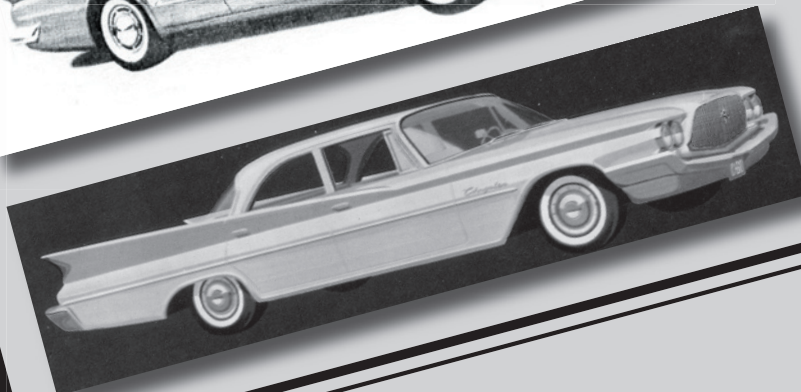


Chrysler Classics



Jeep

De geschiedenis van Chrysler USA en de verkoop van haar wagens in Europa



Op de volgende bladzijden in het kort een overzicht van de voornaamste achtergronden en feiten over deze periode. Voor 1980 wil zeggen, dat wij voldoen aan de gebruikelijke norm, dat een wagen minimaal 30 jaar oud moet zijn om als "classic" te kunnen gelden. Maar misschien nog belangrijker is het feit, dat rond 1980 een interessante historische periode werd afgesloten in de geschiedenis van Chrysler Corporation en **de verkoop van haar wagens in Europa.**



Het ontstaan van Chrysler Corporation en de diverse merken.

Chrysler Corporation was het werk van Walter Chrysler, een begaafde ingenieur, die nadat hij als manager enkele autobedrijven had gereorganiseerd in 1924 zijn eigen bedrijf opzette en als eerste model de Chrysler Six op de markt bracht. Omdat hij al chairman was bij het merk Maxwell werd dit in 1925 ook ingelijfd en de naam Chrysler Corporation aangenomen. De Maxwell merknaam verdween en de modellen werden verder verkocht als de goedkope 4 cilinder Chrysler 58.

Walter Chrysler had in zijn laatste functie bij het merk Buick van General Motors gewerkt en zijn strategie zou erop gericht zijn om ook een concern met meerdere merken op te bouwen, met het merk Chrysler als het topmerk in de hogere prijsklasse. Zo werd in 1928 Plymouth als het volume "value for money" merk opgericht en kort daarna ook nog DeSoto als een iets goedkopere Chrysler. In datzelfde jaar zou Chrysler nog een geweldige slag slaan door de overname van **Dodge Brothers**.



DODGE BROTHERS

Dodge Brothers bestond al ruim voor de oprichting van Chrysler Corporation. Zij stonden mede aan de basis van de nieuwe Amerikaanse auto industrie begin 1900. Oorspronkelijk was het bedrijf een van de grootste toeleveranciers van de nieuwe auto industrie en o.a. leverancier van motoren voor de eerste T-Fords. In 1914 besloten de gebroeders hun eigen merk Dodge te gaan bouwen, hetgeen een geweldig succes werd, mede dankzij de uitstekende reputatie die zij hadden opgebouwd als toeleveranciers. In 1920 was Dodge na de T-Ford het best verkochte merk in de USA. Bij de oprichting in 1914 had het bedrijf een aandelen kapitaal van 5 miljoen toenmalige dollars. Tien jaar later was het bedrijf 33 keer dat bedrag waard. Toen de gebroeders Dodge vrij kort na elkaar overleden kwam het bedrijf in 1926 in handen van een investeringsmaatschappij welke het bedrijf in 1928 voor 170 miljoen dollars aan Walter Chrysler verkocht. Hoewel Dodge nu dus deel ging uitmaken van de nieuwe Chrysler Corporation zou het tot 1958 naast de Chrysler/Plymouth/DeSoto division een onafhankelijke division blijven. Dit veranderde pas in 1958 met de oprichting van Chrysler International, toen alles samengevoegd werd in één grote organisatie. Voor die tijd waren er afzonderlijke importeurs en dealers. Walter Chrysler had oorspronkelijk ook truck plannen waarvoor hij de naam Fargo had uitgekozen, maar omdat Dodge al vanaf de oprichting met succes trucks had gemaakt, zou dit het voornaamste truck merk worden. Aangezien er gescheiden commerciële organisaties waren werden er in de praktijk (vrijwel identieke) Fargo – Dodge en ook DeSoto en Plymouth trucks verkocht.



Presentatie van de 1956 Dodge en DeSoto modellen in Den Haag

Export naar Europa – de periode tot 1958

Net als GM en Ford ging Chrysler Corporation exporteren naar Europa en in 1926 werd de eerste (assemblage) fabriek voor de Europese markt geopend in Antwerpen voor de productie van Chrysler-Plymouth-DeSoto modellen. Dodge Brothers openden in 1922 al een fabriek in London en ook Maxwell was daar al actief. In 1930 werd een nieuwe fabriek geopend in Kew Gardens waar tot 1940 ook Chrysler-Plymouth en DeSoto wagens werden gebouwd.



Assemblage in Antwerpen

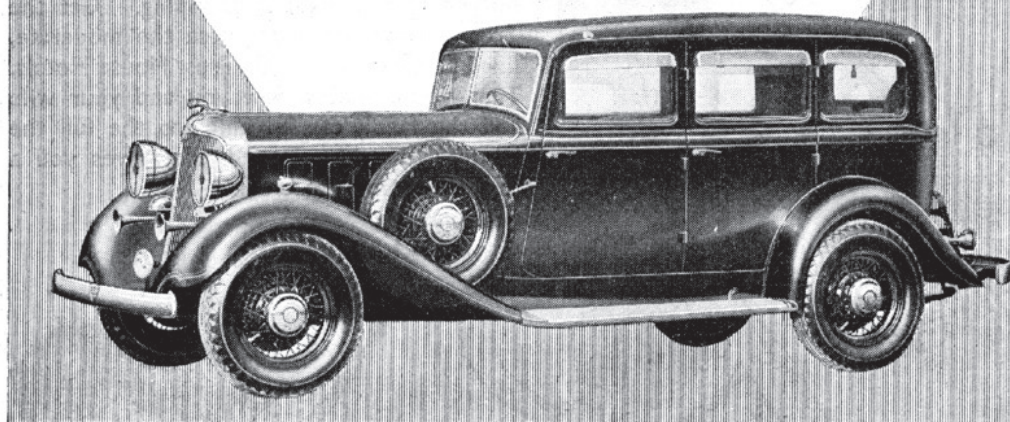
Omdat Engeland nu eenmaal anders is werden hier speciale modellen gebouwd als de Wimbledon-Richmond-Kingston-Heston. Dodge Brothers ging na 1940 verder als vrachtwagen producent. In Zweden heeft ANA een assemblage fabriek gehad voor Chrysler/Plymouth. De onafhankelijke politiek van Dodge leidde er toe, dat in verschillende landen Dodge importeurs ook assemblage activiteiten hadden. Dat gold bijvoorbeeld voor Brondeel in België – Louwman (&Parqui) in Nederland en Philpsons in Zweden. Uit de Europese Chrysler geschiedenis ook bekend is de Belgische Beherman groep, lange tijd de grootste dealer in de Benelux.

THE AUTOCAR.

ADVERTISEMENTS.

JUNE 2ND, 1933. 51

An eight...and a CHRYSLER eight for £585



THE new "Royal" Eight—Chrysler's newest and most startling achievement. Treble its price if you would find even a comparison. Here is Chrysler speed with a smoothness almost incredible, for it's not only an eight, but a Floating Power eight! See and try this car if you want the sheerest motoring luxury at a third its normal cost.

