

БЕСТСЕЛЛЕР №1

Кларксон

Вокруг света
с Кларксоном

Особенности
национальной езды



АНО
АЛЬПИНА НОН-ФИКШН

Джереми Кларксон

**Вокруг света с
Кларксоном. Особенности
национальной езды**

«Альпина Диджитал»

2004

Кларксон Д.

Вокруг света с Кларксоном. Особенности национальной езды / Д. Кларксон — «Альпина Диджитал», 2004

Знаменитый британский журналист, циник и остролов Джереми Кларксон (ведущий программы TopGear на телеканале «Би-би-си») совершил путешествие вокруг света и в своей неповторимой манере рассказал, как обстоят дела с автомобилями (а заодно и со многими другими вещами) в разных странах мира.

© Кларксон Д., 2004

© Альпина Диджитал, 2004

Содержание

Италия	7
Куба	15
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Джереми Кларксон
Вокруг света с Кларксоном.
Особенности национальной езды

ДЖЕРЕМИ КЛАРКСОН

Вокруг света
с Кларксоном

Особенности национальной езды

5-е издание

Перевод с английского



Москва
2018

Переводчик *Сергей Кривошеин*
Руководитель проекта *И. Серёгина*
Технический редактор *Н. Лисицына*
Корректор *В. Муратханов*
Компьютерная верстка *Е. Сенцова, К. Свищёв, А. Фоминов*
Автор фото Дж. Кларксона *John Rogers*
Автор фото коровы *Ardea*

© Jeremy Clarkson, 2004

The author has asserted his moral rights. All rights reserved.

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2018

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).

* * *

Италия

За свою жизнь мне довелось побывать во множестве самых великолепных отелей мира. Официанты в их ресторанах лезут из кожи вон, пытаясь завладеть вашим вниманием, — задача не из легких, если учесть, что это внимание без остатка поглощено открывающимся из окна видом на Гонконгскую гавань, на залив Сан-Франциско или на площадь Святого Марка. Мой безусловный фаворит среди отелей — Locanda del Sant' Ufficio-Da Berre в итальянском городе Асти, где мы снимали для *TopGear* серию про Fiat Coupé.

У отеля изумительное здание и самая вкусная на свете кухня, а его любвеобильный хозяин готов не просто расцеловать вас, а засунуть свой язык вам в глотку, если поцелуев покажется мало. Четыре дня, проведенные там, останутся в моей памяти благодаря итальянской семье, однажды обедавшей за соседним столиком.

О, то был не бородатый британский папаша в сереньких туфлях и его жена, одетая в шмотки из универмага, сидящие с двумя детишками почти в полной тишине, как сидит в ресторанах большинство британских семей. Здесь мы лицезрели итальянских дедушку и бабушку, шестерых их детей, множество зятьев-невесток и неопределенное число внучат. Сколько именно, сказать было трудно, так как ребятишки никогда не находились за столом все одновременно. Как только один садился, другой тут же вскакивал и начинал с визгом выписывать круги у тележки со сладостями.

После восьмой перемены блюд оживленная семейная трапеза неожиданно переросла в потасовку. Двое взрослых сыновей вдруг ни с того ни с сего стали орать друг на друга, сделав невольными участниками их спора всех присутствовавших в радиусе пяти метров. Еще минута, и началась драка.

По залу ресторана замелькали руки и ноги, мать семейства вскочила и что-то кричала одной из дочерей, которая, казалось, вот-вот разразится плачем, а дети дружно вопили во весь голос. В общем, получился самый настоящий семейный скандал.

Позже мы узнали, что весь сыр-бор поднялся из-за Fiat Тиро, а именно, братья поспорили, много ли этот автомобиль потребляет бензина. Оказывается, в Италии спор о семейном хэтчбеке способен разрушать семьи.

Если такие страсти кипят у итальянцев по поводу Fiat Тиро, то можно представить, каково в Италии водить машину. Вождение в этой стране — автомобильный аналог боев без правил.

Дорога, идущая из Турина в итальянскую Ривьеру, считается одной из самых живописных в Европе, но в моем случае впечатление от нее было безнадежно испорчено.

Не могу сказать, что маячивший впереди меня Fiat Ritmo ехал слишком медленно — совсем даже наоборот. Но проблема была в том, что я сидел за рулем Alfa Romeo с трехлитровым движком V6 и поэтому желал ехать гораздо быстрее «фиата». Пока я за ним тащился, изумительный мотор моей машины издавал подавленный гул, и я горел нетерпением услышать, каким соловьем он запоеет на скорости.

