

Automobielimporteur sinds 1924



Importeur van Mitsubishi in 1984



60 jaar mobiel

Dit jaar is het 60 jaar geleden dat twee ondernemers in Den Haag een garagebedrijf stichtten. Die onderneming, van het begin af aan gericht op de import van automobielen, is het begin geweest van Hart Nibbrig & Greeve bv. Een bedrijf dat bekend staat als "HNG" en dat nu het merk Mitsubishi in Nederland vertegenwoordigt.

Tussen 1924 en 1984 is er heel wat gebeurd. Niet alleen wisselden de merken die vertegenwoordigd werden elkaar af, ook de mensen die ons bedrijf maakten tot wat het nu geworden is, volgden elkaar op. En de eb- en vloedbewegingen van goede en slechte tijden gingen ook niet aan deze onderneming voorbij. Zo is het leven.

Wat gebleven is, opgebouwd en in stand gehouden door alle medewerkers binnen de organisatie en daarbuiten, is een bedrijf dat naam heeft gemaakt. Dat in voor- en tegenspoed een stabiele onderneming bleek te zijn waarop kon worden vertrouwd en dat betrouwbare produkten levert.

Daarover vertelt deze jubileum-uitgave het een en ander. Lang niet volledig want daarvoor is 60 jaar een te grote periode. Duidelijk is echter dat importeur HNG, waar Mitsubishi thuishoort, van "goede huize" is. We zijn daar trots op en laten dat via deze uitgave weten.

HNG blijft actief om mobiliteit te blijven verzekeren.

J.J.M. Tolenaar,
directeur



In het voorjaar van 1924 stichtten de heren Greeve en De Fremery een garagebedrijf, dat gevestigd werd in de Haagse Zaanstraat. Met de vertegenwoordiging van Lancia startte de onderneming die zou uitgroeien tot Hart Nibbrig & Greeve bv, een werkmaatschappij die deel uitmaakt van de Abemy Holding. HNG bestaat dit jaar 60 jaar en een bedrijf dat zo oud is heeft bestaansrecht en toekomst. Hoe het verleden er uit zag, welke activiteiten er uit dat prille garagebedrijfje zijn voortgekomen en wat HNG anno 1984 voorstelt, leest U op deze nostalgische pagina's. De activiteiten die langer dan een halve eeuw werden ontplooid, strekken zich uit van de import van automobielen tot die van fietsen, motorfietsen en zelfs vliegtuigen. HNG bleef echter van het begin af aan een automobielimporteur en staat als zodanig bekend. In de regio Sassenheim, waar het bedrijf net op de grens met Warmond is gevestigd, spreken ouderen nog wel over de "DKW-fabriek". Maar overal is doorgedrongen dat Mitsubishi Motors Corporation daar z'n Nederlandse thuishaven heeft. De drie diamanten van het Japanse concern zijn onverbrekkelijk verbonden met de nu 60-jarige.

Oplichter

De eerste klant van het nieuwe bedrijf in Den Haag deed een aanbetaling van 2500 gulden, vertrok in een splinternieuwe Lancia... en is nooit meer teruggezien. Ondanks die pijnlijke ervaring groeide de firma voorspoedig en ontwikkelde zich tot een van de vooraanstaande importbedrijven van ons land. Het pand in de Zaanstraat werd spoedig te klein en in de Parkstraat kon een betere behuizing worden gevonden. De heer De Fremery trok zich uit de zaak terug en zijn plaats werd enkele jaren



later ingenomen door de heer Hart Nibbrig. Als Hart Nibbrig & Greeve — kortweg HNG — werd de onderneming een begrip in de vaderlandse automobiel- en ook motorwereld. Het was de heer W. Greeve die de zaak tot grote bloei heeft gebracht; tot 1964 was hij met de dagelijkse leiding van HNG belast. Over zijn wijze van werken, het inspirerende omgaan met de vele medewerkers die er in de loop van de jaren zijn geweest, wordt nu nog gesproken !

In 1928 werd de vertegenwoordiging verkregen van het Franse topmerk Talbot, in 1932 gevolgd door DKW en een jaar later door Alfa Romeo. Vooral DKW, dat behoorde tot de Auto Union AG, werd een groot succes in Nederland. Niet alleen wat de auto's betreft, maar ook de motorfietsen deden het goed. De befaamde DKW RT 98 gaf in de jaren dertig het motorrijden een nieuwe dimensie. Dat kan ook gezegd worden van de kortstondige vertegenwoordiging van Amerikaanse WACO-vliegtuigen, hoewel dat meer de dimensie van het bedrijf zelf verruimde. Vliegtuigen

waren (toen) geen succes en de heer Greeve zei terecht: "Het is beter om met beide benen op de grond te staan." Ook de automerken BMW, Aston Martin en Lagonda hadden indertijd HNG als Nederlandse importeur. Maar helaas werden de ontwikkelingen in de jaren dertig abrupt afgebroken door het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Tot 1945 werden de werkzaamheden noodgedwongen tot een minimum beperkt.



