

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 11

ДЖЕЙ ЛЕНО 14
1955 BUICK ROADMASTER

МЭТТ ХРАНЕК 21
1987 PORSCHE 911 CARRERA TARGA &
JOHN DEERE GATOR

БРЮС МЕЙЕР 24
1962 COBRA CSX2001 &
1965 BIZZARRINI A3/C 0222

ЭД БЕРНС 30
1969 OLDSMOBILE CUTLASS SUPREME

ПАОЛО ТУММИНЕЛЛИ 35
1982 FIAT PANDA 30

ЛАРРИ КИСС (И БАРБАРА КИСС) 38
1981 CHECKER A11

БРАЙАН ГЭРРИТИ 43
1985 HONDA ACCORD (ТО, ЧТО ОТ НЕЕ
ОСТАЛОСЬ)

ЭФШИН БЕНИЯ 45
1965 ALFA ROMEO GIULIA SS

ФРАНЦ ФОН ХОЛЬЦХАУЗЕН 48
TESLA MODEL S PROTOTYPE

АЛЕКСАНДР КРАФТ 52
1968 FERRARI 365 GT 2+2 &
1993 RANGE ROVER CLASSIC VOGUE LSE

ПИТЕР КАЛИКОВ 57
1973 MIRAGE

АВТОМОБИЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ПЕТЕРСЕНА 60

1982 FERRARI 308 GTSI (ИЗ СЕРИАЛА
«ЧАСТНЫЙ ДЕТЕКТИВ МАГНУМ») 62

1980 DELOREAN DMC-12
В ЗОЛОЧЕНОМ КОРПУСЕ 63

1971 DE TOMASO PANTERA
ЭЛВИСА ПРЕСЛИ 64

1956 JAGUAR XKSS 65

1952 FERRARI 212/225 INTER BARCHETTA
С ТЮНИНГОМ ОТ CARROZZERIA

TOURING SUPERLEGGERA 66

1932 FORD, РОДСТЕР РЭЯ БРАУНА 67

ЭСТЕБАН УРЬЕТА 69
1961 CHEVY IMPALA

НИКСОН ХРАНЕК 75
LAND ROVER
(ИГРУШЕЧНЫЙ)

КЕВИН КОСТНЕР 76
1968 SHELBY MUSTANG GT350 КАБРИОЛЕТ

ПОЛ ЦУКЕРМАН 78
1966 PORSCHE 911

СНУП ДОГГ 82
1965 CADILLAC "SNOOP DE VILLE"
КАБРИОЛЕТ

РАЛЬФ ЛОРЕН 87
1971 MERCEDES-BENZ 280SE КАБРИОЛЕТ

РОД ЭМОРИ 90
1955 PORSCHE 356 "EMORY SPECIAL"

СТИВ ШРЕДЕР 94
1973 JAGUAR E-TYPE V12 КАБРИОЛЕТ

ВИЗИТ: HILTON HEAD CONCOURS D'ELEGANCE 96

ПИТЕР МУЛЛИН 99
ПОЛ ЯНУАРИО 100
БИЛЛ ТОМАС 104
УОЛТЕР ЭЙЗЕНСТАРК 107
ДЭЙЛ МОСС 108
ДЖЕФФ ЛЭЙН 111
ТОДД КРАТЧЛИ 111

ДЖЕФФ ДАНХЭМ 115
ЛИЧНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

МАРК НЬЮСОН 121
1933 BUGATTI TYPE 59

РОМАН ГРУДИНИН 125
1982 LADA 1300/BA3 2103

КРИС МИТЧЕЛЛ 129
1965 JEEP CJ TUXEDO PARK

ДЖОНАТАН ЭЙХОРН 130
1965 AUSTIN-HEALEY 3000 MK III

АЙВЭН ДАТТОН 133
1952 SALMSON

АРХИВ МУЗЕЯ ГЕНРИ ФОРДА 134

1903 FORD MODEL A
ДВУХМЕСТНЫЙ ЭКИПАЖ 136
1908 FORD MODEL S РОДСТЕР 137
1914 FORD MODEL T
ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ 137
1941 LINCOLN CONTINENTAL
КАБРИОЛЕТ ЭДСЕЛЯ ФОРДА 139
1965 FORD MUSTANG КАБРИОЛЕТ,
ПЕРВЫЙ В СЕРИИ 139

1939 LINCOLN ПРЕЗИДЕНТСКИЙ ЛИМУЗИН
ФРАНКЛИНА РУЗВЕЛЬТА 139
1950 LINCOLN ПРЕЗИДЕНТСКИЙ ЛИМУЗИН
ДУАЙТА ЭЙЗЕНХАУЭРА 140
1961 LINCOLN CONTINENTAL ПРЕЗИДЕНТСКИЙ
ЛИМУЗИН ДЖОНА КЕННЕДИ 140
1972 LINCOLN CONTINENTAL ПРЕЗИДЕНТСКИЙ
ЛИМУЗИН РОНАЛЬДА РЕЙГАНА 140

