

Achter de schermen bij **TOP GEAR**

HET VERHAAL VAN EEN INSIDER



Richard Porter

Over het boek

Richard Porter was 13 jaar lang scenarioschrijver voor *Top Gear*. Hij schreef in totaal 22 series en 175 afleveringen, van de eerste haperende pilot in 2002 tot de laatste aflevering door Jeremy Clarkson, Richard Hammond en James May in 2015.

In die tijd vernielden ze heel wat auto's, creëerden ze diplomatieke incidenten, staken ze caravans in brand, doodden ze bijna een van de presentatoren en lukte het ze ook nog om *Top Gear* van een simpel BBC-autoprogramma om te vormen tot een Emmy Award-winnend, recordbrekend, internationaal fenomeen.

Achter de schermen bij Top Gear geeft een uniek inzicht in een van 's werelds succesvolste tv-programma's, met verhalen over onder meer apen achter het stuur, gebroken botten, vliegende auto's, boze rednecks en de geheime bijnaam van Jeremy Clarkson. Richard Porter geeft een uniek inzicht in hoe het programma werd gemaakt, onthult op komische wijze de scènes die we niet te zien kregen en legt uit hoe het was om te werken voor een tv-programma dat per ongeluk een wereldwijd succes werd.

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

Richard Porter

***Achter
de schermen
bij Top Gear***



Oorspronkelijke titel

And On That Bombshell

© 2015 Richard Porter

First published bij the Orion Publishing Group, London.

Vertaling

Fanneke Cnossen

Omslagbeeld

Foto's Hammond, Clarkson © AFP/Stringer/Getty Images

James May © Claire Greenway/Contributory/Getty Images

Omslagontwerp

www.blacksheep-uk.com

Bewerking Nederlands omslag

Pinta Grafische Producties

Fotoverantwoording

The author and publisher are grateful to the following for permission to reproduce photographs:

Katern een: 1, 5 © Justine Sullivan; 2, 7, 9, 11, 13, 14, 15, 16 © Iain May;

3, 6, 8, 10 © John Lakey; 4, 12 © Richard Porter.

Katern twee: 1, 12, 14 © Justine Sullivan; 2, 5, 6, 7, 8, 9, 16 © Richard Porter;

3, 4, 10, 11, 13, 15 © Iain May.

Katern 3: 1, 2, 6, 13, 15, 16 © Richard Porter; 3 © Justin Leighton;

4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 17 © Iain May.

© 2016 A.W. Bruna Uitgevers B.V., Amsterdam

ISBN 978 94 005 0717 3

NUR 402

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 de 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).

Voor Jules en Dylan

Inleiding

Hoi. Ik ben Richard en ik was dertien jaar, 22 seizoenen en 175 afleveringen lang scripteditor van wat per ongeluk het grootste auto-programma ter wereld werd.

Toen we startten met *Top Gear* nieuwe stijl, om te beginnen met een paar rampzalige pilotafleveringen in 2002, hadden we geen idee dat onze oprechte maar vaak absurde pogingen wereldwijd zo populair zouden worden. We wilden alleen maar een autoprogramma maken dat heel anders was dan ooit eerder was vertoond. Bij BBC2 vonden ze dat ambitieus genoeg en ze zeiden dat ze al dolgelukkig waren als we drie miljoen kijkers wisten te trekken. In 2015 waren de kijkcijfers van televisie en iPlayer samen alleen in het Verenigd Koninkrijk al goed voor een slordige tien miljoen kijkers, en wereldwijd waren dat er wel driehonderdvijftig miljoen.

In de begintijd van het programma waren we al blij als we een middenklasse Mazda op het Engelse platteland mochten testen. Tegen het einde maakten we minifilms met in de hoofdrol supercars van een miljoen dollar. In het begin kozen we vrolijk iedere min of meer beroemde gast die ook maar enigszins geïnteresseerd was in auto's. In ons vijftiende seizoen hadden we Tom Cruise in het programma. Gedurende de eerste paar seizoenen konden we op locatie filmen zonder enige aandacht te trekken of een menigte op de been te brengen. Tien jaar later moesten we beveiliging inhuren om de opgewonden menigte van ons af te slaan, of we nou in Monte Carlo of Macclesfield filmden.

Tijdens de productie van het programma kon het gebeuren dat

Inleiding

we achtervolgd werden door een woedende mensenmassa, we haalden hysterische koppen in de kranten en een van onze presentatoren was bijna dood. We hadden ook ruzie, kibbelden, maakten fouten en hadden heel veel plezier.

Met dit boek probeer ik een beeld te schetsen van de krankzinnige rollercoasterrit van dat flutautoprogramma op BBC2, dat volgens het *Guinness Book of World Records* het meest bekeken ‘feitenprogramma’ is. Nogal een prestatie voor een show waar geen feiten in voorkomen.

Dit is geen uitputtende geschiedenis van *Top Gear*, want ik weet niets van cameralenzen, ik kan me niet de titel herinneren van het achtergrondnummer van die en die opnamen waar iedereen zo dol op is, en op dit moment heb ik geen idee meer waarom we nooit de Ferrari 458 Speciale in het programma besproken hebben.

Ik herinner me daarentegen nog wel wie met de bijnaam The Stig op de proppen kwam voor onze huiscoureur, en ook nog dat ik laaiende ruzie had met Jeremy en daarna achter een naanbrood in de val zat, evenals welk teamlid het geïnspireerde maar bezopen idee had bedacht om een hond te nemen. Dus als je dat soort dingen wilt weten, moet je vooral doorlezen.

Zo niet, maakt niet uit, op televisie is er vast wel ergens een herhaling van *Top Gear* te zien.

Het oude Top Gear

Als je heel jong bent en auto's je niet boeien, of als je in 1974 bent veroordeeld om 28 jaar te brommen in een Nederlandse gevangenis, weet je misschien niet dat *Top Gear* niet altijd een programma is geweest waarin drie malle kerels met elkaar kibbelden en over elkaar heen vielen.

