

Рожденный разрушать

Автор:

[Джереми Кларксон](#)

Рожденный разрушать

Джереми Кларксон

Книга обо все понемногу: об автомобилях и Британии, о лондонской кухне и албанских эмигрантах. О войне в Ираке и московских миллионерах, о Стивене Фрае и изменении климата.

Джереми Кларксон

Рожденный разрушать

Переводчики Яков Синичкин, Вероника Дударева

Редактор Татьяна Темкина

Руководитель проекта И. Серёгина

Корректор Е. Аксенова

Компьютерная верстка Е. Сенцова, А. Фоминов

Дизайнер обложки Ю. Буга

© Jeremy Clarkson, 2009

© Перевод. ООО «Издательство "НОУ-ФАН"», 2011

© Издание на русском языке, 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).

* * *

Толстяк, спаси страну от пробок!

Renault Clio

Итак, загадочное Дорожное агентство в очередной раз заявило, что наилучший способ поскорее добраться туда, куда вам нужно, – ехать как можно медленнее. На первый взгляд кажется, что это утверждение лишено смысла. Но это чистая правда – если, конечно, вы убежденный последователь учения Маркса и Ленина.

Дорожное движение будет идеальным, если все будут мирно катиться на своих «ладах» к месту работы куда-нибудь на Народный тракторный завод № 37 с предписанной государством скоростью 60 километров в час. Особенно если государственное радио в это время играет умиротворяющие песни, а Народные дорожные работяги не перегородили пару полос, чтобы спокойнее было сидеть в своей будке, пить водку и резаться в карты.

К несчастью, такой социализм недостижим, потому что в реальной жизни дорожные рабочие всегда норовят перегородить большую часть дороги и удалиться в будку на партию в вист. Потому что всегда найдется субъект на дорогой машине – обычно это бывает BMW, – который думает, что если он будет вилять и протискиваться, то доберется до места несколько быстрее. А почему бы и нет? Если бы он не вилял и не протискивался по жизни, то вряд ли заработал бы на такую крутую тачку.

Есть и другой вид водителей, обычно на подержанных Peugeot, которые едут так, как будто подключены к сети переменного тока. У них не получается держать одну и ту же скорость, поэтому они доползают до впереди идущего автомобиля и резко тормозят. И так до бесконечности. Такие люди, на пару с субъектом на бумере, заставляют змеящийся по дороге железный поток дергаться и терять скорость. Из-за таких людей великая социалистическая идея и терпит крах.

Для того чтобы защитить великую ленинскую теорию организации дорожного движения в идеальном мире от парней на Peugeot и BMW, злое Дорожное агентство выдумало новую систему централизованного контроля движения, которая призвана задушить в зародыше любые проявления индивидуализма на трассе.

В наши дни люди в бункерах, вооруженные сенсорами и всевозможными компьютерными хитростями, могут при желании изменять ограничение скорости и включать дорожные видеокамеры, чтобы выявлять и наказывать нарушителей. К сожалению, это тоже не работает. Однажды я ехал по трассе M25[1 - Трасса M25 – кольцевая дорога вокруг Лондона, очень загруженная и потому постоянно перестраиваемая и расширяемая. (Здесь и далее прим. переводчиков.)], и пока проехал 20 миль, ограничение скорости успело измениться 11 раз. Без всякой видимой причины.

Чтобы сделать жизнь участника движения еще приятнее, светящиеся табло, установленные на обочинах специально, чтобы донести до всех и каждого послания с Даунинг-стрит, заодно информируют водителя и об ожидающих его на дороге проблемах и препятствиях. Которых, как правило, на самом деле нет. «Внимание! Консерваторам верить нельзя!», «Сначала думай, потом пей!», «Эффективность работы повышается, если делать перерывы». И, разумеется, «Впереди пробка».

Нет там никакой пробки. Просто сенсор заметил человека на подержанном Peugeot, который в очередной раз резко затормозил. Сенсор рассудил, что для этого должна быть какая-то причина, что, разумеется, вовсе не так. Вводится дополнительное ограничение скорости, а табло сообщает, что началась забастовка пожарников и поэтому надо ехать осторожнее, пока КГБ не притащит их обратно на работу.

Кстати, это мое любимое сообщение на табло. Оно позволяет надеяться, что, как только пожарники вернутся на работу, мы тут же получим сообщение, разрешающее ехать как попало.

Вам может показаться, что такое нагромождение помех изобрели специально, чтобы водитель вконец запутался и превысил скорость, проезжая камеру. Как-никак, это ?60 штрафа, идущих в государственную казну. Ничего подобного! Согласно последним данным, в Британии 6000 дорожных камер Gatso заработали за год ?110 миллионов, однако чистая прибыль от них составила всего каких-то ?12 миллионов. Меньше того, что правительство получает в виде налогов с некоторых граждан вроде сэра Энтони Бэмфорда[2 - Сэр Энтони Бэмфорд – глава компании JCB, производящей бульдозеры. Его личный капитал на 2008 г. составил ?1 950 млн. Кроме того, Энтони Бэмфорд известен как один из первых коллекционеров автомобилей Ferrari.].

Таковы факты. Невозможно с уверенностью утверждать, что камеры спасли хотя бы одну человеческую жизнь, зато есть множество свидетельств, что не спасли ни одной. Они просто заработали немного денег, которые государство все равно потратило на собственную неэффективность. Неэффективность, которую мы каждый день наблюдаем на дорогах. Бессмысленные ограничения скорости, особенно когда поблизости бродят Народные землекопы, размышляя, не вырыть ли ямку. Идиотские сообщения и предупреждения о грозящих впереди опасностях, словно сочиненные писателем вроде Алистера Маклина[3 - Алистер Маклин (1922–1987) – британский писатель, классик детективно-приключенческого жанра, многие книги которого экранизированы Голливудом (последний раз в 1995 г.).]. Или Пирса Моргана[4 - Пирс Морган – знаменитый британский журналист и телеведущий, с 1995 по 2004 г. – главный редактор издания Daily Mirror, в котором была опубликована статья о личной жизни Джереми Кларксона, автора этой книги. Это, а также заявления Пирса Моргана о том, что Джереми не сам пишет свои колонки, стали причиной их скандальной ссоры в марте 2004 г.].

Что же делать? Вот недавно «большая белая надежда» консерваторов Дэвид Кэмерон принял несколько необычных кадровых решений. Зак Голдсмит был привлечен партией, чтобы улучшить ее экологические характеристики. Более того, с задолженностью стран третьего мира попросили разобраться Боба Гелдофа. Так почему бы не пригласить меня решать проблему дорожного движения? Да потому, что мое решение будет простым! Надо всего-навсего убрать светящиеся табло. А вместо них поставить снайперов, чтобы они убивали наповал всех, кто перестраивается без причины и тормозит без нужды.

Я бы также хотел получить особые полномочия для взаимодействия с тем, кто недавно распорядился перекрыть Оксфордскую кольцевую дорогу[5 - Оксфордская кольцевая дорога – кольцевая дорога вокруг Оксфорда, имеющая по две полосы в каждом направлении.], чтобы некто выкопал на обочине яму и затем бесследно исчез. Эти особые полномочия должны в данном случае включать применение недозволенных методов.

Затем можно подключить PR-технологии. Распространить сообщение, что 3200 жертв в год – это, конечно, много, но не слишком. С 30 миллионами автомобилей на дорогах это и неудивительно. А потом наконец сесть и заняться решением реальной проблемы. Чтобы справиться с пробками, не нужно замедлять скорость потока. Нужно ее увеличивать.

И вот тут нельзя не вспомнить о новом Renault Clio. Нужно сказать, что, за исключением скоростных моделей, старый мне никогда не нравился. Нет, у него были прозрачные окна и даже какие-то колеса. Но нельзя было отделаться от ощущения, что он вот-вот развалится. И он почему-то выглядел ужасно толстым. Как будто едешь на одышливом толстяке.

Новая версия значительно стройнее снаружи и солиднее внутри. В салоне так много приятного на ощупь пластика, загримированного под кожу, что почти верится, что ты в немецкой машине.

К сожалению, перегруженный всякими роскошными наворотами, Clio стал настоящим тяжеловесом. Он больше не выглядит одышливым толстяком. Но весит столько же. Вернее, на 130 кг тяжелее старой модели.

И вот тут-то начинаются проблемы. Фирма Renault не продвинет машину на рынке, просто заявив «Привет всем! У нас тут новая модель, она тяжелее старой,

поэтому требует больше топлива!». Поэтому, чтобы заставить ее съесть поменьше, пришлось снизить мощность двигателя. Ну а чтобы машина при этом не ползла как черепаха, они, надо полагать, уменьшили передаточное число.

И вот перед вами автомобиль, который весит как немецкий гранит, а на скоростной магистрали рычит как немецкий тюремщик. ГРРРРРРРРРРРРРРРРРР!

Съезжая с магистрали, он снова становится французом. Такую разболтанность рычагов и ручек не найдешь ни у VW Polo, ни даже у Ford Fiesta. Коробка передач вялая, как вареная медуза, руль люфтит. Не самое приятное ощущение – обнаружить под чеканной тевтонской внешностью расхлябанную внутренность. Как те шоколадки с ликером. Не успеешь надкусить твердую оболочку, как начинка уже стекает по твоей рубашке.

Впрочем, для студента это, пожалуй, неплохой вариант. Со стороны Clio кажется дешевой, практичной и до смешного безопасной машиной – как раз такой, какую покупают своему чаду заботливые родители для поездок в университет. А между тем водить его на скорости – одно удовольствие.

Как только вы вдавливаете педаль газа, все навороты оживают. Мне настолько же понравилось быстро ездить на ней, насколько не понравилось ездить медленно.

Так вот, это и есть решение транспортных проблем Британии. Тем, кто еле тащится по дороге, этот автомобиль покажется непродуманной помесью плохо сочетающихся функций. А те, кто едет на работу будто и в самом деле туда хочет, получают море удовольствия и заодно выполняют важную общественную задачу.

Мечта мастера по уклонению от налогов

Nissan Navara

Не хотел бы я быть рыбаком, бороздящим на траулере тошнотворный океан в поисках рыбы, которую испанцы уже поймали, сварили и съели. И уж точно не

хотел бы я быть грузчиком, обдирающим собственные пальцы в попытке втиснуть диван толстой тетки в слишком узкий коридор.

Но меньше всего хотел бы я быть пиарщиком. Конечно, пиарщик работает на больших людей и может сделать клоуна премьер-министром, но в этой работе нет никаких реальных критериев успеха. Можно ли сказать, что iPod завоевал мир благодаря хорошему пиару, а Sinclair C5[6 - Sinclair C5 - электротрицикл, транспортное средство на электрических батареях. Развивает скорость до 24 км/ч, поэтому не требует наличия водительских прав. Разработано в Великобритании в 1985 г., но, несмотря на достаточно живое обсуждение в прессе, стало одним из крупнейших коммерческих провалов.] провалился из-за того, что пиар был недостаточно хорош? Может, и да. А может, и нет. Удел пиарщиков - сомнительная серая зона между слепым случаем и надежной рекламой.

Теоретически предполагается, что пиарщик повышает информированность и формирует общественное восприятие. Но на самом деле вся ваша работа - приглашать разных журналистов и диджеев с радиостанции на ланч, стараясь не выглядеть расстроенным, когда те не являются.

Неделями вы пытаетесь протащить упоминание о ванночке для ног, которую рекламируете, хоть в какую-нибудь публикацию, пусть самую маленькую и незаметную. И скачете от восторга, когда после 20 телефонных звонков, намека на легкий секс и шести переписанных пресс-релизов обнаружите свой товар упомянутым на четырнадцатой странице журнала. В статье о финансовых услугах.

Но все совсем по-другому, если вы работаете в пиар-отделе автомобильной компании. Потому что здесь вам не приходится умасливать журналистов. Тут все наоборот.

А дело вот в чем. Обычно начинающий автомобильный журналист получает меньше \$15 000 в год, то есть к концу недели уже едва наскребает денег на еду. При этом каждую неделю к его дому доставляется новая машина с полным баком и страховкой.

Более того, дважды в неделю он летает первым классом или на частном самолете куда-нибудь во Флоренцию или Токио и там располагается в 38-

звездочном отеле, обедаясь деликатесами и запивая их освежающими винами.

Назавтра, поездив на новой машине по каким-нибудь красивым местам, он съедает ланч по ?150 на нос и отправляется частным самолетом домой, прижимая к себе хорошенький подарок. Ноутбук, например, или какой-нибудь дорогой чемодан.

Разве захочет он перестать чувствовать себя Элтоном Джоном, что неизбежно произойдет, скажи он что-то не то о машине, на которой только что ездил? Вы бы захотели? И не лезли бы из кожи вон, чтобы попасть-таки в список приглашенных на следующую Большую Халяву? Пиарщики автомобильной промышленности прекрасно знают это. Они знают, что парадом здесь командуют именно они. И еще они знают, что у них хватит денег на то, чтобы каждой новой машине было посвящено по развороту во всех журналах и газетах, как бы скучно это ни было.

Вот почему эта работа – одна из лучших в мире. Утомительное сочинение пресс-релизов вы сваливаете на какого-нибудь писаку-неудачника, а сами весь день, поедая виноград, рассказываете журналистам, что если они хотят сфотографировать новую машину до запуска, то должны больше подлизываться.

Вы мне не верите? Тогда попробуйте с утра позвонить в Porsche или BMW и попросить к телефону представителя пресс-службы, и – я гарантирую это – весь день вас будут гонять между автоответчиком и голосовой почтой.

Мой любимый пиар-менеджер из автомобильной индустрии – девушка, которая работает на Nissan. Впервые мы встретились на записи передачи Top Gear[7 - Top Gear – передача об автомобилях на BBC.], когда она выскочила из аудитории с обвинениями по поводу моей не очень благожелательной статьи о Z350. Время и место были не самыми подходящими, я предложил ей уйти, и теперь ни один представитель автомобильной промышленности не допускается в ангар или на трек, откуда мы ведем передачу. Будь моя воля, я бы вообще запретил им въезжать в Суррей[8 - Суррей – графство в южной Англии.].

Другой раз на церемонии награждения Top Gear она намекнула, что я не сам пишу заметки в газетную колонку, которая выходит под моим именем. Что ж, дорогуша, надеюсь, вы уже поняли, что пишу я их действительно сам.

Теперь же, по закону подлости, я как раз работаю над статьей о пикапе Nissan. Получить машину было не так-то просто. Обычно, когда мне нужно описать автомобиль, я просто звоню и прошу предоставить мне образец. Но представители Nissan заупрямились, стали жаловаться, что доставка машины в Рождество слишком дорого им обойдется. Кстати, не очень понимаю почему. Наверное, пиарщики просто сами хотели поехать на демонстрационных пикапах во время двухнедельных каникул.

И что, вообще, за странное желание – ездить на пикапе? Этого я тоже не могу понять. Пикапы в мире машин – это как мексиканская кухня в мире кулинарии. Они, конечно, существуют, и даже весьма популярны в Техасе... Вот и все.

Подозреваю, дело тут в каких-то налоговых преимуществах. Если ваша компания зарегистрирована как плательщик НДС и при этом вы используете в работе пикап, то можете получить возврат налога. Более того, из налогов вы платите только годовой фиксированный налог \$500 в год, тогда как с обычной машиной налог зависит от того, насколько вы способствуете глобальному потеплению. А сотрудники, едущие на пикапах, вообще не платят никаких налогов, даже если ездят на казенном топливе в выходные.

Безусловно, будь вы бухгалтером, вы бы тут же пересели на пикап. Но обычному человеку, уж извините, до такой степени экономить на налогах – это идиотизм.

Нет, правда. Это как переехать в Андорру или Бельгию, только чтобы сократить налоги. Зачем? То есть неужели вы пойдете грабить банк, чтобы, выйдя через какое-то время из тюрьмы, иметь кругленькую сумму на мелкие расходы? Ведь нет же? Но ведь фактически вы сделали бы то же самое, переехав в такое унылое и неприветливое место, как Андорра. И то же самое вы делаете, садясь в пикап.

Пикап относится к грузовикам, потому что это и есть грузовик. Ну да, в пикапе могут быть кожаные сиденья и CD-плеер, но это все равно что картины на стенах коровника. Коровник остается коровником.

Nissan Navara Aventura, на котором мне довелось поехать, имел дворники с датчиком дождя, круиз-контроль, связь Bluetooth, мобильник с голосовым управлением и спутниковую навигацию. А еще пять кожаных сидений и ворсистые коврики. Но внизу у него были листовые рессоры, прямо как у

воловой повозки какого-нибудь китайского фермера.

Так что езда в этой машине наряду со средневековым комфортом обладает равновесием и особым стилем катящегося с горы валуна. Да и тихим этот агрегат вы вряд ли назовете. Разве что зарабатываете на жизнь тестированием дробовиков. В дробильном цеху.

Не отличается эта машина и управляемостью. Пытаясь припарковаться на пространстве, где и Hummer бы затерялся, через полчаса я сдался, чем немало повеселил охотников за скидками, прибывших в город на распродажу. Воистину, Nissan Navara заставляет представить себя за рулем самосвала.

Но если вы готовы смириться с этими недостатками, если вам действительно очень нужен пикап для работы или каких-то акций в духе неоконсерватизма, то этот автомобиль весьма неплох. Хотя производится машина в Испании, ее механика надежна, а полный привод позволит выбраться из любой грязи.

Более того, дизельный двигатель Nissan Navara эффективнее, чем у любого из главных конкурентов. А кузов этой машины более вместим и снабжен всякими хитрыми приспособлениями, не дающими грузу болтаться туда-сюда. Так что, пожалуй, она лучшая в своей подгруппе.

Признайтесь, вы удивлены. Никаких вам бесплатных чемоданов, никаких полетов первым классом, никаких связей с пиар-отделом – и все же положительное заключение.

Как бы.

Шевели поршнями, води по-норвежски

Mercedes ML 320

В Норвегии мой мочевого пузыря пошел ко всем чертям. Обычно я могу выпить не меньше пинты, не выходя в туалет. Но здесь, в стране лосей и вечной мерзлоты, стоит такой адский холод, что мне пришлось проводить у писсуара почти все

свободное время.

Прошу простить за неаппетитные реплики, но, между прочим, от холода съезжился не только мой мочевой пузырь. Жизнь сильно осложняется, когда на тебе кальсоны, джинсы и толстая непромокаемая куртка.

Вот такие норвежские ужасы. Вообще-то, на первый взгляд эта страна кажется холодной черно-белой версией Британии. Та же североевропейская деловитость, то же чувство юмора, а в центре города полно вандалов, которые мечтают исцарапать твою машину. Я пробыл там 10 дней и получил море удовольствия.

Но, несмотря на видимость обыденности, здесь можно запросто свихнуться. Для начала попробуйте прочесть их дорожные указатели! Норвежский язык не похож ни на что. Как-то не верится, что он мог развиться сам или прийти из других мест. Норвежский это вам не какой-нибудь сплав диалектов, европейская смесь звуков и выражений. Я бы сказал, что он происходит от шума, производимого лосями.

Например, я почти сразу узнал, что «парковаться» по-норвежски будет «паркеринг». Но с другими словами это не работает. Например, «говорить» по-норвежски вовсе не «говоритеринг». И если вы скажете, что хотите «естеринг» или «питеринг», то вас просто не поймут.

Видимо, все потому, что на этом отмороженном севере ты вынужден проехать 500 миль в поисках пива, а найдя его, заплатить почти ?500. И особой приятности вечеру придает то, что здесь нельзя пить на улице и курить в помещении. Мне приходилось все время стоять в дверном проеме, промерзая насквозь.

Вы, наверное, думаете, что в Норвегии все знают английский. Конечно, большинство норвежцев его и правда знают – даже группа A-ha. Но есть и исключения. Недавно в горной деревушке я спросил у хозяина кафе, где здесь туалет, а он в таком ужасе отпрянул от меня, что я подумал: наверное, «туалет» по-норвежски значит «слышь, тролль, у меня пушка, так что гони все деньги, дубина, не то пристрелю».

Языковыми трудностями можно объяснить и тот факт, что в моей гостинице над кроватью была прибита раскладная белая доска – из тех, на которых пишут

маркером. Так что постоялец при помощи схем и первобытных рисунков может объяснить подруге, что собирается делать дальше.

Не могу представить, чтобы эта доска была нужна для каких-то серьезных совещаний, потому что за всю историю человечества вклад Норвегии в мировые технологии ограничился ножом для сыра и канцелярской скрепкой. Только Австралия ухитрилась дать миру еще меньше – вращающуюся сушилку для белья. И все.

В общем, секс, общение, курение и выпивка в этой стране сопряжены со множеством проблем. Остается только гулятеринг. Притом что, хотя 2006 год в тех краях, к ужасу экологов, выдался аномально теплым, на курорт это все равно не было похоже – в Лиллехаммере, например, было –9.

А это означает, что все улицы покрыты толстым слоем льда. Чтобы гулять по нему, нужна особая походка. Когда-то у группы Bangles была песня «Египетская походка». Думаю, они вполне могли бы назвать это «Норвежской походкой».

Так вот, сначала нужно осторожно поставить ногу и слегка подвигать бедрами. Убедившись, что нога никуда не уезжает, можно перенести на нее вес тела. И только потом оторвать от земли вторую ногу. Я называю это «походкой Элвиса», и она работает безотказно. Во вторник, например, я не упал вообще ни разу.

При таком необычном способе ходьбы понятно, почему в Норвегии нет толстяков. Ни одного. Но все еще непонятно, почему в Норвегии нет автомобилей.

Нет, правда! Однажды вечером в Лиллехаммере я вышел на воздух покурить. Я стоял на одной из центральных площадей, этакой местной Пикадилли-серкус, и мимо меня не проехала ни одна машина. Более того, я не видел ни одной припаркованной машины. Жуткое ощущение. Как будто над городом пронесся сам Джонатан Поррит[9 - Джонатон Поррит – британский эколог и общественник, видный борец с глобальным потеплением.] на своем гигантском пылесосе.

Впрочем, может быть, это все потому, что вождение в Норвегии тоже требует специальных навыков. Если бы у нас в Британии выпала хотя бы десятая часть тамошнего снега, страну парализовал бы «снежный хаос». Полиция

настоятельно рекомендовала бы всем сидеть по домам и садиться за руль только в том случае, если от этого зависит жизнь Ее Величества.

Даже главные магистрали Норвегии укрыты снегом. Что уж говорить о второстепенных – они похожи на сногшибательный ледяной каток, политый жидким мылом и усыпанный банановой кожурой.

Вы, наверное, подумали, что все норвежцы ездят на внедорожниках. Не ездят. За десять дней я не видел ни одного. А все потому, что Land Rover Discovery, например, стоит здесь больше ?100 000. Так что приходится покупать обычный автомобиль с одной ведущей осью... и справляться.

