

‘Dyson van de versnellingsbakken’ uit Gent trekt naar de beurs

Het Gentse Mazaro wil 3 miljoen euro ophalen bij particulieren en institutionele beleggers om zijn versnellingsbakken naar de markt te brengen.

BAS KURSTJENS

Het koppel Filip De Mazière en Caroline De Dijcker sleutelt al bijna 25 jaar aan een nieuwe versnellingsbak, uit ergernis over de inefficiëntie van de bestaande exemplaren. Nu de transmissiesystemen vanaf 2023 eindelijk in productie gaan, zoekt het bedrijf extra geld. Het trekt daarvoor naar de vrije markt van Euronext Brussel.

Mazaro ontwikkelt twee soorten versnellingsbakken: een voor elektrische voertuigen (SVT) en een voor voertuigen met een verbrandingsmotor (RVT). Vooral zijn ze geschikt voor vrachtwagens, stadsbussen, tractoren, quads en vorkliften. Het bedrijf telt vier werknemers, onder wie De Mazière en De Dijcker.

Het bedrijf waardeert zichzelf voor de beursgang op 10,25 miljoen euro. De nieuwe kapitaalronde is de derde keer dat het bedrijf vers geld ophaalt. In 2010 pompte een consortium van VLAIO, een particuliere investeerder en de oprichters al eens 4 miljoen euro in het bedrijf. In juni van dit jaar volgde 750.000 euro van de investeringsmaatschappij Dalton Invest.

De SVT is inmiddels met succes uitgetest in een elektrische Nissan vrachtwagen van 3,5 ton. Daaruit

DE ESSENTIE

- › De Gentse versnellingsbakkenontwikkelaar Mazaro trekt naar de Brusselse beurs.
- › Het bedrijf wil 3 miljoen euro ophalen via een private plaatsing en crowdfunding.
- › De door Mazaro ontwikkelde versnellingsbakken zijn vooral geschikt voor vrachtwagens, tractoren en bussen.
- › Mazaro heeft tot nu toe één industriële partner, die zijn transmissies in licentie gaat bouwen voor vijf voertuigproducenten: het Indiase Anand Group.



Filip De Mazière, de topman van Mazaro, brengt de ontwikkelaar van versnellingsbakken naar de beurs. © WOUTER VAN VOOREN

bleek dat de Mazaro-versnellingsbak ongeveer 14 procent zuiniger was, waardoor de Nissan met zijn ongewijzigde batterij bijna 17 procent verder kon rijden.

Verder verhoogde de Mazaro-bak de prestaties van de vrachtwagen, die sneller kon optrekken en een hogere snelheid haalde. Daar komt volgens De Mazière nog bij dat de Mazarobakken zo goed als onderhoudsvrij zijn. ‘Ze kunnen tot 1,5 miljoen kilometer zonder onderhoud.’

De Mazière wil de versnellingsbakken niet zelf produceren, maar ze in licentie laten maken door pro-

ducenten van vrachtwagens, tractoren en bussen. Die betalen vervolgens een premie voor elk Mazarotransmissiesysteem dat ze gebruiken.

Daar klanten voor vinden bleek de voorbije jaren geen evidentie. ‘Veel grote producenten wilden dat we ze zelf zouden maken. En veel automerken willen de technologie zelf in huis hebben.’ Dat heeft het echtpaar nooit ontmoedigd. Ze verwijzen graag naar de Britse uitvinder-zakenman James Dyson, die jaren met zijn zakloze stofzuigers rondtrok voor hij er zelf een succes van maakte.

Ondertussen heeft De Mazière drie Europese klanten en worden gesprekken met nog drie anderen gevoerd. Voorts heeft Mazaro een eerste industriële partner gevonden. Het Indiase Anand Group produceert vanaf 2023 in licentie de versnellingsbakken van Mazaro voor vijf Indiase tractorfabrikanten. Om hoeveel voertuigen het gaat, is niet bekend.

Verder spreekt Mazaro in Europa en de VS met producenten van vrachtwagens, quads en tractoren. De transmissiesystemen zouden ook in windmolens kunnen worden gebruikt.

Naast een private plaatsing van 2,5 miljoen euro komt er een crowdfunding van 500.000 euro via het platform Spreads. De minimale inleg voor de private plaatsing is 100.000 euro, instappen in de crowdfunding kan vanaf 5.000 euro. ‘Die crowdfunding doen we vooral om de aandelen voldoende te spreiden’, zegt De Mazière.

Het bedrijf maakte de voorbije jaren structureel verlies, doorgaans meer dan een half miljoen euro per jaar. Vorig jaar eindigde Mazaro met een operationeel bedrijfsverlies (ebitda) van 662.000 euro en verdampte het eigen vermogen van meer dan 900.000 euro naar een negatief eigen vermogen van 304.000 euro.

De Mazière: ‘We zullen tot en met 2023 verlies maken. Daarna zou er winst moeten zijn.’ De inschrijving voor de private plaatsing en de crowdfunding begon donderdag en loopt tot 23 december.

Tapijtmaker Lano zoekt geld om sneller te groeien

TOM MICHIELSEN

Lano, het Harelbeekse tapijtbedrijf van de gelijknamige ondernemersfamilie, onderhandelt over een overname van de Franse kunstgrasproducent Exelgreen.

In De Standaard werd het donderdag omschreven als ‘een gerucht’, maar het nieuws wordt nu bevestigd door Joe Lano, de eigenaar en CEO van het Harelbeekse tapijtbedrijf: Lano zoekt een externe geldschietter om zijn overnames te financieren. Dat geld is nodig om Lano zelfstandig te laten groeien en dient ook als verdedigingslinie tegen de toenemende fusie- en overnamegolf in de sector van de vloerbekleding. Die is er ook in het segment van het kunstgras, de enige vloerbekleding in Europa die nog sterk groeit.

Het nieuws komt op een moment dat de Europese tapijtwereld door elkaar geschud wordt door de overname van de helft van Balta, tot nu de grootste Europese tapijtproducent, door het Britse Victoria. Daarbij veranderen de divisies kamerbreed tapijt en de losse karpetten, evenals de merknaam Balta, van eigenaar.

Ook Lano produceert kamerbreed tapijt, maar dan in het hogere segment en ook voor de projectmarkt (hotels, kantoren, winkels, overheidsinstellingen).

‘Deze overname zal goed zijn voor ons bedrijf’, staat in een nota die donderdag naar het personeel van Lano werd verstuurd. ‘Ze zal ons toelaten de productie die nu in het buitenland gebeurt naar Lano te brengen.’

5.000

Particuliere beleggers kunnen vanaf 5.000 euro inschrijven op de crowdfunding van Mazaro.