

Veiligheid is niet een schattig blond kindje met een topsy. Of anderszins, het is natuurlijk wel verkooptechnisch verantwoord. Men benoemt voordelen, geen kenmerken. Het sterrensysteem, actieve veiligheid, is een heel gedachtegoed. En daar ga ik eens een filosofietje over opzetten, featuring trips down memory lane

Want om van die één op 500 kans nu echt een ding te maken, dat is ook weer zoiets. Nee, 5 keer redundant en nog neerstorten wat ze met een Turkse kist kunnen, daar bewaar ik mijn boosheid voor want dat is belachelijk. De autofabrikanten opereren even wereldwijd als de luchtzakken, maar doen mee.

Niet tegen, dus.

Veilig.

De theorie wil, dat we de actoren, de processen en resultaten in een systeem vangen. De lineariteit bepalen. De strakke koppelingen. De complexe interacties. Perrow is de dienstdoende wetenschapper mijn naam is genoemd. Weet u wat het is? Naarmate wetenschap dieper graaft, wordt het filosofischer. En zo lees ik een waslijst dingen die er misgingen bij het Heize drama. Alles, eigenlijk. U weet, men doet plas, leegt een glas, alles bleef zoals het was. Liever houd ik het daarom simpel.

Autorijden kent geen rampen die het systeem op het derde en vierde niveau doorbreken. Wat zoveel betekent dat er zulke invloeden van buitenaf of binnenaf op het systeem kunnen ingrijpen, dat niets meer is wat het was, omdat derde niveau de uitval van een compleet subsysteem betekent. Er kan een gat in de autoweg vallen, maar het is zinloos daarop te anticiperen. Strak gekoppelde systemen zijn objecten die nauwelijks los van elkaar kunnen worden gezien. De indeling actieve en passieve veiligheid is zo bekend, dat ik daarvan niet wil afjken.

1. Bestuurder en auto als systeem rondom actieve veiligheid
2. Auto, wegdek, toegestane snelheid als systeem rondom passieve veiligheid

Wat betreft het passieve deel neem ik de bestuurder als lijdelijk waar. Weinig chauffeurs doordenken ter plekke de verkeersregels. Men leest er wel eens over, dat motorrijders moeten anticiperen op de vrachtwagens waartussen ze rijden en inderdaad nog geen schijn van een kans hebben als er iets gebeurt.

In beginsel kan men via het wegontwerp de veiligheid van auto's totaal overbodig maken. Wij prijzen ons gelukkig dat Nederland daarbij relatief goed scoort, landen als Portugal met een matig ontwerp van autowegen en veel bergen *zijn* gewoon gevaarlijker.

Memory lane

De heer in het verkeer is vaak een vrouw, zo sprak men in retro-tijden. Bestuurder en auto zijn beslist een systeem. Om gelijk even goed door te pakken: de Neuro Linguïstiek leert ons dat stemming gedrag stuurt. De eerste Seat Ibiza versus een Mercedes taxityp, wat denkt u? Not with me. In Mercedessen heb ik vrijwel uitsluitend vertoefd, onderwijl unheimisch. Qua stemming. Na een nacht in het onherbergzame uitgaansleven bedacht dat dat er ook nog wel bijkon cq afkon, niettemin niet gerust op de schade die er van zou komen. Zelfs de barman in Sex and the City maakt afzeikgrappen over taxichauffeurs, ik bedoel maar, they can't be trusted. sterker nog -als straatarme jongeling- een keer de chauffeur naar het ouderlijk huis moeten sturen, om De vader uit bed te bellen (die dat juist erg vermakelijk vond) (bij normale mensen is dit alles niet mogelijk, doch .. precies). In Afrikaanse oorden, voorzien van dashboard in Körperweltenstijl.

