

O conteúdo deste livro surgiu pela primeira vez na coluna de Jeremy Clarkson na revista *Top Gear*, entre 1993 e 2011.

FICHA TÉCNICA

Título original: *The Top Gear Years*

Autor: *Jeremy Clarkson*

Copyright © Jeremy Clarkson, 2012

Edição original publicada por Penguin Books Ltd., Londres

Os direitos de Jeremy Clarkson como autor desta obra estão certificados

Todos os direitos reservados

Tradução © Editorial Presença, Lisboa, 2015

Tradução: *Alberto Gomes*

Capa: Fotografia do autor © Immediate Media Co Ltd em nome de BBC Worldwide

Imagem de Bugatti Veyron na capa © Bugatti Automobiles SAS

Composição, impressão e acabamento: *Multitipo – Artes Gráficas, Lda.*

1.ª edição, Lisboa, maio, 2015

Depósito legal n.º 391 879/15

Reservados todos os direitos
para a língua portuguesa (exceto Brasil) à

EDITORIAL PRESENÇA

Estrada das Palmeiras, 59

Queluz de Baixo

2730-132 BARCARENA

info@presenca.pt

www.presenca.pt

ÍNDICE

<i>Introdução</i>	8	1999	73
1993	9	A minha saída do programa	
Estatísticas	10	<i>Top Gear</i>	74
Norfolk	12	O <i>Mercedes Classe S</i>	77
1994	14	2000	80
Bebés	15	Inglaterra	81
Jornalismo automóvel	17	Publicações	84
Michael Schumacher	19	2001	87
Islândia	21	Veículos todo-o-terreno	88
Bob Seger	23	A indústria automóvel	91
1995	25	<i>Rolls-Royces</i> usados	94
Livros	26	Envelhecer	97
No rali para cegos	28	O <i>Trabant</i>	100
O <i>MGF</i>	30	Homicídios	103
O <i>Ford GT40</i>	33	Os holandeses	106
<i>Big Foot</i>	36	2002	109
Texas	38	O euro	110
1996	41	O <i>E-Type</i>	113
O <i>Jaguar XJ220</i>	42	O <i>Impreza Turbo</i>	116
O <i>FSO Polonez</i>	44	Dinamarca	119
Ambientalistas	46	Felicidade doméstica	122
O <i>Skyline</i>	48	Carros clássicos	125
O <i>Corvette</i>	50	O <i>DB7</i>	128
1997	52	2003	132
O <i>Rover 200</i>	53	<i>Cool Wall</i> — A tabela do carisma	
Aerobarcos	56	automóvel	133
Motas	59	Como escolher	137
O aniversário da Jaguar	62	Sorte	140
Nelson Mandela	64	<i>Marketing</i>	144
1998	66	Carros desportivos	148
<i>Extreme Machines</i>	67	Jardinagem	152
O <i>Jaguar XJR V8</i>	69	Cabriolés	156
Exames de condução	71	Festival de Velocidade	
		de Goodwood	159
		Cupés	163

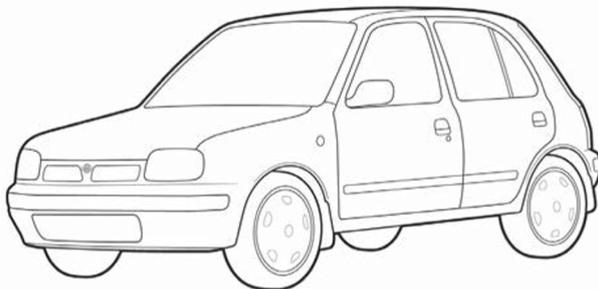
2004	166	Veículos 4×4	284
A morte do <i>Concorde</i>	167	Conteúdo da próxima temporada	
Roupas	170	do <i>Top Gear</i>	288
Estacionamento	174	Carros clássicos	292
Carros bonitos	178	Correr riscos	296
O bingo da luz da reserva	181	Atração	300
A sua melhor viagem de carro		2008	304
de sempre	185	Corridas de carros	305
Ensinar as crianças a conduzir	188	Velhos sedãs	309
Viagens atribuladas	191	Eletricidade	313
Excesso de velocidade	195	<i>Porsche</i>	317
Autorrádios	199	Idiotas (Parte 2)	321
O espírito de competição	203	Ciclomotores	323
2005	207	2009	327
Mulheres	208	Vivendo o sonho	328
Cores de carros	211	O futuro	332
Sorte (Parte 2)	215	O novo <i>Focus RS</i>	336
Excessos de zelo	219	Beber	339
Comunismo	223	Carros baratos	343
Motas barulhentas	227	O sistema	347
Seguindo a rota pitoresca	231	O fim de tudo	351
A rede rodoviária britânica	235	Personalização	354
2006	239	Híbridos	358
O <i>Bugatti Veyron</i>	240	Na terra das motos-quatro	362
<i>Top Gear</i>	244	2010	366
Rover	248	Uma questão de gosto	367
A crise dos combustíveis	252	Terror	371
Puros-sangues americanos	256	Efeitos especiais	375
Idiotas	260	O <i>Porsche 911</i>	379
Os americanos	264	A Grã-Bretanha avariada	383
Motos-quatro	268	2011	387
Gastar dinheiro	272	Supercarros frágeis	388
2007	275	Sedãs de luxo	391
Os alemães	276	Anúncios de carros	394
O <i>Porsche GT3</i>	280		

INTRODUÇÃO

Um dia, pode ser que escreva uma autobiografia. Mas ainda não é desta. Este livro é uma compilação de crónicas que escrevi desde que fui convidado a passar toda uma vida na televisão, a fazer caretas e a conduzir um pouco depressa de mais nas curvas.

Algumas destas crónicas foram escritas há muitos anos e refletiam uma visão que eu partilhava na altura. Talvez não a partilhe necessariamente agora, porque já sou mais velho e mais sábio. Portanto, se não concordar com o que eu disse, não se preocupe. É bem provável que eu próprio discorde também.

Jeremy Clarkson, 2012



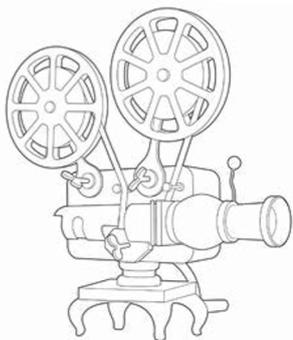
CARRO DO ANO: NISSAN MICRA

1993

TOP 5 DOS SINGLES MAIS VENDIDOS

TÍTULO DA CANÇÃO – ARTISTA

- 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 DOS ÊXITOS DE BILHETEIRA

- 1 *Parque Jurássico*
- 2 *Papá para sempre*
- 3 *O Fugitivo*
- 4 *A Firma*
- 5 *Sintonia de Amor*

ESTATÍSTICAS

Há várias estatísticas que nos podem surpreender. Por exemplo, quando o vulcão Krakatoa entrou em erupção, o ruído da explosão foi ouvido a 20 mil quilómetros de distância, nas ilhas Malvinas. Para mover todo o seu próprio peso, um destróier moderno da Marinha Real Britânica consome uma tonelada de combustível. E depois há a estatística mais surpreendente de todas: em cem anos, os carros mataram mais pessoas do que qualquer batalha alguma vez travada.

