

DE PRESENTATOR VAN **TOP GEAR**



JEREMY
CLARKSON

De
Top Gear
Jaren

Over het boek

We weten inmiddels bijna alles over de wereld volgens Jeremy Clarkson: zijn universum is een doolhof van toevallige ontmoetingen en krankzinnige situaties. In *De Top Gear Jaren* lezen we iets anders. Tien jaar geleden, in een hangar op het voormalige militaire vliegveld in Surrey, bouwden Clarkson en zijn vrienden een wereld die hun beter beviel en ze noemden het Top Gear HQ. En *Top Gear* is voor Clarkson wat de jungle is voor Tarzan: de perfecte plek om te werken en te spelen. Het stopte daar niet: *Top Gear Live* bestormde de wereld van Amerika tot China en alles daartussen met de subtiliteit van een tientonner. Clarkson ontziet niets of niemand en vertelt in dit boek alles wat we willen weten over tien jaar *Top Gear*. Briljant geschreven en hilarisch grappig: in *De Top Gear Jaren* overtreft Clarkson zichzelf.

De pers over het boek

‘Op zijn best is Clarkson als het over auto’s gaat, en hij weer eens geweldig overdrijvend uit de bocht vliegt.’ – Elsevier

Over de auteur

Jeremy Clarkson is ongetwijfeld de bekendste autojournalist ter wereld, *Top Gear* wordt uitgezonden door de BBC, Veronica en Canvas. Eerder verschenen van hem onder meer de bestsellers *Auto’s en zo...* en *Uit de bocht*.

Van dezelfde auteur

Auto's en zo
De wereld volgens Clarkson
Niet te stoppen
Dat geloof je toch niet!
Overstuur
Hoe moeilijk kan het zijn?
Uit de bocht

Bezoek www.levboeken.nl voor informatie over al onze boeken.
Volg @Levboeken op Twitter en bezoek onze Facebook-pagina:
www.facebook.com/Levboeken.

Oorspronkelijke titel

The Top Gear Years

© 2012 Jeremy Clarkson

The moral right of the author has been asserted.

First published in Great Britain in the English language by Penguin Books Ltd.

Vertaling

Aad Markenstein

Omslagbeeld

© Bugatti Automobiles SAS

Bewerking Nederlands omslag

Pinta Grafische Producties

© 2013 A.W. Bruna Uitgevers B.V., Utrecht

ISBN 978 90 449 6954 2

NUR 401

De columns van dit boek zijn eerder verschenen in het *Top Gear Magazine* tussen 1993 en 2011.

Voor mijn vrienden

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

Jeremy Clarkson

DE TOP GEAR JAREN

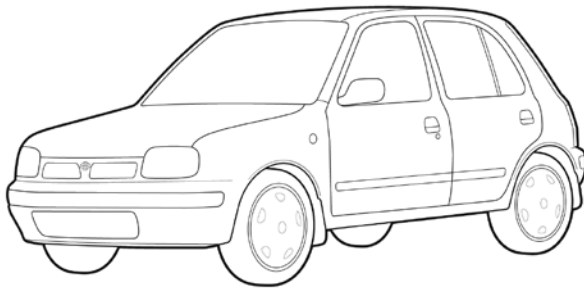


Inleiding

Op een goede dag schrijf ik misschien nog eens mijn autobiografie. Dat is dit niet. Dit is een verzameling columns die ik heb geschreven nadat ik was gevraagd of ik mijn leven op televisie wilde doorbrengen met het net even te hard door een bocht rijden en het trekken van gekke bekken.

Sommige zijn jaren geleden geschreven en geven mijn mening van toen weer. Omdat ik ouder en wijzer ben geworden, denk ik er nu misschien heel anders over. Als je het dus ergens niet mee eens bent, geen probleem. De kans is erg groot dat ook ik het niet eens ben met mezelf.

Jeremy Clarkson, 2012



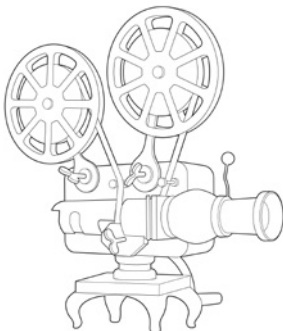
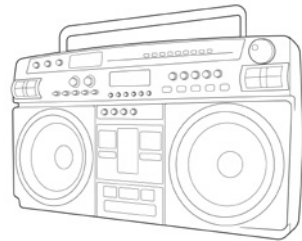
AUTO VAN HET JAAR: NISSAN MICRA

1993

TOP 5 SINGLES:

TITEL - ARTIEST

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



TOP 5 FILMS:

1. Jurassic Park
2. Mrs. Doubtfire
3. The Fugitive
4. The Firm
5. Sleepless in Seattle

Cijfers

Er zijn van die cijfers die je verbazen. Bijvoorbeeld dat bij de uitbarsting van de Krakatau de klap op de Falklandeilanden, zo'n 20.000 kilometer verderop, te horen was. Om de afstand van zijn eigen lengte te varen verbruikt een moderne torpedootjager van de Royal Navy een ton brandstof. Maar dan het verbazingwekkendste cijfer van allemaal: over een tijdsbestek van honderd jaar hebben auto's meer slachtoffers geëist dan welke veldslag dan ook.

