

# 't merk Ypsilon

**she's got it all**

.. is een merk bouwen nu zo'n krachttoer? Sla je de literatuur over bekende namen zoals Nestlé, Mars of Bata erop na, dan gaat het niet vanzelf. Vraagt het om een lange adem. En het vermogen, groot te denken. Kindermeel, mannenbrandstof om dipjes instant weg te werken of massaschoenen: geen hogere wiskunde.

Omdat ik het over auto's heb, die niet te mannelijk getoonzet zijn, zullen we dat leger maar laten voor wat het is. De hele grote aantallen zal de Ypsilon ook niet bereiken. Maar de auto die begonnen is als Autobianchi zou weleens en heel lange adem kunnen hebben en als vrouwenverleider is dat niet je minste competentie. Wat mij betreft kan de Innocenti als voorloper gelden. Een 310 centimeter kort stuiterbakkie, dat de Mini goed van replek diende. Met de Coopers van nu vergeten we het soms, maar Mini's waren niet snel. Innocenti was dat wel, en sloot qua stylering goed aan op het Fiatbeeld in 19 -pakweg- 81. Tevens Ladabeeld en Zastavabeeld.

Misschien dat Mazda en Nissan dealers, als de beademingsapparatuur het toelaat, even de oren willen spitsen: 1,2,3,4 van die dingen bij elkaar. Autobianchi A112, Innocenti 90L, Fiat 127 of een basale Ritmo.

Tussen dat geweld hielden de niet al te moderne 323 of de Datsun bouw-een-imago-met-een-flauwe-slogan-en-Patty-Brard Cherry zich staande. Meer-dan, volgens het Binckhorst geschiedenisboek pakte men 4% van de markt (in 1977).

Maar zeg *niet* dat er toen geen Europese concurrentie was!

Een lange geschiedenis met preludes en pogingen. Dat pakken ze ons niet meer af; omzwervingen zijn niks om je voor te schamen en werd de 911 niet voorafgegaan door de 912? Voila. Cola van de apotheker, een koekje in de vorm van een postzegel: de charme van een ontstaansgeschiedenis spruit vaak voort uit *het knullige*.

Petit parin, Kimberley Clark, Suzi-Wan, Waterman. Een merk heeft een naam. Is een naam. Naam gemaakt is merk gedaan. Dus ook de klank: de naam moet aan het glas hangen als een 40 jaar oude slok port. Lancia heeft een krachtige cadans met mooi droge dentale medeklinkers en probeert u het maar eens. [L a N C ia] Het woord valt niet binnensmonds uit te spreken. Veel lip in de letters die Lancia vormen<sup>1</sup>.

Veel merknamen hebben een geef acht! gehalte; je blaft het er zo uit. Ford. Yes. Saab. Rails. Gardé. Ook: cadans, ritme, alliteratie. Rollen .. uit de mond. Porsche Boxster, Daphne Deckers, Chicken Tonight.



Ypsilon betekent al jaren een ontwerp waarin pk's en vierkante meters een ondergeschikte rol spelen, eenheden die de autojournalisten nog altijd in vervoering brengen. Maar er is goede hoop, nu designchefs zich steeds meer bemoeien met de pers en bonentellers in de verdrinking raken. "Waftability," een van Rolls Royce afkomstige term die volgens het ons zo vroeg ontvallen GTO als zoefbaarheid vertaald moet worden, daarop scoort de Ypsilon.

Vergeleken met sommige concurrenten, wier interieurs de babykamer willen overtreffen met blijde kleurtjes en aabare rondingen des te meer. Dat interieur van de elegante Italiaanse heeft een goed Audigehalte. Audigehalte betekent allereerst een zeer fikse geluidsdemping. Het dashboard om je heen, niet voor je uit. Plus een volwassen stuurwiel, zonder gekheid. Tot slot een hoge taillelijn en hoogkwalitatieve, maar vriendelijke materialen. In de prijzige varianten vervolgt dat met verwennerij zoals links/rechts gescheiden airco of wufte stoelbekleding; degene bij wie struggle for high life nog vooral de struggle-kant betekent, verbaast zich over een vanafprijs die niet anders is dan de babykamertjes met wielen.

