

**Могло быть
и хуже...**

What Could Possibly Go Wrong...

JEREMY CLARKSON

MICHAEL JOSEPH
an imprint of
PENGUIN BOOKS

Могло быть и хуже...

ДЖЕРЕМИ КЛАРКСОН

Перевод с английского



Москва
2016

УДК 82-3:629.33
ББК 84(4)6-44:39.33
К47

Переводчик Александр Коробейников
Редактор Артур Кляницкий

Кларксон Дж.
К47 Могло быть и хуже... / Джереми Кларксон ; Пер. с англ. — М. : Альпина нон-фикшн, 2016. — 571 с.

ISBN 978-5-91671-385-5

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

УДК 82-3:629.33
ББК 84(4)6-44:39.33

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 mylib@alpina.ru.

- © Jeremy Clarkson, 2014
Original English language edition first published by Penguin Books Ltd, London.
The author has asserted her moral rights.
All right reserved.
- © Издание на русском языке, перевод, оформление.
ООО «Альпина нон-фикшн», 2016

ISBN 978-5-91671-385-5 (рус.)
ISBN 978-0-718-18022-5 (англ.)

Содержание

Господи, Ганс, хватит мухлевать <i>MINI Countryman Cooper S ALL4</i>	17
Никаких сюрпризов в этой приторной конфетке <i>Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE</i>	21
Да! Возьми меня прямо сейчас, леди Мармелад <i>Citroën DS3 Racing</i>	25
Не очень по-британски, но надо учиться торговаться <i>Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D GX4, 7 месст</i>	30
Попробуйте лосиный размерчик <i>Saab 9-3 SportWagon Aero TtiD 180PS</i>	35
Хоть смейся, хоть плачь, а это машина для шутов <i>Nissan Juke 1.6 DIG- T Tekna</i>	39
У этих обитателей юрт неплохо получилось <i>Land Rover Freelander 2 eD4 HSE 2WD</i>	43
Малыш Луиджи и его турбонаддув <i>Fiat 500 0.9 TwinAir Lounge</i>	47
Мне не нравится эта Хельга фон Горгулья... Не знаю почему <i>Porsche Panamera 3.6 V6 PDK</i>	51
Черт, Спок, мы не можем оторваться от Артура Дэйли <i>Jaguar XJ 5.0 Supercharged Supersport LWB 4dr</i>	55

6 Могло быть и хуже...

Роскошная коала-утконос для Брюса <i>Ford Falcon FPV Boss 335 GT</i>	60
Ботокс и восковая эпиляция — и я готов <i>Jensen Interceptor S</i>	64
Эй, мой питбуль стал какой-то теплый и пушистый <i>Ford Focus Titanium 1.6 Ecoboost</i>	69
Тупо, зато весело — отличная шутка <i>Renault Wind Roadster GT Line 1.6 VVT</i>	74
Испытание для сосков <i>Aston Martin Virage</i>	78
Старый мошенник лихачит <i>Skoda Fabia vRS1.4 TSI DSG</i>	82
Не понимаю, что это такое шведско-китайское? <i>Volvo V60 T5 R-Design</i>	87
Я повзрослел и люблю тебя, Хельга <i>Porsche 911 GTS</i>	92
О мисс, ты превращаешь меня в яростного деспота <i>Mercedes Cls 63 Amg</i>	97
С 0 до 40 как вжик <i>Кабриолет BMW 640i se</i>	102
О Шрек, сожми меня до боли <i>Nissan GT-R</i>	107
Ferrari 4 — зачем? <i>Ferrari FF</i>	111
Трудись усерднее, а то так и останешься на месте <i>VW Jetta 2.0 Tdi Sport</i>	116

Слишком дрессированный для изюминки <i>Audi RS 3</i>	121
Астматический бухгалтер в прикиде лесоруба <i>Mazda CX-7</i>	126
Проверьте кто-нибудь, не потерял ли я где-то там селезенку <i>Vac Mono</i>	130
Выглядело скучно, но черт возьми! <i>Honda Accord Type S</i>	135
Фы не фытершите этих мушений <i>Mercedes-Benz G 350 Bluetec</i>	139
Волшебство даже без трюков <i>Audi A6 SE 3.0 TDI</i>	143
Да отвратятся врата рая <i>Lamborghini Gallardo LP570-4 Spyder Performante</i>	148
А на помосте ты смотрелась здорово, ворчащая замухрышка <i>Jaguar XF 2.2 Diesel Premium Luxury</i>	153
Полетели! <i>Mercedes-Benz SLS Roadster</i>	157
Стриптиз, соблазняющий рассмеяться <i>VW Golf Cabriolet GT</i>	162
Миссис Бекхэм, я запал на вашего ребенка <i>Range Rover Evoque Prestige SD4 Auto</i>	166
Да ладно, чуваки, кому нужно четвертое колесо? <i>Morgan Three Wheeler</i>	170

8 Могло быть и хуже...

