Het nachtmerriescenario van Porsche

Sportwagenbouwer vreest voor imago binnen VW-concern

Achtergrond - 24 juli 2009

Volkswagen heeft de jarenlange overnamestrijd met Porsche in zijn voordeel beslecht. Maar de kruitdampen zijn nog vers. Porsche-medewerkers verzetten zich tegen de overname door VW en het is de vraag hoe het verder moet met de sportwagenfabrikant onder de vleugels van de automoloch uit Wolfsburg.

Met een vertrekbonus van 50 miljoen euro verliet Porsche-topman Wendelin Wiedeking donderdag het strijdtoneel. Zonder de flamboyante bestuursvoorzitter, vorig jaar nog gekroond tot Europees manager van 2008, was Porsche zo goed als overgeleverd aan Volkswagen.

Ironisch genoeg heeft Wiedeking zijn lot onbedoeld zelf geregisseerd. In 2005 was hij nog vastbesloten VW in te lijven. Dat VW als Europa's grootste autobouwer vele malen groter was dan Porsche, deed niets af aan die ambitie. Volgens Wiedekings oorspronkelijke planning zou Porsche dit jaar nog zijn belang in VW uitbreiden naar 75 procent. De sportwagenbouwer uit Stuttgart moest hiertoe gigantische leningen afsluiten om het project te financieren.

Lang waren banken bereid mee te gaan in de plannen van de Zwaben, totdat de financiële crisis zich aandiende. Porsche vertilde zich aan het project en kampt nu met een oplopende schuld van ruim 10 miljard euro.

Jacht op Toyota

Nu zijn de rollen omgedraaid. VW denkt op termijn over alle aandelen van Porsche te kunnen beschikken, waardoor het Zuid-Duitse concern als tiende merk tot de VW-catalogus toetreedt. Met merken als Porsche, maar ook Audi, het Tsjechische Škoda en het Spaanse Seat in de portefeuille, hoopt VW in 2018 het Japanse Toyota te kunnen overtroeven als 's werelds grootste autoconcern.

VW benadrukt dat Porsche binnen dit conglomeraat zijn identiteit behoudt. Ook de voorzitter van Porsche's ondernemingsraad Uwe Hück stelt in de Duitse media dat er geen sprake is van een overname. "Wij blijven zelfstandig nieuwe modellen ontwikkelen. De beslissingen worden als vanouds in Stuttgart genomen, niet in Wolfsburg", aldus Hück.

Toch is het zeer de vraag of de getoonde strijdlust vanuit de Porsche-burelen geloofwaardig is. VW zal om de koop van Porsche te rechtvaardigen zoveel mogelijk financiële en praktische voordelen uit de overname moeten halen. Dit betekent dat bijvoorbeeld de inkoop en productie van onderdelen waarschijnlijk centraal zal worden geregeld.

'Volksporsche'

Bedrijfseconomisch gezien is dit niet meer dan logisch, maar deze synergievoordelen kunnen het imago van Porsche wel aanzienlijke schade toebrengen. Wie over pakweg een jaar een nieuwe Porsche koopt, moet leven met de gedachte dat zijn nieuwe bolide vol zit met VW-onderdelen. Dit betekent niet dat de auto kwalitatief minder is, maar de 'beleving' van het merk wordt anders. "Met onderdelen van een VW Polo kunnen wij geen echte Porsche bouwen", zo klonk het deze week vanuit Stuttgart.

Helemaal ongelijk hebben de Zwaben niet. Het lot van het Britse luxemerk Jaguar is een nachtmerriescenario voor de Zuid-Duitsers. Jaguar werd in 1989 overgenomen door Ford, maar het bleek een ongelukkige aankoop van de Amerikanen. Stond een Jaguar voorheen bekend als statussymbool, na de overname leek het merk in de beleving van de kopers op een vergulde uitvoering van een groot uitgevallen Ford Mondeo. Vorig jaar verkochten de Amerikanen het verlieslijdende merk aan het Indiase concern Tata.

Naast imagoverlies staan er bij Porsche na de overname banen op het spel. Porsche blijft als merk bestaan, maar delen van de productie, distributie en ontwikkeling worden overgenomen door VW. Econoom en kenner van de auto-industrie Ferdinand Dudenhöffer voorspelt in de *Berliner Zeitung* dat Porsche binnen vijf jaar 20 procent van zijn personeel zal moeten ontslaan.

Voorland van BMW en Mercedes

De ontwikkelingen in Stuttgart en Wolfsburg worden nauwlettend in de gaten gehouden door de Duitse autofabrikanten Daimler (Mercedes) en BMW. In de autobranche wordt al jaren gespeculeerd over een eventueel samengaan van beide prestigemerken. Afgelopen najaar kondigden beide concerns een "intensieve samenwerking" aan. Beide merken zouden om kosten te besparen samen nieuwe modellen gaan ontwikkelen en onder eigen vlag produceren.

Korte tijd later zegden de fabrikanten de samenwerking op. Vooral de ingenieurs van beide merken gunden de concurrent geen blik in elkaars keuken. Toch lijkt verregaande samenwerking tussen Daimler en BMW vooral als gevolg van de recessie nu van de grond te komen. Beide merken kunnen zich geen

bokkensprongen permitteren. Porsche geldt als afschrikwekkend voorbeeld voor wie zijn hand overspeelt.

Afbeelding:

dpa/Picture Alliance

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel: https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/3500/het-nachtmerriescenario-van-porsche