Чтобы помочь вам в этом, скорость ограничили чуть ли не до 4 миль в час и понатыкали везде контрольных видеокамер, испускающих ослепительный красный свет такой силы, что кажется, с капота машины готова слезть вся краска. В этой стране за превышение скорости не лишают прав. Лишают зрения.

Однажды такая камера сработала, когда я ехал ночью в метель, – и мне показалось, что я въехал прямиком в галлюцинацию. Я настолько растерялся, что вынужден был остановиться и передать управление коллеге. Что было очень досадно, поскольку мы ехали на новом Mercedes M-class, и он мне очень нравился.

Предыдущая модель была ужасна. Ее разработали незадолго до того, как фирма BMW повысила ставки, выпустив новые Range Rover и X5. А собирали ее в Алабаме, где люди привыкли собирать хлопок, а не сложную технику, и она вышла вульгарной, непрактичной и старомодной. Неудивительно, что в обзрении за 2004 год она не поднялась выше последнего места. Это был самый плохой автомобиль, который можно купить за деньги.

Совершенно очевидно, что концерн Mercedes не захотел наступать на эти грабли дважды. Поэтому рабочим запретили пить спиритчуэлс и велели заняться делом, а дизайнеров проинформировали о том, что на дворе 2005 год, а не 1956-й.

В результате новая машина выглядит отлично, сделана на совесть и вообще ведет себя как Mercedes, а не как трактор со стеклоподъемниками.

Хочу, однако, уточнить пару моментов, прежде чем вы побежите к местному дилеру, размахивая чековой книжкой. Во-первых, эта машина не продается в семиместном варианте, увы. Ну а второе, конечно, цена. Вас попросят заплатить минимум \$36 700 за сам автомобиль, а потом, нарушая все правила приличия, сдерут еще \$1 320 за какую-то штуку, которая называется «пакет Off-Road Pro».

Это как если бы вы заплатили \$50 за обед, а потом еще отдельно за нож и вилку. Кроме того, в пакет входят разные дифференциалы, что очень даже хорошо, и пневматическая подвеска, что совсем не хорошо. Одно без другого взять невозможно. Низзя – и все тут.

Впрочем, на вашем месте я бы не стал заморачиваться ни с тем, ни с другим. Не польстился бы я и на пакет «Off-Road Exterior Styling» за \$270. Все, что вы за них получите, – это защита нижней части автомобиля, которой вы все равно не видите, и хромированная решетка радиатора, с которой вы будете похожи на наркодилера.

Однако самое ужасное, что есть в этой машине, это рычаг коробки передач. Он установлен на рулевой колонке! Такая система распространена в Америке, где подростки любят смотреть кино, сидя в машине и прижимаясь друг к другу. А в Европе она не популярна, потому что мы предпочитаем выйти из машины, чтобы посмотреть фильм. И заняться сексом.

Обидно. На машины, предназначенные для Европы, Mercedes устанавливает держатель для чашки меньшего размера. Так что, нельзя установить и европейский рычаг переключения передач? Нет, я не хочу сказать, что, когда рычаг на рулевой колонке, он хуже работает. Просто это еще одно свидетельство ползучего американского империализма, который тихой сапой пробирается везде и всюду. Как сказал мне один водитель такси в Сан-Франциско: «Скоро весь мир будет играть в американский футбол, а соккер забудут ко всем чертям».

Таким образом, мои ощущения от Mercedes M-class такие же, как и от Норвегии. Надежно, практично, очень мило, но слишком дорого и странно.

Весельчак что надо!

Mazda MX-5

Понятно, что можно пройтись пешком, если у вас сломалась машина или вы слишком пьяны, чтобы сесть за руль. Или в крайнем случае, если вы отправляетесь недалеко – в ближайший бар, например. Но ходить пешком ради удовольствия – это просто смешно.

Тем не менее каждый уик-энд самые обычные люди выходят на прогулку, поразмяться после обеда. Некоторые, чтобы быть поближе к природе, отращивают бороды и надевают яркие анораки. В результате средневековая сельская культура пеших прогулок превратилась в доходное дело. А где большой бизнес, там и умники-технари.

Недавно, отправляясь в пустынную снежную Норвегию на съемки передачи Top Gear, я взял с собой пару кожаных ботинок, которые служили мне верой и правдой много лет. Они, правда, немного скользят на сыром камне и промокают со скоростью туалетной бумаги, но зато крепкие, удобные и неплохо смотрятся.

Однако наш администратор, решив, похоже, что мне вообще не в чем выйти на улицу, купил мне какие-то ультрасовременные бутсы. Видит Бог, они были ужасны: большие, оранжевые, все в каких-то лейблах. В общем, как раз такие, за которые можно поплатиться жизнью в тюрьме Лос-Анджелеса.

Изделие из гортекса, который на 25 % лучше «дышит» (лучше чего, хотел бы я знать), на подошве типа «улучшенное шасси» с полуавтоматическими шипами, и все это под совершенно нелепым названием вроде GTXX или V-Max. Может, я и согласился бы это надеть – если бы речь шла о жизни моих близких. Или если бы, проснувшись утром, вдруг обнаружил, что каким-то непонятным образом попал в клип группы So Solid Crew[10 - So Solid Crew – популярная британская электронная группа.].

Как бы то ни было, сама мысль о том, что я могу по собственной воле обуться в то, что сделано по принципам производства мотоциклов, показалась мне просто смешной. Этого не может быть, потому что этого не может быть никогда.

Но это все же произошло. Просто уже через час мои крепкие кожаные ботинки промокли насквозь. Мне было холодно и мокро. И у меня не было выбора. Умоляя

оператора не снимать мои ноги, я обулся в новенькие GTXX фирмы Salomon на полуавтоматическом рифленом ходу.

Первой проблемой было то, что благодаря всем этим наворотам в подошве мой рост подскочил со 195 см до 2,5 м. Но на этом проблемы и закончились. Эти ботинки стали для меня откровением. Легкие, непромокаемые, устойчивые при любой погоде, с хорошей поддержкой щиколотки, не дающей сломать ногу, если вдруг поскользнешься на льду, что в моих старых ботинках случалось каждые полчаса.

Кроме того, моя дочь назвала эти новые ботинки крутыми. Так что теперь я ни за что их не сниму, хотя и постоянно задеваю головой дверные косяки, потолок и даже провода линий электропередачи. Теперь эти ботинки – мои новые лучшие друзья!

Если бы только все технологии были бы такими же чудесными! Но увы. Возьмем, к примеру, цифровые фотоаппараты. В эпоху пленки потрясающий архив XX века хранился у каждого в ящике кухонного стола. А в эпоху цифры он хранится на жестком диске компьютера, пока не пропадет из-за проклятого системного сбоя. Который рано или поздно случится.

А телевизор с плоским экраном? Пока выключен, он элегантен и крут, но как только вы его включите, он отказывается работать. В моем звук настолько отстает от изображения, что новости я слушаю только минут через десять после начала следующей передачи.

Конечно же, нелепые технологии нашли себе место и в автомобилях. Недавно я сменил Mercedes SL 55 на SLK 55. Несомненно, во многих отношениях это большой шаг назад. Эта машина меньше, и потому кажется, что она значительно дешевле, у нее нет нормального багажника, и, хотя на бумаге характеристики двух моделей абсолютно совпадают, мне не хватает наддува при ускорении, когда я сильно спешу.

Но есть у SLK одно неоспоримое преимущество. У него нет пневмоподвески.

А это значит, что машина не подсакивает, не подлетает и не подпрыгивает на каждом противном камушке или ямке.

В Норвегии я ездил по бездорожью на новом Audi Q7, и хотя мне следует подождать с окончательным вердиктом, пока я не проеду по нормальной дороге, кое-что можно сказать уже сейчас. Пневмоподвеска – это чушь. Любую самую гладкую поверхность она превращает в стиральную доску.

Пневмоподвеску придумали специально для того, чтобы засекреченным компьютерщикам было чем заняться – ведь с традиционной механикой им делать нечего. А с пневматикой они могут заставить машину подпрыгивать и приседать, да еще и настраивать сенсоры так, чтобы на поворотах автомобиль сохранял горизонтальное положение. Эти ребята готовы трудиться ночь напролет, ведь им нужно написать кучу программ, чтобы было с чем явиться на очередную конференцию в Пало-Альто[11 - Пало-Альто – неофициальная столица и исторический центр американской Силиконовой (Кремниевой) долины.]. И это нормально. Но в результате они делают нашу жизнь чуть менее комфортной.

И тут очень уместно поговорить о Mazda MX-5.

Старая модель была сенсацией. Таких продаж мир спортивных автомобилей еще не видел. Может быть, потому, что этот автомобиль всегда казался чуточку озорником. Да, он выглядел как реинкарнация традиционного MG[12 - MG – британская марка спортивных машин, ведущая свою историю с 1924 г.], только обновленная и более надежная, производители даже изучили и воспроизвели шум трансмиссии старой британской спортивной машины. Но, несмотря на всю внешнюю традиционность, можно было не сомневаться: дай ему хоть полшанса, и он улизнет в общественный туалет для джентльменов со своими друзьями Джорджем и Майклом[13 - Джордж и Майкл – намек на популярного британского певца Джорджа Майкла, имеющего нетрадиционную сексуальную ориентацию.].

Этим и объясняется привлекательность автомобиля. Он никому не угрожал. И пусть кто-то говорит, что Mazda следует обзавестись более мощным двигателем, я так не считаю: мне всегда нравился расхлябанный 1,3-литровый двигатель, напоминающий Барбару Стрейзанд. Приторможенный спортивный вариант со стальными колесами.

По чисто субъективным ощущениям, новая версия – нечто совсем иное. С более широким корпусом и увеличенными надколесными арками машина выглядит «накачанной», как будто разработчики не придумали ничего лучше, чем отправить старую модель в спортзал. Теперь автомобиль смотрится более внушительно, выдавая себя за «серьезную» спортивную машину, способную

поспорить с более взрослым, более гетеросексуальным Honda S2000.

Но это еще не все. Концерн Mazda заявил, что, приняв во внимание жалобы клиентов на то, что некуда ставить напитки, они расширили багажник. О Боже, нет! Они делают машины для людей, которые говорят «напитки». Это не внушает оптимизма.

Но все не так уж плохо, даже наоборот. Новая машина оборудована всевозможными новомодными техническими штучками вроде боковых подушек безопасности, антипробуксовочной системы и бортового компьютера. И все это исключительно ради того, чтобы выжать все до последней лошадиной силы из каждой капли бензина, не нарушив при этом ни одно евросоюзское ограничение по шуму и выбросам.

Другими словами, мы получили автомобильный эквивалент моих новых ботинок. Реально работающие технологии, скрытые за добротной конструкцией. Технологии цифровые, удовольствие – как от аналоговых.

Надо отметить, что при более массивном корпусе и дополнительных примочках новая модель всего на 45 кг тяжелее предыдущей. Вот это действительно впечатляет. И это заслуга не компьютерных умников. Это заслуга инженеров.

Именно инженеры сделали такую крышу. Готов поспорить, соблазн сделать электронно-управляемую откидную крышу был огромен, но это утяжелило бы конструкцию. А когда вы откидываете автоматическую крышу, стоя в пробке, то выглядите на редкость по-идиотски. Так что теперь мы имеем брезентовый верх, который можно поднять или опустить одной рукой с водительского места. Автоматическая крыша? Да она вам просто не нужна.

И именно из-за того, что вес новой машины остался небольшим, она по-прежнему кажется озорной. Баланс, устойчивость, переключение передач, звук выхлопа – все именно так, как надо.

