

206+

Volgens onafhankelijke marketinglectuur moet men de concurrent niet afzeiken. Het zou de eigen persoonlijkheid, het kennelijke zelfbeeld, in een kwaad daglicht stellen. Dat kan zijn, maar het geval wil dat ik gehecht ben aan evergreen 206, tegenwoordig geproduceerd in Zuid-Amerika. Gelijktijdig mijn Nu-Born-Redden-Plan met de Volvo V40 stationcar, standaard lpg, heeft deze bekende wijn in nieuwe zak sowieso een streepje voor . Een succes dat ik niet snap, dat is de Aygo/107. In Tsjechië produceert men die. In aantallen die lijken te veronderstellen dat er op de automarkt nimmer overschotten *waren, zijn* of ooit *kunnen ontstaan* de Aygo/107. Een spichtig ding met bete achterraampjes, een voor en achterkant die van top tot teen erop ingesteld zijn de dagwaarde naar nul te laten dalen bij aanrijdingen omdat radiator of achterwielophanging direct zullen ontwrichten. Zoals wij de uitdeukmarkt kennen, op de been gehouden door bleue verzekeraars, is dit de ware weggooi-auto. Consequent met dit beeld geliefd als rijdende dtp voor de plofrijpe BV. En verkopen dat het ding doet! Auw, mijn marketinghart, heb ik een cardiomyopia? It's hard not to take it personally.

Ik ga de loftrumpet steken over de 206. Maar ik wilde er eerst eens even -het marketingboek negerend, Gott weiss ich will kein Engel sein- helemaal uit de doeken doen wat er allemaal mis is met de huichelachtige boterhamtevredenheid-auto. Van bezoodelde ultrakapitalist/voor verhoofligande plof-BVdirecteur (segmenteren, hmmm. Is dat de psychografische of de tweetrapsmethode?)

Geen Lada

U moet de robuuste sedans aanschouwen in zijn gloriejaren. Rond 1980 kostte de 1200N 10.000 euro. De Zastava 1100 negenenhalf. Stoere karren. Vierkant, zware besturing: wat het ook was, een boodschappenauto was het niet. Breznjev, Tito, vierkante koppen, stevig innemen, boerenlol eigenlijk. Een weinig stadse cultuur. De Zastava is een Fiat 128, de Lada een 124. De eerste ietsje moderner maar 383 meter, de 410 lange Lada iets ouderwets maar wat ruimer. Beide een stompe snuit met grote, ronde koplampen en zeer laag scorend op luxe. Ex- en interieur zijn volkomen brasbestendig uitgevoerd, alle knoppen zijn log en gaan zwaar. Vrachtwagen oude stijl-stijl. Kunt u zich niet meer voorstellen, automobiel Jansen, emerging market, 3 vestigingen Lada/Zastava: Wageningen-Nijmegen-Druten.

In marketingtermen: de Trabant is een concept te nomen in termen van product excellence, precies pas op de gestelde eisen. De Fiatderivaten passen gewoon goed bij de Lechs Walensa met snorren. Customer excellence.

Het behoeft weinig betoog dat een Aygo/107 een boodschappenauto is (al kan er in de kofferimte bijna niets).

Vierdeurs, maar waarom eigenlijk?

De opvallendste conclusie die ik na zeven jaar moederschap kan trekken is dat kinderen graag dood willen. Ze worden onweerstaanbaar aangetrokken door vleesmesses, glibberige kozijnen op vier hoog, ongeaarde stopcontacten (enz). Hebben Cro-magnonkleuters ook stropjes gemaakt van hagedissendarm? Pterodactylusbotjes in een bliksemschicht gehouden?

Verderop in de column Grote Ladder van Sylvia Witteman blijken kinderen dingen die geen speelgoed zijn graag te gebruiken om te spelen, en speelgoed vooral zoals het niet is bedoeld te gebruiken.

Verrassing: kinderen zijn niet alleen maar schattig. Is er iets te beleven op de achterbank, het zou de auto alsnog nuttig maken. Nee. Voor volwassenen is het nauwelijks uit te houden op de achterbank

met een Texelsranzkampeerweekend dunne zitting en marginale beenruimte. Maar kinderen kunnen niet naar buiten kijken door de hoge taillelijn. Wel heeft de ruimte een specialisatie: kieren en hoekjes waar vingertjes inpassen. In het geval van de leuning gecombineerd met een scherpkantige schroef. Hoedenplank, deurbekleding en vloerbedekking zijn van bordkartonachtige textuur, haast bedoeld om Cro-magnonnetjes te laten experimenteren of het van wiebelig naar kapot kan. Wiebelig, dat is het woord dat het interieur definieert. Iel. Built not to last.