Os carros são irresponsáveis, incompatíveis com o meio ambiente, barulhentos e perigosos. Os carros são uma coisa tão estúpida como fazer sexo sem proteção, mas quem quer realmente usar preservativo? É por isso que mais de seis milhões de pessoas assistem com regularidade ao programa *Top Gear* na BBC2. É também por isso que existem 130 publicações diferentes sobre carros e nenhuma sobre máquinas de lavar roupa.

Neste país, a carta de condução é tratada como um direito e não como um privilégio, e depois, quando temos na mão o nosso livrete cor-de-rosa, impõe-se um novo direito, o de ter um carro. É por isso que existem 22 milhões de automóveis a circular nas estradas, matando árvores, pessoas e tudo aquilo com que possam cruzar-se e atropelar.

Pois bem, à exceção de todas aquelas pessoas que circularam na A1 ontem à noite e de todos aqueles que conduzem um velho *Nissan Micra*, toda a gente que usa um carro tem de ter algum tipo de interesse nele. Não necessariamente naquilo que o faz andar, mas em coisas do tipo quanto custa pô-lo a andar, que velocidade consegue atingir, onde fica o concessionário mais próximo, como impedir as pessoas de o roubarem, como encontrar um seguro barato e, o mais importante de tudo, se se consegue engatar garinas com ele.

O que queremos fazer na revista *Top Gear* é satisfazer todos esses interesses (embora não possamos fazer grande coisa se fores um adolescente de dezassete anos cheio de borbulhas, empenhado em engatar a Sharon Stone).

Queremos falar com o tipo de anorake¹ e de sapatos cinzentos que está um pouco preocupado com o preço de uma lâmina de para-choques para o seu *Austin Maxi*, e queremos dirigir a palavra ao velho camarada de medalhas ao peito e bigode de pontas reviradas que tem um *Alvis* comprado novo. Pessoas de fato-macaco que sabem recitar números de chassis

¹ No calão inglês, *anorak* significa também alguém «fanático» ou «viciado» em algo que talvez não seja muito comum. Por exemplo, *car / train / soap anorak* (fanático de carros / comboios / telenovelas). (NT)

como eu sei debitar velhas cenas cómicas dos Monty Python também não vão ficar de fora. Reservaremos algum espaço para o fã de corridas automobilísticas, para o jovem cheio de espinhas debruçado sobre fotografias de *Lamborghinis*, para o pai preocupado que quer comprar um *Metro* usado para a filha de dezoito anos, e para o miúdo mimado e rico que não consegue decidir se o seu próximo carro deve ser um *Integrale* ou um *Cosworth*. Aliás, devia ser um *Cosworth*.

Vamos tentar ser engraçados, o que será difícil para o Quentin², e vamos tentar ser sérios, o que sinceramente é impossível para mim.

É por isso que todos os meses esta crónica vai falar muito pouco de carros e muito acerca dos males do socialismo, de fumar e por que razão isso é bom para ti, e de críquete e por que motivo isso é chato. Pensavas que eu era teimoso lá na TV, só que ainda não viste nada.

De vez em quando, é claro, haverá referências às máquinas que me viste atirar de um lado para o outro na tua sala de estar, mas serão breves, certas e isentas da gíria tecnicista, por duas razões: em primeiro lugar, na verdade não percebo nada de motores e, em segundo lugar, tu também não.

Queres um cheirinho de como vai ser? Esta manhã andei num *Citroën ZX Rallye Raid* de 330 cavalos, à volta de uma pista especial de terra batida. Foi como conduzir um cavalo selvagem sempre aos pinotes através de uma máquina de lavar roupa, e o cinto de segurança de cinco pontos magoou-me os testículos. Pouco mais de três quilómetros depois, não parava de me perguntar sobre as pessoas que conduziam um carro daquelas a todo o gás através do deserto do Sara.

E eu que pensava que essas pessoas eram talvez as únicas do mundo suficientemente tolas para lerem esta crónica.

Quanto ao resto de vocês, devia citar-vos as palavras do Quentin. Ele é muito mais bem-parecido e usa palavras como «vituperativo» e «emético», o que significa que também é mais culto.

Outubro de 1993

² Quentin Wilson, apresentador britânico de televisão que foi o coanfitrião da versão original do programa *Top Gear* da BBC, juntamente com Jeremy Clarkson. (NT)

NORFOLK

Numa outra vida, passei dois anos a vender ursinhos *Paddington* a lojas de brinquedos e de prendas por toda a Grã-Bretanha. Ser agente comercial era, realmente, uma carreira que não me assentava bem — até porque tinha de usar fato —, mas acabei por ficar com um conhecimento profundo das autoestradas e das estradas secundárias britânicas.

Sei como ir de Cropredy até Burghwallis, e da aldeia de London Apprentice na Cornualha até Woodlands. Sei onde encontrar estacionamento em Basingstoke, e sei que não se pode fazê-lo em Oxford. No entanto, não tenho absolutamente nenhuma recordação de Norfolk. Devo ter estado lá, porque consigo visualizar, em absoluto, as lojas onde costumava ir em... hum, numa cidade qualquer neste condado insípido e incharacterístico. E há mais uma coisa: não me consigo lembrar do nome de uma única cidade.

No outro dia tive de ir a um casamento numa cidadezinha em Norfolk. Não fica perto de nenhum lugar de que já tenha ouvido falar, nem há autoestradas por perto, e que Deus o ajude se ficar sem gasolina.

Durante quase cinquenta quilómetros, o *Cosworth* circulou com o depósito no limite, até que encontrei o que teria passado por uma oficina há quarenta anos. O homem referiu-se à gasolina sem chumbo como «aquela cena toda modernaça». E, de seguida, quando lhe passei o cartão de crédito para a mão, parecia que lhe tinha dado um pedaço de mirra.

No entanto, avançou de modo cambaleante para dentro da oficina e enfiou-o dentro da máquina registadora, demonstrando assim que nenhuma parte do século xx chegou ainda a Norfolk.

Não é de surpreender, até porque é quase impossível chegar lá. A partir de Londres, tem de se passar por lugares como Hornsey e Tottenham antes de se encontrar a M11, que segue na direção certa, mas depois, talvez de forma sensata, faz um desvio para Cambridge. E, a partir de qualquer outro lugar, é preciso um *Camel Trophy Land Rover*.

Depois, quando chegamos lá e nos sentamos no átrio do hotel à espera de que o tipo da receção se deixe das suas outras ocupações de limpador de janelas, ginecologista e pregoeiro público e seja rececionista por uns momentos, pegamos numa edição da *Norfolk Life*. É a revista mais pequena do mundo.

No bar naquela noite, quando dissemos que tínhamos ido a um casamento em Thorndon, toda a gente parou de falar. Um dardo atingiu o teto e o empregado atrás do balcão deixou cair um copo. «Nunca ninguém foi a Thorndon desde que aquilo ardeu há quarenta anos», disse ele. E continuou, pondo-se a resmonear algo acerca da «mulher viúva».

Mas andar às voltas lá em Norfolk até pode ser divertido. Já estou habituado a que as pessoas me apontem o dedo quando passo. A maior parte delas grita «Ei, olha só, é um *Cosworth!*», mas em Norfolk gritam: «Ei, olha só, é um carro!»