Auto's zijn onverantwoordelijk, slecht voor het milieu, maken lawaai en zijn gevaarlijk. Auto's zijn net zo stom als onveilige seks, maar ja, wie wil er nu een condoom om? Dat is de reden dat meer dan zes miljoen mensen regelmatig naar *Top Gear* kijken op BBC2. Daarom bestaan er ook 130 verschillende tijdschriften over auto's en geen enkele over wasmachines.

In dit land beschouwen wij een rijbewijs dan ook als een recht, in plaats van een voorrecht en als we dat papiertje eenmaal bezitten, menen we ook recht te hebben op een auto. Daarom rijden er meer dan 22 miljoen auto's over onze wegen, doden ze mensen en bomen en al het andere waar ze langs- en overheen rijden.

Dus iedereen die in een auto rijdt – met uitzondering van de mensen die gisteravond op de A1 stonden of die in het bezit zijn van een oude Nissan Micra – moet er op een of andere manier in geïnteresseerd zijn. Misschien niet zozeer in hoe het allemaal werkt, maar wel in wat het kost om erin te rijden, hoe hard hij kan, waar de dichtstbijzijnde dealer is, hoe je kunt voorkomen dat hij gestolen wordt, hoe je aan een goedkope verzekering kunt komen en misschien wel het belangrijkste: of je er meiden mee kunt versieren.

We willen in *Top Gear Magazine* aandacht besteden aan al deze facetten (hoewel we weinig voor je kunnen betekenen als je zeventien bent en Sharon Stone wilt versieren).

We willen de man in het regenjack en grijze schoenen bedienen die gruwelt van de prijs van een bumperbeschermer voor zijn Maxi en de veteraan met zijn medailles en indrukwekkende snor die nog steeds in zijn ooit nieuw aangeschafte Alvis rijdt.

Ook de mannen in overall die chassissnummers kunnen opdreunen zoals ik oude *Monty Python*-sketches, zullen we niet vergeten. Er zal wat te lezen zijn voor de circuitbezoeker, voor de puisterige puber die kwijlt op foto's van een Lamborghini, voor de bezorgde vader die voor zijn dochter van achttien een gebruikte Metro wil kopen en de verwende rijkeluihzoon die

maar niet kan beslissen of zijn volgende auto een Integrale of een Cosworth gaat worden. Even voor de goede orde, natuurlijk moet dat een Cosworth zijn.

We willen ons best doen om grappig te zijn, wat vooral lastig gaat worden voor Quentin en we willen proberen serieus te zijn, iets wat vooral voor mij een opgave zal zijn.

Daarom zal deze maandelijkse column niet al te veel over auto's gaan, maar voornamelijk over de gevaren van het socialisme, over roken en waarom dat goed voor je is, over cricket en waarom dat stomvervelend is. Als je dacht dat ik op de buis eigenwijs was, nou, maak dan je borst maar nat.

Natuurlijk gaat het af en toe over de machines waarmee ik al door jullie huiskamer scheurde, maar dan houd ik het kort, zakelijk en gespeend van technische praat en wel om twee redenen: ten eerste heb ik de ballen verstand van motoren en ten tweede jullie ook niet.

Wil je alvast een voorproefje? Vanmorgen reed ik in een Citroën ZX Rally Raid van 330 pk over een speciaal off-roadparcours. Het was net alsof ik in een droogtrommel op de rug van een steigerend wild paard zat en de vijfpunts gordel mijn ballen afknelde. Na een kilometer of drie begon ik vraagtekens te zetten bij de mensen die met zo'n auto vol gas door de Sahara scheuren. Volgens mij zijn dit waarschijnlijk ook de enigen die gek genoeg zijn om dit stukje te lezen. Mijn advies aan alle anderen is: lees Quentins columns maar. Hij is niet alleen een stuk knapper dan ik, maar hij gebruikt ook woorden als 'hekelen' en 'braakmiddel' en dat geeft aan dat hij, vergeleken met mij, beduidend intelligenter moet zijn.

Oktober 1993

Norfolk

In een vorig leven heb ik een aantal jaren door heel Engeland Paddington-teddyberen verkocht aan speelgoed- en cadeauwinkels. De baan als vertegenwoordiger paste mij niet, laat staan het bijbehorende pak, maar ik heb er wel een grondige kennis van het Engelse hoofd- en secundaire wegennet aan overgehouden.

