

Europese automarkt schakelt naar een hogere versnelling

Europa is niet immuun voor de groeivertraging in de rest van de wereld, maar voorlopig ontwikkelt de automarkt in Europa zich beter dan verwacht. De groei kan dit jaar boven 5% uitstijgen. Dat is deels te danken aan het beleid van de ECB. Daardoor zijn leningen goedkoper geworden. De onderliggende vraag is bovendien krachtig, omdat veel consumenten het kopen van een nieuwe auto hebben uitgesteld. Het lopende jaar kan bovendien een jaar worden waarin niet alleen de volumes groeien, maar waarin ook weer sprake kan zijn van prijsherstel.

ER Capital heeft twee autoproducenten opgenomen in de Modelportefeuille.

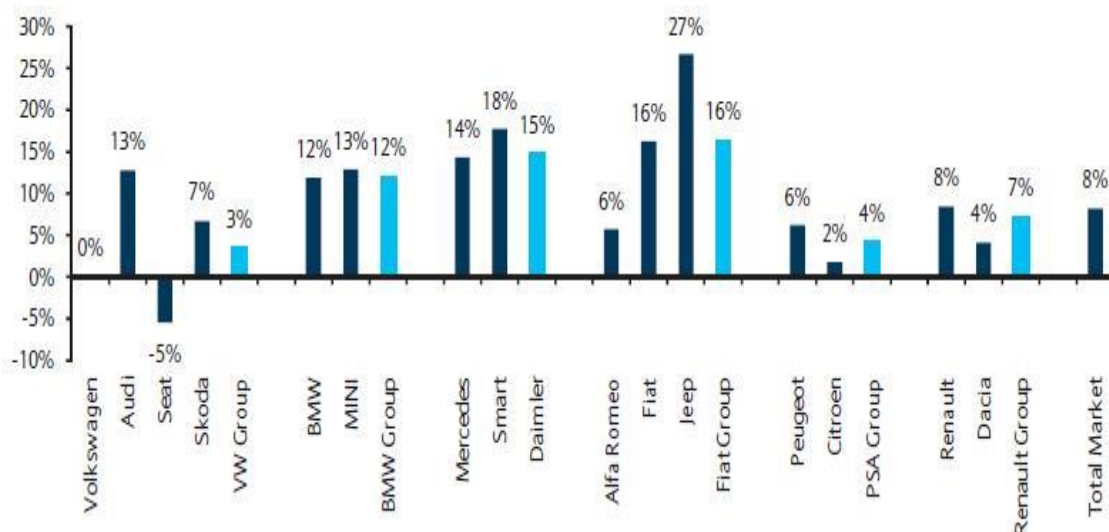
Daimler: lees hier onze analyse

Volkswagen: lees hier onze analyse

Het gaat goed met de Europese markt voor automobielen. In april stegen de verkopen in de 5 grote Europese markten met bijna 8,5%. Bij een voortzetting van deze positieve trend kan Europa over heel 2016 meer dan 10 miljoen auto's verkopen. De enige zwakke plek in april vormde het Verenigd Koninkrijk met een kleine daling van 0,4%, maar daar stegen in maart de verkopen nog met 10%. Maandcijfers kunnen behoorlijk fluctueren, maar wellicht hangt de terugval van de groei samen met een toenemende onzekerheid rondom een mogelijke Brexit.

April bracht goed nieuws voor Volkswagen. Het door Dieselgate geplaagde concern zag de verkopen met 4,6% stijgen. Hiermee hield het de Franse concurrentie weer achter zich. Volkswagen zelf zag 3% meer auto's de fabriekspoorten uitrijden. Dat neemt niet weg dat het concern nog steeds achterblijft bij de historische groeicijfers. Het is vooral Audi dat nu de kar trekt binnen het concern. Verkopen van Audi zijn dit jaar al met bijna 13% gestegen.

