ему как-то особо не понравился. Поэтому всех грохнул и решил начать заново. То, что вышло на этот раз, тоже его не порадовало, поэтому превратил всех динозавров в птиц, а некоторым обезьянам даровал оттопыренные большие пальцы.

Геология его тоже не вставляет. Сперва он поместил Шотландию на юг Тихого океана, но потом вкурил, что это как-то не по фэн-шую, и бросил ее в центр того, что сейчас зовется Атлантическим океаном. Потом прикинул, что миру Шотландия не нужна вовсе, так что похоронил ее под современной Южной Америкой.

Потом подумал, что Англии как-то одиноко торчать над Францией, так что скovyрнул Шотландию обратно и присобачил сверху Нортумберленда, как пижонскую шляпу набекрень. После этого Бог решил, что Англии вообще ни к черту быть связанной с Францией, и создал Английский канал (Па-де-Кале).

Сейчас он может решить, что Гималаи должны быть повыше или что нет причин для существования Греции или всех этих низеньких островков посреди Тихого океана. Или что белый медведь – богомерзкий урод, так что нет ему места в коробке с игрушками.

Он играет и с погодой. Сначала постановил, что планета будет горячая и с большим количеством пара, а потом подумал, что нет, пусть тут будет чертовски холодно. Он продолжает свою игру и сейчас, чем просто выводит из себя всех завернутых на экологии. Как только они колотятся в тревоге, что мир становится жарче, всю Европу заваливает снегом.

Немцы точно такие же. Дайте им страну – и они обязательно захотят захватить и соседнюю.

Правда, есть в этом и светлая сторона. Когда немец создает что-то прекрасное, он не идет домой, чтобы отпраздновать это за кружкой пива. Нет. Он снова отправляется на работу, чтобы внести какие-то улучшения. В Германии недостаточно быть лучше, чем все остальные. Нужно быть круче себя самого.

Они делают так даже с вином. Создав жидкое совершенство под названием Niersteiner Gutes Domtal<sup>1</sup>, чуваки вернулись к своим рабочим местам и решили, что единственный способ сделать вино еще лучше – добавить крошки сусального золота. Так они и поступили. И насколько блестящим оказалось это решение? Вино, которое сверкает на свету. Потрясающе.

В Британии все совсем не так. Например, принц Чарльз считает, что мир был бы гораздо лучше, если бы любой прогресс прекратился в 1952 году. А каждый технологический отдел возглавляется людьми, которые хотели бы, чтобы Британия выглядела так, как на коробках шоколадных конфет из Дорсета. Если бы Бог был англичанином, то каждый день вам мешал бы пройти на работу какой-нибудь бронтозавр.

Прекрасный пример тому – красные телефонные будки. Они были бесполезны и пахли мочой, а от перегрева вы начинали умирать еще до того, как в трубке раздавались гудки. Но когда кто-то – по всей видимости, британец – предложил их усовершенствовать, это вызвало шок. Перемены? Здесь? В Британии? Вы рехнулись? Ведь мы – страна, в которой каждое Рождество показывают одно и то же шоу «Два Ронни», хотя один из них уже мертв.

Такой подход не работает, что особенно заметно в автомобильной промышленности. Когда в 1970 году был выпущен первый Range Rover, все могли убедиться, что это отличная

---

<sup>1</sup> Белое марочное полусладкое вино из рислинга, выращиваемого на участке Гутес Домтал, расположенном вблизи города Нирштайн (область Рейнхессен). – Здесь и далее *прим. ред.*

модель. Поэтому команду его создателей распустили, и модель просуществовала с незначительными изменениями до 1994 года. К тому времени это было уже ископаемое.

Похожая проблема и с Land Rover. Та машина, которую вы приобретаете сейчас, мало отличается от той, что выпускалась после войны. Можете ли вы представить себе, чтобы так было с BMW? Чтобы они разработали машину и потом шестьдесят лет ее продавали? Это немыслимо.

Но в номинации «почивание на лаврах» пальма первенства принадлежит Алеку Иссионису<sup>2</sup>. Он создал Mini, что в конце 1950-х годов было вдохновенным прорывом, а потом решил навсегда оставить этот автомобиль в покое. Конечно, пару раз машину отделали деревом, а еще однажды поменяли решетку радиатора, но в основе своей Mini продолжал катиться по конвейерной линии все тот же, укомплектованный двигателем, происхождение которого восходит еще к тем временам, когда Шотландия располагалась неподалеку от побережья Южной Африки. Так продолжалось бы до сих пор, если бы на сцену не вышел концерн BMW и не заявил: «Боевому коню пора на покой».

К сожалению, тяга немцев к самосовершенствованию сейчас уже выглядит несколько глупо, потому что в дополнение к оригинальному Mini и различным производным этой модели мы имеем кабриолет, что неплохо, и Clubman, что тоже вполне ничего, особенно если вам безразлично, как он выглядит, и вы не хотите видеть то, что творится сзади. Но, увы, теперь появился еще и Countryman. И вот тут уже паршиво все.

Во-первых, он четырехдверный, рассчитан на пятерых и имеет вместительный багажник. Это достигается тем, что машина стала намного больше. Так что больше это не Mini, согласитесь? Машина имеет 13,5 фута (4,12 м) в длину, что на треть длиннее оригинала Иссиониса, так что надо называть ее Maxi. А может, Twinset – комбинезон.

Однако есть и еще одна проблема. Первые образцы BMW выглядели и продолжают выглядеть хорошо, а вот Countryman смотрится просто идиотски. Он похож на Mini, который маленько поднабрал вес. Он не смотрится ни круто, ни интересно, ни практично. Он выглядит толстым.

Конечно, может быть, вас не интересует, как машина выглядит или как она называется. Ну, допустим. Но я уверен, что вас беспокоят судороги, которые появятся у вас, как только вы попадаете в пробку. Это второй подряд Mini, в котором у меня это случилось, подумайте об этом. Определенно стоит подумать и о том, как легко тормозить и как трудно вновь двигаться с места благодаря экологичному режиму пуска-останова, который глушит двигатель, когда вы останавливаетесь.

Еще более прискорбно то, что большого удовольствия от езды не получаешь. Все не так плохо, но руление довольно нервное, приборная доска дурацкая: кажется, что сидишь не перед ней, а на ней. Я везде опоздал, запыхался, выглядел глупо, а левую голень пронзала острая боль.

Плюс в том, что Countryman доступен в полноприводном варианте. Это простая система, которую убьет установившаяся в последнее время погода, но по деревенским дорогам она будет передвигаться довольно легко. Дело, однако, в том, что та модель, которую тестировал я – Cooper S, – стоит больше 22 000 фунтов стерлингов. А это на 3000 фунтов больше, чем Skoda Yeti с теми же показателями.

Не надо быть снобами: этот Mini – не совсем Mini, а Skoda – не совсем Skoda. Это настоящий Volkswagen. Если говорить более конкретно, то этот Mini ужасен, а Yeti удивительно хорош.

На этом я хотел бы пожелать вам всем счастливого и увлекательного Нового года.

*2 января 2011 года*

---

<sup>2</sup> Александр Арнольд Константин Иссионис (1906–1988) – английский конструктор автомобилей греческого происхождения, автор Mini.

## Никаких сюрпризов в этой приторной конфетке *Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE*

Итак, пришла пора. «Общественный транспорт» – это очень интересный общественный эксперимент, но после прошлогоднего фиаско, кажется, для всех будет лучше, если мы признаем: он просто не работает. Рассмотрим прежде всего поезд. Как мы знаем, все они сразу же останавливаются, как только становится слишком жарко, слишком холодно, слишком тянет осенью. Но проблема, конечно, здесь таится гораздо глубже. Железнодорожный локомотив – очень дорогая вещь. Не знаю, сколько он на самом деле стоит, но, думаю, несколько сотен фунтов отвалить придется.

Кроме того, есть еще подвижной состав – и вот тут я знаю, что каждый вагон стоит больше миллиона фунтов – и многие мили полотна. Нужно управлять ими, следить за ними и держать в сочлененном состоянии. Обслуживание обходится в два миллиарда фунтов в год. А результат очень прост. Разделите общую стоимость железнодорожной сети на число людей, которые готовы этой сетью пользоваться, и средняя цена билета окажется равна примерно четырем миллионам фунтов. Если все будет так и дальше, то она такой и станет.

Конечно, я понимаю, что в теории высокоскоростной поезд, связывающий север и юг Британии, – прекрасная идея. Но его никогда не запустят, поскольку ему нужно будет пересечь как минимум пять избирательных округов, контролируемых тори. Но даже если поезд запустят, он окажется не по карману.

Теперь воздушные перевозки. В принципе они должны функционировать довольно хорошо, но, к сожалению, эта идея сейчас попала в руки любителей совать нос в чужие дела, которые обязательно хотят сфотографировать ваше мужское хозяйство и конфисковать туалетные принадлежности каждый раз, когда вы куда-то собрались. Это неправильно. И вдвойне неправильно это сейчас, когда самолеты не летают из-за того, что какой-то вулкан чихнул у Северного полярного круга<sup>3</sup>.

Остаются автобусы – о Господи! Они-то уж точно никуда не годятся, потому что там слишком много инфекций и ножигов. О нет. В следующий раз, когда мимо проедет автобус, посмотрите внутрь, и я гарантирую, что его пассажир – а пассажир там всегда единственный – будет не тем человеком, кого вы подпустили бы к своей входной двери ближе, чем на 200 метров.

Я понимаю, что в сельских районах пожилые и больные люди должны как-то добираться до почты, но зачем посылать за ними такой супертанкер, да еще пять раз в день? Никому не нужно так часто выезжать в магазин. Почему бы вместо этого не ограничиться микроавтобусом Transit раз в неделю? А лучше вообще провести тем, кто не умеет или не может водить, интернет – пусть заказывают товары онлайн.

Итак, все мы согласны, что машина лучше, безопаснее, дешевле, быстрее, комфортнее и меньше раздражает остальных независимо от того, хотите ли вы купить в магазине бутылку молока или провести выходные на юге Франции. К тому же никто не похлопывает вас по груди перед поездкой, а после нее вас не ожидает тромбоз вен, дифтерия, нож в глазу или утрата багажа.

Конечно, многое раздражает и на дороге. Например, правительство в один прекрасный момент решило, что размер налога, который вы должны платить, будет зависеть от состава

---

<sup>3</sup> Имеется в виду извержение вулкана Эйяфьяллайскюль (Eyjafjallajökull) в Исландии в 2010 г., что привело к отмене авиарейсов в Норвегии, Швеции, Дании, Великобритании, Бельгии и Голландии. – *Прим. ред.*

газа, который вырывается у вас из выхлопной трубы. Это значит, что скоро у машин будет два мотора: один основной и один – чтобы ехать в горку.

Даже Ferrari решила поддаться этой дурацкой моде на гибриды.

Или, например, скоростные ограничения. По каким-то причинам наше правительство считает, что ездить по шоссе надо со скоростью не выше 70 миль в час (112 км/ч), потому что эта скорость была безопасной в то время, когда у Ford Anglia ваших родителей были колодочные тормоза. Да, я знаю. Это смешно. Но так и есть.

Есть бесчисленное множество других проблем, но, несмотря ни на что, машина – это по-прежнему хорошо. По-прежнему ей нет альтернативы. Вопрос только в том, чтобы решить, какую купить.

Когда-то Audi делала машины исключительно для немецких торговцев цементом, но в последние годы концерн решил, что будет производить машины для всех и каждого. Сейчас есть Q5, Q7, R8, A1, A3, A4, A5, A6, A8 и вот A7.

Тут я открою вам маленький секрет. Они все одинаковые. Да, может, они немного по-разному выглядят, одни из них больше, чем другие, но по сути своей все они состоят из одних и тех же компонентов.

Подумайте об этом так: пирожные, булочки, йоркширский пудинг и блины – все они выглядят по-разному и имеют разный вкус, но в конечном счете готовятся из одного и того же. Так и с Audi. Мука и яйца смешиваются в разных пропорциях, и в итоге получается 21 модель.