Ik weet hoe ik moet rijden van Cropredy naar Burghwallis en van Londen Apprentice naar Marchington Woodlands. Ik weet waar je kunt parkeren in Basingstoke en dat het in Oxford onmogelijk is. Het is alleen raar dat ik me totaal niets kan herinneren van Norfolk. Ik moet er wel geweest zijn, omdat ik me alle winkels in elke plaats die ik in dit vlakke en kleurloze graafschap heb bezocht, nog voor de geest kan halen. En toch kan ik me geen enkele plaatsnaam herinneren.

Op een goede dag was ik op weg naar een bruiloft in een stadje in Norfolk. Het ligt niet in de buurt van iets wat je bekend in de oren zal klinken, ook zijn er in de verre omtrek geen snelwegen te vinden en als je zonder benzine komt te staan is bidden het enige wat rest.

Mijn Cosworth reed al een kilometer of vijftig op benzinedamp, totdat ik iets tegenkwam wat veertig jaar geleden voor een garage had kunnen doorgaan. De bediende sprak over ongelode benzine als 'nieuwlichterij' en toen ik hem mijn creditcard overhandigde, keek hij me aan alsof ik hem een stuk mirre in zijn hand duwde.

Hij liep evengoed zijn loods in, maar borg hem op in de kassa, er zo voor zorgend dat de twintigste eeuw nog niet zijn intrede kon doen in Norfolk.

Dit hoeft je niet te verbazen, want het is vrijwel onmogelijk om er te komen. Vanuit Londen moet je door plaatsjes als Hornsey en Tottenham voordat je de M11 bereikt, die je eerst op de juiste koers zet, maar dan, en misschien wel met opzet, in de richting van Cambridge afbuigt. Komend vanuit elke andere richting heb je een Camel Trophy Land Rover nodig.

Als je dan eindelijk bent aangekomen en in de lobby van het hotel zit te wachten totdat de plaatselijke bevolking ophoudt om glazenwasser, gynaecoloog of dorpsomroeper te zijn, maar even de rol van receptionist wenst te spelen, dan pak je een uitgave van *Norfolk Life*, 's werelds kleinste tijdschrift.

Toen we 's avonds in de bar vertelden dat we naar een trouwerij in Thordon waren geweest, viel iedereen stil. Een dartpijl raakte het plafond en de barkeeper liet een glas uit zijn handen vallen. 'Niemand,' zei hij, 'niemand is in Thordon geweest sinds het veertig jaar geleden is afgebrand.' Daarna

liep hij weg, al murmelend over de ‘weduwvrouw’.

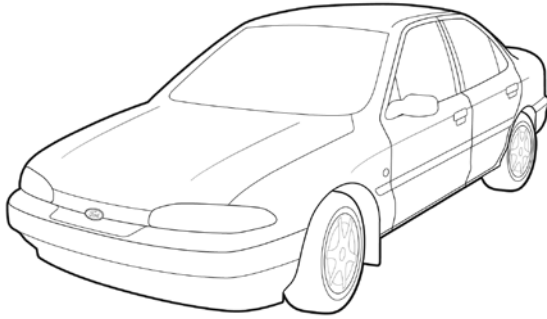
Door Norfolk reizen kan ook leuk zijn. Ik ben eraan gewend dat mensen me nawijzen als ik voorbijkom. De meesten roepen: ‘Kijk, een Cosworth,’ maar in Norfolk roepen ze: ‘Hé, kijk, een auto!’

Overal wil men weten hoe hard hij gaat, maar in Norfolk vragen ze of hij goed kan ploegen. Vooral de spoiler krijgt veel aandacht, omdat ze waarschijnlijk denken dat het een of andere sproei-installatie is. Ik ben ervan overtuigd dat ook hekserij hier een rol speelt. De regering zou moeten ophouden om de Broads als een toeristische attractie te promoten en de bezoekers moeten waarschuwen voor overstekende heksen.

Men geeft miljoenen uit om ons te vertellen dat roken ongezond is, maar er wordt geen cent besteed om het publiek te vertellen niet naar Norfolk te gaan, behalve als je van orgies houdt en het ritueel slachten van kuddes vee.

De volgende keer dat vrienden van ons in Norfolk willen trouwen stuur ik wel een telegram. Het enige probleem is dat het waarschijnlijk niet zal aankomen, omdat ze nog nooit van de telefoon hebben gehoord. Of van papier. Of inkt.

