

## Zum ersten Mal exklusiv aus New York: Wirbelsturm bei GM

Von Jens Meiners

**In wöchentlicher Folge berichten wir in Zukunft unter dieser Rubrik über Branche, Trends und Produkte in den USA:**

**Während sich in New York und Detroit eine Weihnachtsfeier an die andere reiht, platzte in die besinnliche Stimmung Kunde von bevorstehenden Umwälzungen bei GM. Der Abgang Dan Akersons war erwartet worden, mit der Wahl des Zeitpunkts unterband er jetzt geschickt die beginnenden Diskussionen um die Nachfolgeregelung.**

Seit gut drei Jahren sitzt der einstige Telekommunikations-Manager am Steuer des Giganten General Motors, jetzt räumt er seinen Stuhl für seine handverlesene Nachfolgerin Mary Barra. Seit 2011 war die einstige Personalchefin formell für die Produktentwicklung zuständig, tatsächlich war sie jedoch vorwiegend mit der kostengünstigen Umsetzung der kommenden Modelle in die Serienfertigung betraut. Die Personalie kommt nicht ganz überraschend: Frau Barra war der Öffentlichkeit in einer mehrmonatigen, orchestrierten Kampagne simultan als Multitalent, GM-Urgestein und wachechtes "car girl" präsentiert worden.

Auf dem "Gipfel der mächtigsten Frauen" des US-Magazins "Fortune" gab Frau Barra kürzlich ihr Credo preis: "No more crappy cars", was sich ungefähr mit "kein Mist mehr" übersetzen lässt. Auf Nachfrage unterließ sie es, Beispiele zu benennen - was ihr auch schwerfallen dürfte. Denn unter dem einst allmächtigen Produkt-Papst Bob Lutz war die Zeit mittelmäßiger Autos längst zuende gegangen. Lutz ist übrigens von Akerson in eine Nebenrolle gedrängt worden.

Gruß an die Wall Street

Aufsteigen zum "Präsident" - unter Frau Barra - wird der frühere Bankier Dan Ammann.

Auch Ammann sei ein "car guy", insinuiert GM; kaum eine Pressemitteilung verlässt das Haus, in der nicht auf seine Eigenschaft als Testfahrer auf der Nürburgring-Nordschleife verwiesen wird. Insider interpretieren seine Berufung indessen als Verneigung vor den Granden der Wall Street.

Übergangen wurde bei der Nachfolgeregelung übrigens der echte "car guy", der bisherige GM-Nordamerika-Chef Mark Reuss. Als Sohn eines erfolgreichen GM-Managers hat er eine blütenreine Karriere hingelegt hat, während der er unter anderem die GM-Tochter Holden führte. Reuss wäre die offensichtliche Wahl als GM-Chef gewesen. Er wird nun Entwicklungschef - immerhin eine Position, die er überzeugender ausfüllen dürfte als Frau Barra.

### Akersons Wirbelsturm

Akerson nimmt Abschied, nicht ohne noch eine Reihe weiterer gravierender Umstrukturierungen einzuleiten. Dazu gehört der Abzug von Chevrolet aus Europa, der vor allem der angeschlagenen Marke Opel und ihrem entleerten Anhängsel Vauxhall zugute kommen soll. Einst hatte man mit immensem Aufwand die Marke Daewoo in Europa etabliert; es folgte die Umbenennung in Chevrolet, die beim Publikum gut ankam. Die von Übernahmediskussionen unbelastete Marke Chevrolet sollte ohne Premium-Allüren die Herausforderung durch Dacia, Hyundai und Kia annehmen. Darum sollen sich jetzt offenbar Opel und Vauxhall kümmern.

Gleichzeitig hat Akerson die Anteile am französischen PSA-Konzern verkauft - dieselben Anteile, die er erst vor eineinhalb Jahren zur allgemeinen Verwunderung akquiriert hatte. Und schließlich wurde noch die Schließung der australischen Holden-Werke annonciert. Dort werden unter anderem hinterradgetriebene Hochleistungslimousinen wie der in den USA gerade eingeführte Chevrolet SS entwickelt und gefertigt. Die Entscheidung gegen Holden ist ein Schlag nicht zuletzt für Mark Reuss, dem eine Perspektive für die australische Traditionsmarke ein Herzensanliegen war.

Ob Reuss dem Konzern langfristig treu bleibt, ist offen. Sein Abgang wäre ein harter Schlag für die "Gusseisernen" im Konzern.

### Moderner Mustang

Einigkeit herrscht in der positiven Bewertung des gerade vorgestellten Ford Mustang, der mit hinterer Einzelradaufhängung nun in den automobilen Neuzeit angekommen ist. Seine Form wurde behutsam weiterentwickelt, das Interieur macht in puncto Materialqualität sogar einen regelrechten Satz nach vorn. Ford betreibt viel Aufhebens

um den 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbo, der viel effizienter als die weiterhin angebotenen Sechs- und Achtzylinder arbeitet.