А двухлитровая модель, на которой я ездил, была не настолько быстрой, чтобы я испугался, но и не настолько медленной, чтобы казаться детской забавой. В новой МХ-5 все выверено идеально. Нам предлагают чуть более практичную и чуть более симпатичную версию того, что и так нам нравилось.

Умный проспится, француз – никогда!

Peugeot 407 Coupe

Пару недель назад мой коллега Адриан Джилл[14 - Адриан Джилл – известный британский ресторанный критик.] извинился перед нацией за свои слова о том, что государство Оман находится на краю пустыни Сахара. И тут же обругал тех, кто имел наглость указать ему на ошибку. Когда этот человек получает сообщения об очередных своих промахах, он, несомненно, смеется до колик.

А я не смеюсь. Когда приходит письмо с указанием на допущенную мною фактическую ошибку, моя первая реакция – ярость. Ярость сменяется праведным негодованием. А потом я немного успокаиваюсь, и мне становится стыдно. Так стыдно, что, если бы у меня был хвост, я бы его поджал. И уполз под стол.

Каждую неделю я прихожу сюда, гордо распушив перья. А потом – бац! – кто-то указывает, что я не проверил сообщаемые факты. Это как обнаружить, что важно разгуливаешь с красноречивым мокрым пятном на брюках.

Вот недавно я написал, что у Mercedes SL пневмоподвеска. А читатель по имени Хушаль-хан написал, что это не так. Он абсолютно прав. Но если бы я назвал это «электрогидравлической подвеской», было бы скучно. А я скорее готов погрешить против истины, чем стать занудой.

Потому что, по большому счету, когда я делаю ошибку, мир не перестает вертеться. Особенно, когда я делаю ее нарочно.

Странное это дело, ошибки. Потому что, если ошибется телеведущий, он тут же получит чек на ?200 от передачи It'll Be Alright on the Night. А если ошибется хирург во время операции, вряд ли Денис Норден[15 - Денис Норден – британский писатель и ведущий развлекательных телепрограмм, в том числе передачи It'll Be Alright on the Night, посвященной теле- и киноляпам.] ворвется в операционную и предложит посмотреть «потрясающий фрагмент» еще раз в замедленной съемке. «Смотрите, смотрите, пациент начинает дергаться!..»

Однажды я пригласил рабочего поплавать в моем бассейне. И ничего. А когда то же самое сделал Майкл Бэрримор[16 - Майкл Бэрримор – британский комик и телеведущий, пользовавшийся популярностью в 1990-е, чья карьера сломалась после того, как в его бассейне был найден мертвым некто Стюарт Лаббок.], ему пришлось уйти с работы и переехать в Новую Зеландию.

Я, собственно, вот что хочу сказать. Теперь Майкл Бэрримор вряд ли пригласит кого-нибудь поплескаться. Вот и я, после того как две недели назад образованный читатель ткнул меня носом в мою собственную неграмотность, больше не назову электрогидравлическую или гидропневматическую подвеску «пневматической».

В конце концов, мы разумные люди, а разумные люди учатся на своих ошибках. Даже животные и те учатся на своих ошибках. Запустите крысу в лабиринт, в одном конце которого ее ждет вкусная еда, а в другом – неприятный удар током, и она со временем сообразит, что к чему. Жаль, что этого не скажешь о фирме Peugeot.

Когда я только начинал писать об автомобилях, крошка 205 GTi был на высоте. Всем уже надоел Volkswagen Golf, и люди стали один за другим пересаживаться на маленькую французскую ракету. В мгновение ока Peugeot из производителя неубиваемых такси для стран северной Африки превратилась в солидную марку, обязательный атрибут процветающего британца, такого как парикмахер принцессы Дианы или бесполезный делец из Сити.

Окрыленные успехом, ребята выпустили отличную полноприводную версию 406. Названная в честь знаменитого пулемета (это художественное преувеличение, прошу не понимать меня буквально!), машина убила всех наповал. А затем вышел маленький 106 GTi, которому я обязан одной из самых приятных поездок в моей жизни. На полной скорости из Каркассона через Пиренеи. Прекрасные пейзажи. Прекрасная машина.

А потом они сделали ошибку. Они решили прекратить выпускать смелые, яркие машины. В результате чего появился 607 – без сомнения, самое скучное и бессмысленное механическое устройство в истории автотранспорта. Нельзя даже сказать, что они вернулись к своим корням – производству простых и крепких машин, без которых не выжить в суровых условиях северной Африки. Впечатление было такое, что они просто решили плюнуть на все. Как если бы The Who записали целый диск мычания.

Разумно было бы предположить, что после такого провала они одумаются и в следующий раз предложат что-нибудь интересное. Но ничего подобного. Современная линейка Peugeot выглядит примерно как содержимое ящика для носков в гардеробе Джона Мэйджора[17 - Джон Мэйджор – британский политик, премьер-министр и лидер консервативной партии с 1990 по 1997 г. Несмотря на ряд достижений в политике и экономике, был вынужден подать в отставку после серии громких скандалов по поводу различных обстоятельств его личной жизни.]. Бесконечное серое однообразие, не вызывающее даже желания что-нибудь украсть.

107 – это Тойота, 1007 – недоразумение, 307 банален до тошноты, 407 вы можете купить просто потому, что забыли, что он у вас уже был, а 807 стал бы самым отвратительным автомобилем в мире, если бы им уже не стал вышеупомянутый 607. Я не даю себе труда писать об этих машинах, потому что, при всем желании, не могу представить, кого они могут заинтересовать. Чего бы вы ни требовали от автомобиля – надежности, практичности, эмоционального драйва, скорости, дизайна, качества, экономичности или просто чтобы у него было четыре колеса, вам лучше поискать это в другом месте.

Но вот вышел 407 Coupe, и я подумал: «Ага, наконец-то у Peugeot появилась машина, которая кому-то может понадобиться!» Потому что у нас есть дорогие купе от Mercedes и BMW, и больше ничего. Honda перестала выпускать свой Prelude. Toyota скоро откажется от Celica. Opel давно не обновлял Calibra, а Ford продал свой Cougar Уильяму Хейгу[18 - Уильям Хейг – британский политик, лидер консервативной партии с 1997 по 2001 г., в настоящее время министр иностранных дел Великобритании.] и на радостях тоже перестал его выпускать.

Что же у нас осталось? Mazda RX-8 – машина неплохая, особенно если вы готовы потратить на масло столько же, сколько на топливо. И все. Вот я и подумал, что Peugeot наконец просыпается. Заметили нишу и сейчас же ее займут. 407 Coupe будет прекрасен.

Я ошибся. Первой проблемой стала цена. GT HDi V6, на котором я ездил, стоит совершенно немислимых денег – ?30 900. При этом фирма имеет нахальство просить еще ?350 за краску металлик. То есть этот Peugeot стоит примерно столько же, сколько BMW 330 или Porsche Boxster. И на целых ?8000 больше, чем Mazda RX-8. Неужели эта машина настолько хороша?

Увы, нет. Расстояние от передка машины до передних колес – не меньше 18 футов (я опять преувеличиваю!). Это делает ее похожей на муравьеда, у которого из задницы торчит автомобиль. Картина, что и говорить, впечатляющая, но я не уверен, что у нее есть коммерческий потенциал.

Внутри все еще хуже. Там нет ничего, что позволило бы вам почувствовать себя особенным. Нет-нет, там просторно и много всяких сложных примочек, но нет ничего, что заставило бы сказать «ух ты!». Это ощущение не уходит, даже когда заводишь мотор и нажимаешь на газ.

Разумеется, большой дизель дает хороший крутящий момент, но нельзя сказать, чтобы это было очень заметно. Крутящий момент – это как момент схватки в регби. Много пыхтения и рычания, а со стороны кажется, что ничего не происходит. Машина производит впечатление ленивой, неспособной на настоящую прыть.

Вполне возможно, что она и в самом деле неспособна. 407 Coupe весит целых две тонны. Стоит только открыть дверь, и вы сразу поймете почему. Двери тяжелые, словно их изваяли из мрамора.

Чтобы узнать, не пропустил ли чего-нибудь, я зашел на официальный сайт Peugeot и спросил, нельзя ли посмотреть машину в действии. Но мне предложили сначала зарегистрироваться. Не знаю, зачем им это понадобилось. Может, впоследствии они свяжутся со мной и подскажут верный способ увеличить член. После регистрации меня допустили к просмотру эксклюзивного контента. А именно видеороликов и интервью с менеджером направления.

Кому это нужно?! Кто согласится сообщить свои персональные данные большой компании только для того, чтобы послушать, как кто-то из среднего менеджерского звена несет свою среднеменеджерскую ахинею?! В здравом уме – никто. Ну а чтобы купить этот автомобиль, нужно полное безрассудство.

Машина очень ровная и комфортабельная, но это все равно что иметь на руках два валета и кучу всякой мелочи. Все равно проиграете.

Боюсь, они сделали этот автомобиль не потому, что увидели нишу. Просто они всю жизнь делали купе 2+2 и уже не могут остановиться.

Колосс на глиняных ногах

Volvo C70 T5 SE Lux

Результаты недавнего опроса показали, что из всего множества кулинарных рецептов, транслируемых по телевидению, зрители пытаются повторить дома только 5 %. И в этом нет ничего удивительного. Дайте мне те же продукты, что у Гордона Рамзи[19 - Гордон Рамзи – британский шеф-повар, ресторатор и телеведущий.], ту же кухню с тем же оборудованием, и я вам гарантирую – то, что у меня получится, невозможно будет есть ни при каких обстоятельствах. Хотя у меня столько же рук, пальцев и носов, сколько у Гордона Рамзи.

Кулинария – это как живопись. У меня есть кисточка и сколько-то глаз, но все, что я пытаюсь отобразить на холсте, получается похожим на собаку. Та же история с товарами из серии «сделай сам». Чего только нет в моем ящике для инструментов! Но, когда я пытаюсь что-нибудь собрать, оно в мгновение ока оказывается на полу, развалившись на части.

Амбиции не могут заменить талант. Я окончательно убедился в этом, купив неделю назад новый фотопринтер.

Как настоящий мужчина, я не захотел спрашивать совета у тех, кто разбирается в этих вещах, а просто поехал в PC World и купил самый дорогой фотопринтер. Им оказался Epson Photo RX620, и он не работает.

Я выбрал на компьютере фотографию и нажал кнопку «Печать». На вертикальном листе бумаги кадр вышел боком. Я перевернул лист и попробовал еще раз. Потом еще раз. И еще. Не очень-то приятно, если учесть, что глянцевая фотобумага А4 высшего качества стоит дороже золота – если считать по весу.

В конце концов мне удалось напечатать замечательную семейную фотографию, которую помог снять случайный прохожий, когда мы посещали Гейсир в Исландии. Но лучше бы я этого не делал. Фотография отлично смотрелась на экране фотоаппарата. Еще лучше – на экране компьютера. Но то, что выдал мой новый принтер, было отвратительно. Мы выглядели как вареные раки.

Теперь-то я знаю, что это исправляется с помощью мыши и маленькой программы. Я пошел и купил Corel Paint Shop Pro X, десятую версию. Она стоит всего \$60 и, разумеется, тоже не работает.

Все мои попытки убрать лишнюю красноту с наших физиономий вели лишь к тому, что их оттенок становился более ярким. Наконец пришла моя жена и прочла инструкцию.

