



## Victor Muller over GM, 'Lofalk was het

Het is volgens Victor Muller een duvels gecompliceerde zaak en dat begint al met de "magistrale spraakverwarring" over het begrip curator. Dat was Guy Lofalk dus niet. Maar hij voltrok wel het vonnis over het roemruchte Saab van Victor Muller. Saab en Swan, het beursgenoteerde moederbedrijf van Saab en Spyker dat voluit Swedish Automobile heette, gaan Lofalk echter wel vervolgen. Muller: "Tot aan het einde der dagen."

John Mulder

In september 2011 was er een overname deal ter waarde van 245 miljoen euro met de Chinese autofabrikant Youngman en de Chinese superdealer Pang Da. In afwachting van de toestemming van de Chinese autoriteiten, moest Saab zich ondertussen wel beschermen tegen de crediteuren. Muller: "De rechtbank in Vänersborg, zeg maar het Appelscha van Zweden, wees deze 'reconstruction' af. Een hoger beroep in Göteborg wees het uiteindelijk toe. Een 'reconstruction' is geen faillissement of surseance. De rechter wijst in een dergelijke constructie een 'administrator' aan, die het reilen en zeilen van de onderneming controleert. Wij hebben zelf nota bene meneer Lofalk voorgesteld."

### Het paard van Troje

In 2009 - toen GM nog eigenaar van Saab was - werd een 'reconstruction' uitgevoerd met betrekking tot een schuld van 1,3 miljard, die Saab vooral aan GM had. Lofalk klaarde die klus. Muller: "Er waren wel kritische geluiden van het vorige management over zijn prestaties, maar wij hadden haast en dachten: Lofalk kent Saab en weet hoe het zit. Maar Lofalk was het Paard van Troje. Boze tongen beweren - maar dat kunnen we nooit bewijzen - dat hij werkte voor z'n buurman:

## Lofalk en de val van Saab Paard van Troje'

de staatssecretaris van Financiën." Volgens Muller is er een magistrale spraakverwarring over het begrip curator. "Lofalk was geen curator of bewindvoerder, maar een 'administrator'. Zijn taak is toezicht houden: het management blijft in 'charge'. Maar Lofalk voer een eigen koers. Hij ging in China met Youngman en Pang Da praten wanneer die 245 miljoen euro zouden vrijkomen. Maar daar reed hij een scheve schaats door ook met Geely te praten.

Er ontstond een enorm schandaal, toen Geely ook naar Stockholm kwam om met het Ministerie van Financiën te praten. Dat lekte uit, zoals in Zweden alles uitlekt, want Geely valt als Volvo-eigenaar nogal op." In China hoorde ook de NDRC (National Development & Reform Committee) ervan, een Chinees overheidsorgaan dat alle buitenlandse investeringen keurt. Muller: "Binnen 24 uur kwam er een telefoontje uit China of Geely helemaal gek worden was om te interveniëren in een proces van Youngman en Pang Da. Geely verdween met de staart tussen de benen, maar de schade was al aangericht."

### "Geen land mee te bezeilen"

Volgens Muller speculeerde Lofalk erop dat hij steun zou krijgen van de Zweedse regering om de lening van de Europese Investeringsbank (EIB) op te zeggen. Muller: "Die lening was gedekt met een garantie van de Zweedse staat en Lofalk wilde met druk van het Ministerie van Financiën de situatie zo manipuleren, dat de lening zou worden

geannuleerd. Swan zou dan het faillissement moeten aanvragen, zodat Lofalk ons kon dwingen Saab af te staan voor een piek. Lofalk rekende echter buiten Riksgälden, het Swedish National Debt Office, dat de EIB-garantie regelde. Die jongens waren werkelijk fenomenaal." Ondertussen hield Lofalk Youngman en Pang Da voor dat ze geen deal moesten maken met Swan, maar direct honderd procent van de aandelen Saab moesten kopen.

Muller: "Opmerkelijk, want de enige aandeelhouder was Swan. De Chinezen lieten zich echter door Lofalk leiden en deden een bod van dertig miljoen euro. Daarvan zeiden wij: 'no way'. Er viel echter geen land meer met ze te bezeilen, dus ik ben dat uit gaan onderhandelen tot honderd miljoen euro. Het zou veel slimmer van hen zijn geweest als ze dat geld niet in Swan, maar in Saab zouden steken, want daarmee zou ook het belang van Swan verwateren. Hoe dan ook, de deal was een doodgeboren kindje en ik heb ze gewaarschuwd dat het tot de grootste mogelijke problemen met GM zou leiden." GM kende in haar contract met Saab diverse 'change of control'-clausules. Als een partij 50,1 procent of meer van de Saab-aandelen koopt, heeft GM het recht om de technologie-licenties van de 9-5 te annuleren. Als die koper een autofabrikant is, geldt een aanvullende drempelclausule van twintig procent of meer, waarbij GM het recht heeft om het contract voor de 9-4X (die GM in Mexico maakt) te

annuleren. Dan zijn er nog een paar juridische complicaties ten aanzien van de 9-3. Muller: "Ik heb Lofalk en de Chinezen bezworen eerst de transactie te doen, waarvan GM al had gezegd dat het prima was: namelijk Youngman 29,9 procent, Pang Da 24 procent en ik 27 procent van de aandelen. Ik had GM met succes ervan weten te overtuigen dat de deal feitelijk geen 'change of control' opleverde. Er zouden drie minderheidsaandeelhouders met een flink belang komen, maar individueel had geen enkele partij de controle. De onderneming zou bovendien beursgenoteerd blijven, zodat GM via de Autoriteit Financiële Markten controle kon houden op de aandeelposities."