Сначала думаешь, что Audi, возможно, действительно пошла в A7 на радикальные изменения, потому что платформа выглядит совершенно по-новому. Но потом узнаешь, что та же платформа будет и в следующем A6. Та же самая история с двигателями, полным приводом и внутренним крепежом.

Однако инженеры могут все же внедрить новшества, поигравшись с рулевым управлением и подвеской, и надо сказать, что с A7 так и вышло. Кажется, что это не Audi, а что-то лучше. Езда приносит удовольствие, управление отличное, руление безошибочное. Это не спортивное печенье, но уже и не йоркширский пудинг. Это правильная машина, допустим, для человека за пятьдесят, который хочет получить стильный хетчбэк, но при этом не ломать себе хребет каждый раз, когда проезжает по брусчатке. Правда, слово «стильный» тут, честно говоря, несколько не к месту. Задняя часть автомобиля выглядит так, как будто подтаяла, а передняя – самый обычный Audi. Да, конечно, стоит упомянуть, что у машины вместительный багажник и много пространства в отлично подогнанном кузове на четверых. Нет, не на пятерых. На заднем сиденье посередине выжить нельзя. Помимо этого обстоятельства, которое, вероятно, обусловлено тем, что на каком-то собрании по маркетингу один из его участников встал и сказал: «Нет такой феи, как спортивная машина с фюф зиденьями», – единственную проблему составляет размещение педали газа. Машина может продолжать двигаться даже в самую неприятную погоду благодаря полному приводу. Но если на вас та обувь, которая позволила вам пробраться к машине через снежные заносы, то каждый раз, когда вы захотите ускориться, нажиматься будет педаль тормоза.

Несмотря на это и на подтаявший зад, я посчитал A7 клевой машиной. Возможно, тяжелой, но все равно хорошей. Пока не посмотрел на цену. Самая дорогая и полностью укомплектованная модель обойдется вам в кошмарные 91 500 фунтов стерлингов. Та модель, на которой ездил я, с трехлитровым турбодизельным двигателем, семискоростной коробкой передач с двойным выжимом сцепления и с передним приводом, стоит 50 000 фунтов. И она того, как ни жаль мне это говорить, не стоит.

Да, она большая, мощная и практичная, а также, как нам говорят, очень надежная, но в конце концов это всего лишь мука и яйца. За 50 000 фунтов можно получить больше. На ум сразу приходит Mercedes CLS, а потом и Jaguar XJ.

Однако хорошо, когда есть выбор. Потому что его как раз и нет в условиях провалившегося эксперимента с общественным транспортом.

*9 января 2011 года*

## Да! Возьми меня прямо сейчас, леди Мармелад *Citroën DS3 Racing*

За последние несколько лет те люди, которые считают, что вторичная переработка – это круто, неоднократно предсказывали конец двигателям внутреннего сгорания и утверждали, что 2011 год провозгласит прекрасную новую зарю беззвучных и безвредных электромоторов – светлое будущее, в котором никто не умирает, а центры городов выглядят как те модели, которые архитекторы представляют, подавая документы на тендер по перепланировке.

Да, не спорю, многие автопроизводители интенсивно работают над гибридами, то есть обычными машинами, работающими на бензиновом двигателе, но имеющими второй, электрический мотор, чтобы успокоить брюссельских законодателей. Но чисто электрические машины? Я не вижу для них будущего, по крайней мере пока кто-нибудь не придумает, как перезаряжать их батареи при помощи водорода. И в 2011 году этого точно не произойдет. И в 2012-м тоже. Да и вообще в обозримом будущем.

Что я предсказываю для 2011 года, так это то, что автопроизводители перестанут наконец дергаться из-за ужасающей перспективы второго дна финансовой неопределенности и представят нам множество новинок, которые так обрадуют поклонников двигателя внутреннего сгорания, как будто те прошли кастинг на роль шофера во французском порнофильме.

Aston Martin, например, в этом году представит две новые машины. Одна (под названием Cygnet) является 1,3-литровой версией Toyota iQ. Она создана только для того, чтобы среднее для Aston потребление бензина сократилось и законодатели Евросоюза остались бы довольны, так что эту модель посчитают просто шуткой. А вот другую нет.

Это One-77, которая сделана из углепластика, имеет двенадцатицилиндровый двигатель ручной сборки и заявляет максимальную скорость 220 миль в час (352 км/ч) и даже больше – эта машина намного быстрее, чем все предыдущие от Aston. Одна проблема: стоит она 1,2 миллиона фунтов – это как-то до фига.

Lamborghini тоже планирует на 2011 год выпуск дорожной машины ограниченной серией. Поскольку им нет нужды беспокоиться о среднем потреблении бензина – ведь Lamborghini принадлежит Volkswagen, который производит Polo, – это будет замена Murciélago.

Однако всех затмевает новый McLaren. Этот автомобиль называется MP4-12C, или просто OCD, и он будет иметь сдвоенный восьмицилиндровый 3,8-литровый двигатель с турбонаддувом мощностью 592 лошадиные силы. Стоит он всего 168 500 фунтов стерлингов – около половины стоимости последней машины McLaren и всего одна пятая стоимости предпоследней. Он дешевле и мощнее, чем Ferrari 458. Не могу себе представить, чтобы он был еще и лучше, но кто знает.

Нужны еще свидетельства того, что экономика оправляется от удара и проблема батарей отошла на задний план? Так вот, ожидается кабриолет на базе легендарного Mercedes SLS и длинномерный вариант Rolls-Royce Ghost. Мы увидим и новый Porsche 911, который ничем не будет отличаться от любого другого 911, и хардкор-версию автомобиля, на котором ездит большинство гонщиков «Формулы-1», когда их не видят спонсоры и поставщики моторов, – Nissan GT-R.

В реальном мире BMW работает над очередной версией Mini – двухдверным купе. Будет также привлекательная на вид шестая серия и M-версия того, что BMW называет купе-135 (хотя вообще-то это седан), за 40 000 фунтов стерлингов. Впрочем, пусть эта разница в номенклатуре вас не смущает: эта машина из тех, езду на которой я предвкушаю с нетерпением – частично потому, что я считаю, что стандартная версия – это уже лучшая модель в линейке

BMW, а частично благодаря тому, что сдвоенный рядный шестицилиндровый двигатель с турбонаддувом на 335 лошадиных сил, а также дизайн – переднее расположение двигателя, задний привод, здравый подход без лишних украшательств – обещают, что эта машина станет настоящим наследником M-версий прошлых лет.

Я жду и новый Mercedes SLK, хотя несколько парит, что близкие к компании источники говорят, что ездить на ней несколько жестче, чем на предыдущей «мягкой» модели. У меня была SLK 55, но я ее продал, потому что ездить было слишком неудобно; так что боюсь, как бы не оказалось, что на новой машине сцепления вовсе нет.

Как ни странно, среди всего этого моря обещаний с наибольшим интересом я ожидал выхода Citroën DS3 Racing. Понятно, что это примерно как заказать столик в лондонском ресторане Wolseley и потом с нетерпением ждать, когда принесут рогалики, а не что-то иное. Но факт остается фактом: когда светит солнце, мне больше всего по душе простой двухместный кабриолет, но когда погода не так хороша – а мы ведь живем в Британии, – я предпочитаю хороший хетчбэк. А DS3 Racing определенно из лучших.

Возможно, вы возразите, что все эти лакокрасочные работы, штампы на крыше, лозунги и символика уместны только на палубе авианосца «Нимиц»<sup>4</sup>, а вообще смотрятся довольно глупо. Но я не соглашусь. Это весело. Мне даже нравится надпись над крышкой горловины бензобака: «Осторожно! Внимание!» Собственно, почему бы и нет?

Внутри все та же ерунда: ярко-оранжевая приборная панель, руль из углепластика и потрясающие сиденья – наверное, в кабине F-22 Raptor<sup>5</sup> чувствуешь себя более уютно.

После периода, когда автопроизводители оглядывались назад в поисках вдохновения и выпускали новый Beetle, новый Mini, новый Chevrolet Camaro, новый Ford Mustang и новый Fiat 500, приятно видеть, что Citroën решила взглянуть в другую сторону и много позаимствовала у американской авиации и флота. Полагаю, если бы Citroën обратилась в прошлое, то мы получили бы возрождение 2CV. А этого не хотел бы никто по эту сторону газеты *Guardian*.

Конечно, я понимаю, что внешний вид и стиль – вопрос вкуса, так что кому-то из вас Racing покажется идиотским и аляповатым. Но каким бы ребячеством это ни звучало, это мой обзор, а мне машина действительно нравится.

Однако все пошло бы насмарку, если бы внешний вид выписывал чеки, которые двигатель не мог бы оплатить. Так что давайте скажем кое-что сразу. Это не гоночная машина, вопреки названию модели. Это просто DS3 с некоторыми гоночными примочками. При этом она снабжена 1,6-литровым двигателем с турбонаддувом на 204 лошадиные силы, который до недавних пор BMW использовала в Mini, так что машина разгоняется до 146 миль в час (235 км/ч). Благодаря пониженному клиренсу, более широкой ходовой части и более уверенному амортизатору, чем в обычном DS3, машина отлично управляется.

Да, присутствует паразитное силовое подруливание, и нельзя не признать, что Renault Clio 200 Cup чуточку динамичнее. Но Citroën более комфортабелен и бесшумен, к тому же каждый раз, когда вы видите свое отражение в витрине магазина, можно представлять себя на шканцах военного корабля «Дуайт Эйзенхауэр». А когда вы видите отражение своего Renault, то представить можно только то, что машина скоро развалится.

Короче говоря, DS3 Racing понравилась мне так, как я и думал. Мне понравилось на ней ездить. Мне понравилось на нее смотреть. Мне понравилось чувство того, что она припаркована у моего дома и я могу поехать на ней по городу сегодня днем. Это автомобиль, который приятно водить и который, что более важно, делает меня счастливым. Ну и, конечно, поскольку это крутой хетчбэк, вы можете пользоваться всеми его стандартными преимуществами – большой багажник, складывающиеся задние сиденья и место для пятерых человек.

---

<sup>4</sup> Тип американских авианосцев с ядерной силовой установкой.

<sup>5</sup> Многоцелевой истребитель пятого поколения, самый дорогой в мире.

Проблемы? Что ж, положение кресла регулируется так, что можно либо сидеть сверхъестественно прямо, либо вообще лежать на спине. Нельзя не признать также, что за серьезные деньги – 23 100 фунтов – я бы ожидал большего количества примочек. Когда отдаешь за небольшой Citroën столько, сколько потратил бы на третью серию BMW, то ожидаешь хотя бы спутниковой навигации.

Хуже всего, впрочем, то, что с целью избежать дорогостоящего тестирования Citroën объявила Racing «мелкосерийным» автомобилем, так что будет произведено всего 1000 машин. В Британию попало только 200. Правда, в законодательстве есть дыра, которая позволяет Citroën провести малозаметную модификацию двигателя и таким образом выпустить еще 1000 штук. Спешите записаться на покупку, но не корчите рожи, если в очереди окажетесь за мной.

*16 января 2011 года*

## Не очень по-британски, но надо учиться торговаться *Mitsubishi Outlander 2.2 DI – D GX4, 7 мес*

Тревожные новости из-за застекленных стен автосалонов. Оказывается, шесть человек из десяти при покупке нового четырехколесного друга не торгуются по поводу цены.

Признаюсь, я один из них. Честно говоря, это во многом потому, что мне приходится платить всю сумму по ценнику, или же *Daily Mail* начнет расследование и опубликует статью, где будет доказывать, что я беру взятки и мне нельзя доверять. Но за вами-то *Daily Mail* не следит; никто не дышит у вас над ухом каждый раз, когда вы обедаете или ходите в туалет, так что стоит попробовать поторговаться с человеком в дешевом костюме и с прической, как у лабуха мальчиковой группы.