Оказалось, что все просто. Сначала нужно сообщить принтеру, какой тип и формат бумаги ты используешь. Потом проинформировать о том же компьютер. Потом выбрать ориентацию бумаги – «портрет» или «пейзаж». Потом выбрать уровень качества, устранить эффект «красных глаз», убрать пятна, посмотреть превью – и вот тогда, через каких-то 55 минут, принтер выдаст готовое фото. Такое же дрянное.

Право же, я неплохой фотограф. Я кое-что понимаю в диафрагме и глубине резкости. Имею представление о композиции и заполняющей вспышке. В течение многих лет я печатал фотографии в Boots, и некоторые из них были очень неплохи. Но то, что последнюю неделю выдает мой принтер, выглядит так, словно это снимал безнадёжный тупица или Стиви Уандер.

Вот такая история. У меня есть инструменты. У меня есть основные навыки. Но мне явно чего-то не хватает – того, без чего я не могу делать такие же высококачественные цифровые снимки, как у профессионалов.

И тут уместно поговорить о Volvo C70 T5 SE Lux. Возможно, самом большом разочаровании в истории автомобилестроения.

У Volvo C70 T5 SE Lux, как и у многих других современных машин, жесткая металлическая крыша, которая автоматически убирается в багажник. Звучит здорово, но на деле есть один нюанс: багажник должен быть по крайней мере той же длины, что и крыша. Поэтому еще ни одному производителю не удалось заставить машину такого типа выглядеть прилично.

Peugeot, Renault и Nissan сделали из нее образец безвкусицы, и даже Mercedes не очень преуспел со своими SL и SLK. Оба увесистыми задами напоминают Дженнифер Лопес.

Jaguar экспериментировал с идеей складной жесткой крыши для нового ХК, но в итоге вернулся к «брезенту», поскольку заставить этот элемент конструкции работать так и не удалось.

Видимо, у Volvo это получилось, потому что крыша C70 складывается пополам. Шведская складная мебель. А теперь еще и шведская складная крыша. Имейте в виду, она очень сложно устроена.

Безусловно, эту крышу не стоит складывать и раскладывать на людях. Водители проезжающих мимо машин будут оборачиваться, перестанут следить за дорогой и куда-нибудь врежутся. А пешеходы подумают, что вы выпендриваетесь. Но как бы то ни было, это значит, что автомобиль потрясающе выглядит с разложенной крышей и, не побоюсь этого слова, еще лучше со сложенной.

Внутри на заднем сиденье достаточно места даже для взрослых. Впрочем, я не советовал бы сажать на заднее сиденье детей, если вы собираетесь двигать крышу. Детей может затянуть в механизм, и вы их никогда больше не увидите.

На передних сиденьях все еще лучше. Много места. Много света. Несколько замечательных дизайнерских находок и самая потрясающая музыкальная система с тех пор, как Джерри Гарсия[20 - Джерри Гарсия (1942–1995) – лидер культовой американской рок-группы Grateful Dead («благодарный мертвец»), популярной в середине 1960-х. На ее концертах впервые был применен принцип «стены звука» в виде тщательно рассчитанной системы динамиков.] перестал благодарить и действительно умер. Аудиосистема выдает 910 ватт. То есть вы услышите Боба Харриса[21 - Уисперинг («Шепчущий») Боб Харрис – британский ведущий музыкальной программы на втором канале BBC, получивший свое прозвище за тихий голос и сдержанную манеру ведения передач.], даже мчась на скорости 150 миль в час с убранной крышей.

В общем, это машина с очень большими понтами. Цена начинается от ?26 200, что не так уж дорого. Даже при том, что с вас берут дополнительные ?25 за выключатель пассажирской подушки безопасности. Как может выключатель стоить ?25, если это не часть ядерной ракеты или космического корабля? При этом, по крайней мере теоретически, Volvo выглядит более безопасным, стильным, практичным и вообще более удачным кабриолетом, чем все машины этого класса от BMW, Audi или Mercedes. Я действительно думал, что нашел неизвестное миру сокровище.

Но я не мог не заметить, что в машине, пришедшей от Volvo, в CD-проигрывателе стояли диски, которые я сам выбрал в программе Desert Island Discs на BBC.

Зачем они это сделали? Пытались меня отвлечь? Прикрыть технические проблемы музыкальным оформлением? Если так, то трюк не сработал, потому что уже через 200 ярдов я остановился посмотреть, нет ли прокола, – настолько плохо машина слушалась руля. Рулевое управление абсолютно безжизненно, когда вы едете по прямой, и совершенно ужасно, когда вы разгоняетесь, тормозите или поворачиваете. Мощные переднеприводные Volvo T5 всегда отличались паразитным силовым подруливанием, но это просто нечто. Нечто дьявольское.

Вы можете держаться за баранку, если хотите, но, если честно, вы с тем же успехом можете держаться за собственное колено или за пассажира, результат будет один и тот же.

Со временем я к этому привык, как со временем привыкаешь к головной боли. Но я не рискнул разогнаться на C70 по-настоящему, чтобы посмотреть, на что способны эти 220 приторможенных лошадиных сил.

Это очень досадно. Совершенно очевидно, что у Volvo были все возможности заставить этот автомобиль работать. У них есть дизайнеры и инженеры. Но они просто взяли для него элементы других, более скромных моделей Volvo. Поэтому его можно сравнить с ужином от Гордона Рамзи, приготовленным исключительно из того, что можно достать в закусочной на круглосуточной заправке.

Сейчас Volvo принадлежит концерну Ford, и я не могу удержаться от того, чтобы представить, на что была бы похожа эта машина, если бы им удалось добраться до папочкиного бункера для деталей. У нее мог бы быть задний привод от Mustang или Jaguar. V-образный восьмицилиндровый двигатель. Рулевое управление от Aston Martin. Это было бы здорово.

Но этого не случилось. Просто в Volvo посмотрели по телевизору рецепт приготовления кабриолета. И решили попробовать его, не выходя в магазин. Изобретательность позволила им в результате подать на стол то, что отлично выглядит и имеет разумную цену. Но не думаю, что вам захочется это слопать.

Терри Воган[22 - Терри Воган – известный ирландский радио- и телеведущий и комик, большую часть жизни проработавший на BBC. В программе Top Gear в рубрике Star in a Reasonably-Priced Car («Звезда в бюджетном авто») показал почти наихудший результат, опередив лишь Ричарда Уайтли. Рекорд Вогана по медлительности побили только Джонни Вегас, у которого не было прав, и ветеран войны в Боснии Билли Бакстер – слепой.] в классе супермини

Fiat Grande Punto

Вчера за ужином справа от меня сидела женщина либерально-демократических взглядов. Она отправляет своих детей в школу на автобусе, не любит церемоний и считает, что от королевы надо избавиться, потому что она обходится слишком дорого, а эти деньги лучше потратить на мюсли.

Но, поскольку нации необходима система «сдержек и противовесов»[23 - Принцип взаимозависимости и взаимоограничения законодательной, исполнительной и судебной власти.], то, избавившись от королевы, вместо нее придется поставить всенародно избранного президента.

Все это отлично укладывается в либеральную теорию. Конечно, главу государства следует избирать. И почему это мы должны мириться с маленькой старенькой леди или с человеком, который признается, что разговаривает с овощами?

Несомненно, женщина, с которой я ужинал, думает, что президентом выберут какого-нибудь мудрого старика в твидовом пиджаке, с голосом Стюарта Грейнджера[24 - Стюарт Грейнджер – знаменитый английский актер, популярный в 1940–1960-х гг., играл в основном героико-романтические роли.] и мозгом Стивена Фрая. Каждый день он будет просматривать красные папки, присланные из парламента, делать мудрые замечания и вносить разумные предложения.

Но этого не случится. Только подумайте, в Америке было 250 миллионов кандидатов в президенты, а выбирала она лишь из двух. У одного из которых была самая идиотская прическа во всем христианском мире, а другой не мог связать пару слов[25 - Речь, по-видимому, о президентских выборах в США в

2004 г., кандидатами на которых были Джордж Буш и Джон Керри.]. У нас было бы то же самое.

Если сейчас устроить голосование, то, вероятнее всего, выбирать пришлось бы из троих. Первый – старый итонец[26 - Итонец – выпускник Итона, британской элитной частной школы для мальчиков.] и коммунист, второй – мрачный пресвитерианец с отвисшей челюстью, а третий – престарелый пенсионер. Ни у кого из них нет голоса Стюарта Грейнджера. Ни у кого из них нет мозга Стивена Фрая.

На выборах мэра Лондона наиболее приемлемый кандидат страдал аденоидами и держал дома тритонов[27 - Кен Ливингстон – первый мэр Лондона, пребывавший на этом посту с 2000 по 2008 г.]. А единственным кандидатом от партии лейбористов в бедных рабочих районах Далич и Вест-Норвуд оказалась женщина, которая не знала, то ли есть у нее на счете ?350 000, то ли не хватает ?650 000[28 - Видимо, намек на Тессу Джоуэлл – члена партии лейбористов, депутата парламента от Далича и Вест-Норвуда с 1992 г.].

Почему же вы думаете, что кандидаты в президенты будут лучше? Вот уж вряд ли. Я уверен, что кандидаты будут равномерно представлять основные этнические и гендерные группы и что на их фоне участники Big Brother[29 - Big Brother – реалити-шоу, в котором участники живут в одной квартире под постоянно работающими видеокамерами. Аналог российского «Дома-2».] покажутся милыми, нормальными и адекватными людьми.

Или этот пост займет какая-нибудь знаменитость. Нет, правда. Только подумайте. Лучшие люди Калифорнии проголосовали за австрийца-бодибилдера, который провел большую часть своей трудовой жизни в кино, проносясь через время и перетаскивая разные тяжести. Обычно у такого человека нет шансов. Но, поскольку в данном случае это был Арнольд Шварценеггер, он запросто пролез на это теплое местечко и теперь занят тем, что отправляет всяких мелких преступников туда, где гораздо жарче.

Так что во главе нашей страны вполне может оказаться Ленни Генри[30 - Ленни Генри – известный британский актер, сценарист, продюсер и телеведущий.]. У него прекрасная анкета. Он черный. Очаровательный. Занимается благотворительностью. А Дон Френч[31 - Дон Френч – супруга Ленни Генри, тоже известная актриса и писательница.] была бы первоклассной первой леди.

Потом, есть еще Пол Маккартни. Он, правда, совсем не черный, но зато ливерпулец, а это почти так же хорошо. Более того, он – фигура международно признанная, строгий вегетарианец, не курит и у него жена-инвалид.

А как насчет Николаса Уитчелла[32 - Николас Уитчелл – известный английский журналист, корреспондент BBC при королевском дворе.]? Он не черный и не ливерпулец, но зато рыжий. И всем известно, что королевская семья его сильно не любит.

Может быть, стоило бы собрать кандидатов в каком-нибудь офисе, оборудовав его постоянно включенными видеокамерами, и дать им обсудить злободневные проблемы. А мы, избиратели, могли бы посмотреть, как они справятся с иракским кризисом, и узнать, что бы они сделали с лисой из сказки[33 - Лиса Фоху Воху из народной английской сказки, напоминающей русскую сказку «Колобок»]. А деньги от телефонного голосования можно будет использовать для подготовки к Олимпиаде. Или на какую-нибудь лечебницу для барсуков. Единственный недостаток этой идеи – придется ввести в состав участников передачи символического белого представителя среднего класса. Который, как мы знаем по программам вроде Big Brother или «Знаменитость-в-джунглях», обязательно должен победить. А это значит, что президентом окажется Джек Ди[34 - Джек Ди – британский комик, язвительный, ворчливый и невозмутимый.] (что не так уж плохо) или Тони Блэкберн[35 - Тони Блэкберн – британский диджей, первый из приглашенных на BBC Radio 1 в 1967 г. В 2002 г. победил в телешоу I'm a celebrity... Get Me of Here!]. Или Кэрол Тэтчер[36 - Кэрол Тэтчер – британский журналист, дочь Маргарет Тэтчер и сэра Дениса Тэтчера, победительница пятого сезона шоу I'm a celebrity... Get Me of Here!].