Пляжные красотки в восторге от моего вздыбленного бронтозавра <i>Lamborghini Aventador LP 700-4</i>	174
Залезай, Чарльз, это мечта луддита <i>Mercedes C 63 AMG Coupé Black Series</i>	179
Пускай не крейсер, но по-собачьи плавать может <i>Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD V6 Overland</i>	184
Господи, какой-то дурень впал в панику <i>Chevrolet Orlando 1.8 LTZ</i>	188
Не надо брать детей к бабушке <i>Audi R8 GT</i>	193
Удивительно, куда могут завести бутылочные пробки и проволоки <i>Hyundai I40 1.7 CRDI 136PS Style</i>	198
Бум! Я не отпущу тебя, пока ты меня не полюбишь <i>BMW M5</i>	203
Пересадка сердца пошла на пользу любимому лосю Уэйна <i>Bentley Continental GT V8</i>	208
Гонка вооружений закончилась; победила Вера Линн <i>Aston Martin DBS Carbon Edition</i>	213
Полай, хорошая собачка, проверим-ка беруши! <i>Suzuki Swift Sport 1.6</i>	218
Смотри-ка, фермер Джайлс, какие у нас тут резиновые сапожки со стразами <i>Jeep Wrangler 2.8 CRD Sahara Auto 4-DOOR</i>	223
Работает на свекле и возит всю Россию <i>Lada Riva</i>	227

Ингредиенты — пальчики оближешь, но суфле не поднялось <i>Porsche 911 Carrera</i>	232
Я въехал в хлопотуна из Евросоюза и ничего не почувствовал <i>BMW 640D (с дополнительным пакетом M Sport)</i>	237
Черт возьми, Фриц, ты заставил мышь рычать! <i>Volkswagen High Up!</i>	242
Сделано для наемников. Ездят мамыши <i>Ford Kuga 2.0 Tdci Titanium X Powershift</i>	247
Просто лучший, но такой скромный, что покупать его немцы запрещают <i>BMW 328i Modern</i>	252
А ну-ка, папарацци, у меня отличные чистые трусы <i>Audi A8 3.0 TFSI</i>	257
Спокойно — это всего лишь «роллс» <i>Rolls-Royce Phantom II</i>	262
Эй, мужик, я все знаю про твои панталоны с рюшечками <i>Mercedes SLK 55 AMG</i>	267
Немцы называют это паркетным внедорожником. А я считаю, что паркет у них вместо мозга <i>Audi Q3 2.0 TDI Quattro SE S Tronic</i>	271
Не реви, у Наполеона тоже был маленький! <i>Родстер Mini Cooper S</i>	276
Смешной шум, как будто там Эйнштейн под капотом <i>Ford Focus 1.0 Ecoboost 125PS Titanium</i>	281
Черт, я и не думал, что так быстро брошу Кейт Мосс <i>Citroën DS5 Dsport HDI 160</i> (с автоматической коробкой передач).....	286

Запихивайся, королева, тут есть место рядом с Томом Крузом
Kia Cee-d C2T 1.6 GDI 291

Жены нет дома, приходи в мою электроигрушку играть
Mercedes-Benz ML 350 BlueTec 4Matic Sport 296

Если я вернусь в Африку, вы его заберете?
Кабриолет Porsche 911 Carrera S 300

О, мисс Эннис,
 стоняем на седьмое небо!
Ferrari 458 Spider 305

Черт! Из-за фургона сантехника
 у меня в кошельке протечка
Citroën Berlingo 310

Грабитель Гэри доказывает последнюю теорему Ферма
Opel Astra VXR 2.0i Turbo 314

Прощайтесь со своими претензиями — у чайника-
 водителя новая игрушка
Peugeot 208 1.2 VTi Allure 319