DKW-assemblage

In 1945 moest HNG net als iedereen in Nederland weer helemaal opnieuw beginnen. De eerste import betrof 70.000 fietsen uit Engeland, die bijdroegen tot leniging van de oorlogsnood. BSA, Hudson en Sunbeam waren de merken van toen. Ook de na-oorlogse bestelwagens waren meer dan welkom in herrijzend Nederland: 2-cilinder tweetakt DKW-automobielen. Het importschap van Jowett Javelin personenauto's en Bradford bestelwagens volgde spoedig. En in 1951 kon de eerste DKW-persenauto worden geïmporteerd, bijna tienmaal zo duur als de 995 gulden waarvoor omstreeks 1938 een complete DKW werd

geleverd. In 1954 kwam het model "3 = 6" op de markt en daarmee de grote doorbraak voor DKW. Dat was de directe aanleiding om in Sassenheim een assemblagebedrijf op te richten. Van 1956 tot 1961 werd vanuit de nog steeds bestaande gebouwen in de Zuidhollandse gemeente de gehele Benelux voorzien van deze gewilde personenauto's. Zo'n 15.000 DKW's liepen van de montagelijin in Sassenheim. Ondertussen was HNG zich ook intensief met tweewielers gaan bezighouden. Naast de al genoemde fietsen bracht het bedrijf een bromfiets op de markt, een vervoermiddel dat toen nog plechtig "rijwiel met hulpmotor" heette. Het beroemde Berini-eitje, een motortje op het balhoofd van de fiets, werd een ongekend succes. Van deze best-seller die het





tijdperk van de bromfiets opende, werden er 125.000 verkocht. In de sector van de zwaardere tweewielers vertegenwoordigde het bedrijf naast DKW — met de populaire Hobby-scooter — ook BMW, BSA, Sunbeam en in 1962 ook Jawa en CZ motorfietsen. Door het breed opgezette leveringsprogramma en het feit dat de Rijkspolitie al sinds 1934 tot de grootste afnemers behoorde, kon HNG in de tweewielersector ook in de periode van teruglopende belangstelling voor de motor goede resultaten boeken. In 1973 introduceerde het bedrijf de eerste elektrische bromfiets in ons land, de Solo Electra. In datzelfde jaar werd de afdeling tweewielers ondergebracht in een zelfstandige onderneming Greenib bv, nu binnen de Abermy Holding een van de zustermaatschappijen van de jubilaris, eveneens gevestigd in Sassenheim.



Dertien auto's per dag

Over de DKW-tijd is natuurlijk veel meer te vertellen. De DKW bestelwagen uit 1949 kwam uit Düsseldorf, waar ook de F 89 P personenauto vandaan kwam. Een ontwerp dat afkomstig was van Ir. Porsche en dat in Oost-Duitsland ook nog enige tijd onder de naam IFA werd gebouwd. Omdat in die na-oorlogse jaren importheffingen de prijzen onnodig hoog maakten — de EEG bestond nog niet — was het de moeite waard om auto's in eigen land te bouwen. De start van de assemblage in Den Haag betekende uitbreiding van de werkgelegenheid, maar ook ruimtegebrek. In Sassenheim werd een hal overgenomen van een chemisch bedrijf en na verbouwing kwam daar in 1955 de produktie van Nederlandse DKW's op gang. Twaalf personen begonnen met dit werk en in de eindfase van de assemblage waren het er honderdtwintig geworden! Al in 1957



vonden de DKW's, nu in een moderne versie, hun weg naar de drie Beneluxlanden. Van dertien auto's per dag werd de complete carrosserie opgebouwd, motoren gemonteerd en de aankleding en afwerking verzorgd. De vaart zat er zo in dat overwogen werd om een grotere assemblagehal te bouwen voor de produktie van de DKW Junior. Maar in 1961 werd Auto-Union AG overgenomen door Mercedes-Benz en verhuisde het Westduitse bedrijf naar Ingolstadt. Intussen waren de gewijzigde douanetarieven een feit geworden en verviel daarmee de aantrekkelijkheid om in Nederland te assembleren. HNG legt zich dan toe op de pure import van DKW's, later van Audi's.

