

Productplacement in films. Een reclametechniek zo oud als de film zelf. De road movie of de actiefilm vol achtervolgingen zijn voor de hand liggende voorbeelden. Actie hoeft daarbij niet per se de manier te zijn. Ik ken een flink aantal van de verantwoordere films, waarin auto's uitgebreid in beeld zijn. Zoals u en ik als kijker van verantwoordere films zijn, gaat hier dan ook niet om BMW's 850 (The Score) of Porsches 928 (Risky business). Al bewijst het fenomeen tegelijk zijn effectiviteit: anders kon ik ze niet zomaar opdreunen. Te spreken van snel en groot: in de film zelden een hoofdrol voor een duifgrijs type auto. Ik wil het met u eens gaan hebben over een gemiste kans voor de Nissan Micra (een onderwerp dat me nu, maart 2009, wel vaker in de pen doet klimmen). De film heet swimming pool: Charlotte Rampling versus Ludivine Sagnier. Denkt u nu van hoera, Taart en Ballonnen, Catfight! dan klopt dat niet helemaal, strikt genomen.. maar als ik uw belang achter de vraag opzoek, dan komt het toch een eind in de goede richting. Manvolk op IMDB stamelde verliefd over stunning beauty en narcoplectic with lust.

Ludivine Micra

Swimming pool; acteren en productplacement

Een kleine samenvatting, maar pakt u het fraaie werkje uit 2003 nog eens uit de schappen van de videotheek, aanstaande zaterdagmiddag. Detectiveschrijfster Sarah Morton is haar hoofdpersoon -en zoals een encounter ons leert- ook haar lezerspubliek helemaal ontgroeit. Om op ideeën en op krachten te komen, stuurt haar uitgever haar naar zijn Datsja nabij Lacoste, Zuid Frankrijk. Daar zal ze met een therapie van rust, zon en de romige streekproducten uit slowfood land snel de weg naar het toetsenbord weer terugvinden (van een merk dat toen graag de markt wilde bestormen; over productplacement gesproken. Om onbekende redenen is het in die branche tegenwoordig Dell, Dell of Dell¹). Sinds haar prille jeugd komt de liberale geest Julie ook op die plek en neemt achteloos de logeerkamer in beslag. Hou me vast, laat de inspiratie stromen. Let the games begin: de met manegerial lichaamsgebruik opgevoede Rampling versus het Britse buurmeisje, maar dan in Lacoste-stijl. Schets ik zo een plaatje?

Ludivine rijdt een rode Peus 106 en Sarah een geleende Mobilette Ciao. Het tempo van de film is niet erg hoog, eigenlijk precies iets te traag. Dat je bij jezelf denkt: nu moet er maar weer eens iets gebeuren. Volgens mij kan de Franse VVV zich geen betere film wensen (al is voor La douce France wel een beetje jammer, dat er een dode te betreuren valt (ik verklap vast: de tuinman heeft het niet gedaan)). Stoffige wegen, landerigheid, terrasjes met in de bediening doorleefde meneren, warm geserveerd in schalen van bronzen timbre.

Ontknopingsgewijs, over een pagina of twee, moet ik de losse eindjes van dit verhaal aan elkaar knopen. De Nissan Micra komt uit Sunderland. Da's ik zal maar zeggen home of The Villa. Dus dat heeft ook een hoog VVV-gehalte en als u niet weet wat The Villa is dan snapt u Britse buurmeisjes ook niet dus misschien moet u dan het artikel maar wegleggen (en de beurskoersen gaan bestuderen, of zoiets). De Peus 106 is een directe concurrent van de Micra en in camembertsfeer thematisch, maar toch -flash ik forward naar de slotscene- een Micra had veel raker geschoten. En da's bij productplacement wel des poedels kern.

In de literatuur heet een karakter flat als het niet uitgewerkt wordt. Eentje die je op het verkeerde been zet, heet round. Een van de charmes van de film is, dat die doorleefde Fransmannen hier de lustobjecten zijn, slechts in groffe penseelstreken neergezet. Of het nu gaat om de tuinman, de barman of de uitgever. Ludivine en Charlotte (mooie namen, vindt u niet?) zijn de hoofdrolspelers en zowel hun acteren als hun personages zijn buitengewoon rond. Tegenpolen bovendien: blond en donker; piepjong en middelbaar. Beiden hebben meer met elkaar gemeen, dan bij eerste kennismaking kan worden vermoed.