Ooit was *Top Gear* een beschaafd, magazineachtig programma waarin de brandstofeconomie onder de loep werd genomen, op klassieke tractormotoren werd gereden en waar bijna nooit iets in de fik vloog. Toen het programma eind jaren zeventig van start ging, werd het gepresenteerd door de keurige nieuwsdoyenne Angela Rippon, die kort daarna werd versterkt door de enthousiaste Noel Edmonds, de bebaarde presentator van *Deal or no Deal*. Best handig om te weten als je ooit meedoet aan een pubquiz en de vraag 'Wie was de eerste presentator van *Top Gear*?' wordt gesteld. Laat je niet verleiden om 'Richard Hammond!' te roepen. Dat is fout. Bovendien is het onbeleefd om tijdens pubquizen te schreeuwen.

Aanvankelijk werd *Top Gear* alleen uitgezonden in Birmingham en omstreken, voordat het tot de nationale televisie werd gepromoveerd en een van de pijlers werd van de BBC2-programma's. Toen Rippon weer naar het nieuws terugkeerde, dwaalde Edmonds af om laat te gaan ontbijten en het programma nestelde zich in een kabbelend doelmatig ritme onder het betrouwbare oog van degelijke, gezaghebbende presentatoren, van wie William Woollard en Chris Goffey het bekendst zijn. Woollard was degene met de wilde haardos, die met een voet op de bumper van een auto ging staan en

Het oude Top Gear

op die manier als een wel heel geleerd postordermodel wetenswaardigheden vertelde. Goffey was degene met de baard, dol op ruige pullovers, en hij leek eerder op de betrouwbare kerel die je best zijn grasmaaier wilde uitlenen, maar o wee als je die niet weer spic en span inleverde. Er waren natuurlijk nog andere presentatoren – onder wie de adelaarachtige Frank Page en papa's oogappeltje Sue Baker. Maar Woollard en Goffey waren de boegbeelden, degenen die het stuur stevig beetpakten en zorgvuldig hun spiegels controleerden voordat ze opnieuw een lang en informatief stukje op camera gingen vastleggen.

Als kind in de jaren tachtig was ik dol op *Top Gear*. Het was gevarieerd en ongegeneerd en een beetje nerdachtig. Bovendien was er toen nog geen internet en kwam ik dingen te weten waar ik nooit eerder van had gehoord. En het ging over auto's, en ik was dol op auto's. Zelfs nu nog, als ik William Woollard op ernstige toon zijn afscheidswaarden 'rij veilig en een fijne avond' hoor zeggen, gaat er een rilling van opwindning door me heen als het knulletje van zeven in me denkt: o verdomme, nu moet ik weer een hele week op *Top Gear* wachten. Zo zat het programma in de jaren tachtig in elkaar. Serieus, praktisch en verplichte kost voor een kind dat geobsedeerd was door auto's.

In de jaren negentig kwam daar echter verandering in. Woollard en Goffey werden via de achterdeur afgeserveerd en in hun plaats kwam een hele reeks opwindende nieuwe presentatoren. Zo was daar autocoureur Tiff Needell, die duivels driftte en praatte zodat het leek alsof er een paar tanden in zijn broek zaten. En de hoffelijke autohandelaar Quentin Willson, die zich van mooie, zoetgevooisde metaforen bediende en meesmuilend lachte, waarmee hij wilde zeggen: 'Als je na afloop van het programma naar me toe komt, krijg je deze auto voor een schitterend prijsje mee.' Dan had je de kokette sirene Vicki Butler-Henderson, met hese stem en uiterst behendig achter het stuur. En er was een geestige vent met een alarmerend afrokapsel, die zo scherp en geniaal was dat hij autotelevisie voor altijd had kunnen veranderen. Hij heette Kingsley Flistwipe en is helaas vlak voor zijn eerste opnamen van *Top Gear* tijdens een

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

zeppelinongeluk omgekomen. De reden dat ze op korte termijn een vervanging zochten in de vorm van Jeremy Clarkson. Maar misschien heb ik dit laatste stukje wel gedroomd.

Hoe dan ook, *Top Gear* bleek in de jaren negentig een schot in de roos, toen het spitsier en grappiger werd, en ook scherper. Niet dat je daar iets van merkt als je nu naar een aflevering kijkt, want het ziet er allemaal heel bezadigd uit en het is bijna zeker dat iemand in een stoomlocomotiefzally zit. Maar toen waren de tijden nog rustiger, en mensen verbaasden zich nog over T-shirts die van kleur veranderden als je ging zweten. Onder leiding van Jeremy ging *Top Gear* zich steeds meer profileren. Zo kon hij bijvoorbeeld vier meter met een auto rijden en verklaren dat het sturen te zwaar ging, of dat hij helemaal niet in een auto wilde rijden omdat die simpelweg te saai was. Hij had een brutale en luidruchtige stijl, maar hij was bovenal grappig. Soms dook Clarkson in dezelfde scène op als Needell en Willson – bijvoorbeeld tijdens de presentatie van een auto of wanneer ze fratsen uithaalden met de wagen die net tot auto van het jaar was uitgeroepen, terwijl Tiff hem oprecht over de kop probeerde te jagen – en dan zeiden ze allemaal grappige dingen en trokken gekke gezichten en leken op de club waar je bij wilde horen. Het was een onbedoelde opmaat voor wat komen ging. Als je een kind was, of gewoon een beetje kinderachtig, was het fantastisch. Ik was in de jaren tachtig al dol op *Top Gear*, maar in de jaren negentig zelfs nog meer.