De onderneming breidde niet alleen sterk uit maar stroomlijnde ook z'n organisatie. Onderdelenmagazijn, werkplaats, service en garantie, functioneerden in een driepuntssysteem en de administratie werd gemechaniseerd. Het personeel werd door speciale trainingen beter op z'n taken voorbereid. HNG was een modern importbedrijf en behaalde

met een net van uitstekende "Sterdealers" goede resultaten. Aan die periode van expansie en uitbouw van de organisatie kwam een abrupt einde in 1974. De fusie van Audi en NSU leverde grote problemen op, die er uiteindelijk toe leidden dat HNG het importeurschap kwijtraakte. Gelukkig slaagde HNG erin de vertegenwoordiging te verkrijgen van een toen nog onbekend merk: Mitsubishi. Nog in hetzelfde jaar 1974 kwamen de eerste Mitsubishi's in Sassenheim aan. Het succes van die import is voor een deel historie, maar zet zich tot op de huidige dag voort.



Bedrijfswagens

Ervaring op het specifieke terrein van de bedrijfsauto's heeft het jubilerende bedrijf zeker. Van 1961 tot 1976 werden bestelauto's en vrachtwagens van de Italiaanse OM-fabrieken geleverd. Dat vereiste een heel andere aanpak dan de vertegenwoordiging van personenauto's, die gericht was op de particuliere consument. Voor de eigenaar van een bedrijfsauto gaat het om een stuk gereedschap waar geld mee moet worden verdiend. Dus moesten de onderdelenvoorziening, de reparatie- en service-afdelingen overschakelen op dienstverlening van 24 uur per dag, zeven dagen in de week. Het effect van die aanpak is nu nog merkbaar, want de landelijke service-organisatie voor Mitsubishi-bedrijfswagens is een van de redenen voor het succes in de jaren tachtig. In Sassenheim rolden enige jaren OM- autobussen en trucks van de assemblagelijjn. Tot ook een einde kwam aan deze vertegenwoordiging door het opgaan van de OM-fabrieken in het Fiat-concern. In 1977 startte HNG met de import van Mitsubishi-bedrijfswagens.





Abemy Holding

De ondernemende instelling van de heer Greeve, die ook nog andere importen van automobielen tot gevolg had, heeft tot veel geleid. Uit het bedrijfje uit 1924 is een groep van zelfstandig opererende ondernemingen gegroeid, die gezamenlijk werk bieden aan zo'n 200 medewerkers en die een jaarmzet van 331 miljoen gulden (in 1983) weten te realiseren. Tot de werkmaatschappijen behoren naast HNG onder andere: Greenib Car (Hyundai), Nibhart Car (Seat), BV Techno Import (Case en Shibaura tractoren en landbouwwerktuigen), Greenib (Jawa/CZ, Harley-Davidson en Moto Guzzi motorfietsen).

Het hoofdkantoor van de Abemy Holding is gevestigd in het hypermoderne kantoorpand van HNG dat op 23 september 1982 door de toenmalige president-directeur van Mitsubishi Motors Corporation officieel in gebruik werd gesteld. Meer dan honderdtwintig personeelsleden werken hier in een werkomgeving, die mens-vriendelijk en energie-arm is!



De opvallende energiebesparende voorzieningen, de beperkte bouwhoogte en inpassing in het landschap, plus de markante contouren (scheepsvorm) maken het kantoorpand tot een schoolvoorbeeld van goede moderne bouw. Waar het plezierig werken is.

De totale oppervlakte van de vestiging in Sassenheim beslaat 90.000 vierkante meter, waarvan een groot deel in beslag wordt genomen door opslagterreinen, door veel groen aan het oog onttrokken. Ongeveer 3000 automobielen worden permanent in voorraad gehouden.



In ronde getallen heeft het bedrijf momenteel een produktie van circa een miljoen automobielen per jaar, waarvan bijna 550.000 personen-auto's en rond 470.000 vrachtwagens. MMC heeft assemblagefabrieken in negen landen en een internationaal verkoop- en servicenet in meer dan honderd landen, waarvan twaalf in West-Europa. Dankzij de samenwerking met bedrijven van Mitsubishi Heavy Industries beschikt de automobielfabriek over enorme technische kennis en komen produkten als motoren, versnellingsbakken en elektronisch geregelde benzine-inspuitingen — waarvoor de grootste andere automerken naar gespecialiseerde toeleveranciers moeten gaan — uit eigen bedrijven. Dat verklaart mede de spreekwoordelijke betrouwbaarheid van Mitsubishi-produkten, de hoge kwaliteit van zowel de personenauto's als de L 300 bestelauto's en Canter bedrijfswagens. Het befaamde "Kant-en-Klaar" programma, waarbij Nederlandse carrosseriebouwers zorgen voor de standaard-opbouw van de Japanse chassis-kabines, voegt hier nog een extra dimensie aan toe.

HNG importeert naast auto-onderdelen en accessoires, autoradio's van het merk Mitsubishi.