

# Die General Motors Suisse SA



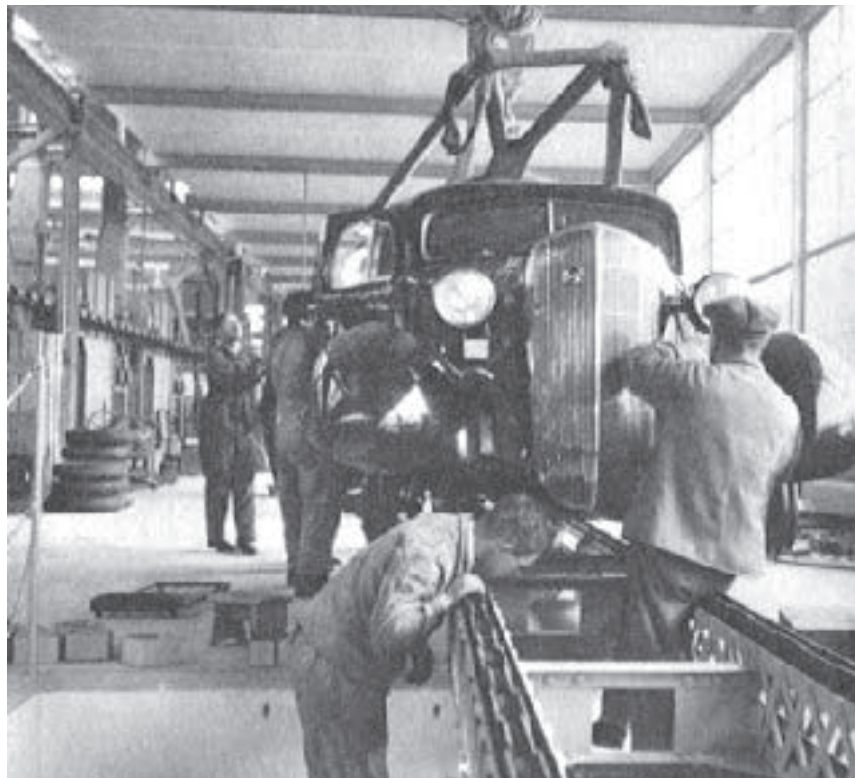
Louis Chevrolet, der wohl bekannteste Schweizer Autopionier, machte seine Karriere zwar in den USA, dennoch brachten die Jahre bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges der jungen helvetischen Automobilindustrie im In- und Ausland namhafte Erfolge. Man schätzte Schweizer Automobile ihrer Qualität und Zuverlässigkeit wegen. Von 1906 bis 1920 exportierte die Schweiz rund 12.000 Wagen im Wert von damals über 225 Mio. Schweizer Franken. Von den im Jahre 1902 in der Schweiz zirkulierenden Motorfahrzeugen stammten 35% aus einheimischer Produktion.

Der erste Weltkrieg und die bei der ausländischen Konkurrenz einsetzende Massenproduktion versetzten der jungen Industrie schwere Schläge. Der Börsencrash von 1929 und die folgende große Wirtschaftskrise mit der ungeheuren Arbeitslosigkeit veranlassten den Bundesrat, auf importierte Luxusgüter hohe Steuern zu erheben, während auf Einzelteile und auf Halbfabrikate sogar Subventionen gewährt wurden. Als in Basel im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms begonnen wurde, das Hafengebäude 3 von Hand auszuschaufeln, suchte man in Biel, das eine Arbeitslosenrate von 19% aufwies, noch verzweifelt nach einer ähnlichen Maßnahme.

Im Jahre 1934 schloss Martini, das letzte eigenständige Schweizer Automobilwerk, seine Pforten, als der Bieler Stadtpräsident Dr. Guido Müller vernahm, dass sich eine amerikanische Delegation in einem Genfer Hotel niedergelassen hatte, um sich in der Schweiz nach einen Standort für ein Automobilmontagewerk umzusehen. Der Sozialdemokrat Müller rief in Genf an und verlangte Ed Riley, ein Mitglied der Generaldirektion aus Übersee, an den Apparat. In gebrochenem Englisch erklärte er ihm, dass es Biel nicht gut gehe; ob nicht die Möglichkeit bestehe, den projektierten Betrieb in Biel anzusiedeln? Der Generaldirektor antwortete, man hätte sich dort vergeblich nach brauchbaren Hallen umgesehen. Der Stadtpräsident ließ sich nicht entmutigen: "Biel braucht Ihre Fabrik, und wenn Ihnen die leerstehenden Werkstätten nicht passen, wird die Stadt auf eigene Kosten eine Fabrik nach Ihren Wünschen errichten."



