

Futuro

O 3 é a aposta da empresa para “popularizar” seus modelos elétricos



hans-johnson/Creative Commons

# Sonho elétrico

Enquanto a Tesla, farol mais luminoso na busca do carro movido a bateria, promete um modelo por US\$ 35 mil, seu dono anuncia o desejo de ir à Lua e colonizar Marte

Henrique Skujis | [henriqueskujis@autodata.com.br](mailto:henriqueskujis@autodata.com.br)

“Tempos de tormenta em Shorville.” O twitter de Elon Reev Musk no último dia 3 de abril foi um recado irônico do presidente executivo da Tesla aos investidores que praguejavam contra a empresa. Na manhã daquele dia, após o anúncio de que a fábrica de carros elétricos havia comercializado 25.418 unidades no primeiro trimestre — alta de 69% em relação ao mesmo período de 2016 —, as ações da Tesla dispararam e seu valor de mercado superou gigantes do mundo automobilístico.

A Tesla, fundada no dia 1º de julho 2003 por jovens engenheiros do Vale do Silício, na Califórnia, atingiu US\$ 51 bilhões e deixou para trás as centenárias Ford e GM. A valorização a colocou como a sexta maior fabricante de carros em valor de mercado, atrás apenas de potências como Toyota, Daimler, Volkswagen, BMW e Honda. Um mês antes, a ultrapassagem da corporação havia sido na pista. O modelo S, em sua versão mais rápida, a P100D, foi de 0 a 60 milhas (96 km/h) em 2,27 segundos. Nenhum outro carro de

passeio — nem Ferrari, nem Porsche — jamais havia atingido tal marca.

Parecem números impressionantes. E são. Mas é preciso, evidentemente, enxergá-los com cautela. A despeito do fabuloso valor de mercado alcançado, a Tesla precisa comer muito arroz com feijão para fazer frente às conterrâneas. A empresa de Musk vendeu no ano passado 76 mil carros contra 6,6 milhões da Ford e 10 milhões da GM. Em faturamento, a Tesla também come poeira: US\$ 7 bi ante US\$ 151,8 bi e US\$ 166,4 bi da Ford e da GM, res-

pectivamente. Por essas e por outras, o twitter de Musk foi taxado de arrogante. Afinal, a bem da verdade, enquanto em 2016 a Ford lucrou US\$ 4,6 bi e a GM embolsou US\$ 9,4 bi, a Tesla engoliu um prejuízo de US\$ 800 milhões.

**OBSTÁCULOS** - Números à parte, o fato é que a Tesla tirou o carro elétrico do power point e o colocou na linha de montagem. Mesmo ainda diante de diversos obstáculos, a empresa ganhou energia para ser o mais luminoso farol da indústria automobilística – ao menos para os arautos desse tipo de motorização. A autonomia ainda limitada, a falta de infraestrutura de abastecimento e a demora na recarga são alguns dos obstáculos a serem enfrentados. Some a esses a dificuldade na geração de energia elétrica, a ainda grande capacidade de exploração de combustíveis fósseis e, claro, o lobby das petroleiras.

“Para gerar energia elétrica, os Estados Unidos usam usinas termoelétricas, extremamente poluentes. Na Europa, há escassez de energia elétrica”, pondera Alexandre Belluco, pesquisador da área de recursos energéticos renováveis da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). “Os combustíveis fósseis ainda têm vida longa.”

A fé dos investidores nos elétricos, no entanto, alimenta-se das convicções de especialistas que, apesar dos obstáculos citados, colocam poucas dúvidas quanto ao futuro promissor dos elétricos. Um estudo realizado pela consultoria KPMG no fim do ano passado com executivos e consumidores de 42 países apontou o crescimen-

to dos carros elétricos como principal tendência da indústria automobilística atual. “No Salão de Paris do ano passado, ficou claro que eles são uma realidade. Não se trata mais se eles vão vingar, mas como”, diz Ricardo Bacellar, diretor da área automotiva da KPMG.

