



Wir leben verluste

PSA heeft Opel in de wacht gesleept voor € 2,2 miljard. Knap hoe die Franse autogroep na dramatische crisisjaren weer overeind is gekrabbeld: na uitverkoop van niet core business activiteiten en flinke efficiëncyslagen was de winst het afgelopen jaar € 2,7 miljard: chapeau.

Adam Opel AG heeft in het nieuwe millennium cumulatief € 17 miljard verlies gedraaid. En de prognose voor de komende jaren is allerminst florissant. Mary Barra, ceo van moedermaatschappij GM, kon het aanhoudende verlies van Opel niet langer verkopen aan de Amerikaanse aandeelhouders. En toen klopte Carlos Tavares van PSA aan. Opel was juist weer op weg naar winst, maar kreeg te kampen met flinke tegenvallers, zoals het instorten van de Russische markt en de vrije val van het Britse pond. Het management in Detroit verbood Opel ook nog eens om auto's buiten Europa te exporteren. Daardoor werd meer dan 50 procent van het verkoopvolume in maar drie landen - Duitsland, Italië en Engeland - gerealiseerd.

Sinds 2009 heeft Opel driemaal de titel Auto van het Jaar veroverd. Insignia, Ampera en Astra bewezen dat er voldoende know-how in Rüsselsheim zit. Met drie primeurs - Insignia Grand Sport, Sport Tourer en Crossland X - zou de Opel presentatie in Genève een feest worden. Temeer daar het verlies in 2016 tot €200 miljoen was terug geknuppeld. Maar het werd voor alle Opel-employees een teleurstelling: aan de vooravond van de Salon bevestigde GM de deal met PSA.

In 2013 heeft GM op het verkeerde paard gewed door in Europa te stoppen met Chevrolet/Daewoo, de dealerorganisatie op te doeken en door te gaan met Opel. En nu is GM door het afstoten van Opel geen wereldspeler meer, tenzij het Chevrolet in Europa herintroduceert. Maar welke ondernemer - en welke autokoper - heeft nog vertrouwen in dit GM? Overcapaciteit, te veel medewerkers en meerdere ontwikkelingscentra: dat wordt nog een dingetje voor PSA. Wie bij Opel werkt moet maar eens met KLM-personeel gaan praten, over hoe Franse multinationals personele problemen oplossen. Hopelijk zijn de zakken van Tavares diep genoeg om alle afvloeiingen te bekostigen. Anders wordt het snel *Nous vivons des pertes*.

ARJEN DE JONG, VOORMALIG CEO BMW GROUP NEDERLAND,
SENIOR ADVISOR BOYDEN GLOBAL EXECUTIVE SEARCH,
ARJENWDEJONG@GMAIL.COM

31

GM heeft op het verkeerde paard gewed door in Europa te stoppen met Chevrolet/Daewoo.