Если вы платите наличкой, то даже менеджер по продажам Ferrari предоставит вам по крайней мере бесплатные коврики для ног. А уж где-нибудь в Citroën продавец и вовсе даст вам 100 %-ную скидку, возврат 1000 фунтов стерлингов, кредит под 0 % на 300 лет, а также вечер с его девушкой и одной из ее самых симпатичных подруг.

Конечно, я понимаю, что вы не египетские рыночные торговцы и считаете, что торговаться – это просто ужасно. Вы ведь не клянчите скидку, когда покупаете марку или коробку кукурузных хлопьев, так почему поступать иначе при покупке машины?

Это просто омерзительно. Если вы англичанин, то вас скорее вырвет на продавца, чем вы решитесь торговаться с ним лицом к лицу. Но не стесняйтесь. Весь процесс покупки автомобиля – дело малоприятное, так что немного поупираться насчет цены – святое дело.

Вы уже имели дело с шариками. Это всего лишь один пример того, как низко вас оценивает автодилер. Он рассчитывает на то, что вы настолько глупы, что если он повесит на автосалоне несколько цветных воздушных шариков, то вы решите, что здесь какая-то распродажа, и просто не сможете проехать мимо.

Теперь о дизайне. Автомобильные салоны, даже самые роскошные на Парк-лейн в Лондоне, по своей визуальной привлекательности могут сравниться разве что с железнодорожными туалетами. Отсюда хочется выйти как можно быстрее. Но вы не можете, потому что путь преграждает все тот же парень с прической музыканта из подростковой группы, с рукопожатием дохлой пикши и с дурацкой сережкой. И у него множество нахальных вопросов о том, где вы живете, что делаете и какой у вас кредитный рейтинг. Кроме того, надо понимать, что обычно этот человек меньше знает о тех машинах, которые продает, чем вы – о спутниках Юпитера.

Затем начинается самое худшее. Он хватает бумаги и выходит посмотреть на вашу машину, которую вы собираетесь сдать в зачет новой. Вкратце: стоит она обычно примерно восьмую часть того, что вы думали. Это потому, что чувак из Take That нашел царяпину; потому, что она серая, а серый сейчас не очень популярен. За исключением, правда, того факта, что 75 % продаваемых в Британии машин имеют тот или иной оттенок серого.

Потом, конечно, наступает время сесть и выбрать, что вы хотите иметь в машине, которую берете. И тут наступает очень опасная ситуация, потому что когда тратишь на машину 25 000 фунтов, то 200 фунтов кажутся чем-то незначительным. Поэтому вы соглашаетесь взять DVD-плеер за 200 фунтов, металлизированную краску еще за 200 фунтов и люк в крыше еще за 200, и вот вы уже видите, как этот Джейсон Орандж<sup>6</sup> напротив вас приходит в нездоровое возбуждение. К концу обсуждения денег, которые вы потратите, хватит на то, чтобы ликвидировать разлив нефти среднего размера.

---

<sup>6</sup> Вокалист Take That.

Все это, впрочем, предполагает, что вам удалось сразу же выбрать то, что вы изначально и хотели. Очевидно, что со временем многих отвлекут воздушные шарик, иначе дилеры перестали бы использовать их в качестве маркетингового хода. Многие просто купят более новую версию той машины, на которой ездят сейчас. Но некоторые покупатели настаивают на том, чтобы все-таки купить машину, которая лучше всего соответствует их требованиям. И тут такое чувство, что вас голым бросили в колючки: ворочаться вы начинаете безостановочно, а потом это едва ли не грозит вам гибелью.

Допустим, у вас есть семья. Собственно, она есть у многих. Поэтому вы решите, что неплохо бы купить что-нибудь практичное. Конечно, нельзя брать Citroën Picasso или Renault Scénic, ведь не настолько же вы поставили крест на своей жизни, чтобы купить минивэн.

Потом вы все-таки соглашаетесь, что минивэн – это неплохо, если у него дизайн как у игрушечных автомобилей Tonka, повышенный клиренс и, возможно, полный привод. Полный привод намекает на то, что по выходным вы ездите охотиться на медведей; кроме того, он полезен, если вдруг нагрянет снег.

Итак, вам нужно много пространства, полный привод и мощный дизайн. Это сужает ваш выбор до... на самом деле любого мирового автопроизводителя. Чтобы еще больше затруднить вашу задачу, многие машины, которые на вид чем-то отличаются... на самом деле все одинаковы.

Возьмите, например, Citroën Cross-Dresser или Peugeot 4007. На самом деле они оказываются Mitsubishi Outlander. Их даже собирает Mitsubishi. И что же вы выберете?

Так вот, если вы страдаете от водобоязни, забудьте о французских предложениях и берите недавно усовершенствованный японский оригинал. У этого изнуряющего заболевания много симптомов – например, агония и пена у рта, но основным из них является крайняя жажда. И в этом отношении Outlander очень хорош, потому что в передней части салона целых пять держателей для стаканов.

Более того, в задней части есть два ряда сидений с местами для пяти человек. Впрочем, здесь нужно сделать предупреждение. Любой, кто вызовется сидеть в багажнике, должен для начала как-то избавиться от собственных рук и ног.

Mitsubishi утверждает, что есть и еще одна причина предпочесть их предложение. В рекламном предложении говорится, что Outlander обладает решеткой радиатора «как у истребителя». Я долго изучал переднюю часть машины и не думаю, что это утверждение справедливо, по большей части потому, что у истребителей нет решеток радиатора.

Наверное, основная причина выбрать именно эту штучку, а не ее конкурентов от Peugeot и Citroën, состоит в том, что ее 2,2-литровый дизельный двигатель с технологией регулирования клапанов. Что дает меньше выбросов, больше мощности и больше миль на галлон топлива.

Все это верно, но это дает также сужение диапазона мощности, а следовательно, передачи менять придется каждые полторы секунды. При этом на приборной панели даже зажигается лампочка, которая подсказывает, что пора переключать передачу.

Другие проблемы? Что ж, на нее скучно смотреть, скучно сидеть внутри и в особенности скучно водить. Кажется, что сцепление и руль сделаны из картона. Помимо нескольких автомобильных недоразумений из бывшего СССР, я не припомню ни одной другой машины, которая казалась бы настолько инертной.

Конечно, если вы не водитель-энтузиаст, это не имеет значения. Гораздо больше в этом случае вас заинтересует обещанная высокая надежность, действительно хорошая система спутниковой навигации, а также все эти держатели для стаканов: вдруг вас укусил французский бульдог?

Но если серьезно, то что лучше купить: эту машину, или Peugeot, или Citroën, или Land Rover Freelander, или Nissan Kumquat, или Honda CR-V, или Ford, или Jeep, или Volkswagen?

Ответ в случае автомобилей такого типа очень прост. Поскольку все они примерно одинаковы, просто звоните дилерам, спрашивайте о ценах и покупайте самый дешевый вариант.

Если вы выберете Outlander, это не станет концом света. Но Земля тоже быстрее не завертится.

*23 января 2011 года*

## Попробуйте лосиный размерчик *Saab 9-3 SportWagon Aero TtiD 180PS*

Во время холодной войны мы знали, что для ответа на советскую угрозу у нас есть четыре минуты, поэтому разработали мощнейший истребитель-перехватчик English Electric Lightning. Но на замерзшем севере у шведов, прижатых носом к железному занавесу, было еще меньше времени, так что реакция требовалась еще более быстрая. Вот почему появился Saab Viggen.

Это был самый мощный в мире истребитель с одним двигателем. Одно время он удерживал международный рекорд скорости, а сейчас остается единственным истребителем, который сумел доставить ракету на сверхзвуковой разведчик SR-71 Blackbird. Вооружение истребителя включало самую мощную пушку и очень продвинутый радар. Но в целом он полагался больше на грубую силу больших кулаков.

Так как Швеция прикрывала северный фланг Запада против СССР, скандинавы утверждали, что если начнутся боевые действия, то их авиация будет быстро уничтожена. Поэтому, как только носовое колесо Viggen соприкасалось с землей, запускалась обратная тяга, так что самолет мог остановиться менее чем за 500 метров. Таким образом, он мог садиться на дороги, покрытые льдом озера, даже на школьные спортплощадки. Он был к тому же очень экономичен.

К сожалению, шведское правительство отказалось продавать военную технику всем государствам, которые считало недемократическими. Это значило, что ВВС Швеции должны были сами покупать все Viggen'ы, сходящие с конвейера. Вот поэтому-то они и стали четвертыми по объему в мире.

Это во многом объясняет распространенное в Британии мнение, что если они покупают автомобиль Saab, то получают тот же Viggen, но с наклейкой об уплате дорожного налога. Однако долгое время это утверждение было неверно. И даже не потому, что двигатель Viggen на самом деле производился Volvo.

Да, когда-то авиаинженеров действительно привлекали к работе над аэродинамикой автомобилей, но эта практика прекратилась много лет назад. Этот автомобиль – не истребитель. Это скорее Opel Vectra<sup>7</sup>, замаскированный под лося. Да, Saab по-прежнему постоянно указывает на свою связь с авиацией. Например, в машине есть кнопка, которая ночью выключает освещение приборной панели, так что вы можете почувствовать себя пилотом истребителя в ночном полете. Но не чувствуете. Что вы ощущаете – так это то, как будто у вас заканчивается бензин.

Другие интересные функции? Ну, Saab утверждает: «Широкий спектр функций может быть добавлен в соответствии с личными пожеланиями клиента». Звучит неплохо. Но среди этих функций есть, например, часы. Да. Их можно установить на любое время! А еще одна функция – это система кондиционирования воздуха. Ну надо же! И еще обогреватель, который можно установить на определенную температуру.

Таким образом, похоже, я напрасно назвал эту машину Opel Vectra с лосиными рогами. Это Opel Vectra с печкой и часами. А также с дизельным двигателем, который вообще не производит наддува. Технически это невозможно, но Saab каким-то образом это все же удалось.

Если вы плететесь по круговой развязке на второй передаче со скоростью 5 миль в час, заметили просвет и нажали на газ, то вы займете это место на той же скорости, только теперь водитель фургона, которому вы перекрыли дорогу, будет жать на клаксон, выкрикивать проклятия в ваш адрес и поражаться, какого черта вы вообще не двигаетесь.

---

<sup>7</sup> Opel входит в концерн General Motors; в Британии выпускается под маркой Vauxhall.

Если вы едете, и притом на нужной передаче, то мощность не так мала. Но когда речь идет о газотурбинном наддуве, то руль немедленно и ощутимо заявляет свой протест, корчась от почти физической боли. А теперь представьте, сколько требуется за все это заплатить. Да-да, 29 000 фунтов. Это больше, чем BMW запрашивает за 318-сильный дизельный двигатель.

Еще неприятнее то, что недавно мощь компании Saab оказалась серьезно подорванной. General Motors в 1989 году приобрела половину компании, а в 2000 году и все остальное, но в прошлом году пришла к выводу, что Saab ей больше не требуется. Сборочные линии были остановлены, и некоторое время казалось, что компании крышка. Но затем ее спасла голландская фирма, которая делает суперкары Spyker.

Это во многом выглядит так, как будто бы индийский лавочник из вашего углового магазина решил приобрести Harrods. Звучит все ужасно романтично, но, чтобы бороться с большими парнями, нужно иметь глубокие карманы. Нет, миллиарда недостаточно. Toyota, скорее всего, тратит столько на цветочные горшки в офисах.

Но так уж обстоят дела. Я не хотел бы, чтобы автомобиль Saab умирал. Я рад, что в Британии его в прошлом году купили 6000 архитекторов, и надеюсь, что этот показатель даже увеличится. Вот почему у меня есть совет для новой компании.

Модель 9-3 устарела. У нее ужасный мотор. И кроме того, хотя я понимаю стандартную установку регулируемого обогревателя и часов, машина еще и довольно дорогая. Но у нее есть одна черта, которая выделяет ее почти из всех других машин на рынке. Она комфортабельная.

