

aankloppen voor overheidssteun. Dat de terminale patiënten van Detroit op de been bleven, had alles te maken met de introductie van de truck voor gezinnen, de SUV. Met de stijgende benzineprijzen vanaf halverwege de jaren nul valt ook deze laatste strohalm weg.

BLIND VOOR GEVAREN

New York Times-journaliste Micheline Maynard schrijft in 2003 een boek over de automobielin-dustrie met de titel *The End of Detroit*. In straffe bewoordingen houdt Maynard de autobedrijven een spiegel voor. "Ik heb veel vijanden gemaakt met mijn boek", vertelt Maynard terwijl ze lurkt uit een beker bevroren cappuccino in een café in Ann Arbor. "Helaas heb ik achteraf wél gelijk gekregen."

Niet lang na verschijning van Maynards boek kwamen in 2006 enorme problemen aan de oppervlakte bij Ford. De onderneming liep langs de afgrond ondanks de toen nog fantastisch draaiende economie. Op het hoofdkantoor in Dearborn greep het management bijtijds hard in met een reorganisatie en een herfinanciering van de onderneming.

GM en Chrysler trokken geen lessen uit de verwikkelingen bij concurrent Ford. Ze reageerden apathisch. "GM reed jarenlang zonder koplampen en gedroeg zich alsof geld er niet toe deed", schreef Steven Rattner, de man die voor Obama de redding heeft vormgegeven, in zijn boek *Overhaul*. In 2008 keken General Motors, dat dan precies honderd jaar bestaat, en Chrysler in de afgrond.

"Als de economie iets minder gaat in deze regio, heeft dat meteen desastreuze gevolgen voor de automobielin-dustrie", zegt Ron Hesse, een uit Nederland afkomstige consultant die in de staat Michigan met zijn firma GlobalAutoIndustry.com werkt voor de autosector. "In 2008 was de impact

VOOR EEN NOODOVERLEG IN WASHINGTON STAPTEN DE TOPMANNEN VAN GM, FORD EN CHRYSLER IEDER IN HUN EIGEN PRIVÉJET, EEN NIEUWSFEIT DAT INSLOEG ALS EEN BOM.

natuurlijk veel breder dan deze ondernemingen alleen. De hele industrie viel droog, iedereen vroeg zich af of ze deze crisis wel zouden overleven."

De topmannen van GM, Chrysler en Ford zagen de ernst van de situatie niet in, ondanks enorme verliezen. GM verbrandde op zeker moment 4 miljoen dollar per uur. Voor een noodoverleg in Washington stapten de topmannen van de ondernemingen alle drie in hun eigen privéjet vanuit Detroit, een nieuwsfeit dat insloeg als een bom. GM en Chrysler moesten noodgedwongen aan het infuus van de overheid. In vier jaar tijd draaien de ondernemingen met Ford samen een monsterverlies van in totaal 100 miljard dollar.

330.000 BANEN VERLOREN

Het werd een kort, maar "episch bankroet", aldus Rattner. Ook de rechter zag het nut van een snelle chirurgische surseance in. Hij realiseerde zich dat bij GM de belangen op het spel stonden van 225.000 werknemers wereldwijd, een half miljoen gepensioneerden, 6000 autodealerbedrijven en 11.500 toeleveranciers. "Iedereen in Detroit wist dat dit eraan zat te komen. Surseance was onvermijdelijk", blikt consultant Hesse