★ IN THE CHRYSLER RANGE FOR THIS YEAR there is a car for every purse. The Standard Kew Six Saloon costs as little as £299, de luxe model £319. The Wimbledon Six is priced from £425, the Richmond from £455, and the luxuriously equipped Kingston Six at £495.

CHRYSLER MOTORS LIMITED

★ Mortlake Road .. Kew .. Surrey ★

THE MENTION OF "THE AUTOCAR," WHEN WRITING TO ADVERTISERS, WILL ENSURE PROMPT ATTENTION.

Wie kocht een Amerikaanse Chrysler auto?

**EEN MODERN
ZAKENMAN RIJDT
EEN PLYMOUTH**

Hij weet, dat de ongebond lage prijs van deze grooten wagen niet geforceerd is ten koste van comfort of rij-capaciteiten. Hij weet ook dat hij met zoo'n snellen Plymouth méér menschen kan bezoeken en nimmer een minuut te laat komt. Dat is typisch „Chrysler": snel - betrouwbaar! En wat deze nieuwen Plymouth bevestigen nog zoo aantrekkelijk maakt, dat is z'n gedistingueerd uiterlijk. Ook dat is veel waard in zaken. Wie z'n zaken op moderne, economische wijze wil doen, die rijdt een PLYMOUTH.

ENKELE EIGENSCHAPPEN:

6 cylinder motor - „Zwevende kracht" (Chrysler patent) - hydr. 4-wielremmen - freeswhealing - valstroemcarburetor - kokerkruisbalk-chassis - wielbasis 2.95 m.

Prijzen:
Sedan de Luxe 2 deuren F 2375.-
- - - - - 2525.-
STANDARD SEDAN
tets eenzijdig van uitvoering,
4 deuren - - - - - F 2280.-
- - - - - 2 deuren

f 1990.-

Importeur voor geheel Nederland **ANDRÉ J. H. CEURVORST, AMSTERDAM**

AGENTS:
ALKENA.,
Pier Panderstraat 10, Tel. 2609,
Zuidebuurt, Tel. 119
Staatsstraat. Tel. 159

LEELWARDEN: BROLWER en
DRACHTEN: H. DE BOER,
GORREDIJK: M. DE BOER,

PLYMOUTH

Voor de elite.

TWEE BETOVEREND
SCHONE WAGENS

CHRYSLER 54

Onvergelijkelijk luxueus, krachtig en comfortabel.

PLYMOUTH 54

15 of 18 PK

Vooraan in zijn klasse door zijn sierlijkheid en zijn mechaniek



Verdelers
in gans het Land

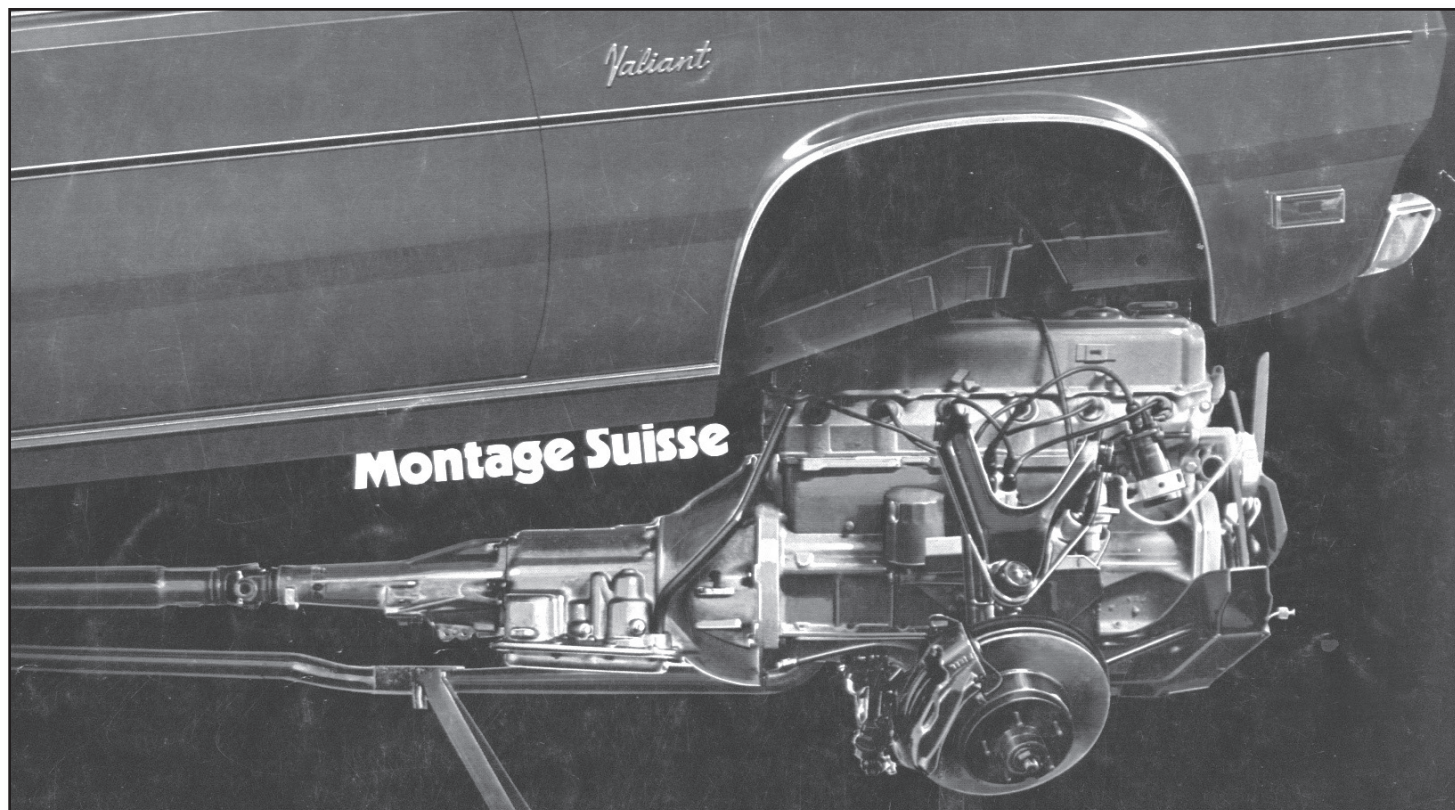
DAED

S. A. CHRYSLER - ANTWERPEN

Chrysler Classics

Waar kan een Chrysler oldtimer vandaan komen?

- Uit een van de voormalige Europese assemblagefabrieken
- Maar omdat assemblagefabrieken altijd pakketten van minstens 12 wagens moesten bestellen werden speciale modellen (cabriolets bijvoorbeeld) rechtstreeks uit de USA ingevoerd via de importeur.
- Vanaf begin jaren 70 werd de typekeuring voor de fabriek zeer moeilijk – creative onafhankelijke bedrijven omzeilden dit en voerden zelf in.
- De auto werd oorspronkelijk in de USA geleverd en na vele jaren door oldtimer specialisten in Europa ingevoerd en gekentekend.



Chronologische volgorde en "highlights" van voornaamste modellen

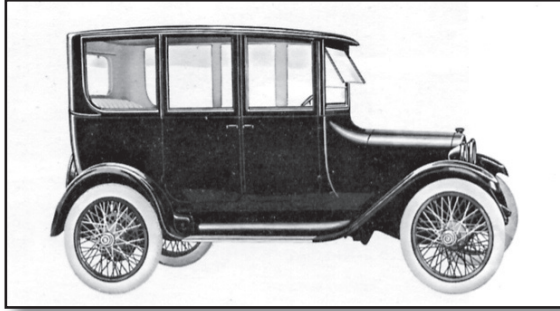
U begrijpt natuurlijk, dat wij geen aandacht kunnen besteden aan alle modellen of – misschien met een enkele bijzondere uitzondering - aan uw speciale wagen. Maar op de volgende bladzijden geven wij toch enkele "highlights" uit de Chrysler USA geschiedenis tot 1980.