Bereit zur Testfahrt – Manta A 1971



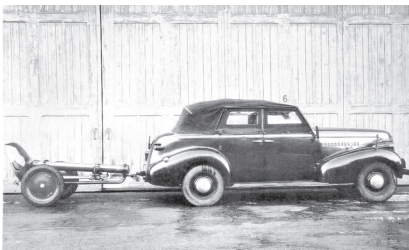
Montage Buick 1936



**Autor: Marcel Motzet**



**Buick, Swiss made – die Nummer 1, 1936**



**Chevrolet 1939 Kübelwagen für die Schweizer Armee**



**Einträchtig nebeneinander – Chevrolets und Kapitäne warten auf die Auslieferung, 1950**



**Chevrolet 13 PS Stabswagen 1951**

Diese Aussicht war für Riley verlockend, zumal man ihm ein Gelände in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes in Aussicht stellte, und die Hartnäckigkeit des mutigen Bieler Stadtpräsidenten imponierte ihm. Einige Wochen später, im Herbst 1934, reisten die Amerikaner nach Biel, um das fragliche Grundstück zu besichtigen. Bei strömendem Regen stapften sie auf der Allmend umher. Das Unwetter hatte den Boden in Morast verwandelt, und die Herren versanken bis zu den Knöcheln im Schlamm. Trotz dieser widrigen Umstände waren die Besucher guter Laune; die Lage des Bauplatzes war ideal: über 30.000 m<sup>2</sup> hinter dem Bahnhof mit Gleisanschluss, fast im Stadtzentrum. Durchnässt und mit dreckigen Schuhen begab sich die Delegation der General Motors ins Büro des Stadtpräsidenten, um mit ihm die Sache zu besprechen. Generaldirektor Riley gab grünes Licht und wies Guido Müller an, sofort Verträge aufzusetzen. Das Gesicht des Stadtpräsidenten verklärte sich vor Freude, und im anschließenden zwanglosen Gespräch wurden bereits die wesentlichen Bedingungen erörtert.

Das Neubauprojekt musste aber zuerst noch vors Bieler Stimmvolk. Das notwendige Kreditbegehren für 2 Mio. Schweizer Franken kam am 19. Mai 1935 zur Abstimmung. Mit über 5.000 Ja- gegen weniger als 200 Neinstimmen wurde der Vertrag mit überwältigender Mehrheit angenommen. Schon im Juni wurde mit dem Aushub der Fundamente begonnen. Der Bau wurde innerhalb eines halben Jahres in modernster Glas/Stahlbauweise vollendet, suchte damals in der Schweiz seinesgleichen und steht heute unter Denkmalschutz. Am 5. Februar 1936 rollte der erste in Biel montierte GM-Wagen, ein Buick Achtzylinder mit dem stilisierten Logo von Eiger, Mönch und Jungfrau am Kühlergrill, vom Band.

### **"Made in Switzerland"**

Dieser Neubeginn einer Schweizer Automobilproduktion wurde in Biel mit einem offiziellen Festakt gefeiert.

Von Anfang an lief das Unternehmen gut. Die Produkte der neu entstandenen Industrie fanden sofort ihre Liebhaber. Der Absatz stieg von Woche zu Woche, und gleich im ersten Jahr wurden etwa 1.600 Wagen montiert und verkauft. Im Frühling 1937 veröffentlichte die General Motors Suisse SA eine Broschüre, die der Schweizer Bevölkerung aufzeigte, welchen positiven Aufschwung das Automobil-Montagewerk Biel in der ganzen Schweiz auszulösen vermochte. Einleitend stand darin:

„Vor einigen Tagen jährte sich die Eröffnung des Bieler Montagewerkes der General Motors. Heute beschäftigt General Motors Suisse SA in Biel 320 Arbeiter und Angestellte. Jeder einzelne im Bieler Werk montierte Wagen verschafft einer Schweizerfamilie den Lebensunterhalt für erheblich mehr als einen Monat, die zusätzliche Beschäftigung bei den schweizerischen Lieferanten nicht mitgerechnet. In der Tat hat im vergangenen Jahr das Bieler Werk allein für jeden daselbst montierten Wagen einen Mann über 2 Monate hinweg beschäftigt.

Gezeichnet: Paul R. Bürgin, Generaldirektor“

Weiter stellte die Broschüre nebst den volkswirtschaftlichen Vorzügen, immerhin 7 Millionen Schweizer Franken Umsatz in den ersten Monaten, auch den Ablauf am Montageband, alle beteiligten Lieferanten und die aktuelle Marken- und Modellauswahl vor. Insgesamt ergab sich aus einem in Biel montierten Wagen eine einheimische Wertschöpfung von 64,9%.