Кстати, интересно – есть ли шанс у ирландцев? Хотелось бы так думать. Тогда они бы немного успокоились по поводу своей картошки и Оливера Кромвеля[37 - Подразумеваются акция Оливера Кромвеля в 1649 г. и Великий «картофельный» голод 1845–1849 гг., в результате которых население Ирландии уменьшилось почти вдвое и на 30 % соответственно.], и к тому же мы могли бы посмотреть на схватку политических тяжеловесов Боба Гелдофа и Боно[38 - Боб Гелдоф и Боно – известные ирландские музыканты и общественные деятели. Первый известен по главной роли в фильме «Стена» группы Pink Floyd, второй – как лидер группы U2. Оба в 2006 г. номинировались на Нобелевскую премию мира.]. Хотя я не уверен, что мы будем рады президенту с именем, похожим на название собачьего корма.

Как бы то ни было, если двери открыты и для ирландцев, значит, мы сможем проголосовать за Терри Вогана. Его обожают миллионы. Он умнее, чем можно предположить. К тому же за 400 лет карьеры в СМИ на его репутацию не упало ни тени скандала. Я бы голосовал за него.

Так что был бы у нас президентом Терри, который обошелся бы немного дешевле, чем королевская семья. Но стало бы от этого лучше? И тут, как ни странно, самое время поговорить о Fiat Grande Punto.

Сейчас маленькие хетчбэки, покряхтывающие на длинных перегонах, стоят в основном около ?10 000. Ford Fiesta Style с двигателем 1,4 литра стоит ?9295, Renault Clio Dynamique с теми же 1,4 литра обойдется в ?10 250, Toyota Yaris T2 D-4D, опять же с 1,4 литра, – в ?10 295. А вот Fiat Grande Punto 1.4 Active Sport стоит всего ?8495. Почти на ?2000 дешевле, чем Toyota. Так что же, Punto чем-то хуже? С виду-то точно не хуже. Между прочим, это один из самых симпатичных супермини-автомобилей, к тому же самый большой. А значит, и внутри он самый просторный.

Машина отлично выглядит снаружи и еще лучше изнутри. И не только потому, что у нее большой багажник, на заднем сиденье предостаточно места для детей, а на переднем можно разместить небольшой зоопарк. Но и потому, что внутри все сделано прикольно и клево. Например, в машине, доставшейся мне на тест-драйв, приборная панель была синего цвета.

Не подкачало и качество. Итальянские машины всегда славились своим итальянским характером. Крайне неустойчивым. Но Punto внушает доверие, так что совсем не кажется, будто вот-вот что-то выйдет из строя. Руль настолько толстый, что пальцы на нем практически не сомкнуть, а рычаг переключения передач – как у американского высокомошного автомобиля или локомотива из позапрошлого века.

Оборудование? Тоже неплохое. Определенно, здесь нет никаких очевидных упущений, которыми можно было бы объяснить столь низкую цену, кроме разве что замка багажника. Чтобы открыть багажник, приходится залезать в салон, нажимать кнопку в середине приборной панели, а потом опять выбираться наружу. С ума сойдешь.

Но багажник еще цветочки в сравнении с тем, как этот Fiat ездит. Конечно, никто и не ожидает, что он будет летать как метеор. Но все-таки на что-то рассчитываешь, нажимая на газ, особенно когда обгоняешь еле ползущий Rover 25 и видишь встречный грузовик.

К сожалению, при нажатии педали ничего не происходит. Видите ли, это не только одна из самых больших машин в своем классе, но и самая маломощная, причем даже с некоторым отрывом. В результате разгон с 0 до 62 миль в час занимает 13,2 секунды. А это для мира автомобилей – эпоха палеолита. Но я бы даже простил Punto этот недостаток, если бы на проселочных дорогах он проявлял известную латинскую живость. Но, увы. Слишком сильное электроусиление руля, недостаточно плавное торможение. Сложно заставить эту машину ехать ровно. А сцепление срабатывает так внезапно, что я сам чуть не заглох.

Что еще не так? Ну, стереосистема не ловит Radio 2, от звука предупреждения о непристегнутом ремне безопасности лопаются стекла, а банка колы при повороте норовит выпасть из чашкодержателя. Так что, должен признать, даже у Renault Clio компенсатор лучше.

Очень жаль, потому что я любил Fiat. Мне очень нравится его стиль, и моя жена считает его «милым». Но, учитывая все вышесказанное, это как если бы выбрать Терри Вогана президентом. Дешево. Но не факт, что выгодно.

Индустрия развлечений на колесах

Mercedes-Benz S 500

Кто-нибудь может мне объяснить, зачем нужен кабель SCART? Этот разъем изначально задуман так, что штекер неплотно входит в гнездо. А его главная функция, насколько я могу судить, заключается в том, чтобы вывалиться и упасть в труднодоступную кучу проводов, которая живет у вас за телевизором.

И если каким-то чудом удастся его отыскать, перед вами встает другая проблема – вставить его обратно. Это непростая задача, даже если у вас всего

одно гнездо. Но в наши дни на задней панели любой системы их будет не меньше 350.

Однажды я позвал мастера устранить какую-то неполадку в телевизоре, и он застал у меня другого мастера, которого я позвал две недели назад. Тот все сидел у задней панели и втыкал штекеры в гнезда в смутной надежде, что ему удастся восстановить правильный порядок.

В былые времена я был дока по части электрооборудования, но теперь просто теряюсь. Невозможно, слышите вы, невозможно настроить современный телевизор. А если что-то ломается в ресивере Sky+, что случается каждые 15 минут, то не стоит и думать починить это самому. Нужно позвонить человеку в Бомбее, который через 15 минут переключит вас на даму в Шотландии, которая посоветует вам – я не шучу – постучать ногтем по карте и вставить ее обратно. И тогда... все равно ничего не заработает. Так что придется позвать еще одного мастера, чтобы он на пару с предыдущим болваном помог первому бедолаге отыскать хренов нужный SCART-кабель.

У меня дома в большой гостиной установлен Sky+, чтобы смотреть то, что я называю домашним кинотеатром. А мои друзья – Быдлосоником. В малой гостиной у меня обычный Sky, к которому подключены все остальные телевизоры на других боевых постах. Не знаю, как они там между собой соединяются. Знаю только, что, когда я нажимаю красную кнопку, чтобы проголосовать за Джека Ди или посмотреть прогноз погоды, телефон в моем кабинете издает звук отрывки и ломается.

Является телефонный мастер, исполняет магические пассы с акустической отверткой[39 - Акустическая отвертка – вымышленный инструмент из британского научно-фантастического телесериала Doctor Who, используемый в том числе для починки оборудования.] и оставляет нам идеально отлаженную телефонную систему. И полный бардак с телевизорами. А потом приходит мастер по телевизорам и снова ломает телефоны.

Правда, на этот раз без отрывки.

Вместо этого, и я нисколько не преувеличиваю, домашний телефон начинает звонить как будильник каждые три минуты. Днем и ночью. Как такое может быть? Как можно жить в такую эпоху, когда ваш телевизор звонит вам по

телефону 480 раз в день? И вы ничего не можете сделать, чтобы это прекратить.

Хотел бы я, чтобы это оказалось шуткой. Но, поверьте, я не шучу. Когда ушел мастер, починивший Sky+ в большой гостиной, накрылся обычный Sky во всех остальных комнатах. А когда ушел человек, который его починил, пропал сигнал в телевизорах наверху. Когда же уехал человек, который справился с этой неисправностью, телевизор в большой гостиной стал показывать только голубые и лиловые полосы. И позвать кого-нибудь на помощь было непросто, потому что телефон разговаривал с телевизором 24 часа в сутки. Я просто не могу припомнить, чтобы все телефоны и телевизоры хоть раз работали одновременно.

Ах да, чуть не забыл! На случай, если Sky+ снова загнетса, у нас теперь есть пишущий DVD, в дополнение к обычному DVD-плееру, усилителю, проектору, PlayStation и Hi-Fi. Это шесть пультов дистанционного управления, и на каждом не меньше 20 кнопок. Великолечно. Но, случайно сев на один из пультов, ни за что не догадаешься, на какой и что теперь нажать, чтобы все снова заработало.

Конечно, тыкаешь куда попало, открываешь меню и бесконечные подменю, пока, окончательно заблудившись в электронном лабиринте, не поймешь, что нет другого выбора кроме как снова вызвать мастера. Который на этот раз прикатит на Maybach.

Теперь заглянем на кухню. Не так давно это была простая комната с простыми приспособлениями. Кастрюли. Краны. Ножи. И плита Aga[40 - Большая кухонная плита.]. Вещи, которые не запутали бы даже человека каменного века.

Теперь все не так. Теперь это комната, где заряжаются все домашние приборы. Здесь есть зарядные устройства для детских игрушек Game Boy, для всех наших мобильных телефонов, цифровых камер и различных кухонных приборов, которые даром не нужны. Я только что был там и насчитал 38 зарядок – 38! И все они так между собой переплелись, что невозможно разобрать, кто что заряжает. Каждый вечер я не меньше часа пытаюсь вдохнуть жизнь в свой умирающий мобильник, запихивая в него штекер зарядки от видеокамеры, которую мы потеряли три года назад.

В моем кабинете, по идее, дела должны обстоять лучше, потому что там беспроводной Интернет и беспроводная клавиатура. Безнадежно. Все 23

устройства, которые там есть, должны быть включены в розетку, и каждое из них должно соединяться со всеми остальными. Это 520 проводов. В каждом из них в среднем 6 футов длины, и все вместе они образуют больше полумили запутанной проволоки. Больше половины чертовой мили.

И все это не работает так, как нужно. Вот почему на прошлой неделе я подошел к новому Mercedes S-class со страхом и трепетом.

Всего один пример: водительское сиденье. Его можно автоматически поднять или опустить и вдобавок подогреть – немного, чуть больше и совсем сильно. Можно также отрегулировать поддержку для бедер, нижней части спины, верхней части спины, той части спины, что посередине, шеи, головы и лопаток. Это еще не все. Вы можете выбрать, насколько жестко вас должны держать боковые выступы-поддержки, а на сладкое – указать, какой вид массажа предпочитаете в дороге. Медленный и легкий. Медленный и быстрый попеременно. Быстрый и легкий. Или бангкокский особый – быстрый и интенсивный.

Выбор сделан – и валики в сиденье начинают вибрировать, поднимаясь и опускаясь, как будто кресло битком набито тайскими девушками, играющими в твистер[41 - Подвижная игра на мате с цветными кругами.] голышом. Мне это ужасно понравилось. Но представьте, сколько нужно проводов, чтобы достичь такого эффекта! А теперь удвойте это число, потому что те же функции предусмотрены и для пассажира.

И это только начало, потому что есть еще инфракрасная камера, которая видит в темноте дальше, чем достигает свет фар, и выводит изображение на экран на приборной панели. Жаль, что она не работает на стоянке. В Mercedes говорят, что инфракрасный луч может повредить глаза прохожего, если тот будет смотреть на него слишком долго. Чепуха! Я прекрасно знаю, что это сделано для того, чтобы S-class нельзя было использовать для доггинга[42 - Доггинг – секс в публичных местах на глазах других людей (аналогия с собаками)].