Terwijl je met een stadsauto de hele tijd baandrempels oplijnt en glijpaden oppakt, is er juist bij het in- en uitstappen weinig eer te behalen. Op de landingsbaan, geduld, op het parkeren kom ik zo meteen. De derde deur is die naam onwaardig en klinkt helemaal Brabantia (koekblikken en broodtrommels). De rits in toch al in 1896 door Judson uitgevonden, had ook gekund. De kofferbak is ook nauwelijks kofferbereid, de snottaap. De achterdeuren zijn wel heel erg petite, Nikki (van pagina 24), die kun je dus mooi thuis laten¹. De bumpertjes bepaald niet het Zweedse tot 10 km/h niks kapot. De achterbumper is zelfs nauwelijks meer dan een stuk afdekplastic, zijn daar geen regels meer voor?

Verder met de kinderspeelplaats. Een groot metaal vlak in de deur, op handjeshoogte .. dat is -zelfs als relatieve leek op kindergebied- solliciteren naar problemen. Een kras wegwerken is toch echt iets bewerklijker dan een streep op een stuk plastic wegpoetsen. Last but not least is de deuropening zeer gering en de afstap toch nog vrij hoog. Voor kinderen is de auto beslist niet gemaakt.

Boodschappenauto, daar hebben wij geen boodschap aan.

Neem plaats achter het stuur. Stel stoelhoogte, hoofdsteun en stuurwiel *niet* in, want dat kan nu eenmaal niet. En onderneem een schijnbeweging achteruitrijden, in Mr-T stijl. Wat ondervinden wij? De dode hoeken achter zijn buitengewoon fors. De dichte hoofdsteun van de rechterstoel niet erg behulpzaam voor het overzicht, bij het achteruitkijken. De rechterbuitenspiegel is olijk ovaal, zoals hij bij Mercedessen in de serieuze jaren Hasselbladvierkant was. Met de omhooglopende taille, is er op Amsterdammertjes-hoogte juist weer niets te zien. Had ik al genoemd dat het moeilijk lerende fragiel-tje bij een zucht wind al een deuk heeft en de dagwaarde q.e.d. mede gelet op de verwachte restwaarde vrijwel steeds tot verschroten zal leiden? L'histoire se repete: de weggooi-auto, het moest er een keer van komen maar waarom toch.

De kofferbakloze auto is relatief onoverzichtelijk, ondanks dat dat tegenstrijdig klinkt. Stootstrips ontbreken, de achterdeuren lopen door in de wielkast. *Alles* -dit is onverkort, ik volg het OM in deze geheel- *alles* spreekt in het nadeel van gebruik als boodschappenauto. Zo niet, hoe wel? De eerste Fiësta, de tweede Mazda 323 of de tweede Cherry c.q. eerste Sunny hatchback combineren goede overzichtelijkheid en korte draaicirkel en de klokjes zijn ovaal en de spiegels vierkant (dus niet andersom).

Onderhoud bij de universeel

Zowel Peugeot als Toyota zijn van huis uit nauwelijks budgetmerken. Tot voor zeer kort was het Toyota's liefste wens de Avensissen en Lexussen nu toch eindelijk te laten landen in Europa. De Starlet werd Yaris en kreeg hightech automaat, intelligente achterbank en hipper dan pip intrumentarium en dash. Peugeot is van oudsher goed in 404's, familiales en in de vrije beroepen zoals notarissen. De keus voor de universeel lijkt snel gemaakt, zodoende. Al sluit ik niets uit, ik wijdde al enkele onlopende woorden aan het land naast West-Duitsland.

Denk even mee met de technicus. Een goede motorruimte is ruim, dat werkt sneller en effectiever. Een motorkap, geen brievenbus. En straalt kwaliteit uit, men vangt vliegen met stroop niet met honing. Elke reparatie kan op componentniveau maar ook op onderdeelniveau. Dagelijks verdwijnen hele motormanagementsystemen in vuilnisbakken verzekeren mij grommerige fora. Vandaag opende ik zo'n motorkap. Het maandverband van Erica Terpstra. Aggossie, dat zal als geluidsdemping zijn bedoeld. Zochten waar de steun moest, die bleek op de accu ook wel te kunnen leunen. Accu, groot woord, dat contactlensdoosje daar. Nooit geweten dat je op 30 bij 80 centimeter zoveel kwijt kunt zijn. Waar is alles? Na slechts zesentwintig minuten staren vond ik de gashendel al. Hier komt die Sonne duidelijk niet. De peilstok heb ik nog steeds niet ontdekt, het zal toch geen tweetakt zijn? Een koelsysteem pleegt men te testen, door de boel af te vullen en de slangen te volgen. Yours truly heeft de motorruimte van de geliefde 155 V6 nog vers in het geheugen en daar was de bloedsomloop

¹ Moet toch niet gekker worden. Rare jongens, daar bij Playboy. En gecoördineerd door Lotte .. hmmm fullcolour emancipatie is leuk, maar kan een vrouw daar niet een ander soort rol in vervullen?

aanmerkelijk makkelijker te volgen. V-snaren, spanrollen? Tenzij u oemba-loemba's of pygmeëën bestelt bij het uitzendbureau, zal voor vrijwel elke operatie de motor gelicht moeten worden. En dan maar hopen dat alle Ikea-schroefjes nog passen hè.