Наконец впереди показался прямой участок дороги, я протопил газ и, обгоняя «фиат», заметил, что им управлял беззубый старик-крестьянин, разменявший как минимум восьмой десяток. Его скукоженное лицо напоминало грецкий орех и было примерно того же цвета. А может, это и был грецкий орех.

Я устремился вперед, безмятежно наслаждаясь великолепной машиной на великолепной дороге в великолепной стране, и орехолицый моментально выветрился из памяти.

Как оказалось, напрасно: миль через пятнадцать он был тут как тут. Стоило мне чуть принять вправо, чтобы вписаться в крутой поворот горной дороги, как он, с заносом всех

четырёх колес и улыбкой безумца, прошмыгнул мимо. Что и говорить, дедуля оказался и вправду таким трехнутым на голову, каким выглядел.

Получается, что целых пятнадцать миль я вглядывался вперед, не подозревая, что настоящая опасность маячила в зеркале заднего вида. Орехолицый был не на шутку уязвлен тем, что кто-то посмел его обогнать, и захотел опять вырваться в лидеры, чего бы это ему ни стоило... Словом, добро пожаловать в Италию, где все дороги – гоночные трассы!

Вам надо еще доказательств? Пожалуйста. Как-то раз я двигался на предельной скорости по автостраде, но, видимо, недостаточно быстро для машины сзади, которая отчаянно мигала фарами мне в спину. Она шла очень близко, и, хотя фары слепили мне глаза, я успел заметить, что внутри сидят четыре монашки.

Вскоре после этого случая я приехал на Сицилию, чтобы провести тест-драйв Ford Sierra Cosworth, и как-то раз захотел проверить, насколько заявленная производителем предельная скорость в 150 миль / час соответствует действительности. В общем, я выбрал дорогу попрямее и надавил на газ.

Я выжал из автомобиля все, что можно, а стрелка спидометра упорно не желала двигаться дальше отметки «147». Вдруг впереди на дороге появился полицейский фургон, и тормозить мне пришлось, мягко говоря, экстренно. Но не тут-то было: дверь фургона отъехала в сторону, изнутри появилась рука в униформе.

В любой другой стране мира это означало бы, что я влип в большие неприятности. Но поскольку дело происходило в Италии, рука в униформе показала знаком, чтобы я не сбрасывал скорости. Очевидно, патрульным просто захотелось посмотреть, как быстро может ездить «Косворт», чтобы потом обсудить этот вопрос за ужином, размахивая вилками и стараясь перекричать друг друга.

Профессор Римского университета Франко Ферраротти выразился по этому поводу так: «В Италии есть только одно ограничение скорости – это максимальная скорость вашего автомобиля».

Джованни Аньелли, владелец компании Fiat и самый богатый человек в Италии, сказал мне без обиняков: «Если хотите знать правду, итальянцев очень трудно дисциплинировать, особенно если их заставлять делать то, что им не нравится».

На практике это означает, что, когда в Италии принимают закон, который итальянцам не по нраву, они не выходят на митинги протеста, а просто игнорируют его. В свою очередь, полицейские, тоже будучи итальянцами, и пальцем не пошевелият, чтобы проследить за его соблюдением.

Скорость движения – острая для всех жителей страны тема. Совсем недавно один тамошний министр (социал-демократ) поднял вокруг нее целую бучу. Каждый вечер он появлялся на каком-нибудь из 1200 телеканалов страны и разглагольствовал о том, как опасно превышать скорость. Этот министр напридумывал новые законы, начал подстегивать работу полиции и в итоге получил коленом под зад.

Иногда кажется, что итальянцы скорее отказались бы от папы римского, чем от своего права ездить как одержимые.

Разумеется, у любого нормального человека сам собой встает вопрос «почему так?». Напомню, что мы говорим о стране, где сантехник по срочному вызову обычно является месяца через два. Полтора месяца ваш заказ обрабатывается, неделю занимает пересылка сантехнических деталей, 23 часа и 59 минут уходит на переругивание с поставщиком. Затем сантехник садится в свой фургончик и покрывает расстояние в 19 миль от мастерской до вашего дома за 30 секунд.