ДЖО РИЧАРДСОН 143
1967 BMW 2000C

МАГНУС УОКЕР 144
1971 PORSCHE 911T

НЭЙТ ХРАНЕК 148
1965 CHEVROLET MALIBU

МЭТТ ФАРА 151
1988 LAMBORGHINI COUNTACH LP5000QV

МАРТИН ЛОЖЕ 155
MASERATI 450S (ОТРЕСТАВРИРОВАННЫЙ)

БРЮС ПАСК 158
1993 VOLVO 240 УНИВЕРСАЛ

МЭТТ ДЖЕЙКОБСОН 161
1955 PORSCHE 356 PRE-A КУПЕ

САЙМОН ДЕ БЕРТОН 164

1964 LAND ROVER SERIES IIA C КОРОТКОЙ
КОЛЕСНОЙ БАЗОЙ

РОБЕРТ РОСС 169

1966 LAMBORGHINI 400 GT "INTERIM"

ВИЗИТ:

THE BRIDGE

172

МЭТТ ЛЕНАРД 175

КИТ НОСБИШ 175

ДЖОН КАСТАНИС 179

ДЕРЕК ВАЙБАЛ 181

МАРК ЛИБ 181

ДЖИМ ШЕЛЛИ И БЕРРИ РАЙС 184

ДЖЕК АУЭРБАХ 187

BUCKMINSTER FULLER DYMAXION 191

СПАЙК ФЕРЕСТЕН 192

1958 PORSCHE SPEEDSTER

БРЭДЛИ ПРАЙС 196

1976 FERRARI 208 GT4 & 1965 ALPINE A110

БЕН КЛАЙМЕР 201

1960 LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO &
1960 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT ZAGATO

АРХИВ

ALFA ROMEO/FIAT 206

1952 ALFA ROMEO 1900 C52 "DISCO
VOLANTE" 208

1969 ALFA ROMEO IGUANA 209

1975 ALFA ROMEO 33 TT 12 210

1982 FIAT 131 S 2000 TC AUTOMATIC 211

1952 FIAT 600 (ПРОТОТИП) 212

1958 FIAT 500 (ТЮНИНГ КАРЛО АБАРТА) 212

1976 FIAT NUOVA CAMPAGNOLA 213

ТЕД ГУШУ 215

1976 PORSCHE 911S

ЭЛ УЦЬЕЛЛИ 216

2005 FORD GT

ФРАНСУА ПУРШЕ 220

1950 JAGUAR XK120 OTS

ГИЛЬЕМ ПУРШЕ 223

1962 JAGUAR E-TYPE

МАЙКЛ РЭНДАЛЛС 224

1978 MG MIDGET "ART CAR"

ШАКИЛ О'НИЛ 228

INTERNATIONAL CV SERIES 6.6

КЕН ГРОСС 233

1932 FORD DELUXE ROADSTER

СЛОВА БЛАГОДАРНОСТИ 236

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ 237

КАК МЫ ФОТОГРАФИРОВАЛИ 1912
HUDSON SPEEDSTER (СМ. СТР. 100)
НА ВЫСТАВКЕ HILTON HEAD
CONCOURS D'ELEGANCE



ПРЕДИСЛОВИЕ

Я люблю автомобили, потому что их любил мой отец. Можно сказать, он был ими одержим. По выходным мы посещали автошоу, а когда мы ездили куда-то вместе, отец всегда обращал внимание на проезжающие рядом машины. Он обожал английские автомобили (у него был 1959 Triumph TR3A) и пикапы Chevrolet. Он был художником — рисовал вывески, иллюстрации (немного старомодные), а еще расписывал корпуса гоночных и антикварных машин. Мои двоюродные братья уговорили его расписать их Camaro своими монограммами. Мы ездили на грунтовую трассу, смотрели, как носятся по ней гонщики, разглядывали припаркованные на стоянках автомобили. Наверное, благодаря отцу мне всегда нравились европейские спорткары.

Моей первой машиной была BMW 1971 года. Я купил ее у моего дяди Джуни и однажды чуть не угробил (в конце концов ее угробил мой брат). Моим двоюродным братьям нравились американские маслкары:

Trans Am, GTO, Firebird, Camaro, и всякий раз, покупая машину, они форсировали ее движок под себя. Когда меня спрашивают, есть ли у меня машина мечты, я отвечаю: есть. Она стоит у меня в гараже. Это моя 1987 Porsche 911 Carrera Targa (см. стр. 21). Когда я был школьником, плакат с такой Porsche висел у меня на стене (правда, у той, с плаката, кажется, спойлер был белый).