December 1993



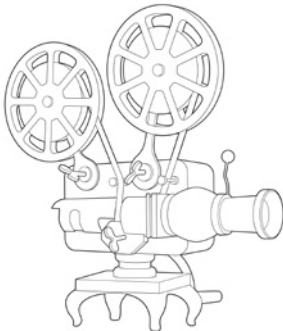
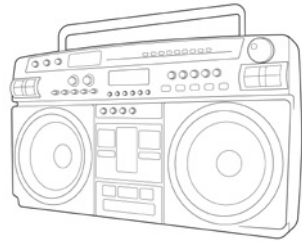
AUTO VAN HET JAAR: FORD MONDEO

1994

TOP 5 SINGLES:

TITEL - ARTIEST

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



TOP 5 FILMS:

1. Forrest Gump
2. The Lion King
3. True Lies
4. The Santa Clause
5. The Flintstones

Kinderen

Daar stond ik dus, in een foyer in Pebble Mill, toen mijn vrouw belde dat ze zwanger was. In eerste instantie was ik blij, omdat het betekende dat al mijn onderdelen het goed deden, maar daarna werd ik overvallen door het ene probleem na het andere. De lijst was zo groot dat ik na zes glazen hete zoete thee en wat Marlboro's wenste dat mijn onderdelen al bij de geboorte chirurgisch waren verwijderd, precies zoals bij randdebielen zou moeten gebeuren. Het punt is nog niet zozeer dat ik tot 2110 moet wachten om weer eens een goede nacht te kunnen maken, of dat elke cent die ik verdien wordt opgeschrokt door de viezeriken en baarddraggers die leiding geven aan een school die we zullen uitkiezen. (Wat alleen het geval is als we nog geld overhouden na de onvermijdelijke en gigantische investeringen in Pampers, Fisher-Price en een mokkende zestienjarige Zweedse au pair, die gezamenlijk onze bankrekening volledig leeg zullen trekken.)

We hebben nu al ruzie over de naam. Mij spreekt, als het een meisje is, de naam Boadicea wel aan en anders Repelsteeltje, maar dat heeft geen schijn van kans, net als het idee dat er constant een zestienjarige blonde schoonheid samen met mij in huis zit opgesloten.

Ik blijf maar benadrukken dat ik, als ik de hele nacht in touw ben geweest met kots en poep van de muur verwijderen, veel te moe zal zijn voor enigerlei vorm van horizontaal joggen met het personeel. Ondanks mijn tegenwerpingen is mij, en ik moet zeggen meer dan duidelijk, te verstaan gegeven dat een eventueel kindermisje een draak is of dat er helemaal geen nanny over de vloer komt.

Toch zijn de ruzies niet het ergste van het krijgen van kinderen. Ook vinden we het niet erg dat we niet meer op stel en sprong een paar dagen naar Californië kunnen afreizen. Natuurlijk kunnen we de baby meenemen, maar ik vind echt dat jonge kinderen op een lange vlucht verboden zouden moeten worden.

Vliegtuigmaatschappijen verbieden roken omdat het storend is voor andere passagiers, maar baby's mogen de hele vlucht van Cornwall tot Nova Scotia de longen uit hun lijf brullen. Baby's zouden in geluiddichte kisten moeten worden vervoerd, veilig in het ruim gestouwd, en als ik mijn kind niet in een kist wil stoppen, dan moet ik niet gaan vliegen. Daarom doen wij dat ook niet.

Tijdens dinertjes heb je niets meer aan ons. Net als ieder ander stel dat ooit een kind op de wereld heeft gezet, kunnen we nergens anders meer

over praten, we worden dus saai en vervelend. Wie weet ga ik zelfs in corduroy lopen.

Natuurlijk zal ik naar de kerk moeten gaan en de duivel afzweren. Toch zijn dit allemaal zaken waarmee te leven valt. Maar slechts het noemen van het 'V'-woord drijft mevrouw Clarkson al in de armen van de gin en gaat ze tekenen vertonen van dwangmatig shoppen.

Wat we het moeilijkst vinden is de gedachte aan een Volvo. Onze tweede auto, de Cosworth, heeft maar twee deuren en komt daardoor niet als kindervan in aanmerking, ondanks de grote spoiler op de achterklep. Daarnaast wordt hij voortdurend opengebroken, dus die zal weg moeten.

Mijn Jaguar heeft genoeg deuren en binnenruimte om als een soort speelkamer op wielen dienst te doen, maar het zal zijn wat ploerterige imago ruïneren als er kinderzitjes in worden gemonteerd, dus we moeten wat anders hebben.

Als we dan toch saai en vervelend worden en ik corduroy ga dragen, we geen geld meer hebben en in Zuidwest-Londen blijven wonen en ons daarnaast aan van alles en nog wat conformeren, dan moet het maar een Volvo worden, met een KIND AAN BOORD-sticker en misschien zelfs wel een of ander dier op de hoedenplank.

Ik moet er nu vandoor. Ik vang het onmiskenbare geluid op van kokend water, dat in een al bloedheet bad wordt gegoten.