Der Produktionsablauf sah folgendermaßen aus: Das Montageband begann in zwei gegenüberliegenden Ecken des Gebäudes, zog sich schlangenartig durch die Halle, vereinigte sich im letzten Drittel entlang der vom Trottoir aus einsehbaren Fensterfront und endete schließlich am großen Tor in der Mitte, wo die fertigen Wagen zu einer Probefahrt starteten. Grundsätzlich wurden fertig gestanzte oder gegosse-





ne Rohteile angeliefert, bei gewissen Marken sogar einzelne Baugruppen wie etwa einbaufertige Motoren oder Getriebe. Bei einem Anfang des Bandes wurden zuerst die Fahrge- stellprofile zusammengenietet, grundiert und lackiert und danach mit den an Satellitenstationen vorbereiteten Federn und Achsen versehen. Einige Meter weiter wurden Motoren mit Getrieben gekoppelt und ebenfalls am Fließband verbaut, bis ein komplettes Fahrgestell zum Knotenpunkt "Mariage" gelangte. Parallel dazu startete beim anderen Bandanfang die Montage an großen Lehren, wo die gepressten und gestanzten Karosseriebleche zusammengeschweißt und anschließend die Übergänge verzinkt und verschliffen wurden. In verschiedenen Durchgängen wurden die Rohkarosserien von Hand grundiert und feingeschliffen. Nach dem Lackieren trockneten sie in Einbrennöfen, um schließlich noch in Handarbeit auf Hochglanz poliert zu werden. Danach ging es ziemlich zügig weiter: Ähnlich wie bei der Montage der Mechanik wurden die an Satelliten vorgefertigten Kabelstränge eingezogen, Innenausstattungen gepolstert und in die Karosserie eingesetzt sowie Scheiben und Chromzierat angebracht. Kurz darauf traf die fast fertige Karosserie auf das Fahrgestell. Es folgte die Vereinigung, im Fabrikjargon liebevoll "Mariage" (Hochzeit) genannt. Die nun zusammengefügte Baugruppen wurden durch Gestänge und Anschlüsse funktionsfähig miteinander verbunden, schließlich die vorderen Kotflügel und Motorhauben aufgesetzt. Auf den letzten Metern des 170 m langen Fließbandes wurden Öl, Wasser und Benzin eingefüllt, der Motor zum ersten Mal gestartet und sämtliche Funktionen überprüft. Danach wurden letzte Einstellarbeiten vorgenommen und die Radkappen angebracht, während gleichzeitig der Kontrolleur sein O.K. mit Visum auf die Windschutzscheibe kritzelte. Endlich wurden die Wagen von Testfahrern übernommen, minutenlang mittels Abspritzen auf Dichtigkeit überprüft und danach über eine Teststrecke gehetzt, die den

brandneuen Wagen an der steilen "Hueb" bei Nidau bereits erhebliche Leistung abforderte. Zurück auf dem Werksgelände wurden Wagen, die nicht ganz mängelfrei waren, mit entsprechendem Rapport in eine spezielle Aufbereitungsanlage verbracht, während die unbeanstandeten Wagen auf dem Freigelände bis zu ihrer Auslieferung per Bahn abgestellt wurden.

Die Arbeitslosigkeit in der Schweiz verdoppelte sich von 1934 bis 1936 beinahe. In Biel aber sank sie dank dem kühnen Projekt. Beachtlich war ebenfalls das Lieferantennetz, das in der ganzen Schweiz gesponnen wurde und so vielen in Bedrängnis geratenen Branchen zu neuem Aufschwung verhalf.

Scheinwerferreflektoren kamen aus Genf, Batterien aus Orient im Waadtland, Yverdon und Oerlikon. Autoglas wurde in Lausanne oder aus dem Tessin geordert, Uhren kamen aus Le Locle und Fontainemelon. In Bern saß das "Reklamebüro", aus Burgdorf kam der Lötzinn, Scintilla Solothurn lieferte die gesamten elektrischen Komponenten. "Carrosserie Langenthal" und "Reinbolt & Christé" aus Basel fertigten im Auftrag der GM Sonderkarosserien wie zum Beispiel viertürige Cabriolets. Ebenfalls in Langenthal, in Melchnau, Näfels, Ennenda, Hätzingen und Flawil wurden Teppiche und Polsterstoffe gewoben. Firestone Pratteln und Pallas Cord aus Pfäffikon lieferten Reifen, während aus Basel die Chemikalien und aus Frauenfeld das Schmirgeltuch bezogen wurde. Lugano und Zürich hatten Felgendruckereien und ebenfalls aus Zürich lieferte man Lackfarben und unzählige Motorenbestandteile. Jedes in Biel hergestellte Automobil unterschied sich in Details von seinen Schwestermodellen aus den Stammwerken, und die sich ständig abwechselnden, oft kleinen Liefermengen verschiedenster Herkunft führten dazu, dass schlussendlich fast jedes fertiggestellte Fahrzeug eine gewisse Individualität aufwies.

