

Моим друзьям

The Top Gear Years

JEREMY CLARKSON

MICHAEL JOSEPH
an imprint of
PINGUIN BOOKS

Без тормозов

Мои годы в *Top Gear*

ДЖЕРЕМИ КЛАРКСОН

Перевод с английского



Москва
2014

УДК 82-43
ББК 84(0)6-46
К47

Переводчик Виктор Апрелев
Редактор Артур Кляницкий

Кларксон Дж.

К47 Без тормозов: Мои годы в Top Gear / Джереми Кларксон; Пер. с англ. — М.: Альпина нон-фикшн, 2014. — 562 с.

ISBN 978-5-91671-279-7

Впервые в России — собрание лучших текстов Джереми Кларксона, многолетнего ведущего Top Gear, самого популярного автошоу на Земле. Если вы еще не знакомы с Джереми, вы убедитесь, что этот человек способен рассказать об автомобилях ярче, злее и компетентнее всех на свете. Но свое мнение у него есть и по поводу мироздания и самых разных событий. И вот здесь о тормозах он забывает. Именно поэтому его вызывают в суд восемь раз в неделю, а единственный человек, которого он не обругал в своих колонках и на ТВ, — его собственная жена. Если вы читали Кларксона, эта книга — лишний повод убедиться, какой же он все-таки негодяй. И первоклассный писатель.

УДК 82-43
ББК 84(0)6-46

Все права защищены. Никакая часть этой 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, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу lib@alpinabook.ru.

ISBN 978-5-91671-279-7(рус.)
ISBN 978-0-718-17685-3 (англ.)

© Jeremy Clarkson, 2012
© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2014

Содержание

Введение	11
1993	13
Статистические данные	15
Норфолк	18
1994	21
Дети	23
Автомобильная журналистика	26
Михаэль Шумахер	29
Исландия	32
Боб Сигер	35
1995	39
Книги	41
Ралли	44
MGF	47
Ford GT40	50
«Бигфут»	54
Техас	58
1996	61
Jaguar XJ220	63
Полонез	66
Зеленые	69
Nissan Skyline	72
Chevrolet Corvett	75

6 Без тормозов

1997	79
Rover 200	81
Аэроглиссеры	85
Мотоциклы	89
День рождения Jaguar	92
Нельсон Мандела	95
1998	99
Экстремальные машины	101
Jaguar XJR V8	105
Экзамен по вождению	108
1999	111
Уход с <i>Top Gear TV</i>	113
Mercedes S-класса	116
2000	121
Англия	123
Публикации	127
2001	131
Внедорожники	133
Производство автомобилей	137
Подержанные Роусе	141
Возраст	145
Trabant	149
Убийство	153
Голландцы	157
2002	161
Евро	163
Jaguar E-Type	167
Impreza Turbo	171
Дания	175

Домашние радости	179
Классические тачки	183
DB7	187

2003 193

Доска-крутометр	195
Выбор	200
Везение	205
Маркетинг	210
Спортивные автомобили	215
Садоводство	220
Мягкие крыши	225
Гудвуд	230
Купе	235

2004 239

Гибель Concorde	241
Одежда	245
Парковка	249
Прекрасные создания	254
Наперегонки с топливным индикатором	258
Лучшая поездка в его жизни	263
Дети и обучение вождению	267
Ухаби́стая езда	272
Превышение	277
Автоматнитолы	282
Состязательность	287

2005 293

Женщины	295
Цвет машины	300
Везение (часть 2)	305
Оранжевые детишки	310
Коммунизм	315

8 Без тормозов

Ревучие мотоциклы	320
Выбирай живописные дороги	325
Британская дорожная система	330
2006	335
Bugatti Veyron	337
<i>Top Gear</i> на ТВ	342
Rover	347
Нефтяной кризис	352
Американские мускулы	357
Дураки	362
Американцы	367
Квадроциклы	372
Траты	377
2007	381
Немцы	383
Porsche GT3	388
Полноприводные	393
Завтра в <i>Top Gear</i>	398
Классические авто	403
Авантюристы	408
Привлекательность	413
2008	419
Автогонки	421
Старые седаны	426
Электричество	431
Porsche	436
Дураки (часть 2)	441
Мопеды	444

