



ARJEN DE JONG

DE ZAAK TESLA



Deze gastcolumn biedt een podium aan auto-(industrie)experts. De mening van de gastcolumnisten is niet noodzakelijk die van AutoWeek.

Je ziet een prachtige vierdeurscoupé. Een zeer verleidelijk model met adembenemende prestaties: de Model S van Tesla, een representatieve reiswagen met een flinke actieradius. En een centraal in de cockpit geplaatst, imposant touchscreen om zijn vele functies moeiteloos te bedienen. Qua design is het een gezicht in de massa. Daarmee heeft Tesla elektrisch rijplezier betaalbaar gemaakt, althans voor succesvolle zakenlieden. Dat is weer mogelijk door het gunstige fiscale klimaat in Nederland. En zolang Nederland voor Tesla een belastingparadijs blijft, is zelfs de afschrijving op zo'n exoot laag. Met zijn dikke elektromotor speelt deze Tesla slim in op de wereldwijde milieu-problematiek: code rood in China. En in Parijs is onlangs afgesproken de CO₂-uitstoot verder terug te dringen.

Grote gangmaker van Tesla is Elon Musk, een man met visie. Deze vlot gebekte fondsenwerver weet steeds nieuwe investeerders voor Tesla Motors te boeien. Het aandeel Tesla is namelijk een bijzonder fenomeen. Als Musk een spannend verhaal vertelt, schiet de beurskoers meteen omhoog. Zoals laatst met de Model X, de eerste elektrische SUV. Al met al bedraagt de beurswaarde van Tesla Motors Inc. ruim een derde van die van Mercedes-Benz en iets minder dan de helft van die van BMW. Of dat realistisch is? Ik meen van niet. Neem 2014. In dat jaar verkocht Tesla wereldwijd 34.500 auto's. En het resultaat was 125 miljoen dollar, in het róód. Niet verwonderlijk als elke verkochte Tesla een slordige 40.000 dollar aan R&D- en kapitaalkosten wegzuigt. Dat was voor twee grote aandeelhouders, Mercedes-Benz en Toyota, reden om datzelfde jaar ál hun aandelen van de hand doen. Pikant detail: aan deze transactie verdienen zij meer dan Tesla zelf ooit heeft overgehouden (Daimler 830 miljoen dollar en Toyota 692 miljoen). Met gemak zelfs, want bij Tesla Motors is sinds de oprichting in 2003 nog geen dollar winst gemaakt. Toch blijft de beurswaarde redelijk stabiel. Tesla verwacht in 2015 50.000 auto's te verkopen, maar ook het te verwachten verlies is weer hoger.

Hoop doet leven, moet Elon Musk hebben gedacht, want hij stort zich met de Tesla Model III volgend jaar in het segment van de Audi A4, Mercedes

C-klasse en BMW 3-serie. Dat zijn bepaald geen verlieslatende modellen. Een zware dobber voor Tesla, gezien de financiële slagkracht, de efficiency en de goed vertakte dealernetwerken van deze Duitse premiummerken. Ook de concurrentie heeft bepaald niet stilgezeten, want alle grote merken komen al snel met volledig elektrische auto's.

Door deze toenemende concurrentie zullen de verliezen bij Tesla oplopen, zeker als het lage verkoopvolume wordt verdeeld over drie verschillende modellen. En het ontbreekt Tesla nog aan ervaring en knowhow om de productiekosten omlaag te brengen.

Bij Tesla Motors is sinds de oprichting nog geen dollar winst gemaakt

Bovendien heeft Tesla zijn klanten niets meer te bieden als de overheid de subsidiekraan voor geheel elektrisch aangedreven auto's nu eindelijk eens dichtdraait. Het wordt namelijk steeds duidelijker dat Tesla's nét zo belastend zijn voor het milieu als gewone auto's, omdat de loodzware accu's overwegend worden opgeladen met stroom uit kolen- of gasgestookte energiecentrales en nauwelijks met groene stroom uit wind- en waterkrachtcentrales of uit zonne-energie. Dat maakt alle financiële voordelen van Tesla rijden tot geautoriseerde belastingontduiking.

Voor mij is het dus geen vraag meer of de huidige aandeelhouders het voorbeeld van Mercedes-Benz en Toyota zullen volgen, maar een zekerheid. Tesla is namelijk verre van groen en al helemaal niet winstgevend. **AW**

Arjen de Jong heeft als voormalig CEO van BMW Group Nederland een scherpe blik op de autowereld ontwikkeld. Tegenwoordig is Arjen senior advisor bij Boyden global executive search.