Бабуля, круговой подтяжкой никого не обманешь
Jaguar XKR-S 323

Ревущие оборотни — зверь, восставший из торфяных болот
Lexus LFA 327

Определенно дешево... Но как-то не радостно
Skoda Octavia VRS 332

О! Клево опять надеть костюм супергероя
Toyota GT86 336

Хорошо, сестра Мария, попробуй пристроиться ко мне
 впритык сейчас
Полноприводный Audi S6 4.0 TFSI 340

Воскресенье, солнце село — пора ходить без трусов <i>Ferrari California 30</i>	345
Эй, чувак, что насчет Poundland Bentley? <i>Chrysler 300C Executive</i>	350
Вышел как хиппи — вернулся с усами зубной щеткой <i>VW Beetle 1.4 TSI Sport</i>	355
Оставь свой шнапс, Хайди, я лучше выпью сидра с розе <i>Mercedes A 250 AMG</i>	359
Настоящая гадость от Сильвио, уборщика туалетов <i>Chrysler Ypsilon</i>	363
Если хорошенько попросить, она приготовит вам ужин под водой <i>BMW M135i</i>	367
Симпатичный танк паркуется на поле для гольфа у Юргена <i>Volvo V40 D4 SE NAV</i>	371
Я заказал полноценный английский завтрак, а получил рагу из капусты и картошки <i>Aston Martin Vanquish</i>	375
Кокаиновый лоск обуздали <i>Range Rover Vogue SDV8 4.4L V8 Vogue</i>	380
Спасибо вам, ребята, от всей задницы <i>Полноприводный Audi RS 4 Avant 4.2 FSI</i>	385
Как и в случае с Анной Болейн, без головы уже совсем не то <i>Кабриолет Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI</i>	389

Ну что, караванщики, посмотрим, как он справится с зыбучими песками? <i>Семиместный Hyundai Santa-FE Premium</i>	394
Никто так не умеет заново изобретать колесо, как ты, фриц <i>VW Golf 1.4 TSI ACT GT</i>	398
Отличная машина, чтобы пострелять — если вы гангстер <i>Mercedes CLS63 AMG Shooting Brake</i>	402
Вау! Как хорошо снова стать фанатом Bentley <i>Bentley Continental GT Speed</i>	407
Включай двигатели, железный человек, будем пробиваться через заторы <i>Полноприводный Audi R8 5.2 FSI S Tronic</i>	412
В Poundland их сметут с полок <i>Porsche 911 Carrera 4S</i>	416
Настолько ужасно, что я бы даже своему сыну не купил <i>Alfa Romeo Mito 875CC Twinair Distinctive</i>	421
Спасаем планету вместе с моей африканской королевой <i>BMW528i Touring SE (1999, T-Reg)</i>	426
Как же мне не нравится этот шум в режиме «раненой коровы» <i>Toyota Corolla GX (также известная как Auris, но модель GX не продается в Великобритании)</i>	430
Доказательство моей теории нового расцвета «механики» <i>Родстер ASTON MARTIN VANTAGE V12</i>	435
Как же вы будете хихикать, душа этого белого медведя <i>Ford Fiesta ST 1.6T Ecoboost</i>	440

Еще один дурной сон в череде кошмаров <i>Honda CR-V 2.2 I-D TEC EX</i>	444
Господи, у меня слабеют колени... И бедра, и позвоночник <i>Jaguar F-Type S</i>	449
Зеркало, сигнал, бегство — старину снабдили турбонаддувом <i>Peugeot 208 GTI</i>	454
Не сейчас, Като, продолжай работать венчиком, пока я толкаю <i>MG6 Magnette 1.9 DTi — Tech</i>	458
Ни тебе девушек на стартовой решетке, ни тебе красных брюк — какая-то школьная гонка <i>Mazda CX-5 2WD SE-L</i>	463
Где фермер Джайлс ест свой пирог со свинойной? <i>Range Rover Sport SDV6 Autobiography</i>	468
Они делают всего одну машину. Зато цвет приятный <i>Porsche Cayman S C PDK</i>	472
Одно волшебное слово — и завывающая баньши станет страстной чародейкой <i>McLaren 12C Spider</i>	476
Убрать двери и потом поставить их на место? Это стоит 24 000, сэр <i>BMW M6 GRAN COUPÉ</i>	481
Thunderbird и Mustang уже заняты, так как же нам его назвать-то, братцы? <i>Opel Adam</i>	486
Ха! Теперь я невидимка, и меня никто не поймает <i>VW GOLF GTI 2.0 TSI Performance Pack</i>	491

