

Vorst mag 'Audi van toekomst' bouwen Nu 'm nog verkocht krijgen



Het Laatste Nieuws* - 21 Jan. 2016
Pagina 6

* Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Waasland

Opluchting alom bij Audi Brussel. De eerste elektrische terreinwagen van het Duitse automerk zal er vanaf 2018 van de band rollen. Goed nieuws voor alle 2.500 werknemers die hun job behouden. Maar auto-experts zijn sceptischer. "Is de elektrische wagen wel de toekomst?"

Dit kan E-tron Quattro allemaal

Autonoom rijden in files

Parkeren via afstandsbediening

3 elektromotoren = 370 kW

Naar 100 km/u in 4,6 seconden

Rijbereik boven 500 km

Beschikbaar vanaf 2018

Prijs nog onbekend

Tot 2018 zullen in de Brusselse fabriek Audi A1's van de band blijven rollen. Nadien verhuist die productie naar het Spaanse Martorell. Vanaf dan gaat in Vorst alle focus naar de bouw van de E-tron Quattro, zoals het nieuwe model voorlopig heet. De elektrische Audi moet de concurrentie aangaan met de Tesla X. Voor de 2.500 werknemers betekent dat alvast werkzekerheid na 2018. "De mensen die vandaag de A1 bouwen, zullen we ook nodig hebben voor de bouw van het elektrische model. Want dat model vergt dubbel zoveel werk", benadrukt fabrieksdirecteur Patrick Danau. Over het investeringsbedrag en de verwachte productie lost hij enkel dat het nieuwe model 'vele honderden miljoenen' euro's aan investeringen vergt, en dat de vestiging voor een uitdaging staat. "De A1 wordt ouder, waardoor de vraag zal dalen. Tegelijk moet de fabriek aangepast worden aan de nieuwe auto."

Euforie

Die waarschuwing ging gisteren totaal verloren in de hoera-stemming. "Dat Audi voor ons land kiest als productieplaats van zijn nieuwe vlaggenschip is een fantastisch signaal", vindt Marc Lambotte, de CEO van technologiefederatie Agoria. "De toekenning is ook goed nieuws voor de rest van onze economie. Het is een internationaal visitekaartje en het bewijst dat ons land een goede reputatie heeft als het gaat om hoogtechnologische productie." Al even opgewekte geluiden uit de Wetstraat. De afgelopen maanden hebben de federale regering en de gewesten 135 miljoen euro aan steunmaatregelen uitgewerkt om het model naar Vorst te halen. "De fiscale hervormingen zoals de tax shift leveren resultaten op. Dit is daar het eerste duidelijke bewijs van", aldus premier Michel. "België is opnieuw sexy voor investeerders."

Alleen bij experts is van die euforie weinig te merken. "Kijk, het is zeer positief voor Audi Brussel en ons land", geeft transporteconoom Eddy Van De Voorde van de Universiteit Antwerpen aan. "Want al de investeringen zullen gepaard gaan met onderzoek en ontwikkeling rond bijvoorbeeld componenten. Dat kan leiden tot veel spin-offs. Zelfs als de wagen geen succes wordt, is dat positief voor ons land. Maar de hamvraag is: zal de nieuwe Audi ook verkopen?"

Liever waterstof

Auto-expert Vic Heylen, verbonden aan het Flanders Centre for Automotive Research, is formeel: "Elektrische wagens zijn niet de toekomst. Ze zijn veel te duur door de hoge kostprijs voor de batterijen. Audi Brussel gaat de batterijen wel zelf produceren. Al rijst de vraag of ze niet enkel de eindassemblage gaan doen, en de productie niet volledig in Azië zal gebeuren." Nog een probleem is dat veel consumenten elektrische wagens wantrouwen, zegt Vic Heylen. "Bij veel mensen doemt het angstbeeld op dat de wagen zal stilvallen wegens gebrek aan stroom."

Ook Eddy Van De Voorde maakt voorbehoud bij het succes van elektrische wagens. "Neem nu de beschikbaarheid van de laadpalen. Wie gaat daarin investeren? De overheid? Of de privé? Daarover bestaat veel discussie." Maar het grootste gevaar ligt volgens de experts in het oosten. "De Japanse autobouwers stappen steeds meer af van de elektrische wagens en kiezen voor auto's op waterstof. Ze krijgen daarbij de steun van grote brandstofproducenten als Shell en Total. En hoewel de technologie van de auto's op waterstof nog niet op punt staat, schuilt daarin wel het grootste gevaar voor het succes van de nieuwe Audi."

Om uit de kosten te raken en de huidige tewerkstelling op peil te houden, vermoedt Vic Heylen dat Audi Brussel om en bij de 50.000 elektrische wagens per jaar zal moeten produceren. Hoe realistisch is dat? Zeker als men weet dat dit overeenkomt met de hele jaarproductie van Tesla. En dat er vorig jaar naar schatting 150.000 elektrische wagens in Europa werden verkocht. "Ik vind het een haalbare kaart", zegt transporteconoom Eddy Van De Voorde. "Je moet er rekening mee houden dat Audi Brussel de wagen voor de

wereldmarkt zal bouwen en de markt voor elektrische wagens groeit. Dus op korte termijn, tot 2020, is er geen probleem. Maar wat nadien volgt, is nog een vraagteken."

FRANK DEREYMAEKER

Copyright © 2015 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden