

Если при слиянии с Chrysler, которое точнее надо было бы назвать поглощением, глава Daimler выступал как сторона, диктующая условия умирающему на тот момент американскому концерну, то сегодня в новых переговорах с Renault на могучего и ужасного Карлоса Гона давить уже не получится.

Бывший глава Chrysler Дитер Цетше признал слияние компаний в 1998 году провальным: не удалось достичь сколько-нибудь существенной экономии между американским автопроизводителем массовых моделей и роскошными немецкими седанами и купе Mercedes.

Сейчас снова вроде как получается, что это именно французы пришли на поклон к немецким бюргерам с великодушной просьбой поделиться с ними моторами и трансмиссиями. С моторами у Renault действительно не все хорошо, хотя французские дизели традиционно хороши, а бензиновыми моторами малого объема Mercedes особо французам и не поможет, так как играет совсем в другой лиге. По части трансмиссий у Renault есть японский партнер по альянсу, Nissan, у которого есть и перспективные вариаторы, и полноприводные шасси.

С другой стороны, тенденция в мировом автопроме складывается так, что самый активный рост ожидается в особо малом и малом сегментах, а также грядет бум автомобилей на электротяге. В погоне за жизненно важными позициями в сегменте компактных автомобилей Daimler AG готов вновь кооперироваться со сторонней компанией, и французы, у которых полно компактных моделей да еще и готовятся к серийному выпуску сразу три электромобиля, подходят как нельзя лучше.

Цетше срочно продает пятипроцентную долю в индийской Tata Motors (модель Nano явно не поможет Mercedes-Benz в плане развития бренда) и меняет генеральную линию поведения компании на рынке. Он решает купить акции французской компании Renault SA, чье благосостояние покоится на успехе компактных автомобилей, и в частности одного из европейских бестселлеров Renault Clio, а также успешных продажах сверхдешевых румынских автомобилей Dacia (Renault Logan).

По разным оценкам проходящих сейчас переговоров между двумя европейскими автомагнатами Карлосом Гоном и Дитером Цетше, Цетше готов купить у Гона 3% акций Renault. Цетше намерен использовать в качестве валюты для покупки доли в Renault акции своей компании, чтобы не тратить денежные средства компании, в благодарность инвесторам, которые молча проглотили отсутствие дивидендов от деятельности Daimler за прошлый 2009 год.

Что получит Цетше и Daimler (Mercedes и Smart)



Немцы получат платформу для создания нового четырехместного Smart. Напомним, что первый Smart ForFour (“для четверых”) был построен на платформе Mitsubishi Colt и выпускался вместе с японской моделью на заводе в Голландии. Модель считается провальной, так как ее продажи так и не вышли на запланированные уровни и прибыль приносил только крохотный двухместный Smart ForTwo. Теперь, возможно, за основу для нового “большого” Smart возьмут платформу самого маленького из семейства Renault – модели Twingo – и будут производить обе модели на заводе в городке Ново-Место в Словении.

Эксперты находят такой шаг Цетше вполне оправданным, так как расходы на разработку собственной модели слишком велики, а новый “большой” Smart нужен как воздух. Продаж только обыкновенного Smart недостаточно для экономического благополучия бренда, и требуется существенное увеличение объемов производства и продаж автомобилей под этой маркой.

Daimler также надеется получить от французской компании, крупнейшим акционером которой является французское государство, компактные четырехцилиндровые двигатели малого объема. Инженеры Mercedes, несомненно, смогут довести их до совершенства и снабжать ими модели A и B-классов обеих компаний. Такая модель сотрудничества успешно опробована “союзом” злейшего врага бизнесменов из Штутгарта – компании BMW – с главными конкурентами Renault, другим французским концерном PSA Peugeot Citroen. Совместные баварско-французские моторы объемом 1,6 литра вышли великолепными и ставятся как на BMW и MINI, так и на модели под марками Peugeot и Citroen (207, 308, C3 и C4).

Но сотрудничество Mercedes и Renault может пойти дальше. Для сокращения расходов немцы могут использовать франко-японские (не забываем, что альянс Renault-Nissan делает многие модели на общих платформах) массовые модели для создания на их базе уже премиум-компактов – подобно тому как Audi создала премиальные модели A3 и A1 на платформах массовых Volkswagen.

Движение премиум-брендов в сторону компактных автомобилей обусловлено еще и стремлением вписаться в жесточайшие европейские нормы сокращения выбросов, когда считается средний показатель по всем моделям одной марки. Только ради этого, например, Aston Martin решил сделать из суперэкономичной Toyota iQ свою модель Cygnet.

Что получит Карлос Гон и Renault

Французы могут подтянуть за счет немцев свои модели в D-сегменте и выше. Если Renault пытается сделать дорогой автомобиль с прицелом на состоятельную аудиторию, то в последнее время терпит на этом поприще одни поражения. После относительно успешных Renault 25 и Renailt Safrane продажи моделей Vel Satis и Avantime практически свелись к нулю. Эпатажный дизайн в консервативном сегменте при отсутствии каких-либо технических откровений завел компанию в тупик. В принципе Renault может обойтись и без старших моделей, погоды они не сделают в любом случае. Может, Карлоса Гона привлекает имиджевая составляющая сотрудничества с такой мегапопулярной компанией, как Mercedes? Но в Европе у Renault вполне положительный имидж, не страдающий от супердешевой модели Logan, которую французы продают в Европе, подставив имя румынской Dacia.

Получается, что союз Renaul-Daimler больше выгоден немцам. При этом для обозначенных направлений сотрудничества нет необходимости в обмене акциями, но взаимное финансовое проникновение компаний может быть внутренним сигналом для сотрудников обоих автопроизводителей, что они теперь работают вместе на общий

результат.

С другой стороны, три процента акций – это катастрофически мало, чтобы получился реальный альянс немецких и французских компаний. На таком уровне никто не обязан делать что-либо реально, поэтому стоит понизить ожидания от взаимодействия этих компаний. Для достижения действительно заметных результатов совместной работы нужно и более глубокое взаимодействие, и годы работы, как это было при слиянии Renault и Nissan – сейчас мы видим, что обе компании действительно выиграли от созданного в марте 1999 года альянса.

Кирилл Орлов
По материалам: Autonews.Ru