Maart 1994

Autojournalistiek

Ik heb de laatste tijd zoveel brieven gekregen van jongetjes, dat ik erover denk om de naam van mijn huis te veranderen in Neverland. Het lijkt erop dat iedereen jonger dan veertien jaar delen van zijn lijf zou afhakken om mijn baan te kunnen krijgen. Even twee opmerkingen. Ten eerste heb ik hem nog steeds en hoewel ik, ten tweede, veel tijd doorbreng met het rijden in Ferrari's en Aston Martins, kost het me meer tijd om mensen uit te leggen hoe ook zij dat voor elkaar kunnen krijgen. Dat zit namelijk zo.

Om te beginnen moet de basis goed zijn. Het maakt niet uit of je negen onwettige kinderen hebt of dat je het met je zuster doet, je moet een zin op papier kunnen zetten. Treurig genoeg zijn de meeste mensen die ons schrijven hiertoe niet in staat. Zonder te willen worden uitgemaakt voor racist, is een beetje gevoel voor het lokale dialect nooit weg. Ik weet dat je tegenwoordig geacht wordt om allerlei exotische talen te leren, maar de meeste Britse autobladen, met uitzondering van *Max Power*, zijn geschreven in het Engels. Laten we zeggen dat een diploma van een middelbare school wel een minimale voorwaarde is.

Als je je ten langen leste hebt losgeweekt van je schooltijd, dan is het beste wat je kunt doen een baan aannemen bij de lokale krant. In de, laten we zeggen, drie jaar die je doorbrengt bij het plaatselijke sufferdje leer je van alles over bruidsmode, ponyclubs, pompoenwedstrijden en, als allerbelangrijkste, de kunst om een verhaal te vertellen.

Als afgestudeerd journalist kun je dan een baan zoeken bij een landelijk dagblad. Het probleem is alleen dat voor stukjes over auto's vrijwel zonder uitzondering gebruik wordt gemaakt van freelancers, die al eeuwen in deze business zitten. Als je dus over auto's wilt schrijven, maak je de grootste kans bij een van de 130 autobladen. Schrijf een korte, duidelijke en onderdanige brief. Laat je niet uit het veld slaan.

Schrijf verhalen over je eigen auto en stuur ze op. Als ze goed zijn, zullen we ze plaatsen. Misschien vragen we je wel om er nog één op te sturen of krijg je een proeftijd. Maar wees gewaarschuwd, wij zijn de grootste en onze redactie bestaat slechts uit vijf fulltimers, inclusief de hoofdredacteur. Er zijn meer astronauten dan autojournalisten.

Ik zal je een geheimpje verklappen. Tijdens onze lunch in de kroeg praten we nooit over auto's. Het interesseert ons totaal niet in wat voor auto we 's avonds naar huis rijden. We vinden auto's leuk, maar we zijn er niet door geobsedeerd. Ben jij dat wel probeer het dan eens bij *Autocar*.

Zij die, net als slagroom, omhoog komen drijven in dit vakgebied zijn

woordkunstenaars, mannen die net zo goed kunnen schrijven over een Lamborghini als over een bijeenkomst van de kerkenraad. Onze redacteur die de lange verhalen schrijft, is bijvoorbeeld vier keer gezakt voor zijn rijexamen en heeft jaren in een Datsun Sunny gereden. Toen hij begon wist hij minder van auto's dan Barbara Cartland van zandstralen. Het maakt niet uit of je het verschil weet tussen een Lancia en een Corolla, of je een MG in zeven seconden volledig uit elkaar kunt halen, of dat je elke keer dat je een Ferrari van 0 tot 100 hebt gebracht uit het hoofd kunt opzeggen. Als je niet kunt schrijven, kom je gewoonweg niet binnen.

Of je moet een meisje zijn met de moraal van een konijn en in staat om ons elke week een cheque te sturen waar Wehkamp van zou blozen. In dat geval kun je maandag beginnen.

April 1994

Michael Schumacher

Michael Schumacher is een Duitser. Dat wil zeggen dat hij vet, lawaaierig en vulgair zou moeten zijn en in het bezit van volkomen belachelijke kleren die naadloos passen bij zijn volkomen belachelijke gezichtsbehaving.

Maar zijn bovenlijf heeft de vorm van een driehoekje smeerkaas en zijn gezicht is geschoond van kunstzinnig getrimde beharing. Tijdens een persconferentie na de race is hij, wanneer hij heeft gewonnen, intelligent en bescheiden en bij verlies feliciteert hij direct zijn tegenstanders.

Toen ik hem dus deze maand ontmoette op Silverstone was ik nogal teleurgesteld om te merken dat hij nors, ongedurig en bijna even spraakzaam was als dat Indiaanse kereltje in *One Flew Over the Cuckoo's Nest*. Ik voer leukere gesprekken met mijn kamerplanten en die zijn dood.

