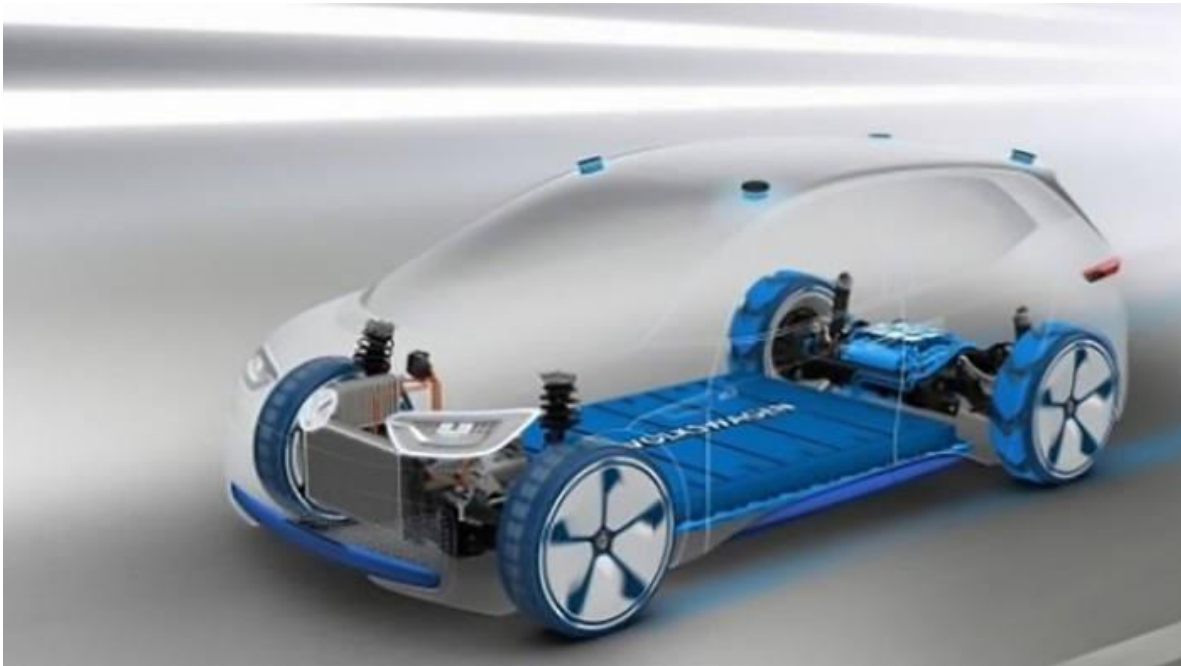


VW zoekt de confrontatie met Tesla



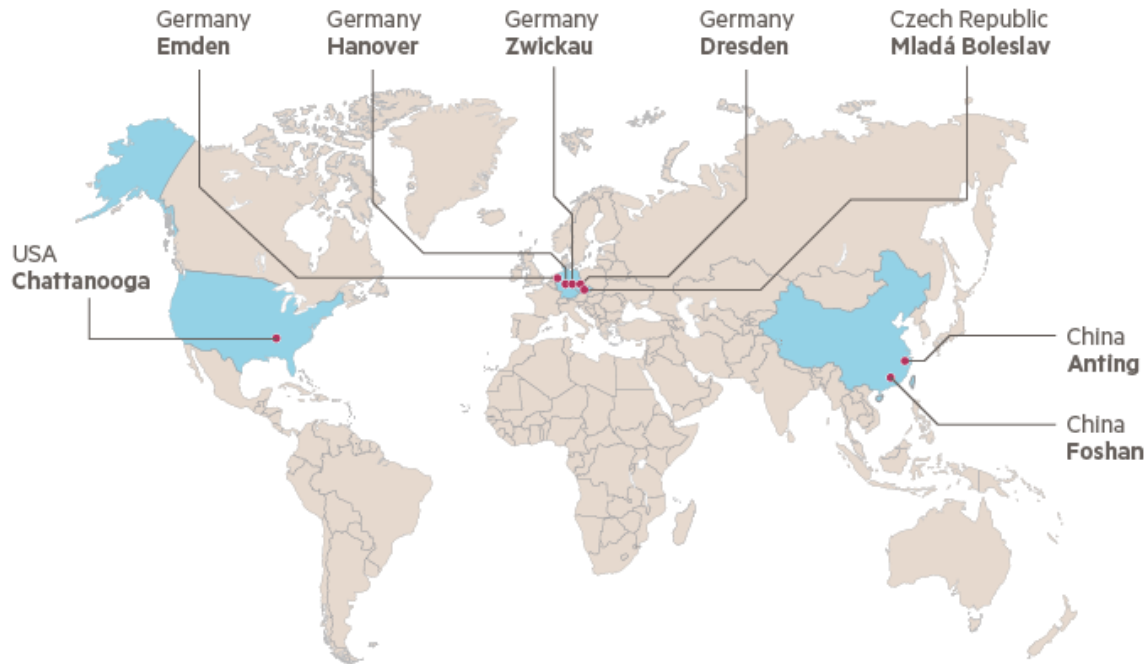
Elk nadeel heb zijn voordeel, aldus de volksfilosoof Johan Cruijff of was het toch die andere voetbalgrootheid, Willem van Hanegem? In september 2015 raakte Volkswagen in een diepe crisis, toen het dieselgesjoemel aan het licht kwam. De top van Volkswagen maakte van de crisis gebruik om een nieuwe strategie voor de toekomst te formuleren. Die was hard nodig want Volkswagen zag dat de nettomarge tot onder 2% gedaald was.