Dat gezegd hebbende, vind ik dat *Top Gear*-presentatoren op de acteurs lijken die James Bond of Doctor Who spelen. In je hart vergeet je nooit meer degene die in je jeugd die rol speelde, dat is een heilige band. Daarom zal ik mijn dierbare herinneringen aan Wool-lard nooit kwijtraken, terwijl die met een voet op de voorband van een Rover 800 ernstig in de camera kijkt, of aan Goffey, die in zijn kabeltrui nijdig zijn ongenoegen spuit omdat ze bij een of andere nieuwe Datsun de koplamp hadden verplaatst. Ze waren niet grappig, luchtig of mal, maar dat was ook helemaal niet de bedoeling. Ze waren degelijke televisiepresentatoren die je iets te vertellen hadden.

Het nieuwe *Top Gear* heeft ogenschijnlijk geen echte link met het

Het oude Top Gear

verleden, maar in de eenentwintigste-eeuwse versie van het programma waren Woollard en Goffey nooit ver uit onze gedachten. Het lijkt een beetje vreemd om dat te beweren, omdat wij ons nooit hebben verdiept in de werkwijze van het Transport Research Laboratory en we hebben ook nooit een nieuw soort antischaartrekhaak voor caravans onderzocht. Maar de schaduw van het oude *Top Gear* was in één bepaald opzicht altijd aanwezig. Elke keer als we gemonteerde filmbeelden van wel heel bizarre opnamen terugkeken of als we op locatie stonden te wachten tot een caravan vol gelatine zou ontploffen, dan zei een van ons – meestal Jeremy: ‘O, o, hier wordt William Woollard HEEL BOOS van,’ of: ‘O jeetje, Chris Goffey zal dit VERSCHRIKKELIJK vinden.’

En dan stelden we ons voor hoe de vroegere presentatoren thuis zouden zitten – in mijn beleving in een heel mooie kamer met eiken lambrisering en oorfauteuils – en vermoeid naar *Top Gear* zaptten, ook al hadden ze zich voorgenomen dat niet te doen, in de hoop deze keer eens iets te horen over hoeveel je in een kofferbak kwijt kunt of over een optioneel hellend/schuivend open dak. Maar het enige wat ze te zien kregen was een stelletje potsenmakers die in imkerpakken de clown uithingen of elkaars handschoenenkastjes volstoppten met taart in wat ooit HUN programma was geweest. En dan zullen ze knarsetandend met hun vuist zwaaien en dan, in een vlag van wanhoop, zullen ze de afstandsbediening op de grond smijten, daarmee de winderige labrador voor de haard de stuipen op het lijf jagend.

Ik heb geen bewijs dat zoiets ooit is gebeurd. Ik weet vrij zeker dat William Woollard en Chris Goffey, beiden heel succesvolle zakenlui in hun carrière na *Top Gear*, op hun zondagavonden wel iets beters te doen hadden. Maar als ze naar het programma keken, had ik liever dat ze het goed vonden of in elk geval met gezonde tegenzin respecteerden wat we ervan hadden gemaakt. Want in zekere zin zou *Top Gear* zonder de erfenis uit het verleden niet zijn wat het later geworden is.

Dezelfde stropdas

Misschien herinner je je Jon Bentley van het vroegere *Top Gear* nog. Hij was de welsprekende presentator met het energieke, aantekelijke enthousiasme van een fantastische oom of favoriete universiteitsprofessor. Later strooide hij vrijelijk met zijn vrolijkheid rond bij alle techniek in *The Gadget Show*, en één keer, om redenen die te ingewikkeld zijn om uit te leggen, volgde hij me naar het Londense Oxford Street om me nauwlettend te observeren toen ik een goedkope mobiele telefoon wilde kopen.

Maar de presentatie van *Top Gear* was voor Jon enkel een bijkomstigheid, want eigenlijk was hij de dagelijkse programma-editor. En daardoor vond hij dat hij ergens eind 1997, na afloop van een donderdagavondprogramma, wel mocht aankondigen dat *Top Gear* op zoek was naar onderzoekers. Iedereen die interesse had kon zich melden met zijn cv en drie ideeën voor het programma.

In die tijd werkte ik bij een filiaal van Next in Wilmslow. Ik was niet van plan de rest van mijn leven truien te blijven vouwen. Ik wilde bij *Top Gear* werken. Deze onorthodoxe manier om mensen te werven was zo opwindend dat het me de adem benam. Later bleek dat hij met zijn live-advertentie verschillende BBC-regels over het personeelsswervingsbeleid had overtreden, waardoor Bentley een tik op de vingers kreeg en de strenge opdracht kreeg om een fatsoenlijke advertentie in de krant te zetten. Destijds wist ik dat niet. Ik wist alleen hoe je truien moest vouwen.

Tenzij *Top Gear* ging uitbreiden naar een winkelketen van gemiddeld geprijsde kleding, was ik duidelijk niet gekwalificeerd voor

Dezelfde stropdas

die baan, maar ik waagde het er toch op. Ik broedde lange martelende uren tot ik drie ideeën had die naar mijn smaak goed genoeg waren om in te sturen. Een ervan was een voorstel om spiksplinternieuwe auto's te vergelijken met hun voorlopers van dertig jaar geleden, om te kijken hoe ver we er nu mee waren gekomen. Bij een ander idee liet ik Quentin auto's presenteren die in de toekomst tweedehandskoopjes zouden worden. In het laatste idee moest Jeremy zich in een heg verschuilen terwijl hij als een paparazzo plaatjes schoot van geheime nieuwe modellen vóór hun presentatie. Het was 1997. In redactioneel opzicht lag de drempel een stuk lager.

Ik deed mijn gedachten in een envelop, samen met mijn cv, dat ik erachter stopte, in de hoop dat de lezer zo onder de indruk van mijn ideeën zou zijn dat het hem niet zou opvallen dat mijn belangrijkste werkervaring bestond uit het opnieuw indelen van de sokkendisplay. Mijn andere vaardigheden had ik er niet bij vermeld: kordaat met een kledingstuk door de winkel lopen om de indruk te wekken dat ik heel druk bezig was; me verstoppen in het magazijn om te voorkomen dat ik ook echt met klanten in aanraking zou komen; en maar wat graag gaan kijken of we een andere maat in voorraad hadden maar in werkelijkheid de kans greep om naar achteren te gaan voor een korte pauze.