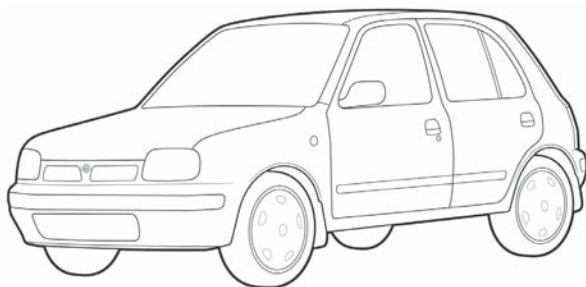
2009	449
Исполнение мечты	451
Будущее	456
Новый Focus RS	461
Пьянство	465
Дешевые тачки	470
Система	475
Конец этому всему	480
Персональная настройка	484
Гибриды	489
Квадродем	494
2010	499
Вкусы	501
Террор	506
Спецэффекты	511
911-й	516
Сломанная Британия	522
2011	527
Хрупкие суперкары	529
Представительские седаны	534
Реклама автомобилей	539
Примечания	545

Введение

Однажды я, наверное, напишу автобиографию. Но эта книга — еще не она. Это подборка текстов, что я писал для журнала с тех самых пор, как меня попросили положить жизнь на телевидение, корчить там рожи и на опасной скорости входить в повороты.

Какие-то из этих заметок написаны много лет назад и отражают взгляды, которых я придерживался тогда. Не обязательно я думаю так и сейчас, ведь я стал старше и мудрее. В общем, если вы не согласны с моими взглядами, не переживайте. Очень вероятно, что я и сам с собой не согласен.

Джереми Кларксон
2012 год



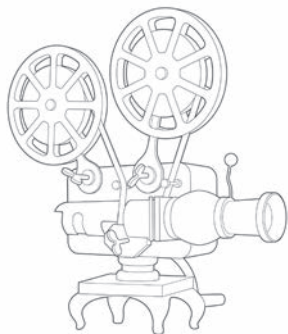
АВТОМОБИЛЬ ГОДА: NISSAN MICRA

1993

5 ЛУЧШИХ ПЕСЕН

ПЕСНЯ — ИСПОЛНИТЕЛЬ

- 1 I'd do anything for love (But I won't do that) — Meat Loaf
- 2 (I can't help) Falling in love with you — UB40
- 3 All that she wants — Ace of Base
- 4 No Limit — 2 Unlimited
- 5 Dreams — Gabrielle



5 САМЫХ КАССОВЫХ ФИЛЬМОВ

- 1 «Парк юрского периода»
- 2 «Миссис Даутфайр»
- 3 «Беглец»
- 4 «Фирма»
- 5 «Неспящие в Сиэтле»

Статистические данные

От иной статистики поневоле вскинешь бровь. Взрыв Кракатау, например, был слышен за 20 000 км, на Фолклендских островах. Современный британский эсминец, чтобы пройти расстояние, равное собственной длине, сжигает тонну топлива. А вот самое поразительное. За сто лет автомобили истребили столько народу, что далеко обогнали все великие битвы человеческой истории.

Автомобили — это безответственно, вредно для окружающей среды, шумно и опасно. Это такая же глупость, как незащищенный секс, но кому охота натягивать резинку? Ровно поэтому больше шести миллионов человек постоянно смотрят по BBC программу *Top Gear* («Высшая передача»). И ровно поэтому автомобилям посвящено 130 специальных журналов и газет, а стиральным машинкам — ни одной.

В этой стране водительские права воспринимаются не как привилегия, а как законная свобода личности, а у того, кто их уже имеет, появляется еще одна свобода — владеть автомобилем. Вот и носятся по дорогам 22 млн машин, убивающих деревья, людей и все, на что им случится наскочить.

В наши дни всякий автовладелец, не считая тех, кто вчера ехал по шоссе A1, и водителей Nissan Micra, хоть немного интересуется автомобильной темой. Не обязательно технической стороной, но хотя бы в плане того,

во сколько обходится содержание машины, с какой скоростью она может ехать, где ближайший дилер, как защититься от угона, где дешевле застраховаться и, самое важное, годится ли машина для съема телок.

