



gaat hard en dat prikkelt de fantasie op de beurs. Het kapitaal is allang naar de meest vernieuwende bedrijven zoals Tesla gestroomd. Een fabrikant als BMW heeft de afgelopen twee jaar echter niet te maken gehad met dalende koersen.

BMW voert een meersporen-beleid. Het bedrijf bouwt zowel auto's op stroom als auto's met een verbrandingsmotor en experimenteert met waterstof en synthetische brandstoffen. De interesse voor het aandeel op de beurs neemt toe, wat in de bestuurskamer leidt tot de conclusie dat het wedden op meerdere paarden ook door beleggers wordt gewaardeerd.

In de concurrentieslag hebben vooral de Duitse makers van goedkopere modellen het zwaar. De vraag is wel of de Duitse premiumbedrijven als Porsche en BMW met alle concurrentie uit China hoge prijzen kunnen blijven vragen, niet in de laatste plaats voor hun elektrische wagens.

In China moeten de Duitse

**BMW TREKT
DE CONCLUSIE
DAT WEDDEN
OP MEERDERE
PAARDEN
WORDT
GEWAARDEERD
DOOR
BELEGGERS**

fabrikanten hard knokken om marktaandeel te behouden. Met hun elektrische wagens krijgen ze nauwelijks een voet aan de grond. Helemaal spannend wordt het in Europa. De verwachting is dat Chinese elektrische auto's de komende jaren Europa zullen overspoelen. Mogelijk zijn deze wagens in werkelijkheid deels *Made in Germany*. Heeft Duitsland niet eerder ook de golven van de Japanners en de Koreanen overleefd?

BATTERIJEN

Nu komt de aanval op het hart van de extreem succesvolle Duitse auto echter van twee kanten: van de regelgevers in de politiek die meer elektrische aandrijving willen én van de nieuwe spelers die vooroplopen met hun kennis van autobatterijen en het digitaliseren van de besturingssystemen.

Zes van de tien grootste accufabrikanten zijn nu gevestigd in China. Ze controleren ongeveer twee derde van de wereldmarkt, aldus analist Aurélien Duthoit van de Duitse

financiële grootmacht Allianz in een recente studie, waarin hij alarm slaat over de Europese automobielenindustrie.

Het strategische belang van de batterij heeft sommige autofabrikanten zoals Volkswagen ertoe aangezet zwaar te investeren in hun eigen capaciteit, meestal via partnerschappen met gespecialiseerde spelers. De relatie tussen autofabrikanten en hun leveranciers is aan het veranderen. De grote automerken maken zich steeds meer los van deze afhankelijkheidsrelatie en willen de benodigde onderdelen zelf produceren. VW wil vanaf 2025 veel van de onderdelen die nodig zijn voor de elektrische aandrijving zelf bouwen.

De verbrandingsmotor wordt nog steeds in groten getale geproduceerd waar hij is uitgevonden: in Duitsland. Dat houdt natuurlijk niet van de ene op de andere dag op, hoe graag sommige politici dat ook zouden willen. Op kortere termijn zijn de makers van lucratieve SUV's op benzine en de toeleveranciers met hun onderdelen voor de motor wat betreft hun inkomsten nog sterk afhankelijk van de conventionele verbrandingstechnologie.

Tegelijkertijd worden andere auto-onderdelen stapsgewijs wel steeds belangrijker dan traditionele onderdelen als de uitlaat, de brandstoftank en de versnellingsbak. Denk hierbij aan de cruciale batterijcellen en de software. Daar zitten de hoge kosten van het voertuig, maar ook de toegevoegde waarde. Dit zijn technologieën waarin de auto-industrie van Duitsland geen voorloper is. De concurrentie van Tesla, Amerikaanse technologiebedrijven en het grote aantal Chinese autofabrikanten op dit terrein is enorm.

AANSluitING

De vraag is of alle Europese grootmachten relevant zullen blijven in deze nieuwe automarkt. Helena Wisbert, die onder meer