Tenzij u te maken heeft met een verlichte geest die aan lange termijn relaties werkt, gaat onderhoud op uurtarief. Best rot als niks te vinden is, voor allerlei gewonigheden de hele boel losgeschroeft moet worden en de ruimte zo vol zit dat zonder bloeditstorting niet gewerkt kan worden. Arbeomstandigheden, nu in het klein. Reken er niet op, dat dat niet wordt berekend.

Voor trainingsdoeleinden een geschikte auto en de woede *nooit* koelen, ik had al iets gezegd over de dikte van het blik of de achterbumper (*gangbaar maken* krijgt een heel nieuwe betekenis).

De tweecilinder Vivio en diens voorganger (Subaru) met een nog maffere naam hadden dat beter begrepen. Een Volvo 240 2 liter. Een Sierra. Een eend, logisch. Japanners van de eerste generatie natuurlijk ook. Motorisch onverslijtbaar, achterwielaandrijving, starre achteras. Onderhoudsvriendelijk ontwerpen is echt een keuze, heren en dames neem dat van mij aan. Als een merk het doet zoals hij het doet is dat *nooit* per ongeluk. Niemand maakt mij dat wijs en u zou er ook niet aan moeten willen.

Is het een Toyota? Doet het iets voor het merk? Heeft het nut als PR-ding?

Voor een gelijkenis met een Tercel had de ruitewisser boven moeten zitten. Het conceptuele, door-dachte van een Yaris? IQ? .. enfin ik val in herhaling. Het is zichtbaar een Toyota, maar een die niets met de waarden van dat merk heeft. Veelvuldig verkocht met Franse badge, al hebben die merken toch werkelijk de nodige interessante kleintjes het licht doen zien. Waarom die dealers stunten met het ding in Havenloods en Alexanderpost en wat dozen bij importeurs daar zo aan bevalt desgevraagd: de wereld is vol geheimen en ongekendheden.

Dames Gilmore

"How am I. Good. I've reached a level of perfection hardly seen outside a Victoria's secret catalogue." Da's junior, Lorelei. "Are you there? No, it's a hologram. A very good one." "I think she was making one of her funny jokes. Oh." Dat was senior, Emily.

"You're stubborn. Iew, have I shocked you?" Dat zijn ze samen.

Nu zullen niet alle moeders en dochters bekgevechten op een dergelijk SAT 740-760 niveau (Rory) epibreren, maar in afgezwakte vorm ... Per definitie hebben familieleden Passats, S40's of Insignia's. Iemand vervoeren, wat toch een kernactiviteit moet zijn van 't autootje dat, herinner ik u, geen kofferruimte heeft. Dat is een kwestie van statistiek, die zakensedans. Wat zeg je dan? Het interieur van een Cuore is netjes en perfectionistisch. Een Travis heeft met de rechtopstaande voorruit een lichte PT-Cruiser touch van binnen en een Mini-sfeer van buiten. Een Axel was een klungel-variantie van een GSA, met grote knoppen en kleine tellers. Ik kan mensen eruittrekken, als je met je rug tegen de muur staat kan ik je overtuigen dat het fijn is om ergens tegenaan te kunnen leunen.

Maar dit? Het interieur van de Aygo is voornamelijk minimalistisch. Curverplastic (van de lichtgrijze kantoorvuilnisbakjes). Het gaat er nog niet eens over of het design nu zo mislukt is. Est-ce a monsieur le directrice que j'ai l'honneur de parler? Zit er een managerial typ naast je, verwacht men kwaliteits-uitstraling, hetgeen alleen succesvol te counteren is met een goede argumentatie waarom dan niet. Een verhaal. Eend, cult; alternatief: want. In dit geval is er niets over te zeggen in countertechnische zin; het is gewoon bezuinigingsdrift en dat is wat het is en dat bespaart je bij aanschaf een ruggetje wat je er bij inruil natuurlijk nimmer uithaalt. Mooi noch lelijk. Mannelijk in Breznjevstijl noch vrouwelijk als een Micra (dikke reet gekregen zeg!). Anti-technisch noch innovatief. De auto is alternatief noch exclusief. Dat je voor een merk op je trui zoveel procenten meer betaalt en voor je auto zo bezuinigt, is slechts penny wise and pound foolish. Een Daf was tenminste nog nationalisme, of was u zo begaan met het lot van de economie van de Tsjechiërs?

