

Reacties van lezers

Conam Bulletin jrg. 20, nummer 4, pg 11
General Motors Continental Antwerpen 1924-2010
In het tijdschrift Bedrijfsvervoer van de EVO van 23

januari 1970 heeft een artikel gestaan getiteld 'General Motors 25 jaar in Nederland gevestigd'. Dit artikel werd geschreven naar aanleiding van het toen nieuwe

General Motors 25 jaar in Nederland



VELEN zullen niet anders hebben geweten of General Motors was al sedert de oertijden in ons land gevestigd. Voordat G.M. echter pas in 1945 in het fraaie huis van de familie Jamin aan de Parklaan 17 te Rotterdam een eigen vestiging kreeg, werden de G.M.-belangen in Nederland vanuit Antwerpen behartigd.

Het zilveren jubileum heeft G.M. onder meer gevierd met de uitgave van een bijzonder lezenswaardig boek, geschreven door de ex-hoofdredacteur van het RAI-orgaan, de bekende autojournalist, de heer Sicco de Jong.

Het boek begint met enkele cijfers over Amerika, die direct tot nadenken nopen, want de U.S.A. beslaat 6 procent van het aardoppervlak en op die 6 procent woont ook 6 procent van de mensheid. Tot nu toe ziet het er allemaal vrij normaal uit, maar de industriële produktie van die 6 procent bedraagt meer dan 1/3 van de wereldproduktie en op die 6 procent van het aardoppervlak rijdt de helft van alle op deze bol rondlopende auto's

Vooroorlogse automobilisten weten, dat Chevrolet en Ford toen onze markt beheersten en bijzonder interessant is te lezen hoe in 1919, dus direct na de eerste wereldoorlog, G.M.'s topman in dat jaar, de heer Durant, een groep lieden naar Europa zond om zaken te doen of een Europese fabriek op te kopen.

In dit illustre gezelschap zaten Walter P. Chrysler, toen president-directeur van Buick; Charles F. Kettering, de top-ingenieur van G.M.; de heer Mott en Alfred P. Sloan Jr. himself.

Ze ontmoetten als een der eersten André Citroën, maar het kwam er niet van.

Het verschil tussen G.M. en Ford was ook hier groot. Ging Henry Ford zelf in Europa gluren, waar hij een fabriek kon stichten, G.M. kocht liefst bestaande fabrieken op met hun hele dealer- en service-apparaat, hetgeen tenslotte wel eenvoudiger was, daar rustig onder het bestaande merk werd gewerkt.

In 1925 kocht G.M. voor 2,5 miljoen dollar Vauxhall en in 1929 voor 33 miljoen dollar Opel.

Anno 1912. De man achter het stuur is de heer Louis Chevrolet, een naar de U.S.A. geëmigreerde Zwitserse coureur, die zijn naam gaf aan zijn creatie, die de meest geproduceerde auto ter wereld werd. Achterin de heer W. Durant, stichter van General Motors, wiens naam na uittraden uit G.M. later terug te vinden was in een automerk, dat ook in ons land werd verkocht. Naast Chevrolet iets niet genoemd heel lief.

Met 2000 dollar begonnen

General Motors zelf is al oud. Op 16 september 1908 werd G.M. met een oprichtingskapitaal van \$ 2000 opgericht. Maar 12 dagen later was dit oprichtingskapitaal tot 12,5 miljoen dollar verhoogd.

In 1911 kwam G.M. op de beurs in New York en in 1915 werd het eerste dividend uitgekeerd: \$ 50 per aandeel, het hoogste dat ooit in de V.S. was uitgekeerd. Vijftig jaar geleden fabriceerde G.M. haar miljoenste; in 1942 haar 25 miljoenste en eind 1967 haar 100 miljoenste auto.

boek 'Geschiedenis van General Motors' van Sicco de Jong. Het verhaalt onder andere over de vooroorlogse pogingen van GM om Citroën over te nemen. We kennen allemaal het boek 'Ford in Nederland. 1924-1999' van Peter Belinfante en Jan Haakman. Het is wellicht zinvol nu van de gelegenheid gebruik te

maken om ook het boek over GM in Nederland nog eens onder de aandacht te brengen.

Kees Dekker

gevestigd

Styling

In „My years with General Motors”, het boek van multi-millionair Alfred P. Sloan, dat voornamelijk de schrijver tot leidraad heeft gediend, beschrijft Sloan zijn feeling voor de noodzaak van „model changing” of wel het brengen van steeds nieuwe carrosserie-modellen. Tot 1926 was er ongetwijfeld nu en dan wat nieuws gebracht, maar er was niet met werkelijke vormgeving en kleur gewerkt. We weten allen, waartoe die „Styling” heeft geleid, namelijk de kunstmatige veroudering van de auto's, die in Amerika heeft geleid tot versnelde afstoting van de auto's. Men is daar zo naef, de welstand ietwat af te meten naar het bouwjaar van de auto vóór de deur en de grootte van de ijskast achter die deur. Vreselijk lelijke auto's zijn gefabriceerd door die stylisten, die ook niet altijd meer wisten, waar ze het zoeken moesten. Als deze heren beweren, dat ze steeds bij hun vormgeving worden geleid door wetten van de doelmatigheid, zoals Ford's top-stylist eens beweerde, dan gaat dat ons Europeanen toch te ver.

De Amerikaanse producenten in Europa hopen 5 tot 6 jaar met een model te doen, terwijl Pininfarina typen maakt, die 10 jaar vlot meegaan. Of we door die tendentie naar kunstmatige veroudering nu zo gelukkig zijn, mag zeer zeker worden betwijfeld, maar nu de techniek zover is gevorderd, dat er weinig werkelijke verbeteringen meer zijn aan te brengen, moet men het verkooptechnisch wel in uiterlijke wijziging van de lijn zoeken.

Bij General Motors heerst een wonderlijk prettige sfeer. Dat veel „red tape” in zo'n organisatie onvermijdelijk is, is begrijpelijk en onverbeterlijk geestige anecdotes doen hierover de ronde, onder meer die van dat schip met eierdons. Dat vele employé's van G.M. dan ook met de slagzin leven „Bij onze Lieve Heer en General Motors is alles mogelijk” is vanzelfsprekend.

Het boek „Geschiedenis van General Motors” zal veel belangstelling ondervinden, te meer daar het vlot is geschreven. Een letterlijke vertaling van een enkel Amerikaans woord nemen we graag voor lief.

W F