Daarentegen ken ik de boyish charm die naar u knipoogt ter rechterzijde uitsluitend positief gestemd. Uit de nachtdienst bij het stagebedrijf waar ik voor alles een 10 had, zodat het vertrouwen in de toekomst wel gebeiteld zat. Of met soezende boerendochter (die van de gitjes de greppel inblazen, vult u vol van herkenning aan, als liefhebber van mijn werk) tegen rechterschouder,



heldhaftig Luxemburgse bergen beklimmend met 91,4 km/u (System Porsche© wou even niet sneller). Of op de Ntweehonderdzoveel een Jaguar bijhouden (niet aan d'r verklappen dan, want dat heb ik nooit verteld). Bij iemand met zulke benen is het sowieso zonde het dashboard tot aan de tunnel dicht te kitten. Pedaalbediening in amazonestijl, al eens van gehoord? Combinere men met Myra Gale-gymp en rokje, neem Jerry Lee nog eens door en het staat op de band .. wees mijn gast.

Dat is een gevoelsfactor. Per persoon is het verschillend, hoe sterk dat in de actieve veiligheid doorklinkt, maar ik wel eens gelezen dat Johan Stekelenburg zo hard aan het werk was in de auto, dat hij een chauffeur moest.

Waarom sta ik hier zo lang bij stil, behalve om het belang van 505 punten op de winkelmeisjescitotoets en een mooi stel hersentjes te benadrukken? Omdat, als ik er dan toch een stukje over schrijf, wat het zwaarst is het zwaarst moet wegen. De formele statistiek namelijk, wil dat ik op de Ibiza-leeftijd het meeste gevaar liep. Statistiek in dienst van verzekeraars moet sowieso gemeden worden als de vallende ziekte, maar is in mijn geval wel heel terecht. De nounou-momenten waren veel later. Met mijn prachtige trackrecord van nooit iets geclaimd (en toch haat Univé me, maar dat is hoe ik klantbediening anno 2011 ervaar dat is dan ook weer zo (en formeel kunnen ze dat niet weten want dan is FBTO ineens weer onbekend, al blijft de autoverzekering natuurlijk de enige levende cq top of mindverzekering, maar integraal naar iets kijken he, dat kan niet met als je een hoofdkantoor heb)) betreffen dit allemaal bijna ongelukken. Leuk verdeeld. Een keer technisch, een keer stress cq haast cq dom, een keer anticipatiegebrek in verkeer-on-layout.

Slechts de eerste was een leermoment. Dagobert Duck is toch wel een ding, want anders word ik nooit rijk en de voortekenen zijn toch niet best. Schijven te dun, toch arbeidsvreugde (ik kom erop terug) en dan een plakkerig blok en een blokkerend wiel. Hier zat de barre werkelijkheid de realiteit wel behoorlijk dwars -vanuit de marketingoptiek- want de 100NX had toch zulke leuke complimenten gekregen op de elandtest van de rijstijlcursus, wegens dagprijs qua hoogste restsnelheid. Op nat wegdek, en schuiven maar. Gelukkig is Alphen aan den Rijn een bedaagd plekje, zodat kruispuntbezoek achterwege bleef, zonder tegenligger geen klap.

Tweede zo'n afslagje op een haar na gemist. Kerbstone met linkervoorwiel gepakt. Had rotter kunnen uitpakken en alweer eentje waarbij de bouw van de auto nauwelijks iets voorspelt.

In Italië doet met niet aan invoegstroken, ook niet na haakse bocht. Meedenken daarmee doet de rest van het verkeer dan weer niet. En een VW Transporter met 6 man remt niet écht bijterig. Vrijwel geheel weglay-out verwijtbaar, ik zag hem althans niet aankomen, maar ik had wel beter moeten anticiperen (kutstudenten).

(of je het over Maassensiaans weerstand opbouwen hebt, heb ik met de be-ABS-de voitures nooit wat gehad)

Neerland's Topgungehalte

Dadelijk weer verder met de veiligheid, aardig te vermelden dat my cousin's Firebird (vrij naar American Beauty) moment snel noch chique was, maar het l'art pour l'art dashboard was van de tweede generatie Lancia Trevi. Sturend was de buuv, zodat het totaal aan exotisch (moeizaam zoekt hij een metafoor) Annie Schilder versus Siouxsie Sioux opleverde¹. Nederland -ach en wee- is gewoon te arm, vrees ik. Het Topgungehalte simpelweg te laag. Hoek van Holland's Val Kilmer, BMOC in TH-Rijswijk's festivalorganisatie reed Renault 5 TL. Top: 142. Van mams, had ik dat al gezegd? Boze tongen beweren, dat studenten tegenwoordig nog veel minder geld hebben en de mamsen een gruwelgruwel! Aygo 107. Waar moet dat toch heen, met de nu al zo geplaagde autodealerbedrijven?