Een auto die niet in sociaal contact bruikbaar is, hoe puntloos kan iets zijn? Maak kennis met de 206, dat wil zeggen, al jaaaaaren een graaggeziene gast zowel bij zakelijke als privé-kilometers.





Geschiedenisles

Ik heb al heel de week bisbilles met de blanc-bec. Da's Nederlands. In vroeger tijden was Frans chique en adellijk. Toen de Quarterpounder nog een explosief was en de Big Mac niet bestond. Gefrappeerd heb ik in de Donner gelezen over de 404, die rokjesvrouwen lokte met een Affengeil dashboard, een bank in plaats van twee stoelen en stuurschakeling. Marketing zo hoogstaand, dat ik er echt even in zou moeten duiken om het te doorgronden. Dat overkomt je anno 2011 niet snel meer in dit vak. De 404 was een zodanig kassucces, dat het gelijk van Peugeot in deze onomstreden is. Met de 104 zocht men ook weer de vrouwelijke aandacht. Waar de Micra Ullapupkes aantrekt-de auto als accessoire, als u op deze site zit mag u hem ook wel lezen- had deze zo'n bril die administratief medewerkers toen hadden. Als snuit. Verder een tijdloze hatchback, want conceptueel zijn ze nu bijzonder weinig anders - of hoe zeg je dat. Zijn tijd vooruit, want met de zachte vering en rustige motor was de auto ook comfortabel op lange afstanden. De 205 als vijfdeurs heeft veel van de auto weg en de achterbankmechanismen zijn nauwelijks anders dan nu.

104 en daarna de 205. Generation 205 heette die ooit. Terecht, want de auto is zo lang in zoveel uitvoering op de markt geweest dat het woord generatie niet misstaat. Terwijl een Daewoo Kadett en een FiatLada via wereldistributie en badgebeleid grote aantallen konden halen, is in mijn herinnering de 205 er in hoge mate op eigen kracht gekomen. Een sterk punt van de auto is, dat hij met sportieve versies maar ook met goedkope instapmodellen, Roland Garossen maar ook huurautootjes op vakantieplekken inderdaad een groot publiek aansprak dat uit mannen en vrouwen bestond. Indertijd in de folder een dieseltje met een ietwat lelijke meneer, zowel man- en vrouwgeschikt was beslist beoogd. Dat is de moeilijkheid aan marketing: we willen uit pure arbeidsvreugde segmenteren, maar onze bazen willen ook aantallen. Telkens een segmentje veroverend, de jaren gingen en kwamen, lukte het. Zoals we dat bij auto's in deze klasse graag zien, was het een bescheiden auto that blended in the crowd. Want de kopers zijn -uiteraard- middenklasse of lager. Het zangerige geluid dat hij voort-

bracht, de aansluiting bij eerdere modellen maar ook bij de toenmalige Peugeot huisstijl, de gigantische keus in het alomvattende programma en het fijne comfort maakte dat het beslist ook een goede deal was. Is, je ziet hem nog veel rijden. Ook een paar mazzeltjes. De aardig verkopende Visa had aan de Peugeot veeleer een opvolger. BX en later ZX en de Xantia zijn mannenauto's met techniekfeel. De Saxo was een Peugeot. Resteert de AX, die ik toch minder goed bij elegante Françaises met de bisbilles zie landen. Vanuit een verkoopoptiek mazzel of opzet, in de viermeterklasse was er bij Peugeot niet eerder dan met de 306 weer een realistisch alternatief.

Misschien is de 205 wel een gevalletje Ron Baker: een verkoopsucces, omdat de verkoop eraan sleurde. Het voortbestaan van Peugeot hing in zdanige van dit ene model af, dat bouwkwaliteit, fikse verkoopdruk en value for money c.q. blijvend betaalbaar een must waren. Voorbeeld, een merk als Alfa lijdt in mijn optiek aan gebrekkige verkoopdruk. De 159 is met de 156 uitstekend voorgesorteerd, maar lompweg zo achterlijk duur dat ik hem nimmer zou aanraden. Een 156 kostte 44 000 pietermannen en had uiterst voordelige optiepakketten, help ik uw geheugen even op weg.