1 Is het niet meer lonend de tweede prijs in de wacht te slepen? Met gierende hartkleppen, is dat.



1

De plaatjes Allereerst zit de film dus helemaal tsjokvol met dit soort scènes. Met Julie, Ludivine. Om tegen uw trommelvliezen te rammelen. Tegen uw netvlies op te boksen. En zo uw het zaagsel op uw hooizolder te laten smeulen (enzovoort). Dan is dit natuurlijk tweedimensionaal. In de film, zegt hij enigszins overbodig maar hij wil het toch even kwijt, voegen we daar beweging aan toe. Tenzij u wel heel weinig meisjes zoals Julie tegenkomt in uw leven, weet u dat dat een slok op een borrel scheelt en dan moet u daar echt iets aan doen. Verder dus zwembad, landhuis, borsthaar: ik geloof zelf niet zo erg in bloterigheid op de straatstenen of het marmeren tafelblad; dus zonder comfort. Een filmisch voorbeeld schiet even niet te binnen: misschien juist daarom.

2

Het kleine gebaar De film is daadwerkelijk klein geacteerd. Ondanks de rol van snelle wilde meid, maakt Ludivine geen cliché van de losbol. Zelf ben ik natuurlijk geen acteur, maar dit geloofwaardig neerzetten, is volgens mij veel moeilijker dan een scène te spelen van een vijftiger die 20 jaar niet meer disco heeft gedanst. De veelbelovende godin Ludivine zet Julie neer als blond-bluecollar; levend bij het moment. Maar met een aardig boekje onderhandelen gewapend, behulpzaam maar ook doortrapt. Zonder over te acteren. Wat met zo'n lijf op zich al een opgave is... een serieuzere uitdaging dan het lijkt. Zo'n lijf dat één groot gebaar is, namelijk.

3

De schrijver De filmfan komt heel wat aan de weet over het vak dat schrijver is. Weer zonder in grote gebaren, drama's of epische strijdtönen te vervallen. Hoe het is. Wat belangrijk is: concentratie, werklust, een goed oog voor details. Maar het stevige onderwerp van oeuvre-planning is toch ook nadrukkelijk aan de orde. Mooie pluspunten zoals de mogelijkheid kapitaal-, plaats- en kantoortijdonafhankelijk te opereren, worden overtuigend over het voetlicht gebracht.

4

De plot De ontknoping vraagt de kijker de hele film nog eens terug te denken. Zo moet dat, met een plot. En dus hoe de passerende heren, de moordplot en hoe de verhouding tussen haar en haar in die wetenschap uitgelegd moet worden. Die plot kan ik u niet helemaal verklappen -indachtig uw speurtocht langs de schappen van de videotheek, aanstaande zaterdagmiddag-, maar dan is met terugwerkende kracht een autootje dat als actiemodel Claire heet, uit Brits opgestroopte mouwengebied stamt de enige keuze. Le Micra de la Julie.

Plaatje, klein gebaar, schrijversschap en plot: zet de dvd op 0:26:23. Heur bellybutton heeft geen sieraad, *maar het had dus gekund.*

Een glas is halfvol of halfleeg, zo weet de volksmond aan de borreltafel. Is iets halfzwaar en niet halfdun, getrouw de Tol Hanse tekst met het rijk gezegende exemplaar. De halfconstructie kan gevonden worden in de boekenkast positief denken. Deze boekenkast, daarvoor volgt u de bordjes naar de neergaande spiraal etage. Niet dan? On top of the world valt er niks positief te denken; dan hoeven er slechts levensverzekeringen afgesloten te worden en stamhouders geschapen te worden.

En natuurlijk gaat dit stukje over auto's.

Tenzij je heel ambtenaar leeft, zal je leven pieken en dalen kennen. We kunnen niet allemaal JanWillem Bruggenwirth², Dennis Overweg³ of Willem Alexander⁴ heten. Dus sommigen zitten in zo'n dip-periode. Dan is het de kunst je coolness te bewaren. Bovendien kunnen er interessante lifestyle keuzes gemaakt worden die veel van het karakter prijsgeven: door de zure appel heen, het beleven; opgewekt en blij de schijn ophouden al staat het water tot de lippen; of juist de goot eens van dichtbij bewonderen vanwege de literaire potentie en het juist een beetje erger maken met een verslavinkje of een scheidingsmakelaar. Eigenlijk zijn er opvallend veel campagnes en reclames die ons van verslavingen weg willen houden, maar contrasterend daarmee weinig tips en truuks voor het omgaan, leven in de baisse – periodes. Of is dat wat Rotterdam bedoelt met leven in de wijk – zo'n zweeftekst in zo'n stad, wat is dat?