В журнале *Top Gear* мы и собираемся отвечать на все эти вопросы (хотя, если вы прыщавый семнадцатилетний пацан, мечтающий снять Шэрон Стоун, тут мы особо не поможем).

Мы пишем и для парня в «аляске» и серых туфлях, слегка обеспокоенного ценой страховки на Austin Maxi, и для увешенного медалями старика с кайзеровским усом, до сих пор гоняющего на Alvis¹. Не забудем и ребят в комбезах, что шпарят номера шасси наизусть не хуже, чем я старые монтитайтоновские скетчи². У нас найдут что-нибудь и фанат автогонок, и красноухий юнец, журчащий слюнями над фотками Lamborghini, и отец, озабоченный покупкой подержанного Metro для восемнадцатилетней дочери, и богатый испорченный паренек, ломающий голову, сменить ли нынешнюю машину на Lancia Integrale или на Cosworth. Вообще-то, лучше на Cosworth.

Мы постараемся быть веселыми, что для Квентина будет непросто, и постараемся быть серьезными, что решительно невозможно для меня.

А значит, месяц за месяцем в этой колонке будет лишь два слова о машинах и бесконечные рассуждения о пороках социализма, о пользе курения и о том, какая скучища крикет. Вы-то думали, я предвзято высказываюсь в передаче. Да что вы видели!

Конечно, иногда зайдет речь и о машинах, которые я гонял по вашим гостиным, но это будет коротко, по делу и без технических терминов, потому что, во-первых,

я в двигателях по правде ничего не понимаю, и, во-вторых, вы не понимаете тоже.

Хотите пробник? Сегодня утром я проехался на 330-сильном³ Citroën модели ZX Rallye Raid по специальному внедорожному полигону. Это было как скачка на необъезженном мустанге сквозь барабан стиральной машины, и пятиточечный ремень безопасности давил мне на мошонку. На третьем километре я задумался о ребятах, которые таким манером гоняют через всю Сахару.

И решил, что вот они-то, наверное, и есть единственные на свете дураки, у которых хватит ума читать мою колонку.

Что касается остальных, я бы на их месте читал Квентина. Он куда симпатичнее и употребляет слова вроде «инвектива» или «елейный», а значит, он еще и умнее.

Октябрь 1993 года

Норфолк

В прошлой жизни я пару лет снабжал паддингтонскими мишками сувенирные и игрушечные лавки по всей Британии. Карьера коммивояжера мне не очень шла — как и пиджак, который приходилось носить, — но зато я как свои пять пальцев изучил все британские шоссе и проселки.

Я знаю пути из Кропреди в Бэгуоллис, из Лондон-Аппрентис в Марчингтон Вудландс. Знаю, где припарковаться в Бэсингстоке, и что в Оксфорде негде. Но я абсолютно ничего не помню о Норфолке. Бывать мне там точно приходилось: я в подробностях помню магазины, которые снабжал, в... как его? каком-то из городишек этого плоского и безликого графства. И вот еще — я не помню там названий ни одного места.

Вчера мне приспичило ехать на свадьбу в какой-то тамошний городок. Никаких шоссе к нему и близко не подходит, никаких известных мне мест поблизости нет, и боже упаси, если по пути кончится бензин.

Пятьдесят километров Cosworth дожигал последние пары, и вот я приметил халупу, что лет сорок назад сошла бы за автосервис. Мужик в этом сервисе называл неэтилированный бензин «эта новая бодяга», а когда я подал ему пластиковую карточку, поглядел так, будто ему протянули кусок ладана.

Однако потопал в свою хибару и сунул карточку в кассу, доказав тем самым, что Норфолк пока не догнали никакие изобретения XX века.

И это неудивительно, потому что попасть в Норфолк практически невозможно. Из Лондона туда едешь через такие местности, как Хорнси и Тоттенхэм, пока не выберешься на дорогу M11, которая сначала идет в нужном направлении, но потом, будто спохватившись, отворачивает к Кембриджу. А чтобы ехать из любого другого места, понадобится Land Rover, оборудованный для Camel Trophy.

Но вот вы прибыли и, маясь у стойки регистрации в ожидании, пока местный абориген закончит работать мойщиком окон, гинекологом и глашатаем и решит для разнообразия побыть портье, берете в руки свежий номер *Norfolk Life*. Это самый тонкий журнал в мире.

