



De koersen van de andere beursgenoteerde automakers gingen mee onderuit, maar die herstelden ook weer grotendeels. Hoe gaan die andere automakers om met het milieu en welk aandeel is nu het aantrekkelijkste? Een analyse van de automobiel-sector met speciale aandacht voor duurzaamheid.

Die andere grote Duitse automakers, Daimler en BMW, kregen ook stevige tikken van het Volkswagen-schandaal, maar de schade werd snel ingelopen. Daimler had het toch al moeilijk. Het bedrijf groeit de laatste jaren nauwelijks omdat het voor een groot deel van de omzet afhankelijk is van de markt voor bestel- en vrachtwagens. Daimler is hierdoor gevoelig voor de economische cyclus. Het aandeel heeft een hoog dividendrendement, maar is toch niet echt interessant zolang de groei-ervachtingen zo laag zijn als nu het geval is. Een duidelijk aantrekken van de Europese economie kan daar verandering in brengen. Datzelfde geldt voor Renault, het Franse bedrijf waar Daimler mee samenwerkt.

BMW GAAT VOOR DUURZAAM

BMW doet het goed in China en werkt er hard aan om zijn elektrische modellen op hetzelfde hoge niveau te krijgen als de benzine-modellen. Daar wordt relatief veel geïnvesteerd, wat de komende jaren wat op de winstmarges zal drukken, maar op de langere termijn zijn vruchten moet afwerpen.

De i-series elektrische auto's van BMW zijn bepaald niet de eerste volledig elektrische auto's op de markt, maar het is ook geen overhaaste inhaalpoging. Wat vooral goed is aan de i3 en de i8 is de extreem lichtgewicht carrosserie, gemaakt van ijzersterk carbonfiber. Daarnaast heeft BMW een slimme manier bedacht en gepatenteerd om de batterijen, die het afneemt

bij Samsung, zo met elkaar te verbinden dat een grote batterij ontstaat die stabiel genoeg is om een auto aan te drijven.

BMW heeft duurzaamheid omarmd. Carbonfiber kost veel energie om te produceren, maar de Beierse automaker wil daarvoor alleen duurzame bronnen gebruiken. Bij de BMW-fabriek in Leipzig staan vier windturbines die genoeg energie leveren voor het hele productieproces. De fabriek in de Amerikaanse staat Washington wordt volledig gevoed met elektriciteit uit waterkracht. Daarnaast is er een plan ontwikkeld om de auto's uit de i-serie ook weer te ontmantelen: ongeveer 95 procent van het materiaal van de auto kan worden hergebruikt.

Het aandeel BMW is op 9 keer de winst en met een dividendrendement van bijna 4 procent zonder meer aantrekkelijk geprijsd.

ZELFRIJDENDE PEUGEOT

Het Franse PSA Peugeot Citroën is met zo'n 3 miljoen auto's per jaar de derde automaker in Europa. Het aandeel is onder naam van de holding Peugeot genoteerd in Parijs. Net als BMW lijkt Peugeot stevig in te zetten op duurzaamheid. Het bedrijf zegt van de Europese automakers de leider te zijn als het gaat om terugdringen van de CO₂-emissies met een gemiddelde van 110,3 gram per gereden kilometer in 2014. Maar Peugeot heeft ook een paar ze-