Die Schweizer Automontage in Biel gilt bis heute als logistische Meister-



**Pontiac 1950 Endmontage**



**Olympia Rekord '54 – „Mariage“ von Karosserie und Antrieb/ Fahrwerk**



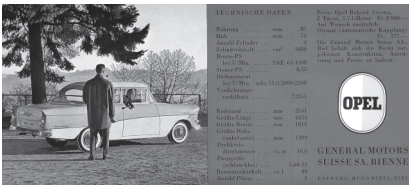
**Olympia Rekord '54 und Chevrolet '55 in der Endmontage – GM Suisse arbeitete bereits „just in time“ und konnte dadurch eine Vielzahl unterschiedlicher Modelle parallel fertigen**



**In der Lackiererei – Vauxhall Victor und Opel Olympia Rekord '57**



**Speziell für die Schweiz – Rekord PI Ascona 1958**



**Autos für Männer, die Pfeife rauchen – Prospekt des PI Ascona**



**Das Werk bei Nacht, aufgenommen 1963**



**Kapitän A 1965 – „Mariage“**



**Kontrastprogramm – Chevrolet Impala und Opel Kadett B bei der Anlieferung in Studen**

leistung. Lange vor jeglicher Computersteuerung gelang es den General Motors-Ingenieuren, nicht nur modell-, sondern auch markenübergreifend und "just in time" auf einem einzigen Montageband zu produzieren. Mit speziellen Transportfahrrädern wurden die entsprechenden Teile exakt zum richtigen Zeitpunkt an die richtige Montagestation verbracht - bemannte Vorläufer der heutigen Transportroboter. Dieses Vorgehen erforderte hohe Konzentration und exaktes Arbeiten am Fließband, was den ohnehin schon guten Qualitätsstandard noch erhöhte.

Bereits 1938 erreichte man an die 2.000 produzierte Automobile, und man war guten Mutes, bis sich im Laufe des Jahres 1939 der Himmel über Europa massiv verdunkelte und sich eine der größten menschlichen Katastrophen, der Zweite Weltkrieg, zu entfesseln begann.

### Die Kriegsjahre

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges stellte das Begonnene für Jahre in Frage. Wohl verfügte die General Motors Suisse SA zu Beginn des zweiten Kriegsjahres noch über Material für etwa 800 Automobile, aber die Stilllegung des Fließbandes war nur noch eine Frage der Zeit. Viele dienstpflichtige Männer wurden durch die Mobilmachung zum Aktivdienst einberufen, daher übernahmen Hausfrauen ihre Arbeitsplätze. Die fertigen Wagen aber wurden bald wegen Rationierung von Benzin und Öl unverkäuflich. Die Armee requirierte zudem alle größeren Wagen aus Zivilbeständen. Zunächst wurden Chevrolets zu Militärfahrzeugen umgebaut. Später wurden requirierte Ford V8 oder Plymouth ebenfalls zu so genannten "Kübelwagen" umgebaut. Diese Kübelwagen waren ursprünglich viertürige Limousinen, denen das Dach auf Höhe der Gürtellinie abgesägt wurde. Der Generalstab der Armee schrieb größtmögliche Schiesswinkel und Rundumsicht für Fahrzeuge vor.

Für eine gewisse Zeit bot die Herstellung von Azetylengeneratoren für

Automobile unter der Marke GM CARBOR Beschäftigung. In der Sattlerei wurden Militärtornister hergestellt und die Schweißer begannen, Munitionskisten für die Waffenfabrik in Altdorf zu fabrizieren. Die Halle der bisherigen Servicestation diente dem Roten Kreuz als Lager für Kleider, Decken und Medikamente. Den wesentlichsten Beitrag zur Überbrückung der kritischen Beschäftigungsperiode aber leistete der größte Konkurrent des Automobils: die Eisenbahn. Das Rollmaterial der SBB war durch die Mobilmachung stark beansprucht worden und bedurfte einer gründlichen Überholung. Anstelle des Fließbandes wurde ein Schienenstrang verlegt, und bald rollten lange Züge reparaturbedürftiger Eisenbahnwaggons nach Biel.

### Neubeginn und Wiederaufstieg

Langsam kehrten die Arbeiter aus dem Aktivdienst an ihre Arbeitsplätze zurück, und allmählich erholte sich die Wirtschaft. Bald zeichnete sich ab, dass ein gewaltiger Nachholbedarf für Automobile zu befriedigen war. Um sich für das wieder einsetzende Geschäft zu wappnen, kaufte die General Motors Suisse SA im Jahre 1947 der Stadt das Fabrikgebäude ab und setzte es wieder in stand. Das Grundstück hatte General Motors bereits 1934 von Biel geschenkt bekommen. Trotz weit verbreiteter Befürchtungen einer erneuten Wirtschaftskrise glaubte die Leitung der GM Suisse an einen Konjunkturaufschwung. Vorsichtige Schätzungen bezifferten das auf dem Schweizer Markt zu erwartende jährliche Potenzial auf rund 10.000 Personenwagen. Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die General Motors Suisse SA zusätzlich mit dem Aufbau einer ausgedehnten Verkaufs- und Serviceorganisation für Österreich, Italien und dem damaligen Jugoslawien betraut. Die erste Erweiterung der Fabrikationsanlagen wurde 1949 abgeschlossen, und zwischen der bestehenden Fabrik und dem neuen Warenlager