Voor ons als hedendaagse automobilisten, die in auto's zitten welke steeds minder onderhoud nodig hebben is het misschien toch goed ons even te realiseren waar de techniek stond rond de tijd, dat Dodge toeleverancier was en Chrysler zijn eerste model uitbracht.

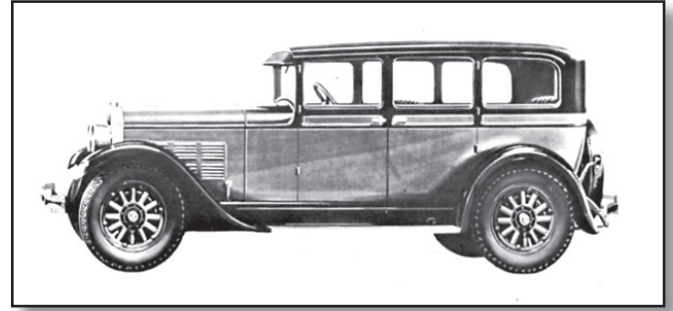
De trotse eigenaar van een Maxwell moest dagelijks op 6 plaatsen olie bijvullen – verschillende onderdelen invetten en moest daarnaast wekelijks en maandelijks uitgebreide inspecties uitvoeren. Toen Chrysler zijn eerste eigen model lanceerde in 1924 was er al vooruitgang geboekt, maar de eigenaar moest nog steeds een complexe serie wekelijkse en maandelijkse olie en smeer controles uitvoeren.



Maar de techniek stond op andere punten toch niet stil en nadat men de eerste jaren niet altijd droog had gezeten lanceerde **Dodge** in 1919 het eerste gesloten model en in 1922 "the industry's first all steel coupe body". Om vanaf 1928 nog alleen maar 6 cylinder (zijklep) motoren te leveren.

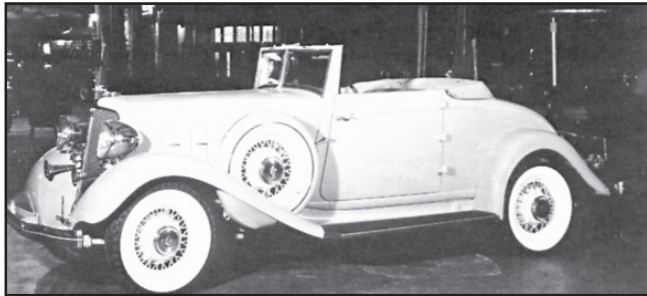


All steel body

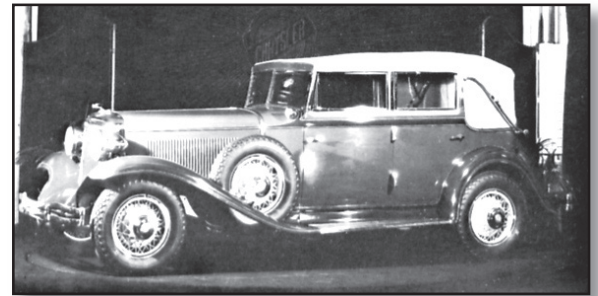


6 cylinder - 60 PK

Maar als je naam op het bedrijf staat moet je natuurlijk het beste zijn en zo lanceerde **Chrysler** in 1931 de Chrysler DeLuxe Eight – de eerste Chrysler met een 8 cylinder (lijn) motor en de Chrysler Royal Eight 1933 had al weer veel meer te bieden. In 1934 lanceerde men als een van de eersten onafhankelijke schroefveer voorwiel ophanging op de Chrysler Six.

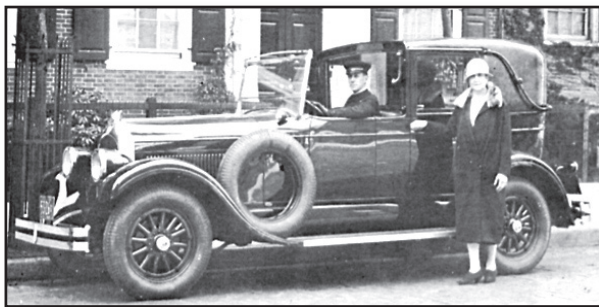


Chrysler Royal Eight

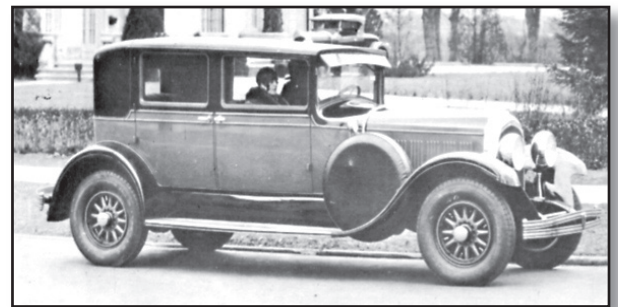


Chrysler Eight

En al kort na de oprichting van de Corporation werd het topmodel de luxueuze 1927 Chrysler Imperial geïntroduceerd. Vanaf 1928 had de **Chrysler Imperial** al een 112 pk motor (bij slechts 3000 t.p.m) en men kon speciale modellen bestellen gebouwd door carrosseriebouwers zoals **Le Baron**.

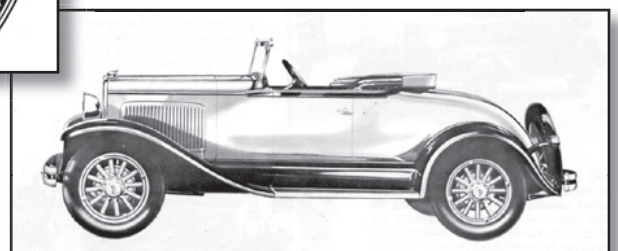
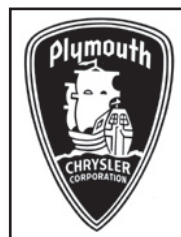


Chrysler Imperial E80



Chrysler Imperial L80 - 112 PK

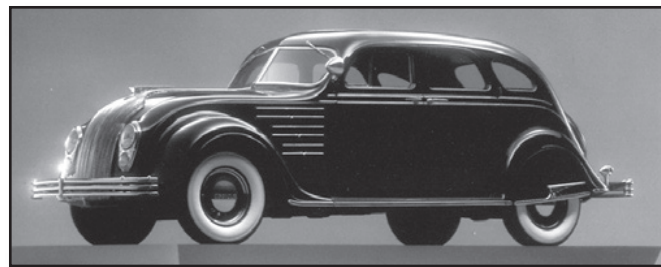
Van **Plymouth** – de value for money car – waarvan Walter Chrysler had gezegd "Give the public something better and they buy it" (had hij vandaag ook nog kunnen zeggen!) liep de eerste wagen op 11 Juni 1928 van de band en aan het einde van dat zelfde jaar waren het er 58000. In 1929 bouwde men een nieuwe fabriek en op 10 Augustus 1934 waren er een miljoen Plymouth's gebouwd.



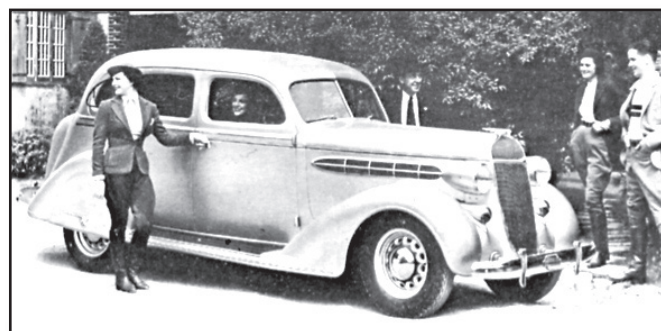


Ook het in 1928 gelanceerde merk **DeSoto** – gepositioneerd tussen Dodge en Chrysler – had een goede start en het eerste model bleef vrijwel onveranderd in productie tot 1930.

