



van Detroit is flink gedaald tot net boven het landelijke percentage van 8,3. "Alle werknemers van General Motors die hun baan verloren de laatste jaren zijn weer terug aan het werk in de autofabrieken of met pensioen", zegt analist Kristin Dziczek van het Center for Automotive Research [CAR] uit Ann Arbor, een kleurrijke studentenstad op een uur rijden van Detroit.

General Motors - ook wel grappend Government Motors en Generous Motors genoemd vanwege de goudgerande arbeidsvoorwaarden - rapporteert recordwinsten. Ook concurrenten Ford en Chrysler doen het heel

**ONDANKS EEN
HANDVOL
VERDWAALDE
FIETSERS EN
WANDELAARS
HEERST HIER DE
GEDACHTE DAT
ZELFS DE STRAAT
OVERSTEKEN
BETER MET DE
AUTO GEDAAN
KAN WORDEN.**

behoorlijk. Het is een oppepper die Detroit kan gebruiken. De stad was veertig jaar geleden wat Silicon Valley nu is voor de VS. Vooral in de jaren vijftig en zestig vierde de liefde van de Amerikaan voor de auto hoogtij. Decennialang hadden arbeiders en hun bazen het nergens zo goed als in Detroit. Ondanks een handvol verdwaalde fietsers en wandelaars heerst hier de gedachte dat zelfs de straat oversteken beter met de auto gedaan kan worden.

Maar het succes was ook het begin van de ondergang van de stad. De voorspoed maakte de automobielenondernemingen blind voor de gevaren. Journalist

Paul Ingrassia stelt in zijn boek *Crash Course* dat de firma's hun eigen teloorgang in de hand hebben gewerkt door "arrogantie en bekrompenheid". Het marktaandeel in de VS van de drie grote automobielenbedrijven die de regio Detroit telt, is gedaald van een comfortabele 70 procent naar 40 procent vandaag. De stad Detroit ziet eind jaren zestig de industrie en haar inwoners al naar de voorsteden vertrekken. De genadeklap kwam vanuit het buitenland.

Experts wijzen vooral op de felle concurrentie van de Japanners vanaf de jaren tachtig waarop laks wordt gereageerd. Chrysler moest ook toen al in Washington