Zit je dan met je rampkunde. In het eerste geval had een stukje aansturing, een wat minder strikte functiescheiding danwel checks and balances (no stone unturned) de onderhoudsituatie cq de budgetkramp kunnen tackelen. En, vrees ik, bestonden er niet veel andere mogelijkheden dit te voorkomen. Of het moest mijn carry-over plan zijn, uiteraard, wat echter alleen past bij trouwe klanten. In het tweede geval op tijd vertrekken, hoe klassiek. Ten derde niet op vakantie gaan, want én concentreren én de weg weten én voorbereid op pad .. ja joh, dat doe je allemaal niet, kerstboom met kluit.

Zodat het glas auto-industriegewijs halfvol stroomt, want achteraf viel er kortom weinig te voorkomen en veel te genezen. Passieve veiligheid, daar komt het dan toch op aan.

Bijna. Eén ding. Concentratie is dus belangrijk, haast en tijdgebrek een factor. Ik kom erop terug, maar met kinderen op pad maakt het leven niet overzichtelijker. Precies die twee factoren beïnvloeden ze: niet in de hoogste

¹ Maar dan met Sandra-haar. Zitten we alleen nog met de vraag of JJ en de kinderen opzettelijk binnengedragen werd, als tegenwicht voor de plains, trains and automobiles-stripfiguur.

versnelling te krijgen en overal doorheen kraaien, al dan niet geholpen door elektronisch gespuis, meest op batterijen.

Anderhalf. Nodigt een snellere auto nu echt niet uit tot doorrijden? arbeidsvreugde achter het wiel? Raggen met die bak, wielspin in de tweede versnelling? Wegmisbruikers en Blik op de weg, dat zijn toch beklijvende beelden? Wegens ervaring met slechts één, zodanig strak in de lak dat we dat graag zo hielden (alweer een actieve veiligheidsfactor), neig ik autobio naar nee, maar de video liegt toch ook niet. Touringcars rijden per kilometer het minste schade, een onmiskenbaar feit.

Pssst. Hoe is het met de lezers? Website, quo vadis? Manman uit Viva, choqueer je moederreclame (featuring een zegge 1 hoera tietje). Diverse Peters Pan, het betreft hier geen studiewebsite. Enkele veiligheidsfreaks in Audi's A3 met ruitesproeierreservoirdefcon3alarmdisplay. George Baker. Jacques Hirschhorn, Bruce Banner als debiel neefje (ik heb toch zo'n last van Edward Norton's carrière, al een week) (de rollen van die man!) (groen is de kleur van de jaloezie he). Vrouwen? 0,0 (kom es dichterbij rakkers, bij ome willem (fluistertoon)).

Ex, kras in buurman. Achterkant 100NX, per kilometer is het nogal wat. Vrouw van, kras hele lengte en bij een 740 valt dat niet mee. Werk, 156 onder onopgehelderde omstandigheden weggesmeuld. officieel kan een nedervrouw noooit iets foutdoen en pz bestaat niet en intercedent ook niet en ruzie a la bradshaw in slaapkamer wat niet mag ook niet .. istoch istoch.

sterren? 't is Julia 🎵 🎵



Sterren, hoe zit het daarmee?