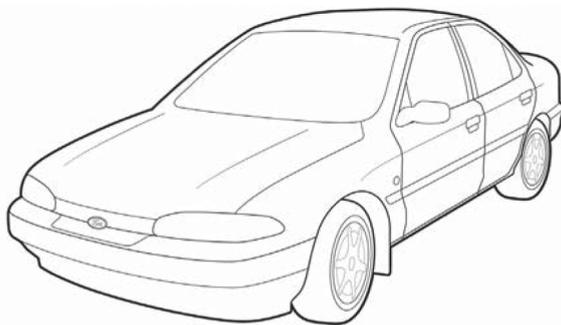
Em todos os outros lugares, as pessoas querem saber que velocidade o carro dá, mas lá em Norfolk perguntaram se era bom para puxar o arado. O *aileron* fascinou-os porque achavam que seria algum tipo de pulverizador de cultivos.

De certeza que a bruxaria tem alguma coisa que ver com isso. O governo devia parar de promover Broads³ como uma atração turística e avisar os visitantes de que «aqui há bruxas».

Os tipos gastam milhões para nos dizer que é uma tolice fumar, mas nem um cêntimo sequer para nos dizerem para não irmos a Norfolk — a menos que gostes de orgias e da matança ritual de animais de quinta. Da próxima vez que uns amigos meus se casarem lá em Norfolk, envio-lhes simplesmente um telegrama. Só que não vai chegar lá, porque ainda não ouviram sequer falar do telefone. Ou do papel. Ou da tinta.

Dezembro de 1993

³ Trocadilho irónico entre a designação Norfolk Broads (uma região composta por sete rios e 63 lagos que cobrem uma área superior a 300 quilómetros quadrados) e o termo em calão «*broads*», que significa «gajas». (NT)



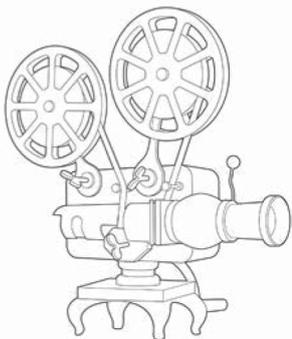
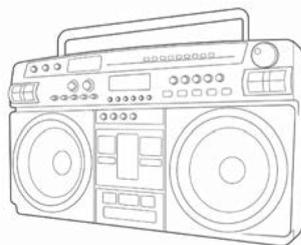
CARRO DO ANO: FORD MONDEO

1994

TOP 5 DOS SINGLES MAIS VENDIDOS

TÍTULO DA CANÇÃO – ARTISTA

- 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 DOS ÊXITOS DE BILHETEIRA

- 1 *Forrest Gump*
- 2 *O Rei Leão*
- 3 *A Verdade da Mentira*
- 4 *A Santa Cláusula*
- 5 *Os Flintstones*

BEBÉS

Lá estava eu, no bar apertado dos estúdios Pebble Mill da BBC, quando a minha mulher me telefonou a dizer que estava grávida. Ao início, fiquei satisfeito, porque significava que todas as minhas partes funcionavam bem, mas depois fui atingido por onda atrás de onda de problemas. A lista é tão grande que depois de seis chávenas de chá quente e adocicado e alguns *Marlboros* é que comecei a desejar que as minhas partes tivessem sido removidas por cirurgia quando nasci, como devíamos fazer às pessoas estúpidas.

Não se trata tanto de agora precisar de esperar até 2110 para poder ter uma noite de sono decente, nem que cada cêntimo que ganho vá ser devorado pelos pervertidos e pelos barbudos que dirigem qualquer escola pública que escolhamos. (E só se nos tiver sobrado dinheiro depois do inevitável e chorudo investimento em fraldas e brinquedos, e depois de uma mal-humorada *au pair* sueca de dezasseis anos nos ter deixado a conta bancária a zero.)

Até já começámos a discutir nomes. Gosto do nome Boadicea, se for uma menina, ou Rumpelstiltskin⁴, se não for, mas esta hipótese foi pelo cano abaixo, bem como a ideia de uma adolescente loira de dezasseis anos fechada em casa comigo o dia todo.

Não paro de tentar frisar que vou estar por de mais cansado para qualquer exercício horizontal com o meu zezinho depois de ter ficado acordado a noite toda a limpar vômito e fezes das paredes. Mas, apesar dos meus protestos, foi-me dito — num tom bastante firme, aliás — que a ama tem de ser feia como um bode, ou então não haverá ama de todo.

No entanto, as discussões não são o pior aspeto de se ter filhos. Nem nos importa muito que já tenham acabado os tempos em que podíamos simplesmente desaparecer e partir para a Califórnia. Claro, podíamos levar a criança também, mas acredito mesmo que nunca se deveria permitir a alguém levar um bebé num voo de longa duração. As companhias aéreas proíbem fumar porque isso incomoda os outros passageiros, mas já as crianças podem pôr-se aos gritos num voo desde a Cornualha até à Nova Escócia.

⁴ Boadiceia: rainha celta que liderou os icenos, juntamente com outras tribos, numa revolta contra as forças romanas do imperador Nero que ocupavam a Grã-Bretanha em 60 ou 61 d.C. Rumpelstiltskin: duende, personagem do conto de fadas homónimo dos Irmãos Grimm. (NT)

Os bebês deviam ser transportados em caixas insonorizadas guardadas em segurança no porão de carga; mas, como não quero o meu bebê enfiado numa caixa, não vai andar de avião. E isso quer dizer que nós também não.

Não vamos ser grande diversão em jantares de festa. Como todos os outros casais que já tiveram um filho, não seremos capazes de falar de outra coisa, o que nos tornará maçadores e enfadonhos. É possível que até comece a usar roupa de bombazina.

Obviamente que vou precisar de ir à igreja e de renunciar ao diabo. Mas uma pessoa consegue viver com tudo isso.

O que faz a Sra. Clarkson sair logo disparada em direção à loja de artigos de jardinagem Gordon's e à loja de cabides é a simples menção da palavra «V».

A ideia de comprarmos um *Volvo* só nos faz pensar em dificuldades. O *Cosworth* que temos como segundo carro só tem duas portas e não vai servir como carrinho de bebê, apesar do enorme puxador na parte de trás. E, de qualquer forma, os ladrões estão sempre a arrombá-lo, por isso terá de ir à vida.

O meu *Jaguar* tem portas suficientes e espaço para ser uma espécie de salão de jogos com rodas, mas ia acabar por lhe estragar a imagem de malandro se o equipasse com uma cadeirinha de bebê, de modo que precisamos de uma máquina diferente.

E já que vamos ser maçadores e enfadonhos, e usar bombazina, e como não tenho dinheiro, e se quisermos continuar a morar na zona sudoeste de Londres, e já que vamos ter de nos conformar em todas as outras frentes também, então vai ter de ser um *Volvo*, com um daqueles autocolantes que dizem «Bebé a bordo» e talvez mesmo algum tipo de animal afixado no capô.

Bem, agora tenho de ir. Estou a ouvir o som inconfundível de água a ferver a ser despejada num banho já de si quente.

Março de 1994

JORNALISMO AUTOMÓVEL

Recentemente, tem sido tal o volume de cartas de miúdos que até estou a pensar mudar o nome da minha casa para Terra do Nunca. Parece que toda a gente com menos de catorze anos se disporia a decepar partes dos seus corpos para ter o meu emprego.

Duas coisas, antes do mais. Primeiro, ainda não me fartei dele. E, em segundo lugar, embora passe muito tempo a conduzir *Ferraris* e *Aston Martins*, passo mais tempo ainda a explicar às pessoas como também o podem fazer. Eis de que modo.