Vele maanden gingen voorbij. De live-advertentie was iets succesvoller dan men had verwacht. Duizenden mensen hadden erop gereageerd en zelfs toen ze degenen hadden afgewezen die weigerden om hun ideeën te delen, en ook degenen die niet tot drie konden tellen, en bovendien iedereen die niet wist wat een cv was, moesten er nog altijd heel veel aanmeldingen worden doorgenomen. In die radiostilte nam ik maar gewoon aan dat het er voor mij niet in zat en ik keerde terug naar de nieuwe inrichting van de grote schoenenkast.

Ik was dan ook stomverbaasd toen de BBC me bij mijn ouders thuis belde en me uitnodigde voor een gesprek. Als je tien bent, vraag je je misschien af waarom iemand naar een huis belt en niet naar een persoon, maar het was 1997 en ik had geen mobiele telefoon. Wat ik ook niet had was een auto, dus op de dag van mijn

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

sollicitatiegesprek stapte ik op de trein naar Birmingham, uitgedost in mijn mooiste Next-pak, een Next-overhemd dat zo glad gestreken was dat je er bijna doorheen kon kijken en een paar Next-schoenen die spiegelend waren gepoetst. En om het geheel af te maken had ik uit mijn collectie Next-stropdassen de meest toepasselijke uitgekozen. Namelijk een felgele. Daar had ik twee redenen voor. Ten eerste waren felle dassen in die tijd heel erg in. Ten tweede dacht ik dat ik daarmee zou opvallen, en mij was verteld dat dat voor een sollicitatie alleen maar goed was. Volgens diezelfde logica begon ik voor andere banen mijn cv op felgekleurd papier te versturen en één keer had ik het briljante idee om een open sollicitatie naar een advertentiebureau te sturen waarin ik, om niet meteen duidelijke reden, me voordeed als de Human League-zanger Phil Oakey met zijn asymmetrische haardracht. Volgens mij was ik toen gek geworden. Ik heb nooit antwoord gekregen. Maar voor het gesprek met *Top Gear* had ik een vaag besef dat ze me juist door de felle das zouden onthouden. Zoals: ‘God, herinner je je nog die rare kwast met die spuuglelijke das? Je weet wel, die op gesprek kwam en ons vroeg of we in het Next-adressenbestand wilden.’

De tactiek bleek zowaar een schot in de roos. Toen ik de vergaderkamer van de BBC-studio’s aan Pebble Mill in liep, stond daar de Jon Bentley van de televisie in levenden lijve. Hij droeg dezelfde das als ik.

‘O, wat heb je een mooie das,’ zei hij.

‘U hebt ook een mooie das,’ antwoordde ik.

‘Ja! Ha haaaa!’ zei hij. Dat belofde een vliegende start.

Bij het gesprek waren aanwezig: Bentley, programmaproducent John Wilcox (die niet dezelfde das droeg) en een aardige mevrouw van personeelszaken (idem dito). Haar vragen waren streng maar rechtvaardig. Een van hen vroeg me wat ik zou doen als me werd gevraagd om een Lamborghini voor het programma te regelen.

Na afloop had ik spijt dat ik had geantwoord met: ‘Lamborghini bellen.’ Dat klonk als een idiote reactie, die misschien wat sarcastisch overkwam. Pas een poos later ontdekte ik dat het inderdaad zo in zijn werk gaat. Gedurende de hele geschiedenis van *Top Gear*

Dezelfde stropdas

gold dat als je een Lamborghini wilde lenen, je Lamborghini belde. En als ze nee zeiden, dan belde je met een vereniging van Lamborghini-bezitters of iets degelijks. Zonder het te weten had ik bij toeval het juiste antwoord gegeven.

De rest van het gesprek ging wel goed. Niet zo per ongeluk succesvol als het feit dat ik dezelfde das droeg als de senior in de kamer, maar alles bij elkaar genomen kon het er best mee door. Opgetogen door dit succes, voornamelijk vanwege de das, sprak ik na afloop af met een vriend in Birmingham om wat te gaan drinken, en het bleef niet bij één. Daarna vergaten we te eten maar bedachten dat nog een borrel misschien wel een schitterend idee was. Ik noem dit alleen om te kunnen uitleggen wat er daarna gebeurde, namelijk dat toen ik op de trein terug naar het noordwesten was gestapt, ik me een beetje misselijk begon te voelen en ik uiteindelijk naar een van de wagondeuren holde, het raam omlaag rukte en met veel geweld en lawaai moest kotsen. Normaal gesproken niets aan de hand, behalve dat we op dat moment station Stafford binnenreden.

Ik kan hier enkel mijn verontschuldiging aanbieden als u een van de mensen was die op dat perron stond en misschien dacht: o, kijk daar die knappe jongeman eens, in zijn nette pak met vrolijke das, misschien komt hij wel terug van een of andere heel gewichtige zaak in Birmingham of Londen en... O MIJN GOD, HIJ SCHIET MET EEN MACHINEGEWEER KOTS DOOR HET STATION!

Enige tijd later werd ik als junior onderzoeker aangenomen bij *Top Gear*. Ik verdiende niet echt veel, ik moest ervoor naar Birmingham verhuizen en ik zou mijn aantrekkelijke personeelskorting bij Next kwijtraken, maar dat alles deed er niet toe. Ik ging bij mijn favoriete televisieprogramma werken. Ik heb er Jon Bentley nooit naar gevraagd, maar ik weet eigenlijk wel zeker dat het de schuld van de das was.