hatte man einen Tennisplatz und ein Fußballfeld für die Angestellten errichtet. Nach Inbetriebnahme verdoppelte sich die bisherige Produktionskapazität auf gute 5.500 Einheiten jährlich. Die tatsächliche Nachfrage überstieg jedoch alle Prognosen und stieg sprunghaft in die Höhe. Bereits im Jahre 1950 wurden über 6.500 GM-Wagen verkauft. Erneut genügten die Kapazitäten des Bieler Werks trotz äußerster Ausnutzung nicht mehr. Am 3. Oktober 1954 landete das Privatflugzeug von Harlowe H. Curtice, Präsident der General Motors Corporation, in Zürich-Kloten. Er wollte höchstpersönlich überprüfen, ob sich ein neues Erweiterungsprojekt von über 14 Mio. Schweizer Franken lohnen würde. Gut gelaunt bewilligte er schlussendlich sogar zusätzliche 4. Mio. Franken. Nach ihrem Abschluss im August 1957 ermöglichte die Erweiterung eine großzügige Erhöhung des Produktionsausstoßes auf jährlich ungefähr 14.000 bis 15.000 Personenwagen. Am 6. Juli 1957 feierte die Belegschaft unter Produktionsleiter Torricelli den 50.000. Wagen aus Bieler Fertigung, einen Vauxhall Victor. Hatte die GM Suisse SA für die Herstellung der ersten 50.000 Wagen einundzwanzig Jahre gebraucht, so lief der 100.000. Wagen bereits vier Jahre später, nämlich am 7. Juni 1961, vom Montageband. Natürlich war Nurenberg, der neue CEO von GM Biel, sofort einverstanden, den 100.000. Wagen mit Prominenz und Presse zu feiern, aber er wünschte gleichzeitig eine Geste an die Jugend. So wurde der Jubilar, ein Opel Rekord PII Caravan, dem Pestalozzi-Kinderdorf in Trogen Appenzell als Geschenk überreicht. Die Länge des Montagebandes betrug 1936 gerade mal 170 Meter, Mitte der sechziger Jahre war es gut auf das Zehnfache und die Belegschaft auf über tausend Angestellte angewachsen. 1964 führte man die erste Datenverarbeitung im Finanzwesen ein und erreichte gleichzeitig den 150.000. Wagen, diesmal ein Opel Kapitän. Die Hochkonjunktur in der Schweiz und in Europa hielt an, und das

größte Problem der Unternehmensleitung war, wie man die ständig bis ans Limit ausgelasteten Kapazitäten mit allerhand Tricks und Kniffen weiter erhöhen konnte. 1968 gipfelte die Montage in einem Produktionsausstoß von 17.740 GM-Wagen, zeitweise befanden sich 220 Autos gleichzeitig auf dem Band. Ohne Zweifel drängte sich eine weitere Expansion auf.

Obwohl der Montageverlauf im Wesentlichen immer noch demjenigen aus der Zeit vor 1940 entsprach, entfiel durch die selbsttragende Konstruktion moderner Autos der Bau von Chassisrahmen. 27 Stunden nach dem ersten Teil, das auf Band gelegt wurde, genügte eine Drehung des Zündschlüssels, um ein nagelneues Auto zum Leben zu erwecken. Am Werkstor konnte man alle sieben Minuten ein weggehendes Auto beobachten - mehr als 80mal pro Tag. Die GM kaufte in Studen, sechs Kilometer von der Fabrik entfernt, im Interesse einer zentralisierten Lagerung und Auslieferung eine Landparzelle von 147.000 m<sup>2</sup>. Mit dem Bau dieses größten Lager- und Auslieferungszentrums der Schweiz wurde im Frühjahr 1964 begonnen, 1966 konnte es offiziell eingeweiht werden. Den größten Teil des noch heute bestehenden Geländes (über 100.000 m<sup>2</sup>) nahm ein riesiger offener Platz ein, auf welchem 6.000 bis 7.000 Fahrzeuge abgestellt werden konnten. Die heutige Besitzerin, die Cotra Autotransport AG, bewirtschaftet von dort aus noch immer im Auftrag der General Motors Suisse SA die Auslieferung von Neufahrzeugen für den gesamten Schweizer Markt. Zu den jährlich rund 18.000 in Biel montierten Fahrzeugen führte die GM Suisse im Jahr 1969 zusätzlich etwa 9.000 fertig gebaute Automobile ein.