Em primeiro lugar, voltar ao que é básico. Não importa se se tem nove filhos ilegítimos ou se se dorme com a irmã, mas é condição obrigatória ser-se capaz de escrever sem erros. Infelizmente, a maior parte das pessoas que nos escrevem não sabe escrever. Sem querer ser racista, também dá jeito dominar o dialeto local. Eu sei que hoje em dia te deixam aprender todos os tipos de línguas exóticas, mas a maior parte das revistas de automobilismo da Grã-Bretanha, à exceção da *Max Power*, é escrita em inglês. Por isso, pelo menos tira o diploma de Língua Inglesa do Ensino Secundário.

Quando finalmente te tiveres libertado da escola, a tua melhor hipótese é tentares arranjar emprego num jornal local. Os três anos e tal que passares num pasquim local vão-te proporcionar um certo conhecimento da moda para noivos, clubes de póneis, concursos de vegetais e — o mais importante de tudo — a capacidade de contar uma história.

Como jornalista qualificado, podes depois tentar então um emprego num jornal nacional. Mas esses jornais, quase sem exceção, recorrem a rubricas de automobilismo redigidas por *freelancers* que já estão nesse ramo há uma eternidade. Por isso, se ainda quiseres escrever sobre carros, o melhor que tens a fazer é contactar uma das 130 revistas de automobilismo. Escreve uma carta curta, direta ao assunto e obsequiosa. E não desistas.

Escreve histórias acerca do teu carro e toca a enviá-las. Se forem boas, iremos usá-las. Depois, é possível que venhamos a pedir-te mais uma, ou mesmo dar-te uma hipótese de mostrares o que vales. Mas ficas desde já avisado: somos os maiores e só temos uma equipa de cinco pessoas a escrever a tempo inteiro, incluindo o editor. Há mais astronautas do que jornalistas de revistas de automobilismo.

E agora vou-te revelar um pequeno segredo. Nunca falamos de carros no *pub* à hora de almoço. Não queremos saber que tipo de

carro conduzimos para chegar a casa à noite. Gostamos de carros, mas não usamos anoraques. Se tiveres um anoraque, tenta a revista *Autocar*.

Aqueles que, como natas em cima do café, chegam ao topo desta profissão são artífices da palavra — pessoas que tão depressa experimentam um *Lamborghini* como vão a uma reunião da junta de freguesia. Por exemplo, o nosso editor de reportagens chumbou quatro vezes no teste e conduziu um *Datsun Sunny* durante anos. Quando começou no ofício, sabia menos de carros do que a romancista Barbara Cartland sabe de gralhagem. Não interessa se consegues distinguir um *Lantra* de um *Corolla*, ou se consegues desmontar os componentes de um *MG* em sete segundos, ou se consegues debitar de cor o desempenho dos 0-100 km/h de todos os *Ferraris*. Se não sabes escrever, não podes fazer parte da equipa.

A menos, claro, que sejas uma miúda com os princípios morais de um coelho e consigas enviar-nos o tipo de cheque que faria empalidecer a cadeia de lojas de roupa Littlewoods. Nesse caso, podes começar já na segunda-feira.

Abril de 1994

MICHAEL SCHUMACHER

Michael Schumacher é alemão. O que significa que deveria, por direito próprio, ser gordo, espalhafatoso, grosseiro e possuir algumas roupas ridículas a combinar com os seus absurdos pelos faciais.

No entanto, o seu torso tem a forma dos triângulos de queijo *Dairyalea*, e o seu rosto não está sobrecarregado com nenhuma forma de topiaria. Nas conferências de imprensa após as corridas, revela-se inteligente e modesto quando ganha, e não tem problemas em dar os parabéns quando não é ele o vencedor.

Portanto, quando o conheci este mês em Silverstone, fiquei bastante dececionado ao constatar que ele era intratável, impaciente e tão comunicativo como aquele tipo índio no filme *Voando sobre Um Ninho de Cucos*. Já tive conversas mais inspiradoras com os meus vasos. E as plantas estão mortas.

Disse-lhe que a minha mulher estava esperançada de que fosse ele o campeão mundial, e lançou-me um olhar que me fez pensar que eu teria dito inadvertidamente «És o ser humano mais nojento que já tive a infelicidade de conhecer».

Mais tarde, voltei a tentar, perguntando-lhe o que achava do *Mustang*. O que, a julgar pela reação dele, se traduz em alemão como: «Eu sei que gostas de rapazinhos e vou contar ao gestor da tua equipa se não me deres umas massas.» Perguntei-lhe se já tinha conduzido um *Mustang* antes, absolutamente convencido de que me iria lançar outro olhar fulminante lá do lugar do condutor. «Sim», foi a resposta. «Onde?», perguntei, não me apercebendo de que «onde» em alemão significa: «Só espero que caias dentro de uma ceifeira, seu cabrão, cara de morcão.»

De modo que desisti da conversa e me recostei para observar o homem mais rápido da Fórmula 1 ao volante do carro desportivo mais lento do mundo.

Na primeira volta havia outros carros na pista e andámos ali às voltas devagarinho. Depois, na segunda volta, em vez de me dar o passeio da minha vida, o Sr. Schumacher optou por demonstrar as posições de condução.

Na terceira volta, estávamos a seguir o carro de filmagens do *Top Gear* e perguntei-lhe se podíamos vê-lo sacar algumas derrapagens de traseira maradas e aparatosas. E vimos, mas, infelizmente, cada pião acabou por fazer o carro girar 360 graus. Não pude deixar de pensar que estas rotações poderiam ter sido evitadas se o Sr. Schumacher tivesse mantido ambas as mãos no volante. Mas quem sou eu para questionar a habilidade do maior piloto de corridas que a Alemanha já produziu?

A carroçaria do novo *Mustang* não é particularmente bonita nem agressiva, mas é grande e dá nas vistas. Toda a gente se vira para olhar e toda gente sabia o que era, mesmo que fosse o primeiro a circular na Grã-Bretanha.

Em questões de condução, é um carro americano e bastante bom, do tipo: sorriso piroso, aperto de mão firme, olá, 'tá tudo bem. É um tipo de carro grande, franco e honesto que, apesar do ar condicionado, controlo de velocidade de cruzeiro, bancos automáticos, janelas automáticas, tejadilho automático e motor V8 de cinco litros, custa apenas 22 mil dólares nos Estados Unidos.

Não é muito rápido — se lhe pedirmos que passe os 200 km/h, lança-nos logo um olhar de pura incredulidade — e trata as curvas com o mesmo desdém que eu reservo aos vegetarianos.

Fará tudo ao seu alcance para se portar bem na estrada, e em momento algum nos permitirá pensar que podemos puxar por ele para cenas maradas, e portanto não há surpresas. Sabemos com o que podemos contar com este carro.

O rugido do motor também é possante, a menos que o puxemos acima das 3500 rpm, altura em que começa a soar estrangulado. Mas, ei, já alguma vez ouviram o Stallone emitir um dó agudo?

Não, o *Mustang* é excessivamente musculoso, imbecil e lento, mas é uma boa companhia para se dar umas voltas pela cidade à noite, com aquele aspeto mauzão e ameaçador.