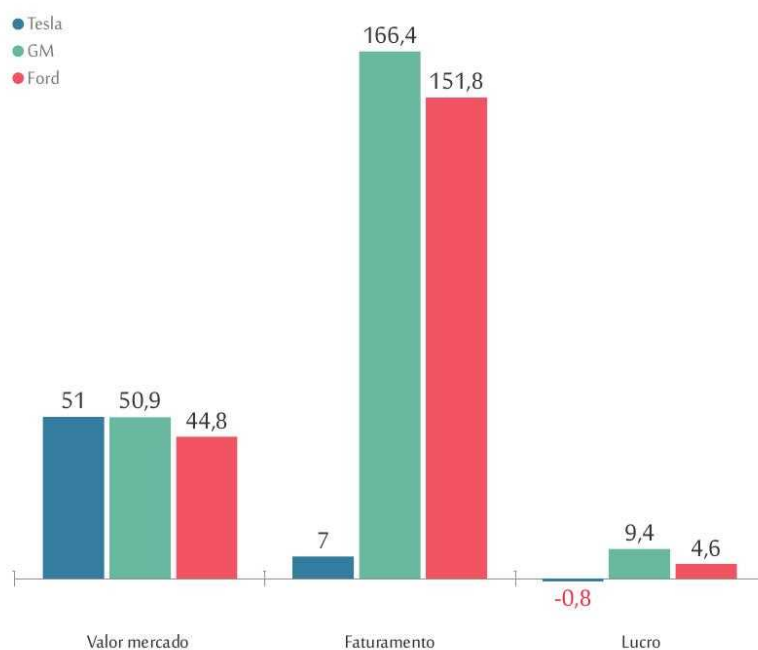
Ennio Peres da Silva, mestre em física e doutor em engenharia mecânica pela **Unicamp**, defensor dos carros elétricos e a hidrogênio, acredita que a supervalorização da Tesla resulta da confiança do mercado na capacidade de a empresa reduzir o tempo de recarga e elevar a autonomia das baterias.

**LINKEDIN PRÉ-HISTÓRICO** - Fato é que há 13 anos, quando a produção em série de carros elétricos ainda era assunto de power point, a Tesla assumiu

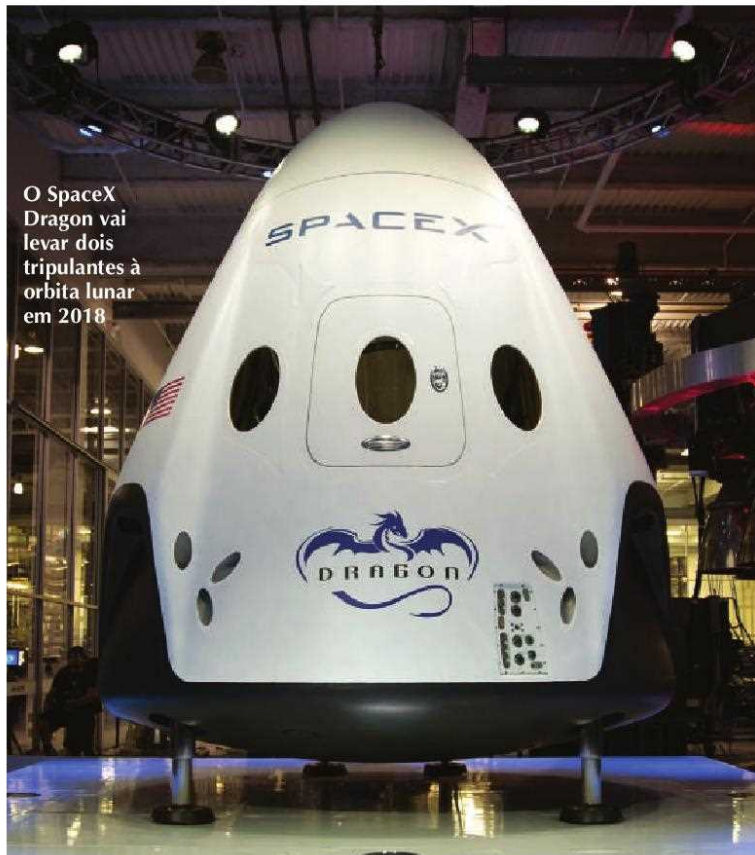
o risco de levar a ideia adiante. Em julho de 2006, deu luz à sua primeira cria, o Tesla Roadster. O esportivo de dois lugares, construído sobre a plataforma esticada de um Lotus Elise, foi o primeiro carro movido a baterias de íons de lítio com produção em escala. No ano passado, Musk assumiu que o lançamento, de maneira prematura, foi um desastre. Foram necessários tantos ajustes para tornar o modelo seguro e confiável que a Tesla só deixou de perder dinheiro em cada Roadster vendido no fim de 2009, mais de três anos após o debute. Por essas e por outras, em 2008, a empresa quase foi à bancarrota. Entre as outras, a principal foi a aposta ousada, quase petulante, de construir uma aeronave para orbitar a Terra.

Mas antes de falarmos desse mo-

## Os números das três gigantes (em bilhões de US\$)



## Futuro



O SpaceX Dragon vai levar dois tripulantes à órbita lunar em 2018

Divulgação

“Além do 3, pretendemos lançar o Y e um SUV até 2020. Por isto é bastante provável alcançar a produção de 1 milhão de carros por ano”

Elon Musk,  
presidente executivo da Tesla

mento-chave na história da Tesla, voltamos ao início da carreira de Musk. Quando criou a Tesla ao lado de quatro sócios, o jovem nascido em Pretória na África do Sul em 28 de junho de 1971, já era milionário. Formado em economia e em física pela Universidade da Pensilvânia, Musk tomou um empréstimo do pai e abriu com o irmão, em 1995, aos 24 anos, sua primeira start-up, a Global Link Information Network.