Почему так получается? Почему итальянцы ездят намного быстрее и бесшабашнее, чем немцы, англичане или испанцы? В качестве одной из причин знатоки указывают на то обстоятельство, что у власти в стране за многие века успела перебивать тьма-тьмущая пра-

вителей. Стоило людям привыкнуть жить по одним законам, как к власти приходил новый дядя и насаждал другие. Только за послевоенный период в Италии сменилось 50 кабинетов министров.

Вот почему в стране пышным цветом цветет самый махровый индивидуализм. Для итальянца главное – это получить от жизни побольше удовольствия. Ну и что, если при этом он нарушит кое-какие законы? Все равно эти законы скоро изменят или отменят. Как говорится, нога важнее ботинка.

А главное, в стране лишь первое поколение людей живет в условиях развитого общества потребления, поэтому многие итальянцы до сих пор не могут поверить, что можно вот так просто пойти в магазин и купить себе машину.

Дело в том, что в истории Италии отсутствовал период, когда машины были только у богатых и считались символом престижа. Здесь получилось совсем иначе, чем в других странах: только что машин не было ни у кого вообще, а в следующий момент раз! – и у каждого встречного и поперечного появился четырехколесный заменитель лошади или велосипеда.

В Италии, по словам профессора Ферраротти, автомобиль не является статусным символом: «Итальянцам нравится в машине само то, как она сделана: они зачарованы ее механикой. А вождение как нельзя лучше потакает нашей врожденной склонности к анархии».

«Видите ли, итальянцами править совсем не трудно, поскольку власть все равно не будет обязательной ни для кого. Правители вольны придумывать любые законы, коль скоро их никто не собирается соблюдать».

Чтобы понять, что имел в виду профессор, достаточно понаблюдать за водителями в Риме. По закону водитель и пассажиры обязаны пристегиваться ремнем безопасности. Но так не делает никто.

Профессор считает, что знает причину: «Разумеется, итальянцы отлично осведомлены о том, насколько важно пристегиваться. Однако, застегивая чертов ремень всякий раз, когда залазишь в свой крошечный Fiat Punto или в огромный «феррари» – если в «феррари» вообще есть такая вещь, как ремень безопасности, – ты словно бы делаешь ставку против самого себя. Это действие может накликать беду».

«Итальянцы на редкость суеверны, и застегнутый ремень воспринимается ими как знак неверия в собственные силы. Ремни безопасности создают угрозу дорожному движению, и поэтому их обязательное использование надо отменить».

Если ты застегиваешь ремень еще до того, как заводишь машину, то тем самым даешь понять, что водитель из тебя никудышный. В таком случае тебе не стоит даже и браться за руль, а полиции следует отобрать у тебя права».

Итак, в случае Италии мы имеем страну, жители которой не подчиняются законам, за соблюдением которых, впрочем, и так никто не следит. Населяющие ее люди безумно любят механическое устройство автомобиля, не в последнюю очередь потому, что машины у них появились сравнительно недавно и любовь к ним еще не успела остыть.

Во всех других странах мира, за исключением Швейцарии, первое страстное увлечение автомобилями уже прошло, и невеста, так сказать, превратилась в жену, для которой теперь больше актуальны швейно-кулинарные навыки. Да, моя «ауди» превратилась в жирную клушу, зато она умеет готовить отличный майонез. С другой стороны, итальянцу бывает плевать, что «дворники» на лобовом стекле забрызгивают грязью весь салон, коль скоро его автомобиль отлично выглядит. Он желает, чтобы машина оставалась капризной, длинноногой девушкой-подростком, с которой классно проводить время в постели.

Итальянец мечтает о Ferrari Testarossa, но покамест у него Fiat Punto. Несмотря на это, он усиленно делает вид, что у «фиатика» красный капот и пятилитровый мотор V12.

В мире есть пять серьезных производителей суперкаров, и три из них, вполне закономерно образом, располагаются в Италии – это Ferrari, Lamborghini и Bugatti. Необычным

является лишь тот факт, что заводы всех трех компаний расположены в пригороде одного и того же города – Модены.

Я там был: это самый обычный, отчасти даже захолустный городишко с мэром-коммунистом и слегка деревенским народонаселением. Моденские мужчины все как один имеют характерный средиземноморский вид: плохо подогнанные брюки от костюма, плетеный ремень, безвкусовые шляпы и неухоженные зубы. Днем они сидят сиднем на площадях со средневековой архитектурой, треплются ни о чем и курят, поднимая глаза, лишь когда рядом проезжает машина. Вот тут-то главная черта моденцев и проявляется.

