



Ny Colt:

Livsstil?

Lækker bil og lekkert interiør (men når skal man få utbyttbare deksler, slik som på mobiltelefonen?), lekker reklamebyråpresentasjon også, typisk "livsstil"?



Egentlig ganske spennende: Mitsubishi fikk til noe ingen av de andre store bilfabrikkene har klart: fikse en bruksbil-introduksjon der livsstilpressen stiller tett som hagl. Elle, GQ og Wallpaper pleier ellers å holde seg milevidt unna slike lanseringer. Men nå fristet Mitsubishi med livsstil-Colt.

Jon Winding-Sørensen

Det glupe grepet til denne Daimler-Chrysler-filialen var at de la opp presentasjonen rundt design, trender og lett oppsiktsvekkende reklamekampanjer. Det var altså nok til å samle pressefolk jeg sjelden treffer ved slike anledninger.

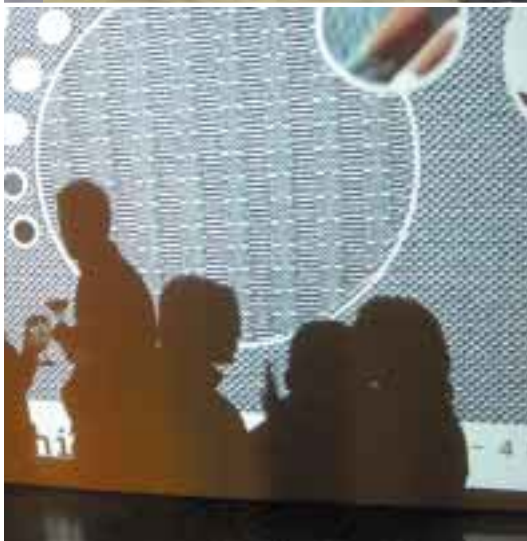
Moteriktige kvinner uten sertifikat, solariebrune herrer som lurer på om det er vanlig at "forhandlere spesialisere seg på for eksempel Mitsubishi"? Det er i grunnen ganske spennende når vi på denne måten blir fortalt at det finnes jommen andre typer mennesker også.

På den annen side slapp vi unna både spørsmål om dreiemomentkurver og – kanskje mer relevant – om Mitsubishi ville eksistere i morgen. For samtidig som vi satt på et designer-hotell i Barcelona og fikk en typisk reklamebyråpresentasjon av en Colt som oppførte seg som en undervannsbåt (tema: "hvor bringer Colt'en deg"), diskuterte eierne om man skulle utvide aksjekapitalen eller hvilke grep man skulle ta for å redde Mitsubishi fra nok en økonomisk krise.

Vi behøvde heller ikke gjennomgå slektskapet mellom den nye Colt'en og Smarts nye Forfour. Og siden det faktisk var en for-

utsetning at vi ikke skulle skrive om kjøringen (hva er det Mitsubishi egentlig tror, at vi fremdeles lever i telex-tiden? – andre europeiske blader er fulle av begejstrede kjøreepplevelser bak rattet i denne lille juvelen), kan vi heller ikke fortelle at denne var det en glede å kjøre. Mens Smart har jobbet livet av seg for å gjøre sin mest mulig lik en Mercedes, bobler den nye Colt'en av kjøreglede. Og den nye lille 3-sylindrede motoren på 1,1 liter er en juvel.

Muligens får vi lov til å fortelle at plassforholdene er glimrende, uten at vi har tatt frem målebåndet skulle vi anta at innvendige mål er klasse-best. Og selv om bagasje-



Over ser vi Akinora Nakanishi, ansvarlig for nye Colt og for Mitsubishis Europa-design.

rommet ikke er enormt, er bakseteløsningene så mangfoldige (skyve, folde eller fjerne) at forholdet folk:ting kan varieres enormt.

Det vi derimot kan fortelle er at Mitsubishi har et eget designkontor i Trebur, rett utenfor Frankfurt og rett rundt hjørnet for Rüsselsheim, der Opel holder til. Nå har også Hyundai/Kia åpnet sitt designsentrum der, så det begynner plutselig å bli morsomt å gå på det lille italienske pizzeriaet litt nærmere Mainz. Der er det nøytral grunn, slik at designerne fra alle tre selskapene kan møtes der. Det begynner med andre ord å bli såpass inspirerende omgivelser at denne gangen var det

Europa-avdelingen til Mitsubishi som vant konkurransen om den nye Colt'en.

Hovedansvarlig for den er en brumlebasse av en bosnier, Omer Halihodzic som er av den typen jeg nødig ville møtt i en diskusjon. Sammen med blant andre Alexandra da Silva-Zunk, en grasiøs kvinne fra Brasil som har ansvar for interiør-trim og farger og som alle motejournalistene selvfølgelig spiste opp fordi hun til de grader hadde kontroll på trendene frem til 2008, og en ung designer som heter Thomas Voquerizo gikk forsamlingen gjennom hele designprosessen. Og fikk til og med se den kommende tre-dørs Colten som ikke skal vises før til sommeren, og som vi av en eller annen grunn, i motsetning til andre blader, ikke en gang får lov til å beskrive som lekker, mer kurverik, rundere bakrute, horisontale baklys, lavere tak og en helt annen linjeføring langs siden under vinduene.

På toppen av den europeiske designpyramiden sitter Akinora Nakanishi, en veteran i Mitsubishi-sammenheng. På tross av at han bare er femti år kan han se tilbake på at det var han som satte opp

Vi gir bort



En av Mitsubishis europeiske designere, Thomas Voquerizo, var en uoppholdelig skisser. Så han var ikke vanskelig å be. Dermed har vi to signerte Colt-utkast originaler av ham pluss et som er utført av ansvarlig for eksteriør: Omer Halihodzic. Det er ikke bare signert, det er også håndkolorert. Send inn navn etc. dersom du ønsker å delta i trekningen av et bilde. Se nederst side 5 for hvordan du kan bli med.

Dette er MITSUBISHI COLT:

	1.1 12v	1.3 16v	1.5 16v	1.5 D
Sylindervolum:	1124 ccm	1332 ccm	1499 ccm	1493 ccm
kW (HK)/omdr.:	55(75)/6000	70(95)/6000	80(109)/6000	70(95)/4000
Nm/omdr.:	100/3500	125/4000	145/4500	210/1800
Forbruk snitt:	0,55 l/mil	0,58 l/mil	0,62 l/mil	0,46 l/mil
Bagasjeromvolum:	250 - 1230 liter (VDA)			

Mitsubishis første utenlandske designstudio, i USA, for nesten 25 år siden.

Derfor blir det litt underlig når et av gjennomgangstemaene for livstilpressen er at nå har Mitsubishi "endelig fått design også". Underforstått: at før det nye regimet kom for tre år siden var det ingeniørene som var enerådende. Nakanishi smiler litt overbærende til påstanden, mens Omer er mye klarere: "Bullshit" sier han.

Bullshit er det imidlertid ikke at Colt er en såpass ukjent bil i Europa, at 85% av salgene må bli erobringer fra andre merker. Og da er det klart at produsenten må ty til ukonvensjonelle markedsføringsmetoder. Vi ser ikke bort fra at dette livsstilstuntet kan være et effektivt våpen i denne kampen.

Bilen presenteres for norsk presse senere i sommer, og vil komme på markedet i løpet av høsten. Etter at den første Colt ble presentert i Norge i 1980 (ikke helt korrekt, importøren het opprinnelig Colt Motor) er det solgt snaue 14.000 av dem. Se ikke bort fra at den nye kan bli en faktor i B-segmentet igjen.

