

TESLA:

van luis in pels tot levensgevaarlijk voor Duitse reuzen

Autofabrikanten gaan door uitdagende tijden met de chipcrisis, de dichtgeslibde toevoerketens en de concurrentieslag om de kopers van gesubsidieerde elektrische wagens. **De Duitsers moeten aan de bak.**

Valt er voor beleggers nog lol te beleven aan Duitse autofabrikanten?

Daimler, BMW en Volkswagen hebben een grandioze geschiedenis, maar dat biedt – zeker in deze tijden – geen garantie voor de toekomst. De bedrijven hebben elk hun eigen sterke en zwakke punten, maar de manier waarop ze worden uitgedaagd is formidabel. Vijf letters: T.E.S.L.A.

Het bedrijf van Elon Musk schudde de Duitsers wakker. De wake-upcall dreigt een nachtmerrie te worden als de inhaal-slag niet meer vaart krijgt.

Nu komen daar start-ups zoals Rivian, Lucid en Sono Motors bij, die niet of nauwelijks een voertuig uit een fabriek lieten rollen, maar op de beurs meer waard zijn dan een traditionele automaker als Ford. De automaker uit Detroit staat notabene op het hoogste punt in twintig jaar, aangewakkerd door de introductie van een pick-up-truck op stroom.

De autoreus uit Wolfsburg met gloriemerken als Volkswagen, Audi, Porsche, Seat, Skoda, Bentley en Lamborghini maakt jaarlijks 9,3

miljoen auto's mét een nettowinst vorig jaar van bijna 10 miljard euro. Veel aandacht gaat uit naar de nieuwe elektrische vloot. Maar de beurskoers vlamt niet.

Gevestigde spelers uit de autowereld zitten zeker niet stil. Verre van. Om het politieke doel van “schoon verkeer” te verwezenlijken zijn deze spelers ook hard nodig, schrijft hoogleraar John Paul Macduffie van de Amerikaanse universiteit Wharton in een lezenswaardige studie. Tesla en de nieuwkomers kunnen deze ambitieuze ombouw nooit alleen dragen.

GOUDKOORTS

Bestudeer de droge cijfers van de grootmachten en dan lijkt het er goed uit te zien. Winsten, marges en kasstromen op recordniveau. Maar de goudkoorts op de beurs is vooral zichtbaar bij de nieuwe spelers met hun stekkerauto's die ze zeggen uit te rusten met de nieuwste technologie.

De Duitse fabrikanten hebben met hun neiging naar zelfvoldaanheid en de beschamende dieselfraude hun reputatie niet bij iedereen mee. Nog altijd hebben ze de schijn tegen als ze

spreken over hun goede bedoelingen met elektrische mobiliteit en een schone planeet. Het zijn de Tesla-beleggers die telkens worden beloofd voor de toekomstbeloftes van het bedrijf, deels ook voor hun groene verhaal. Het geduld van beleggers in gevestigde spelers uit de autowereld wordt telkens op de proef gesteld.

De drie grote Duitse autofabrikanten investeren allemaal tientallen miljarden euro's in de productie van elektrische auto's. Maar volgens sceptische beleggers doen ze niet veel meer dan de fossiele aandrijving aanvullen of vervangen door een batterij en het dashboard door een beeldscherm. Ze pronken met hun ambities in de richting van nul uitstoot van emissies. Maar als puntje bij paaltje komt valt het tegen.

Op de klimaatop in Glasgow tekende alleen Daimler, het moederbedrijf van Mercedes-Benz voor het afscheid van de verbrandingsmotor.

Daimler-beleggers hebben overigens niet heel erg te klagen. De beurskoers is opgekropen richting het hoogste punt in twintig jaar. Het mes gaat in het

RIVIAN, LUCID EN SONO MOTORS MAAKTEN NOG NAUWELIJKS EEN VOERTUIG MAAR ZIJN AL MEER WAARD DAN VOLKSWAGEN