На мой вопрос, из какого теста сделаны жители Модены, Джованни Аньелли ответил так: «У моденцев маниакальное влечение ко всему механическому. Стоит рядом проехать мотоциклу, и они тут же начнут обсуждать, какой у него двигатель. А как иначе, ведь в их родном городе находятся и фабрика Ferrari, и тракторный завод».

Последнее замечание надо понимать как едкую иронию, поскольку компания Lamborghini появилась на свет именно как производитель тракторов и остается одной из тех двух итальянских автомобильных компаний, которые еще не в кармане у синьора Аньелли. Ему уже принадлежат Fiat, Ferrari, Lancia, Alfa Romeo, Maserati и Piaggio. Кроме того, у него есть контрольные пакеты каждой четвертой компании на итальянской фондовой бирже, футбольный клуб «Ювентус», газета «Ла Stampa», горнолыжный курорт в Сестриере и кое-какие интересы в организациях типа НАСА.

Для деловых поездок он использует Fiat Croma, но для собственного удовольствия он рулит Ferrari 456. Это обстоятельство делает его в глазах итальянцев человеком совершенно особого рода. Если вы в Италии едете на «феррари», то все вокруг испытывают перед вами такое благоговение, словно вы помесь девицы Марии, автогонщика Жиля Вильнева и футболиста Роберто Баджо.

Во время съемок программы *Motorworld* мы проехали по горным итальянским деревушкам в составе целой кавалькады. Впереди на Ferrari 355 рассекал я, затем двигался наш директор на Bugatti EB110, а замыкал процессию продюсер, мчавшийся на фиолетовом грозовом облаке под названием Lamborghini Diablo.

Для обычного человека встреча даже с одной из этих машин становится впечатлением на всю жизнь, а увидеть все три сразу, да еще на улице своей родной деревни – это как однажды вечером вернуться домой и найти у себя в комнате комету Галлея. При виде «феррари» люди выбегали на улицу, при виде «бугатти» они начинали восхищенно кричать, а при виде «ламборгини» некоторые даже падали в обморок от восторга.

Если бы такая кавалькада проехала через английскую деревню, то сельсовет немедленно созвал бы на митинг всех жителей до последнего пастуха, и они в гнев постановили бы не только построить объездную дорогу, но и понатыкать на главной улице метровой высоты «лежачих полицейских».

Забуду ли я когда-нибудь маленького итальянского мальчика лет шести, который, весь вне себя от восторга, не знал, хвататься ли за юбку матери или показывать пальцем на машину, а если показывать, то на какую из трех?

Мы заехали туда, чтобы промочить горло, и жизнь в этом населенном пункте тут же остановилась. Школы, магазины и дома опустели, люди вышли на улицу, собрались вокруг нас и принялись осматривать двигатели, отделку солон и подвеску. А когда мы стартовали дальше, они пошли рассматривать шесть черных следов, оставленных колесами на центральной улице.

Но вот незадача: у «бугатти» полный привод, так что черных следов от шин оказалось всего четыре.

По этой же причине «бугатти» исчез из виду первым. Кстати сказать, машина эта очень любопытная. Она появилась на свет так: кто-то где-то когда-то сел и сказал: «Ну что, давайте

сделаем мотор с двенадцатью цилиндрами, шестьдесятю клапанами, четырьмя распределителями и двумя турбинами». На это кто-то другой, видимо, ответил: «Мы что, педики, что ли? Турбин будет четыре».

Это самая быстрая, но не самая громкая итальянская машина – лавры самой громкой достались Lamborghini Diablo, которая и не машина даже, а 5,7-литровый вибратор, встроенный в комод на колесах с ракетным двигателем. Для сноса крыши возьмите себе Diablo.

Зато самая лучшая машина на свете – это, конечно, «феррари». Это самый изумительный автомобиль из всех, на которых мне довелось поехать. Я люблю его вид и его механическую начинку, а главное – все то, что он собой символизирует. Ferrari 355 – языческий идол, стальное божество, оргазм на колесах, автомобиль, достигший совершенства.

Обычно, когда у заднеприводной машины начинают при разгоне проскальзывать колеса, мне приходится отстегивать ремень и подаваться с креслом назад, но за рулем Ferrari 355 достаточно создать легкий противозанос, и машина замечательным образом выравнивается сама.

