

Een idee dat Diess nog niet heeft besproken met de buitenwereld werd bij het bezoek aan Porsche onverwacht gelanceerd door Meschke. Terwijl de financiële topman werd geacht het nieuwe digitale tijdperk en de nieuwe volledig elektronische Porsche Taycan toe te lichten, zei hij open te staan voor een aparte beursnotering. “Elk bedrijf moet erover nadenken of het zinvol is om zichzelf op te delen in slagkrachtiger onderdelen.”

Concurrent Daimler bestudeert een nieuwe structuur en de beursgang een paar jaar geleden van de sportwagenfabrikant Ferrari was succesvol met een verbubbeling van de beurskoers. Meschke voegde fijntjes toe dat niet alleen Ferrari, maar vooral ook het moederbedrijf Fiat Chrysler heeft geprofiteerd. Meschke zei netjes dat het aan bestuurders van Volkswagen en uiteraard de aandeelhouders is om hierover te debatteren en werd

## VOLKSWAGEN GAAT TIENTALLEN MILJARDEN EURO'S UITGE- VEN OM DE DOMINANTE SPELER TE WOR- DEN IN ELEKTRI- SCHE AUTO'S

twee dagen later teruggefloten via een persbericht van de PR-afdeling.

De eigenaarsfamilies Porsche en Piëch hebben uiteindelijk de touwtjes in handen en niet hij. Porsche SE is de beursgenoteerde holding waarin de belangen van de schatrijke families in Volkswagen zijn ondergebracht. De families bezitten via deze vennootschap 30 procent van de aandelen en 52 procent van de stemrechten van de autofabrikant uit Wolfsburg. Een afsplitsing van Porsche is een leuk idee om mee te stoeien, maar best complex voor de eigendomsstructuur, zegt Stefan Bratzel. “Ook deelstaat Nedersaksen, dat grootaandeelhouder is van VW, zou er niet blij mee zijn. Porsche is een cashcow voor Volkswagen. Dat willen ze graag zo houden.”

De beurskoers van VW steeg wel met een paar procent door de speculatie over een zelfstandige toekomst van Porsche, ook al werd de kwestie door VW en Porsche weggezet als non-nieuws. De goegemeente van analisten reageerde enthousiast op het idee om Porsche apart naar de beurs te brengen. “Samen met de aparte beursgang van het onderdeel trucks, is afsplitsing de beste manier en meest logische manier voor de VW Groep om waarde te creëren”, stelt Ellinghorst. Het idee om VW op te splitsen, leeft bij beleggers en analisten sinds de IPO van Ferrari in 2015. De recente beursgang van Aston Martin maakt het idee extra actueel.

### BEURSGANG PORSCHE

Dat de een na hoogste bestuurder van Porsche zo openlijk spreekt over de mogelijkheid is veelzeggend. Hij liet zelfs vallen dat een waardering van 60 tot 70 miljard euro mogelijk zou moeten zijn. Dat is bijna even veel als het moederbedrijf Volkswagen nu waard is. Ellinghorst gaat daarin mee en noemt het bemoedigend dat Meschke gelooft dat een beursgang in de smaak zal vallen bij beleggers. Maar wil de onderneming uit Wolfsburg het tafelzilver wel verkopen? Mis-

schien wel, stelt Ellinghorst, die een herstructurering hoognodig noemt. “Net als bij General Motors is het managementteam zich ervan bewust dat acties nodig zijn op korte termijn om de positionering van het bedrijf op de langere termijn te optimaliseren. Het mogelijk maken van aandelenuitgiftes door dochterondernemingen is een voor de hand liggende manier.”

Ellinghorst meent dat de waarde van Porsche naar beneden wordt getrokken door moederbedrijf Volkswagen. “Dit is een echt drama voor alle aandeelhouders.” De analist noemde de uitspraken van Meschke “logisch”. Hij gaat ervan uit dat hij ze niet heeft gedaan zonder ruggespraak met het management en de eigenaarsfamilies.

Dudenhöffer heeft daar twijfels bij. “Het heeft veel weg van een faux-pas op een onbewaakt moment. Ik denk dat hij onvoorzichtig is geweest. Met zulke uitspraken zet je de top van VW en de raad van commissarissen onder druk. Een andere verklaring is dat het inderdaad wél bewust is gezegd om Volkswagen onder druk te zetten. Mogelijk is een interne stammenstrijd gaande over de koers van de onderneming.”

Volkswagen heeft aangekondigd tientallen miljarden euro's uit te geven om de dominante speler te worden in elektrische auto's. De komende vier jaar investeert het concern meer dan 34 miljard euro in de ontwikkeling van e-auto's, autonoom rijden, mobiliteitsdiensten en digitalisering. Dat is een plan dat de marges komende jaren zal drukken. Porsche zet ook vol in op elektrisch rijden. De onderneming investeert zes miljard euro en bouwt speciaal een nieuwe fabriek voor de massaproductie van de volledig elektrische Porsche Taycan die eind 2019 uitkomt.

De productie van elektrische auto's moet een bepaalde schaal bereiken om te gaan renderen. Porsche rekt erop dat het de vette marges kan behouden. De kosten van batterijen zullen wel