Depois de trocar de nome para Zip2, a companhia, espécie de LinkedIn da idade das pedras, foi vendida em 1999 para a Compaq por US\$ 307 milhões. Para a alegria dos pais, um engenheiro e uma nutricionista canadenses, cerca de 30% desse valor ficou no bolso dos

filhos. A fortuna cresceu quando outra de suas criações, o banco online X.com, fundiu-se com uma empresa que usava o sistema de pagamentos online PayPal. Em 2002, quando o eBay arrematou a empresa, Musk embolsou mais US\$ 180 milhões.

**ACORDO COM A NASA** - Aí, vieram a Tesla e a SpaceX, empresa criada para fabricar foguetes. Tudo parecia perfeito, mas após investir US\$ 100 milhões na nova companhia e construir o Falcon 1, Musk viu a aeronave falhar nos três primeiros lançamentos. Naquele ano de 2008, seu império quase ruiu. A gigantesca crise financeira que levou dezenas de bancos à cova tornou raro o crédito.



Heisenberg Media / Creative Commons

Sobravam atentados de óbitos da empresa nos jornais. Nos últimos dias do ano, no entanto, um aporte de US\$ 20 milhões e, finalmente, um lançamento bem sucedido ressuscitaram a Tesla. A nova fase foi coroada com um acordo no valor de US\$ 1,6 bilhão com a NASA, a agência espacial norte-americana. Desde então, os três foguetes fabricados pela SpaceX passaram a realizar voos de abastecimento da Estação Espacial Internacional, que orbita o planeta a 360 quilômetros de altitude. Em 2018, a SpaceX promete o início de testes para os primeiros voos comerciais tripulados rumo à estratosfera.

O bilionário voltou a surpreender em setembro do ano passado, ao anunciar planos de colonizar Marte. Mas pulemos essa parte e voltemos à Terra. O próximo passo da Tesla aqui também é cheio de audácia. A empresa promete iniciar a produção de um sedã a preços bem mais em conta que os atuais modelos de seu portfólio — o sedã S vale entre US\$ 57,7 mil e US\$ 122,7 mil, e o SUV X, de US\$ 70,8 mil a US\$ 123,8 mil.

No dia 31 de março do ano passado, Musk, em um evento no qual foi aplaudido como o guru de uma nova geração de fãs de carro, anunciou para o segundo semestre a chegada do 3, sedã menor que o S e com preços bem mais pé no chão. Com autonomia de 344 quilômetros e aceleração de 0 a 96 km/h em menos de 6 segundos, o 3 vai custar US\$ 35 mil. Recentemente, Musk admitiu que o cronograma atrasará. Mas afirmou que a Tesla continua firme no leme e que em 2020 vai produzir 1 milhão de carros elétricos. **AD**

## Gigante chinesa



Divulgação/BYD

**A BYD fabrica chassis elétrico em Campinas (SP) e importa dois carros, o E5 e o E6**

Sem buscar o mesmo consumidor da Tesla, a BYD é outra gigante a apostar no veículo elétrico. Inclusive aqui no Brasil. Após um ano montando em regime de CKD, a empresa chinesa anunciou a segunda fase da fabricação de chassis na planta de Campinas, interior de São Paulo. No último ano, a empresa importou chassis elétricos da China para realização de testes e homologações. Adalberto Maluf, diretor de marketing e novos negócios, revelou que a segunda fase consiste na nacionalização de componentes e da linha de montagem, que hoje conta com 80 funcionários. A BYD, maior fabricante de ônibus elétricos do mundo, planeja produzir no Brasil 250 chassis em 2017. “A capacidade da fábrica é de 720 unidades e deve ser atingida já em 2019 com a contratação de mais 80 pessoas”, prevê Maluf. No ano se-

guinte, a empresa almeja aumentar a produção para 3000 chassis, o que vai requerer a mudança da fábrica, hoje alugada, para um espaço maior. Ao lado da linha de chassis, a BYD inaugurou uma planta de painéis solares. Com investimento de R\$ 150 milhões, a fábrica tem 360 empregados e capacidade de produção de 200 megawatts. A empresa também importa desde o fim de 2016 dois modelos de carros: o E5 e o E6, ambos elétricos. Os modelos, usados principalmente em frotas de mobilidade urbana, chegam prontos ao Brasil — apenas o sistema de baterias é colocado aqui. Por ora, não há intenção de produzir os modelos na fábrica paulista. “Se o mercado crescer, podemos pensar nessa possibilidade”, disse Maluf. A tecnologia local utilizada na produção da BYD no Brasil gira em torno de 20%, mas deve subir para 70% até 2022.