Ik vertelde hem dat mijn vrouw hoopte dat hij wereldkampioen zou worden en hij keek me aan met een blik alsof ik zojuist per ongeluk had gezegd: 'Jij bent de walgelijkste persoon waar ik ooit mee in contact ben gekomen.'

Ik probeerde het later opnieuw door hem te vragen wat hij vond van de Mustang. Zijn reactie inschattend moet dat in het Duits ongeveer geklonken hebben als: 'Ik weet dat je van kleine jongetjes houdt en als je mij geen geld geeft, vertel ik dat aan je teammanager.'

Ik vroeg hem of hij ooit in een Mustang gereden had, waarbij ik opnieuw een dodelijke blik verwachtte vanuit de bestuurdersstoel. 'Ja,' antwoordde hij. 'Waar?' vroeg ik, me even niet realiserend dat 'Waar' in het Duits betekent: 'Ik hoop dat je in een oogstmachine valt, jij vuile madenkop.'

Ik staakte mijn pogingen om tot een gesprek te komen en trok me terug om te kijken hoe de snelste man in de Formule 1 omging met de langzaamste sportwagen ter wereld. Tijdens de eerste ronde reden er nog andere auto's in de baan, dus deden we het rustig aan. Tijdens het tweede rondje, in plaats van mij de rit van mijn leven te geven, besloot de heer Schumacher om de verschillende zithoudingen te demonstreren. Tijdens het derde rondje reden we achter de camerawagen van *Top Gear*, dus vroeg ik hem of hij de wagen fors kon laten driften in de bochten. Dat gebeurde ook, maar jammer genoeg raakten we elke keer in een spin. Ik vroeg me af in hoeverre deze pirouettes voorkomen hadden kunnen worden als de heer Schumacher met beide handen aan het stuur had gezeten. Maar wie ben ik om vraagtekens te zetten bij de capaciteiten van de grootste coureur die Duitsland ooit heeft voortgebracht.

Het koetswerk van de nieuwe Mustang is niet bijzonder mooi of bruut,

maar wel groot en opvallend. Iedereen kijkt op en weet al wat het is, hoewel dit de eerste in Engeland was. Om erin te rijden is het een Amerikaan die vrij goed aanvoelt, net als een met een grimas gegeven stevige handdruk vergezeld van de opmerking 'Alles kits?' Het is een grote, open en eerlijke auto, die ondanks de airconditioning, cruisecontrol, elektrisch verstelbare stoelen, ramen en dak, naast de 5,0-liter V8-motor, in de Verenigde Staten slechts 22.000 dollar kost.

Hij is niet erg snel. Vraag of hij harder dan 200 wil en hij kijkt je vol ongeloof aan. Hij gaat met hetzelfde dedain om met bochten als ik met vegetariërs.

Hij stelt alles in het werk om rechtdoor te gaan, maar je hebt nooit het gevoel dat hij onverwacht probeert van zijn koers af te wijken, dus dat is geen probleem. Dit is een auto waar je op kunt vertrouwen.

Ook het geluid is goed, of je moet boven de 3.500 toeren komen, want dan lijkt het net of hij gewurgd wordt. Maar ja, ook Sylvester Stallone zal je niet op een hoge c betrappen. Nee, de Mustang is een dommekracht en langzaam, maar goed gezelschap om 's nachts in de stad naast je te hebben, omdat hij er gemeen en dreigend uitziet. Het is de auto-uitvoering van Carlsberg Special, wat waarschijnlijk precies de reden was dat hij de heer Schumacher niet kon bekoren. Hij wordt tenslotte gesponsord door Mild Seven, het meest trieste sigarettenmerk dat ik ken. Zij hebben net zoveel gemeen met een stoere Mustang als vissen.

Behalve dat hij iets mompelde over dat de Mustang goed op de weg lag en niet slecht was voor een Amerikaan, vertelde hij me helemaal niets over hoe het was om er zelf in te rijden. Ik besloot dat dus zelf maar te ervaren en viel als een blok voor deze auto.

September 1994

IJsland

Groeten uit IJsland, het land van vuur en ijs. Het is elf uur 's avonds en buiten brandt de zon op de daken van 's werelds noordelijkste hoofdstad.

Ik drink een glas Schotse whisky dat me twaalf pond heeft gekost en heb zojuist mijn huwelijkse voorwaarden herlezen om te zien of er een ont-snappingsclausule in staat, want de vrouwen hier zijn ongelofelijk. Vorige week stond er in *The Times* dat ze mooi genoeg zijn om ieder supermodel een minderwaardigheidscomplex te bezorgen, maar dat is wel erg voorzichtig uitgedrukt. Als Elle Macpherson hier zou opduiken, dan zou men hier zijn afschuw niet onder stoelen of banken steken.

