

teitsbedrijf bracht hij weer leven in het aandeel. Maar deze herfst was veel van de fantasie op de beurs weer verdwenen.

CHIPTEKORTEN

De Volkswagen-merken hebben veel meer last van de tekorten aan chips dan concurrenten als Tesla. VW moest de fabriek in Zwickau voor e-auto's al een paar keer langer stilleggen. In Europa is VW marktleider met zijn elektrische vloot, maar Tesla zou die positie weleens snel kunnen oververren. "Ik denk dat Tesla in West-Europa het VW-concern aan het einde van het jaar is voorbijgestreefd in volumes", zegt autoanalist Matthias Schmidt. "Ik verwacht in december een grote impuls."

VW heeft ook productieproblemen in China, de belangrijkste afzetmarkt met 40 procent van de totale omzet. Frank Schwope, analist bij het Duitse Nord LB, noemt de orderdaling door de chiptekorten alarme-rend. Hij verwacht pas in 2023 weer verkoopvolumes op het niveau van voor de crisis.

In Europa is een op tien nieuwe auto's die nu worden verkocht puur elektrisch. Na een aarzelen-de ontvangst is Duitsland (en niet langer Nederland) inmiddels de grootste Europese afzetmarkt van Tesla, aldus Schmidt in zijn *European Electric Car Report*. Tesla wordt volgens hem nóg concurrer-ender in Europa omdat de auto's uit de nieuwe Duitse fabriek straks niet worden belast met 10 procent importbelasting.

VW-baas Diess heeft gezegd dat Tesla nieuwe normen zet, niet alleen op de beurs met zijn verbluffende waardering en financiële armslag, maar ook in de autoproduktie. Terwijl VW dertig uur nodig heeft om een e-auto te produceren, heeft Tesla slechts tien uur nodig voor een Model 3.

Tesla kan de nieuwe fabrieken compleet nieuw vormgeven. "Tesla bouwt de autofabriek van de toekomst", schreef autoanalist en



Tesla-fan Adam Jonas van Morgan Stanley vorige maand lyrisch in een rapport. Tesla kan ook de wagens, software en hun aandrijving van de grond af opbouwen.

DENKFOUT

Tesla-fans noemen het een denkfout om Tesla als autofabri-kant te beschouwen en te vergelijken met traditionele spelers. De Duitse automakers, dat zijn automakers. Tesla is een techbe-drijf. Waar het spel om draait, zeggen ze, is de technologie, data en de kunstmatige intelligentie. De voorsprong van Tesla is volgens de fans van blijvende aard.

Betekent dit dat de gevestigde spelers van de kaart worden geveegd? Hoogleraar John Paul Macduffie gelooft dat niet. Het verhaal over het verdwijnen van gevestigde spelers, dat past bij digitale transformaties uit het verleden, is in de autowereld niet realistisch, zegt hij. Traditionele spelers zijn veel beter in staat om kapitaal, technische expertise en bestuurlijke aandacht te ver-schuiven dan veel beleggers nu aannemen.

DAIMLER EN BMW OMZEILEN MET DE VERKOOP VAN PLUG-IN HYBRIDES DE UITSTOOT-REGELS

Zeker niet alle traditionele fabrikanten slagen in het nieuwe tijdperk. Maar na een periode van "gisting" zal een nieuwe groep dominante bedrijven ontstaan. Dat wordt volgens hem een mix van nieuw en oud.

Hoewel steeds meer e-auto's op de Europese wegen rijden, zal de penetratie van puur elektrische voertuigen de komende jaren niet extreem snel toenemen, zegt Schmidt. Dat komt omdat de gemiddelde CO₂-doelstellingen voor de nieuwe vloot wagens tot 2025 niet worden aangescherpt, maar constant blijven. Dat biedt de Duitsers een kans om flink wat SUV's met verbrandingsmotoren te verkopen. Wellicht ten koste van een stukje geloofwaardigheid van de groene boodschap, maar goed voor onderaan de streep. Diess zinspeelde daar zelf op eerder dit jaar.

AFSPLITSEN

Analist Nicholas Colas van Datatrek Research meent dat de grote auto-ondernemingen het beste hun activiteiten op het gebied van elektrische voertui-