Впрочем, с S-class доггинг и не нужен, потому что это первый в мире автомобиль с цифровым телевизором. Так что можно смотреть порно. Пока вас удовлетворяет кресло.

Обидно, что телевизор нельзя смотреть на ходу. Не знаю, зачем так сделано, ведь попасть в аварию на S-class невозможно. Если едущая перед вами машина затормозит, сенсоры на решетке радиатора это заметят, и вы тоже затормозите. Причем настолько плавно, что и машина, едущая сзади, не влетит вам в багажник.

Мне очень понравилась эта функция, особенно в пробках, когда едешь в стиле «старт-стоп». Я мог не смотреть на дорогу, поэтому у меня была куча времени, чтобы развлекаться со всеми остальными прибабасами. Система спутниковой навигации с голосовым управлением (она знает, где пробки), домашний кинотеатр (я не шучу) и телефон. Бесчисленные комбинации внутреннего освещения. И бортовой компьютер. Мне удалось даже просмотреть на нем фотографии с моей камеры, запустив слайд-шоу на приборной панели.

Если все это сложить, да еще добавить провода в моторе и подвеске, управляемой компьютером, а также в устройстве, следящем, чтобы вы не смотрели телевизор на ходу, то получится 1970 метров проводки... Больше мили кабеля. И вот что обидно – это все работало! Когда я включал индикаторы, телефон не звонил. Когда я заказывал массаж, инфракрасная камера не пыталась ослепить мою собаку.

Вот почему я стал серьезно подумывать, не пригласить ли кого-нибудь из Mercedes к себе домой, чтоб разобрался с оборудованием.

А вы? Что ж, если вам нужен головокружительный набор высоких технологий на колесах, безусловно, следует выбрать S-class. И поставить галочку напротив каждой опции.

Конечно, для начала вам захочется узнать, каковы его достоинства именно как автомобиля. Что ж, мне он показался безупречным, но вообще-то я не могу это утверждать наверняка. К сожалению, очень сложно думать о таких вещах, как управляемость и расход топлива, когда видишь, как мир проносится мимо тебя в инфракрасных лучах, а воображаемая тайская девушка натирает маслом твой копчик.

Если подумать, это большая ошибка

Mercedes-Benz R-class

Пару недель назад министерство транспорта, возглавляемое Дарлингом и Мэнлавом[43 - Дарлинг и Мэнлав (букв. «Дорогуша» и «Любитель мужчин») – имеются в виду Алистер Дарлинг и Стивен Ледимен, лейбористы, в 2006 г. возглавлявшие министерство транспорта в качестве министра и первого заместителя министра соответственно. Незадолго до выхода этой статьи Кларксон подвергся критике за намеки на гомосексуальность Дарлинга и Ледимена, но тем не менее намекать не перестал.], объявило о выделении специальной полосы для кар-шеринга[44 - Кар-шеринг – совместное пользование автомобилем, то есть когда несколько человек, вместо того чтобы ехать каждому на своей машине, договариваются и едут в одной машине.] на оживленном участке дороги возле Лидса. Они утверждают, что если люди будут объединяться для поездок на работу, то сразу уменьшится количество машин на дорогах, нашим малолетним детям будет обеспечено экологически чистое будущее, а нашему великому лидеру[45 - Тони Блэр (занимал пост премьер-министра Великобритании в течение трех избирательных сроков; в 2007 г. его сменил Гордон Браун).] – еще тысяча безмятежных лет на посту.

И это правильно. Но уж если мы собираемся делить автомобиль с ближним своим, наверное, имеет смысл купить что-нибудь с большим количеством мест. Я, например, езжу на семиместном Volvo XC90, потому что по дороге в школу на его заднее сиденье можно запихнуть кучу детей, предоставив их родителям возможность понежиться в постели. Является ли это с моей стороны общественно полезной деятельностью, проникнутой высоким гражданским духом? По всей видимости, нет. Во всяком случае Гордон Браун через два дня после выступления Дарлинга и Мэнлава объявил, что, поскольку у меня большая машина, идеально подходящая для подвозки ближних, налоговый инспектор имеет полное право содрать с меня три шкуры.

Эта ситуация кажется несколько странной, но тем не менее в ней есть смысл. Очевидно, когда партия лейбористов пришла к власти, она пообещала к 2010 году снизить выбросы парниковых газов на 20 %.

Чтобы добиться этого, им пришлось бы уничтожить все автомобили, автобусы, поезда, заводы, самолеты и электростанции. Потом убить всех коров, лошадей и овец. Потом истребить все население Китая и Индии. Но это не важно.

Они дали обещание, избиратели им поверили, и теперь надо делать вид, что они работают в этом направлении.

Вот почему Гордон Браун и ввел свой новый налог на «прожорливые машины». Идея состоит в том, что, если мы перестанем покупать внедорожники, полярные ледники и белые медведи будут спасены и к концу тысячелетнего рейха Блэра все будет путем.

Правильно. Понимаю. Но откажется ли кто-то от Range Rover за ?70 000 из-за дополнительного налога ?80? Сомневаюсь.

И что бы вы думали? Правительство, видимо, тоже усомнилось в этом, потому что всего через неделю после принятия бюджета оно объявило, что не собирается выполнять свое обещание ограничить выбросы углекислого газа. Точно так же, как они не сдержали свои обещания решить вопросы Ирака, государственной службы здравоохранения, системы образования, иммиграционной политики, махинаций с пособиями и все прочее.

Вот так. В течение каких-нибудь трех недель вас сначала призывают участвовать в системе кар-шеринга, потом берут за это налог, так как делитесь вы машиной Range Rover, а потом говорят, что это все равно никому не нужно.

И если бы только Range Rover! Налоговое ведомство навалится на вас, даже если у вас BMW 1-Series или Citroën C5. То есть практически всякий, у кого более-менее сносная машина, вынужден будет платить Гордону Брауну за то, что тот якобы старается достичь цели, которая в принципе недостижима. А тех, кто втиснул себя в рамки чего-то более экономичного, будут сгонять с новой полосы, обещанной Дарлингом и Мэнлавом. И эти ребята всерьез полагают, что их переизберут.

Боже.

Единственное, что нам остается, – это относиться к нашим лидерам как к назойливым мухам. Нет смысла махать руками и выходить из себя, потому что это все равно ничего не изменит. Они по-прежнему будут жужжать над ухом и действовать на нервы. Поэтому давайте расслабимся и попробуем рассуждать о покупке машины логически.

Если вы участник синдиката родителей по доставке детей в школу[46 - Речь идет об относительно недавней британской традиции, когда родители сами отвозят детей в школу и забирают их из школы. При этом некоторые родители договариваются возить детей из нескольких семей на одной машине.], то вам нужно что-то с большим количеством мест и ремней безопасности. Но, разумеется, не минивэн, потому что тогда люди подумают, что у вас нет светской жизни и красивого нижнего белья.

Следующий очевидный выбор – большой внедорожник, но это вариант не для слабонервных. Потому что некоторые, особенно велосипедисты, будут стучать вам по крыше, когда вы проезжаете мимо, и говорить, что их оскорбляет ваша роскошь напоказ.

В такой момент мне хочется в ответ постучать им по велосипедному шлему и сказать, что меня оскорбляет их бедность напоказ. Но у меня железная выдержка, поэтому я подставляю другую щеку и сбиваю их.

Вам, может быть, захочется избежать подобного безобразия и купить обычный универсал. Во многих отношениях это разумно и практично. Универсалом приятнее управлять, чем каким-нибудь минивэном или внедорожником. На нем проще припарковаться, он изящнее и стоимость владения у него значительно ниже. Но в нем только пять мест. И тут я снова вспоминаю Volvo XC90. Первый автомобиль, спроектированный человеком, у которого есть дети, а не инженером, который прочитал о них в книге.

В Volvo XC90 семь мест, а в багажнике достаточно места для собак и велосипедов. И при этом он ненамного длиннее обычного универсала. Это настоящий триумф компоновки, но тем не менее машина не похожа ни на допотопный минивэн, ни на уродский паркетный внедорожник. Вот почему это настоящий хит, герой дня, обязательный аксессуар для всех молодых мам страны. У меня уже вторая.

Следующий после Volvo – Audi со своим Q7. Это дорогая, уродливая, непрактичная машина, поэтому мы исключаем ее из списка и переходим к Mercedes R-class.

Этот автомобиль в недавнем приложении Good Car Bad Car был отнесен к разряду «хороших». Но поскольку политика настоящей колонки – исправлять

ошибки как можно скорее, должен сообщить вам, что это не так.

И вот почему. Он заявлен как кроссовер, сочетающий элементы универсала с лучшими чертами внедорожника. Mercedes настолько преуспел в своем желании свалить все в кучу, что мы тоже слегка запутались.

В нашем приложении его сочли универсалом и поэтому сравнивали с Audi A6 и мерсовским же E-class. В этой группе он вполне мог оказаться победителем, первые впечатления о нем были самые благоприятные. Но на прошлой неделе я проехал на нем 800 миль и понял, что это вовсе не универсал, а самый настоящий 4x4 и должен рассматриваться как таковой. А с этой точки зрения он не так уж хорош. Откровенно говоря, он просто дрянь.

Я ездил на модели начального уровня – 320 CDI, стандартной длины, примерно за \$42 000. Плюс \$80 в наказание от назойливой мухи Брауна. Получается почти на \$10 000 дороже Volvo начального уровня, и не так-то просто понять почему.

Конечно, новый дизель Volvo – не конкурент роскошному мерсовскому двигателю, и да, XC90 подрагивает, а мерс едет ровно и плавно, но для внедорожника с большой грузоподъемностью это не главное.

Управляемость, мощность и изящество дизайна должны отойти на второй план. Главное – сколько всего вы можете запихнуть в машину и какие игрушки получаете в базовой комплектации. Мерс проигрывает по обоим пунктам.

Прежде всего почти все примочки на моей тестовой машине были платным приложением, вместе с которым ее цена возрастает до \$46 000. И даже в этом случае у вас только шесть мест. Может, для универсала это и бонус, но на одно место меньше, чем в большинстве внедорожников.

Та же история с вместимостью багажника. Если опустить третий ряд сидений, багажник вполне просторен. Он даже больше, чем у Audi A6 или универсала E-class. Но когда все сиденья подняты, багажника нет совсем. Какой в этом смысл? Нет, правда. Зачем нужен автомобиль, который занимает четыре парковочных места, если в его багажник не втиснуть даже чипс?

В Mercedes говорят, что за дополнительные \$1500 они могут продать вам версию на 10 дюймов длиннее (которую, учтите, еще сложнее припарковать). В Mercedes

утверждают, что это даст вам еще 200 литров объема багажника. И сколько же собак вы сможете посадить в эти 200 литров? Переднюю половину ирландского волкодава[47 - Ирландский волкодав – одна из самых высоких пород собак. Минимальный рост взрослого кобеля должен составлять 79 см, некоторые особи в высоту достигают 100 см.]? А остальное прикажете оставить дома?

Я не знаю, сколько литров объема багажника мне предлагает XC90, но я знаю, что могу засунуть в него двух лабрадоров и небольшой велосипед. И я знаю, что у него на одно пассажирское место больше, чем у мерса, и он дешевле. Так какое мне дело до того, что двигатель у него немного неровный?