De relatie met GM was uitstekend, maar dat veranderde snel. Muller: "Toen Lofalk op eigen houtje Swan probeerde buiten te sluiten en ons met een kluitje in het riet wilde sturen, kwam de zaak anders te liggen. Ik heb toen gezegd: dit wordt een ramp, want GM zal nooit toestaan dat de eigen 9-5 en 9-4X technologie in China concurreert met die van GM's partner Sjanghai Auto. Vergeet niet dat GM de grootste winst en omzet in China maakt. Vanaf dat moment zijn we door de onbegrijpelijke stompingheid van die eigengereide Lofalk in een soort duikvlucht terechtgekomen."

### 'Kiss of death'

Lofalk was volgens Muller niet te stoppen. "Lofalk ging naar Detroit om daar als een schooljongentje in de gang gezet te worden. Het is bijna niet te geloven, maar Lofalk

zei tegen de Chief Legal Council van GM dat GM die deal gewoon moest toestaan, want als GM dat niet deed zou de technologie toch wel bij de Chinezen terecht komen. De Amerikanen zeiden 'Hoezo? Er zijn toch contracten?' 'Luister', zei Lofalk, 'als dit niet lukt, gaat Saab failliet en dan komt de curator, die alle computers verkoopt waar jullie technologie op staat. De Chinezen krijgen het dus toch wel.' GM heeft Lofalk toen met kop en staart uit het gebouw geflikerd. Dat was het niveau waar ik mee te maken had. Wij hebben Lofalk er ook uitgegooid. Ik heb nog een laatste poging ondernomen om met GM tot een transactie te komen.

De oorspronkelijke deal met Youngman en Pang Da was kansloos, dus ik moest in bloedtempo een andere transactie in elkaar zetten. In de nieuwe deal kreeg Bank of China dertig procent en Youngman 19,9 procent, maar ook daar ging GM niet mee akkoord. Na eindeloze onderhandelingen en nachten niet slapen hebben we nog een joint-venture voorgesteld. Youngman is vooral geïnteresseerd in het schaalbare Phoenix-platform, waarop meerdere modellen zijn te bouwen. In de joint-venture zou Youngman geen aandelen in Saab krijgen, maar Saab wel geld lenen. Op 17 december 2011 zei GM dat ze helemaal nergens meer mee akkoord gingen. Dat was de 'kiss of death'."

### Wat gaat er nu gebeuren?

Volgens Muller is de relatie met GM zo verschoerd en verpest dat GM geen interesse meer heeft om nog iets met Saab te doen. Muller: "Brightwell Holdings, een Turkse investeringmaatschappij, heeft een hele goede relatie met GM en kon



Guy Lofalk

Saab makkelijk overnemen, maar GM wilde niet. Brightwell heeft geen bod gedaan, omdat ze als private equityfonds niet zien hoe ze Saab moeten overnemen zonder de licenties van de 9-4X en 9-5. Ik ben dat met ze eens. Mahindra, op dit moment de beste mogelijkheid, zou wel zonder die modellen kunnen. Dan maken ze de eerste twee jaar weinig auto's, maar dan hebben ze wel de intellectuele eigendomsrechten van de 9-3 en het Phoenix-platform." Er zijn inmiddels twee curatoren, die een lijst van alle schulden en bezittingen hebben gemaakt en bij de rechtbank hebben ingediend. Aan die lijst heeft Muller een vordering laten toevoegen voor een claim van zowel Saab als Swan op Lofalk betreffende wanprestaties. Als die claim geld oplevert gaat dat respectievelijk naar de crediteuren van Saab en de aandeelhouders van Spyker.

Muller: "Ik hoop dat Lofalk een goede verzekering heeft - advocaten zijn verplicht zich hiervoor te verzekeren - want ze zullen sidderen. We gaan hem achtervolgen tot aan het einde der dagen. Dat is geen rancune. Lofalk heeft de onderneming veel schade toegebracht en de aandeelhouders zouden teleurgesteld zijn, als ik zou zeggen 'ach, laat maar'."

### Geen boek

Victor Muller is door diverse Zweedse uitgeverij gevraagd een boek te schrijven. Hij gaat dat niet doen. "De laatste twee jaar zijn voor het management en de commissarissen een hel geweest. Ik heb er weinig behoefte aan dat nog eens te beleven tijdens het schrijven van een boek." Begin januari stapten alle commissarissen op. Zij zagen een voortzetting van Spyker zonder Saab met al die schulden niet zitten. Muller: "Dat kan ik ze niet kwalijk nemen. Er is sprake van 'battle-fatigue', moe van elke dag oorlog; twintig uur werken per dag zonder resultaat. We kunnen heel lang over Saab treuren, maar we moeten verder en ik heb nog wel de energie om met Spyker verder te gaan."