De nieuwe strategie moest een antwoord vinden op de uitdagingen van morgen, zoals de uitdagingen van de rijke technologiebedrijven, de opmars van nieuw producenten van elektrische auto's zoals Tesla, maar ook een reeks nog amper bekende Chinese uitdagers. Een van de uitkomsten van de nieuwe strategie luistert naar de naam MEB, een chassis of platform dat de basis moet gaan vormen voor maar liefst 50 nieuwe elektrische modellen die tegen 2025 van de band moeten rollen. In de woorden van Herbert Dries, ceo van Volkswagen: MEB moet de basis gaan worden voor de elektrische auto voor miljoenen en als zodanig het antwoord zijn op Tesla, de elektrische auto voor de miljonairs.

De ambities zijn torenhoog, want in 2025 moeten 3 miljoen elektrische auto's bij VW van de band rollen tegen 40.000 in 2018. Beleggers en analisten zijn het erover eens, dat veel zal afhangen van het chassis of platform. Als het platform het verhoopte succes wordt, dan kan VW wel eens een dominante speler worden op de markt voor de elektrische auto. MEB is niet alleen een platform of een template maar zal VW fundamenteel gaan veranderen, organisatorisch, qua supply chain of kwalitatief. VW gaat dan ook het lieve sommetje van Euro 30 miljard investeren in dit project.

Het unieke van MEB is dat het ontworpen is als platform voor de elektrische auto. De traditionele auto met verbrandingsmotor heeft hier niets meer te zoeken. Dat geeft ook meteen aan hoe groot het risico is. VW gokt erop met het MEB-platform het succes van de traditionele auto te kunnen kopiëren. Sterker nog, VW hoopt met MEB een standaard in huis te hebben voor de hele sector. Dat blijkt ook wel uit het streven om met andere spelers in de sector samenwerkingsverbanden aan te gaan. Met Ford zijn al vergevorderde plannen om de elektrische auto van dat bedrijf op het chassis van MEB te bouwen. Ford en VW beseffen dat het onderscheidend vermogen van de auto van morgen niet langer afhankelijk zal zijn van hardware, maar veel meer van het ecosysteem software.