Autotechnisch komen we dan bij de Fiat Punto 55S, de Nissan Micra Claire of de Ford Ka uit. Goedkoop in aanschaf, laag in wegenbelasting en goed verhandelbaar. Duivelsgetal, vernoemd naar bellybuttonpiercinggigant of enge ziekte.

..halfvol dan toch maar?

Enigszins grijze auto's: da's van oudsher de stek van de Japanners. In de baisse wil je geen gemier met storingen en daarom is dat spul betrouwbaar, niet hypermodern en motorisch onverslijtbaar. Zeker in de eerste jaren verbonden de groepsdenkers er de conclusie aan dat hij best een beetje mocht roesten. Als je een stuk kleiner moet, is dat immers ook niet onzichtbaar. Later bleek dat voor de klantenbinding toch niet zo'n goed idee en werd het plaatwerk ook wat harder. Een tikje grijs, ik noemde het al. De

2 Carrieretechnisch ultiem, lijkt me: Saatchi & Saatchi en daarna radio 538.

3 Voor de mensen die een carrière niet boeit, maar voor wie ruig en meeslepend leven het doel is.

4 Van alles wat? Laag Dennis gehalte (en inmiddels ook vrij slank), maar ik denk dat ie erg gelukkig is. Rijk is tie ook.

Nissan Micra die 630 kilo woog, had rond 1985 ook nog eens de grijs kenteken versie. Dan ben je bezuinigingsgewijs goed bezig; dat dacht ik ook. Wat voor hen die professioneel met auto's bezig zijn waarschijnlijk ook boeit, is dat dit de momenten zijn die de autofielen van de autofoben scheidt. Ga je treinen, of rijd je eeuwig door met wat je hebt, dan heb je wat minder met auto's. Breek je je knappe hoofdje over de vraag wie jouw auto écht goedkoop wil onderhouden, ruil je in tot je een ons weegt en wik je en weeg je nog drie keer meer dan in de hoogtijdagen: liefhebber.

Ook in zakelijke kwesties geldt, dat als het rot gaat, je erachter komt wie je vrienden zijn. 630 kilo lichte autootjes kunnen met hun 1 punt nul nog best leuk vooruitkomen. Sommige driecilindermotoren hebben op een haar na (net niet) een gaaf motorgeluid. Weer anderen weten met retro look of Kever-feel iets op te roepen.

Oplettende lezers snappen nu, dat de Micra aan de beurt is, in dit verhaal.

Repeteren (want ik wil wél dat u mijn teksten onthoudt):

1. de eerste was Azië versus de rest van de wereld
2. de tweede had een snuif Renault 5, maar toch ook veel van Cuore en andere Conimexen
3. de huidige is Europees getoonzet, en met de op de motorkap liggende knipperlichten en de lage achterzijde qua vormtaal een tikkie Kever. Let ook op de nieuwe achterlichten

Bijvoorbeeld de Kadett, de latere Astra, was per tijdsgewricht ook heel verschillend. Juist bij de behoudendere Japankoper is dat toch goed om te zien, die variatie in het uiterlijk van de kleintjes van Nissan. Laag gewicht, redelijke prestatie en goede betrouwbaarheid bleven vaste waardes.



De eerste

Met de bekende truuk dat de ene net wat groter en de andere net iets kleiner was - Cherry en Micra - wilde men het publiek aan de auto's binden. En juist voor de exploitatiebewuste koper was de uitsluitend met 1.0 leverbare Micra een goed aanbod. Veel kleiner dan de pionierdatsun Cherry was hij niet. Soepel geveerd, praktisch; dankzij een wegklapbare achterbank en grote deuren en uitgerust met een snel opwarmend aluminium motorblok. De achterzijde deed wel wat denken aan de eerste Mazda 323, terwijl dat voor de stoelen met hoofdsteun in een stuk ook gold. Het kofferdeksel had wel iets van de eerste Hyundai Pony. Kortom: Azië tegen de rest van de wereld lijkt een kloppende kreet. Deze oer-Micra was in Nederland een succesvolle auto, zeker als je nagaat dat er met 1 model en 1 motor maar weinig te shoppen viel. Het model heeft ruim 8 jaar stand gehouden. Wel waren er vele actiemodellen, zoals de Claire, de Sail, de March en anderen. Echt grote verschillen in uitrusting gaf dat niet te zien. In Autokampioen's betrouwbaarheidsenquête scoorde de auto in de bovenste regionen. Omdat een auto die veel in stadsverkeer rijdt best wat te lijden heeft, was dat een mooie opsteker. De woordvoerder wilde desgevraagd de auto in geen enkel hokje labelen; het was een kleine auto maar niet gepositioneerd op vrouwen noch als tweede auto. Ik denk dat dat juist is; in de 3 meter 60 klasse zijn er ook een aantal niche producten, waar deze karretjes (en de meeste andere Japanners) simpelweg getarget zijn op mensen die weinig geld te besteden hebben aan vervoer.