Een uitzonderlijk groot gezicht

In 1998 was BBC Pebble Mill een heerlijke plek om te werken. Niet het gebouw zelf, dat was een saaie monoliet uit de jaren zestig, met aan de voorkant een kleine, schemerige receptieruimte en achterin een licht, ongebruikt atrium waar de liften waren. Je kreeg de grappige indruk dat het gebouw achterstevoren was gebouwd. Maar het was een onuitputtelijke bron van kennis en het zat vol aardige mensen die bereid waren om die te delen, wat handig was voor iemand die tot voor kort in een winkel had gewerkt en van toeten noch blazen wist.

Beter nog, onder de lichtelijk gestoorde leiding van Jon Bentley leek *Top Gear* iemand zonder ervaring maar al te graag de kans te geven een gooi te doen naar iets wat hij leuk vond. Niet zoiets ingewikkelds als met een camera werken of een machinegeweer bedienen, dat mag duidelijk zijn, maar ze vonden het prima als je al doende leerde. Ik was nog maar een paar weken in dienst of ik mocht een script proberen te schrijven (een beetje krakkemikkig, maar het kon ermee door), kort daarna gevolgd door een poging om te presenteren (mijn armen leken bizar lang, alsof ze een terminale ziekte hadden, over het geheel genomen hopeloos) en later mocht ik een poging doen om te regisseren (vergat cruciale shots te nemen, vond monteren nogal saai, over het geheel genomen hopeloos). Er was sprake van een beetje ‘acteren’, als je accepteerde dat ‘acteren’ hetzelfde was als voor de camera de clown uithangen en doen alsof je een autodealer of klant was of een beetje achtergrondinteresse had. Nadat we een poosje zo waren door-

Een uitzonderlijk groot gezicht

gegaan, deelde de programmaproductent ons mee dat als we niet ophielden met ons om de andere verdomde week zo idioot aan te stellen, hij ons bij de vakbond zou aangeven.

Die alles-is-mogelijkhouding kwam tot uiting in mijn allereerste televisiebijdrage, namelijk voor een aflevering van het spin-offprogramma *The Car's the Star*, over de Lada. Nadat ik onverwacht iets had opgeschreven en daarna nog onverwachter optrad als een zwerver die in de East Midlands op wat puin lag op een verlaten fabrieksterrein dat moest doorgaan voor moedertje Rusland, stond ik aan het eind van het programma vermeld als 'scriptschrijver en zwerver'. Ik ben nooit meer zo trots geweest op een programma-aftiteling.

Ik hield van de relaxte, probeer-maar-uitsfeer van het BBC-kantoor in Birmingham. Ik hield ook van de sprankeling en opwinding dat je wist dat er in het gebouw echte televisie werd gemaakt, en dat er in die echte televisieprogramma's heuse beroemdheden optraden. In de kantine stond ik achter jeugdjournaalgoeroe John Craven. Ik hoorde de vroegere presentatrice van *Blue Peter*, Sarah Greene, aan een collega vertellen dat het 'zeikte van de regen'. Geamuseerd keek ik toe hoe de hyperactieve *Ready Steady Cook*-kok Ainsley Harriott zomaar zijn hoofd om onze kantoordeur stak, 'WAAAAH!' uitriep alsof hij kookgek was geworden en weer verdween. Het was schitterend.

En dan waren er de *Top Gear*-presentatoren zelf nog. Quentin kwam binnenvallen en vertelde je dan met een veelbetekenende grijns een verhaal hoe je in ruil voor een liedje een oude Maserati kon kopen. Er waren dagen dat Tiff opdook, rondbanjerde en als een intelligent oversturend Teigetje talloze vragen stelde. Motorrijder Steve Berry kwam binnen en sprak de namen van motorfabrikanten uit met van die dikke Lancaster-klinkers zodat het klonk alsof hij altijd een reuzentoffe in zijn mond had. Ze waren in het echt precies zoals op tv, maar grappiger, aardiger en ze vloekten vaker.

Alleen Jeremy liet zich gedurende die eerste zomer in Pebble Mill niet op kantoor zien. Hij was op locatie aan het filmen voor

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

een aquashow die *Waterworld* heette. Dat vond ik heel jammer. Van alle presentatoren was uitgerekend Clarkson degene die ik het liefst wilde ontmoeten. Ten eerste omdat hij die grappige vent van de tv was. Ten tweede, en voor mij nog belangrijker, was ik enorm fan van hem als schrijvend journalist, al vanaf het moment dat ik zijn columns in het tijdschrift *Performance Car* begon te lezen, lang voordat hij uiteindelijk op het scherm te zien was. Hij was een van de weinige autojournalisten die in zijn stukken niet bleef steken in afgezaagde onderwerpen als kofferbakruimte en zuinig rijden. Integendeel, hij was interessant en onderhoudend, kwam doelbewust met tegendraadse meningen die hij met een hoop flair en veel overdrijving verdedigde. Maar het mooiste van alles was dat hij grappig was. De meeste autojournalisten leken totaal geen gevoel voor humor te hebben, terwijl Clarkson zijn stukken lardeerde met gepeperde grappen en vergelijkingen, en schitterend absurde opmerkingen. Hij was uniek en intelligent, en doordat ik jarenlang zijn stukken had gelezen, was ik er vrij zeker van dat dat de hele reden was dat ik ooit mijn geld wilde verdienen met schrijven over auto's.

Je kunt je dus mijn opwinding wel voorstellen toen op kantoor het gerucht ging dat Jeremy klaar was met het gepruts aan bootjes en dat hij diezelfde week ergens op de wal zou gaan filmen waarbij extra hulp nodig was. Ik meldde me meteen bij de regisseur, een uitbundige kerel die Ewan Keil heette en voortdurend problemen had om zijn e-mail langs firewalls te krijgen omdat in zijn naam het woord 'wank' (aftrekken) zat. Ja, zei hij, je mag mee.