Подготовить эту книгу стоило мне немало труда. Когда я писал предыдущую книгу, «Часы», ее герои просто отправляли свои часы мне, и мы вместе с фотографом снимали их в студии. Но машину по почте не отправишь. Так что мне пришлось сделать черный экран 10×10 м и возить его по всему миру — на поездах, в самолетах, на такси, в багажнике своего Land Rover. Мы договорились с владельцами, что будем снимать их машины как есть: не будем их мыть и вообще как-то подготавливать к съемке. Черный экран подчеркивает каждый нюанс, а мы хотели показать патину,

«Твоя машина — это то,
что отражает твой успех
или позволяет показать себя
таким, каким ты всегда хотел
быть. Она напоминает тебе
о тех, кто по-настоящему
важен, и делает их ближе».

—МЭТТ ХРАНЕК

АВТОР СО СВОЕЙ 1971 BMW BAVARIA ВО
ДВОРЕ РОДНОГО ДОМА, БИНХЭМПТОН,
НЬЮ-ЙОРК



износ — все то, что может рассказать об истории машины. Это были настоящие творческие муки. Я стремился показать каждый автомобиль таким, каким его хотели видеть сами создатели: при дневном свете, спереди, сбоку и сзади — именно так вы видите машины в городе, проходя мимо. Если машина едет к вам — вы увидите ее спереди, если мимо вас — «в профиль», а если от вас — то сзади.

Этот рассказ очень важен лично для меня. Об автомобилях написано много, но эта книга — не просто сборник описаний машин. Она о другом — о личных историях,

связывающих автомобили и их владельцев. Записывая интервью, я заметил: каждый владелец отлично знает, что его машина значит лично для него и чем она уникальна. Бывало, я просил человека рассказать об автомобиле, о чувствах, с ним связанных, — и тот мгновенно принимался рассказывать, будто заранее обдумывал свою историю. Впрочем, почему будто? Если владеешь машиной — конечно, задумаешься о таких вещах. С ней возникает связь. Твоя машина — это то, что отражает твой успех или дает показать себя таким, каким ты всегда хотел быть. Она напоминает тебе о тех, кто по-настоящему важен, и делает их ближе. Я не собирался писать только об исключительно дорогих, эксклюзивных автомобилях — хотя и такие в книге тоже есть. Но в первую очередь это книга историй, которые есть у каждого автовладельца: личных, эмоциональных, глубоких, а иногда и забавных историй об этих удивительных механизмах. А еще важнее те истории, которые наши машины рассказывают о нас.

— МЭТТ ХРАНЕК

ДЖЕЙ ЛЕНО

КОМИК, ТЕЛЕВЕДУЩИЙ

1955 BUICK ROADMASTER

Я родился в Нью-Йорке, а вырос в глубинке Новой Англии. В то время брошенную машину можно было купить за двадцать или пятьдесят долларов. Мы с друзьями купили старый Renault 4CV. Нам было по 12 лет, и мы просто гоняли по полям, а наши мамы приглядывали за нами из окон. Сегодня родителям, пожалуй, досталось бы за такое от ювенальной юстиции, но тогда ко многому относились спокойнее. В те времена не было никаких Netflix, так что мы развлекались иначе. Например, мы любили разбирать и собирать различные часы или транзисторные приемники.

Автомобильные журналы были тогда черно-белые. Помню журнал Road & Track и фото Кэррола Шэлби рядом с Cobra, GT40 или Mustang — только там и могли видеть подобные машины. Но иногда случалось так, что тусуешься с друзьями весь вечер у «Макдольнальдса», в одиннадцать возвращаешься, а на следующий день узнаешь, что в половине двенадцатого там проезжал Corvette. И ты думаешь: «Блин! Я пропустил Corvette!» Я помню, как-то раз по городу проехала Lamborghini Espada. Все обалдели. Сейчас-то ее просто в интернете можно увидеть.

Мой отец не особо любил машины. Он и сейчас не понимает, почему старая машина может стоить дороже новой. В 1966 году мы

поехали выбирать мне автомобиль и отец с порога спросил менеджера: «Где тут машины побольше?» Ему показали — вот, стоит в центре салона. «Беру», говорит. Менеджер отвечает: «Мистер Лено, вы можете ее купить, но забрать получится только через месяц-полтора». Отец поворчал, но решение не изменил. Я осторожно спросил, можно ли выбрать двигатель, и моя мама предложила: «Да пускай выберет какой хочет, что тут такого?»