Volgens de Autokampioen overigens, is handelreizigersvermaak Yank Kaiser-Frazer conceptueel de eerste, want wegklapbare bank, met hatchklepdeksel a la Zastava en eersteling Seat Toledo. Al in 1949. Met al die wegklapbanken en het korte motorkapje is de Austin Maxi van Sir I. (Q, only different) in 1969 het meest een compact. De Renault 16 vind ik de prelude van de Renault 25 en Laguna: weliswaar hatchbacks, maar nauwelijks omwille van binnenruimte ontworpen. Met de motor ver in het interieur, de lange motorkap en het kaarsrechte stuurwiel lijkt de auto mij tegenstrever van de Citroen ID19 (DS). Begrijp me niet verkeerd, een prima concept, en onverdiend dat Renault ondanks verwoude pogingen in die klasse (16/20-30/25/21 Laguna .. er zijn wat Laguna's I de lease in geprakt) zo weinig voet aan de grond krijgt in Nederland. Bovendien als bijwerking imagoschade, want een consultant (van het krijsen en onderschijten, weet u nog) kan alles stukmaken. De huidige is bijna kunstzinnig vormgegeven, net als de Megane driedeurs. Hou vol, Honda doet dat niet dus waarom daarom en elke reden is goed.





De 206, dus.

De auto is ongelofelijk visueel. Sublimaal-achtig. Ik weet zeker dat de overhang voor de voorwielen, de kleine achterrautjes, de asymmetrische ruitewissers, de breedte ten opzichte van de lengte en hoogte; de ontwerpers hebben de auto tegen de eerste Golf aangehouden, de rabbit. En hem vervolgens de snuit van een botsautootje meegegeven. Neemt u even de Eclipse (Belize Green, Laguna Blue) in gedachten en Jenaplangevijs is het misschien goed als we het groepje wat kleiner maken, even op niveau gaan. 1990: equalizer, gauges en klokken in het straaljagerinterieur, ribbels, matzwarte lijnen, sponningsloze ruit, turboschoepwieldoppen, powerbulge én natuurlijk de knipperogen: de auto is integraal ontworpen. Met name is het een tijdsdocument. Hij is alles, wat tijdloos niet is.

Dat geldt ook voor de 206. Secretaresses op afroep, junior assistent accountants, de auto is helemaal 1999 en zo'n partyface past dan wel. Het is een auto met ironie, in Coupland's generation-X stijl. Zet u even een CD-tje van Fountains of Wayne op intussen .. *new computer, bright future*. En geef dat toe, helemaal eeuwwisseling deze auto die in 1998 bij mama aan de borst lag. Autokampioenrubriek met de occasies toont des fotograaf's broeder. Hij heeft zo'n Pakimiepie. Met veel neus. Het is waar - logisch als er sprake is van een vleugje botsauto- de 206 is een echt *neuzige* auto. Y-a-'t-il sens unique? (En Laurine, van de Flair workshop autotechniek, wil een zwarte Ford S40. Soms is het autoleven oneerlijk (nr. 23 2007). Blending in the crowd, I so get that, toch jammer).

Maar dus ook een heel visuele. De spierbundels bij de spiegels, de roostertjes, de tankdop: veel styleren, wat minder ontwerpen. Hij is alles wat clean ontwerpen niet is. Bovenstaande tierenlantijn CC is nog het meest barok. Druk, is het beeld (zelfs), enigszins afhankelijk van kleur en uitvoering.

Zo'n ironische auto, barok belijnd, met lange geschiedenis en gevoel voor detail, in het holst van de crisis in de lifecycleverlenging gooien ***na een fikse nose job*** .. ik vind dat een te waarderen bijdrage aan de autowereld zoals liefdeloos single use only auto's bulkgewijs de wereld inbraken dat

duidelijk niet is. Zéker niet als u iets met PR heeft, of met marketing. Maar die junioren hebben meestal niet zoveel te kiezen, als ze zo'n ding krijgen, dat moet men accepteren en toegeven.

Pagina 8 alweer.



Que signifie cela?

Verdomd lastig nog, als je gewoon wil zeggen "dit is een echte auto, dat is een overdekte brommert," maar het in argumenten en specificaties moet uitdrukken. Acht pagina's.