De auto-industrie is altijd afhankelijk van de economie en de beruchte Wallstreet beurs crash in October 1929 had toch een gevoelig effect op de auto verkoop. Maar Chrysler Corporation kwam er naar verhouding nog goed doorheen. Walter Chrysler was rond die tijd met aerodynamica specialisten gestart aan het ontwerp voor een geheel nieuwe serie auto's - de Chrysler **Airflow** modellen vanaf 1934. Een zeer aerodynamische en veilige carrosserie – plaats voor 3 op de voorbank – en een voortreffelijk rijcomfort dankzij de motor over de vooras en de achterbank voor de achteras etc. Helaas het publiek was er niet rijp voor en de verkoop van de Chrysler Airflow modellen (en in iets mindere mate de DeSoto versie) tot 1937 werd een fiasco, dat nog lange tijd van invloed zou zijn op nieuwe Chrysler engineering plannen. Plymouth en Dodge hadden geen Airflow model gekregen en draaiden rustig voort. Dodge bouwde in 1935 zelfs de 3 miljoenste wagen. Chrysler en DeSoto zouden het 'airflow volume verlies compenseren door op basis van een conventionele Plymouth body de Airstream modellen uit te brengen.

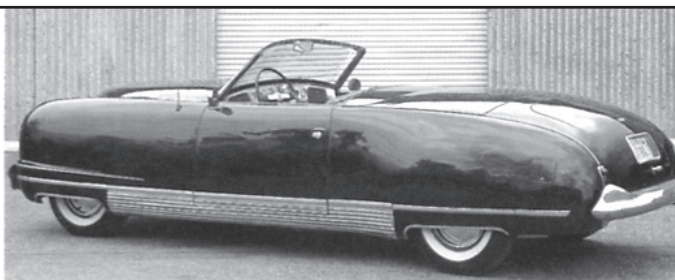


Airflow 1935



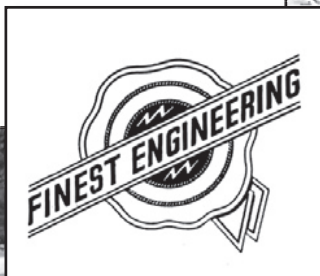
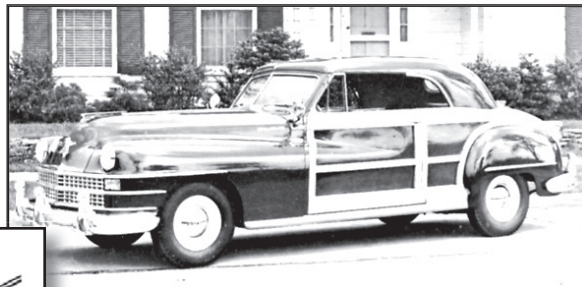
Airstream 1936

In de periode tot 1941 waren er natuurlijk de jaarlijkse verfijningen en vernieuwingen, maar waarschijnlijk het meest memorabele model uit die periode was het futuristische **Thunderbolt** prototype met opklapbare hardtop en een voorloper van vele hedendaagse modellen. Begin 1942 gingen alle Chrysler fabrieken over op oorlogs producten.



1946 – 1954 Overgangs modellen en Finest Engineering

Na de oorlog was er een enorme vraag naar nieuwe auto's en vrijwel alle Amerikaanse fabrikanten bouwden tot eind 1948 vrijwel ongewijzigde vooroorlogse modellen. Daarna kwamen de nieuwe modellen los en leverden mooie toekomstige klassiekers op zoals de Chrysler modellen met houten zijpanelen (de woodies) en de eerste hardtop modellen. Bovenal maakte men echter degelijke auto's. "Finest Engineering" was het motto. Maar ook toen was de autokoper mode bewust en Chrysler Corporation met zijn tamelijk conservatieve styling verloor markt aandeel.

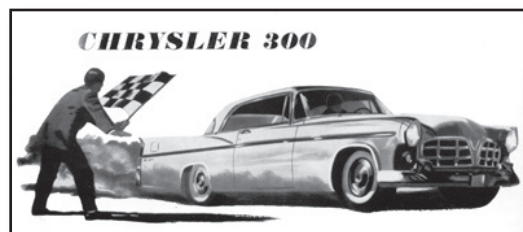


En toen kwam Virgil Exner !

Het duurde even voordat de conservatieve engineers het belang van styling zagen maar uiteindelijk werd de talentvolle Virgil Exner bij Studebaker weggekocht en benoemd tot hoofd van de ontwerp afdeling.

Na wat kleine facelifts op de modellen tot 1954 zou de eerste echte invloed van het Exner team zichtbaar zijn vanaf de 1955 modellen. Fraaie styling met panoramische voorruit en de eerste kleine "lage" vinnen. De **"One Million Dollar Look"** volgens de Chrysler publiciteit. Zeker zo belangrijk Chrysler Corporation ging zich profileren als het merk met de sterkste motoren. **De eerste Chrysler 300 met 8 cylinder Hemi motor werd gelanceerd. Een toekomstige klassieker was geboren.**

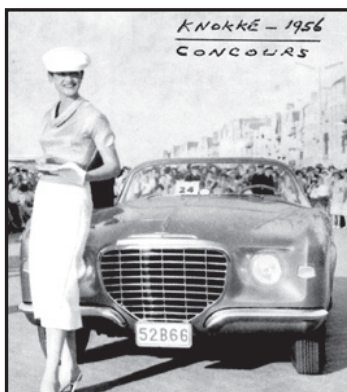
Chryslers zouden prominent aanwezig zijn bij alle sport evenementen en menig record breken, maar ook Mobil Economy Runs winnen! **Imperial werd gelanceerd als een apart merk.** En zo werd 1955 met bijna 1.3 miljoen verkochte auto's het beste jaar – tot dan toe – voor Chrysler Corporation.



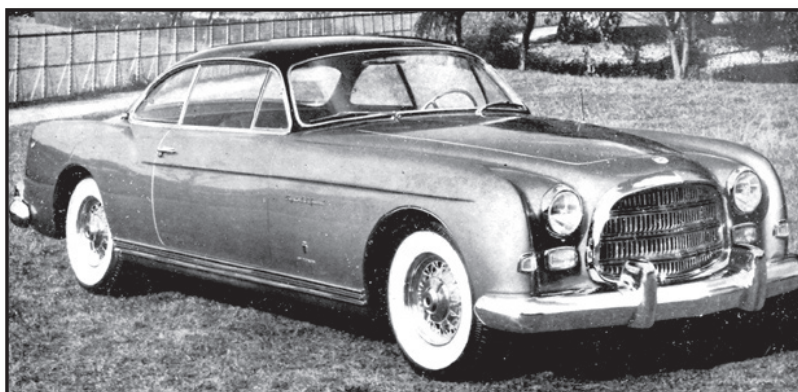
Imperial 1956

De GHIA connectie

Bij het ontwerpen van de nieuwe Chryslers speelde de relatie met de Italiaanse styling studio van Ghia een belangrijke rol. In de jaren 50 werd hier een aantal prachtige toekomst studiomodellen ontworpen. Net als tegenwoordig dienden deze modellen ook om de publieks reacties te testen en zij zouden ook sterk bijdragen aan de verbetering van het imago van de Chrysler merken in die tijd.



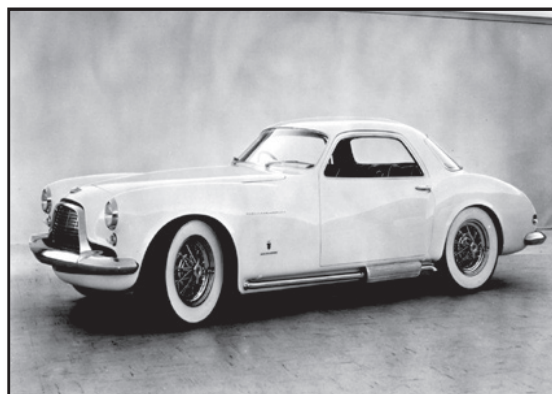
Ghia Falcon



Ghia Special



Ghia D'Elegance



Ghia DeSoto Adventurer

Suddenly it's 1960 - The Forward Look !