Сегодня все автопроизводители забрали себе в голову, что, несмотря на пробки, стоимость топлива и суровые ограничения скоростного режима, все автовладельцы прежде всего хотят спортивный автомобиль. Крутую езду, нервное руление. Ковшеобразные сиденья. Большую мощность. Да, были времена, когда Volvo в рекламе делала упор на безопасность, VW – на надежность, а Mercedes – на качество. Но они ушли. Сейчас все эти компании делают спортивные автомобили.

Прежде чем новая модель поступает в продажу, она проходит тесты на Нюрбургринге, где к сцеплению добавляют последние штрихи, чтобы машина могла как можно быстрее пройти 14-мильную дистанцию. Конечно, это неплохо, если вы живете где-то неподалеку и ездите по Нюрбургрингу на работу. Но совершенно другое дело – если живете вы в Эшере, а работаете где-нибудь в Лезерхеде. И опять же ничего хорошего, если на дороге оказывается ямка, а у вас больная спина.

Я знаю, что люди из фокус-группы скажут сотрудникам опросной службы в джемперах с воротничками, что хотели бы, чтобы их следующая машина была «спортивной», потому что это мечта автотранспортиста с тех пор, как Кристофер Пламмер<sup>8</sup> на ревущем двигателе бился за Британию на киноэкране. Но в реальности спортивность автомобиля всегда отзывается болью в пояснице.

Недавно я купил новый диван, потому что он мне понравился внешне. Резкие, современные, модные линии. Это шедевр с эстетической точки зрения, но после трудного дня на работе, когда хотелось просто растянуться перед телевизором, я понял, что лучше бы просто сел на пол.

В моем возрасте жаждешь комфорта, вот почему я получил такое удовольствие от недели, проведенной с Saab. Водить машину очень скучно, а ее ходовая часть, вероятно, едва ли не худшая в современной истории, но сиденья прекрасны, а сцепление может свести энергичное потряхивание на колдобинах к легкой дрожи.

И еще один плюс. И при этом ощутимый. Пока я ездил туда-сюда, пока обогреватель давал мне ровно столько тепла, сколько мне нужно, а часы показывали абсолютно точное

---

<sup>8</sup> Кристофер Пламмер (род. 1929) – канадский актер кино, театра и телевидения. Имеется в виду военная драма о Первой мировой войне 1976 г. «Асы в небе».

время, все остальные водители – ну, кроме того чувака из фургона – смотрели на меня и думали: «Гляди-ка, настоящий летчик-истребитель Чак Йегер<sup>9</sup>!»

*30 января 2011 года*

---

<sup>9</sup> Чак Йегер (род. 1929) – американский летчик-испытатель.

## **Хоть смейся, хоть плачь, а это машина для шутов** *Nissan Juke 1.6 DIG- T Tekna*

Меня до сих пор удивляет Ford Scorpio, потому что ведь однажды кто-то пришел на важное совещание и сказал: «Смотрите все, вот как это будет выглядеть».

Почему никто из присутствовавших не сказал: «Ты шутишь?» – или «Ты с ума сошел?» – или «Готовься к увольнению, кретин!»? Нет, очевидно, все они сидели там и думали: «Ну вот, у нас раньше были машины, которые по дизайну напоминали акулу, и машины, похожие на больших кошек. Почему бы теперь не сделать машину в виде широкооротой жабы?»

Это странно. Я знаю почти всех, кто занимался в прежние времена дизайном автомобилей. Я знаю, кто сделал Lamborghini Countach, VW Golf и Volvo 850. Я знаю сразу нескольких человек, которые заявляют, что приложили руку к Aston Martin DB9. Но никто при мне не осмелился поднять руку и признаться: «Да, это я. Я спроектировал Scorpio».

Уверен, так же сложно будет выяснить, кто создал Toyota Yaris Verso – единственный в истории автомобиль, высота которого в пять раз превосходит его же длину. Вчера я увидел одну такую машину и некоторое время изучал водителя. Вот интересно, понимаете ли вы, как феерически глупо в ней выглядите?

Теперь о Pontiac Aztek, самая удивительная черта которого в том, что в нем неправильно все до последней детали. Обычно даже самые безнадежные дизайнеры случайно делают хоть что-то верно – например, задние фонари или заднюю стойку кузова. Даже у Triumph TR7 отличное рулевое колесо. Но Aztek больше всего напоминает картонный городишко, какие видишь в подземных переходах в Мексике.

Не забудем и о SsangYong Rodius. Собственно, тут все просто: они собирались делать купе и в последний момент решили, что на самом деле им нужен мебельный автофургон. А потом, после скрещивания этих двух идей самым противоестественным образом с тех пор, как Калигула трахался со своим конем, они поняли, что единственные колеса, которые получится сюда поставить, будут размера «смартов».

Когда смотришь на SsangYong, легко представить себе, что дизайнер просто не вкуривает, что делает. Но это необязательно так. Помните Musso? Смотреть на него было так же больно, как на отмороженный пенис, и тем не менее оказывается, что его дизайн разработал тот же человек, который создал старых боевых коней Aston Martin Vantage и Bentley Continental R.

Проблема в самом языке автомобильного дизайна. Некоторые положения зафиксированы письменно: так, в идеале колеса должны составлять примерно половину высоты автомобиля. Но по большей части работать приходится втемную. Я вот считаю, что машина должна выглядеть так, чтобы дать понять, что она способна развивать хорошую скорость, иначе это неправильная машина.

Взгляните на узелок внизу каждой задней стойки любого BMW. Она находится между задним стеклом и задней дверью. Там такой небольшой узел, и это создает ощущение того, что машина стремится вперед, рвется с цепи. У BMW очень хорошо получается делать вытянутый над колесами корпус, как будто кожа натягивается вокруг мышц и ее едва хватает. И это применимо не только к спортивным машинам. Посмотрите на новый Opel Astra. Красивая штучка – сплошные прямые линии и острые углы. Этот автомобиль отдает скоростным патрульным катером, что сразу вызывает ощущение ревущих турбин и морского бриза, даже если на деле под капотом оказывается простенький дизель.

Перейду к Nissan. Несколько лет назад они решили сделать машину, которая не казалась бы быстрой. Компания предположила, что в век дорожных гонок, пробок и кипящего

гнева неплохо будет выйти на рынок с машиной, которая выглядит дружелюбно и безобидно. Так появилась Mícra.

Я сразу возненавидел эту машину: что называется, у нее рожа просила кирпича. И поскольку она имела такой «счастливый» вид, покупали ее люди, которые никуда и никогда не спешат. Хотел бы я знать, сколько времени моей жизни было украдено Nissan и их экспериментом с Mícra.

Я им когда-нибудь счет пришло.

Тем временем компания снова сменила тактику и вывела на рынок Juke. Нельзя сказать, что эта машина уродлива, но нет никаких вопросов и сомнений в том, что это самая идиотская на вид машина в истории со времен Ronco Buttoneer. Чем они только думали? Почему, например, у нее задние надколесные арки больше, чем у современного трактора, притом что сами колеса размером с мятные леденцы? И почему передние фонари прикручены наверх капота? Все это совершенно смехотворно.

Впервые я столкнулся с ней как-то утром в понедельник в аэропорту Хитроу. В офисе сказали, что мне оставят машину на парковке. Там она и была, среди всех этих Maserati и «мерсов», и смотрелась как большая клоунская шляпа на похоронах. Сначала я решил, что это какой-то электромобиль, что привело меня в ужас: предстояла тяжелая рабочая неделя, и я совсем не собирался тратить по восемь часов в день на поиски места, где можно подзарядиться, а потом еще восемь часов пить кофе в ожидании, пока батареи машины не наполнятся вновь электричеством. Полученным, кстати, при помощи сожжения русского природного газа.

К счастью, когда я повернул ключ зажигания, меня поприветствовал милый слуху звук двигателя внутреннего сгорания. Так почему же, подумал я, они выбрали такой сумасшедший дизайн? Здесь я решил, что передо мной полноприводный кроссовер. Вообще-то да, есть и полноприводная версия, но моя модель была основана на переднеприводной Mícra. Тогда, возможно, такой глупый корпус сделан потому, что машина может как-то превращаться в микроавтобус? Но нет. Сидений в ней было только пять, и багажник поразительно мал.

Тут я заметил нечто странное. В центре приборной панели располагался самый странный бортовой компьютер, какой я только видел. Он показывает вам все, что вы не хотели бы знать, включая – нет, вы только послушайте! – то, какие перегрузки вы испытываете в настоящий момент. Итак, эта идиотская машина с высокой посадкой, маленькими колесами, уличным освещением на капоте и колесными нишами от трактора Massey Ferguson считает себя истребителем.

На самом деле нет. Да, двигатель 1,6-литровый с турбонаддувом, который дает 187 лошадиных сил, но не ощущение скорости. Ехать неинтересно. Я не говорю, что водить эту машину неприятно или что она все время врезается в деревья, но и ничего хорошего сказать тоже не могу. Это просто машина.

И это заводит меня в тупик. Обычно я могу сказать, какого рода клиенты могут заинтересоваться той или иной машиной, и стараюсь подогнать свое заключение под их возможные требования. Но я перерыл все недра своей памяти и так и не смог вспомнить никого, кто решил бы купить машину, которая так по-дурацки выглядит.

Вот лучшее, что я могу сказать: если вы хотите нормальный хетчбэк на пять мест, купите себе Golf или Ford Focus. Если же вы хотите не только нормальный пятиместный хетчбэк, но и чтобы на вас указывали пальцем на дороге и дико ржали, то Juke – определенно идеальный вариант.

*6 февраля 2011 года*

## У этих обитателей юрт неплохо получилось *Land Rover Freelander 2 eD4 HSE 2WD*

Звонит телефон. Это мой приятель, который только что разбил свой Jaguar и подумывает потратить страховые выплаты на новый Range Rover. Я объясняю, что вообще-то это, вероятно, лучшая машина в мире, но тем не менее советую не покупать новую модель. Во-первых, говорю я, тревожит слишком быстрый износ, а во-вторых, опасаясь, что батарея в новых моделях чересчур легко разряжается. Поэтому советую ему купить последний из старых дизельных автомобилей на вторичном рынке и удивляюсь тому, что слышу от него в ответ.

Он объясняет, что живет в той части мира, где женщины средних лет поливают подруг краской, если обнаруживается, что они покупают яйца на птицефабрике. Наступает время выборов, что легко понять по тому, что можно увидеть у людей в саду, что здесь главенствует одна партия, и она не голубая, не красная и не желтая. Это северный Оксфорд. Это место, где высшим символом статуса служит плетеная корзина позади тебя на велосипеде и где каждый тайно мечтает переселиться жить в юрту. Поэтому-то мой друг не хочет покупать старую модель. Ему нужна новая как более экологичная.

Гм-м-м. В его рассуждениях есть резон, хотя он и сам того не сознает. Гораздо более экологично будет купить машину, созданную всего в 50 милях отсюда, даже если это огромный восьмицилиндровый внедорожник с турбонаддувом, чем Toyota Prius, все компоненты которой проехали полмиллиона миль, прежде чем их собрали в жалкое подобие машины и пригнали к вашей входной двери.

Впрочем, поскольку любители экологии не блещут умом, я боюсь, что соседи моего друга не разделяют эту точку зрения. И я абсолютно уверен, что его соображения по поводу того, что новая машина более экологична, чем старая, тоже не будут приняты во внимание. В северном Оксфорде любой Range Rover считается порождением дьявола.

Мне регулярно говорят, что машины – причина дыр в озоновом слое; обычно это делают, когда достают что-то из старого холодильника или пшикаются дезодорантом. Однажды кто-то даже обвинил автомобильную промышленность в обезлесении – и это несмотря на то, что Morgan осталась единственной компанией, которая все еще делает деревянные автомобили. И что-то мне кажется, что заводик в Мэлверне, который производит семнадцать машин в год, вряд ли несет ответственность за вырубку лесов в Юго-Восточной Азии.

Так или иначе из-за всех этих слухов и обвинений такая компания, как Land Rover, должна чувствовать себя словно в осаде. И это мы еще только подбираемся к гораздо более важному вопросу – расходу топлива. Недавно у меня был Range Rover с наддувом, и за неделю нормальной езды он выжрал бензина на 250 фунтов стерлингов. Это катастрофа.