Как бы то ни было, хуже всего в этом мерсе то, что его безумно скучно водить. У R 500 (протестированного в Good Car Bad Car) был по крайней мере веселый восьмицилиндровый V-образный движок для забавы. Но на своей версии я проехал до графства Дарем, а потом обратно через Лондон, Бедфорд и снова Лондон, и машина не сделала ничего мало-мальски интересного. Разве что сожрала много топлива.

Ехала она плохо, на обгонах ей не хватало мощности, у меня от нее слегка заболела спина, и все, кто ее видел, сочли ее уродливой. Поэтому сейчас я делаю то, на что не способно наше правительство. Я приношу свои извинения за то, что был бестолковым простофилей.

Эта машина, в опровержение моих предыдущих сообщений, вовсе не универсал. Это внедорожник. Причем не особенно хороший. Лучше уж купите презерватив.

Отличный способ отпугнуть девушек

Lexus IS 250

Женские журналы, заполненные рекламой садовой мебели и занавесок в духе Джилли Купер[48 - Джилли Купер – английская писательница, автор популярных любовных романов.], часто приглашают мою жену писать для них статьи на автомобильные темы. «Мы хотели бы, чтобы вы писали о машинах с женской точки зрения» – так они обычно говорят.

Ну хорошо. А что, собственно, такое женская точка зрения, когда речь идет об автомобиле? Цвет? Можно ли сломать ногти о дверную ручку? Достаточно ли в багажнике места для детей? Я вас умоляю. У моей жены на этот счет есть твердое убеждение. Если женщину вообще интересуют машины, то ее интересует то же самое, что и мужчину. Мощность. Внешний вид. Управляемость. А женщины, которых машины не интересуют, все равно не будут про них читать. Независимо от формы гениталий автора статьи.

И она посылает небольшую, на тысячу слов, заметку о Caterham Cosworth, где сказано, что от этой машины глаза лезут на лоб и волосы встают дыбом и что этот автомобиль заводит ее так же, как отличное кино про Терминатора. Как правило, редактор сразу же отправляет это в корзину.

Если заглянуть в прошлое, моя жена, мать троих детей, ездила на Caterham, по которому ужасно скучает, потом на Lotus Elise 111S, который она отправляла обратно, чтобы ему заменили спортивный глушитель (он оказался недостаточно громким), затем на BMW Z1 и еще на каком-то мотоцикле. Сейчас у нее Aston Martin V8 Vantage.

Только спросите ее, как там насчет места для детей на заднем сиденье и есть ли в машине удобные ручки, на которые можно повесить сумочку, – и она засунет раскаленный шатун вам в задницу. Ей все это до лампочки. И, кстати, советую избегать вопросов о расходе топлива, потому что, если вы об этом спросите, она пожертвует галлон из своего бака на то, чтобы сжечь вас живьем.

Вот поэтому, когда пишу об автомобилях, я всегда стараюсь избегать сексистских утверждений. Стоит мне только заикнуться, что какая-то модель лучше подходит для мужчин или для женщин, и остаток дня я проведу, пытаюсь отвязать себя от гладильной доски. Или умоляя выпустить меня из духовки Aga.

На самом деле для меня это не такая уж большая проблема, потому что сексизм не входит в число тех «измов», которые мне можно приписать. Я не бегу к выходу, когда пилот объявляет по громкой связи, что ее зовут Сандра. И когда женщина-врач осматривает мое артрозное бедро, я никогда не испытываю желания сказать что-нибудь вроде «Кстати, раз уж вы все равно там...».

Однако сегодня я вынужден обратиться к стереотипам. И вот почему. У меня возник вопрос про Lexus IS 250 SE. Интересно, видел ли кто-нибудь когда-нибудь

за рулем этой машины женщину? Или даже так: видел ли кто-нибудь когда-нибудь женщину за рулем вообще какого-нибудь Lexus? Лично я не видел, кроме разве что той девицы из «Терминатора-3», которая угнала кабриолет 430, – но она, по сценарию, была роботом. Я видел женщин на Evo 8, на Ferrari и Aston. Однажды я даже видел женщину на Lamborghini LM002, и эта картина вызывала легкое, но отчетливое волнение. Но на лексе – никогда.

Конец ознакомительного фрагмента.

notes

Сноски

1

Трасса M25 – кольцевая дорога вокруг Лондона, очень загруженная и потому постоянно перестраиваемая и расширяемая. (Здесь и далее прим. переводчиков.)

2

Сэр Энтони Бэмфорд – глава компании JCB, производящей бульдозеры. Его личный капитал на 2008 г. составил ?1 950 млн. Кроме того, Энтони Бэмфорд известен как один из первых коллекционеров автомобилей Ferrari.

3

Алистер Маклин (1922–1987) – британский писатель, классик детективно-приключенческого жанра, многие книги которого экранизированы Голливудом (последний раз в 1995 г.).

4

Пирс Морган – знаменитый британский журналист и телеведущий, с 1995 по 2004 г. – главный редактор издания Daily Mirror, в котором была опубликована статья о личной жизни Джереми Кларксона, автора этой книги. Это, а также заявления Пирса Моргана о том, что Джереми не сам пишет свои колонки, стали причиной их скандальной ссоры в марте 2004 г.

5

Оксфордская кольцевая дорога – кольцевая дорога вокруг Оксфорда, имеющая по две полосы в каждом направлении.

6

Sinclair C5 – электротрицикл, транспортное средство на электрических батареях. Развивает скорость до 24 км/ч, поэтому не требует наличия водительских прав. Разработано в Великобритании в 1985 г., но, несмотря на достаточно живое обсуждение в прессе, стало одним из крупнейших коммерческих провалов.

7

Top Gear – передача об автомобилях на BBC.

8

Суррей – графство в южной Англии.

9

Джонатон Поррит – британский эколог и общественник, видный борец с глобальным потеплением.

10

So Solid Crew – популярная британская электронная группа.

11

Пало-Альто – неофициальная столица и исторический центр американской Силиконовой (Кремниевой) долины.

12

MG – британская марка спортивных машин, ведущая свою историю с 1924 г.

13

Джордж и Майкл – намек на популярного британского певца Джорджа Майкла, имеющего нетрадиционную сексуальную ориентацию.

14

Адриан Джилл – известный британский ресторанный критик.

15

Денис Норден – британский писатель и ведущий развлекательных телепрограмм, в том числе передачи *It'll Be Alright on the Night*, посвященной теле- и киноляпам.

16

Майкл Бэрримор – британский комик и телеведущий, пользовавшийся популярностью в 1990-е, чья карьера сломалась после того, как в его бассейне был найден мертвым некто Стюарт Лаббок.

17

Джон Мэйджор – британский политик, премьер-министр и лидер консервативной партии с 1990 по 1997 г. Несмотря на ряд достижений в политике и экономике,

был вынужден подать в отставку после серии громких скандалов по поводу различных обстоятельств его личной жизни.

18

Уильям Хейг – британский политик, лидер консервативной партии с 1997 по 2001 г., в настоящее время министр иностранных дел Великобритании.

19

Гордон Рамзи – британский шеф-повар, ресторатор и телеведущий.

20

Джерри Гарсия (1942–1995) – лидер культовой американской рок-группы Grateful Dead («благодарный мертвец»), популярной в середине 1960-х. На ее концертах впервые был применен принцип «стены звука» в виде тщательно рассчитанной системы динамиков.

21

Уисперинг («Шепчущий») Боб Харрис – британский ведущий музыкальной программы на втором канале BBC, получивший свое прозвище за тихий голос и сдержанную манеру ведения передач.

22

Терри Воган – известный ирландский радио- и телеведущий и комик, большую часть жизни проработавший на BBC. В программе Top Gear в рубрике Star in a Reasonably-Priced Car («Звезда в бюджетном авто») показал почти наилучший результат, опередив лишь Ричарда Уайтли. Рекорд Вогана по медлительности побили только Джонни Вегас, у которого не было прав, и ветеран войны в Боснии Билли Бакстер – слепой.

23

Принцип взаимозависимости и взаимоограничения законодательной, исполнительной и судебной власти.

24

Стюарт Грейнджер – знаменитый английский актер, популярный в 1940–1960-х гг., играл в основном героико-романтические роли.

25

Речь, по-видимому, о президентских выборах в США в 2004 г., кандидатами на которых были Джордж Буш и Джон Керри.

26

Итонец – выпускник Итона, британской элитной частной школы для мальчиков.

27

Кен Ливингстон – первый мэр Лондона, пребывавший на этом посту с 2000 по 2008 г.

28

Видимо, намек на Тессу Джоуэлл – члена партии лейбористов, депутата парламента от Далича и Вест-Норвуда с 1992 г.

29

Big Brother – реалити-шоу, в котором участники живут в одной квартире под постоянно работающими видеокамерами. Аналог российского «Дома-2».

30

Ленни Генри – известный британский актер, сценарист, продюсер и телеведущий.

31

Дон Френч – супруга Ленни Генри, тоже известная актриса и писательница.

32

Николас Уитчелл – известный английский журналист, корреспондент BBC при королевском дворе.

33

Лиса Фоу Woху из народной английской сказки, напоминающей русскую сказку «Колобок».

34

Джек Ди – британский комик, язвительный, ворчливый и невозмутимый.

35

Тони Блэкберн – британский диджей, первый из приглашенных на BBC Radio 1 в 1967 г. В 2002 г. победил в телешоу I'm a celebrity... Get Me of Here!

36

Кэрол Тэтчер – британский журналист, дочь Маргарет Тэтчер и сэра Дениса Тэтчера, победительница пятого сезона шоу I'm a celebrity... Get Me of Here!

37

Подразумеваются акция Оливера Кромвеля в 1649 г. и Великий «картофельный» голод 1845–1849 гг., в результате которых население Ирландии уменьшилось почти вдвое и на 30 % соответственно.

38

Боб Гелдоф и Боно – известные ирландские музыканты и общественные деятели. Первый известен по главной роли в фильме «Стена» группы Pink Floyd, второй – как лидер группы U2. Оба в 2006 г. номинировались на Нобелевскую премию мира.

39

Акустическая отвертка – вымышленный инструмент из британского научно-фантастического телесериала Doctor Who, используемый в том числе для починки оборудования.

40

Большая кухонная плита.

41

Подвижная игра на мате с цветными кругами.

42

Доггинг – секс в публичных местах на глазах других людей (аналогия с собаками).

43

Дарлинг и Мэнлав (букв. «Дорогуша» и «Любитель мужчин») – имеются в виду Алистер Дарлинг и Стивен Ледимен, лейбористы, в 2006 г. возглавлявшие министерство транспорта в качестве министра и первого заместителя министра соответственно. Незадолго до выхода этой статьи Кларксон подвергся критике за намеки на гомосексуальность Дарлинга и Ледимена, но тем не менее намекать не перестал.

44

Кар-шеринг – совместное пользование автомобилем, то есть когда несколько человек, вместо того чтобы ехать каждому на своей машине, договариваются и едут в одной машине.

45

Тони Блэр (занимал пост премьер-министра Великобритании в течение трех избирательных сроков; в 2007 г. его сменил Гордон Браун).

46

Речь идет об относительно недавней британской традиции, когда родители сами отвозят детей в школу и забирают их из школы. При этом некоторые родители договариваются возить детей из нескольких семей на одной машине.

47

Ирландский волкодав – одна из самых высоких пород собак. Минимальный рост взрослого кобеля должен составлять 79 см, некоторые особи в высоту достигают 100 см.

48

Джилли Купер – английская писательница, автор популярных любовных романов.

Купить: <https://tn.knigapoisk.com/ru/dzheremi-klarkson/rozhdennyy-razrushat-kupit>

Текст предоставлен ООО «ИТ»

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию: [Купить](#)