É o equivalente automóvel da *Carlsberg Special*, que é provavelmente a razão de o Sr. Schumacher se mostrar tão pouco impressionado. Afinal de contas, ele é patrocinado pela marca japonesa *Mild Seven*, que são os cigarros mais fraquinhos e patéticos que já vi. Têm tanto que ver com *Mustangs* de braços peludos como um peixe.

E para além de se pôr para ali a resmungar entredentes como o *Mustang* tinha muita aderência e não era mau para um carro americano, o Sr. Schumacher não me disse nadinha acerca da sensação de o conduzir. De modo que decidi verificar por mim próprio e acabei por ficar perdidamente apaixonado.

Setembro de 1994

ISLÂNDIA

Saudações aqui da Islândia, a terra do fogo e do gelo. São onze da noite e lá fora o sol bate nos telhados da capital mais setentrional do mundo.

Estou a beber um copo de uísque que custou doze libras e acabei de ler os votos de casamento que proferi, para ver se tem alguma cláusula de escape — as mulheres daqui são simplesmente inacreditáveis. Na semana passada, dizia no *The Times* que são boas o suficiente para deixar complexada qualquer uma das principais supermodelos, mas este relato é o expoente máximo do eufemismo. Se a Elle Macpherson aparecesse por aqui, as pessoas ficariam absolutamente enjoadas dela.

Ontem à noite entrevistei a Miss Mundo e fiquei a arfar como um cãozinho do princípio ao fim. Passados cinco minutos, os meus joelhos estavam rígidos como leite-creme — e ela é a segunda miúda mais feia aqui, a seguir à Björk.

O produtor mal tinha chegado há cinco minutos quando uma jovem, bem nas barbas da mãe, lhe perguntou se já tinha estado com uma miúda islandesa. E passou a explicar por que razão seria uma bela ideia. Talvez ele gostasse de experimentar com a mãe dela!

Os técnicos de som da TV são por norma tímidos e misteriosos, e o nosso Murray não é diferente; mas enquanto ele passeava pelas ruas de Reiquejavique às quatro da madrugada, agitando o microfone peludo à sua volta, ele era o Mel Gibson de camisola de losangos, o Tom Cruise enfiado em roupa da Rohans. As raparigas queriam fazer bebês com ele.

A paisagem rural é bonita e tranquila, uma loucura geológica do início ao fim, e as estradas são ainda mais espetaculares do que as mulheres. A Estrada Um é uma faixa de 1500 quilómetros de asfalto que contorna toda a ilha, abrindo um caminho tortuoso e vigoroso através de campos de lava, vulcões e vastas extensões de cinzas. Pode ter um limite de velocidade de 90 km/h, mas na maior parte dos trechos circula-se suficientemente rápido. E, caso estejam curiosos, desde já vos digo que não há nenhuma Estrada Dois.

De todas as cidades onde já estive, Reiquejavique é, de longe, a mais vivaz. Durante o verão, a população total de 120 mil habitantes sai para uma festa todas as sextas-feiras e sábados à noite. É realizada nas ruas, nas discotecas e nas casas uns dos outros, e continua até o trabalho ser retomado na manhã de segunda-feira. Aqui, uma pessoa pode ficar mesmo muito bêbeda.

Só que ninguém bebe e se põe a conduzir. Sim, é contra a lei; e, sim, as multas são pesadas, mas isso é irrelevante. Na Islândia, ninguém conduz quando está bêbedo, pois há uma forte probabilidade de conhecermos a pessoa que acabámos de atropelar. E se não a conhecermos, de certeza-nha que conhecemos alguém que a conhece.

Sentirmos a obrigação moral de ir ao funeral de alguém que matámos na estrada é uma maneira infalível de garantir que tomamos todas as precauções desde o início para não matarmos ninguém.

O problema é que, claro, isso nunca funcionaria aqui na nossa terra. Todos nós vivemos em subúrbios e a única vez que vemos os nossos vizinhos é quando as cortinas deles estremeceem um pouco. Qualquer um que tente abrir um restaurante ou um bar num subúrbio pode ter a certeza de que, quando o vender dez anos mais tarde, o estabelecimento estará como novo, porque os tipos suburbanos acham que quando saem à rua tem de ser sob as luzes brilhantes da grande cidade.

E é nisto que reside o nosso problema. Não nos podemos dar ao luxo de usar táxis, os autocarros estão cheios de operariado e o líder sindicalista Jimmy Knapp terminou aquilo que Lorde Beeching começou com os caminhos de ferro.

O automóvel é nosso único meio de transporte realista, sobretudo para jovens solteiras com medo do que possa acontecer numa escura paragem de autocarro às três da madrugada. A propósito, o último crime sexual reportado na Islândia foi em 1962. Mas não se pode pegar no carro porque não é possível alguém divertir-se à brava se não puder beber. E não se pode beber porque não é permitido beber e conduzir.

Portanto, as pessoas ou ficam em casa à noite com as suas caras-metades e as suas grelhas de TV, ou então enfiam-se nos carros e andam por ali às voltas a conduzir bêbedas. E nenhuma destas opções faz da Grã-Bretanha um lugar particularmente espetacular para se viver.

Mas não desanimemos, pois há uma forma de contornar o problema. Se o melhor que a vossa terriola tem para oferecer é uma jogatina de *Trivial Pursuit* todas as quintas-feiras no local habitual, e todas as miúdas de lá parecerem um trator, não se sintam obrigados a mudarem-se para um subúrbio pavoroso e banal só para poderem ficar a dez quilómetros do maldito centro de uma cidade.

Há uma alternativa. Só precisam de desenvolver uma predileção por carne de baleia e mudarem-se para a Islândia. E se encontrarem lá o nosso homem do som, digam-lhe para voltar para casa.

Novembro de 1994

BOB SEGER

Ontem à noite, numa das cinco grandes cidades do mundo, partilhei um aligátor com o Bob Seger.

Desde aquele longo e quente de verão de 1976, quando deambulava por Staffordshire tentando desesperadamente livrar-me daquela incómoda angústia da adolescência, que adoro o chão que o velho Bob pisou.

Sei que é desesperadamente banal ter heróis, mas temos aqui um homem cujas letras das canções são pura poesia, cujas melodias estão à altura de tudo aquilo sonhado por Elgar ou Chopin e cuja atuação ao vivo é, simplesmente, a melhor do mundo.

Após um espetáculo no Hammersmith Odeon em Londres em 1977, o gerente escreveu ao jornal de música *Melody Maker* a dizer que em toda a sua vida nunca tinha assistido a um concerto melhor. Eu estava lá e foi ainda melhor do que ele disse.

E lá estava eu, dezoito anos depois, num restaurante na Baixa de Detroit, a partilhar um bom naco de jacaré, envolto em massa e frito, com o dito cujo. Não só estava de língua atada como a minha língua parecia um saca-rolhas. Queria falar de música, mas o Bob é um tagarela, com o riso de uma betoneira, e ele queria falar de carros. Nasceu em Detroit e, à exceção de um breve período em Los Angeles, que ele odiou, viveu lá toda a sua vida.

Argumentou, com bastante convicção, que, quando se é natural de Detroit, se é obrigado a ser parte homem e parte motor V8. Os únicos empregos existentes são em fábricas de automóveis, todos os vizinhos de alguém trabalham lá e a única maneira de escapar à linha de produção é a música. Não é por acaso que a Motown começou na Cidade dos Motores.