В результате всего этого у отдела маркетинга Land Rover так и чесались руки сделать какую-то глупость...

Конечно, очень важно, что я подхожу к любой машине, обзор которой делается на этих страницах, без предубеждения и не имея готовых идей по ее поводу. Но поскольку гораздо смешнее писать про полный хлам, чем про обычную хорошую машину, я периодически заказываю тест-драйвы тех автомобилей, которые имеют большие шансы оказаться отвратительными.

Это и привело меня к новому Freelander 2 eD4 – первому автомобилю в долгой и славной истории Land Rover, который вполз на рынок исключительно на переднем приводе. Конечно, я понимаю логику – меньше расхода топлива, больше экологии. Но уж извините, сама идея переднеприводного Land Rover – это просто идиотизм. По слабоумию это сравнимо с тем, как если бы производители дорожного покрытия Tarmac решили выпустить новый парфюм, а производители садовых инструментов Spear & Jackson стали бы шить кружевное белье.

И более того. Потому что в результате оказывается, что передне-приводный Freelander – это просто очень дорогая и неудобная в парковке альтернатива, например, Ford Focus. У них одинаковое число посадочных мест, и пусть вас не обманывает мысль о том, что Land Rover лучше способен справляться с ежедневными царапинами и подпрыгиваниями на рытвинах. Так только кажется благодаря искусству автомобильного дизайнера, но на деле это не так. Поскольку машина высокая, то вашей старой собаке будет несладко, когда она будет запрыгивать в багажник. Придется ее подсадить, капитально запачкав при этом руки.

С мыслями обо всем этом я подходил к Freelander с жестокой улыбкой офицера СС, которому дали клещи, подземелье и только что сбитого британского летчика, чтобы над ним покуражиться. Я собирался мучить машину. Высмеивать ее. А потом порвать на мелкие клочки.

К сожалению, машина чертовски хорошая. Во-первых, все эти пошловатые висюльки, которые портят вид современного Range Rover, смотрятся вполне неплохо на отпрыске семейства Land Rover. Да, пусть это всего лишь хетчбэк на сваях, но выглядит он дорого. Даже величественно. И хотя загрузить туда пожилую собаку может оказаться нелегким делом, при езде эти сваи заставляют чувствовать себя королем. В наши дни на дорогах полно паркетников, но ни один из них не дает такого царственного ощущения, как Freelander.

Многие из внутренних черт автомобиля непосредственно заимствованы у Range Rover, который стоит чуть ли не в три раза дороже, так что опять-таки не создается ощущения, что вы едете на какой-то коробке с дешевыми сладостями.

Но лучшее в этой машине – то, как она управляется. Отказ от полного привода привел к потере массы в 75 килограммов, и это очень чувствуется при езде. Ни в коем случае не хочу сказать, что машина производит впечатление спортивной, но она определенно стала проворнее. Особенный восторг вызывает рулевое управление, что делает поездку просто прекрасной. Вести эту машину – как лежать в ванне. Это великолепно.

Конечно, на ней не заедешь так далеко в лес, как на полноприводной версии, но если вам нужно было ехать в лес, то вы ее и не купили бы. Но при этом надо отметить, что благодаря высокому клиренсу она сможет завезти вас дальше в сложных дорожных или погодных условиях, чем обычный пятиместный хетчбэк.

Единственный недостаток, который я сумел найти во всем автомобиле, – это двигатель. У него чуть меньше мощность, но больше крутящий момент, чем в прошлом 2,2-литровом двигателе Freelander, и это нормально. Когда упираешься ногой в пол, толчок получается довольно мощный. Но хотя я не жалею о производительности, это определенно не та машина, о которой пассажиры могли бы спросить: «А это вообще дизель?» Спросить они могут разве только о том, что здесь используется в качестве топлива. Может, гравий? Какая-то виброплатформа с талоном техосмотра.

Двигатель так неприятно заводится, что через некоторое время я отключил систему, которая глушит мотор на светофоре и запускает его снова, когда ставишь ногу на сцепление. Возможно, это и экономит топливо, но зато сводит меня с ума.

Такой недостаток мешает поставить машине пять звезд. Однако четырех она вполне заслуживает, а это больше, чем я собирался поставить изначально. Факт, однако, состоит в том, что благодаря ценам на топливо и предрассудкам наших современных луддитов, мечтающих о жизни в юртах, получилось нечто чертовски хорошее.

*13 февраля 2011 года*

## Малыш Луиджи и его турбонаддув *Fiat 500 0.9 TwinAir Lounge*

На прошлой неделе я в основном игрался с новым McLaren MP4-12C, и надо сказать, что с технической, математической, общепринятой, повседневной точки зрения он очень даже впечатляет. Проще говоря, эта машина была создана с одной, но серьезной целью: быть быстрой. И тем не менее в ней нет ничего интересного. По трассе она едет как Mercedes S-класса и звучит как Mercedes S-класса. Он отлично сделан, так что это, безусловно, машина, которой можно пользоваться ежедневно. В результате, хотя Рона Денниса<sup>10</sup> в этом автомобиле больше, чем Рона Джереми<sup>11</sup>, это определенно лучшая машина, которая когда-либо несла на себе значок McLaren. Она явно лучше F1, которую я терпеть не мог. И уж куда лучше, чем недавно выпущенная SLR, у которой выключатель маскировался под педаль тормоза, так что вы либо вылетали в лобовое стекло, либо вообще не тормозили. Может, этот McLaren лучше даже, чем Ferrari 458, а я не думал, что так быстро это скажу. И тем не менее я не мечтаю о том, чтобы им обладать. Так же было и с Bugatti Veyron. Да, это был шедевр, сплав магии и совершенства, сочетание блеска, долговечности, упорства инженеров и мощи, достаточной, чтобы остановить вращение Земли. Но я ни на секунду не подумал: «Елки-палки, вот бы мне такую в гараж!» Примерно то же самое я испытал как-то в новом ресторане Хестона Блюменталья<sup>12</sup> в Лондоне. Он готовит еду так же, как McLaren и Bugatti – свои автомобили. Утку разбирают на молекулы, обрабатывают экзотическими газами, а потом снова собирают, после чего она готовится командой поваров, одетых как охранники в логове злодея из фильмов про Бонда. Даже мороженое делается при помощи сеялки. Результаты – выдающиеся. Без каких-либо вопросов, без тени сомнения я заявляю, что мусс из ревеня, который делает Хестон, стоит на втором месте среди всех вкусов, которые я когда-либо пробовал. Хотя, пусть по текстуре утиный жир у него несколько и напоминает ватную куртку, которую забыли под дождем, вкус был восхитителен. Это была утка люкс. Суперутка. Veyron в мире уток. И тем не менее, хотя я восхищаюсь искусством Хестона и уважаю его познания в кулинарии, я не предвкушаю наступление того дня, когда смогу отведать образцы его искусства вновь. Понравилось ли мне? Да, очень. Рад ли я, что попробовал? Конечно, чертовски рад. Но придет ли день, когда я буду требовать на ужин только его? Сомневаюсь. Думаю, дело в том, что в нашей сложной жизни мы стремимся к простоте: вечеру перед телевизором, классным посиделкам, игре в карты. На вечеринке я иногда могу разговориться с замечательной и красивой женщиной, которая только что написала книгу о чем-то увлекательном и высокоумном. Но вообще-то я мечтаю в пабе встретиться с друзьями. Особенно верно это для еды. Когда меня внезапно охватывает желание что-то съесть, это обычно нечто простое: сэндвич с курицей, яблоко, язык, а чаще всего – крабовая паста. И никогда я не мечтаю о трюфелях в собственном соку и соусе из ушей коалы. То же можно сказать и об автомобилях. Мне нравятся Mercedes SLS, Jaguar XKR, BMW M3 и Ferrari 458. Но больше всего я хотел бы получить Citroën DS3 Racing, о котором писал на этих страницах в прошлом месяце. Немного отстает от него маленький Fiat 500. Конечно, вы знакомы с Fiat 500. Возможно, на нем ездит дочь вашего риелтора. И если вы не Джеймс Мэй, то эта машина вам почти наверняка нравится. Вам нравится ее нахальство, а также то, что она одновременно и очень современная, и выдерживает ретростиль. Она становится все лучше, потому что, хотя Fiat по своей идее близка к Mini – обе они прежде всего модный аксессуар,

---

<sup>10</sup> Рон Деннис (род. 1947) – исполнительный директор McLaren Automotive и McLaren Group. В 1981–2009 гг. руководил командой McLaren в «Формуле-1».

<sup>11</sup> Рон Джереми (род. 1953) – знаменитый американский порно-актер и режиссер.

<sup>12</sup> Хестон Блюменталь – британский шеф-повар молекулярной кухни.

а уж потом средство передвижения, – она гораздо дешевле. И вишенка на торте в том, что эта машина не обязана быть серой или серебристой, как 75 % других машин на трассе. Она может быть голубой, желтой, как яичный желток, красной, как детская губная помада. Да хоть стикерами ее залепите. Кстати, наверное, так и надо. Короче говоря, Fiat – это веселая машинка, которая заставляет вас улыбаться, но та машина, о которой я веду речь, совершенно иная. И она лучше. Это новый TwinAir, который назван так потому, что его двигатель совершенно не похож на все, что мы видели до сих пор. Начнем с того, что там всего два цилиндра, что само по себе не столь уж революционная идея. Точно так же был оборудован самый первый Fiat 500. Однако в новой версии нет распределительного вала. Вместо этого выпускные клапаны управляют всасывающими клапанами при помощи гидравлики и электроники, что выглядит лучшим в истории решением несуществующей проблемы. Но конечный результат великолепен. Во-первых, шум. Помните звук, который получается, когда палочка от леденца застряла в спицах велосипедного колеса? Вот это он. Только усиленный. Это один из лучших звуков двигателя, который я когда-либо слышал. Почти так же хорошо, как у Rolls-Royce Merlin. Теперь ворчание. Да, оно довольно уютное – всего 875 кубических сантиметров, но есть турбонаддув, так что вы получаете 85 лошадиных сил. Это значит, что можно легко ехать по шоссе в крейсерском режиме. А срывается с места она так, как будто бы ее подтолкнул регбист Тоби Флад<sup>13</sup>. Более того. Поскольку в двухцилиндровом двигателе гораздо меньше трения, чем в четырехцилиндровом, он исключительно эффективен и производит меньше выхлопов углекислого газа, чем толстяк на одном из любимых Борисом Джонсоном велосипедов. В результате вам не приходится платить лондонский налог на заторы. Эта машинка определенно в десять раз более экологична, чем Toyota Prius: она меньше, состоит из меньшего количества частей, а кроме того, Fiat не нужно вырубать канадские леса и вызывать кислотный дождь, чтобы изготовить батареи. От этой машинки выигрывают все. Особенно нефтяные компании, потому что, к сожалению, TwinAir не назовешь экономичным вариантом. Конечно, если водить с умом и нажать соответствующую кнопку на панели, машина может быть и экономичной<sup>14</sup>. Но вы забудете об этой кнопке. И вы не будете водить ее с умом, потому что это невозможно, как невозможно ждать, что щенок будет сидеть смирно. Эта машина пробыла у меня неделю, и мне так нравился шум ее двигателя, что в среднем я тратил галлон на 38 миль (7,4 л на 100 км). Даже Fiat 500 Abarth хватало на большее. Чтобы подвергнуть экономичность еще большим сомнениям, скажу, что TwinAir стоит примерно на 1000 фунтов стерлингов дороже, чем модели с такими же спецификациями и в два раза большим количеством цилиндров. Так что купить ее недешево и ездить на ней тоже недешево, только если вы не обладаете силой воли осла. Но все это неважно, потому что, когда вы будете проплывать по центру Лондона, показывать факи камерам контроля заторов, уноситься от велосипедов и наслаждаться фантастическими звуками двигателя, вам будет это безразлично. Fiat 500 – это отличная небольшая машина. А сейчас вы можете получить ее с одним из лучших двигателей... в мире.