Bij de opname ging het om het volgende: een hele aflevering van *Waterworld* ging over Jeremy aan boord van een Amerikaans vliegdekschip, en volgens iedereen zou het programma beter worden als enkele van de gebruikelijke vergelijkingen, metaforen en analogieën letterlijk nagespeeld werden. Dus dan zei hij: 'Slapen op deze boot is hetzelfde als proberen te slapen in een vrachtwagen terwijl mensen aan de buitenkant met hamers erop los slaan, een man bevelen door een megafoon blaft en een kind pal naast je hoofd zijn viool oefeningen doet.' Vervolgens komt er dan een inlas van Jeremy in een vrachtwagen waar mensen aan de buitenkant

Een uitzonderlijk groot gezicht

met hamers op slaan, een man bevelen door een megafoon blaft en een kind... Je snapt het wel.

Dus zo belandden we op een in onbruik geraakt vliegveld in Oxfordshire met een vrachtwagen, een onmuzikaal kind en heel veel hamers. Er waren nog meer rekwisieten, want er waren nog verschillende andere set-ups en het verfilmen daarvan zou een hele dag in beslag nemen. Maar het eerste wat we deden was op de oude landingsbaan gaan staan en doelloos rondlopen. Ik moest nog leren dat er bij het maken van televisieprogramma's veel wordt rondgelopen. Dat is de reden waarom roken onder televisiemensen ongeveer het populairste tijdverdrijf is, eenvoudigweg omdat je dan iets te doen hebt terwijl de crew met zijn lenzen prutst of de geluidsman zegt dat hij ergens binnen een straal van dertig kilometer een klein vliegtuigje hoort en dat we allemaal vijf minuten moeten wachten tot het voorbij is.

Maar nu liepen we rond omdat we op Jeremy wachtten. Ik was opgewonden. Ze zeiden dat je nooit je helden in levenden lijve zou moeten ontmoeten en normaal gesproken ben ik het daarmee eens. Ik zou me kunnen voorstellen dat ik de grootste moeite zou doen om niet met, zeg, David Bowie te praten, gewoon voor het geval de ontmoeting voor mij op een teleurstelling zou uitdraaien en voor hem op een regelrechte gênante toestand. Maar ik had het idee dat Jeremy en ik allebei verzot op auto's waren en ook dol op woorden, dus hadden we in elk geval iets met elkaar gemeen. Bovendien werkten we technisch gesproken voor dezelfde baas en het was toch een beetje gek als ik in mijn nieuwe carrière angstvallig een bepaalde collega uit de weg ging voor het geval hij een kloothommel bleek te zijn.

Plotseling dook er een zwarte Jaguar XJR aan de horizon op die langzaam op ons af koerste. In mijn beleving kwam hij door een zinderende hittesluier op ons af, maar hoewel het zomer was, zaten we ook in Oxfordshire, dus dat was niet erg waarschijnlijk. De Jag kwam tot stilstand en die bekende kerel van de televisie stapte uit. De regisseur liep enthousiast groetend op hem af en er ontstond een vrolijke woordenwisseling waarin Jeremy uitlegde

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

dat een van de koplampen van zijn XJ was losgeraakt en ze het kort hadden over automonteurs die al vroeg naar huis waren gegaan, en dat alles in een grappig Birmingham accent. Het was een heel vrolijke toestand.

Sommige mensen hebben een x-factor, wordt wel gezegd. Ze stralen iets uit waardoor ze wanneer en waar dan ook in het middelpunt van de belangstelling staan. Nou, zelfs op een tochtig oud vliegveld kon je daar bij Jeremy niet omheen. Zodra hij uit de auto stapte leek de hele crew als een magneet naar hem te worden toegetrokken en werd hij het middelpunt van het tafereel. In mijn beleving waren er verschillende oorzaken voor zijn natuurlijke aanwezigheid. Ten eerste was hij heel lang. Ten tweede had hij een grote persoonlijkheid en een luide stem, en hij timede zijn komische kwinkslagen met de perfectie van de boeiende verteller, waardoor zijn eigen charisma hem als een boeg golf voortstuwde. Ten derde had hij een buitengewoon groot gezicht.

De eerste twee dingen had je ook kunnen raden als je Jeremy op televisie ziet. Maar bij het zien van dat samengeperste beeld van hem op televisie bedenk je niet dat zijn hele hoofd als het ware een model van 120 procent was van zichzelf. Meer dan wat ook viel me dat als eerste op toen ik Jeremy daar ontmoette. Niet letterlijk. Ik raakte een tikkeltje gebiologeerd door zijn grote gezicht toen we met filmen begonnen, we lummelden wat rond in de vrachtwagen met de viool en de megafoon en al die andere metaforen die werkelijkheid werden.

Ergens overdag was er een filmpauze en hij kwam achter in de vrachtwagen naast me zitten. ‘En waar kom jij vandaan?’ vroeg hij. Ik vertelde hem dat ik vroeger bij Next had gewerkt. ‘Zijn al je kleren van Next?’ zei hij terwijl hij naar mijn shirt en broek keek, die inderdaad bij Next vandaan kwamen. Ik zei dat ik bang was dat dat zo was. ‘En je schoenen?’ Ja, zelfs mijn schoenen kwamen van Next. ‘En is dat een Next-kapsel...?’ Van zo dichtbij was hij aardig en grappig en alles waarop ik had gehoopt bij de man die had bewezen dat schrijven over auto’s niet saai hoefde te zijn. Hij had ook een uitzonderlijk groot gezicht.