Ja plotseling was het 1960 volgens de publiciteits afdeling. Maar het was pas 1957 en Chrysler Corporation en het Exner team hadden alweer een mooie nieuwe serie modellen gelanceerd. Voornaamste kenmerken de lange achterschermen met vinnen en de nieuwe "Torsion Air Ride". De verkopen schoten omhoog in dat eerste jaar 1957, maar helaas werd 1958 gekenmerkt door een economische recessie, terwijl 1959 weer wat beter was. Nog belangrijker, styling had wel erg de overhand gehad bij het ontwerp van deze modellen en de integratie met engineering was niet goed geweest. Resultaat de wagens hadden wat kwaliteits problemen.

Uit de periode 1950-1960 zouden tal van prachtige hedendaagse Chrysler USA klassiekers voortkomen!

VOICI LE FORWARD LOOK 1958 !

Plymouth

Son style et sa technique dépassent de loin ceux de tous les modèles de sa catégorie. Travail maximum, habillage et confort à l'usage entièrement spacieux tout y est prévu pour votre confort et votre sécurité.

Dodge

Cette voiture aux lignes pures, vives est présentée en deux séries : Dodge Royal et Dodge Kingway. Toutes deux possèdent la remarquable suspension géométrique à base de ressorts de la Chrysler Corporation et bénéficient également d'une série des plus renommées.

De Soto

Bien sûr, l'élégance et l'automobile, voilà la De Soto 58 ! Comme toutes les voitures de la Chrysler Corporation, elle est parfaitement stable - tout dans les virages "serre" - que lors des freinages et accélérations - et cela grâce à la suspension révolutionnaire Torsion-Air Ride !

Chrysler

Cette voiture conçue entièrement selon les règles des effecteurs, offre des qualités dans le confort automobile. Elle conserve encore aujourd'hui l'avance technique prise en 1954, date de la naissance de la marque.

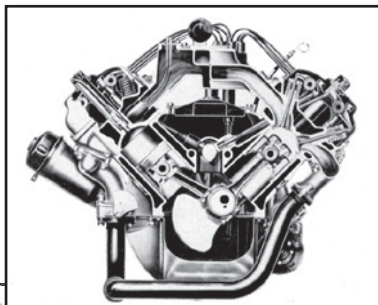
Imperial

Dotée des lignes parfaitement équilibrées, elle vous offre le confort intégral à l'automobile, la silhouette de haute grande classe !

CHRYSLER CORPORATION > FORWARD LOOK

Toutes les voitures de la Chrysler Corporation sont équipées de la suspension Torsion-Air Ride. Elles peuvent être livrées avec les séries de roues disponibles - l'option 150 ou l'option 155 - améliorées pour l'usage personnel et leur adaptation aux conditions de circulation.

S. A. CHRYSLER
50, rue de Naples, Anvers.



Chrysler Corporation V8 Power populair in Europa.

Toen Chrysler Corporation zich in de jaren 50 ontpopte als het bedrijf met de krachtigste V8 motoren met de Hemi techniek ontstond er ook grote interesse van kleine fabrikanten van exclusieve Europese sportwagens. Een van de mooiste voorbeelden waren de Franse Facel Vega modellen welke gekozen hadden voor een DeSoto V8 technologie . De Facel Vega modellen waren leverbaar met een Chrysler automatische bak naast de Franse Pont-a-Mousson 4 bak, welke in 1960 ook als optie in de Chrysler 300 leverbaar was. Later zouden Chrysler V8 motoren ook ingebouwd worden in exclusieve Europese sportwagens zoals o.a. Bristol – Jensen – Boano – Ghia specials.



Het echte jaar 1960

Nadat het in 1957 Suddenly 1960 was geweest zou het echte jaar 1960 gekenmerkt worden door tal van belangrijke feiten.

- De vinnen waren op hun hoogste punt ,maar het zou voor de meeste modellen het laatste jaar zijn. Virgil Exner vertrok in 1961.
- Chrysler Corporation ging voor alle modellen (behalve de Imperial) over op een zelfdragende carrosserie. De nieuwigheid leidde in eerste instantie tot kwaliteits problemen en als volgende stap tot de unieke 5 years/50.000 miles garantie vanaf 1963.
- De al meer dan 30 jaar in productie zijnde 6 cylinder zijklepper motoren werden vervangen door de nieuwe Slant Six kopklep motoren.
- Chrysler Corporation introduceert de alternator als vervanger van de dynamo.
- Introductie van een nieuwe reeks compact modellen.
- **In November 1960 wordt de productie van DeSoto stopgezet.**



1961 - Zonder vinnen

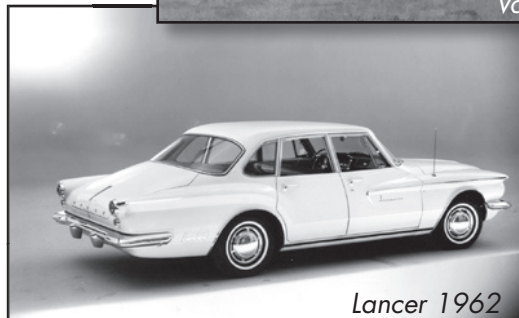


Chrysler lanceert de compact modellen in Europa

Ondanks de uitbundigheid van de staartvinnen en de grote motoren was er in Amerika een markt ontstaan voor kleinere wagens en relatief zuinige motoren en rond 1960 hadden alle fabrikanten dergelijke modellen geïntroduceerd. Chrysler Corporation lanceerde in 1960 de Valiant en in eerste instantie was dit een zelfstandige divisie, maar al na een jaar werd Valiant een onderdeel van Plymouth, hoewel het model in diverse export markten ook als Chrysler werd verkocht. Het Dodge antwoord kwam in 1961 en Dodge had de naam Lancer gekozen voor hun compact model, maar vanaf 1963 zou de naam Dart worden. Het Valiant model was nog grotendeels onder Virgil Exner ontwikkeld en de styling was tamelijk excentriek maar zou in Europa redelijk goed ontvangen worden. Onder de nieuwe styling chef Elwood Engel werden in 1963 de nieuwe Valiant en Dart geïntroduceerd en deze hadden een meer Europese klassieke styling welke goed zou aanslaan. In de concurrentie met de Europese wagens was de beschikbaarheid van 2 deurs hardtop modellen een sterke troef. Ook de latere modellen behielden hun enigszins klassieke Europese styling. De compact modellen zouden de best verkochte Chrysler wagens in Europa worden en werden geassembleerd bij Chrysler International in Rotterdam – AMAG in Zwitserland en Chrysler (Barreiros) in Spanje. Grotere Amerikaanse modellen werden in die tijd in beperkte volumes ingevoerd. Het UK nam weer een speciale positie in en men importeerde eerst Canadese modellen welke een kruising waren van een Valiant en een Dart en later werden naast Canadese Barracuda's de Australische Valiant en de Charger Coupe ingevoerd.



Valiant 1960



Lancer 1962



Dart GT 1964



Valiant 1966



Dart 1969



Fury 1962 - Wielbasis 116"



Fury 1965 - Wielbasis 119"

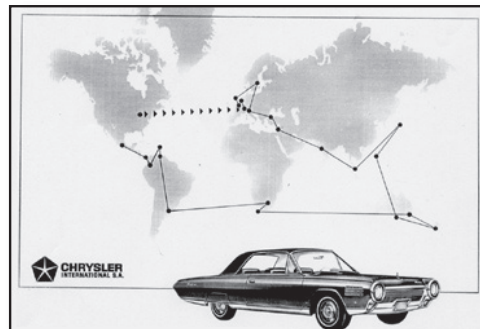
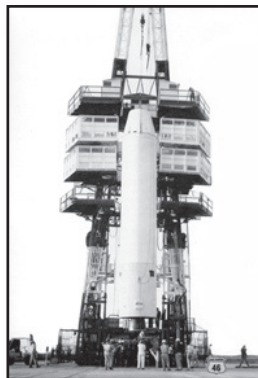
Marketing fout met "Intermediate" modellen

Omdat de marketing afdeling in de USA dacht, dat de compact trend ook zijn invloed zou hebben op de grotere Plymouth en Dodge modellen werden deze vanaf de jaargang 1962 ook kleiner, maar dat zou een vergissing blijken te zijn. Voor Europese normen waren dit nog redelijk grote auto's en werden bijvoorbeeld als taxi verkocht, maar niet voor veel Amerikaanse klanten. Vanaf 1965 waren deze wagens dan ook weer "full size" leverbaar.