*20 февраля 2011 года*

---

<sup>13</sup> Тоби Флад (род. 1985) – британский регбист.

<sup>14</sup> Примерно от 3 до 4,5 л на 100 км.

## **Мне не нравится эта Хельга фон Горгуля... Не знаю почему** *Porsche Panamera 3.6 V6 PDK*

Терпеть не могу марципаны. Я знаю, что они считаются едой и что предполагается класть их в рот, там пережевывать и глотать, но, честно говоря, я бы лучше лизнул собачий зад. Еще мне не нравятся турецкие бобы. И Пирс Морган<sup>15</sup>. Да, я знаю, что у него есть нос, печень и все остальные черты, которые позволяют классифицировать его с биологической точки зрения как представителя человеческой расы, но он меня жутко раздражает, и я не могу не злорадоваться по поводу того, что у его нового телешоу сейчас меньше зрителей, чем у новой программы Керри Катона<sup>16</sup>. У всех у нас есть свои пристрастия и антипатии, и найти им рациональное объяснение очень сложно. Я, например, не люблю виски, и понятия не имею почему. Все мои знакомые его любят, но каждый глоток виски для меня служит лишь тошнотворным напоминанием того, что на следующее утро я проснусь с дикой головной болью. То же самое я могу сказать о кальвадосе. А также о графстве Суррей. Многие мои друзья живут на его лесистых равнинах, а я там даже работаю один день в неделю, но каждый раз, как я туда приезжаю, мной овладевает иррациональное желание смыться оттуда как можно быстрее. И это странно. Почти так же странно, как моя необузданная ненависть к магазинам Marks & Spencer. Я могу честно гордиться тем, что за всю жизнь ничего в них не купил, хотя вообще-то я понимаю, что одежда этой фирмы довольно неплохая, а сэндвичи питательные и вкусные. Может быть, моя неприязнь происходит из-за того, что у них пол покрыт ковролином, или же я заранее предполагаю, что все, кто стоит в очереди к кассам в этом магазине, вскоре станут членами городского совета с твердыми взглядами на подростковую преступность и нецензурную лексику. Правда, в этом я не могу быть уверен: я ведь ни разу не входил ни в один магазин Marks & Spencer. Однако самое странное – моя неприязнь к Porsche. В шутку я указываю на то, что ненависть к Porsche 911 обусловлена тем, что эта машина есть и у Ричарда Хаммонда, и у Джеймса Мэя. Но дело, честно говоря, не в этом. Я терпеть не мог эти гитлеромобили, созданные людьми с руками из задницы, еще задолго до рождения Хаммонда. И это неприятно, потому что во многом Saab 900 была бы почти идеальной для той жизни, которую я веду, и моего стиля вождения. Конечно, легко было бы сказать, что я просто предпочитаю удовольствие от езды на итальянских тачках, но надо быть честным: сырым февральским утром во вторник и Lamborghini Gallardo, и даже великолепный Ferrari 458 приведут вас в настоящую ярость. Они похожи на актрисулес: когда у вас хорошее настроение, кажутся забавными, но в ином случае их нескончаемая болтовня и трескотня быстро доведут вас до ручки. Porsche не таков. Водить 911 можно точно так же, как, например, Ford Mondeo: спокойно ездить по магазинам, где к тому же благодаря сравнительно небольшим размерам машины будет проще найти место для парковки. Более того, если вы не купились на дурацкую высокопроизводительную версию, в которой сзади вместо сидений какие-то строительные леса, можно взять с собой и детей. И машина не просто хороша для семейных дел: на ней здорово ездить по пустой трассе, где, кроме вас, только солнце и нужно двигаться вперед. К тому же машину конструировали немцы, то есть она в пятнадцать раз более надежна, чем швейцарский кардиостимулятор. Да. Это великая машина. Блестящая машина. Идеальная машина для человека, который хочет все сразу. По сравнению с конкурентами она даже не такая дорогая. Но мне она все равно не нравится.

---

<sup>15</sup> Пирс Морган (род. 1965) – британский журналист и телеведущий, работающий в США. Piers Morgan Tonight на CNN с января 2011 г. заменила шоу Ларри Кинга после выхода последнего на пенсию.

<sup>16</sup> Керри Катона (род. 1980) – английская певица, актриса, телеведущая и писательница.

За миллион лет я не купил бы ни одной. И дело здесь не в том, что я, например, ненавижу саму эмблему Porsche. Мне нравились старые 928-я и 944-я, я, возможно, вообще единственный среди живущих ныне людей, кто публично признался бы в любви к 924-й – даже несмотря на то, что на ней был двигатель Volkswagen, так что машина двигалась несколько медленнее, чем происходит дрейф материков.

Однако у меня проблемы с тем, что Porsche предлагает сейчас: Boxster – не машина, а палиндром, Coxster – просто глупость, Cayenne выглядит как 911-я со слоновостью нижних частей конструкции, и, наконец, на вершине пирамиды эстетической омерзительности находится Panamera. Дураку понятно, что они хотели сделать – большой, комфортабельный четырехместный автомобиль, имеющий фамильное сходство с 911-й. Основу смысла существования Porsche. И это было бы возможно, пригласи они дизайнера, который бы действительно знал, что делал. Но, к сожалению, вместо этого они, кажется, создали комитет из человека, который создал Ford Scorpio, творца Pontiac Aztek, Рэя Чарльза и нескольких сумасшедших. Это самая уродливая машина на современных дорогах. Особенно неприятно говорить это, потому что управлять ею не так плохо. Недавно я попробовал полноприводную восьмицилиндровую версию с турбонаддувом, и, Боже мой, она была действительно быстрой. И сидеть в ней было приятно. Частично благодаря высокой центральной консоли, а частично из-за того, что из-за баранки не видно машину снаружи. «Эх, – думал я, – вот бы им сменить этот дурацкий дизайн, и машина была бы просто отличной». Это был бы полноценный конкурент для Aston Martin Rapide и отличной, но хрупкой Maserati Quattroporte. Однако вместо этого Porsche предпочла еще замедлить ход своей горгульи. Я никак не могу понять логики этого решения, потому что не могу себе представить, чтобы хоть кто-то провел последние пару лет примерно в следующих размышлениях: «Гм. Да, я бы купил Panamera, если бы эта чертова штука не была такой быстрой». Конечно, новая модель гораздо экономичнее и дешевле, чем восьмицилиндровая, но в базовой комплектации, с задним приводом и шестискоростной ручной коробкой передач, стоит она все равно 62 783 фунта стерлингов. А за эти деньги можно выбрать что-то из пятой серии. Но если вам не нравится ни BMW, ни Audi, ни Mercedes, а к плохому дизайну у вас иммунитет, то вам будет интересно узнать еще кое-что. Итак, вы получаете 3,6-литровый шестицилиндровый двигатель, который развивает 295 лошадиных сил, и этого достаточно, чтобы машина ездилась. Можно получить семискоростную коробку передач с двойным выключением, которая ведет себя ровно так же, как и все современные коробки с двойным выключением: на низких скоростях в городских условиях они тупы и тяжеловесны. Как и Mercedes SLS, это не та машина, на которой можно вклиниваться в движение. Есть и другая проблема. Она огромна. Чтобы машина вписалась в ограничения по ширине на Хаммерсмитском мосту, нужно, наверное, вдохнуть и не выдыхать. Но хуже всего внутренний крепеж. Рычаг переключения передач выглядит как игрушка из набора Harry Meal из McDonald's, а электрические стеклоподъемники звучат так, как будто двигают не стекло, а гору. Я знаю, что машина сделана хорошо, но ничто в ней не наводит на такие мысли. И ездить на ней не так уж интересно: она ни фига не отличается от других. Вы переплачиваете за Porsche в надежде получить «ощущения», которых не получите от машин массового производства. Но шестицилиндровая Panamera не дает ничего подобного. Да, центральная консоль по-прежнему великолепна, водительское место идеально, но езда, ускорения, руление – все это скучная тягомотина. Почти как у корейцев. Итак, все это значит, что я в своих выводах хотя бы рационален. Машина мне не нравится потому, что она не очень-то и хороша.

*27 февраля 2011 года*

## Черт, Спок, мы не можем оторваться от Артура Дэйли<sup>17</sup> *Jaguar XJ 5.0 Supercharged Supersport LWB 4dr*

На задворках вашего пакета спутникового телевидения, даже после шоу Керри Катоны The Next Chapter, бесед Пирса Моргана с неизвестным вам чуваком и кино, которое вы не хотите смотреть, можно найти канал, на котором показывают сериал «Механик». Я рекомендую его: это, возможно, одно из лучших телешоу всех времен. Сегодня, когда вы смотрите его по каналу CabSat Freeview 757, он выглядит как урок истории. Вы поверить не можете, что когда-то в Лондоне было столько парковочных мест или что улицы были так не загружены. От квартиры Терри в Фулхэме до Винчестера в Ноттинг-Хилле в сериале добираются примерно за три минуты. Но только после того, как Терри переспал с несколькими дамами и ударил какого-то иностранца по феске. Тогда это было можно. Все было дозволено. Я был таким поклонником «Механика», что праздновал свадьбу в месте под названием «Винчестер». Я даже нанял «Дэйва»<sup>18</sup> барменом. И меня очень рассердило, когда все стали звать его Глинном и спрашивать, как ему игралось в фильме «Зулусы». Он не полковник Аллен. Он – Дэйв, и его работа – заставить вас заплатить большой НДС. Мы считаем классикой сериалов «Папашину армию». Так и есть, но «Механик» был еще круче. Сценарий был написан по еще более высоким стандартам, да и герои были просто идеальны. Как-то я видел Патрика Мэлахайда<sup>19</sup> в роли крутого агента ЦРУ, но ничего не мог с собой сделать: я тыкал пальцем в экран и кричал: «Это сержант Чисхольм!» То же самое и с Деннисом Уотерманом<sup>20</sup>. Он все еще снимается, время от времени мелькает на телевидении, пытается убедить нас, что на этот раз он не бывший боксер, разъезжающий на Ford Capri. Но без толку: для меня он Терри Макканн, им и останется.

Но у нас в памяти остались не только персонажи, но и антураж. Шляпа. Пальто. Куртка-бомбер Терри. И, конечно, машина. Из-за Артура Дэйли я никогда до конца не доверял человеку на Jaguar. Вообще мне нравятся владельцы «ягуаров», обычно это интересные люди, но я бы не оставил их наедине с моим столовым серебром. Для меня даже сегодня – и исключительно из-за «Механика» – владелец «ягуара» всегда имеет «разногласия» с налоговой службой. Он всегда спрашивает, не может ли он врезаться в вас из-за «недопонимания» в отношениях с ипотечным банком. Мне нравится думать, что у большинства тех, кто сейчас тянет срок, например, за подделку предметов искусства, где-то в гараже чалится «ягуар». Грабители ездят на Opel. Мошенники носят броги и водят Jag. Вот почему новый XJ меня беспокоит: когда вы попадаете в этот великолепный салон, в нем не чувствуется ни тени Артура Дэйли. В карманах на дверцах голубое освещение. Бардачок отделан фиолетовым бархатом. А когда вы выбираете динамический режим, загораются красные огоньки. Вы словно оказываетесь в одном из баров центрального Лондона, где командировочные бизнесмены клеют девушек. Мне нравится этот салон. Фантастический, футуристический, сидеть в нем интересно. Но у человека на пассажирском сиденье уши не заостренные, а на рулевом колесе вместо надписи Enterprise NCC-1701 нарисована какая-то прыгающая кошка. Странные ощущения, как будто вы сняли с девушки всю одежду и обнаружили, что под ней таилась актриса Юта Джойс<sup>21</sup>. Снаружи машина тоже

<sup>17</sup> Спок – персонаж научно-фантастического сериала «Звездный путь», Артур Дэйли – персонаж пародии «Ангел-хранитель в Восточном экспрессе».

