

TESLA

Tesla irrita (e prejudica) Volkswagen e BMW

9/5/2017, 20:19 ↻ 471 5

Os construtores estão cada vez mais furiosos com a Tesla. Não bastava ter descoberto o potencial dos carros eléctricos e da condução autónoma, agora compra fornecedores para os retirar à concorrência.


Partilhe [f](#) [t](#) [g+](#) [in](#) [✉](#)



A aquisição da Grohmann foi estratégica porque a Tesla depende dos seus conhecimentos de automação para manter a qualidade de construção do Model 3 similar à do Model S e Model X, apesar de prever uma produção 10 vezes superior

13 fotos

Autor

 Alfredo Lavrador

Mais sobre

ELÉTRICOS
TESLA
AUTO
MARCAS

Até aqui e durante os últimos cerca de 100 anos, a indústria automóvel convivia de forma mais ou menos pacífica e organizada. Todos sabiam quem eram os principais intervenientes e reinava um certo respeito institucional, com os construtores mais pequenos e jovens a respeitarem os fabricantes mais ricos e poderosos. Mas tudo mudou com a chegada da Tesla.

Pouco preocupada com os outros, mas sim com a sua imagem, o seu trabalho e os seus veículos, visando sempre colocá-los acima da concorrência nas áreas que constituem o seu *core business*, a começar pela inovação tecnológica, a Tesla conseguiu surpreender toda a gente. Começou por provar que os eléctricos conseguiam ser, simultaneamente, luxuosos, rápidos e com uma autonomia respeitável. Não contente com isto – algo em que nenhum outro fabricante tradicional acreditava –, provou igualmente que era possível desenvolver um sistema de condução semiautónoma e, muito em breve, autónoma, eficaz e acessível. A ponto de levar os seus adversários com várias dezenas de anos de experiência (alguns mais de 100) a reconhecer terem ficado espantados com o fulgor da marca americana e a sua capacidade criativa.

Depois de lhes ter conquistado o respeito, a Tesla começa agora a fazer-lhes moça. Se o nascimento dos Model S e X foi visto com um misto de curiosidade e interesse, pelos outros fabricantes especializados em modelos com motores de combustão, já a apresentação prevista para este ano do Model 3, que em vez de ser produzido à razão de 50 ou 100 mil unidades por ano (como o S e o X), pretende atingir rapidamente os 500.000 veículos anuais, levanta algumas preocupações aos concorrentes.

Tirar o osso da boca do leão

Mas crescer a este ritmo é um desafio enorme para a marca fundada por Elon Musk, pois se o 3 promete ser o veículo de que a Tesla necessita para se tornar finalmente viável – para o que também contará com um pequeno SUV concebido sobre a mesma plataforma, que a marca tem igualmente previsto, à laia de Model X em ponto pequeno –, o incremento na capacidade de produção vai obrigar a casa de Palo Alto a um tremendo esforço, em termos industriais, para manter a mesma qualidade de construção. Para preparar esta fase de transição, os americanos [adquiriram os alemães da Grohmann Engineering](#), especializados em *robots* e fabricação automatizada, transformando a empresa germânica em Tesla Grohmann Automation (TGA).

Sucede que a Grohmann era um fornecedor muito respeitado no mercado, cujos serviços eram requeridos por quase todos os fabricantes germânicos. Mas, com a aquisição, a TGA e os seus 700 empregados passaram a concentrar-se quase exclusivamente no Model 3, deixando “pendurados” os outros clientes, entre os quais se destacam as marcas dos grupos Volkswagen e BMW.

Da insatisfação destes dois construtores, há muito clientes da Grohmann, saltou-se rapidamente para um pedido de compensação por incumprimento dos contratos, o que a TGA pagou sem qualquer contestação. Porquê? Porque assim não só ficou com mais tempo para se dedicar ao Model 3, como atrapalhou a produção dos concorrentes, sobretudo das gamas eléctricas que ambos estão a desenvolver. E a prova que o trabalho no campo da automação vai de vento em popa é que a TGA continua a admitir técnicos.