Os autocarros andam vazios de um lado para o outro, bem como o monocarril desmoralizado. A estação de comboios está abandonada. Toda a gente anda de carro em Detroit porque os carros são a alma de todos. E o Bob Seger não é exceção.

Esta verdade entrou-me pelos olhos dentro quando o grande homem chegou no seu *GMC Typhoon*. Tem um par de motas *Suzuki* com as quais viaja a todo o gás pelos Estados Unidos, encontrando inspiração para canções como *Roll me away*; mas para idas em família aos supermercados Safeway usa a carrinha todo-o-terreno de 285 cavalos — devem recordar-se de que no ano passado levámos a sua congénere de caixa aberta, a *Syclone*, para uma corrida linear no *Top Gear*.

Ao que parece, também o compincha do Bob, o Dennis Quaid, tem uma, o que me deixou em pulgas para lhe perguntar que tal era a Meg Ryan

— estão casados um com o outro —, mas o Bob lançou-se noutra tirada, contando-nos, entre garfadas de réptil, como as coisas costumavam ser em Detroit, como ele costumava fazer corridas em carros robustos e quitados entre os semáforos, como um tubo de escape lateral conferia 15 cavalos extras e como punham vigias de olho na polícia.

Isto era o paraíso. O homem que eu mais queria conhecer durante quase vinte anos é um maníaco por carros, mas o melhor ainda estava para vir. Quando acabámos de jantar, recostou-se na cadeira e sacou de um maço de *Marlboro* do bolso. Também fuma! E a Whitney Houston também, acrescentou ele. Por esta altura, eu tinha regredido ao ponto em que poderia facilmente ter sido confundido com um rapazinho de quatro anos — talvez até tenha deixado escapar algumas gotinhas de mijo, de tanta excitação que sentia: mas a descarga total só viria a acontecer mais tarde nessa noite.

Eles ainda costumam fazer corridas de carros na rua?, perguntei-lhe num tom cauteloso. «Podes crer», foi a resposta. «Lá em cima, em Woodward, quase todas as sextas-feiras e sábados à noite podes topas com algumas corridas em direção à Baixa.»

E isto, digo-o com todo o prazer, não era nenhuma BAZÓFIA de estrela de *rock* que foi tão importante na formação da minha identidade. Porque os tipos faziam mesmo corridas.

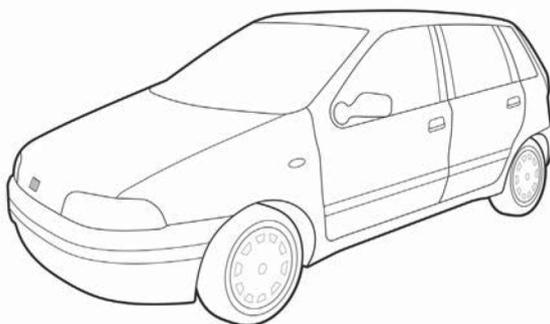
Grandes quantias de dinheiro mudam de mãos enquanto cem ou mais tipos aparecem em *Chargers* e *Road Runners* e só Deus sabe que outras máquinas mais. E depois, da meia-noite ao amanhecer, alinham-se junto aos semáforos, esperam pelo sinal verde e arrancam. Assistimos àquilo tudo e filmámo-los — ainda bem, diriam vocês — para uma nova série chamada *Motorworld*.

Também ficámos a saber que, nos tempos de antanho, os três grandes fabricantes americanos de automóveis costumavam levar os carros novos e acabadinhos de sair da linha de montagem para estas corridas para verem se eram rápidos. E que, ainda hoje, os engenheiros podem levar à sorrelfa um novo motor em desenvolvimento para fora da fábrica, até Woodward, para verificarem se está à altura das expectativas.

E tudo isto tendo como um pano de fundo a música de Martha Reeves, Marvin Gaye, Smokey Robinson, Don Henley, Ted Nugent e Bob Seger — mais as mil e tal outras estrelas nascidas e criadas na Cidade dos Motores.

E nós temos a fábrica automóvel de Longbridge e a banda *pop* Take That. O que só me dá vontade de vomitar.

Dezembro de 1994



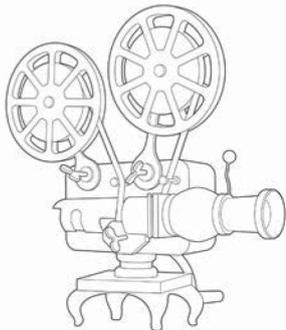
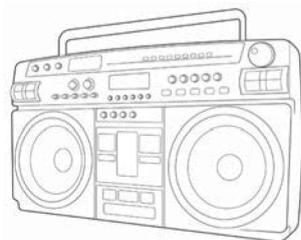
CARRO DO ANO: FIAT PUNTO

1995

TOP 5 DOS SINGLES MAIS VENDIDOS

TÍTULO DA CANÇÃO – ARTISTA

- 1 *Unchained melody / White cliffs of Dover* – Robson and Jerome
- 2 *Gangsta's paradise* – Coolio featuring LV
- 3 *I believe* – Robson and Jerome
- 4 *Back for good* – Take That
- 5 *Think twice* – Celine Dion



TOP 5 DOS ÊXITOS DE BILHETEIRA

- 1 *Toy Story* – Os Rivais
- 2 *Batman para sempre*
- 3 *Apollo 13*
- 4 *Pocahontas*
- 5 *Ace Ventura em África*

LIVROS

O Quentin Willson leu um grande número de livros e tem tendência a citar extensos e complicados excertos de Shakespeare numa conversa normal. Por seu turno, a mesinha de cabeceira da minha mulher está completamente atulhada daqueles clássicos da Penguin de lombada cor de laranja, todos eles sobre mulheres com chapéus de apicultor que deambulam por campos repletos de papoilas sem fazerem nada. São bons para uma leitura à hora de dormir, mas apenas se não precisarmos de dormir. «Aproximava-se a hora do crepúsculo de um sábado de novembro, e a vasta extensão de ilimitttttt...»⁵

Os livros do Quentin obrigavam-me a passar o tempo todo de cara enterrada num dicionário, à procura do significado de todas as palavras. O tipo lê Chaucer para se entreter, por amor de Deus!

Todos os meus livros têm um submarino ou um caça a jato na capa e estão cheios de santarrões que parecem que vão sair a perder, mas que, na última página, acabam por ganhar. Gosto de tramas, e o Hardy não reconheceria uma trama nem que lhe saltasse de uma sebe e lhe comesse o pé. Tanto quanto sei, um livro só é bom se não conseguir parar de o ler. Certa ocasião, perdi o avião — de propósito — porque continuava refastelado em casa a terminar de ler *Red Storm Rising*. Se a princesa Diana me tivesse entrado no quarto nuazinha em pelo quando tinha lido apenas três quartos de *O Advogado do Diabo*, nem sequer teria levantado o olhar o tempo suficiente para lhe dizer que se pirasse dali para fora. No entanto, a minha mulher só demorou dois anos — sim, dois anos — a ler *Cisnes Selvagens*⁶, que é sobre uma mulher na China que tem uma filha que vai morar para outro lugar qualquer.

Mas acabei de ler um livro que não tem trama, nenhum *F-16* na capa, nem maus nem bons da fita, e simplesmente adorei. O que me deixa um pouco preocupado, devo confessar. Intitula-se *Rivethead: Tales from the Assembly Line* e é da autoria de um americano chamado Ben Hamper, que, na secção das críticas, o descreve como «uma leitura extremamente agradável. Ri. Chorei. Aprendi. Tirei a roupa e pus-me a fazer a roda à frente dos meus vizinhos repugnados». É cá dos meus.