### **Das jähe Ende**

In den monatlichen Forecast Meetings der Geschäftsleitung waren trotz Hochkonjunktur immer wieder harte Nüsse zu knacken. 1960 gründeten die Staaten Europas, die nicht



**Vauxhall Cresta 1966**



**Noch ein Spezialmodell für die Schweiz – Kadett Ascona 1967**



**Dichtheitsprüfung am Vauxhall Victor 1969**



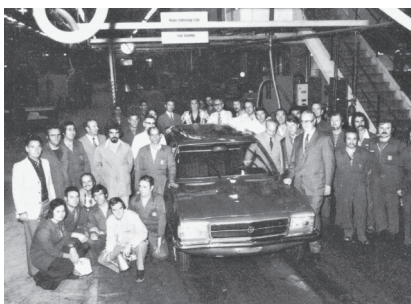
**Stiefbruder des Bestsellers – Swiss Ranger 2500 Prototyp, ebenfalls 1969**



**Süßwasserrochen – Manta A, montiert 1971**



**Heute eine Rarität – Rekord D Lieferwagen 1973**



**Finale – als letzter Opel verlässt 1975 ein Rekord D Caravan die Schweizer Fertigung**

Mitglied in der EWG (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, bestehend aus den Gründerstaaten der heutigen EU) waren, die EFTA (European Free Trade Association). Auch die Schweiz war mit dabei, und ihr Ziel war es, erleichterte Zollabkommen mit der EWG zu erreichen. Für die beiden noch existierenden Schweizerischen Automontagewerke, die GM Suisse und die AMAG in Schinznach, bedeutete dies, dass der ursprüngliche Grund für ihre Existenz, nämlich das Zollstatut, das die hohen Einfuhrzölle auf Fertigprodukten vorschrieb, damit untergraben wurde. Regelmäßig wurde diskutiert, wie die EFTA-Auswirkungen ausgeglichen werden könnten. Dennoch steigerte sich die Produktion vorerst weiter gegen 20.000 Autos pro Jahr, und 1967 übergab Bob Price, der Nuremberg abgelöst hatte, dem Pestalozzi-Kinderdorf einen weiteren Opel Rekord Caravan, diesmal war es das 200.000. in Biel montierte Auto. Um Qualitätseinbußen infolge der englischen Streiks und das geschädigte Image von Vauxhall zu kompensieren, entschied er, eine neue Automarke auf Basis eines Opel-Derivats auf

dem Schweizer Markt zu etablieren. Im März 1970 debütierte der Ranger am Genfer Automobilsalon. Als 1972 das Freihandelsabkommen zwischen EFTA- und EWG-Staaten rechtskräftig wurde, standen die Zukunftspläne für die General Motors Suisse fest. Das Bieler Montagewerk würde für den gesamten Weltmarkt das Oberklassemodell "Diplomat" von Opel mit dem Label "SWISS MADE" produzieren. Die Umbauarbeiten waren in vollem Gange, als am 16. Oktober 1973 die Vereinigung Erdöl fördernder Länder, OPEC, den Preis pro Barrel Rohöl von bisher drei Dollar auf fünf Dollar erhöhte. Tags darauf verhängte sie, als Protest gegen die vermeintliche westliche Unterstützung Israels im Yom-Kippur-Krieg, einen totalen Lieferboykott gegen die USA und Holland. Die folgenschwere Ölkrise nahm ihren Anfang. Der unermessliche Preisanstieg für Rohstoffe stürzte die Wirtschaft endgültig in eine schwere Rezession. In der Schweiz wurden Sonntagsfahrverbote erlassen, und Automobilverkäufe fielen ins Bodenlose. Großvolumige Wagen wurden über Nacht unverkäuflich, ihr Image erlitt regelrecht Rufmord. Ähnlich wie die brandneue "französische Revolution", der Citroën SM, hatte auch der Opel Diplomat innerhalb von Wochen seine Existenzberechtigung verloren.

Die AMAG in Schinznach musste als Erste 1972 ihre Montage von Chrysler-Modellen einstellen. Auch in Biel zeichnete sich die Schließung des Werkes ab, obschon man dies mit aller Kraft zu verhindern suchte und die Benzinpreise längst wieder im Fallen waren. Die japanische Invasion von billigen Autos und Elektrogeräten setzte der einheimischen Wirtschaft ebenfalls stark zu, und abermals erschütterten Entlassungs- und Rationalisierungswellen die Bevölkerung. Im Frühling 1975 streikte in Biel die Belegschaft der Uhrenfirma Bulova aus Protest gegen Entlassungen und entfeuerte damit die berüchtigte Uhrenkrise. Gleichzeitig stand in der Chefetage der General Motors Suisse SA fest, dass nach den Werks-

