

spaarplannen. Maar beleggers die bij Daimler aan boord zijn gebleven of zijn ingestapt in maart vorig jaar kunnen niet ontevreden zijn.

Het bedrijf, dat ook Shell-topman Ben van Beurden hoopt binnen te halen naar de Aufsichtsrat, heeft voor de heroriëntatie richting meer luxe gekeken naar het succes van luxebedrijven als LVMH. Het waarmaken van de merkeloofte is crux, zei Källenius hierover in *Handelsblatt*. Daimler concentreert zich op zijn sterke punten omdat het daar een concurrentievoordeel heeft en meer winst kan boeken per voertuig.

Marge staat boven massa. Winstgevendheid is belangrijker dan verkoopaantallen. Neem de S-Klasse, sinds 1972 het paradepaardje van Daimler. De luxe limousine moet een gekrompen Daimler helpen aan betere marges.

De hogere prijssegmenten zijn minder getroffen in de heftige disruptie van de automobiellindustrie. De golf die de sector nu overspoelt, gaat over de aandrijving van de auto. De wens om luchtverontreiniging drastisch terug te dringen, met de stok van strenge milieuwetgeving enerzijds en de wortel van royale subsidies anderzijds, leidt tot de elektrificatie.

De pandemie versnelt de transformatie in de autowereld, menen analisten. Källenius vindt dat ook: "De auto wordt al opnieuw uitgevonden, covid-19 heeft dit zeker niet vertraagd, maar juist versneld."

#### GEELY

Interessant aan Daimler is dat het nauw samenwerkt met zijn grootste aandeelhouder Geely, de Chinese autofabrikant die ook het Zweedse Volvo bezit. Aanvankelijk werd het bedrijf van de multimiljonair Li Shufu gewantrouwd. Niet in de laatste plaats omdat hij zijn belang van 10 procent twee jaar geleden stiekem had opgebouwd met financiële constructies. Daimler heeft zelfs twee grote Chinese aandeelhouders. BAIC is de andere.

Inmiddels werken Geely en Daimler samen voor de ontwikkeling van motoren, moderne benzinemotoren maar ook motoren



op synthetische brandstoffen en groene waterstof. De in het najaar aangekondigde samenwerking is een primeur. Niet eerder bundelden een Europees en een Chinees bedrijf de krachten om de aandrijving voor belangrijke modellen te ontwikkelen en te bouwen. Daimler zal de motoren vanaf 2024 op grote schaal in het Verre Oosten bouwen in plaats van in Europa.

Je zou het naast de elektrificatie en digitalisering een derde golf kunnen noemen in de autowereld: de toenemende aanwezigheid en macht van Chinese autofabrikanten. China is bescheiden begonnen met modellen die weinig indruk maakten. Maar inmiddels snoepen de nieuwkomers wel marktaandeel af van de gevestigde spelers. Met het nemen van aandelenbelangen weten Chinese bedrijven hun invloed uit te breiden. Bestaande spelers namen de Chinezen eerst niet zo serieus, maar de Duitse autoreuzen weten in coronatijd hoezeer China domineert.

China is inmiddels wereldwijd de belangrijkste automarkt en heeft volgens de Duitse autofabrikanten

ten het grootste groeipotentieel. Rijke Chinezen vallen als een blok voor de luxewagens van Daimler. Chinese autokopers die toch niet op vakantie konden hebben het rampjaar gered. "Het is bijna te mooi om waar te zijn", zei Källenius hierover.

#### TRANSFORMATIEFONDS

In de tussentijd staat voor Europa veel op het spel in de lokale fabrieken. Het is een van de redenen dat de ondernemingsraad van Daimler en de vakbonden zich mobiliseren tegen de bezuinigingen en de plannen om de motorenproductie naar China te verhuizen. Directie en de centrale ondernemingsraad zijn overeengekomen om een transformatiefonds op te richten met een omvang van 1 miljard euro en een looptijd van vijf jaar om de werkgelegenheid tijdens de transformatie op de Duitse locaties veilig te stellen met de ontwikkeling van nieuwe technologieën.

Beleggers hebben minder oog voor deze sociaaleconomische kwesties. De winstgevendheid en de toekomstmuziek maken beleggers aan het dansen. De beurskoers

'DE AUTO  
WORDT  
OPNIEUW  
UITGEVONDEN,  
COVID-19 HEEFT  
DIT VERSNELD'

DAIMLER-TOPMAN  
OLA KÄLLENIOUS