Chrysler engineering aan de TOP

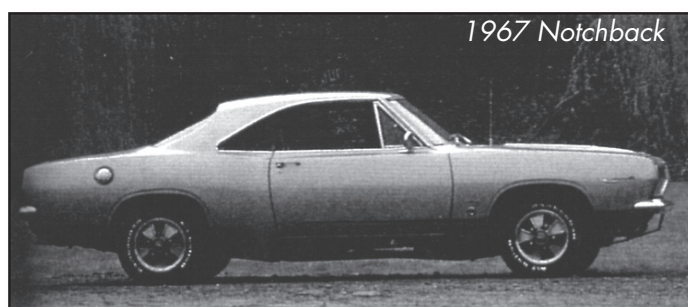
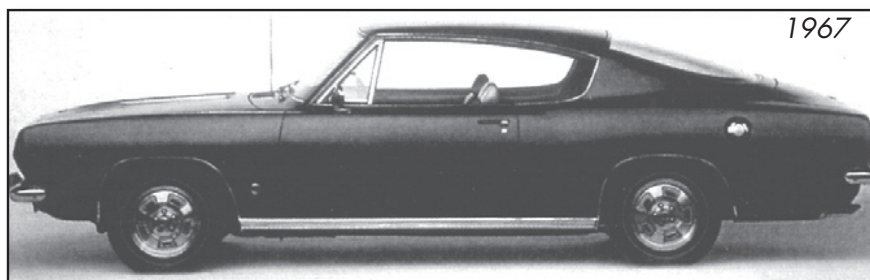
Chrysler was altijd al trots geweest op zijn engineering capaciteiten en het imago van Chrysler werd begin jaren 60 flink opgekrikt door enkele technische hoogstandjes.

- De Space Group van Chrysler speelde een belangrijke rol bij de constructie van de eerste Nasa Saturn raketten
- Na jaren van voorbereiding was de Chrysler Turbine car zo ver, dat er testen op de weg mee werden gedaan en een demonstratie karavaan bezocht Europa.
- Een Dodge Turbo Dart demonstreerde op het circuit van Monthl  ry bij Parijs



Introductie van de Barracuda

Als antwoord op de sportieve Ford Mustang introduceerde Plymouth (in sommige landen Chrysler) midden 1964 de Barracuda Fastback. Een sportief model met neerklapbare achterbank en een enorme achterraut. In eerste instantie technisch gebaseerd op de Valiant, maar latere modellen zouden met speciale uitvoeringen zoals de "Formula S" van de Barracuda een wolf in schaapskleren maken. De opvolger in 1967 was al niet meer gebaseerd op de Valiant en vanaf 1970 was het een echt sportmodel en de speciale Cuda versies waren zeer populair bij de performance liefhebbers.



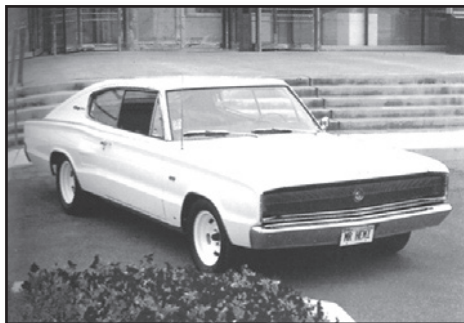
In dat zelfde jaar 1970 kwam Dodge uiteindelijk ook met de Challenger, waarbij de R/T versies wedijverden met de Cuda's. Sommige Barracuda modellen zijn tot 1970 in Rotterdam en Zwitserland geassembleerd. Andere werden ingevoerd uit de USA. De 1970 Challenger werd in beperkte aantallen in Rotterdam geassembleerd.



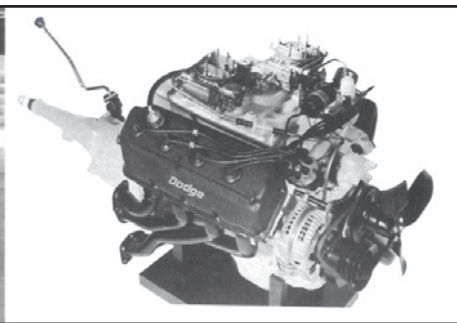
1970 Dodge Challenger

Dodge lanceert een nieuwe legende – de Charger

Hoewel er in Amerika veel klanten de voorkeur gaven aan compact cars en economy, was er midden jaren 60 anderzijds een groeiende markt voor "speciality cars" met zware motoren. **In 1966 introduceerde Dodge daarom de Charger een fraaie fastback, het eertse model had verborgen koplampen en twee aparte bucket seats achter.** De wagen was van het begin af leverbaar met een 426 cu.inch Hemi V8 en vanaf 1967 kwam daar nog de 440 Magnum V8 bij en het zal niet verbazen, dat deze wagens al snel graag geziene gasten waren op Amerikaanse autosport evenementen. Speciaal de R/T uitvoering en Charger 500 en Daytona series waren populair al of niet uitgerust met tal van speciale opties en kleuren. Maar ook de van de standaard 2 deurs modellen afgeleide Dodge Coronet en de Plymouth Satellite zouden met vergelijkbare opties in de Coronet Super Bee of de Satellite Road Runner hun partijtje fors meeblazen. Zelfs de van huis uit brave Valiant en Dart modellen hadden hun speciality versies. Al deze modellen zijn in zeer beperkte aantallen in Europa ingevoerd.



Dodge Charger



Hemi Power



Plymouth Road Runner

Emissie eisen en olie crisis betekenen einde voor de meeste "Speciality cars"

Terwijl de diverse "Speciality cars" hun zware motoren nog lieten brullen pakten zich donkere wolken samen. Amerika kwam met zware emissie eisen waar de meeste motoren niet meer aan konden voldoen en hercertificering was een te dure zaak voor de fabrikant. De verkoop zakte in en de eerste olie crisis van 1973 deed de rest. Amerika was op weg naar een nieuw auto tijdperk. Strengere emissie en veiligheids eisen – de nieuwe Japanse concurrentie, een nieuwe economische recessie en een tweede oliecrisis zouden speciaal Chrysler Corporation voor zware problemen stellen.

Grote wagens waren out en **"downsizing"** (op zijn Amerikaans dan) de nieuwe trend. Buiten wat uitloop maakte Chrysler Corporation vanaf 1976 geen "big cars" meer.

Imperial in 1955 gelanceerd als zelfstandig merk en later weer een Chrysler Imperial model verdween hiermede definitief als grote luxe top wagen



Valiant en Dart nemen afscheid na ruim 15 jaar trouwe dienst!

Vanaf modeljaar 1976 zouden de oorspronkelijk begin 1960 geïntroduceerde Valiant en Dart modellen in de USA vervangen worden door de Plymouth Volare en Dodge Aspen series. **Van de Valiant en Dart en de daarvan afgeleide versies waren er op dat moment sinds 1960 wereldwijd ruim 7 miljoen gebouwd en het zijn zonder twijfel Chrysler's meest succesvolle modellen geweest.** Kort daarvoor was ook de productie van de Barracuda en Challenger gestopt.

De Volare en Aspen zouden het maar tot 1980 volhouden.

De Valiant en Dart productie liep in sommige Zuidamerikaanse Assemblage fabrieken en in Australië nog door tot 1981.



