



FELIX SCHMITT/THE NEW YORK TIMES - 5/9/2023



TESLA/Divulgação

Cybertruck foi entregue com 2 anos de atraso; aposta em novidades impactantes nem sempre dá certo

ou Mercedes-Benz, disse John Helveston, professor assistente de gerenciamento de engenharia da Universidade George Washington, que estudou os hábitos de compra de carros dos chineses.

“Na China, há tantas opções excelentes que a Tesla fica no meio do caminho”, disse Helveston. “É um carro muito caro para o luxo que se obtém com ele.” A Tesla não informou aos investidores como recuperará terreno na China, que gera a maior parte de suas vendas. A empresa não respondeu a um pedido de comentário feito pelo *The New York Times*.

“O que eles tirarão de sua caixa de ferramentas além de cortes de preços para mantê-los no mix em 2024?”, perguntou Tu Le, diretor administrativo da Sino Auto Insights, uma empresa de pesquisa. “A ferramenta de corte de preços

perdeu sua eficácia.”

O desdém de Musk pela maneira estabelecida de fazer as coisas, bem como sua paixão por grandes desafios de engenharia, dificultou o lançamento rápido de novos produtos pela Tesla, disse Helveston.

Correndo atrás
Tesla perde a competição
no segmento de luxo para
os carros fabricados
por empresas como
BMW e Mercedes-Benz

A Cybertruck é um exemplo. A picape é feita de aço inoxidável, que resiste melhor à ferrugem do que o aço convencional, mas é notoriamente difícil de trabalhar. Ela chegou com dois anos de atraso e consumiu recursos que poderiam ter sido usados em produtos

com apelo mais amplo.

“A Tesla poderia estar se saindo muito melhor do que está se tivesse sido menos agressiva na tentativa de fazer tudo novo e usado metade do conhecimento que existe e que funciona”, disse Helveston.

No entanto, fazer coisas novas entusiasma Musk, que ri com alegria ao contar a Lemon sobre a versão renovada do carro esportivo Roadster da empresa, que ele disse que a Tesla planejava lançar no final do ano. O veículo combinará a tecnologia da Tesla e de sua empresa de foguetes, a SpaceX, “para criar algo que não é realmente um carro”, disse ele.

Na Europa, o Modelo Y foi o carro elétrico mais vendido no ano passado. Mas a Volkswagen e suas marcas Audi, Skoda e Seat juntas venderam mais veículos elétricos do que a Tesla no continente,

de acordo com a Schmidt Automotive Research. As vendas do Modelo Y caíram no fim do ano depois que a Alemanha e outros países cortaram os subsídios.

UNIÃO EUROPEIA. A Tesla também pode sofrer com as restrições que a União Europeia está considerando impor às importações chinesas. Todos os sedãs do Modelo 3 vendidos na Europa e o Modelo Y com volante à direita para o Reino Unido são importados de Xangai. A Tesla é responsável por um a cada quatro carros fabricados na China importados pela Europa, de acordo com Schmidt.

“Isso reduziria as margens de lucro, que têm sido impressionantes, mas ainda assim reduzidas, e criaria um campo de jogo mais equilibrado para as montadoras europeias que têm fabricado localmente”, disse Matthias Schmidt, fundador da empresa de pesquisa. Ele observou que a França levou as políticas protecionistas um passo adiante ao restringir os subsídios governamentais para a compra de veículos elétricos àqueles produzidos na União Europeia. A Itália indicou que pode fazer o mesmo.

Musk também é uma fonte de incerteza. Em janeiro, um juiz de Delaware rejeitou seu pacote salarial, no valor de mais de US\$ 50 bilhões (R\$ 250 bilhões), dizendo que o conselho de administração da Tesla usou um processo falho

na negociação de sua remuneração. Em resposta, Musk ameaçou transferir o registro corporativo da Tesla de Delaware para o Texas.

A diretoria da Tesla não revelou um novo pacote de remuneração para ele. Musk, que supervisiona a SpaceX e vários outros negócios além da Tesla e da X, ameaçou buscar novos empreendimentos não especificados fora da Tesla, a menos que lhe seja dado o controle de 25% da empresa. Atualmente, ele tem cerca de 13%.

“Agora você tem um CEO mal-humorado”, disse Talley, da Columbia Law School. “O que isso pressagia para a capacidade da Tesla de chamar a atenção de Musk? É possível que ele simplesmente se desligue da empresa?”

A visita do Musk a Grunheide parece ter sido programada para mostrar aos funcionários na Alemanha, alguns dos quais manifestaram preocupação com sua segurança após o incêndio criminoso, que ele continua comprometido com a empresa e a fábrica. A fábrica está produzindo cerca de 300 mil carros por ano, mas pretende expandir esse número para até um milhão.

Quando os repórteres perguntaram se ele pretendia seguir esse plano, Musk respondeu: “Sim, com certeza”. ●

ESTE CONTEÚDO FOI TRADUZIDO COM O AUXÍLIO DE FERRAMENTAS DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E REVISADO POR NOSSA EQUIPE EDITORIAL.