Keurig

Zonder een meter gereden te hebben. De stoel, is een echte. Het stuurt keurig. De auto is breed, al seen echte auto. Het dashboard strekt zich uit, heeft accenten, knoppen en een handschoenenkast die zelfs zo diep is dat je bij de antagonist inmiddels in de bumper zou zitten. En kijk dit eens, *standaard een autoradio met stuurbediening* en vier speakers. In de 404 kon men aparte klokken bestellen. Deze wijzerplaten, in wit uitgevoerd, zijn in zijn klasse echt heel fraai. Het kwaliteitsniveau, dan heb ik het vooral over de afwerking, is zoveel beter dan de Tsjechische Japanner. Überarbeitung, zeggen de Duitsers, die ervoor gestudeerd hebben. De pook. Die voelt alsof er ook echt iets aan vast zit. De koppeling idem: het gevoel van degelijkheid is ook het overdimensioneren van knop en hendel, zowel technische zaken als andere plekken. De niet alleen stevige, maar ook ruime, grote stoelen hebben zijdelingse steun en insteekvakken achterin. Voor dagelijks gebruik toch handig. De ruiten zijn overigens gewoon elektrisch, en het stuur bekrachtigd. Stuurbekrachtiging, hoogte verstelbare gordels, ABS en alles wat de projectsecretaresse had, wier 2005 Gris Cendre buiten op de stoep bij Davo nog 6400 euro op gaat leveren, heeft deze ook. Perfectionistisch is het lapje stof naast de stoel links, zodat de vingers niet kunnen knellen.

Prioriteiten, wat betekent dat voor u?

Een stoel. Om op te zitten. Stuur. Om vast te houden. Deurbekleding. Omdat je die elke keer dat je in- of uitstapt ziet. Ruitewissers. Om naar buiten te kijken, waar de weg is. Die Aygo/107 rijdt best heel redelijk, maar ik vind dat dus niet genoeg om te zeggen dat hij de prioriteiten op rij heeft.

Te spreken van, de brochure opteert voor Rouge aden. Met de zwarte accenten lijkt me dat juist.

Het geheime wapen

Los van het enigszins speculatieve gegeven, dat vele technici niet van de auto zullen schrikken omdat hij al zo lang bestaat .. kijk nu eens naar die motorruimte. Slangen met klemmen, zoals we die kennen. Een fan aan de radiator die ook de indruk wekt op die taak berekend te zijn. Een accu, in een feestelijke verpakking (dat had nou niet hoeven!). Toch leuk. Waar de koelvloeistof ingaat (expansievat) is zowat vertederend, al zal het niet zo bedoeld zijn. Dat ik een sentimenteel type ben, auto-gewijs, dat is u inmiddels wel duidelijk geworden. In de Aygo is een spiegeltje geen luxe om na te gaan hoe het met het peil aan vloeistof gesteld is. Metalen leidingen, v-snaartjes, alles is vindbaar en bewerkbaar. Okee, het nuvolgende is misschien generd, maar luister toch maar even. Volg de assen van de ruitewissers en stel vast dat ze in een kloek stuk gietijzer gevat zijn, onderling verbonden. Ik meen dat serieus, ik denk dat een Aygo die een aanrijding maakt aan de voorzijde zo verbogen en kapot zal zijn, dat er geen redden meer aan is. De veiligheidssterren die Europa uitdeelt hebben dan ook niets te maken met de hersteltijd -en kosten, maar slechts met de dosering van verbuigingen, rondsplinterende onderdelen bij een klap.

Alles bij elkaar, voel ik me in een echte auto zeker een stuk geruster. Ook financieel: 10595, daarover praten we en het is vaak vertoond dat naloop-modellen niet theoretisch maar wel praktisch juist

waardevaster blijken. '95 Nissan 100NX, laatste Toledo sedan, enzovoort. je zal maar zo'n auto zoeken, dan is de jongste toch een voordeel.

Enerzijds is deze auto niet single use only, anderzijds zal men er bij onderhoud veel prettiger aan werken. En dan is men sneller klaar. Dus dat scheelt dan pingerdeping, ziet u wel. Luister toch jong, in de exploitatie duidelijk goedkoper, mooier, veel fijner in dagelijks gebruik met comfort en stoelen om op te zitten, brasbestendiger voor de kleine blagues en beter van restwaarde! Als een pijl uit een boog vliegt u weg. Hoort hem niet, ziet hem niet, en hij kent geen vermoeidheid. Naar bos, hei en strand. Gaat haast vanzelf, jaren en jaren lang. Een vliegend tapijt kunt u niet kopen, wel een plus-Peugeot. Daarr vliegt u op weg! Daar vliegt u ook op af, als u wist hoe licht zo'n Phoenix trapt! (uh, nou ja, ik heb mijn punt wel gemaakt, 2 rugjes zeiknietvent; Speelt u geen noodlottig spel met uw zo zuurverdiende EMU's en koopt dan toch zoo een auto, van kwaliteit. Vissticks kope men in steeds in de aanbieding, of kruidnooten. Een automobiel is toch een investering? En opent uw oogen, zie hem staan voor u, 't is toch prrrchtig van plastique!). Gaat het weer een beetje, meneer Heijm?

