

dustrie automobile ne dépendrait pas d'une machine dispendieuse que peu de personnes pourraient se permettre mais serait plutôt assuré par une machine à prix modique qui saurait satisfaire à sa norme "d'une seule qualité, la meilleure". La *McLaughlin Motor Car Company*, dont R.S. McLaughlin était le président, fut formée deux ans plus tard.

Le 3 octobre 1907, Durant et McLaughlin signaient un contrat de 15 ans en vertu duquel Durant devait fournir les moteurs Buick pour les voitures que l'entreprise de McLaughlin s'engageait à concevoir et à fabriquer. Cent quatre-vingt-treize unités furent produites la première année.

Comme au temps de la fabrication des carrosses, M. McLaughlin dessinait lui-même le modèle des nouveaux véhicules automobiles, ce qu'il a continué de faire jusqu'à ce que les carrosseries métalliques fussent introduites, beaucoup plus tard.

Ses collègues américains ne tardèrent pas à reconnaître son génie des affaires et on lui demanda, en 1910, de devenir directeur de la *General Motors Corporation*.

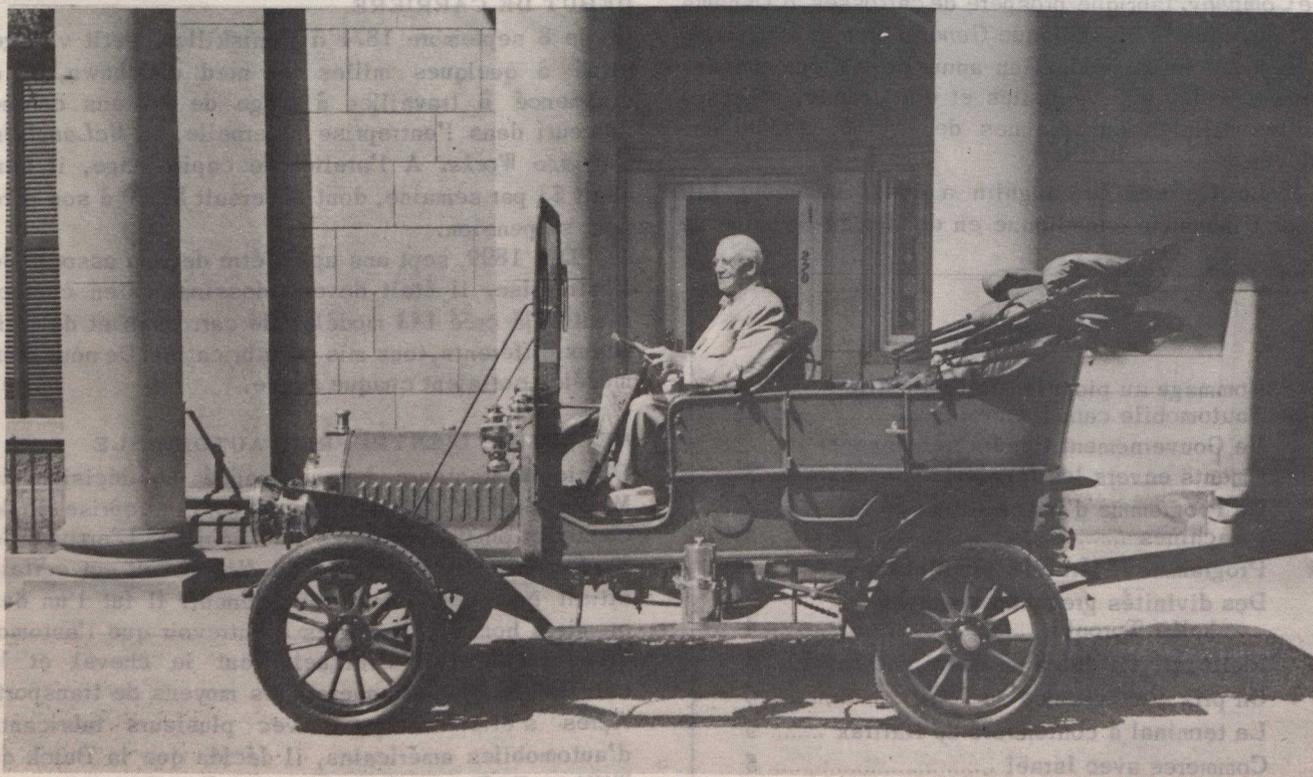
Pendant ce temps, la *Chevrolet* de Durant, nommée en l'honneur du conducteur de voitures de courses, Louis Chevrolet, qui devint un ami intime de M. McLaughlin, se vendait bien aux États-Unis. M. McLaughlin avait entrevu les possibilités qu'offraient ces véhicules plus légers et moins dispendieux; Durant lui proposa d'en entreprendre la production comme deuxième série de voitures.

La Chevrolet se vendit aussi bien que la *McLaughlin-Buick* et la petite entreprise était prospère. Toutefois, le contrat pour les moteurs Buick devait expirer en 1918 et la société Chevrolet de Durant avait été intégrée à la *General Motors* en 1908. En 1918, M. McLaughlin est donc parti pour New York et la *McLaughlin Motor Car Company* fut fusionnée à la *General Motors*.

#### SON PREMIER AMOUR: OSHAWA

"Plusieurs raisons m'ont incité à vendre, des raisons personnelles, économiques et sociales," a-t-il écrit par la suite. Une de ces raisons était que l'entreprise de M. McLaughlin était de loin le plus important employeur d'Oshawa et que la famille McLaughlin considérait que l'entreprise appartenait autant à la population d'Oshawa qu'à elle-même. "En faisant de l'industrie automobile d'Oshawa une filiale de la *General Motors*, nous en assurions l'expansion tout en garantissant les possibilités d'emploi. Par contre, s'il fallait s'aventurer à fabriquer notre propre marque de voitures au Canada, nous risquions fort de subir un échec et de créer du chômage," a-t-il ajouté.

Les directeurs de la GM posaient une condition, c'est que M. McLaughlin et son frère George continuent de diriger l'entreprise. M. McLaughlin devint président de la *General Motors of Canada* et son frère, vice-président, poste qu'il a conservé jusqu'à sa retraite en 1924. La même année, M. McLaughlin, alors âgé de 53 ans, décida lui-même de "ralentir



Le Colonel R.S. McLaughlin au volant d'une *McLaughlin 1908*, modèle F, une des premières automobiles fabriquée au Canada.