<sup>18</sup> Глинн Эдвардз – герой сериала «Механик», роль исполнял актер Дэйв Харрис.

<sup>19</sup> Патрик Мэлахайд (род. 1945) – английский актер, сценарист, продюсер.

<sup>20</sup> Деннис Уотерман (род. 1948) – британский актер, продюсер. В телефильме-пародии «Ангел-хранитель в Восточном экспрессе» (1985 г.) исполнял роль Тэрри Маккэна.

<sup>21</sup> Юта Джойс (род. 1927) – британская актриса, была женой Глинна Эдвардса.

выглядит странно. Опять же я должен сказать, что со стороны Jaguar, как мне кажется, очень храбро было настолько отличаться от всего, что носило значок Jaguar до этого. Это смелое решение. Но все равно несколько странное. И вы явно тоже так считаете, потому что, хотя машина была выпущена полгода назад, на дорогах я так ни одной пока и не видел. На прошлой неделе Bertone – итальянская дизайнерская фирма презентовала концепцию нового «ягуара», и она вполне понятна. Это гламурная машина. А новый XJ? Его можно охарактеризовать любым словом, кроме «гламурного». Кроме того, есть еще вопрос внутреннего пространства. И вопрос довольно хитрый.

Дело в том, что в «ягуаре» вы обычно сидите довольно низко, так что чувствуете задницей каждую неровность на дороге. Предполагается также, что вы чувствуете себя как будто в коконе, как в тесных пабах елизаветинской эпохи. Сейчас это уже не так. Если Jaguar хочет отвоевать долю рынка у Mercedes, он должен убедить водителей, которые возят сливки общества по Лондону, что в этой машине столько же пространства, как в S-классе. Итак, Jaguar вновь зарубил традиции, попутал берега и погнался за пространством. В варианте с длинной колесной базой – за дополнительные 3000 фунтов – пространства просто куча. Можно вытянуться и смотреть на мир через большое стеклянное окно в крыше, слушая при этом 1200-ваттную стереосистему, пока из ушей кровь не начнет сочиться. В этой новой машине даже есть климат-контроль, так что она ничем не напоминает дровяную печь. Но стоит ли ехать сзади? Ответ – да, если речь о дизельном двигателе. Он создан для экономии и прекрасно с этим справляется. Но если у вас восьмицилиндровый двигатель с наддувом, то в ответ вы получите уверенное: «Я лучше заберусь на спину актеру Брайану Блесседу<sup>22</sup>». На бумаге двигатель выглядит так, как будто не пройдет осмотр. Вы получаете всего 503 лошадиные силы, а немецким машинам сейчас столько требуется для автоматического стояночного тормоза. Но нужно учесть и то, сколько весит XJ. Вся конструкция сделана из алюминия, так что он даже легче, чем Porsche's Panamera 4.8 V8 Turbo. При сильном ветре вам, наверное, посоветуют его привязать, чтобы он не улетел. И этот недостаток веса вы чувствуете не только при ускорении, остановке или когда смотрите на датчик расхода топлива. Нет. Вы чувствуете его все время, собственной задницей, а чаще всего – собственными руками при рулении. В управлении этот автомобиль не похож на спорткар, хотя вообще-то это спортивная машина. К сожалению, из-за излишней легкости сцепление несколько жестче, чем можно было бы ожидать. И это проблема, которая касается всех современных «ягуаров». Жесткая езда – это единственная причина, по которой я не купил себе ХКР. Но при этом я ни в коем случае не хочу сказать, что XJ – машина некомфортная. Или шумная. Или в каком-то отношении неприятная. Черт возьми, она просто великолепна.

Номинально это единственный автомобиль, который соединяет в себе чистое удовольствие от езды, характерное для Maserati Quattroporte, с простором и роскошью Mercedes S-класса. По всем признакам центр Лондона должен был бы просто кишеть этими машинами. Но нет... И причина тому довольно очевидна. Мы не покупаем машины из-за цифр. Никто не проводит тест-драйв всех моделей, которые кажутся подходящими. Порой мы сосредоточенно изучаем список возможностей избранной модели, уговаривая себя, что нам жизненно необходимы, например, парковочные сенсоры. Но все это баловство. Мы покупаем не головой и не сердцем, а глубинным инстинктом. Эта машина симпатичная, и я могу себе ее позволить. Куплю-ка я ее. И тут-то «ягуары» и ждет провал.

Они соответствуют всем эмоциональным и статистическим ожиданиям. Однако мошенники и пройдохи хотят «ягуар», но не «ягуар» с фиолетовым бардачком. А те, кому нужен фиолетовый бардачок, не захотят связываться с брендом, прославленным Артуром Дэйли. Так что это великолепная машина. Блистательная машина. Но, к сожалению, из-за «Механика» поло-

---

<sup>22</sup> Брайан Блессед (род. 1936) – английский актер, известный звучным голосом.

вина народу не купит ее, потому что это «ягуар». А другая половина не купит, потому что это не «ягуар».

*6 марта 2011 года*

## **Роскошная коала-утконос для Брюса** ***Ford Falcon FPV Boss 335 GT***

На первый взгляд Австралия мало чем отличается от любой другой современной, развитой страны. Но по некоторым причинам она таковой не является, и главная среди них – коала: может, вы не знали, но большую часть жизни коалы проводят в наркозависимости, а когда они пугаются, то у них заводятся хламидии. Такого не происходит ни с одним живым существом ни в одном другом уголке земного шара.

Теперь кенгуру. Красный кенгуру может бегать со скоростью 65 км/ч, так что составит конкуренцию автомобилю G-Wiz. Но никакой кенгуру не может двигаться назад. Задний ход не предусмотрен их коробкой передач. Кроме того, все самки кенгуру постоянно беременны. У сиднейских воронковых водяных пауков самки проводят жизнь совершенно по-другому. Они все время находятся в норке и не вылезают до самой смерти от старости. Самцы же любят по ночам носиться по Сиднею, плавать в человеческих бассейнах, прятаться в детской обуви и поедать всех, кто слишком к ним приблизится. Я люблю Австралию, но почти всё, что там есть, уникально. Утконос, например. Очевидно, что это самое странное животное, которое когда-либо выпрыгнуло из тигля Господа. На суше он полноприводный, но в воде становится переднеприводным, а задними ногами рулит. Так что это грузовик с вильчатым подъемником, амфибия с клювом.

То же самое мы видим в спорте. Во всем мире есть либо американский футбол, либо настоящий футбол. Здесь же футбол с так называемыми австралийскими правилами, и это странно, потому что, насколько я понимаю, никаких правил в нем нет вовсе. А, ну и слабакам там, конечно, тоже не место. Сама игра – это частично обычный футбол, частично регби и частично баскетбол, но от всех трех игр ее отличает то, что каждая команда состоит из примерно 17 000 игроков, и все они носят малопривлекательные облегающие жилетки.

Еще одна примечательная особенность Австралии – фанатизм в области здоровья и безопасности. Здесь больше камер фиксации скоростного режима, чем людей, а если вы хотите понырять в лапах с аквалангом, то нужно одеться в гигантский нейлоновый комбинезон, чтобы ни одна часть вашего тела, в том числе ладони, ступни и лицо, не вступала в контакт с водой и кубомедуза не имела бы шансов вас ужалить. Что ж, в каком-то отношении это разумная предосторожность. Но простите, плавание внутри акриловой подлодки, по-моему, разрушает все удовольствие от дайвинга. И нельзя сказать, чтобы кубомедузы были для Австралии чем-то уникальным. Эти мелкие мерзавки повсюду, и нигде больше вас не заставляют на всякий случай наряжаться в презерватив. И дела идут все хуже. После дайвинга я решил арендовать аквабайк. Но государственное законодательство гласит, что я должен сесть за парту под палящим солнцем и сдать письменный экзамен. Что там учить? Вот педаль и вот педаль. Моя дочь ездила на аквабайке в пять лет. Это любой идиот умеет. Я указывал на это блондинистому серферу, который вел курс, но его как будто запрограммировали: безопасность – это главное. Нет, для аквабайка это не так. Веселье – вот главное. Рассекать волны и стараться обрызгать приятелей – вот это главное. Упасть от большой волны – вот главное. Если на аквабайке вам нужна безопасность, просто держитесь от него подальше. Итак, вы в стране, где ездят по той же стороне дороги, что у нас, разговаривают на том же языке, и глава государства у них тот же. И летом у них такая же погода, насколько я могу судить по своей поездке. Но они совершенно другие.

И в особенности это заметно, если посмотреть на машины. В любой другой стране мира людям может нравиться марка их машины, но не настолько, чтобы бить по лицу тех, кто ездит на чем-то другом.

Для среднего австралийца существует два бренда: Ford и Holden. И даже если вы адвокат и ездите на Audi, вы инстинктивно попадаете в одну из этих двух групп. Я собирался сказать, что дело обстоит так, как с католиками и протестантами в Северной Ирландии, но нет. Австралийский вариант противостояния укоренен сильнее. В Австралии существует такой фанатизм, такая верность бренду, что и Ford, и General Motors производят автомобили специально для местного рынка. И мы говорим о стране с населением всего 22 миллиона человек, большинство из которых работают в выставочном центре «Эрлс-Корт» в Лондоне. Это как делать машины специально для Румынии, что сложно себе представить. При этом надо сказать, что вывести машину на австралийский рынок не так уж и дорого. Не надо даже нанимать дизайнера. Большинство современных модификаций Holden вполне неплохи – такие мощные, обезьяноподобные амбары, но «форды»... О боже. И так было всегда, даже в эпоху Безумного Макса<sup>23</sup> и его Interceptor. Я опробовал в Австралии новый Ford Falcon FPV Boss 335 GT, и мне пришло в голову, что кто-то основательно потратился на двигатель, но больше ни во что ничего не вложил. Мне говорили, что так и поступают те, кто ходит вверх ногами. Кстати, и вы будете ходить вверх головами, если попробуете на этой машине, например, завернуть за угол. Старый восьмицилиндровый Falcon V8 был своего рода проблемным ребенком, потому что его шестицилиндровый собрат с турбонаддувом ездил быстрее и был приятнее в управлении. Поэтому Ford объединила усилия с Prodrive – знаменитой австралийской гоночной конюшней из Оксфордшира, чтобы сделать новую машину. И это была сложная задача, потому что основной движок позаимствован у Mustang и страдает астмой. Чтобы впрыснуть немного эфедрина, его оборудовали турбонагнетателем и промежуточным холодильником, а это значит, что двигатель громко ворчит. Так громко, что во время каждой поездки «пара-тройка аборигенов падает в обморок». Когда вы оставляете подобный след в Австралии, это всегда очень веселит народ. Так что на прямой машина довольно неплоха, но она слишком большая, слишком тяжелая и притом слишком мягкая, чтобы иметь хоть какие-то шансы в чем-то другом. А внутренняя отделка, кажется, выполнена из целлофана. Костюм для дайвинга и тот выглядел более удобным.

По всем правилам FPV просто не должен бы существовать. Это бессмысленно. Но бессмысленны и коалы, а все мы расстроились бы, если бы одним прекрасным утром узнали, что последний наркоман с носом-кнопочкой упал с дерева и скончался.

*10 апреля 2011 года*

---

<sup>23</sup> Безумный Макс – персонаж и австралийский фильм-антиутопия в стиле дизельпанка, сделавший Мела Гибсона знаменитым. Вышло четыре фильма, первый в 1979 г.