Pkaatjes

Tot slot: 60 pk. Daar moeten we het nog even over hebben. Mevrouw Gilmore is een zacht eitje wat dat aangaat. U herinnert zich, het antwoord op de vraag naar de horsepower van een Rolls is 'genoeg'. Wees eerlijk, ooit iemand naast u horen zeggen "neem die bocht eens wat feller? Zit je nu al in de vierde versnelling?" Kolder, daar voel je niks van en zeker in stadsverkeer went 60 pk heel snel. Ou se trouve le poste d'essence le plus proche?

Hardcore sectie

1. Eerst het paswoord, graag? Zo zit dat, *Nederland gaat naar de klote*.
2. Wat is de adagium-strekking van de wet van Gresham? *Slecht geld verdrijft goed geld, prima*².
3. Hoe heet de baas van Nick Leeson, Engelsman die met punk-oid hint de troepen op afstand houdt "He's on *the Vortex* of the information curve. You dominate the curve." *Ron Baker*³.
4. Is een brommelaar synoniem voor blaffelaar? Nee, eerste is een nurkse chaggo, de tweede een cholerische natuur, een driftkop.

Geen Trabant

In de DDR zette men zich af tegen luxe. Kapitalisten waren gevaarlijke figuren, die in de arbeiders en boerenstaat binnen de kortste keren de gewone man zouden uitbuiten. Volledige werkgelegenheid en niemand werkte hard. Vrouwen op de arbeidsplek, want dat is gezellig en gelijkwaardig. In het Westen bedoelt men meestal een secretaresse voor de directeur of de high potential. Toch niet helemaal hetzelfde. Een Trabant is een conceptalbum, een doordenkertje. Motorisch extreem simpel zodat onderhoud niet duur wordt. Aantoonbaar onaantastbaar door roest. Slaat u de documentaire erop na. Je wachtte er 9 jaar op en hield hem 15 jaar rijdend. Reken dan de kilometerprijs maar eens uit. Vandaag de dag onvoorstelbaar, maar een maanduur was daar 29 Mark en een telefoon had niemand. Het was dus een staat, ontworpen rondom armoede. Dit mede in het licht van omringende landen. Het binnen de grenzen houden van veelbelovende mensen was ambitie: vraag maar in Afrika of dat slecht is voor je economische ontwikkeling. Vergeet daarbij niet dat dit Oostblokland direkt naast het rijkste Europese land lag, de BRD. Er is nog een land dat naast dat rijkste land ligt. Dat land heeft de laagste arbeidsparticipatie van Europa en weet simpelweg niet dat de BRD zo rijk is, althans men heeft niet genoeg initiatief, om überhaupt op het idee te komen te emigreren. Het land produceerde ooit auto's en vliegtuigen, maar hield daarmee op. Volgens eigen zeggen omdat ze daar boven moeten staan, of te duur voor zijn (of zoiets). Verder is het land bekend van callcenters en garnalenpelsters. Een belangrijke bron van inkomsten is het opleiden van tweede wereldburgers aan de Universiteiten. Polen, Chinezen, Koreanen. Produceren in Toyota-stijl is me wat al te kapitalisme, maar dit is weer het omgekeerde. Men neemt de bus. Happyclappy electro. Merk: Van Hool, België. Ruiten: Finland. Chipspulletjes: Thales, Made in France. Ik heb ogen, tja, ben d'r mee geboren. Moet u nagaan, voor mensen die zoals moi nog bij Fokker gewerkt hebben, Spijkstaal pioneerde dus dik met electro-wagenstjes. Tja, ze zullen het wel niet kunnen laten in Nederland, de burger jennen. Sla de krant erop na, ze haten ons, what can I say? Enige industrie van betekenis dus, is er niet, zodat weinig hoogopgeleiden werk doen dat ook daadwerkelijk intelligent is, trust me on this one. En de re-integratie heeft meer dan zat *interessant werk* natuurlijk, dus die hebben ab sol uut geen busfabriekje nodig, nee. Daarbij, ze hebben nog zat werk aan 't buskruit. Elke week vinden ze weer wat nieuws uit, wat nou weer, zijn Belgen dus de grote broer, het hoofdPolitburo AUW rein raus takadakakadak Gegenseitige Wirtschaft Hilfe! (surrie, rammsteinmomentje. Feelgood opnieuw gedefinieerd (in deine Haut nämlich). Geintje meneer sonneberg. (Goedele deze maand geïnterviewd, it's a sign). In tegenstelling tot de DDR is men juist tot in het absurdistische geporteerd van bezit en vermogen, hetgeen teruggezien wordt in de inflatiehyperbestrijding en in het huizenbezit al is het nog zo'n lelijk ding. En consequent met het voorgaande in oud geld dat zich uitstekend staande houdt en een ongekend aantal richkids die BV's verkwanselen, een bedrijfsvorm die welhaast uitgevonden lijkt te zijn voor die soort mensen, geknuffeld alsof het een met uitsterven bedreigde diersoort is en Oerlemans is een banketbakker in de supermarkt en Janzen een textielbaron man weet je dan niks vent? lezen, met je ogen, weejewel? Een visie op het carrièreperspectief van de gewone man, in het bijzonder van de

