

gratis emissierechten die het kan verkopen aan fabrikanten die (nog) wel auto's maken die op fossiele brandstoffen rijden. Dit leverde Tesla in het derde kwartaal 279 miljoen dollar op.

### EEN NIEUWE APPLE?

Optimisten (sommigen zeggen: fans) geloven dat Tesla in de autosector de rol kan spelen die Apple voor consumentenelektronica gespeeld heeft. Het is een sterk merk waarmee het de komende jaren vrijwel zeker marktaandeel zal winnen op de traditionele autofabrikanten. In veel landen zullen auto's op fossiele brandstoffen na 2030 of 2035 verboden worden, en dat speelt Tesla in de kaart.

De concurrentie zit echter niet stil. Behalve Ford en GM zetten ook de andere grote automakers nu vol in op hun elektrische modellen. Volkswagen zag de aantallen verkochte batterij-auto's in het derde kwartaal verdubbelen, waarbij het vooral in China goede zaken deed. Toyota gaat tot 2030 meer dan 3 miljard dollar investeren in de VS in de productie van batterijen

voor elektrische en hybride auto's. In 2025 moet de Amerikaanse fabriek openen waar dat gaat gebeuren. Wereldwijd investeert Toyota omgerekend de komende jaren 12 miljard dollar in de accuproductie.

Maar het grootste gevaar voor Tesla komt misschien wel van Apple zelf en van de bedrijven die met Apple samenwerken. In oktober presenteerde het Taiwanese Foxconn Technology, dat voor Apple iPhones in elkaar zet, maar liefst drie eigen prototypes voor elektrische auto's. Het Taiwanese Yulon werd al genoemd als eerste afnemer, het model dat Foxconn voor Yulon gaat bouwen, gaat omgerekend zo'n 41.650 euro kosten, ruim onder de prijs van de goedkoopste Tesla.

Foxconn lijkt nadrukkelijk van plan ook de Amerikaanse markt te betreden, in september kochten de Taiwanese voor 280 miljoen dollar een autofabriek in Ohio. Naar verluidt zou Foxconn ook plannen hebben voor een autofabriek in Europa. Beleggers en auto-analisten speculeren al jaren over de komst van een Apple-auto. Foxconn lijkt zich

EEN AUTO  
GAAT IN VEEL  
OPZICHTEN  
STEEDS MEER  
OP EEN  
MOBIELE  
TELEFOON  
LIJKEN

erop voor te bereiden deze (in licentie) te kunnen gaan produceren, maar heeft met de eigen prototypes nu ook andere mogelijkheden.

### GEVOELIGHEID

Volop groeikansen dus, maar de auto-industrie is wel een sector die beleggers in het verleden de nodige ellende heeft gebracht. Hoge investeringen, scherpe concurrentie en een grote gevoeligheid voor de economische cyclus en schommelingen in (bijvoorbeeld) de staalprijzen maakten dat de rendementen op het geïnvesteerde kapitaal gemiddeld vaak laag bleven. Hoge schuld niveaus zorgden bovendien voor een altijd op de loer liggend risico op faillissement, wat General Motors in 2009 nog overkwam. Het is niet uit te sluiten dat die kenmerken de komende jaren in deze sector weer meer naar voren komen.

De grote chiptekorten die vrijwel elke fabrikant momenteel parten spelen, zorgden er bijvoorbeeld voor dat het aantal nieuw verkochte auto's in de Europese Unie in september met ruim 23 procent daalde ten opzichte van dezelfde maand in 2020. Die ellende is nog niet voorbij. Toyota, dat lange tijd de dans ontsprong doordat het grote voorraden chips en andere onderdelen had aangelegd, maakte in oktober bekend dat het in november de productie met 15 procent gaat verlagen vanwege de nijpende tekorten.

Anno 2021 staat de autosector er relatief goed voor, en dat heeft ook te maken met het feit dat een auto in veel opzichten steeds meer op een mobiele telefoon gaat lijken. Tesla is een geweldig merk en heeft als pionier veel voor de sector betekend, maar voelt wel steeds meer de hete adem van de concurrentie in zijn nek. Het verschil in waardering tussen Tesla enerzijds en Ford en General Motors anderzijds lijkt daarom (veel) te groot.

### AMERIKAANSE AUTOMAKERS PRESTEERDEN GOED IN HET AFGELOPEN JAAR