ferien kein einziges Auto mehr montiert werden würde. Am 14. August 1975 fuhr ein Opel Rekord, als letzter von insgesamt 329.864 Wagen aus Schweizer Montage, vom Band. Dank eines unvergleichlichen Sozialplanes, den die unermüdete Personalabteilung der GM Suisse SA ausgearbeitet hatte, waren an jenem denkwürdigen Tag aber lediglich noch achtzig Personen von fast tausend Entlassenen ohne neue Anstellung. Pete Wiesman, Dr. Alex Meile und Armin Grond hatten sich monatelang für die Belegschaft eingesetzt, sich der Presse und der Gewerkschaft gestellt und waren sichtlich gezeichnet ob der nervenraubenden Aufgabe. Trotz dieses wirtschaftlichen Schocks endete damit die Geschichte der General Motors Suisse SA keineswegs. Als Generalimporteur für die Schweiz funktioniert sie überaus erfolgreich weiter. Erst im Jahre 2004 löste die General Motors Suisse SA ihre Verbindung mit Biel. Um Synergien mit General Motors Europe besser zu nutzen, verließ das Unternehmen das historische Gebäude an der Salzhausstrasse und zog nach Glattbrugg, wo sie weiterhin als straffe, moderne Vertriebsorganisation an ihrer Erfolgsgeschichte strickt.

*Text: Marcel Motzet, Swiss Car Register, Sektion Montage Suisse  
Bilder: Archiv Motzet, Swiss Car Register*

## **GM-Suisse - speziell und individuell**

### **Modellvielfalt nach Maß**

Im ersten Jahr pries die General Motors Suisse S.A. ihre Modelle mit folgendem Werbetext an: Die Marken Opel, Vauxhall, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, La Salle und Cadillac bieten über 130 verschiedene Modelle. Von der kleinsten Limousine zu Fr. 2 700.- bis zum größten 16-Zylinder-Luxuswagen von über Fr. 50 000.-. Von 5 bis 38 Steuer PS. Jede Marke, jedes





Modell hat seinen Platz in der Vielfalt der Transporterfordernisse. Trotz großer Preisunterschiede erfüllt jedes Modell mindestens vier Hauptforderungen: Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Von diesen ausgehend, hat General Motors ein Produktionsprogramm zur Befriedigung aller erdenkbaren Wünsche entwickelt. Wurden bis in die fünfziger Jahre hinein Limousinen aller GM-Marken außer Cadillac in Biel montiert, so waren es Mitte der sechziger Jahre doch vorwiegend Opel, Vauxhall und noch einige Chevrolets, in den siebziger Jahren dann nur noch Opel, dafür die verschiedensten Modelle. Vor dem Krieg bot Chevrolet das umfangreichste Modellsortiment aus einheimischer Fertigung an, sogar ein viertüriges Imperial Cabriolet mit langem Radstand, entweder von Langenthal oder Reinbolt & Christé karossiert. Auch von Buick lieferte die GM Biel einige Fahrgestelle an Schweizer Karosseriefirmen, um exklusive, meist viertürige Cabriolets aufbauen zu lassen. Ein Reinbolt & Christé Buick erlangte als Dienstwagen von General Guisan nationalen Ruhm. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges beauftragte der Generalstab der Armee die GM Suisse, ein offenes, wirtschaftliches, aberviertüriges und sechssitziges Zugfahrzeug für leichte Geschütze zu bauen. Die Bieler Ingenieure schnitten kurzerhand einer Chevrolet Limousine das Dach ab, entfernten rundum alle Scheiben und ersetzten die originale 3,6 Liter Maschine durch den 2,5 Liter Sechszylinder aus dem Opel Blitz. Der sparsame Chevrolet 13 HP war geboren und hielt sich sogar im zivilen Lieferprogramm - natürlich wieder mit Dach - bis 1954. Als die sechssitzigen Opel Kapitän und Vauxhall Cresta mit moderner Pontonkarosserie erschienen, wurde die Fertigung des 13HP eingestellt.

### **Sondermodelle für den helvetischen Fortschritt**

Der absolute Clou der General Motors Suisse waren aber die verschiedenen "Ascona"-Sondermodelle. Die

Schweizer Kundschaft wünschte möglichst komplett ausgestattete Autos, und so kreierte man in Biel ab Mitte der fünfziger Jahre edle Versionen des Opel Rekord und ganz kurz auch des Kapitän, die mit sämtlichem aufpreispflichtigem Zubehör ausgerüstet waren. Zusätzlich wurden sie zweifarbig mit Metallic-Farben aus der amerikanischen Palette lackiert, erhielten einen "Ascona"-Schriftzug auf den Flanken und galten als letzter Schrei. Mit dem Modellwechsel 1961 kam serienmäßig ein Luxus-Modell, der "Rekord L", ins Programm, dafür entdeckte man in Biel die Nische für veredelte Kombis und wandelte den simplen Lastesel "Caravan" zum "Ascona Caravan", einem luxuriösen Familien-Kombi.