## Ботокс и восковая эпиляция – и я готов *Jensen Interceptor S*

Это самое крутое название автомобиля в истории. Просто представьте себе, как вы говорите кому-нибудь: «Подберу тебя в восемь. Буду в перехватчике [Interceptor]». Или даже так: «Дорогая, насчет завтрашнего вечера. Возьмем перехватчик?» От этого мурашки по хребту бегут. Maserati – хорошее название. Thunderbird<sup>24</sup> – еще лучше. Но Interceptor? Он делает их всех. Конечно, это было бы не так круто, если бы название раздавало авансы, которые сам автомобиль не смог бы выплатить. Нельзя носить имя Клинт Траст [Кремень Нажимов], если у вас грудная клетка размером с чайную ложку, а конечности как у Лоуренса Лоури<sup>25</sup>. К счастью, Interceptor и выглядел великолепно. Он был большой, его корпус разработан итальянцами из Carrozzeria Touring<sup>26</sup>, у него были противоударный чехол, необычные цельное заднее стекло и жалюзи. Он определенно отличался от других. Он был просто фантастичен. Это была одна из самых красивых машин в истории. К сожалению, я никогда не водил оригинальный автомобиль, да и сложно было их где-то найти: единственным человеком, у которого, как я знал, был Interceptor, это Эрик Моркамб<sup>27</sup>, а он, к сожалению, уже не с нами. Однако из того, что я слышал, можно заключить, что ощущения водителя были «совершенно ужасны». Двигателем был восьмицилиндровый Chrysler 6.2, который неплохо превращал деньги в шум, но при этом в процессе почти не давал мощности. Впрочем, это было не так уж и плохо, поскольку огромная задняя ось на самом деле была прикреплена к автомобилю не так, чтобы это соединение можно было назвать надежным. Еще неприятнее было то, что сотрудники Jensen, выбирая рулевую рейку, просто заходили в ближайший магазин и брали то, что лежало на полке. Некоторые автомобили Jensen, судя по всему, ушли к покупателям в комплектации руля, предназначенной для Triumph Stag. В результате Interceptor оказался в отделе уцененных товаров национального рынка классических автомобилей. За Aston DB5 или Jaguar E-класса вы отдадите сотни тысяч фунтов, но вполне приличный Interceptor можно приобрести всего за пять тысяч. Может быть, вы подумаете, что машина того стоит, и предложите приятелям выехать на ней в путешествие. Но, подозреваю, вернетесь вы через два дня, все в саже. Надежность никогда не была сильной стороной Jensen, и со временем дела так и не наладились. Что ж, надо смириться. Дорога воспоминаний этим утром оказалась тупиком. Впрочем, есть нюанс: машина, о которой мы говорим, на самом деле не является Jensen Interceptor. Она начинала свою жизнь в этом качестве, но тут на арену вышла компания из Оксфорда Jensen International Automotive, произвела этой машине эпиляцию зоны бикини и закачала ботокс. Машина, которую вы видите, называется Interceptor S, и она просто великолепна. Во-первых, исходный американский двигатель выбросили и заменили другим. Это довольно приличный полностью алюминиевый 6,2-литровый восьмицилиндровый движок от Corvette. С ним идет и коробка передач от Corvette, но в задней части дела становятся сложнее. Ведущая задняя ось, листовые рессоры и остальные элементы устаревших технологий заменены полностью независимыми: некоторые детали ведут происхождение от старого Jaguar XJS – например, самоблокирующийся дифференциал, – а некоторые от новой компании. Передние тормоза AP Racing имеют шестерные тормозные колодки с вентилируемыми и желобчатыми дисками. Шины низкопрофильные. Заслонки настраиваемые. И... у вас уже слюнки потекли? У меня да. Так что я залез внутрь, и все оказалось еще

---

<sup>24</sup> Thunderbird (*англ.*) – буревестник.

<sup>25</sup> Лоуренс Лоури (1887–1976) – английский художник, его известные городские индустриальные пейзажи населены человеческими фигурками, напоминающими спички.

<sup>26</sup> Carrozzeria Touring – итальянская компания кузовного дизайна, основана в 1926 г.

<sup>27</sup> Эрик Моркамб (1926–1984) – английский комедийный актер, сценарист.

лучше. Это точное воспроизведение оригинального Jensen: кнопки белые на черном, стеганные сиденья, но лучше всего – кнопочное радио, которое предлагает послушать BBC с легким потрескиванием. Ну или только потрескивание. Однако вообще-то есть и подключение к iPod в перчаточном ящике.

Когда сидишь в машине того времени, кажется удивительным, как много в салоне воздуха и света. Так как стойки кузова всего лишь поддерживают крышу, а не призваны поглощать удары при авариях, они настолько тонкие, что похожи на паутину. Как будто сидишь в прозрачном пузыре, у всех на виду. А если вы водите Interceptor, то именно это вам и надо. Но внимание! При езде водителя видно во всех подробностях – стоит задуматься о прикиде. И тут я предложил бы какой-нибудь противоперегрузочный костюм. А если у вас такого нет, то черную водолазку и темные очки в стиле Джейсона Кинга. Когда я впервые трогался в этой машине с места, предчувствовал кайф, что она может оказаться идеальной. Старый добрый стиль и современная динамика. Георгианский дом с центральным отоплением. Увы, это оказалось не так. Проблема в том, что если новая компания изменит все сразу, то конечным результатом окажется совершенно новая машина, которой придется заново проходить современные тесты на безопасность и выхлопы. Поэтому некоторые черты прошлого остаются и в новой машине. Например, дворники, которые прекрасно машут туда-обратно. Но при этом ни фи́га не устраняют ни капли влаги. Затем шум ветра. Дело в том, что в семидесятые годы у машин были водосборные желоба, и «так сойдет» было ведущим принципом работы всех механиков Западного Мидленда. Так что на скорости 70 миль в час (112 км/ч), даже в новой машине, создается ощущение, что вы аэроклоун и ходите по крылу. Но главная проблема – это рулевое управление. Им пришлось оставить старую рулевую колонку, и сколько улучшений вы ни внесли бы в геометрию, вам никак не удалось бы отделаться от того, что проектировал ее человек, который больше всего на свете хотел выйти на забастовку. И вот результат: она тяжелая, у нее плохое самоцентрирование, у нее такие низкие передаточные числа, что приходится прилагать большие усилия, чтобы свернуть руль всего на три градуса. Что ж, это были недостатки. Теперь обратимся к достоинствам. Они начинаются с кондиционера. О эта радость держать ноги в тепле и голову в прохладе! Климат-контроль – это очень хорошо, но установки любого Jensen по умолчанию еще лучше.

И, наконец, скорость этой штуковины. Положите педаль газа, и с грозным рыком сердитого льва капот становится на дыбы, и за 4,5 секунды вы разгоняетесь до 60 миль в час (96 км/ч). Это немало удивляет следующего за вами водителя Audi, который отчаянно борется за жизнь в вашей струе реактивного потока и одновременно не верит своим глазам. В итоге можно разогнаться до 155 миль в час (250 км/ч) или даже больше. 155 миль в час были доступны даже автомобилю, сделанному в 1975 году. А сейчас он стал лучше: хотя руление несколько напоминает викторианскую эпоху, машина отлично держит дорогу на поворотах, и никакого сноса передней оси, как я ожидал, не происходит. Это не спорткар, но близко к тому. Ну и главное – дорога. В современных машинах мы привыкли к плоским, низкопрофильным шинам, которые так любят дизайнеры и которые передают прямо на наши задницы все выступы и неровности дороги. Но ехать в Jensen – это как плыть. Эта машина так же комфортабельна, как современный Bentley. Но стоит гораздо дешевле. Несмотря на всю проделанную работу, машина обойдется вам всего в 107 000 фунтов. Итак, делаем выводы. В Jensen мы имеем одну из красивейших машин в истории, раздетую до металла, перекрашенную, переделанную и снабженную достаточным количеством механики, чтобы она хорошо управлялась, еще лучше держала дорогу и гнала как черт. Это очень хорошая идея. Но лучше всего, что вы наконец-то сможете сказать: «Заберу тебя в восемь, буду на перехватчике» – и действительно приедете вовремя.

*17 апреля 2011 года*

## Эй, мой питбуль стал какой-то теплый и пушистый *Ford Focus Titanium 1.6 Ecoboost*

В старые добрые времена большинство людей, которые хотели завести семейную машину, покупали простой хетчбэк. Например, Ford Escort или, если хотелось и погонять, Volkswagen Golf. Сейчас это уже не так. Обычно объявлена война. Просто – значит скучно. Классические туфли изгнаны в угоду клоунским ботинкам – паркетникам, кроссоверам, стильным бомбочкам в стиле ретро со скорпионами на капоте и клетчатыми зеркалами заднего вида.

И мне непонятно почему. Когда я прихожу с работы, то первым делом, зайдя в дом, наливаю себе розового Château Léoube. Я пью его перед ужином. И во время ужина. Да обычно и после. Вино – это просто. Это легко. И бутылка содержит как раз столько, сколько нужно на вечер.

Неплохо еще и пиво. Это Ford Escort в мире напитков. В жаркий день, когда вы долго работаете на солнце, вы не думаете: «Ох, чтобы утолить жажду, хорошо бы сейчас бананового дайкири». Вы всегда предпочтете пиво: не тот сорт, который нравится Джеймсу Мэю, с какими-то веточками, но Peroni<sup>28</sup> в запотевшем стакане.

Чуть ли не больше всего в жизни я ненавижу, когда люди, пришедшие ко мне в гости, просят джин с тоником. Это значит, что я должен пойти и найти четыре ингредиента: джин, тоник, лед и лимон. А дома у нас никогда нет лимона: с чего бы вдруг? А если он и есть, то неизменно оказывается, что его сорвали до англо-бурской войны<sup>29</sup>, а его консистенция и сочность не уступают мрамору.

И еще эта форма для льда: обычно там либо вообще нет льда, либо лед есть, но отморозился так, что даже молотком его не выбить из контейнера. Чтобы устранить эту проблему, мы недавно купили холодильник, который выплевывает кубики льда по нажатию кнопки. В теории это блестящая идея, но на деле оказывается, что вы ставите стакан под кран, а из него льется вода. Начинаете заново, и тут высыпается столько льда, что испанский траулер вмерз бы в него на несколько месяцев. Когда это случилось впервые, я решил убрать беспорядок пылесосом. И вот что я вам скажу: не надо так. Он порыгал немного и сдох.

Нет, серьезно, когда вы приходите к кому-то в гости и просите джин с тоником – это как если бы вы пришли и попросили пастушьего пирога. А уж так-то вы не поступите, ведь это очевидно доставит неудобства. Особенно бесит, когда ваша жена просит водку с клюквенным соком и чуточкой лайма. У нас нет ни клюквенного сока, ни даже лимона. Да и водки обычно нет. Потому что друзья детей ее давно выпили.

Таким образом, для удобства всегда лучше руководствоваться простыми предпочтениями в алкоголе. Да, ленивым воскресным утром можно потратить около часа на сверхсложную «Кровавую Мэри»; нет, в набитом пабе неприятно кричать бармену от входа: «Четыре коктейля “Пиммс”<sup>30</sup>, пожалуйста, со всеми ингредиентами».

А теперь, по ниточке настолько тонкой, что ее хлипкость подчеркнул бы и паук, мы переходим к современному эквиваленту пинты стаута – новому Ford Focus. Той машине, которую вы не купили, потому что предпочли взамен Fiat Harvey Wallbanger или Citroën Shirley Temple.

---

<sup>28</sup> Пиво lager, изготовленное на итальянской пивоварне Peroni, основанной в 1846 г., один из самых известных пивных брендов в мире.

<sup>29</sup> Англо-бурская война (1899–1902) – война бурских республик – Южно-Африканской республики (Трансвааль) и Оранжевой Республики против Британской империи, закончившаяся победой последней.

<sup>30</sup> Крюшон, летний алкогольный коктейль с фруктами, традиционный напиток всей Англии. Клубника, апельсин, огурец и мята – обязательны.

Десять лет назад я купил Ford Focus, и он все еще у меня есть. Иногда я на нем езжу, и меня всегда удивляет, как приятно его водить. Благодаря независимой задней подвеске – дорогому решению проблемы, которую не замечает больше никто в мире, – машина яростно атакует повороты. Двигатель тоже хорош. И как мы знаем, туда вмещается ровно столько же людей и собак, сколько и в большой джип. Собственно, даже больше, потому что наша пожилая лабрадориха уже не может прыгать в Range Rover, зато спокойно забирается на заднее сиденье Ford.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.