В тот вечер, когда мы сообщили в баре, что едем на свадьбу в Торндон, повисла гробовая тишина. Чей-то дротик ударился в потолок, а бармен уронил стакан. «Никто, — сказал он, — не ездит в Торндон с тех пор, как он сорок лет назад сгорел дотла». И тут же вышел вон, бормоча под нос про какую-то «вдову».

Вместе с тем ездить по Норфолку бывает весело. Я вообще привык, что многие показывают пальцем, когда я проезжаю. И обычно кричат: «Смотри, Cosworth!» В Норфолке же кричат: «Смотри, машина!» В любом другом месте спрашивают, какую скорость можно выжать из этой машины, а вот в Норфолке спрашивали, можно ли на ней пахать. Еще местные западали на спойлер: они думали, что это такой опрыскиватель для полей.

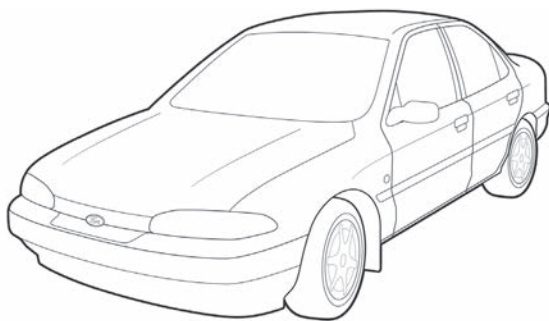
Не сомневаюсь, тут замешано ведовство. Правительству не стоит развивать туризм на норфолкских озерах,

а всех приезжих обязательно нужно информировать, что «возможны встречи с ведьмами».

Власти тратят миллионы, рассказывая нам о вреде курения, но ни пенни не потратили на предупреждения не соваться в Норфолк никому, кроме поклонников оргий и ритуальных заклятий домашней живности.

Если еще кто из моих друзей соберется пожениться в Норфолке, я поздравлю их телеграммой. Правда, она не дойдет, потому что там еще не слышали о телефоне. И о бумаге. И о чернилах.

Декабрь 1993 года



АВТОМОБИЛЬ ГОДА: FORD MONDEO

1994

5 ЛУЧШИХ ПЕСЕН

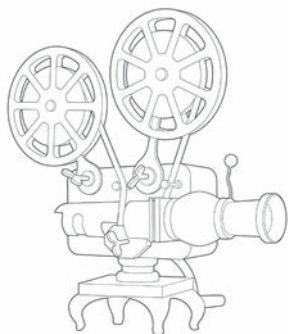
ПЕСНЯ — ИСПОЛНИТЕЛЬ

- 1 Love Is All Around — Wet Wet Wet
- 2 Saturday Night — Whigfield
- 3 Baby Come Back — Pato Banton
- 4 Stay Another Day — East 17
- 5 I Swear — All 4 One



5 САМЫХ КАССОВЫХ ФИЛЬМОВ

- 1 «Форрест Гамп»
- 2 «Король-лев»
- 3 «Правдивая ложь»
- 4 «Контракт Санта-Клауса»
- 5 «Флинтстоуны»



Дети

Было так: стою в буфете в Пеббл-Милл¹, и тут звонит жена и сообщает, что беременна. В первый момент я обрадовался, ведь это значило, что у меня все запчасты в норме, но в следующий миг на меня посыпались мысли о заботах. Их список вышел таким длинным, что после шести чашек горячего сладкого чаю и нескольких мальборин я пожалел, что те самые запчасты мне не удалили хирургически при рождении: именно так следовало бы обходиться с глупыми людьми.

И дело не столько в том, что теперь прилично выпасться мне светит не раньше 2110 года, и даже не в том, что каждый мой кровно заработанный пенни загребут извращенцы или козлобородые, рулящие частной школой, которую мы выберем (но это лишь в том случае, если у нас останутся хоть какие-то деньги после того как наш банковский счет досуха высосут неизбежные мегаинвестиции в памперсы, пирамидки и пухлогубую шестнадцатилетнюю шведку-няню).