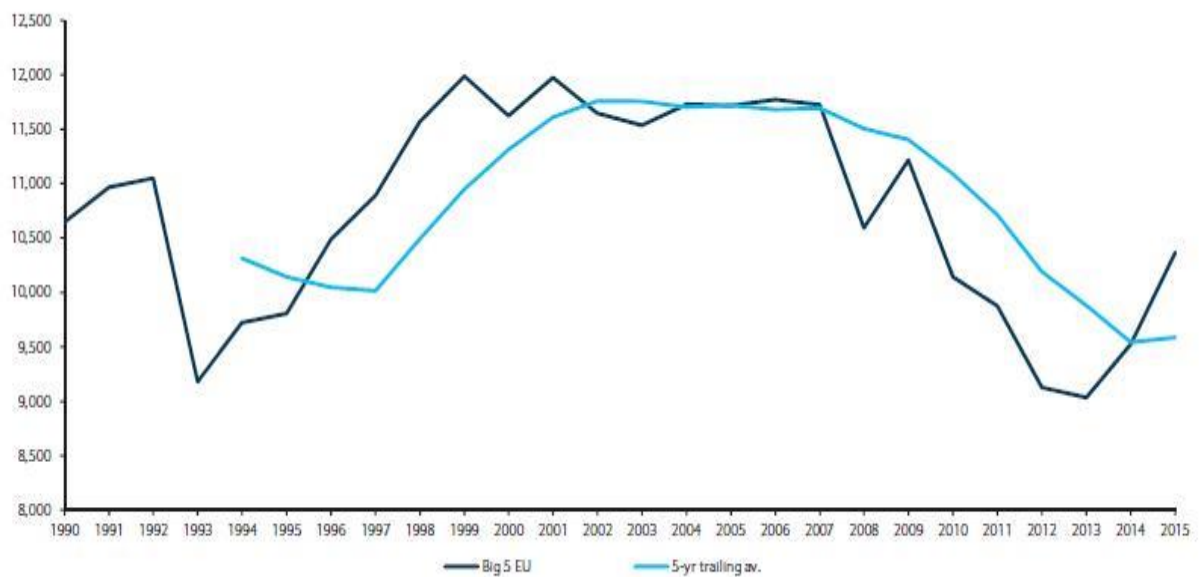
YTD sales growth (% y/y) for European brands/OEMs in Big 5 EU markets



Aan het begin van 2016 heerste er binnen de sector nog de nodige twijfels. Dieselgate en de berichten, die uit China kwamen overwaaien, waren niet erg geruststellend. Toch is de maand april de 22e maand op rij dat er meer auto's op de Europese automarkt worden afgezet. De redenen voor dit relatief sterke herstel laten zich moeilijk raden. Het economisch herstel wint maar moeizaam aan kracht en van een serieuze verbetering van de gemiddelde koopkracht is nog geen sprake. Wel is het zo, dat geld erg goedkoop is dankzij het beleid van de ECB en door de langdurige crisis is er ook sprake van inhaalvraag.

Europa is zodoende een uitzondering in een wereld waar de vraag naar auto's eerder lijkt te temperen. In landen als Rusland en Brazilië dreigt de verkoop helemaal stil te vallen met afnames van meer dan 30%.

Big 5 EU passenger vehicle sales since 1990 ('000s units)



Source: Barclays Research, industry bodies

Er is vooralsnog weinig reden om aan te nemen, dat de huidige trend in Europa plotseling omslaat. De fabrikanten denken zelf dat dankzij de huidige stevige trend serieus weer naar de prijs gekeken kan worden. Ze verwachten nu voor heel 2016 een groei van de volumes van ruim 5%. Alle producenten werken nu nog met stevige kortingen, maar deze kortingen kunnen in de loop van 2016 gaan afnemen. Het feit dat de verkopen van auto's uit het premie-segment verhoudingsgewijs sterker zijn dan die uit het massa-segment, maakt aannemelijk dat kortingen in het premie-segment het eerst worden aangepast in de loop van 2016.

... while the premium space is outperforming in the Big 5



Source: Barclays Research, industry bodies

Groei wordt gestimuleerd door introductie van nieuwe modellen. De algemene gedachte is dat de focus van de auto industrie ligt bij introductie van nieuwe modellen, maar dat is gedeeltelijk waar. Vernieuwingen en juist nieuwe toepassingen spelen eveneens een belangrijke rol. De onderzoeks- en ontwikkelingskosten liggen doorgaans hoog en worden aangewend voor ontwikkeling van efficiëntere motoren, nieuwe toepassingen zoals elektrische aandrijving, materialen om gewichtsafname te bereiken en digitalisering om een paar gebieden te noemen. Rond 2010 hebben veel van de grote merken hun eerste elektrische voertuigen op de markt gebracht, maar de omvang van de markt blijft voorsnog beperkt. De problemen voor consumenten zijn de vaak hogere aankoop prijs in vergelijking met benzineauto's, een gebrek aan oplaadinfrastructuur en wettelijke normen hiervoor. Elektrische wagens hebben nu eenmaal een beperktere actieradius. Een ander probleem is de verwarming van de passagiersruimte. Een auto met een verbrandingsmotor wordt verwarmd met warmte van de motor en gebruikt dus geen extra energie. Echter, elektromotoren produceren nauwelijks warmte, waardoor extra stroom nodig is. Elektrische verwarming kost zeer veel stroom, terwijl net bij lage temperaturen de batterijen zwakker zijn. Bij koud weer zal de al beperkte actieradius dus nog kleiner worden. Het zal nog wel een tijdje duren, voordat deze problemen worden opgelost en elektrische auto's massaal doorbreken.