Как только вы ощущаете всю мощь этой машины, на вас накатывает неудержимое желание рвануть вперед, а там только успевай переключать передачи и время от времени поглядывать на простенький тахометр с белыми цифрами на черном фоне. Эта машина бывает то утонченно-деликатной, как перепелиные яйца в сельдерейном соусе, то острой, как цыпленок чили.

Но это еще не все. Если я поставлю эту машину у себя в спальне и просто буду на нее смотреть, то стану получать от этого не меньше удовольствия, чем от езды на ней. Ее двигатель, звучащий, как опера Пуччини, способен разогнать машину так, что она перегонит истребитель «Торнадо» на взлете.

«Феррари» создан людьми, влюбленными в машины, и это обстоятельство сразу бросается в глаза.

Машины так не любят ни в Германии, ни в Японии, ни даже в Америке. Автопроизводители в этих странах просто стараются правильно соединить компоненты, чтобы с конвейера сошел продукт, максимально близко соответствующий дефиниции «легкового автомобиля». Страстной любви в этом процессе места нет.

Возможно, на гоночной трассе какая-нибудь свежая модель BMW и обгонит Ferrari 375, что очень польстит инженерам BMW в клетчатых пиджачках. «Смотри ты, наша все-таки сделала ихнюю», – скажут они, довольно теребя козлиные бородки.

Поздравляя друг друга с победой, они совершенно упустят из виду главное. После гонки водитель «бумера» будет чувствовать себя, словно после горячей ванны, а водитель «феррари» – словно после секса с Клаудией Шиффер и Эль Макферсон, причем с обеими одновременно.

Все потому, что у «Феррари» есть душа, а у BMW ее нет. BMW – шедевр сухой конструкторской мысли, но «Феррари» – нечто гораздо большее. Взять хотя бы крышку ее бензобака. Она не просто закрывает бак, но еще и особым образом стилизована. Ее рычаг переключения скоростей – настоящее произведение искусства. Каждая деталь «Феррари» несет в себе нечто особенное, выходящее за рамки чисто технических функций.

«Феррари» не один такой. Посмотрите на устройство 3-литрового двигателя Alfa Romeo, который ставят на итальянский эквивалент Ford Mondeo: если бы не идиотские таможенные правила, на машине именно с этим двигателем разъезжали бы торговцы удобрениями.

Во всем остальном мире двигатель есть не более чем собрание деталек, скрепленных воедино довольно неэстетичным образом. Как ни люблю я машины, двигатели нагоняют на меня тоску еще более непроглядную, чем лекция по органической химии субботним утром. Двигатель нужен, чтобы приводить машину в движение, и больше ни для чего.

То есть не совсем. Не знаю, по какой причине так получилось, но шестицилиндровый двигатель Alfa Romeo звучит как оркестр оперного театра. Если всякий другой мотор издает звуки, похожие на пение в ванной, то этот звучит как Паваротти.

Стоит стрелке тахометра перевалить за 5500 оборотов, как разговоры в салоне замолкают, и даже если рядом с вами сидит человек, который скорее даст отрубить себе ногу, чем будет говорить про автомобили, он все равно спросит, что это такое под капотом – Лондонский симфонический оркестр или Берлинская филармония? Девушка, которую я однажды подвозил, даже попросила меня поменьше давить на газ – она от этого так возбуждалась, что приклеивалась к сиденью.

К концу 1980-х годов все модели автомобилей стали не просто похожими, а полностью идентичными. Поскольку автомобильные компании заимели привычку нанимать дизайнеров со всех концов мира, национальные особенности машин исчезли, как дым. Эти дизайнеры загоняли одни и те же параметры в одни и те же компьютеры, получая в итоге одни и те же результаты.

Инвестиции в автомобилестроение достигли таких колоссальных размеров, что автопроизводителям поневоле пришлось прислушиваться к вкусам людей с улицы. Иначе и быть не могло. Если вы собрались потратить миллиард долларов на создание новой модели автомобиля, то прежде наверняка захотите убедиться, что сумеете ее продать. А для этого соберете людей с улицы и проведете среди них опрос, какой дизайн им больше всего по душе.

В десяти случаях из десяти эти люди с улицы, одетые в поношенные свитера и сандалии, выберут самый скучный вариант.

Италия была единственной страной, попытавшейся спасти положение – в первую очередь своим Fiat Punto, который выглядел так радикально, словно появился на свет в Исландии. Только теперь, спустя столько лет, мы способны по-настоящему оценить мастерский дизайн этой машинки. Потом появился Fiat Coupé, а еще позднее – изумительный, своенравный Alfa Romeo 145.