De tweede

Hoewel de basisversies een interieur hadden dat nog altijd wat al te grijs was, is deze Micra verkrijgbaar in een kleurenspectrum waar uw lokale behangwinkel niet aan kan tippen. Deze week zag ik ze in nummerbordgeel, zeventiger jaren appeltjesgroen en nu ter linkerzijde getoond: Picanto-cognac, zijn-tijd-vooruit. Bij x-models twee kleurspoelingen besteld en *gaan!* Na de facelift zijn de koplampen wat meer Renault 5. Sterker, met zijn stompe snuit en rechte motorkap - waar bij de eerste die klep juist sterk schuin afliep - heeft deze kwispelaar wel iets van le Car. Smaken verschillen, maar in RobbertHeijm-land is vergeleken worden met de eerste R5 geen schande. De R5 immers, heeft het tot Amerika geschopt⁵ en is in talloze varianten over de wereld gegaan. Verderop in dit artikel, want jazeker, ik ben er even voor gaan zitten en heb zelfs research gedaan (goed hè!) relatief harde informatie over de grote betrouwbaarheid van deze guitige kinderliefhebber.



Inderdaad is deze comfortabeler dan de eerste en de wegligging ging tegelijk ook een stuk vooruit. Pittiger motoren en veel meer keus. Net voor de wisseling van de wacht trouwens, was de eerste Mic met 1.2. of 1.2 verkrijgbaar, overigens getriggerd door een emissie-iets. De tweede, was dan weer met een 1.0 verkrijgbaar. Ja, ze lijken onschuldig, die Lonny's, maar intussen. Een heel assortiment dus; 1.0, 1.3 en 1.3 Superrr, drie- of vijfdeurs én verkrijgbaar met CVT ofwel *Hollandsch Welvaren*. Omdat je er met pk's alleen niet komt, steeg het aantal m³ ook (vernieuwingen in dit segment drukt men uit in pk en m³). Roomy, dus.

5 En bijvoorbeeld tot Taschen's Golden Age of advertising: the 70's. Een boek precies zo paars als oranje dat niet is. Europa was voor Amerikanen maar een rare plek. "In Europe, nearly two million people drive le car with a passion." Cellulitair-naturel buurmeisjesbloot in de file? Manta, zou ik denken, of thematischer 100 NX. Rare jongens in de reclame (Taschen, Jim Heimann).



5 :30, knippert de wekker. Maar daar heb jij geen weet van, want in dromenland (). In de verte bast een hond, verder doodse stilte. Dan splijt een ijselijk gerinkel de nachtrust. What the fuck, wie is er dood? Struikelend snoekduik je naar je broekzak, je vist het apparaat eruit, drukt op het groene telefoontje, kraakt een hysterisch "Hallo?," en hoort "Dag pap!"

Ach ja, daagt het door de spinnenwebben van de slaap. Zoon nummer 1, concert,

Den Bosch, nachtje doorhalen op Red Bull en decibellen. Zou de eerste trein terugnemen. Veels te vroeg. Nachttreinen in Den Bosch? Sinds wanneer dan? Of toch opgepakt wegens openbare geweldpleging. "Ik sta al op station Bussem, pap, kom je me ophalen?" Wat? Ben je dol? Pak een bus. "Het vriest 6 graden pap. En de eerste bus gaat over twee uur." En zo kleum je in de inderhaast aangeschoten pyjama met kabeltrui door de uitgestorven polders, onderweg naar het product van je lendenen. En - niet voor het eerst - vraag je je af: hoe heeft het zover kunnen komen?