О, мой бог! Раскатик грома от Mercedes <i>Mercedes-Benz A45 AMG</i>	495
Нация, создавшая le mans, представляет... шатер на колесах! <i>Кабриолет Citroën DS3 Dsport</i>	499
Армрестлинг с Мэри Поппинс <i>Полноприводный кабриолет Audi RS5 4.2 FSI</i>	503
Парковка для лузеров <i>Peugeot 2008</i>	507
Какого черта, куда они дели кнопку «догоним и перегоним итальянцев»?! <i>Jaguar F-Type</i>	511
Возитесь с интегралами, любители уравнений, а я пока ударю по газам <i>Audi RS 6 Avant</i>	514
Кто дал дядюшке Скруджу костюм ниндзя?! <i>Lexus IS 300H F Sport</i>	518
Комедианта в терминаторы? <i>Mercedes-Benz SLS AMG Black Series</i>	522
Хватайся за поводок и забудь про бардак в доме <i>Alfa Romeo 4C</i>	527
Прощай, динозаврик. Наступает эпоха комаров <i>McLaren P1</i>	532
Берегитесь, пешеходы, я затариваюсь лазерными пушками <i>Mercedes-Benz S 500 L Amg Line</i>	536

Неужели это манкини выглядывает у вас из-за пояса? <i>BMW 435i M Sport Coupé</i>	540
Под хрустящей корочкой — сырая булка <i>Kia Pro_Cee'd Gt Tech</i>	544
Опасен для велосипедистов, автомобилей и низколетящих самолетов <i>Полноприводный Audi SQ5 3.0 Bitdi</i>	548
Извините, товарищ. Нет «железного занавеса» — не о чем и говорить <i>Dacia Sandero Access 1,2</i>	552
Поищи другую деревню для своей унылой бурды, Subaru <i>Subaru Forester 2.0 Lineartronic XT</i>	557
Автодром не работает, а вот батут что надо <i>Volvo V40 T5 R-Design Lux</i>	562
Ездит по воде и воскрешает Лазаря за 4,1 секунды <i>Aston Martin Vanquish Volante</i>	567

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

Господи, Ганс, хватит мухлевать

MINI Countryman Cooper S ALL4

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

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

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

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

Он играет и с погодой. Сначала постановил, что планета будет горячая и с большим количеством пара, а потом подумал, что нет, пусть тут будет чертовски холодно. Он продолжает свою игру и сейчас, чем просто выводит из себя всех завернутых

на экологии. Как только они колотятся в тревоге, что мир становится жарче, всю Европу заваливает снегом.

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

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

Они делают так даже с вином. Создав жидкое совершенство под названием Niersteiner Gutes Domtal¹, чуваки вернулись к своим рабочим местам и решили, что единственный способ сделать вино еще лучше — добавить крошки сусального золота. Так они и поступили. И насколько блестящим оказалось это решение? Вино, которое сверкает на свету. Потрясающе.

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

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

Такой подход не работает, что особенно заметно в автомобильной промышленности. Когда в 1970 году был выпущен пер-

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

вый Range Rover, все могли убедиться, что это отличная модель. Поэтому команду его создателей распустили, и модель просуществовала с незначительными изменениями до 1994 года. К тому времени это было уже ископаемое.

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

Но в номинации «почивание на лаврах» пальма первенства принадлежит Алеку Исигонису¹. Он создал Mini, что в конце 1950-х годов было вдохновенным прорывом, а потом решил навсегда оставить этот автомобиль в покое. Конечно, пару раз машину отделали деревом, а еще однажды поменяли решетку радиатора, но в основе своей Mini продолжал катиться по конвейерной линии все тот же, укомплектованный двигателем, происхождение которого восходит еще к тем временам, когда Шотландия располагалась неподалеку от побережья Южной Африки. Так продолжалось бы до сих пор, если бы на сцену не вышел концерн BMW и не заявил: «Боевому коню пора на покой».

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

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

¹ Александр Арнольд Константин Исигонис (1906–1988) — английский конструктор автомобилей греческого происхождения, автор Mini.

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

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

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

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

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

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

2 января 2011 года

Никаких сюрпризов в этой приторной конфетке

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE

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

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

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

Теперь воздушные перевозки. В принципе они должны функционировать довольно хорошо, но, к сожалению, эта идея сей-

час попала в руки любителей совать нос в чужие дела, которые обязательно хотят сфотографировать ваше мужское хозяйство и конфисковать туалетные принадлежности каждый раз, когда вы куда-то собрались. Это неправильно. И вдвойне неправильно это сейчас, когда самолеты не летают из-за того, что какой-то вулкан чихнул у Северного полярного круга¹.