Basicamente, *Rivethead* é a história de um homem; um homem que se levanta todas as manhãs e vai trabalhar na fábrica de camiões e autocarros da General Motors em Flint, no Michigan. Na verdade, devia ter uma

⁵ Frase de abertura do primeiro capítulo do romance *O Regresso* (1878), do escritor britânico Thomas Hardy. (NT)

⁶ *Red Storm Rising* (1986), de Tom Clancy. *O Advogado do Diabo* (1997), de Andrew Neiderman, cujo argumento daria origem ao filme homónimo com Keanu Reeves e Al Pacino. *Cisnes Selvagens: Três Filhas da China* (1992), de Jung Chang. (NT)

lombada cor de laranja, mas ainda bem que não. Porque, se tivesse, eu nunca teria sabido da resposta da GM à ameaça japonesa. Sabem, quando os carros americanos estavam a ser vendidos com sandes de atum debaixo do assento do condutor e garrafas de *Coca-Cola* a chocalharem nas portas, a GM decidiu que devia incutir na sua mão de obra a necessidade de melhores padrões. A força laboral era, em grande parte, uma cambada de mandriões todos dopados que só pensavam nos seus cheques semanais e em quanta cerveja podiam emborcar à hora do almoço, e daí que a decisão da GM de pôr um homem vestido de gato a rondar pelos corredores para instigar as pessoas a trabalhar seja um tudo-nada estranha. O facto de lhe chamarem *Howie Makem*⁷ é mais estranho ainda.

Igualmente peculiar foi o esquema posterior, que envolveu a construção de vários quadros de avisos eletrónicos grandes por toda a fábrica para manter as pessoas informadas sobre as vendas, os números da produção e outros aspetos, mas que também podiam ser usados para mensagens. Um dia, ler-se-ia «A qualidade é a espinha dorsal de um bom trabalho», e noutro «Segurança é estar seguro», mas Hamper guarda a sua acrimónia para o dia em que estava debaixo de uma carrinha suburbana e olhou para cima e viu uma placa que dizia «Apertar rebites é divertido!». E pergunta-se se na rede local de esgotos existiriam placas a dizer aos trabalhadores que «Apanhar pazadas de poios é divertido». E já que os «chulos dementes» que tinham inventado essa mensagem achavam que rebitar era assim tão divertido, pergunta então por que razão não estavam todos os dias lá na linha de montagem à hora do almoço a viverem os melhores tempos das suas vidas.

Hamper também descasca em tipos da laia do Springsteen e do John Cougar Mellonfarm, perguntando o que sabem eles do ramerrão quotidiano. Diz que deviam ser obrigados a escrever sobre coisas que compreendem, como orgias de cocaína, caviar beluga e paraísos fiscais.

Abri uma exceção e li este livro porque me interesseo pela indústria automóvel, mas posso recomendá-lo mesmo que vocês nunca tenham ido a uma fábrica de automóveis, e nunca tencionem ir a uma.

Tentei convencer o Quentin a lê-lo, mas como a primeira palavra que aparece é «morto» e não «sibilância», disse que não ia dar-se a essa canseira... e perguntou como é que a Janet e o John⁸ andavam ultimamente.

Janeiro de 1995

⁷ Trocadilho irónico com *Make 'em = Make them work*: «Obriga-os a trabalhar.» (NT)

⁸ Janet e John são as personagens principais de uma série de livros destinados a crianças entre os quatro e os sete anos que foram muito populares no Reino Unido nas décadas de 1960 e 1970. (NT)

NO RALI PARA CEGOS

Era isto que dizia na primeira página do meu pacote de adesão ao evento automobilístico mais bizarro do mundo: «Os ralis nunca ocuparam um lugar particularmente relevante nas vidas das pessoas cegas.»

Pois não, nem nunca ocuparão. Os homens não podem ter bebês. Os peixes não podem conceber submarinos. Os produtores da BBC não conseguem decidir-se. E as pessoas cegas não dão grandes condutores de rali.

No entanto, são bons a dar instruções de navegação ao piloto. Mais do que isso, nos últimos seis anos, houve vinte e cinco ralis na Índia em que os copilotos tinham mais em comum com um morcego do que com o piloto de corridas Tony Mason.

Ora bem, falando com toda a franqueza, não me refiro aqui ao tipo de rali em que as rodas do carro só chegam a tocar no chão nos postos de controlo de paragem. Não, a melhor forma de descrever este tipo de rali é chamar-lhe uma caça ao tesouro.

Mesmo assim, lamentavelmente, existem regras, a pior das quais é que todos os carros devem estar equipados com cintos de segurança. Por isso, quando participei, eram apenas sessenta e seis concorrentes, o que não é suficientemente bom num país com nove milhões de cegos.

Mas, ei, estou habituado a regras e a melhor maneira de as contornar é uma pessoa armar-se um pouco ao pingarelho. Achei que, se gamasse a carta de controlo ao copiloto, o tipo nunca se daria conta e ganhávamos. Mas os organizadores não eram nenhuns tapados e tinham dado cabo dessa hipótese: todas as instruções estavam em Braille, uma linguagem que tem tanto sentido para mim como o suaíli ou o alemão. Tal como todos os outros, tivemos de fazer uso da força. No entanto, ao contrário de todos os outros, seguimos na direção errada logo na primeira curva.

Deixem-me explicar. O Braille estava em inglês e não era uma língua que figurasse no CV do meu copiloto. De modo que ele soletrava cada instrução, letra a letra, de um modo terrivelmente lento.

De maneira que saímos da base e nos dirigimos para o centro de Madrastra no nosso *Maruti Gypsy*, com o Sr. Padmanabhan a murmurar v-r-a-r-i-s-k-e-r-d-a-k-l-o-m-t-r-o-u-m. Ora, se tiverem uma caneta e um pedaço de papel e duas semanas para pensar, acabavam por descobrir que significava virar à esquerda ao quilómetro um.

O problema foi que demorei quase dez quilómetros até o descobrir, e por essa altura já estávamos completa e irremediavelmente perdidos. Não só não falo Braille como o meu tâmil não é lá muito bom. E lá estava eu, com um cego, numa cidade onde nunca tinha estado antes (e aonde nunca mais

quero voltar, aliás), situada na mesma massa terrestre onde, preocupantemente, ficava Portugal e o Iémen. Aqui, as coisas podiam dar para o torto.

Seguíamos à deriva por uma estrada e, de repente, o Sr. Padmanabhan levantou o olhar das notas e perguntou: «O que é l-k-j-r-i-j-l-s-s-s-a-e-q-j-t?» E, para ser franco, que resposta pode uma pessoa dar a uma pergunta destas?

Mas, fosse como fosse, e acho que foi bastante por acaso, lá topámos com um posto de controlo. Aliviado, baixei o vidro da janela e perguntei se tínhamos ficado muito para trás. Mas eis o mais engraçado: disseram que éramos os primeiros a chegar, o que era estranho, pois tínhamos sido os últimos a partir.

No entanto, tudo se tornou claro como água quando nos disseram que estávamos no posto de controlo de paragem número seis e que tínhamos, de alguma forma, falhado os postos do um ao cinco. E eu sabia muito bem como os tínhamos falhado. Tínhamos estado no Tibete.

