

De opkomst en de teloorgang van de Britse auto-industrie.

Gastpreker: Henk Beijers.

Datum: Vrijdag 18 september 2020.

Locatie: Café Herberg De Pot, Potdijk 9 Markelo

Aanvang 20:00 uur.

Opgave voor 16 september via de website, klik [hier](#)

Henk Beijers heeft in het MG-Nieuws, december 2017 - mei 2018, een aantal interessante artikelen geschreven over de opkomst en de teloorgang van de Britse auto-industrie. Rijdend in zijn MGB heeft hij zich dikwijls afgevraagd waarom ons MG merk niet meer bestaat wat, afgezien van de Chinese variant, in feite geldt voor de gehele Britse auto-industrie. Dit was voor Henk het begin van zijn onderzoek.

Hij zal ons meenemen vanaf het begin van de Britse auto-industrie, zo rond de overgang van de 19^e en 20^e eeuw, naar 't eind van de Britse auto-industrie, begin 20^e eeuw. Zijn onderzoek beperkt zich tot de drie belangrijkste merken die later British Leyland zouden gaan vormen: Morris, Austin en Rover. Pioniers als William Morris, Herbert Austin, John Starley en William Sutton staan aan de basis van de Britse auto-industrie. Voor de 1^e wereldoorlog groeide deze industrie gestaag maar langzaam. De periode tussen beide wereldoorlogen in kenmerkt zich door serieproductie met als groot



Morris Oxford uit 1913



Wolseley 6/80 uit 1948

voorbeeld de auto-industrie in de VS (Detroit). Na de 2^e wereldoorlog moest de productie weer omgeschakeld worden van oorlogsmateriaal naar auto's.

Mede om de export en de productie te vergroten werd op aandringen van de Britse overheid de Austin en Morris fabrieken in 1952 gefuseerd. De merken Austin, Morris inclusief de merken Wolseley, Riley, Austin-Healey en MG vormden nu de Britse Motor Corporation (BMC). Bevordering van de export naar de VS en Common Wealth

werd de grootse uitdaging. West-Europa werd verwaarloosd waarvan de auto-industrie op het continent sterk profiteerde. Door de BMC-merkenfusie ontstond een Britse auto-industrie met een (te) groot scala aan merken en modellen. De auto-industrie op het continent en in de VS beperkten zich tot enkele modellen per merk en kon hierdoor effectiever dus goedkoper produceren. Stakingen in het Verenigd Koninkrijk, het dure Pond en de matige kwaliteit waren o.a. de oorzaak van de slechte Britse export. Opnieuw stuurde de regering aan op een nieuwe fusie.



Verlammende stakingen bij de Britse auto-industrie

Nu tussen BMC en Leyland. Op 17 januari 1968 ontstond de moloch British Leyland Motor Corporation (BLMC) met meer dan 190.000 werknemers verdeeld over 48 fabrieken.



MGB

Uitdagingen te over zoals het verbeteren van de relatie werkgever-werknemer (voorkomen van stakingen), kwaliteit verbetering, keuzes welke modellen geproduceerd moesten worden en welke niet. En niet onbelangrijk er moest uiteindelijk winst gemaakt worden. Uitdagingen ten over.

Begin 1975 greep de Britse overheid opnieuw in en nationaliseerde BLMC. Reden hiervoor waren de sterk dalende winsten. De genationaliseerde firma ging verder onder de naam British Leyland Limited (BL). Uiteindelijk betekende dit het sluiten van vele fabrieken/ontslagen waaronder de MG fabrieken in Abingdon in 1980.

Daarnaast was de Japanse auto-industrie sterk in opkomst. Deze wagens waren relatief goedkoop en kwalitatief uitstekend. Dit was voor de Britse overheid de reden om in 1979 BL te privatiseren en

een samenwerkingsverband aan te laten gaan met Honda. In 1987 werd BL omgedoopt in Rover Group en verkocht aan British Aerospace wat ook het einde betekende van de samenwerking met Honda. Dit kostte de Britse belastingbetaler wel 800 miljoen pond aan kwijtschelding van uitstaande leningen aan BL. In 1994 werd de Rover Group doorverkocht aan BMW wat uiteindelijk het einde betekende voor enkele Britse modellen zoals de Maestro, Montego en de Rover 100. Het betekende echter wel de wedergeboorte van het merk MG met de introductie van de MGF.

Het versjacheren van de Britse auto-industrie was echter nog niet ten einde. In 2000 werd BMW-Rover verkocht aan investeerder Phoenix. BMW hield de merknamen Triumph en Riley en het Phoenix consortium bleef achter met de merken MG, Rover, Mini, Austin, Morris en Wolseley.

Vanaf 2001 liepen er nog goed rijdende sportieve versies van Rover van de band onder de naam MG Z-serie. De investeringen hiervoor waren dermate hoog wat uiteindelijk het faillissement van MG Rover inluidde en dus het einde van de Britse auto-industrie. Na het faillissement werd het merknaam Rover aan Ford verkocht en de resterende merknamen waaronder MG verkocht aan het Chinese merk NAC. De rest is geschiedenis.



Reclameposter voor de nieuwe MGF. Kinderen staan in de rij om de MGF te mogen poetsen.



Bron: De opkomst en de teloorgang van de Britse auto-industrie. Auteur Henk Beijers.