Klopt het dat een Fiat 500 en een Peugeot 308 beide 5 sterren scoren? Oui, Si. Moeten we nu concluderen dat het allemaal niet meer uitmaakt? Ja en nee. Een buitengewoon resultaat voor de Italianen en de gordelspanner is ook nog eens dubbelwerkend. Een hele slag gemaakt, zeker sinds de eerste 500. Wat op de foto maar met name in de voetgangerspunten te zien is, is het zeer vaste passagiersgedeelte. Geen vervorming. De neus kreukelt wel, van de motorruimte blijft eigenlijk niets meer over. De zeer gladde voorkant, schuine ruit, streepzachte bumper van de 308 maakt het bijna leuk om er als 5jarige tegenaan te gaan. Over de hele breedte is de bumper groen geblokt: zo gemeen als de 308 neus oogt, zo warm en wollig blijkt hij eigenlijk te zijn. Met de fraaie subframes aan de onderzijde, de versterkingen in de B-stijl en 9 airbags, waaronder een voor de knieën van de bestuurder, is het eigenlijk een beetje irritant dat dat nuffige Fiatje evenveel punten scoort. Bij de paaltst (zijkant) kijken die kleine kraalooogjes je dan ook nog eens zo aan, van givemeyourbestshot surprise me! Snotjoch. Goed dat Fiat dit niet leest, ik zou ze maar op ideeën brengen. Ik wééét dat de Peugeot veiliger is, het moet. Maar de laatste procenten zijn altijd het zwaarst, dat weet ik ook. En dan kan ik wel verhalen van de kinderzitjes die 10 punten minder scoren dan de Peugeot, maar dat klinkt toch ook wel geforceerd. Met 980 kilogram en 16000 euro is de 500 niet écht meer het basisvervoer dat het ooit was (wist u dat de oude 470 kilo woog?), dat mag men meewegen.

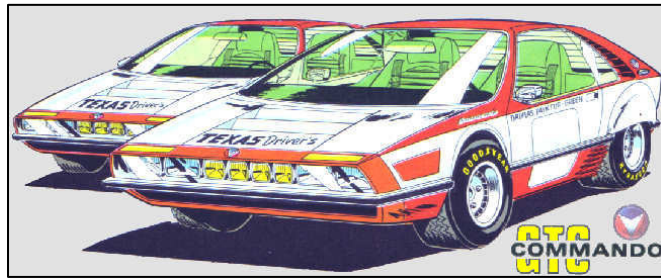
Als ik het dan toch nog even mag proberen .. met 150 cm hoogte en aantoonbaar althans zichtbaar erg effectieve gordelspanners (vergelijk de foto met de C'eed of de Mondeo), denk ik dat erg lange of zware mensen aan de Peugeot 308 voordeel hebben. In zijn klasse bovendien een van de ruimste auto's die er zijn.

"Along with superhuman abilities, Eclipse gives you an unwavering feeling of security because safety features you look for, like dual airbags side-guard door beams, are right there. Making are planet a little safer."

Zo hoog als men van de toren blies in de folder van Amerikaanse Japsen, zo veel heeft Europa in feite bereikt met veiligheid. Tigra cabrio, Fiat 500, 308 it doesn't get better en dat gaat heel wat verder dan het niveau van een plofzak of 4 monteren. Het *is* ook een kwestie van een lange adem, men heeft het ontwerp een heel end moeten omgooien om die verbeteringen te bereiken. De Eclipse, Mitsubishi, had in 1990 die ervaring nog niet en veiligheidsverbeteringen komen per model-logisch. Niet in een facelift.

De volkse fictie -wat de mensje zouwe willûh nobody asked me anything- zit me nu toch opeens heel erg dwars en ik voel een CouplingSteve monoloog opkomen² en dju de wereld isdattoch gaatdatover

² Hulkmuziek, stopwatch-tik, nekharen, k a a k s p i e r e n ...



Who *are* these people? These **carmakers**? They can make an SUV, whether it's an Hyundai 3 $\frac{2}{3}$ or a Dacia Duster in a weeks notice and it will pass crashtests and all. Are they the omerta? Can they do whatever, whenever? And .. if they can do everything, they know **lots of stuff**, right? About **customers** and with 100 years of experience and **Laurets and Louwmans and Laene's and Nefkens** (importer day today) : Why the hell shouldn't they know?
How come, in this all-knowingness, that they never appear to know what I, as the customer, want?