Ik heb gisterenavond Miss World geïnterviewd en snakke de hele tijd naar adem. Na vijf minuten hadden mijn knieën de consistentie van gelatine en dan is zij, na Björk, het op een na lelijkste meisje hier.

Mijn producer was hier nog geen vijf minuten toen een IJslands meisje, voor de ogen van haar moeder, hem vroeg of hij het al eens met een IJslandse had gedaan. Ze begon hem daarna uit te leggen dat dat absoluut een goed idee was. Misschien wilde hij haar moeder eens proberen?

Geluidsmensen die bij de televisie werken zijn normaal wat verlegen en introvert en onze Murray is in dat opzicht geen uitzondering, maar toen hij om vier uur 's nachts door de straten van Reykjavik liep met zijn Dougal, was hij Mel Gibson in een shirt vol diamanten, een Tom Cruise in Rohans. Jonge vrouwen wilden een kind van hem.

Het landschap is rustig en adembenemend, een geologische speling van de natuur van het begin tot het einde en de wegen zijn zelfs nog spectaculairder dan de vrouwen. Weg nr. 1 is een 1.500 kilometer lang koord van asfalt rondom het hele eiland, een geteisterd en pezig pad over lava, langs vulkanen en door uitgestrekte velden vol as. Je mag er niet harder dan 90, maar op de meeste stukken is dat hard zat. En voor het geval je het je afvraagt, nee, er is geen weg nr. 2.

Van alle steden die ik heb bezocht, is Reykjavik verreweg de levendigste. In de zomer gaat de volledige bevolking, ongeveer 120.000 mensen, elke vrijdag- en zaterdagavond uit om te feesten. Ze zijn op straat, in clubs en bij anderen thuis en ze gaan door totdat er op maandagmorgen weer moet worden gewerkt. Je kunt hier verschrikkelijk dronken worden.

Het punt is echter, niemand drinkt en rijdt. Dat is natuurlijk bij wet verboden en de boetes zijn erg hoog, maar dat is niet de reden. Omdat de kans erg groot is dat degene die je aanrijdt een bekende is, kruipt niemand in IJsland dronken achter het stuur. En als jij de persoon niet kent, dan is

de kans erg groot dat jij weer iemand kent die deze persoon wel kent.

Een uitstekende manier om er alles aan te doen om te voorkomen dat je iemand om het leven brengt, is omdat je je daarna verplicht voelt om naar zijn begrafenis te gaan.

Jammer genoeg werkt dat bij ons niet zo. Wij wonen allemaal in slaapsteden en de enige keer dat wij onze burens zien is wanneer hun gordijnen niet goed dicht zijn. Iedereen die het waagt om een restaurant of een café te openen in een slaapstad kan er zeker van zijn dat wanneer hij het weer verkoopt, een jaar of tien later, het er nog steeds als nieuw uitziet, omdat mensen daar het gevoel hebben dat alleen in de drukte van de grote stad uitgaan leuk is.

En dat is dus precies ons probleem. We kunnen het ons niet veroorloven een taxi te nemen, de bussen zitten afgeladen vol met arbeiders en Jimmy Knapp heeft afgemaakt waarmee Lord Beeching bij de spoorwegen was begonnen.

De auto is ons enige realistische transportmiddel, met name voor alleenstaande jonge vrouwen die bang zijn voor wat er kan gebeuren in een donker bushokje om drie uur 's nachts. Het laatst bekende seksueel getinte misdrijf in IJsland vond overigens plaats in 1962.

Maar je kunt niet met de auto, omdat je geen plezier hebt als je niet kunt drinken. Mensen blijven dus of thuis met hun lamsbout en hun televisiegids, of ze stappen in hun auto en rijden beschonken rond. Geen van beide opties maakt van Engeland een prachtige plek om te leven.

Maar er is een oplossing voor dit probleem. Als elke donderdagavond de Triviant-quiz in de plaatselijke kroeg het beste is wat jouw dorp te bieden heeft en iedere vrouw daar eruitziet als een tractor, denk dan niet dat je nodig moet verhuizen naar een treurige, nietszeggende slaapstad, omdat je dan maar tien kilometer verwijderd bent van een of ander godvergeten stadscentrum. Er bestaat een alternatief. Het enige wat je moet doen is een voorliefde voor het eten van walvis ontwikkelen en naar IJsland verhuizen. En mocht je daar onze geluidsmen tegenkomen, zeg hem dan dat het tijd is om naar huis te gaan.

Bob Seger

Gisterenavond deelde ik, in een van de vijf grootste steden ter wereld, een krokodil met Bob Seger. Sinds de lange, hete zomer van 1976 – waarin ik kriskras door Staffordshire scheurend een desperate poging deed om die vreselijke tienerjaren achter me te laten – kus ik de grond waarover oude Bob heeft gelopen.

