

# IN DE DUITSE AUTOSECTOR MOETEN ALLE BEDRIJVEN FLINK BIJSTUREN

**Europa wil nieuwe auto's met brandstofmotoren goeddeels uitbannen in 2035.** Dat is een onheilspellend vooruitzicht voor de Duitse autofabrikanten, maar ook voor hun toeleveranciers. Kunnen zij overleven in een veranderende markt waar elektromobiliteit oprukt en China een steeds grotere rol speelt?

**H**et aandeel van puur elektrische auto's op Europese wegen is nu nog verwaarloosbaar laag: slechts een paar procent. Maar schijn bedriegt. In de komende jaren krimpt het aandeel auto's met verbrandingsmotoren, ten faveure van een groeiende vloot elektrische wagens.

Duitsland heeft de meeste expertise met de verbrandingsmotor, niet zozeer met elektrisch rijden. Daar kwamen de oosterburen maar langzaam mee op gang. Het is ook duidelijk een ander product. Een verbrandingsmotor bestaat uit veel meer onderdelen dan zijn elektrische tegenhanger. Dat heeft dus gevolgen voor de industrie bij onze oosterburen.

## NIEUWE DYNAMIEK

De omvang van de Duitse toeleveringsindustrie voor de auto-sector is met vele kleine en middelgrote bedrijven plus enkele beursgenoteerde giganten niet te onderschatten. Een slordige 350.000 mensen werken in Duitsland bij deze bedrijven. Verschillende grote toeleveranciers uit het land zijn beursgenoteerd. Denk aan Schaeffler en Continental, maar ook aan Infineon, Hella en Knorr-Bremse.

Het Europese autoland bij uitstek begint de transformatie te voelen. Het zorgt voor nieuwe dynamiek en nieuwe bedrijfskansen, maar leidt ook onvermijdelijk tot reorganisaties bij veel productievestigingen in het land, inclusief de toeleveranciersbedrijven. "De Duitse automobiellindustrie verkeert in zwaar vaarwater",

**ELEKTRISCH  
RIJDEN KAN  
ZORGEN VOOR  
ONTSLAGEN EN  
REORGANISATIES  
BIJ TOE-  
LEVERANCIERS  
VAN DE AUTO-  
FABRIKANTEN**

zegt Jörg Sauer, hoogleraar aan het Karlsruher Institut für Technologie. "Jarenlang zijn de verdergaande ontwikkelingen onderschat. De lobby voor verbrandingsmotoren in Duitsland is ook ijzersterk. Samen met de lobby voor de fossiele brandstoffen proberen ze de veranderingen te vertragen."

De afloop voor de toeleveranciers van de verbrandingsmotor is ongewis. De Duitse aanleverbedrijven verkopen steeds meer aan Chinese autofabrikanten die nog onvoldoende zonder componenten en technologie uit Duitsland kunnen. Maar hoelang nog?

Bosch is een van de grootste toeleveranciers voor de automobiellindustrie en is dus een goede indicator. Het bedrijf gaat door een enorme transformatie. Het antwoord van de grootmacht uit Stuttgart is extra investeren in autotechnologie, zoals halfgeleiders en software. Dat gaat ten koste van de winstmarges.

## MEERDERE SPOREN

De groei in elektromobiliteit