Мы уже спорим об именах. Мне нравится вариант Боадия, если будет девочка, и Румпельштильцхен, если иное, но мои предложения встретили такой же прием, как и моя идея целый день держать дома шестнадцатилетнюю блондинку.

Я пытался доказывать, что после ночи вытирания со стен какашек и срыжек я устану так, что думать не смогу

ни о каком горизонтальном джогтинге с нянями. Но на все мои протесты мне заявили, и довольно твердо, что няня будет или страхолюдина, или никакая.

Но даже споры не самое плохое в деторождении. И мы не слишком грустим, что денечки, когда можно было просто взять и свалить в Калифорнию, в прошлом. Нет, конечно, ребенка можно взять с собой, только я твердо убежден, что брать грудных детей в долгие перелеты нужно запретить законом.

Авиакомпания запрещают курить под предлогом того, что это мешает другим пассажирам, но позволяют детишкам вопить всю дорогу от Корнуолла до Новой Шотландии.

Младенцев следует перевозить в звуконепроницаемых ящиках, надежно убранных в багажное отделение, а поскольку я не хочу сажать своего младенца в ящик, то он никуда не полетит. А значит, не полетим и мы.

И на званом ужине с нами не будет весело. Как всякая пара, произведшая потомство, мы будем говорить только о своем чаде и выставлять себя занудами и тупицами. Я даже, может быть, начну носить вельвет.

И уж конечно, придется пойти в церковь и отречься от Сатаны. Но это всё мы можем пережить.

А вот одно упоминание слова на букву V заставляет миссис Кларксон бросаться за бутылкой водки и спицей.

Мысль о Volvo — вот что нам трудно вынести. У Cosworth, который служит нам второй машиной, только две двери, и в коляски он никак не годится, несмотря на большую ручку сзади. Да и к тому же в него постоянно залезают воры, так что с ним придется расстаться.

В моем Jaguar и дверей, и места хватит под целую детскую на колесах, но ставить там специальное кресло —

значит убить его подоночий имидж, стало быть, нужна новая машина.

И уж если нам придется быть нудными и скучными, носить вельвет, жить без гроша, безвылазно сидеть в юго-западном Лондоне и вообще поступиться собой со всех сторон, тогда этой машиной будет Volvo с наклейкой «ребенок с нами» и, может быть, даже с какой-нибудь зверушкой на капоте.

Мне надо отойти. Звук кипящей воды, вливаемой в уже горячую ванну, ни с чем не перепутаешь.

Март 1994 года

Автомобильная журналистика

Последнее время мне приходит столько писем от совсем мелких ребят, что я подумываю, не называть ли свой дом Нетландией². По всему выходит, что любой мальчишка до четырнадцати лет готов отрезать от себя кусок, лишь бы получить мою работу.

Тормозните, ребятаки. Во-первых, с этой работы еще не ушел я. Во-вторых, хотя я и разъезжаю постоянно на Ferrari и Aston Martin, я еще больше времени трачу, объясняя людям, что они тоже могут себе это позволить. И вот как.

Прежде всего, начните с основ. Не важно, пусть у вас девять внебрачных детей или вы спите с собственной сестрой, писать нужно грамотно. Увы, это умение недоступно большинству людей, пишущих нам в передачу. Не хочу быть расистом, но понимание местного диалекта тоже будет кстати. Я знаю, в наши дни есть возможность изучать любые экзотические языки, но британские автомобильные журналы, за исключением *Max Power*, по большей части печатаются на английском. Поэтому нужно как минимум закончить среднюю школу.

А когда, наконец, распутаетесь с образованием, лучше всего найти работу в местной газете. Годика три в деревенском листке, и начнешь мало-мальски разбираться в свадебной моде, пони-клубах и конкурсах огородников, но главное — научишься рассказывать истории.

Квалифицированному журналисту уже можно искать работу в национальной газете. Но практически все без исключения материалы о машинах берут у фрилансеров, которые уже не первое тысячелетие в бизнесе. И если вы по-прежнему хотите писать про автомобилизм, лучше всего податьсь в один из 130 автомобильных журналов. Пишите им письма: краткие, конкретные и подобострастные. И не сдавайтесь.