Благодаря этим машинам итальянские автодизайнеры вернулись на мировую арену, и это здорово, потому что никто, кроме них, не умеет придумывать такие прекрасные автомобили.

Это потому, что у Италии монополия на стиль. Сколько бы наши дизайнеры не трещали, что в этом году титул города – законодателя мод перешел к Лондону, Нью-Йорку или там Парижу, я знаю совершенно точно, что мировой столицей моды как был, так и остается Милан.

В жаркий летний день англичанки разгуливают по улице, показывая всем бретельки бюстгальтеров. Парижанки не бреют подмышек. А слова «немцы» и «стиль» не соседствуют даже в пределах одной и той же книги, не говоря уже об одном и том же предложении.

Не иначе обстоят дела и в Америке, где до сих пор в ходу прическа актрисы Фары Фосетт периода середины семидесятых годов.

А в Италии даже постовые регулировщики выглядят так, словно только что сошли с подиума. Одного такого я наблюдал в Риме: он стоял на возвышении посреди площади и выглядел столь же безукоризненно, как и двигался. Каждый взмах руки, каждый сигнал в свисток, каждый поворот туловища были само совершенство. Несмотря на то что потоки машин совершенно игнорировали его команды, постовой выглядел небожителем, и это было главным. В Италии хорошо выглядеть важнее, чем смотреть, куда едешь.

Вот почему, приехав в Турин, я постарался сделать так, чтобы мой льняной пиджачок как следует поизмязлся. Суперкары здравствуют в Модене, Alfa Romeo – в Милане, однако исторически автопроизводители группировались вокруг Fabbrica Italiana di Automobili Torino (FIAT) в Турине.

Туринские мастера автомобильного дела сидят и ожидают заказов от синьора Аньелли или других клиентов в окружении произведений искусства. Думать, что где-то в мире есть более прекрасные архитектура, живопись и одежда, чем в Италии, может только тот человек, который никогда в этой стране не был.

Архитектурное великолепие города каким-то образом переносится на все, что в этом городе производится. Вот почему автомобильные компании, желая создать что-нибудь по-настоящему выдающееся, звонят не кому-нибудь еще, а Джорджио Джуджаро, Серджио Пининфарина или Нуччио Бертоне.

Чтобы вы представляли, о ком идет речь, я перечислю креативы этой туринской троицы: первая модель VW Golf и его брат-купе Scirocco, Lexus-купе, все модели Ferrari, Isuzu Piazza, Peugeot 205, Peugeot 504 кабрио, Alfa Romeo 164, Peugeot 605, все последние модели Maserati, Fiat Coupé, Opel Manta... дочитали?

А главное, эти ребята время от времени выкатывают на различные автомобильные шоу свои концепт-кары, которые моментально определяют вкусы и предпочтения всех остальных дизайнеров мира. Есть основания считать, что дизайн процентов восьмидесяти всех автомобилей придуман или в Турине, или под влиянием Турина.

Для автомобильного дизайна Турин – это как Дублин для пива «Гиннес». Когда я сказал эту фразу Джуджаро, он подумал и уточнил: «Скорее, как Кремниевая долина для компьютеров».

Что думал по этому поводу Пининфарина, я не услышал: хорошо слышать в присутствии ослепительного величия не удастся, а этот человек, поверьте, велик. Именно он создал Ferrari 355, и в моих глазах он бог.

Позднее выяснилось, что со мной совершенно согласен Эрио Беллои, католический священник из Маранелло – городка, где делают «феррари» и тренируется одноименная гоночная команда.

В воскресенье, когда все красные машинки в разъездах, городок напоминает сцену из фильма «Человек Омега» с той лишь разницей, что герой Чарлтона Хестона сидит дома, как все, и смотрит «Гран-при».

Собираясь взять у Эрио интервью и расспросить, что он думает про одержимую любовь его земляков к Ferrari, я предполагал, что он начнет жаловаться на календарь «Формулы-1», который пересекается с его богослужениями и отвлекает прихожан.

Первым признаком того, что интервью пойдет совсем не так, как предполагалось, стала его готовность встретиться со мной в любое воскресенье кроме тех, когда проходят гонки на «Гран-при». Вторым признаком я увидел, когда пришел к нему в студию. Вместо библий книжные полки там ломились под тяжестью сувениров и выпелов Ferrari, стены были увешаны чертежами Ferrari 456 и портретами Энцо Феррари, которого этот священник отпевал лично, и Жилия Вильнева, его любимого автогонщика.