Een uitzonderlijk groot gezicht

Later die dag vielen me enkele andere dingen op aan Jeremy, die een constante zouden vormen gedurende latere herhalingen van *Top Gear*. Het feit dat er een script en een set-up was, betekende niet dat hij ophield met nadenken over montage en manieren om het groter, beter en grappiger te maken. Tijdens één scène vergelijkt hij een situatie waarin hij zittend vanuit een ligstoel vanaf een vliegdekschip wordt gelanceerd en in botsing komt met een vrachtwagen. Op schrift zou Clarkson in de stoel zitten, iets zeggen en dan zou hij door een vrachtwagen worden weggevaagd. Door middel van een ‘locked-off’-shot – waarbij de camera op een vast statief staat zodat de opnamen precies over elkaar heen passen – kon vóór de botsing op Jeremy’s plek een dummy worden neergezet en met een snelle beeldwisseling leek het alsof hij was vermorzeld. Ter plekke kwam hij met nog een idee. Na de crash zouden ze overschakelen naar een shot van de aanstormende vrachtwagen, waarop hij zich schreeuwend aan de neus vastklampte. Er was niets voorbereid om een man aan de radiatorgrille van een reusachtige truck te laten bungelen, maar dat maakte niet uit. Jeremy vond het de moeite waard en hij zou zich wel ‘vasthouden’. Nog zoiets wat ik die dag bij hem heb ontdekt: de man had geen angst. Puur om iets extra’s aan een scène toe te voegen wilde hij maar al te graag zichzelf met gespreide armen en benen op de neus van een rijdende vrachtwagen laten vastbinden, waarbij hij enkel op zijn plaats werd gehouden door zijn eigen sterke greep en wat touwtjes. Er was iets ongelooflijk cools aan een man die omwille van zijn kunst bereid was het risico te lopen om op een afgrijselijke manier te verongelukken. Het was indrukwekkend om hem aan het werk te zien. Vooral omdat hij niet in de kuil van zijn eigen grap viel.

Uiteindelijk bleek al dat filmen voor niets te zijn geweest. In de montagekamer in Pebble Mill werd besloten dat het materiaal van het vliegdekschip al ruimschoots voldoende en interessante beelden opleverde om er zonder de grappige montages een heel programma mee te kunnen vullen. Dus alles wat we hadden opgenomen, vanaf het kindviolistje tot het geïmproviseerde stuntwerk, ging de prullenbak in.

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

Mij maakte het niet uit, want die opnamen hadden me weer een stuk verder gebracht op de steile leercurve van mijn nieuwe televisiebaan. Sterker nog, ik had eindelijk mijn over auto's schrijvende idool ontmoet. En hij bleek een goeie kerel te zijn. Een goeie kerel met een uitzonderlijk groot gezicht.

De Paddy Ashdown van het autorijden

Het was begin 1999. Alles was rustig in het oude *Top Gear*-kantoor, hoewel we het op dat moment nog niet zo noemden, want dat zou raar zijn geweest, alsof iemand het in de loopgraven al over ‘de Eerste Wereldoorlog’ had. Dus alles was rustig in wat op dat moment nog simpelweg het *Top Gear*-kantoor was. Ik weet nog dat het zo stil was omdat toen onze serieproducer Chris Richards de telefoon neerlegde, hij enigszins asgrauw zag en er niet veel mensen waren aan wie hij het wereldschokkende nieuws kwijt kon: Jeremy ging bij het programma weg. Degenen die er wel waren, reageerden op dit nieuws alsof er iemand was overleden. Ik geloof dat ik maar één woord zei. En dat woord was ‘shit’.

Later zou Jeremy beweren dat hij de handdoek in de ring gooide omdat er een Renault Clio bij zijn huis was afgeleverd en hij daar geen zinnig woord over wist te zeggen. Dus zat er niets anders op dan ontslag te nemen. Die dag had hij het door de telefoon niet over kleine Franse auto’s gehad, maar hij beweerde wel dat hij had gehoord dat Paddy Ashdown als leider van de Liberaal-Democraten ontslag had genomen door te zeggen dat hij het zo lang mogelijk had volgehouden, en Jeremy vond dat hetzelfde gevoel ook op hem van toepassing was. Van recentere datum was een stuk dat Jeremy had geschreven over stoppen met alcohol, en dit had hij in verband gebracht met de overleden Charles Kennedy. In dat opzicht lijkt hij verwickeld te zijn in een slow-motionproject waarbinnen hij zichzelf vergelijkt met elke leider van de Liberaal-Democraten van de afgelopen tijd, en ik ben een van degenen die niet kan

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

wachten tot het 2031 is om te kijken wat hij kan doen met sir Menzies Campbell.

Maar in Pebble Mill hadden wij, net als de Liberaal-Democraten, een probleem. *Top Gear* was weliswaar niet Jeremy's programma, maar hij had er wel een reusachtig aandeel in. Het zou naïef zijn om te ontkennen dat in die onstuimige en populaire periode het programma vooral zo aantrekkelijk was doordat iedereen uitkeek naar het moment dat hij zou opduiken en een geanimeerd verslag van een of andere saaie auto zou doen met een kwinkslag over een onderbroek of zoiets. Niettemin, toen het nieuws tot ons doordrong, deden we ons best om dat dapper onder ogen te zien. Het programma had meer om het lijf dan één enkele presentator, zo zeiden we tegen onszelf. *Top Gear* kan en zal doorgaan. We hebben Quentin. We hebben Tiff. We hebben Vicki. Hemeltjelijef, we hebben Tony Mason. Deze zwaargewichten hebben aardig wat in hun mars, moet je weten. Maar ik denk dat we diep vanbinnen allemaal bang waren dat *Top Gear* zijn grootste attractie kwijt was. Ja, we konden best doorgaan en er zouden nog steeds mensen naar kijken, maar dan zou het zoiets zijn als naar de dierentuin gaan in de wetenschap dat de tijger was gestorven.

