

# Fusie DaimlerChrysler na negen jaar weer voorbij

Autoproducent DaimlerChrysler dreigt na negen jaar ontmanteld te worden. General Motors zou Chrysler willen kopen, maar er zijn ook andere mogelijkheden.

Door onze correspondent  
Freek Staps

NEW YORK, 19 FEBR. Geschiedschrijvers van de auto-industrie kunnen zich tot Youtube wenden. Naar verwachting wordt de website met filmpjes de laatste plaats waar Dieter Zetsche, topman van DaimlerChrysler, zich positief uitslaat over het eens zo verheerlijkte trans-Atlantische autoconcern.

De afgelopen zomer in de VS uitgezonden reclamespot laat nu alleen nog op Youtube zien hoe Zetsche, aangeduid als 'Dr. Z', met een journalist een proefrit maakt. Met kladblok in de hand wil deze weten wat ook alweer de voordelen van de megafusie waren. Dr. Z rijdt duidelijk te hard, verhaalt breed gebarend over het samenspel van de „beste Duitse en Amerikaanse ingenieurs” en rijdt vervolgens op volle snelheid tegen een muur om de veiligheid van de

auto te illustreren. De geschrokken journalist heeft nog één vraag. „Dr. Z, bent u echt arts?”

Vorige week bleek dat er aan het samenspel van ingenieurs een einde komt. Zetsche zei dat „aan geen mogelijkheid voorbijgegaan wordt” om de noodlijdende Amerikaanse divisie van het bedrijf niet langer een blok aan het Duitse been te laten zijn. Zakenbank JP Morgan is ingehuurd om het veld te verkennen, wat gewoonlijk op een verkoop neerkomt. Nog voor het weekend begon, werd bekend dat Chrysler gesprekken voert met 's werelds grootste autofabrikant General Motors. Waarover? De mogelijkheden variëren van samenwerkingen in de fabriek tot een overname van Chrysler.

In dat geval verandert de wereldwijde autosector negen jaar na de fusie opnieuw ingrijpend. En dan wordt het zelf ook verliesla-

tende GM weer onbetwiste marktleider, eigenaar van 10.000 dealers in de VS, uitbater van vijftien merken en producent van 37 procent van alle in Amerika verkochte auto's. Een samengaan kan voor GM bovendien het einde zijn van een pijnlijk tijdperk, waarin het bedrijf bijna veertig fabrieken sloot en het werknemersbestand met tienduizenden omlaag bracht.

Niemand kan voorbijgaan aan Chryslers problemen. De producent van merken als Dodge en Jeep verkocht vorig jaar 2,7 miljoen auto's, een daling van 5 procent ten opzichte van 2005. Terwijl de winst van de Duitse divisie dankzij Mercedes gestaag toenam, verloor Chrysler 1,4 miljard dollar (1,1 miljard euro). Chryslers marktaandeel blijft steken op 13 procent en daarmee is het op zijn Amerikaanse thuismarkt kleiner dan buitenstaander Toyota uit Japan.

Nadat Daimler in 1998 Chrysler voor 36 miljard dollar had aangekocht, zijn beide ondernemingen nooit één geïntegreerd concern geworden. Ook al sprak Zetsche eerder nog over „echt één wereldbedrijf, zonder koppelteken, zonder spaties”. Werknemers zouden elkaars gebreken aanvullen en schaalgrootte moest inkoopvoor- delen opleveren.

Maar al in 2001 wordt duidelijk dat de voorgestelde integratie onder druk van Duits-Amerikaanse kantoorpolitiek nooit geheel is doorgevoerd en de divisies voor hun eigen verliezen moeten opdraaien. Zetsche ontslaat dan al de helft van de werknemers. Van Chrysler. Ook moeten alle andere leden van de Amerikaanse raad van bestuur vertrekken. Behalve Zetsche zelf.

Wanneer in 2005 de olieprijs stijgt laten Amerikaanse consu-

menten de grootverbruikers van benzine op wielen voor wat ze zijn. Slecht nieuws voor een bedrijf als Chrysler, dat traditioneel voor elke verkochte kleinere personenwagen twee grotere SUV's en pick-uptrucks verkoopt. De stijgende materiaalkosten verhogen de productiekosten ook nog.

Er was de laatste dagen niet veel voor nodig om het enthousiasme van beleggers aan te spreken. Het aandeel sloot de week van het aangekondigde ingrijpen ruim 14 procent hoger af. Afgelopen vrijdag steeg de koers van Chrysler door de General Motors-geruchten met 4 procent. Hoger stond het aandeel de laatste zeven jaar niet.

Het aandeel GM reageerde nauwelijks. Beleggers herinneren zich nog hoe de topman van Renault en Nissan, Carlos Ghosn, na een enthousiaste aankondiging geen samenwerking met General Motors

kon bewerkstelligen. Dat was vier maanden geleden. GM zei toen de eigen problemen zelf op te willen lossen.

Bovendien kent een GM-Chrysler-fusie of -overname nog potentiële struikelblokken. Mededingingsautoriteiten kunnen dwarsliggen. Net zoals vakbonden die massaontslagen vrezen. Bovendien dreigt overlap: bestsellers zoals de pick-ups Dodge Ram van Chrysler en Chevrolet Silverado van GM zijn nu elkaars directe concurrent. „De enige die profiteert van een samengevoegd GM en Chrysler”, zegt analist David Feinman van Havens Advisors tegen het Britse persbureau Reuters, „is Daimler. Dat heeft zich dan van Chrysler ontdaan.”

Ondanks die twijfels zijn er naast General Motors meer mogelijke kandidaten om zich voor een verkennend gesprek te melden. Private-equitybedrijven die op zoek zijn naar een goedkope investering. Ook worden Chinese autofabrikanten genoemd die in hun drang naar groei op zoek zijn naar nieuwe afzetgebieden en een ingang tot de Amerikaanse markt zoeken. Of gewoon nieuwsgierige branchegenoten uit de VS. Zo vaak verschaft een concurrent immers geen inzage in de boekhouding.