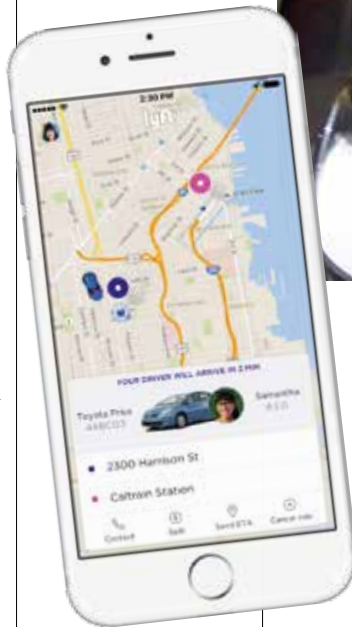


De automobielsector is van nature cyclisch. Dat betekent dat na een aantal vette jaren altijd een aantal magere volgen met mogelijk een terugval in de verkopen, in de thuismarkt maar ook in het kwakkelende China. Bedrijven zullen proberen de omzet op peil te houden door te stunten met prijzen. Het zal betekenen dat de winsten van traditionele bedrijven als GM, Toyota en Ford kunnen eroderen. Analist Karl Brauer van het bureau Kelley Blue Book nuanceerde het pessimisme. Hij ziet de verkopen 'stabiliseren' de afgelopen maanden in de VS. "Maar gezien de verkooprecords in 2015 en de verwachting dat meer dan zeventien miljoen auto's worden verkocht dit jaar staat de sector er goed voor."

Alle grote autobedrijven zijn bezig met elektrische auto's: Mercedes, Porsche, Audi, Ford, Hyundai, BMW, Daimler en Jaguar. Alleen automobielgigant Toyota koerst op een andere route. De Japanners nemen het voortouw in de ontwikkeling van auto's die op waterstof rijden. De overstap van benzine naar elektriciteit of waterstof is slechts de eerste revolutie. Die valt in het niet bij de volgende transformatie: het mogelijk verdwijnen van autobezit. Auto's rijden slechts 5 procent van hun tijd op de weg. In 95 procent van de tijd staan ze stil en worden ze niet gebruikt. Van die waardevernietiging wordt nu werk gemaakt.

#### GM EN LYFT

GM trapt verrassend genoeg ook hier het stevigst op het gaspedaal. Het bedrijf investeerde afgelopen januari een half miljard dollar in taxibedrijf Lyft. De twee bedrijven zullen werken aan de ontwikkeling van oproepbare zelfrijdende auto's. Dit voorjaar werd bekend dat GM de startup Cruise Automation heeft gekocht. GM zou een miljard dollar hebben betaald voor het bedrijf dat software maakt voor autonome voertuigen. Volkswagen kon niet achter blijven. De



**HET MAKEN VAN AUTO'S IS INGEWIKKELD EN DUUR. DE NIEUWE ZIJPADEN KUNNEN LEIDEN TOT GEBREKKIGE FOCUS OP HET KERNPRODUCT**



Taxi-apps zijn hot. Toyota werkt samen met Uber. GM investeerde in Lyft. VW stak geld in Gett.

Duitsers proberen een sprong naar voren te maken om zich te verlossen van de kwestie rond de sjoemelsoftware en namen een belang in Gett, een vervoersstart-up uit Israël. *Handelsblatt* onthulde deze maand bovendien dat Volkswagen plannen heeft

voor de bouw van een batterijfabriek die twee keer groter is dan die van Tesla. Het Franse PSA Groupe (Peugeot Citroën) heeft voor een relatief klein bedrag een belang genomen in autodeelbedrijf Koolicar en zal nog eens honderd miljoen euro aan venture capital inzetten. De alliantie tussen Renault en Nissan maakte bekend 300 nieuwe werknemers weg te willen lokken bij de grote techbedrijven in Silicon Valley. Opmerkelijk was ook de recente investering van een miljard dollar van technologiebedrijf Apple in de 'Chinese Uber'. Toyota investeert een onbekend bedrag in Uber.

Sommige beleggers zullen het opschudden van de sector en de

heroriëntatie van traditionele bedrijven kunnen waarderen. Maar er zijn ook valkuilen. Het maken van auto's is ingewikkeld en duur. De nieuwe zijpaden kunnen leiden tot gebrekkige focus op het kernproduct. Analist Karl Bauer wijst erop dat de autoverkopen tot nu toe niet lijden onder de opmars van mobiliteitsstart-ups als Uber. Ook de komst van Tesla maakt geen verschil en de concurrentie van autodeelbedrijven in de grote steden is er wel, maar ook daar ontbreekt de kritische massa. Maar Bauer waarschuwt ook dat automobielbedrijven hun eigen graf graven als ze zich compleet afwachtend opstellen.

#### MET EEN KORREL ZOUT

Autoschrijver Bertel Schmitt neemt alle vernieuwingen met een korrel zout. In een bijdrage voor *Forbes* wijst hij erop dat geen van de nieuwe mobiele diensten kan bestaan als er geen auto's worden gemaakt. Het investeren van een paar honderd miljoen dollar in een start-up is volgens hem niet veel meer dan marktonderzoek