MEB at eight sites on 3 continents by 2022



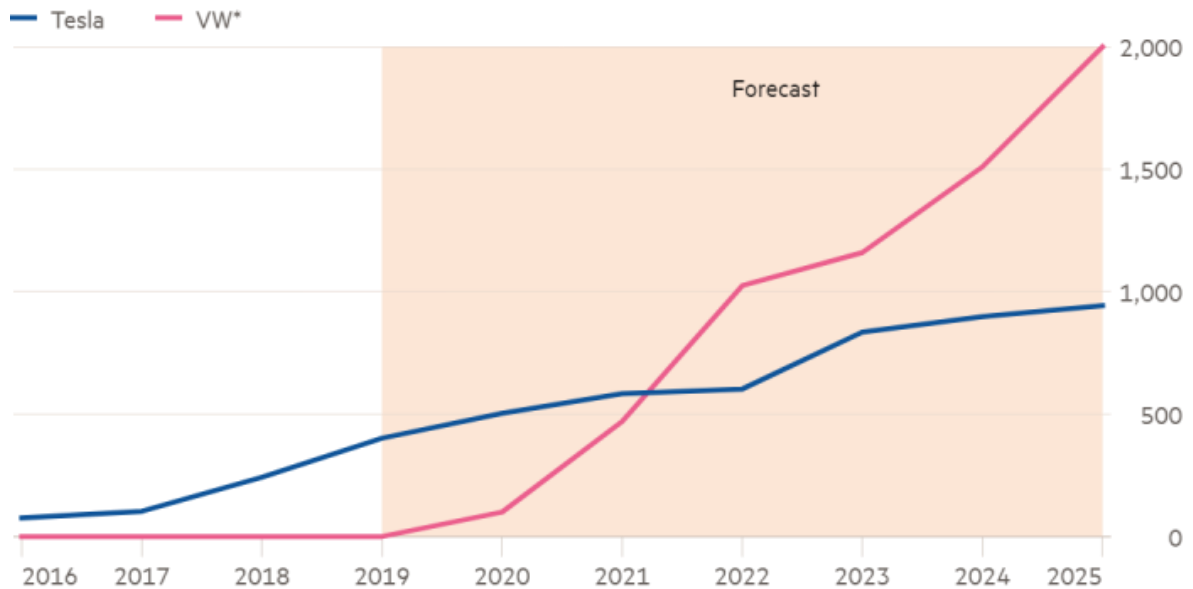
Source: Volkswagen
© FT

Volkswagen Group bouwt zijn toekomst op MEB en daar zijn de nodige risico's aan verbonden. Stel dat de elektrische auto niet het gehoopte succes wordt of dat VW een fout maakt die het terugroepen noodzakelijk maakt. Dan zou dat terugroepen wel eens een heel grote onderneming worden. Het streven van VW om andere spelers licenties aan te bieden gebeurt ook met het oog op die risico's. Als het platform echter een succes wordt, dan kunnen de inkomsten eindeloos blijven stromen. Dat zal zeker het geval zijn als het platform de standaard in de sector wordt. Dan wordt VW de koning op de markt voor onderhoud, reserve-onderdelen en andere diensten.

Tot dusverre heeft VW het rustig aangedaan met MEB. Daar kan dit jaar verandering in komen als het echt gereed is voor productie. Dan moet het ook hard gaan. Dan moeten er in 2022 op drie continenten 8 fabrieken het platform gebruiken. Dat moet ook wel, wil VW in 2025 zijn 3 miljoen elektrische auto's uitspuwen. De ambitie is ook, dat de auto die van het platform rolt in 2021 winstgevend moet zijn. Dat moet mogelijk zijn, als VW in staat zal zijn om het aantal uren waarin een auto gebouwd kan worden dramatisch te verlagen. Daardoor kunnen de productiekosten drastisch omlaag. Nu al is de winst 35%. De klassieke auto wordt in 26 – 32 uur gebouwd, maar de elektrische auto loopt al na 16 uur van de band.

VW's electric cars are expected to zoom past Tesla

Deliveries (000 units)



*MEB platform
Source: Evercore
© FT

Bij VW mikken ze erop, dat die productietijd over enkele jaren nog slechts 10 uur zal bedragen. Als dat werkelijk mogelijk is, dan kan VW in 2023 de onderkant van de markt verblijden met een elektrische auto die maar Euro 18,000 hoeft te kosten. De goedkoopste Tesla kost altijd nog Euro 55,000. Er is recentelijk nogal gesomberd over de toekomst van de Duitse automobiellindustrie. Die zou het zicht op de toekomst zijn kwijtgeraakt, waardoor het gevaar dreigde om te verworden tot toeleverancier van succesvolle startups als Tesla en Waymo. Maar wie weet, geldt voor laatstgenoemden juist de wet van de remmende voorsprong en zal VW de (vermeende) achterstand binnen enkele jaren omzetten in een voorsprong!