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

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

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

Конечно, многое раздражает и на дороге. Например, правительство в один прекрасный момент решило, что размер налога, который вы должны платить, будет зависеть от состава газа, который вырывается у вас из выхлопной трубы. Это значит, что скоро у машин будет два мотора: один основной и один — чтобы ехать в горку.

¹ Имеется в виду извержение вулкана Эйяфьаллайекюль (Eyjafjallajökull) в Исландии в 2010 г., что привело к отмене авиарейсов в Норвегии, Швеции, Дании, Великобритании, Бельгии и Голландии. — *Прим. ред.*

Даже Ferrari решила поддаться этой дурацкой моде на гибриды.

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

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

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

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

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

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

Однако инженеры могут все же внедрить новшества, поигравшись с рулевым управлением и подвеской, и надо сказать, что с A7 так и вышло. Кажется, что это не Audi, а что-то лучше. Езда приносит удовольствие, управление отличное, руление безошибочное. Это не спортивное печенье, но уже и не йоркширский

пудинг. Это правильная машина, допустим, для человека за пятьдесят, который хочет получить стильный хетчбэк, но при этом не ломать себе хребет каждый раз, когда проезжает по брусчатке. Правда, слово «стильный» тут, честно говоря, несколько не к месту. Задняя часть автомобиля выглядит так, как будто подтаяла, а передняя — самый обычный Audi. Да, конечно, стоит упомянуть, что у машины вместительный багажник и много пространства в отлично подогнанном кузове на четверых. Нет, не на пятерых. На заднем сиденье посередине выжить нельзя. Помимо этого обстоятельства, которое, вероятно, обусловлено тем, что на каком-то собрании по маркетингу один из его участников встал и сказал: «Нет такой феши, как шпортивный машина с фюнф сиденьями», — единственную проблему составляет размещение педали газа. Машина может продолжать двигаться даже в самую неприятную погоду благодаря полному приводу. Но если на вас та обувь, которая позволила вам пробраться к машине через снежные заносы, то каждый раз, когда вы захотите ускориться, нажиматься будет педаль тормоза.

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

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

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

9 января 2011 года

Да! Возьми меня прямо сейчас, леди Мармелад

Citroën DS3 Racing

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

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

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

Aston Martin, например, в этом году представит две новые машины. Одна (под названием Cygnet) является 1,3-литровой версией Toyota iQ. Она создана только для того, чтобы среднее

для Aston потребление бензина сократилось и законодатели Евросоюза остались бы довольны, так что эту модель считают просто шуткой. А вот другую нет.

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

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

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

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

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

потому, что я считаю, что стандартная версия — это уже лучшая модель в линейке BMW, а частично благодаря тому, что вдвоенный рядный шестицилиндровый двигатель с турбонаддувом на 335 лошадиных сил, а также дизайн — переднее расположение двигателя, задний привод, здравый подход без лишних украшательств — обещают, что эта машина станет настоящим наследником M-версий прошлых лет.

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

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

Возможно, вы возразите, что все эти лакокрасочные работы, штампы на крыше, лозунги и символика уместны только на палубе авианосца «Нимиц»¹, а вообще смотрятся довольно глупо. Но я не соглашусь. Это весело. Мне даже нравится надпись над крышкой горловины бензобака: «Осторожно! Внимание!» Собственно, почему бы и нет?

Внутри все та же ерунда: ярко-оранжевая приборная панель, руль из углепластика и потрясающие сиденья — наверное, в кабине F-22 Raptor² чувствуешь себя более уютно.

После периода, когда автопроизводители оглядывались назад в поисках вдохновения и выпускали новый Beetle, новый Mini,

¹ Тип американских авианосцев с ядерной силовой установкой.

² Многоцелевой истребитель пятого поколения, самый дорогой в мире.

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

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

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

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

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

багажник, складывающиеся задние сиденья и место для пятых человек.

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

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

16 января 2011 года

Не очень по-британски, но надо учиться торговаться

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D GX4, 7 мес

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

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

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

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

Это просто омерзительно. Если вы англичанин, то вас скорее вырвет на продавца, чем вы решитесь торговаться с ним лицом к лицу. Но не стесняйтесь. Весь процесс покупки автомо-