(in die prijsklasse bestaan zelfs babykamerjes *zonder* wielen, wijskraakt hij)

Bij Mini -de huidige- stampen men er nieuwigheden uit alsof het niets is. Ze zijn krachtig begonnen met een snelle en een gewone, Cooper en One. Omdat merken bouwen begint met vertrouwen, met de rust om het momentum af te wachten wat die Groten van het Ondernemen In Koekjes of Kindermeel allemaal gemeen hebben en containers zelfkennis. En dus ook -want wat is ondernemen anders-dan- er geld aan verdienen. So don't sell out. Een klein stukje stichtelijk en het gaat over greed (want ik doe even Engels nu) "You shall not covet your neighbor's house. You shall not covet your neighbor's wife, or his manservant or maidservant, his ox or donkey, or anything that belongs to your neighbor." (manservant of -maid, het mag *allebei* niet. Dat gelul)

Met een diesel en, aanmerkelijk kwalijker te duiden want een eerste klas imago-mismatch die een sjaars nog wel snapt, een Evo VII-WRX-geval dat naar afko JCW luistert is Mini behoorlijk afgedwaald. 211 pk in het voorwielgedreven wagentje en qua prijs een stevig eind die WRX kant op. Heren toch, 't is *Sir Alec*; 4 weddings and a funeral of was het Bridget Jones en dat dat iets anders is dan joyriding in Essex, dat moet je als je als BMW toch wel aanvoelen ook al kom je nooit in Engeland. Daar is nog een stukje markt, ik moet ik moet ik moet! Heren, politesse! Wil ik alleen nog even opzoeken of het nou Bevirian of Mammon is die hier aangeroepen wordt (op dit moment lazert er drie huizen verder een vaas van een tafeltje en kraait een haan drie keer).

(geintje, mag toch)

Serieuzer, kan ook. Even dan, in collegetempo er doorheen. Impreza mennekes targeten is echt volkomen puntloos zonder tweedehandsstrategie. Kun je daar zelf nog iets aan sleutelen of wordt het de BMW dealer - ook niet de zuinigste. Gesnapt? Geen schoenlepel past er nog bij onder die motorkap, dus zelfwerkzaamheid is er ook niet bij. Lastig? WC-50 heet ie? Blader even terug, namen, daarover ging het..



Die snelheidsmeter is nu, in deze context een mismatch, in al zijn uniciteit en retromoderniteit. Steek je licht op bij de cateye-knaller. Tot zover; u kunt gaan, volgende week meer.

Terug naar Italië. De Autobianchi A112 had toch wel het sterkst een Ypsilon DNA. Duidelijk een stadsauto. 323 lengte, 8.80 draaicirkel, heel fijne stoelen en 655 kilo rijklaar. De Junior en de Abarth; Autobianchi badge maar gewoon van Fiat. Zo werden vrolijk wat types verhaspeld. Volgens de overlevering een autootje dat met zijn 135SR 13 laatmaarschuivenbandjes en onderstuur-dat-overstuur-wordt best nog leuk was om mee te raggen. De voeten zo ongeveer tussen de wielen en zo leert de specslijst: alle vormen van bekrachtiging, géén. In 1969 op de markt gekomen.

Wat mij betreft heeft de Y10 oftewel Ypsilon nummer 1 nooit helemaal zijn verkoopbelofte ingelost. Wigvorm, enkele ruitewisser, alcantara interieur. This is soo 1985 en als zodanig in Taschen-uitgave terug te vinden en dan ben je iemand.

Fire 1,0 ontlokt Harry Eskes van het jaarboek '86 ostenstatieve smulgeluiden als 1 op 22 praktijk wordt, in plaats van papier. Met de mooie koets -Cw 0,31- en het blijft een karretje (3.40) komt hij met 0-80 in 11,7 2,5 seconden beter mee in het verkeer dan een Volvo 340 diesel (dat waren nog eens tijden, juicht hij. Ja lieve mensen, alleen de Thema en de Prisma als diesel en verder: Huh, hoezo).

Mijn herinnering daarentegen, vertelt me dat het Panda gebaseerde onderstel gewoon té stuiterig was, terwijl sacré numeros 205 et R5 Supercinq inzake comfy ride zo goed scoorden. En de Uno verkocht echt goed.

Hohoo, loopt daar een Nissan'er weg, rolstoel en al? *Dat dacht ik dus niet kereltje*, bij de baard van Rolf Lauret (gut uit welke strip is dat? <sup>2</sup>). Je zit middenin je cognitieve revalidatie, kuur geheel afmaken. Zit. Blijf! En braaf.

De lijst van 4 is nu een kwispelende Ypsilon, knuffelpuppie Ibiza of Ritmo is Rondo of ..en hij was nog auto van het jaar: d' Uno. Of dat geen concurrentie is. Vers uit de verpakking sloeg de Pony niettemin een deuk in de boter, Swift probeerde zijn eerste Gti, de allerzuinigste was een Charade diesel driecilinder oordoppen not included en topsnelheid 120 .. maar je moet maar durven (dat is de reden waarom jelui niks meer smurven). De Alto-snuit leek eigenlijk best veel op een Autobianchi A112. En: de Datsun Micra, de eerste niet de slechtste.