Een van mijn eerste klusjes na het vertrek van Paddy Clarkson was op zoek gaan naar een stuk of twee nieuwe presentatoren. Bij *Top Gear* was dat trouwens toch al lopendebandwerk. Niet lang nadat ik daar aan de slag ging, had Jon Bentley me opgedragen om voor een screentest een paar geschikte autojournalisten te zoeken. Toen ik met een aantal voorstellen kwam, bleken die mensen al getest te zijn of het waren mensen die ze niet wilden testen. Bentley stond erop dat ik ook een poging zou wagen. We gingen naar het park in de buurt waar hij een camcorder op me richtte terwijl ik deed alsof een kleine struik een grote Peugeot was. Enkel en alleen op basis van die waanzinnige, idiote beelden werd ik erop ingestuurd om een item te maken over autokleuren (dat zo erbarmelijk was dat het niet kon worden uitgezonden). Vervolgens mocht ik een testrit verslaan van een Subaru Legacy (wat ook belabberd was, maar dat wel werd uitgezonden omdat we voor één aflevering te

De Paddy Ashdown van het autorijden

weinig onderwerpen hadden en dus wanhopig waren). Daarna was Jon zo verstandig te beseffen dat hij niet, zoals hij hoopte, de nieuwe Clarkson had gevonden. Wat hij wel had gevonden was een man die het oude gezegde loochende dat iedereen op camera dikker leek, omdat hij door het televisieprisma dunner leek met armen die ongeveer één meter tachtig lang leken, waardoor hij eruitzag als een anorectische octopus die de grootste moeite had om in de camera te blijven kijken. Mijn carrière als presentator werd, heel verstandig, beëindigd. Bovendien schreven we 1998 en op dat moment zat de echte Clarkson nog in het programma.

Toen Jeremy vertrok, gingen we wederom op zoek naar nieuw talent en we nodigden enkele mensen uit voor een screentest. Een van hen heette James May. Ik bewonderde James enorm vanwege zijn slimme en geestige column in *CAR*-magazine en om zijn geestige presentatie van het autoprogramma *Driven* op Channel 4. Bij *Top Gear* waren we dol op *Driven* en het hele team keek er enthousiast naar. Om twee redenen. Ten eerste omdat we stiekem hoopten dat hun programma zo bagger was dat we een lange neus naar ze konden trekken en we een beter gevoel over onszelf kregen. Vandaar het opgetogen gejoel toen we ontdekten dat hun vrachtwagen met logo tijdens hun ‘gevaarlijke’ acceleratietest altijd om de een of andere geheimzinnige reden aan de verkeerde kant van de weg reed. Dit was omdat hun logo aan de verkeerde kant van de vrachtwagen was geschilderd en ze het zich niet konden veroorloven dat te laten herstellen.

Op de dag van de screentests zorgde ik dat ik degene was die James opving bij de receptie, en aangezien we achterliepen op schema, nam ik hem mee naar het café op de eerste verdieping om hem een beetje af te leiden. Maar eigenlijk wilde ik alleen maar met hem praten om te ontdekken of hij inderdaad even grappig en interessant was zoals dat uit zijn columns in *CAR* naar voren kwam. Opgewonden bood ik hem een kop thee of koffie aan. Hij wilde koffie en kromp ineem bij de eerste slok. Ik verontschuldigde me voor de belabberde BBC-koffie, zoals Ronnie Corbett en Terry Wogan ons onbedoeld hadden geleerd.

ACHTER DE SCHERMEN BIJ TOP GEAR

‘O nee, het gaat wel, hoor,’ antwoordde James. ‘Alleen, ik hou eigenlijk niet zo van koffie.’

Geen probleem, zei ik gretig, ik kan ook een kop thee voor je halen.

‘Nee, nee. Zie je, ik ben dol op thee maar ik kan er niet tegen als ik een kop smerige thee voorgeschoteld krijg,’ legde James uit. ‘Daarom heb ik om koffie gevraagd.’ Ik weet nog dat ik hem wel een beetje een rare snuiter vond.

Later deed James een uitstekende screentest, waarna hij als presentator bij *Top Gear* werd aangenomen. Hij bleek een fantastische vent met wie het uitstekend samenwerken was, en hij was echt zo grappig en interessant als ik had gehoopt. Ik heb hem nooit meer op een kop koffie getrakteerd.

In onze ergste nachtmerries zou een *Top Gear* zonder Clarkson een holle huls van zichzelf worden, waar zeven ongeïnteresseerde mensen naar zouden kijken. In werkelijkheid ging het prima met het programma. Producer Chris Richards vergeleek het met het leiden van een footballteam: ja, we zijn onze sterspeler kwijtgeraakt, maar we hebben simpelweg onze andere zwaargewichten naar voren geschoven en een getalenteerde speler ingebracht uit Verenigde Krachten, en zijn zo goed mogelijk doorgaan.

Helaas, hoger in de BBC-voedselketen werd besloten dat de zaken beter konden. James May voldeed prima aan de BBC-quota voor heel aardige mensen met warrig haar, maar niet aan zijn aandeel als het om vrouwen ging. Dus ze stuurden hem de laan uit en introduceerden Kate Humble, die voldeed aan alle drie criteria. Het was fantastisch om met Kate samen te werken, maar het maken van het programma zelf werd steeds minder leuk. Een nieuwe producer werd in de arm genomen; enkelen van de oudgedienden in het productieteam werden naar andere programma's overgeheveld; we hadden het gevoel dat de directie in onze spullen zat te rommelen. Toen van hogerhand werd voorgesteld om een hele aflevering te wijden aan het testen van benzinstationssandwiches, besloot ik dat dit niet de *Top Gear* was waarbij ik wilde werken.

Het werd tijd om hetzelfde te doen als Paddy Ashdown en te

De Paddy Ashdown van het autorijden

vertrekken. En dan bedoel ik *Top Gear's* Paddy Ashdown. Je weet natuurlijk dat de echte Paddy Ashdown zelfs nadat hij zich als leider van de Liberaal-Democraten had teruggetrokken nog heel actief bleef binnen de partij. Ik weet eigenlijk niet wat er geworden is van die Jeremy Clarkson.