

smart te wachten op een technologische doorbraak waardoor de kosten per kilowattuur fors naar beneden gaan.

Voorlopig vinden de grote autofabrikanten het te vroeg voor de massaproductie van de elektrische auto en zien zij nog steeds meer heil in de hybridemodellen. Dat wil allerminst zeggen dat er geen kansen liggen voor de volledig elektrische auto. De fabrikant die op korte termijn als eerste een betaalbaar alternatief voor de conventionele auto kan bieden, heeft een hele markt te winnen. Vooral voor de huidige stadsauto kan de elektrische auto een zeer goed alternatief worden en dat hoeft dat nog niet eens met dure Li-ionaccu's.

TESLA ROADSTER EN BYD E6

Voor wie prijs geen issue is, brengt het Amerikaanse Tesla nu al een prachtige elektrische sportauto op de markt die qua prestaties niet onderdoet voor sportwagens op benzine. Met een topsnelheid van 200 kilometer per uur en in slechts vier seconden van nul tot honderd kilometer misstaat de Tesla niet als sportwagen. Ook de actieradius van 393 kilometer is voor de meeste mensen geen probleem. Maar omdat de auto nog altijd 100.000 dollar moet kosten zal de Tesla slechts voor een kleine groep zijn weggelegd.

De verwachtingen voor het Chinese BYD ('Build your dreams') zijn vele malen groter. BYD komt zelf uit de batterijmarkt en maakt naast batterijen ook gewone auto's. Deze combinatie is bij de elektrische auto allerminst een handicap. BYD heeft onlangs op de autoshow in Beijing de E6 gepresenteerd, een elektrische auto op basis van een Li-ionaccu die naar verwachting in 2010 op de markt komt. Deze familieauto heeft een topsnelheid van 160 km/u en kan vierhonderd kilometer rijden per oplaadbeurt. Met een kostprijs van circa 22.000 dollar moet de BYD E6 de strijd aan gaan met de Volkswagen Golfjes en Opel Astra's van deze wereld. Superbelegger Warren Buffett heeft er in elk geval vertrouwen in, gezien zijn investering van 230 miljoen dollar.



▲ JAMAIS CONTENTE (1899), VOORMALIG WERELDRECORDHOUDER MET 100 KM/H



▲ HENNEY KILOWATT (1959)



▲ GENERAL MOTORS EV1, ONTWIKKELING GESTOPT IN 2003



▲ TESLA ROADSTER (2008)

PROFITEREN VAN DE OPMARS

Voor beleggers zijn er diverse manieren om te profiteren van de opmars van elektrisch rijden. De potentiële winnaars moeten vooral buiten de traditionele autofabrikanten gezocht worden. De vraag is echter waar en wanneer zich de meeste toegevoegde waarde in de keten zal bevinden. Aangezien ook met normale elektriciteit uit het stopcontact kan worden opgeladen, zal de grootste winst waarschijnlijk niet bij de stroomleveranciers zitten. De doorbraak van de elektrische auto voor de massa is vooral gekoppeld aan doorontwikkeling van de Li-ionaccu. Het is moeilijk te voorspellen wie deze markt zal domineren, maar pioniers als BYD (HK: 1211) en Toyota (NYSE: TM) zijn momenteel goed gepositioneerd aan het eind van de keten. In de batterij- en accumarkt zijn de Japanners Sony (NYSE: SNE) en Sanyo (JP: 6764) grote spelers om rekening mee te houden.

Aan het begin van de keten zal bij een doorbraak van de Li-ionaccu automatisch de vraag naar lithium fors toenemen. Het metaal lithium is met een geschatte wereldvoorraad van 35 miljoen ton nog redelijk goed beschikbaar en wordt met name in Zuid-Amerika gewonnen. Inmiddels is ook China fors aan het investeren in de lithiumwinning. Voor beleggers

kan het interessant zijn om te kijken naar de

producenten van lithium. Het Chileense SQM (NYSE: SQM) is wereldwijd de grootste producent van lithium met een

marktaandeel van 30 procent. Het in 2004 door Rockwood (NYSE: ROC) overgenomen Chemetall is nummer twee met een marktaandeel van circa 28 procent en het Amerikaanse FMC (NYSE: FMC) komt op plek drie met een marktaandeel van 18 procent.

Maar zolang er nog geen werkelijke prijsdoorbraak is bereikt voor de Li-ionaccu zullen de conventionele lood- en nikkelaccu's voorlopig de overhand hebben en heeft de verbrandingsmotor nog weinig te vrezen. Ondanks de miljardensteun heeft de elektrische auto nog een lange weg te gaan, al is het wel een weg die omhooggaat. ■