Представьте — мне 16 лет и я выбираю двигатель для машины, на которой буду ездить. Я отвел менеджера в сторонку и, захлебываясь, говорю ему: «Хочу большой двигатель 428 от Galaxie, автоматическую трансмиссию CСХ, редуктор на 370. Комплектация для полицейских погонь и никакого глушителя!».

Через шесть недель машина приходит. Отец залезает внутрь: «Да тут же кресла вместо дивана!» Потом поворачивает ключ, и движок издает оглушительный рев. Отец возмущается: «Глушитель же пробит, черт возьми! Подсунули нам машину с пробитым глушителем!» Менеджер показывает ему бумаги: «Нет, мистер Лено, все как вы заказали — машина без глушителя». Отец посмотрел в бумаги и чуть меня не прибил. «Какие еще «полицейские погонь»? Что ты такое назаказывал?»







Начинает орать на меня, на менеджера. Мы залезаем в машину, он ее заводит, включает передачу и говорит: «Да это же не машина, это ракета настоящая!» После этого он со мной неделю не разговаривал. А через месяц-другой я нахожу в его комнате — что бы вы думали? Квитанцию на оплату штрафа: он решил погонять на этой ракете под 160 км/ч! Еще бы — на ней он был самым крутым страховым агентом у себя в фирме.

Этот Buick Roadmaster пробыл у меня дольше любого другого автомобиля — с 1972 года. Как-то в начале 1970-х я сидел в своей квартире в Бостоне и задумался: «Кажется, я начинаю жить по накатанной, скоро обросту вещами, захочу купить дом... Все мои друзья уже женились, приобрели дома, остепенились». И я сказал себе: «Все, еду в Калифорнию». Выхожу из дома, говорю соседу: «Забирай что хочешь, все твое», и уезжаю. В Калифорнию тогда только что переехал Джонни Карсон, в Лос-Анджелесе снимали передачу «Сегодня вечером». В Лос-Анджелесе жил Мерв Гриффин, словом, все самое интересное было в Калифорнии.

Прилетаю в Лос-Анджелес, сажусь в такси и говорю водителю: «На бульвар Сансет». Он спрашивает: «Сколько у тебя денег?»

Я говорю: «Баксов пятьдесят». Этого хватило на полпути, высадил он меня где-то на Вестерн-авеню. Пришлось идти еще километров семь до клуба «Комеди-стор». Там я с неделю спал у лестницы. Затем в газете объявлений увидел, что за 350 баксов продается 1955 Buick. Не забываете, на дворе 1972 год. Примерно как сегодня купить машину из девяностых. Но она была огромная, в ней удобно было спать. Жить мне было негде, но в Лос-Анджелесе так: сперва покупаешь машину, а жилье только потом. Так что я жил у себя в авто, парковался у магазина вечером и ложился спать — не идеальные условия, но мне хватало.

Позже познакомился со своей будущей женой, на этой машине мы ездили на свидания. А после я оставил ее во дворе дома своей будущей тещи в Энсино. Со временем у меня стали появляться другие авто — новые, дорогие, красивые, — а мой Buick там так и стоял. Семнадцать лет. Однажды мы приехали в гости к теще, и я заметил записку на лобовом стекле: «Если эта машина вам не нужна — готов ее купить». И я сказал себе: «Да как же она мне не нужна?» Мне стало стыдно.

Было уже самое начало девяностых, и я обзавелся небольшой мастерской. Я отбуксировал машину туда, и мы с парнями полностью ее восстановили: поставили двигатель «биг-блок» 572, подвеску и тормоза от Corvette, я сам выточил колпаки для ступиц. Поставил 17-дюймовые колеса, чтобы казалась побольше. Когда меня в первый раз пригласили подменить ведущего «Сегодня вечером», я приехал в студию на ней. И все те годы, пока я вел эту передачу, я ездил на работу только на ней.

С ней у меня связано столько воспоминаний! В ней я первый раз занялся любовью со своей женой, а через 25 лет мы с ней вместе отправились искать то самое место. Сейчас там, конечно, какие-то новые дома, но все равно — место то же. И вот мы его нашли, стоим практически у кого-то во дворе. Время — два часа ночи. Мы уже, конечно, не те, что раньше. Я изворачиваюсь, задеваю гудок — БИИИП! Потом у нее волосы в чем-то запутались — снова БИИИП! Включаются фары. Из дома выбегает какой-то мужик, мы кричим: «Извините, извините!»

Моя жена не любит это вспоминать.

«Жить мне было негде, но в Лос-Анджелесе так: сперва покупаешь машину, а жилье только потом. Так что я жил у себя в авто, парковался у магазина вечером и ложился спать».

—ДЖЕЙ ЛЕНО