Шлите рассказы про свою машину. Будут хорошими — мы их напечатаем. А там, глядишь, попросим продолжения или даже предложим попробоваться в постоянные перья. Имейте, однако, в виду, что наш журнал — самый большой, а в нем всего пять штатных авторов, считая редактора. Даже астронавтов больше, чем автомобильных журналистов на жаловании.

И еще я открою вам маленький секрет. В обед в пабе мы не болтаем про машины. И нам плевать, на каких машинах мы сами едем вечером домой. Мы любим машины, но мы не сдвинутые. Если вы сдвинутый, проситесь в *Autocar*.

Наверх, в сливки этой профессии выбиваются ремесленники — одинаково ловко пишущие и о Lamborghini, и о заседании приходского совета. Например, парень, редактирующий наши тексты, сдал на права с пятого раза и много лет ездил на Datsun Sunny. Поначалу он о машинах знал меньше, чем Барбара Картленд³ о пескоструйных аппаратах. И не важно, что вы можете на глаз отличить Lantra от Corolla, или за семь секунд разбираете MG на запчасти, или без запинки способны оттарабанить время разгона до 100 км в час всех моделей Ferrari. Если не умеете писать, вам у нас не место.

Впрочем, конечно, если вы девица с моральными устоями кролика и можете прислать нам чек, от которого побледнеет Littlewoods⁴... Тогда приступайте с понедельника.

Апрель 1994 года

Михаэль Шумахер

Михаэль Шумахер немец. Это значит, ему положено быть толстяком, горлопаном и долдоном и носить смешную одежду, подходящую к идиотским куафюрам на лице.

Однако его торс напоминает по форме треугольный плавленный сырок, а на лице ни следа растительности. На брифингах после гонок он ведет себя умно и скромно, если победил, и спешит поздравить соперника, если победили его.

И потому, повстречав Шумахера в этом месяце на Сильверстоуне, я слегка расстроился от того, что он мрачный и вспыльчивый, а общительности в нем — как в том краснокожем чуваке из «Пролетая над гнездом кукушки». У меня с моими горшечными цветами случались беседы посодержательнее. А они-то мертвые.

Я сказал ему, мол, моя жена надеется, он станет чемпионом мира, а он так на меня глянул, что я было решил, будто нечаянно ляпнул: «Вы самый мерзкий тип, с каким мне только приходилось сталкиваться в жизни».

Позже я попробовал еще разок и спросил, что он думает о Mustang. Судя по его реакции, мой вопрос по-немецки означал: «Я знаю, что вы любитель юных мальчиков, и все расскажу менеджеру вашей команды, если вы не дадите мне денег». Я поинтересовался, приходилось ли ему раньше водить Mustang, и приготовился к очередному испепеляющему взгляду. «Да», — ответил он.

«Где?» — спросил я, не сознавая, что по-немецки это прозвучит как: «Чтоб ты под бульдозер попал, гнусный червяк».

В общем, я сдался и просто смотрел, как самый быстрый парень «Формулы-1» справляется с самой медленной в мире спортивной машиной.

В первом круге кроме нас на треке были другие машины, так что мы просто не спеша прогулялись. На втором круге вместо того, чтобы подарить мне поездку всей моей жизни, мистер Шумахер решил демонстрировать разные положения водителя за рулем.

На третьем мы ехали вслед за нашим оператором, так что я спросил, нельзя ли нам увидеть один-другой лихой и ловкий занос. Увидели, но, вот досада, каждый из них окончился закруткой. Я поневоле задумался, нельзя ли было избежать этого кручения, если бы мистер Шумахер держал баранку обеими руками. Но кто я такой, чтобы сомневаться в умениях величайшего из рожденных Германией гонщиков?

Кузов нового Mustang не назвать особенно изящным или brutальным, но он здоровый и заметный. На него все оборачивались, и все знали, что это за машина, хотя это был первый в Британии экземпляр.

Что до ходовых качеств, то это американец, и довольно неплохой, с голливудской улыбкой и крепким рукопожатием. Это большая, душевная, честная машина, которая, имея кондиционер, круиз-контроль, электропривод сидений, стекол и крыши и восьмицилиндровый V-образный движок на 5 литров, стоит в Штатах всего лишь \$22 000.

Она не очень скоростная — предложи ей разогнаться больше 200, и получишь в ответ искренне недоумеваю-