Ainda assim, lá continuámos a avançar, até que de repente me foi dito para parar. «Estamos no posto de controlo número sete», disse ele. Só que não estávamos. Estávamos no meio de um parque industrial, e é difícil fazer ver a um cego que seguiu na direção errada. Mais uma vez.

«Desculpa», disse-lhe, «mas não estamos.»

«Estamos, sim», insistiu ele. E, para evitar ferir-lhe os sentimentos, tive de sair do carro de um salto para ir buscar o meu cartão carimbado por um oficial inexistente num posto de controlo que não existia ali.

«Eu bem te tinha dito», disse ele quando voltei para o carro.

De volta à base, acabado o evento, ficámos a saber que tínhamos sido completamente excluídos dos resultados do rali, pois só tínhamos encontrado um dos postos de controlo. Todos pensavam que tínhamos desistido e ido para casa. Nem sequer nos deram qualquer almoço, o que até nem foi assim tão mau, porque a comida era melros nados-mortos que tinham sido amassados e depois revestidos com uma camada de caril em pó, folhas de loureiro e gengibre.

Oh, o que nós todos nos rimos enquanto os copilotos tentavam tirar pedacinhos dos bicos entalados nos dentes. E, oh, o que todos eles se riram enquanto recordavam como os seus pilotos andavam às aranhas.

Temos de ter este desporto na Grã-Bretanha. Todos vocês, tipos da Távola Redonda e rotários, parem lá de empurrar camas de hospital pelas ruas nas vossas campanhas de angariação de fundos, deixem-se dessa coisa dos ralis das tascas e deem mas é uma ligadela lá para o RNIB⁹. E depois liguem-me a dizer quando e onde.

Fevereiro de 1995

⁹ Royal National Institute of Blind People: Real Instituto Nacional dos Cegos. (NT)

O MGF

Numa festa da liga principal, há certas regras que não vais encontrar em nenhum livro de etiqueta. E a mais importante é esta: quando te convidarem a passar para a sala de jantar para a refeição, nunca sejas o primeiro a chegar à mesa, porque não terás nenhum controlo sobre quem se vai sentar ao teu lado.

E também não sejas o último a lá chegar, porque quando só há um lugar vazio à esquerda, podes ter a certeza de que as pessoas de cada lado desse lugar serão mesmo execráveis.

A menos que prestes atenção a estas regras simples, podes vir a dar por ti ensanduichado entre um futebolista e um vegetariano. Ou entre um homossexual e um pregador laico. Ou entre um caravanista e um socialista. Existe uma série de combinações capazes de pôr os cabelos em pé, mas a pior é, sem dúvida, dares por ti entre dois membros do Clube de Proprietários de *MG*.

Para começar, têm barba, alguns pelos da qual acabarão por cair na tua sopa. E como apreciam o ar fresco, é provável que sejam vegetarianos. Isto significa que se vão pôr a contar-te, detalhadamente, acerca da situação difícil dos vitelos de olhos inocentes e crias de raposas de orelhas pontiagudas e caudas fofinhas... e com penas de galinha entaladas nos dentes raivosos. Na altura em que lhes tiverem servido a costeleta de nozes¹⁰, o assunto já terá mudado para os seus carros medonhos.

Ora bem, tu e eu sabemos que o velho *MG* era um balde de ferrugem cobardolas que deixava entrar água sempre que chovia, que se avariava sempre que o tempo estava frio e que sobreaquecia de todas as vezes que o sol punha o chapéu. Virava de direção com a mesma agilidade de um rinoceronte em pleno ataque, parava com o brio de um superpetroleiro e bebia gasolina com chumbo como se tivesse o motor V8 de um *Chevy* por baixo do capô.

No entanto, os nossos amigos barbudos não veem a coisa desta maneira. Essas pessoas apreciam mesmo as avarias frequentes, porque lhes dá uma desculpa para se enfiarem debaixo do maldito carro.

E depois, no *pub* nessa noite, podem falar livremente acerca do que correu mal ao certo e como conseguiram reparar a coisa com grande precisão. Para ti e para mim, a ponteira de direção é, muito provavelmente,

¹⁰ Prato vegetariano tipicamente britânico, em que as «costeletas» são um misto de avelãs, farinha, migalhas de pão e caldo de galinha, sendo depois tudo envolvido em pão ralado e frito. (*NT*)

a coisa mais aborrecida do mundo, mas para o homem *MG* é uma divindade de aço, um ícone quase religioso, um ovo Fabergé na forma de um automóvel.

O homem *MG* consegue falar da ponteira de direção durante duas horas sem repetições ou hesitações. E a única razão para parar duas horas depois é porque já lhe enfiaste um balázio na mona. Os fanáticos dos *MG* dão má fama a todos os aficionados de carros. Hoje em dia, basta mencionares que gostas de carros — ou seja, que comprarias um *Ferrari* se te saísse a lotaria — e a pessoa com quem estás a falar desata logo a fugir aos gritos.

Vão acabar por lembrar uma conversa que chegaram a ter acerca de pontas de barras transversais e presumirão que estás prestes a fazer o mesmo, que és membro da CAMRA¹¹ e que só bebes cerveja com alguns salpicos de lama dentro.

Daí eu estar preocupado com o novo *MG*. Se te podem rotular de fanático só porque gostas de carros, então já podes começar a imaginar como vais ser gozado e rejeitado se entrares no *pub* agitando na mão o porta-chaves de um *MG*.

Outras pessoas lá no *pub* vão concluir que tens um *Midget* dos anos 1970 no parque de estacionamento e que estás prestes a deliciá-las com a interessante história de como conseguiste ajustar a correia de distribuição nessa manhã. Todos irão fingir uma maleita qualquer ou um compromisso urgente para poderem sair de lá.

À exceção, claro, do dono, que ficará ali enalhado. A sua única escapatória possível é o suicídio. Pode mesmo empalar-se nas alavancas da máquina de cerveja e morrer de uma forma horrível, sem chegar a perceber que, na verdade, tu tens um novo *MG*.

Não duvido de que seja um carro maravilhoso, ainda para mais com aquele motor inteligente, habilmente montado entre os eixos. É agradável à vista também, e aqueles mostradores brancos conferem um aspeto especial àquilo que é um habitáculo comum.

Tenho a certeza de que o capô não vai meter água e que, em termos mecânicos, o *MGF* será tão à prova de bala como o teu frigorífico. E apesar de nenhum jornalista o ter conduzido ainda — ao contrário do que muitos quererão fazer-te acreditar —, não duvido de que será rápido e fácil de manobrar.

E é de fabrico britânico, o que automaticamente o torna melhor que o *Barchetta* e o *Speeder* e o *MX-5* e o *SLK* e o *Z3* e todos os outros descaipotáveis que estão para ser lançados nos próximos meses.

¹¹ CAMRA: Campaign for Real Ale (Campanha pela Verdadeira Cerveja) é uma associação independente e voluntária de consumidores britânicos cujo objetivo principal é promover a verdadeira cerveja e cidra tradicionais. (NT)

No entanto, o problema é que, se comprares mesmo um daqueles novos descapotáveis estrangeiros, as pessoas te vão encarar como alguém de pé leve e imaginação desenfreada. Mas se, em vez disso, optares por qualquer coisa com um dístico *MG* no capô, as pessoas vão pensar que és um totó.

Maio de 1995