1962 erschien ein neues, kompaktes Chevrolet-Modell, der Chevy II. Niemand in der Schweiz wollte einen simplen "Chevy Zwo", nebst wohlklingenden Modellnamen wie Corvair, Corvette, Bel Air oder Impala kaufen, obschon sich das Fahrzeug in Form und Abmessungen äußerst attraktiv für den Schweizer Markt präsentierte. Also wandte man das "Ascona-Prinzip" an und nannte das Modell nach dem Jurahügel, an dessen Fuß die Stadt Biel hochgewachsen war, "Beaumont". Die Zubehörliste war eine reine Streichliste. Man musste also Zubehör, das man nicht haben wollte, aus der Bestell-Liste abstreichen, da ansonsten das Fahrzeug komplett und reichhaltig ausgestattet in Biel vom Band lief.

1967 erschien der Schriftzug "Ascona" ein weiteres Mal am Heck eines unscheinbaren, dafür aber umso pfiffigeren Kleinwagens: Die Bieler Tüftler hatten dem Kadett, serienmäßig mit 1100er Maschine ausgerüstet, das 1700er Aggregat des Opel Rekord eingepflanzt und einen sportlich-agilen Kleinwagen ins Leben gerufen - Urvater des Kadett Rallye? Böse Zungen behaupteten es immer wieder. 1970 ergänzte eine neue Schweizer Automarke, der Ranger, das gesamte GM-Programm, weil die englischen Vauxhall-Modelle aufgrund massiver Qualitätsmängel unverkäuflich geworden waren. Im selben Jahr stellte Opel Rüsselsheim

zusammen mit der GM Suisse im Tessin ein neues Mittelklasse-Modell vor: den Opel Ascona, der sich in hunderttausendfacher Ausführung in drei Generationen über Jahrzehnte hinweg im Programm hielt.

## **75 Jahre General Motors Suisse SA**

Sonderausstellung Montage Suisse Fahrzeuge 1936 bis 1975 im Salzhaus Wangen a/A, 21. Mai bis 1. Juni 2009

Im Salzhaus Wangen an der Aare präsentiert das Swiss Car Register der Öffentlichkeit im Rahmen des Internationalen ALT-OPEL Treffens vom 21. Mai bis 1. Juni 2009 eine exklusive Auswahl von zwanzig echten „Montage Suisse“ Fahrzeugen aus der 40-jährigen Bieler Fabrikationsgeschichte. So werden ein früherer Buick Eight, zwei Chevrolet 13 PS mit Opel-Motor – ursprünglich für die Schweizer Armee gebaut – genauso präsentiert wie die Schweizer Luxusmodelle „Opel Rekord Ascona“ der späten 50er Jahre, die allerdings nichts mit dem späteren Modell Ascona gemeinsam hatten. Exponate wie eine Olympia-Spezialanfertigung der Carrosserie Langenthal, ein seltener „Süßwasser-Manta“ vom Bielersee bis hin zu „GM Swiss Ranger“, der letzten Schweizer Automarke, honorieren die 75-jährige Geschichte der General Motors Suisse SA. Als besonderer Leckerbissen ergänzt der erste Schweizer Concept Car von 1956, der Soletta aus Solothurn, den Reigen. Es ist dem Swiss Car Register, Sektion Montage Suisse ([www.swisscarregister.ch](http://www.swisscarregister.ch)) gelungen, nach monatelangen Recherchen und Verhandlungen, diesen einmaligen Querschnitt an historischen „Montage Suisse“ Raritäten für zehn Tage zusammenzubringen.

Clubs, Gesellschaften und Gruppen können, selbstverständlich auch abends, Führungen, Vorträge mit der Vorführung historischer Filme der GM Suisse, sowie auf Wunsch auch Catering buchen.

(Teilnehmer vom 38. Internationalen ALT-OPEL Treffen 2009 profitieren von Sonderkonditionen, Details im Startpaket)

Buchungen und Infos:  
Infobüro regioW, CH-3380 Wangen a. A.  
Tel. +41(0)32 361 07 07  
[info@regiow.ch](mailto:info@regiow.ch)  
[www.regiow.ch](http://www.regiow.ch)

#### Öffnungszeiten:

Täglich geöffnet, werktags: 14.00 bis 18.00 Uhr  
Samstag, Sonntag und Feiertage: 10.00 bis 18.00 Uhr

Gesellschaften, Clubs und Gruppen auch vormittags und abends nach Vereinbarung  
Führungen, Vortrag zur Geschichte, Vorführung hist. GM-Suisse Filme nach Vereinbarung  
Catering nach Vereinbarung

#### Eintritte / Preise:

Erwachsene: CHF 5.- / Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre gratis  
AHV / IV, Studenten, Militär: CHF 2.50  
Ausstellungskatalog: CHF 5.-  
Führung durch Ausstellung ca. 40 Min. CHF 70.- pauschal (zzgl. Eintritte)  
Führung mit Vortrag Historie, ca. 60 Min. CHF 100.- pauschal (zzgl. Eintritte)  
Führung, Vortrag und hist. Filmvorführung, ca. 100 Min. CHF 150.- pauschal (zzgl. Eintritte)