1975 Valiant SE



Dodge Aspen



Plymouth Volare



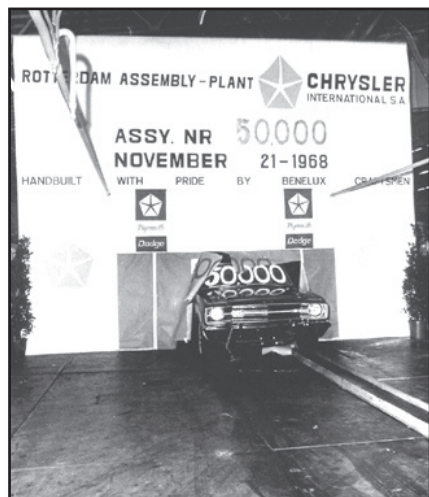
Downsizing levert nieuwe modellen met oude namen op.

Als onderdeel van de downsizing kwam het merk Chrysler in 1975 met de redelijk succesvolle Cordoba coupe en Dodge met de minder succesvolle Charger coupe (het was geen echte!). Vanaf 1977 waren er de **Chrysler LeBaron** en de Dodge Diplomat sedan en wagon modellen. Sommige modellen hadden weer "houten" zijpanelen.



Verkoop van Chrysler USA cars in Europa loopt ten einde...

Sinds de oprichting van Chrysler International in 1958 was de verkoop van Amerikaanse Chrysler personenwagens in Europa sterk toegenomen. Dit was grotendeels te danken aan de introductie van de compact modellen waarvan er in de jaren 60-70 in de 3 Europese assemblage fabrieken in totaal meer dan 70.000 gemaakt zijn. Speciaal in de eerste helft van de jaren 60 zouden er veel verkocht worden. In de tweede helft werd de concurrentie van de Europese topmerken sterker en begon de verkoop terug te lopen en assemblage loonde uiteindelijk niet meer, mede gezien de inmiddels hoge loonkosten in Europa. Chrysler Rotterdam bouwde tot en met de 1970 modellen- AMAG Zwitserland tot en met 1972 en de Darts in (toen niet EEG land) Spanje tot 1978. Naast de assemblage werden er door de diverse nationale importeurs ook veel andere modellen uit de USA geïmporteerd, maar het ging daarbij vaak om kleine aantallen per model. Vanaf begin jaren 70 waren er dan nog een aantal factoren, welke de verkoop van Chrysler USA producten nadelig zouden beïnvloeden.



- Chrysler Europa was inmiddels gevormd en de nationale filialen hadden wel wat anders te doen dan zich druk te maken over een paar Amerikaanse auto's. België met een lange traditie in Chrysler USA producten bleef het meeste verkopen.
- De Amerikaanse emissie en veiligheids eisen liepen destijds ver vooruit op Europa. Begin jaren 70 kreeg Amerika al catalysatoren en loodvrije benzine. Voor import in Europa betekende dit moeilijke aanpassingen en zeer hoge homologatie kosten per model. Creatieve onafhankelijke bedrijven begonnen rechtstreeks in te voeren.

In 1978 zou de officiële import geheel ten einde komen. Chrysler USA was in grote problemen gekomen en in een bliksem actie verkocht het de Europese filialen voor 250 miljoen toenmalige dollars aan de Peugeot groep.



In Spanje werden tot eind 1978 in totaal 28.000 Dodge wagens gebouwd

Na 1978 - De "New Chrysler Corporation" komt er weer bovenop

Het verhaal is bekend. De oude Chrysler Corporation stevende af op een bankroet. President Iacocca slaagde er in dit te voorkomen door immens te saneren – een lening te krijgen en nam de gok door de al lang in de klei staande Minivans in productie te nemen. En met nog wat andere modellen erbij begon het beter te gaan en de lening werd zelfs voortijdig afgelost. Het zou Chrysler niet geweest zijn als er nog niet een crisis zou volgen welke weer overwonnen werd en bovendien had men het lef om **Jeep** te kopen. Mede dankzij een goede toeleveranciers politiek werd de "New Chrysler Corporation" in de jaren 90 een zeer renderend bedrijf.

De Louwman groep werd weer importeur voor verschillende Europese landen.

THE LOUWMAN GROUP

1998- Naar de toekomst met DAIMLERCHRYSLER



Chrysler 300

Maar 20 jaar nadat Chrysler Corporation in de haast voor 250 miljoen dollars zijn Europese en daarna andere internationale filialen had verkocht wilde het weer een global player worden en ging op zoek naar mede kandidaten. Ook dit verhaal is bekend. Het werd de "merger of equals" onder het nieuwe Daimler Chrysler. Het leuke was, dat de Chrysler 300 terugkwam, Dodge terugkwam en sommige modellen net als vroeger weer in Europa geassembleerd werden.



Assemblage in Oostenrijk door Magna Steyr

In 2001 verdween het merk Plymouth.

GRAB LIFE BY THE HORNS



DODGE

Daimler Chrysler maakt hoge verwachtingen niet waar

De doelstelling van de Duitsers was om van deze nieuwe onderneming de grootste auto fabrikant ter wereld te maken. Om dit doel te bereiken wilde men ook haar deelnemingen in Aziatische auto fabrikanten verder uitbreiden. Voor Europa had de fusie als belangrijk voordeel, dat Chrysler in Daimler een sterke organisatie partner kreeg om het Amerikaanse product programma hier te verkopen, in veel gevallen kon men Mercedes dealerbedrijven als dealer toevoegen.

Dankzij Daimler kon Chrysler nu diesel modellen aanbieden op de Europese markt. In de meeste landen werden private importeurs weer vervangen door nationale DaimlerChrysler vestigingen. De stemming was in eerste instantie optimistisch.

Maar Daimler had een strategische fout gemaakt bij de overname van Chrysler. Het vond plaats op het moment, dat Chrysler net grote winst maakte dankzij een strenge kostenbeheersing en kort daarvoor gelanceerde succesvolle nieuwe modellen. Maar zij verkeken zich op de specifieke lange termijn positie van Chrysler op de Amerikaanse markt, waar het als kleinste Amerikaanse producent relatief veel modellen met een laag verkoop volume moest ontwikkelen met relatief hoge ontwikkelings kosten om op de markt te kunnen concurreren. Deze lage volumes per model gevoegd bij de hoge vakbond gedreven arbeidskosten betekenden vaak een te lange product cyclus , welke dan ook nog vaak met zeer dure verkoop incentives gesteund werden.



Ook ondervond men dat de mogelijke synergy tussen een premium fabrikant als Daimler en de Amerikaanse Chrysler producten beperkt was., zeker omdat die laatste voor een groot gedeelte "light trucks" bouwde en het duidelijk werd, dat de unieke positie van de Minivans uit de jaren 90 aan het afzwakken was.

Toch zou men de geslaagde Chrysler 300 ontwikkelen in samenwerking met de Mercedes E klasse en werd een aanvang gemaakt met de uitbreiding van de Jeep range waarbij enige voorzichtige samenwerking met de Mercedes M range zou plaats vinden. Andere Chrysler modellen bleven typisch Amerikaans en profiteerden niet van enige verbeterde kwaliteit op het gebied van afwerking, wat men van Daimler toch had mogen verwachten.

Al met al kwam Daimler kort nadat het nog een serie nieuwe modellen tegen relatief hoge ontwikkelingskosten met matig succes op de markt had gebracht tot de conclusie dat de fusie niet werkte , vooral door de tegenvallende financiële resultaten bij Chrysler en ook de niet geslaagde pogingen tot integratie van Mitsubishi en Hyundai, en in Mei 2007 trok men de stekker eruit

Cerberus Capital Management korte tijd nieuwe eigenaar - Chrysler vraagt Chapter 11 aan

Daimler verkocht de meerderheid van de aandelen (80%) aan de private equity onderneming Cerberus voor 7.4 billion dollars. Bekend is, dat private equity ondernemers in eerste instantie vooral uit zijn op het voldoende geld uit een bedrijf te halen om hun initiele investering zo snel mogelijk terug te verdienen. De algemene toestand bij Chrysler en de teruglopende markt zouden dit echter zeer moeilijk maken. Toch dient gezegd te worden, dat onder Cerberus de aanzet werd gegeven tot de noodzakelijke product aanpassingen voor de toekomstige modellen, waarbij de lancering van niet aan de kwaliteits doelstellingen voldoende modellen zelfs werd uitgesteld. Maar de eerste vruchten van deze product aanpassingen zouden niet meer in het Cerberus tijdperk vallen.