Een citaat van een vaderfiguur. Het is onderdeel van een verhaal over kinderen hebben. Die op een goddeloos tijdstip naar school moeten. Dat de komende 20 jaar uitslapen geweest is. Of dat je leven gevuld is met buitengewoon bevredigende bezigheden zoals de was doen, koken, badderen en slaapliedjes zingen, nog veel meer was en dus niet met geyle neukseks. Men noemt een dergelijk iets containerbegripgevijs ook wel volwassen. Dat geneuzel over een vierkante centimeter meer of een splitsecond sneller naar 100 is leuk voor van die opgeschoten journalistiekstagiaires. Maar iemand die de zevende auto in zijn geschiedenis koopt en een dergelijk verwassen (pardon, volwassen) leven heeft, maalt daar niet om. Of wij van de handel het er nou mee eens zijn of niet: die gaat geen weken over een auto prakkiseren, al helemaal niet omdat hij met de keuze voor het inmiddels 380 segment nu juist aangeeft niet te willen leeglopen op vervoer. Ongeïnteresseerd istnie; efficiënt beslissen. Cut the crap. Spare me the bullshit (in

het vaderlandse taalgebied heb ik wat moeite passende uitdrukkingen te vinden, dus laat ik het maar zo).

En aan zulke mensen, my little friends and -girlfriends (hier zou vriendjes en vriendinnetjes weer beter passen), verkoop je een Merk. Een productmarktcombinatie, in Industriële Marketingtaal. Het merk en de auto heeft zich in het verleden bewezen wat betreft kwaliteit en commitment aan de doelgroep respectievelijk hun behoeften. Blindelings vind je om 5.30 de knoppen en boender je over uitgestorven B-wegen. Een merk moet zijn ego juist niet opblazen; denk cornflakes of chocoladereep: de onnadenkende greep in het schap en toch niet misgetast: zo moet het. En juist bij zo'n sneller besluit, lig je er zo uit. Alwine de Jong van reclamemaker Y&R (al zal het vandaag wel weer anders heten) schrijft de nieuwe Mini af omdat ie zo boos kijkt⁶. Terwijl ie ook al een Duitser is geworden, wat kennelijk voor nurks doorgaat.

Micra's actieverie 25 jaar, beige-zwart interieur, velgjes en handairco, die doet dat nulfout. Wat? De greep in het schap en in één keer goed.

Experimenten met de prijs zijn ook heel gevaarlijk voor merken (luistert Bastognekoek ook even mee, 1.25?). Het is geen toeval dat de Micra - nu ze richting merkbeleving gaat - relatief minder afwijkt van haar voorganger .. maar wel weer een snuifje-van heeft in haar silhouet (kever, waar dat eerder R5 was).

25

Het zorgwekkend uitdijende RHP-archief hoest een onderzoek van de Autokampioen op uit **2001**, dat laat zien dat qua mechanische gebreken Colt en Micra toppers zijn. Dat had ik beloofd, een paar bladzijdes geleden en dan doe ik dat. Er rolde veel onverwachts uit de 8000 enquêteformulieren. Zoals bijvoorbeeld dat VW's Lupo en Mercedes' A wat tegenvallen qua betrouwbaarheid. Dat bestuurders van de Seicento 900 cc méér kilometers maken dan de hippe meiden en venten in de 1.1 sporting. En met bijna 16.000 jaarlijks, de CO₂ uitstoot beperkt helpen te houden en het verkeer veilig, want die 29 kW brengen je in 18 tellen naar 100. Dat de Mercedes diesel op gemiddeld 17.000 kilometer bleef steken terwijl de VW Lupo 1.2 TDI 30.000 aflegde en dat met 1 op 24. Dat de Corsa 1.2 rijder beter kan gaan dieselen met 19.000 kilometer maar ook weer niet, want op de betrouwbaarheidsstatistiek presteert hij duidelijk ongunstiger dan de benzine.

⁶ November 2001. Elsevier themanummer met o.a. car girls (aldus hobbies van ondergetekende combinerend).