² Als er twee soorten ruilgeld in omloop zijn, die door de overheid gelijkwaardig zijn verklaard maar door het publiek verschillend worden gewaardeerd, ontstaat ruilhandel. De goed gewaardeerde munt blijft, de ondergewaardeerde kwijnt weg. Bijvoorbeeld in landen met inflatie was dit waar te nemen; de wel gewaardeerde munt was dan de DM of de dollar. I's called arbitraaaaaaaajs. Information arbitrage is business in Europe nowadays. If you don't know what it is, look it up! Donderdag weer niks gebeurd, deze keer gepresenteerd als een overwinning, van minister de Jager. Gek, maf, wacko, nuts, when in doubt slap Richard ik weet het soms ook niet meer Uw stok en staf zal me altoos behoeden VVE-bijdrage vetripled en we zijn blij!

^{1A} The Vortex is a venue, 201 Wardour street, London.

^{1A} Lada-Zastava, Rammstein, Nick Leeson. Marketing is veel te makkelijk, ze zouden dat vak ingewikkelder moeten maken!

³ Kijk ik lul niet ter waarde van 11.000 euro aan marketingtekst bij elkaar (mijn uurtarief indachtig) over de 206+ om de Micra de crisisauto te vinden. Is het ook niet, da's nou een toffe meid en het is in versie 4 is het in d'r kont gaan zitten, de groei. Maar: met die loensende oogjes nu, zou een actieversie met geel-blauwe strepen (Rogue Trader is echt wel een film om een tweede keer te bekijken, zeur niet vent) in geel-blauw is lang niet gek. we're cool dudes-actiemodel. Disgustingly cheerful, klinkt ook geschikt.

vrouwelijke kunne ontbreekt en zeker voor de vrouw is er weinig eer te behalen aan werk. Beulswerk, waar nee-zeggen de kerncompetentie is: in de PZ, als intercedent, overheidsmedewerker belast met formulier. Of in de dienende positie, functioneel decolletégebruik, MaryKate cosmetics; directiesecretaresse, paramedicus e.d. Waar vrouwen de motivatie aan ontleen en hoe ze in het leven staan, is vrijwel onbekend want deze meerderheidsgroepering met minderheidsgedrag heeft spreekbuis noch belangengroepering en is maatschappelijk gezien zeer dociel, de Yes werd er doodziek van maar één fan te hebben (namelijk ik) en Esther met die beenen en de artjuf uit True-Lies incasseerden bonusdag, liquideerden de hut en namen de eerste vlucht naar Port au Prince (Legba ja, Ruben Hans Donald nee, die mannetjes in het jubileumnummer nou daar vallen ze echt niet op hoor zo zit dat toch dat snap jij toch ook wel leer mij de Esther kennen en etymologisch nog zeer juist ook). Dociel zei ik, behalve binnenskamers, daar wil men de boel nog wel eens naar de hand zetten met belegen concepten zoals hoofdpijn en pikstraf (hier wilde ik het even bij laten).

Is de Aygo/107 een conceptauto? Nee, het onderhoud is lastig en de techniek triviaal. De productie gebeurt in Tsjechië, maar absoluut niet met de intentie werken voor de gewone man relaxed en kolchozisch te houden. Het Kapitalisme van Toyota in een metafoor vangen zou zo iets worden als John de Mol kruisen met Adam Smith, er een weekenddosis Viagra in gooien en 4 alimentatievragers zodat een 168-urige werkweek het resultaat is. Hoe dit merk het klaart is mij een volstrekt raadsel, maar de volkomen volumegeoriënteerde dozenschuiver die de liefdeloze bulkproductie, losgeweekt van marktomstandigheden zo ongeveer geconcipieerd heeft, geniet bij "*de Westerling*" een groen imago. Als we dit hoogopgeleide consumentenvlees nu gewoon zien voor wat het is, kan de dubbel-plusgoedpraat genegeerd worden en weten we dat Toyota voor de mensheid niets brengt dat een dictator niet ook zou kunnen presteren. Denkt u aan het in hoog tempo opmaken van resources en het uitbuiten van werkvolk en vreemde, ongelijke verdeling van salaris.