Een kleine recap, want als er mensen weglopen dan is dat misschien goed.

Verhaallijn merk. Alliteratie of blaf. Lange adem en cash'en is dat niet. Mini pas op en kijk uit, waar ben je mee bezig

Verhaallijn Ypsilon. Al zou Lancia anders willen, het moet nu wel een Mercknaam worden. Moi ziet een geschiedenis die teruggaat tot 1969, de Autobianchi A112.

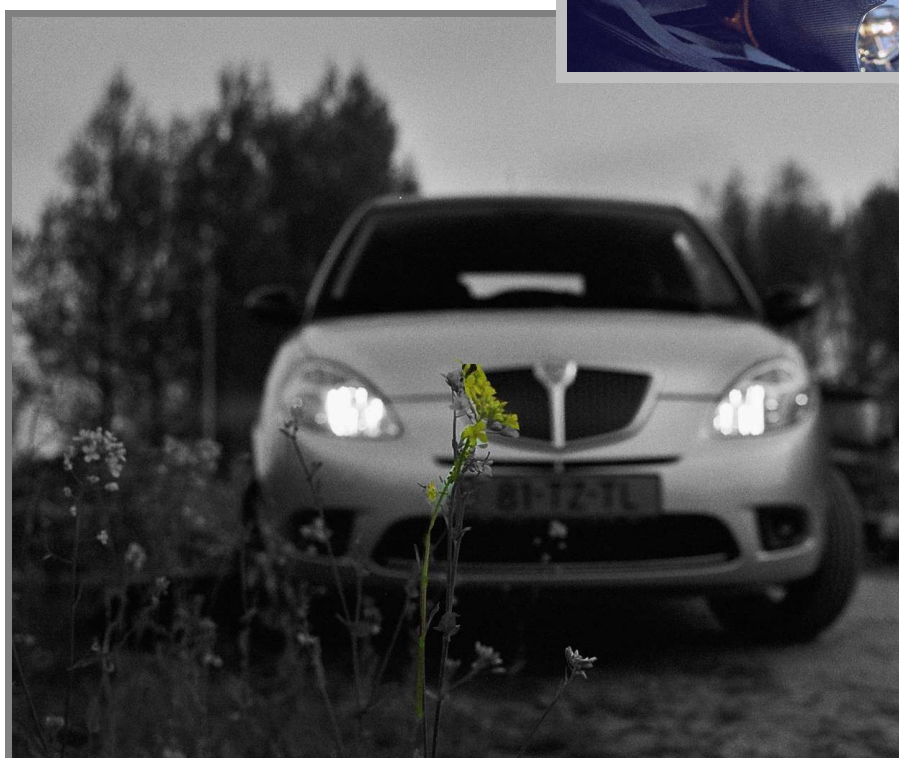
Verhaallijn/running gag (ja als ik uitleg, dan ook alles uitgespeld), je belt de Binckhorst, verantwoordelijke noorderzon, gut wat sneu, hoe en ook waarom Mazda dat doen wij hier niet meer. Waaat? Klas, les, geschiedenis voor de Japse merken waarvan de nederlandse dealers altijd zo precies weten waaraan het ligt en nooit aan hun maar ach en ook wee.

De voorlaatste Ypsilon .. heeft eigenlijk alles al. In 555 kleuren, met name het interieur is daarmee een kwestie van kiezen, op de tweedehands markt. Gebaseerd op de Punto, dus met het comfort is niets mis en dit moeten geen scheurijzers zijn, easy as 123. Ik zie in de snuit een gelijkenis met de BMW 6 serie. De vreemde taillelijn en het gecapitonneerde dash maken de auto Rivella; een beetje vreemd. Zelfs avantgarde, al kun je dat niet van jezelf zeggen.

De huidige is wat mij betreft degene die u moet hebben. Qua schoonheid, vloeiend en glooiend zonder vanilla design te zijn (wat ook niet fout hoeft te zijn) is dit toch een auto die u op de oprijlaan kunt zetten.



De mooie verhoudingen, de retro achterkant met vloeiende rondingen en de algehele lijn maken de auto geschikt voor elke parkeerplaats: *van winkelstraat tot skigebied*. En nu eens niet met van die Look at me I'm Sandradee<sup>3</sup> koplampen helemaal tot aan de voorruit. Nee, kittige dingetjes, misschien zelfs iets te klein, dat wil zeggen passend in het geheel.



Kortom, jaloezie-opwekkend voor concurrenten: buitengewoon welgeschapen.

Ik vind het zo'n popje! (om het in een zin samen te vatten)

<sup>3</sup> Of zoiets, ondanks mijn opgeruimde bovenkamer (toch?) zijn mijn Grease quotes wat rommelig.