Maar de reparatiepercentages dus, die bewijzen duidelijk de preciezie van de Japanners bij de productie. Gebreken aan het koelsysteem zijn bij de Colt een stoere nul punt nul en bij de Micra's, die toch veel stadsverkeer doen (snelweg: koelte van de rijwind; constant doorkachelen; is makkelijker) slechts 0,3. Ander voorbeeld -wat je niet verwacht- is de toch erg bekende Fiesta, die 11 % scoort op remproblemen terwijl de Ka op 18 komt. Al is het lastig interpreteren: de tekst over de Corsa suggereert een suggilatie op vier wielen met katalysatorkneuzingen, rammelstoelen en uitlaatslijt. Maar de nikaandehand Peus 106 heeft aan onderhoud 519 euro's nodig per 100 kilometer. Olie van Chanel? Marlies Dekkers luchtfilter? Op de gewilde achterzijde van het blad een reclame van het merk, met de in dit kader, uh, *interessante* tagline "er komt een punt waarop u ontdekt wat de monteurs nou precies gedaan hebben." (tot die tijd is je beurs alvast leeg, kopte hij een voorzet in). Toyota's "born to run," met marathonloper vind ik evenmin makkelijk. Weer dat inkoppen: met een Hyundai (de coupé) op je hielen?

Interessant voor moi als marketeer of voor u als directeur (slijmen), is dat een goede match veel waard is. De zwaktes van de Twingo worden door de klant niet genoemd (korte stoelzitting, zwakke motoren) en als je een klein vrouwtje bent en door de stad tokkelt, is dat ook geen nadeel. Hij voert ongeslagen de lijst aan wat betreft volgende-keer-weer (95%).

[timelapse: 2008] Een zucht van verlichting ging door Japan en omstreken, toen de Twingo werd opgevolgd door een volwassener, langer, duurder maar vooral anders exemplaar. Toyota maakte blitzschnell een imitatie van the real thing met hun Aygo; Daihatsu maakte een PT-Cruiser met Mini-neus, gaf hem exploitatiegunstige Cuore techniek en noemde het karretje Travis. Hyundai kloonde zijn ontwerpteam en stampte er Accenten, Getzen, Grandeurs, i10's 20's en 30's uit alsof het niks kostte en duur was het nog altijd niet. Zelfs Mazda kreeg met de Mazda2 een eigen B-klasse model, dat contrasterend met eerder jaargangen onherkenbaar afwijkt van het Ford equivalent, allitererend gelijnd en goedgedashed is en bovendien goedkoper.

De Micra, want dat was toch het onderwerp van dit verhaal, komt op een zeer nette 89% en oh ja, het was Micra *de tweede* dus werk aan de winkel met dat actiemodel van 25 jaar. Heeft iemand die lijst al uit Jos Vroomans' bureaula gerausd (via sluwheid, list & bedrog)?

motoren kunnen in het
 Car L, 1108 cm³ voor de
 vijf-versnellingsbak voor de TL,
 cm³ met Garrett T3
 pressor en vijf-versnellingsbak
 20.