Automobilhistoriker werden sich daran erinnern, dass es bereits in den frühen 80er-Jahren einen Mustang mit einem 2,3-Liter-Turbo gab. Damals wurde dieser Motor nach wenigen Jahren eingestellt; als der Kraftstofftarif nach einer Hochpreisphase sank, gestattete man sich umgehend den Verzicht auf die effizientere Maschine. (ampnet/jm)

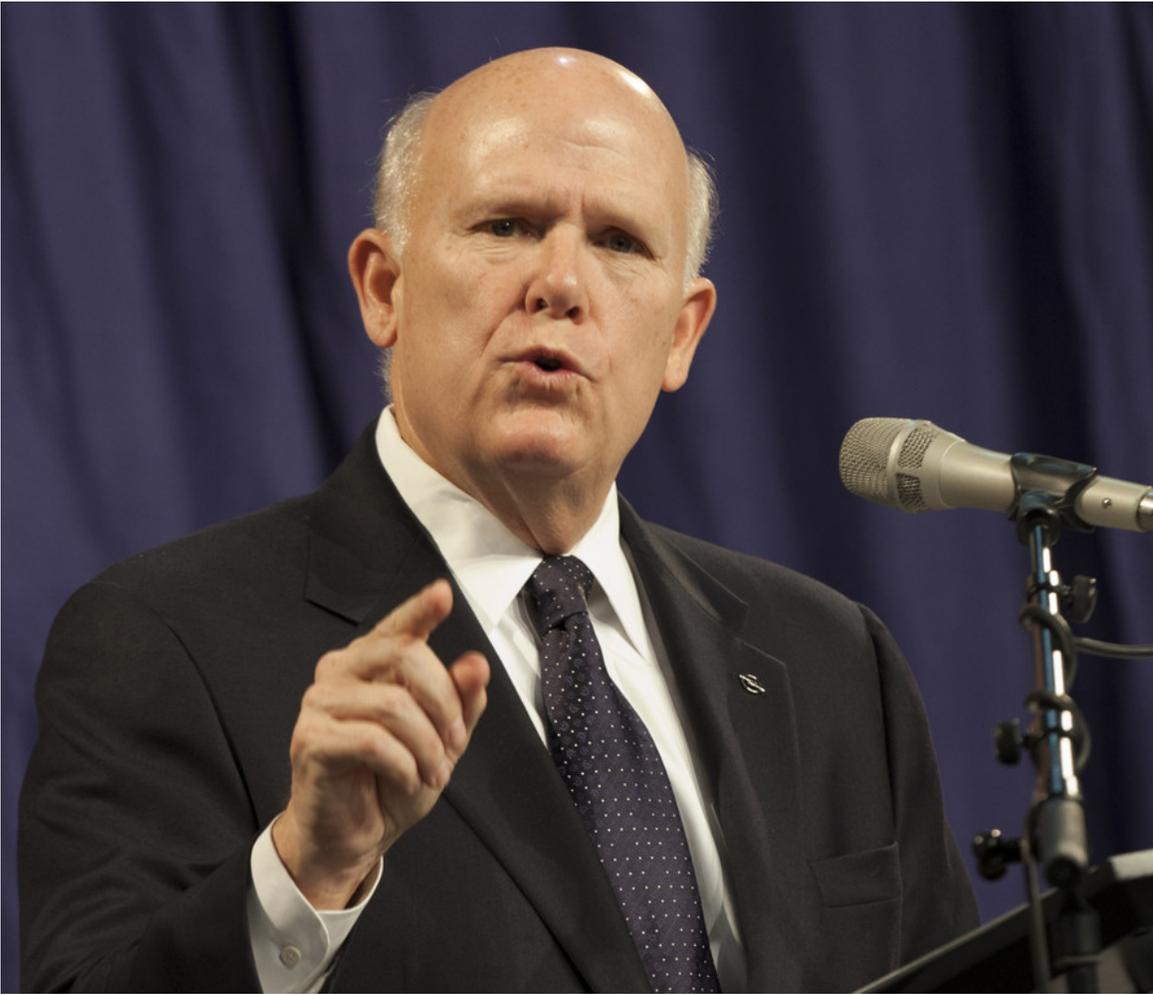
## Bilder zum Artikel

---



Jens Meiners.

---



Dan Akerson.

---



Mary Barra.

---



Ford Mustang.

---



Ford Mustang Coupé.

---



Ford Mustang Coupé.



Ford Mustang Coupé.



Ford Mustang Coupé.

---



Ford Mustang Cabrio.

---