Случалось ли ему, спросил я священника по окончании гонок, допускать в ходе «Гран-при» неблагочестивые мысли в отношении соперников. «О да, – отвечал он без раздумий. – Конечно, желать, чтобы пилот команды-конкурента разбился и тем самым принес победу Ferrari, непростительно, но иногда в голове мелькает что-то в этом роде».

Вот что бывает с итальянцами, когда дело касается «Феррари». У них нет ни королевы, ни принцессы Дианы, ни крикета, у них не было империи с 2500-летней историей. Все это итальянцам ни к чему, коль скоро у них есть «Феррари».

Это единственная гоночная команда, которой в один и тот же год удавалось выиграть «Ле-Ман» и «Формулу-1», причем не однажды, а целых три раза. Это единственная гоночная команда, использующая двигатели и шасси собственного изготовления. Эта команда выиграла столько гонок «Гран-при», сколько другим и не снилось.

Итальянцы оседлали вершины автоспорта еще до «Феррари», который появился в 1947 году. До него бал правили Maserati и (аж до конца пятидесятих) Alfa Romeo. Во время одной из гонок водитель Alfa Romeo настолько обогнал конкурентов, что перед финишем даже успел заехать в пит-стоп и отполировать машину. Наверное, она отлично выглядела, когда пересекала финишную черту.

Если бы сегодня такой финт отчебучил Шумахер, телекомментатора Мюррея Уолкера хватил бы кондрашка.

Знаете ли вы, где окончили свои дни гоночные машины тех времен? В Италии их больше нет. Гоночные «альфа» и «феррари» шестидесятих годов нашли свой последний приют в Швейцарии, Британии и Японии.

Они считаются настолько большой драгоценностью, что никто уже не смеет их заводить. Эти машины хранятся в герметически закрытых музейных помещениях, окруженные барьерами и обдуваемые кондиционерами. Им уже вряд ли когда представится возможность ездить.

Итальянец просто не понял бы такого отношения к автомобилю.

Куба

Карибы: бриллиантовое ожерелье в море драгоценных камней. Пальмы, пляжи с белоснежным песком, раскаленное солнце. Вечерняя выпивка под негромкую музыку Боба Марли в компании с людьми всех цветов кожи. Эта картина практически неизменна от Тринидада на юге до мексиканского Канкуна на севере. Одни из островов Карибского архипелага хранят отпечаток английской культуры, другие – голландской, испанской или французской.

Но есть еще и Куба, отпечаток на которую наложил Ленин. На Кубе колониальный лоск изрядно поистерся, а точнее, развеялся вместе с дымом горящих пассажирских самолетов, сбитых кубинскими ВВС. Куба могла бы стать одним из главных курортов мира, но благодаря Фиделю Кастро она стоит на 184-м месте сразу за Северным Йоркширом.

Чтобы вы поняли почему, я расскажу, в каком ресторане обедал в Гаване. Он назывался «1830 год» и был расположен в элегантном строении прямо на берегу океана. Как только вы входите, раритетного вида швейцар, в целости и сохранности дошедший до наших дней с 1955 года, щелкает пальцами, подавая знак, чтобы невидимый гарсон перед входом запарковал вашу машину.

Еще один щелчок – и еще один гарсон с густо накрахмаленным полотенцем на левой руке ведет вас в обеденный зал, из окна которого открывается изумительный вид на Мексиканский залив.

На столе белоснежная скатерть, на скатерти – старинный хрусталь, темный от свинца. Году в пятьдесят пятом это заведение наверняка было одним из самых известных в стране, и в его коридорах вы запросто могли столкнуться с Эрнестом Хемингуэем и Фрэнком Синатрой.

Сегодня этот ресторан по-прежнему остается одним из лучших в Гаване, однако эту фразу надо понимать в том смысле, в каком Mahindra Jeep есть один из лучших автомобилей в Индии.

Первый тревожный признак того, что не все так хорошо, как выглядит, явился, когда мы внимательнее осмотрели обстановку. Деревянная дверь была скреплена только червями-древоточцами, а все остальное выглядело так, словно в последний раз красилось и ремонтировалось в 1958 году. Скорее всего, так оно и было. Также оказалось, что хрустальная посуда выглядела потемневшей не из-за оцинкованного стекла, а из-за толстого слоя грязи.