**Zichtbron U ook kiest,
 15 Le Car munt uit door**

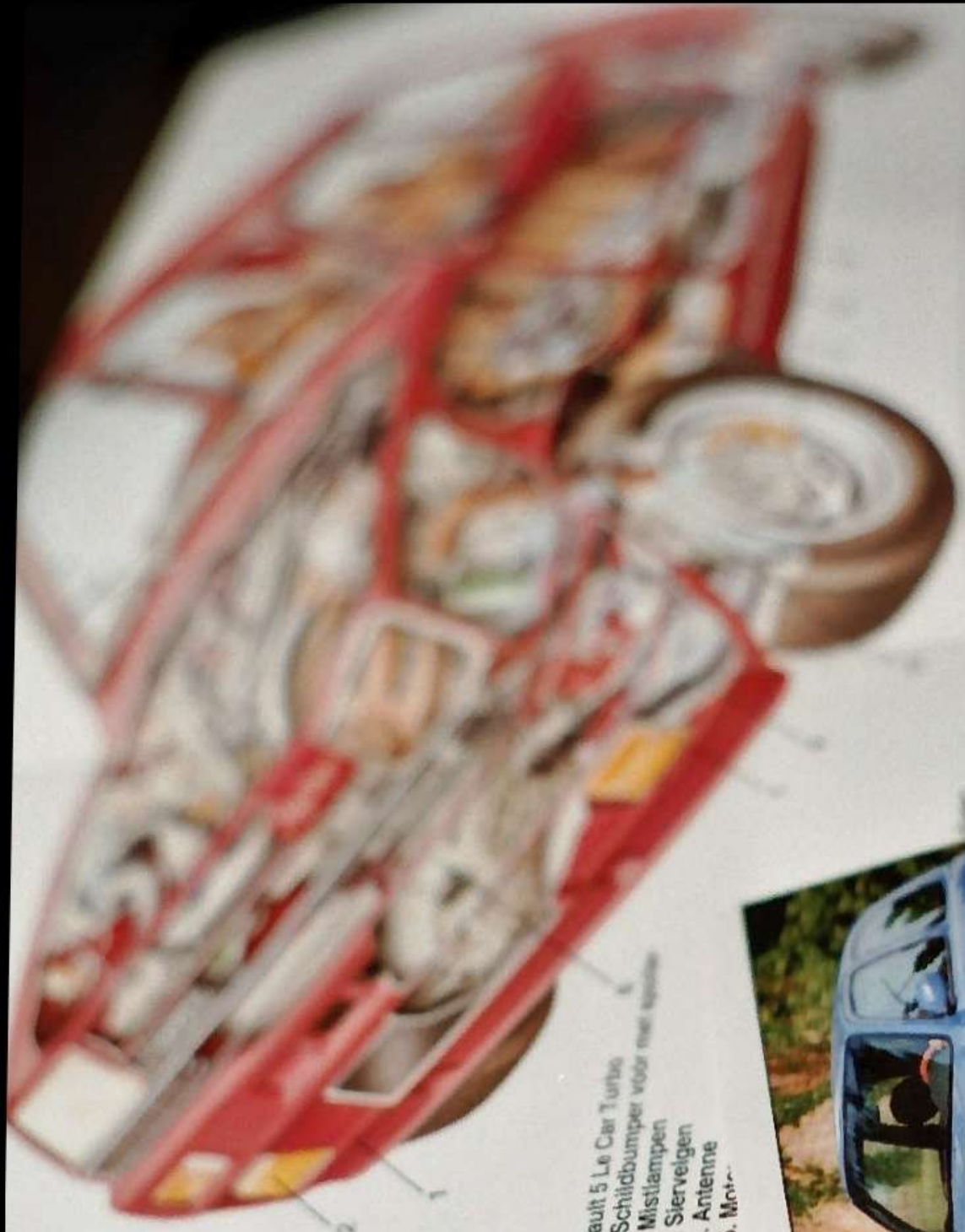
is een bijzonder begaafde
 Jitgerust met een 1397 cm³ motor
 en een Garrett T3
 pressor en een tweetraps
 ar. Deze combinatie waarborgt een
 rullingsgraad.

een relatief lichte motor 110 DIN pk
 ontwikkeld, wat leidt tot opmerkelijke
 bij opmerkelijke zuinigheid.

Le Car betekent ook: vier
 gelijk geveerde wielen. Door deze
 arsing blijft ieder wiel onder alle
 igheden contact houden.
 etekent: soepele vering en
 ichte, uiteraard belangrijk voor
 veiligheids.

ruigting is dan ook optimaal,
 grote wieluitslag en de
 vaterbak-dempers.
 gereden systeem met in de
 richting geplaatste torsieslave
 geplaatste torsieslaven achter
 verdeling voor (bij Le Car Turbo

Le Car is niet alleen een
 ook een afgestaneerde



Renault 5 Le Car Turbo
 1. Schildbumper voor met spijlen
 2. Mistlampen
 3. Siervelgen
 4. Antenne
 5. Motor



sterven zijn precies op maat.
 ontworpen en uitgevoerd dat U zwaar in
 een natuurlijke houding, geen vermoeidheid
 voelt.

JAAAAAAHAAAAAA,

weetik. Een rode draad (redacteuren en schrijvers, dat wil wat). Structuur. Nou, lees dan man!

1. Kleine auto's. In het bijzonder Japanse. Voor in de vastentijd. De magere jaren. In de woestijnperiode. Want: goedkoop, betrouwbaar, andere dingen aan je kop.
2. Eerste en tweede Micra beschreven; derde moet een Merk heten. Dit met tekst van schrijflustige manbladredacteur duidelijk gemaakt, teneinde nietsvermoedende lezers met high impact in his face te dingesen. In de dtp gezet; 5:30 in de ochtend vermetafoord met kleurcorrectie. Cause I kick ass.
3. Over wie koopt een merk, over de propositie vasthouden door de jaren en de modellen heen; en dus ook weer over betrouwbaarheid. De Cijfers Erbij. We tillen haar hoog op een rots, onze Micra.

25 jaar dus. Loftuiting -en trompet (genoeg structuur?)