I want a Cordelia on a Corvette hood. Naked, obviously, wearing just a smile, lippgloss and earrings. I know I can't have that, so I'll settle for a 100NX. But thanks to years of training, I subconsciously know every Vaillante that ever was doodled. The same counts for Lada's, 127's, Rabbits, 205's, 3-series and Kevers. They were everywhere, that's why. Because I have eyes, and a memory. I want a Volvo S60, just as it was. A 206 successor, totally comparable to how it was set out. I don't want Fiesta's and Sebrings and Focus-sedans that have that have emotional-design4the-millions? Dull people should drive boring cars. It's justice, that's what it is. It brings up the goose flesh.

Yes, I'll be boring some day too. When I grow up, ask Steven Moffet, **we look after children, it's what we doooo.** (crescendo). From that time on, your one and only showroom is the toys-R-us shop or the



Bart Smit. If a Volvo is towed away bij a Volkswagen, I've seen it happen last week! gentlemen take the wax out of your ears, Pon should send nephews and bishops and peons to Beesd³. For a talk. A little chat. Don't be a stranger. And it will not be a pretty sight.

So there's your options, how difficult can it be?

But nooooo. Noooo, you want a Toyota designed lightproduct, a one size fits all cultures product. **A pringle, a snack-a-jack**. Didn't know the air-industry was a business example, Bloomberg didn't see that one comin'. If that's your idol, who are your enemies? From Kolin in Tsjech where hamsters work for even less mint than Japanese, so it's build in 9 seconds to stand for 9 months in some depot until somebody finally wants it. Cars can be recycled nowadays, maybe they just drive around half a year with the Herbalife franchiser until he has a proper job again and then move straight to the scrapyard!

Most importantly, the safety battle we won. 25 years of experience with safety! Yanks were the inventors of airbags, and for once (voice braking, tears welling), **for one time we won**. We did bloody win a contest!

Europeans, reigning over Americans. On a business thing! We wear your trousers, your i-pods, your software, your TV-sitttcommms, we connect ya calls, we cook ya meals, and we'll accept Meryl Streep who I actually start to find rather human, compared with what plastic womanoids msn shows me on a daily basis. So we won. *On something relevant!* Thanks to us you are safe against a lump of concrete **at speeds one isn't even allowed to drive in America!**

While we should spread the word, show off, boast with multitudes and magnitudes, pride ourselves with our wit and intelligence, our stout achievements on this subject of safety, an arena which Volvo and Saab entered first and afterwards every serious European brand followed .. we produce *and* advertise Aygo-derivates.

I summon the spirit of Mr Graton! Zijn woorden striemen de aarde/zijn uitspraken treffen dodelijk/wie van hem niet wil weten/hij draagt de gerechtigheid als een riem om zijn middel/de trouw als een gordel om zijn heupen

(maar dan in het Frans, en ik het enige wat ik op dat punt ken is seigneur)

³

In Pheatons (for lack of a comparable product to Jelly's Lincolns).

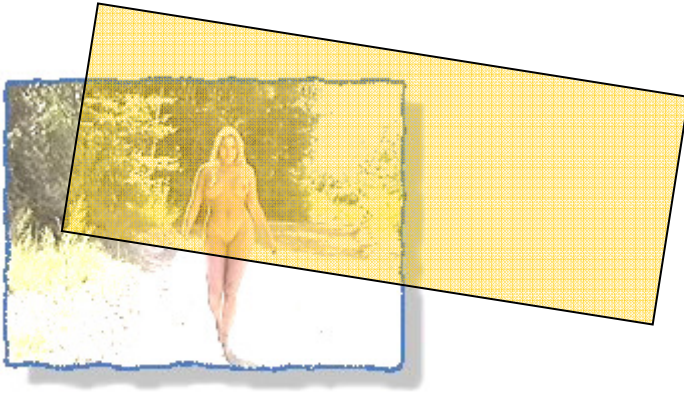
Houlahoula, wist u dat a spanking inferno zo klinkt in 't Frans?



't vlakke handdd, uh, landdd (tjemig wat cultureel)

Ja. Is verfilmd. Weet je wat ik het vind? Ik vind het erg, heel erg. Maar ik kan er nu even niet zijn voor je.





voetganger, veiligheid

