



## Belofte maakt schuld

Fraai design, supersnel en muisstil: Tesla Motors, is het perfecte elektrische alternatief. Bij stevig doorrijden een actieradius van 400 km. Aan een kortere laadtijd wordt hard gewerkt. Het businessmodel is perfect: Tesla houdt sales en aftersales in eigen hand. Dus controle op kosten en kwaliteit van het onderhoud. Reparaties zijn meestal elektronisch en op afstand; gevolg optimale klanttevredenheid. Schade wordt door Tesla zelf - dus niet door verzekeraars - gestuurd, ook daarmee loopt Tesla voorop. En de productie is afhankelijk van de vraag, dus geen overkochte voorraden en geen kortingspiraal.

Enthousiast verhaal van een autojournalist over Tesla. Dit moet het Wahalla in de auto-industrie zijn. En voor ik nu meteen Tesla-aandelen ga kopen en een dealerschap aanvraag, heb ik voor alle zekerheid een paar wapenfeiten van Tesla op een rijtje gezet. Het bedrijf is al in 2003 opgericht en heeft nog nóóit zwarte cijfers geschreven. De Tesla X-Cross-SUV, waarvan de verkoopstart voor 2014 was aangekondigd, is nog steeds niet op de markt. Juli 2014 kondigt Tesla aan samen met Panasonic 's werelds grootste lithium-ion-accufabriek te gaan bouwen, productiestart in 2020. Een mega-investering, waarvan Tesla een slordige 2 miljard dollar voor haar rekening neemt. Augustus 2014, vier maanden na de introductie van de Tesla Model S in China, roept Tesla opperhoofd Elon Musk, dat de vraag zodanig is, dat de productie snel naar 100 duizend eenheden zou kunnen oplopen.

En toen ging de wekker: de strategische partnerships met Toyota en Daimler zijn in oktober 2014 beëindigd, beide investeerders verkochten hun aandelen Tesla. Januari 2015 Detroit Motor Show, Tesla meldt dat de verkoop in China een beetje tegengevallen is en de totale productie in 2014 op 33 duizend eenheden is blijven steken. Voorlopig mogen de aandeelhouders dan ook niet op winst rekenen. Maar, in 2020 rollen er beslist 500 duizend dikke Tesla's van de band - en is er voor het eerst winst. Mister Musk schetst zelfs een scenario, dat zijn bedrijf in 2025 ruim 2 miljoen elektrische auto's bouwt. Is die Musk misschien familie van Victor Muller? Ik zou zijn DNA wel eens willen onderzoeken. Want alle grote investeerders hebben het zinkende schip al verlaten, dit zijn gewoon luchtkastelen: verkoop je aandelen meteen, want nu echte autoproducenten de smaak van elektrische auto's te pakken hebben, wordt Tesla een financieel drama.

Is Musk  
misschien  
familie van  
Victor Muller?

29

**ARJEN DE JONG**, VOORMALIG CEO BMW GROUP NEDERLAND,  
SENIOR ADVISOR BOYDEN GLOBAL EXECUTIVE SEARCH,  
ARJENWDEJONG@GMAIL.COM