

El reto tecnológico para la industria automotriz alemana

Recientemente, hubo dos noticias del Grupo Volkswagen que llamaron la atención.

La primera fue una inyección de capital a la start-up de autos eléctricos Rivian en Estados Unidos. Con ello, Volkswagen busca tener acceso al software desarrollado por Rivian, para usarlo en los autos eléctricos de sus marcas, después de que su subsidiaria Cariad creada para desarrollar su propio software causó severos retrasos en el lanzamiento de nuevos modelos eléctricos. Para Rivian, la inversión de Volkswagen asegura su supervivencia financiera y le permitirá lanzar nuevos modelos para ampliar su base de volumen y poder equilibrar sus resultados. Volkswagen espera reducir sus tiempos y costos de desarrollo para hacer más competitivos sus autos eléctricos. No es la primera alianza que Volkswagen hace para adquirir tecnología. La anterior fue un acuerdo con la empresa china Xpeng para desarrollar dos modelos eléctricos para el mercado chino. Pero ahora, con Rivian, la tecnología ofrecida en los autos Volkswagen en todo el mundo ya no será tecnología de la casa. El encabezado de un artículo sobre el tema decía: “Podrán Rivian y Volkswagen salvarse mutuamente?”

La segunda noticia fue respecto al probable cierre de la planta de ensamble de Audi en Bruselas. Es una planta hoy ubicada dentro de la ciudad que fue fundada en 1949 por el importador de Volkswagen quien a partir de 1954 ensamblaba ahí el VW Sedan. A partir de 1970 es operada por Volkswagen, y desde 2007 por Audi. Seguramente hay una lógica económica muy clara para prescindir de una planta vieja y cara. Pero un factor clave para la decisión tiene que ser: la capacidad de esa planta ya no se necesita.

El hecho es que la industria automotriz alemana, y también Volkswagen, está batallando con un estancamiento de sus ventas en un mercado que se sigue recuperando de la pandemia. Otras marcas, sobre todo las asiáticas, son las que están aprovechando el crecimiento. A nivel mundial en el primer semestre, la marca Volkswagen registra una contracción de -0.2%. Sin embargo, Audi vio reducidas sus ventas en un -8%, y también Mercedes bajó un -6%. BMW se mantuvo con cifras positivas del 2.3%. Un mercado determinante para esta situación es China. Audi y Mercedes también tuvieron cifras negativas en Europa y, por cierto, en México. A Volkswagen, por el otro lado, le fue bien en Estados Unidos (+26%), en México (+23%) y en Brasil (+22%). Esto le permitió compensar las pérdidas en China, donde BYD desplazó a Volkswagen como líder en el mercado.

Durante muchas décadas, la industria automotriz alemana presumió un liderazgo tecnológico que determinó su prestigio y por tanto la preferencia de un público dispuesto a pagar por ello. En el mundo automotriz de hoy, las cosas han cambiado. La tecnología automotriz hoy se define a través del software, sobre todo, pero no solamente, en los autos eléctricos.

La ventana de oportunidad para que las empresas automotrices alemanas reorienten sus prioridades y capacidades tecnológicas se está cerrando. Las empresas lo saben, y están buscando y encontrando la manera de mantenerse vigentes. En el caso de Volkswagen, el nuevo ID.UNIX presentado en China puede ser la respuesta.