Ik weet dat het wel erg Trainspotterig is om helden te hebben, maar we hebben het hier over een man wiens teksten pure poëzie zijn en wiens melodieën de toets der vergelijking met alles van Elgar of Chopin kunnen doorstaan en wiens liveoptredens kort gezegd de beste ter wereld zijn.

Na een optreden in het Hammersmith Odeon in Londen in 1977, schreef de zaaleigenaar naar *Melody Maker* met de mededeling dat hij daar nog nooit een beter concert had meegemaakt. Ik was er ook bij en het was zelfs nog veel beter.

En nu, achttien jaar later, in een restaurant in het centrum van Detroit, deelde ik een stuk platgeslagen krokodil met mijn held. Mijn tong was niet alleen kurkdroog, nee, hij zag er zelfs uit als een kurkentrekker. Ik wilde over muziek praten, maar Bob is een babbelkous met de lach van een betonmixer en hij wilde het over auto's hebben. Hij is geboren in Detroit en afgezien van een klein uitstapje naar LA, dat hij haatte, heeft hij hier zijn hele leven gewoond.

Hij beweerde, vol overtuiging, dat als je uit Detroit kwam, je wel deels man en deels een V8 móést zijn. Werk was er alleen in de autofabrieken en al je burens werkten daar en de enige manier om aan de lopende band te ontsnappen was de muziek. Het is geen toeval dat Motown ook in Detroit begon.

De bussen rijden er leeg rond, net als die kansloze monorail. Het treinstation is vervallen. In Detroit rijdt iedereen auto, ieders ziel heeft de vorm van een auto aangenomen. Ook Bob Seger vormt daarop geen uitzondering.

Dat idee wordt gestaafd door de GMC Typhoon, waarin de grote man is komen aanrijden. Hij heeft een aantal Suzuki-motorfietsen waarop hij door de Verenigde Staten trekt, inspiratie opdoend voor songs als *Roll Me Away*, maar voor familie-uitstapjes naar een hypermarkt gebruikt hij de 285 pk, vierwielaangedreven truck – misschien herinner je je nog dat we de zusteruitvoering, de Syclone-pick-up, vorig jaar in *Top Gear* gebruikten in een dragrace.

Bobs vriend, Dennis Quaid, heeft er blijkbaar ook een en dat bracht me

er bijna toe te vragen wat voor iemand Meg Ryan is, want die twee zijn getrouwd, maar Bob had het alweer over iets anders, want tussen de happen reptiel door sprak hij over hoe het vroeger was in Detroit, hoe hij met opgevoerde sportwagens races hield tussen twee verkeerslichten, hoe een uitlaat aan de zijkant van de wagen een extra 15 pk opleverde en dat er mannen op de uitkijk stonden voor de politie.

Het was geweldig. De man die ik de afgelopen twintig jaar het liefst wilde ontmoeten is een autogek, maar het beste moest nog komen. Nadat we klaar waren met eten, ging hij achteruit zitten en pakte een pakje Marlboro uit zijn zak. Hij rookte ook nog! Net als, zoals hij vertelde, Whitney Houston. Zo rond dit tijdstip was ik iemand geworden die je eenvoudig kon verwarren met een jongetje van vier. Misschien dat ik al een klein beetje in mijn broek had geplast, maar de volle laag werd bewaard voor later op de avond.

Ik vroeg behoedzaam of er nog steeds van die straatraces werden gehouden. 'Ja, zeker,' antwoordde hij. 'De meeste vrijdag- of zaterdagavonden valt er op Woodward wel wat te beleven.' Dit was, en ik ben blij dat ik dat kan zeggen, niet een of ander onzinverhaal van iemand die graag indruk op je wil maken. Ze worden inderdaad nog steeds gehouden.

Grote bedragen gaan van hand tot hand als er honderd of meer man komt opdraven in Chargers en Road Runners en god mag weten wat nog meer. En dan van middernacht tot aan het ochtendgloren stellen ze zich op voor de verkeerslichten, wachten tot het groen wordt en hup, weg zijn ze. We keken ernaar en gelukkig voor jou konden we het filmen voor een nieuwe serie met de naam *Motorworld*.

We leerden ook dat in vervlogen tijden de drie grote Amerikaanse autofabrikanten hier met hun nieuwe, veelbelovende modellen naartoe kwamen om te zien hoe snel ze waren. En dat tegenwoordig zelfs ontwerpers soms stiekem een nieuw ontwikkelde motor uit de fabriek meesmokkelen en naar Woodward slepen om te zien of het betreffende ontwerp wat in de melk te brokkelen heeft.

En dit alles tegen de achtergrond van Martha Reeves, Marvin Gaye, Smokey Robinson, Don Henley, Ted Nugent en Bob Seger, en nog duizend andere sterren die geboren en getogen zijn in de Motor City. Wij hebben Longbridge en Take That. Oeps, ik krijg opeens braakneigingen.