

# Auto-industrie - Waarom Renault bloeit en Mercedes moet snijden



## Auto-industrie



### Mercedes Group

2024

Region	2024	2023
Europa	10,5	10,5
China	10,5	10,5
Overige	10,5	10,5
<b>Totaal</b>	<b>31,5</b>	<b>31,5</b>

Mercedes Group heeft de winst in 2024 met 10,5 miljard euro verbeterd ten opzichte van 2023. Dit is vooral dankzij de sterke groei in China en de stabiliteit in Europa.

### Renault Group

2024

Region	2024	2023
Europa	10,5	10,5
China	10,5	10,5
Overige	10,5	10,5
<b>Totaal</b>	<b>31,5</b>	<b>31,5</b>

Renault Group heeft de winst in 2024 met 10,5 miljard euro verbeterd ten opzichte van 2023. Dit is vooral dankzij de sterke groei in Europa en de stabiliteit in China.

De winst van Mercedes Group is in 2024 met 10,5 miljard euro toegenomen ten opzichte van 2023. Dit is vooral dankzij de sterke groei in China en de stabiliteit in Europa. Renault Group heeft de winst in 2024 met 10,5 miljard euro verbeterd ten opzichte van 2023. Dit is vooral dankzij de sterke groei in Europa en de stabiliteit in China.

**Terwijl de winsten van de Franse autoconstructeur Renault min of meer stabiel bleven vorig jaar, doken die van het Duitse Mercedes naar beneden. Wat verklaart het verschil? Pieter Gordts**

"Om de toekomstige concurrentiekracht van het bedrijf in een steeds onzekerder wordende wereld te waarborgen, ondernemen we stappen om het bedrijf slanker, sneller en sterker te maken." Dat is wat Mercedes-CEO Ola Källenius gisteren zei bij de voorstelling van de jaarresultaten van zijn bedrijf.

Eigenlijk is dat marketingtaal voor: "Het gaat niet goed."

Dat bleek uit de laatste jaarcijfers. De omzet bedroeg vorig jaar 145,6 miljard euro. Dat klinkt - en is - veel, maar is wel 4,5 procent minder dan in 2023. Belangrijker nog is dat de operationele winstmarge daalde van 12,6 procent naar 8,1 procent.

In een adem kondigde Källenius een besparingsplan aan. Tegen 2027 moeten de kosten met 10 procent naar beneden. Het bedrijf zal tot een half miljoen wagens minder produceren (op een totaal van 2,5 miljoen nu). Een deel van de productie verhuist naar Hongarije, waar de kosten lager liggen. Dus zullen er jobs sneuvelen in Duitsland.

## 'Renaulution'

Dat staat in schril contrast met de voor het bedrijf historisch hoge operationele winst van 4,3 miljard euro die Renault gisterenochtend bekendmaakte. Ook de omzet steeg met 7,4 procent, tot 56.232 miljoen euro.

Met de operationele winstmarge zit het eveneens snor: die bedroeg vorig jaar 7,6 procent. CEO Luca de Meo verwacht dat die marge ook in 2025 rond de 7 procent zal blijven hangen. Opvallend daaraan is dat de marges van Mercedes en Renault zo stilaan bij elkaar in de buurt belanden.

"Dat is abnormaal en flink minder dan Mercedes' resultaten van de afgelopen tien jaar", zegt Rico Luman, die de autosector opvolgt voor ING. "Luxemerken zoals Mercedes mikken op hogere marges, maar dat blijkt door de huidige concurrentie- en kostendruk moeilijk." Bovendien zal dat niet snel veranderen: Mercedes voorspelt dit jaar een operationele winstmarge tussen de 6 en 8 procent.

Dat Renault het goed doet, ligt volgens freelance-autojournalist Piet Andries ook aan zijn CEO. "Eigenlijk plukt het bedrijf nu de vruchten van diens zogenaamde 'Renaulution-plan'. Die besloot om terug te plooiën op de Europese markt en lanceerde vorig jaar veel nieuwe modellen. Dat lijkt wel te werken."

Daar komt nog eens bij dat Renault ook Dacia bezit en met de Dacia Sandero zowat de best verkochte auto van het moment heeft. "Ook zijn vergelijkbare merken zoals Peugeot volledig overgestapt op het Tesla-model waarbij je als consument de rekening rechtstreeks aan de fabriek betaalt en de dealer wegvalt", zegt Andries. "Renault heeft net aan die verdelers vastgehouden, wat in Europa blijkt te werken."

Toegegeven: eigenlijk zijn Renault en Mercedes onvergelijkbaar. Mercedes is een wereldspeler die zich sterk richt op de Aziatische (lees: Chinese) en Amerikaanse markt. Lange tijd golden Europese luxewagens als statussymbolen in China. Dat imago begint af te kalven.

Chinese autofabrikanten kunnen, zeker wat betreft elektrische wagens, steeds meer vergelijkbare modellen voorleggen. "Daardoor zien we dat premiummerken zoals Mercedes, BMW en Porsche nu een fikse klap te verwerken krijgen - groter dan volumemerken zoals Renault", zegt professor transporteconomie Roel Gevaers (UAntwerpen).

Renault daarentegen introduceerde enkele elektrische modellen, zoals de R4 en R5, die net wel de concurrentie kunnen aangaan met de kleine en goedkope (Chinese) elektrische wagens die opkomen in Europa. "In die zin is zijn positionering voor 2025 gunstiger", zegt Luman.

Stilaan zit ook in de VS het sentiment tegen. Herinner de uitspraak van president Donald Trump die in 2018 al in een Duits magazine liet optekenen dat hij geen enkele Mercedes meer wilde zien rijden over Fifth Avenue in New York. Dat Amerikanen Europese luxewagens kopen, maar in ruil geen Cadillac gaat er bij hem niet in. Weinig verwonderlijk liet hij net deze week verstaan dat hij importheffingen tot 25 procent overweegt op Europese wagens.

## Uitstootnormen

Zowel Renault als Mercedes waarschuwden gisteren wel meteen dat 2025 een moeilijker jaar zal worden waarin er wellicht minder winst zal worden gemaakt. Al zijn de redenen die ze daarvoor geven anders. Mercedes wijst expliciet op de nakende Amerikaanse importtarieven, Renault de strengere Europese uitstootnormen.

Vanaf dit jaar legt de Europese Unie strengere normen op, berekend over het hele gamma aan verkochte auto's. Tot vorig jaar mocht die uitstoot maximaal 95 gram per kilometer bedragen. Dat wordt nu 93,6 gram per kilometer, die ook nog eens strenger berekend wordt voor hybrides. Wie dat niet haalt, moet betalen.

"Dat Renault die uitstootnormen aanhaalt, is niet toevallig", zegt Gevaers. "Het bedrijf heeft nog meer vastgehouden aan wagens met verbrandingsmotor. Via dit soort uitspraken voert het de druk op de Europese Commissie op om die norm te versoepelen of uit te stellen. Verwacht later dit jaar maar uitspraken van de Franse president Emmanuel Macron daarover."

Bij Mercedes speelt dat minder. Net als vele andere Duitse luxemerken probeerde het al veel meer de stap te zetten naar een volledige elektrificatie. "Alleen zal ook 2025 dus nog niet het jaar van de doorbraak van elektrische wagens in Europa worden", zegt Andries. "Terwijl Mercedes daar vijf jaar geleden wel zwaar op heeft ingezet. Dat pakt nu anders uit. Zoiets los je niet op in drie dagen."

**PIETER GORDTS**