В меню значились разные диковинные блюда, ни одного из которых при заказе не оказывалось. Я выбрал спагетти под болонским соусом, жареную курицу и тушеные овощи.

Прошли пятнадцать минут, затем еще пятнадцать. Четверть часа спустя мы подождали еще пятнадцать минут, зато следующие пятнадцать минут пролетели совсем быстро, после чего, минут через пятнадцать, показался официант, толкающий к нашему столу тележку с едой.

Это были мои спагетти под болонским соусом и – надо же, какой сюрприз! – тушеные овощи, которые выглядели так, словно их положили на сковородку, еще когда я подавал заявление на кубинскую визу. «Нет-нет, – сказал я официанту, – я хотел не просто овощи, а овощи с курицей, понимаете?» – «Конечно, сэр», – ответил тот. Впрочем, эти слова он произнес не по-английски, так что на самом деле он мог сказать «Ты мерзкий, толстый капиталистический ублюдок, чтоб твой бумажник сгорел вместе с тобой!».

Бросив взгляд на спагетти, я сразу уловил, что с ними что-то не так. На соусе была видна застывшая корка, означавшая, что блюдо холодное, как камень. Вновь появился улыбчивый официант, который выслушал мой вопрос, засунул палец в соус и согласно кивнул. Да, сэр, оно холодное.

Блюдо укатали назад, и прошли новые пятнадцать минут, пока его разогревали. Что делать, микроволновок на Кубе не водится. Наконец блюдо прибыло: тертый сыр расплавился и смешался со спагетти, которые за пятнадцать минут на огне спеклись в ком. Но это все были мелочи в сравнении с тем, что на соусе красовался след на том месте, куда ткнул пальцем официант.

Мне не оставалось ничего другого, как отодвинуть тарелку в сторону и просто наслаждаться звуками, которые извлекала из своего инструмента местная пианистка. Играла она ужасно, пианино у нее было еще хуже, чем игра, но я моментально про это забыл, когда жалюзи на окнах качнулись от удара звуковой волны. Оказалось, это оркестр на веранде начал исполнять майкл-джексоновский Thriller с громкостью 400 тысяч децибел. Пианистка на эти звуки даже не обернулась. Она продолжила барабанить по клавишам, как ни в чем не бывало, исполняя свою версию какого-то шлягера пятидесятых, и мои самые мрачные догадки подтвердились. Она была глухая, как тетерка.

Затем появился улыбчивый официант и вновь прикатил на тележке тарелку с тушеными овощами, которые провели еще полчаса на сковородке и теперь стали больше похожи на суп, и с жареной курицей (или тем, что выглядело как курица).

Видимо, эти люди так захотели получить для своего ресторана «мишленовскую» звезду, что начали готовить еду из кусочков мишленовских шин. Однако вставшая передо мной задача разжевать и проглотить их оказалась совершенно мне не по зубам, поэтому я опять отодвинул тарелку и перешел к напиткам.

Которых не было. Персонал так старался походить на официантов первоклассных ресторанов, что мой стакан исчезал, как только я ставил его на стол, будь он пустой или еще нет. В итоге, если верить счету, я выпил восемнадцать бокалов дайкири, хотя, если судить по состоянию головы на следующее утро, я не выпил ни одного.

В конце нам принесли счет на 25 фунтов, и нам моментально стало ясно, почему в тот вечер мы были единственными посетителями. Двадцать пять фунтов – это зарплата среднего кубинца за пять месяцев.

В общем, если не слишком церемониться со словами, Куба находится в глубокой заднице. Когда в 1991 году Россия накрылась медным тазом, ее помощь бывшим карибским друзьям прекратилась. Цены на бензин моментально взлетели до двух с половиной фунтов за галлон, и у Кастро перестали покупать не только никель, но даже сигары и сахар. Единственной авиакомпанией, самолеты которой до сих пор летают из Европы в Гавану, остается Iberia, так что если вы захотите попасть на Кубу, вам придется проявить недюжинную настойчивость.

А по прилете вам придется как следует поискать, где остановиться. Простым кубинцам запрещено казать нос даже в фойе огромных гаванских отелей, и правительство устанавливает такие цены за номера, какие захочет. А захочет оно столько, сколько не захотим платить мы с вами. Проживание в такой гостинице обойдется в целое состояние, даже несмотря на то, что сантехника и все остальные коммунальные системы, будучи сделаны русскими, вышли из строя много лет назад и починке не поддаются, так как запчастей нет.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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