In de financieel economische crisis van 2007/8 liep de markt zo terug, dat Chrysler met zijn nog altijd zeer hoge kosten niveau eind 2008 de productie stop zette en begin 2009 failliet ging onder Chapter 11 voorwaarden en eigendom werd van de Amerikaanse overheid. Cerberus kwam er nog goed vanaf, want de Chrysler Auto Financieringsonderneming was bij het faillissement niet betrokken en zou uiteindelijk voor zo'n 7 miljard dollars verkocht worden aan een Canadese auto financieringsmaatschappij.

Fiat Groep wordt nieuwe eigenaar met ambitieus programma Jeep wordt export speerpunt.

Nadat Chrysler in de vorige historische crises zelfstandig was herrezen zou ditmaal uiteindelijk Fiat een afgeslankt Chrysler kopen van de Amerikaanse overheid. Belangrijk was ook, dat naast fabrieks sluitingen en personeels reducties er een nieuwe arbeidsovereenkomst werd gesloten met de vakbonden, met aangepaste lagere voorwaarden zodat men weer beter concurrerend kon fabriceren.



Fiat dat uiteindelijk beter complementair aan Chrysler was dan Daimler , betaalde de Amerikaanse overheid voor een groot gedeelte middels een Technology Transfer waarbij zij zou investeren in kleinere en zuinigere modellen voor Chrysler. De cash die Fiat moest af betalen aan de overheid, werd gefinancierd middels een consortium van banken. Omdat de nieuwe slanke Chrysler organisatie al na 2 jaar weer winst kon maken kreeg Fiat de gelegenheid de oorspronkelijke lening om te zetten in betere voorwaarden en middels een extra betaling van 1.3 billion dollars ook al een meerderheids positie op te bouwen.

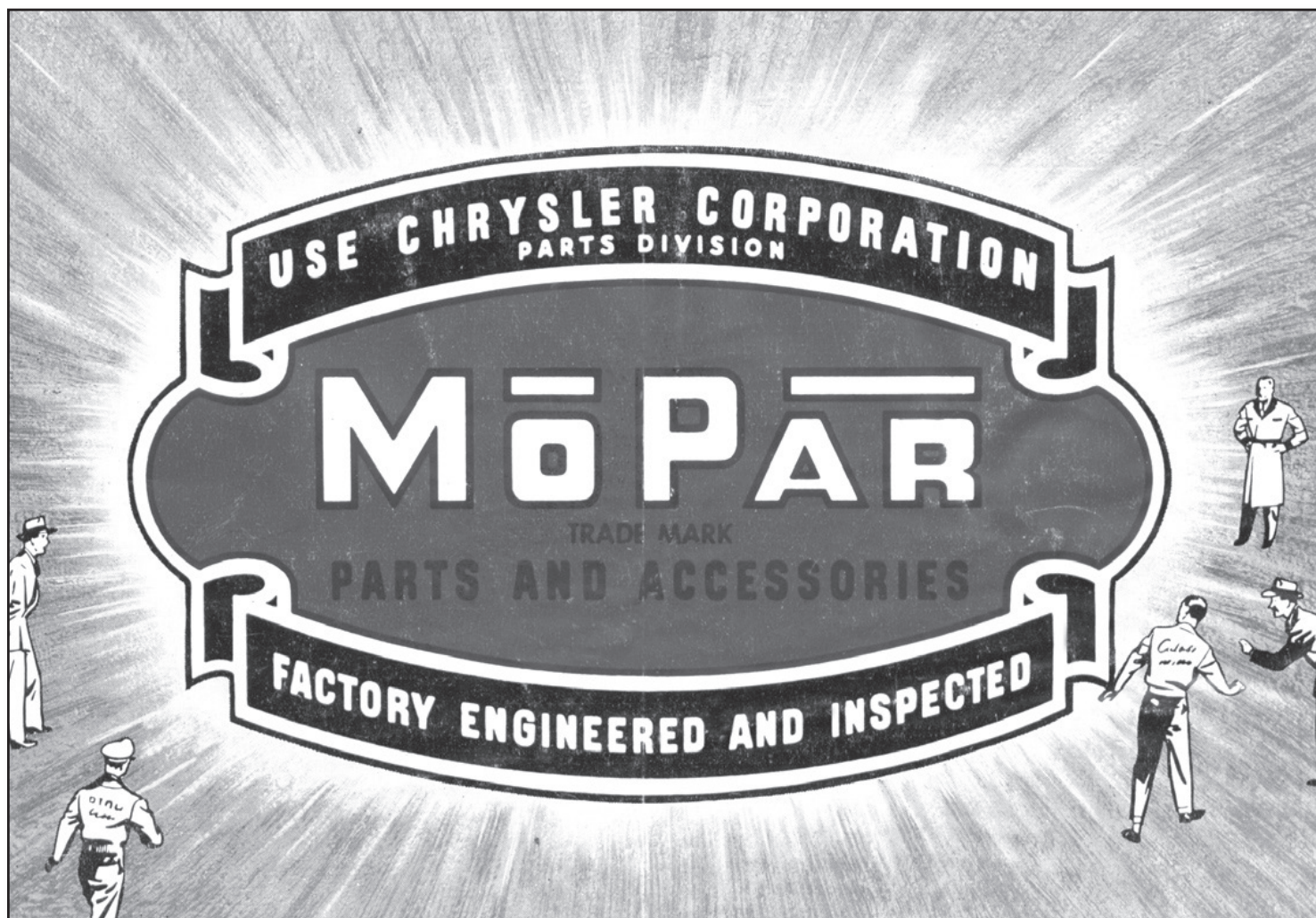
Fiat ging uit van een ambitieus business plan richting 2015, uitgaande van de bestaande Amerikaanse producten met een verhoogde focus op Jeep en de toevoeging van nieuwe compact cars in NoordAmerika op basis van Fiat Groep platforms. Belangrijk was, dat door de beschikbaarheid van het Fiat dealer netwerk buiten de US er een veel groter export potentieel ontstond, waardoor het productie volume in NoordAmerika en het financieel resultaat van Chrysler nog belangrijk kan stijgen. In dit plan wordt Jeep het speerpunt met een verdubbeling van het volume in de toekomst en daarnaast het "merk" Chrysler Lancia waarbij een van de twee namen gebruikt wordt afhankelijk van de markt. Dodge blijft nu in principe voorbehouden aan de NoordAmerikaanse markt, maar kan geschikte modellen wel onder Fiat merknamen exporteren zoals al met de succesvolle Dodge Journey/Fiat Freemont gebeurt.

Voor de WestEuropese markt (behalve het UK) betekent een en ander, dat de Fiat organisatie de nog van Daimler en Cerberus daterende organisatie overneemt en de Chrysler's verkoopt onder de naam Lancia en daarnaast vooral Jeep, middels een groter aantal dealers dan in het verleden, door samenvoeging – reorganisatie en uitbreiding van beide bestaande merk organisaties.

De ambities zijn hoog, het resultaat zullen we eind 2015 weten. De markt beslist zoals altijd.

JEEP WORDT STEEDS BELANGRIJKER

(zie ook speciale JEEP geschiedenis bulletin)



Voor meer informatie zie ook:

De nederlandse website www.chryslerclassiccars.nl

De Amerikaanse website www.allpar.com, gespecialiseerd in Chrysler Nieuws

Samenstelling en Reproductie:

ENMARCO - Hans Ensing

E-mail: enmarco@hetnet.nl

Tel: 0165 - 302312

Uitgebreide informatie over de fabriek in Rotterdam in het Enmarco boek De Nekaf-Chrysler Story.