



concern, de productie van auto's en die van vrachtwagens en bussen worden van elkaar gesplitst om de waarde te verhogen.

De pandemie en chipcrisis hebben ook voordelen gebracht. Ze tonen aan dat volumes zeker niet altijd zaligmakend zijn. Daimler en de andere premium autofabrikant BMW hebben de winst kunnen opschroeven door minder maar duurere auto's te verkopen en de kosten te verlagen.

Daimler wil tegen 2030 alleen nog e-auto's maken, maar niet zonder het voorbehoud "voor zover de marktomstandigheden dat toelaten". Audi wil dat elke nieuwe auto die het na 2026 op de markt brengt elektrisch is. BMW drukt het pedaal naar elektromobiliteit minder hard in met als gevolg dat de koers wat achterblijft op concurrenten.

De transformatie van de autowereld staat nog aan het begin. Wereldwijd worden jaarlijks bijna 100 miljoen voertuigen geproduceerd en verkocht. Slechts een paar procent daarvan is nu nog puur elektrisch.

SYNTHETISCHE BRANDSTOF

BMW zei in Glasgow de optie van

HET GEDULD VAN BELEGGERS IN GEVESTIGDE SPELERS UIT DE AUTOWERELD WORDT TELKENS OP DE PROEF GESTELD

synthetische brandstoffen open te willen houden. Het bedrijf denkt dat rond 2030 de helft van de verkochte auto's nog benzine- of dieselmotoren heeft. Volkswagen wil ook na 2035 voertuigen met verbrandingsmotoren blijven maken voor andere markten die minder snel vergroenen, zoals Afrika of Zuid-Amerika.

"Autofabrikanten maken wanhopig reclame voor hun groene geloofsbrieven, maar achter al hun bluf maken ze gebruik van alle mazen in de wet om de overschakeling naar emissievrije auto's te vertragen", zei Alex Keynes van de milieuorganisatie Transport & Environment (T&E).

Onlangs bracht de club een rapport uit waarin de autobedrijven als hypocriet werden neergezet. De EU-regels blijken de verkoop van zware plug-invoertuigen opgedreven te hebben tot een vijfde van de markt. Wanneer deze wagens alleen op de motor rijden, wat in ieder geval in autoland Duitsland doorgaans gebeurt, vervuilen ze door hun gewicht nog meer dan verbrandingsmotoren. Volgens Transport & Environment omzeilen vooral Daimler en

BMW en in mindere mate Ford en Volkswagen met de verkoop van deze "elektrische" plug-in hybrides de uitstootregels.

Het doel van autofabrikanten is niet om de wereld te verbeteren, maar om de beste rendementen voor beleggers te realiseren en om stakeholders tevreden te houden. T&E waarschuwt echter dat Europese autobedrijven die aarzelend toekomstbestendige technologieën omarmen, versneld nog meer marktaandeel verliezen aan Aziatische en Amerikaanse bedrijven.

De geloofwaardigheid is van grote financiële waarde, meent hoogleraar John Paul Macduffie. A zeggen maar B doen met lobbyen PR-activiteiten is een grote fout. "Vertraging, verdoezeling of verhalen die als greenwashing worden beschouwd, wakkeren de latente scepsis bij beleggers en het grote publiek over de gevestigde autofabrikanten aan."

Topman Herbert Diess van het Volkswagen-concern leek afgelopen voorjaar voortgang te boeken. Met zijn fascinatie voor Elon Musk van Tesla en zijn beloftes over Volkswagen als groen en vernieuwend software-gedreven mobili-

