

La apuesta de US\$ 5.800 millones de Volkswagen y Rivian para rescatarse mutuamente

La nueva alianza tiene como objetivo abordar las principales debilidades que han perseguido al segundo mayor fabricante de automóviles y a la startup de Silicon Valley. VW obtiene la tecnología que tanto necesita y Rivian consigue el dinero que tanto requiere.

Stephen Wilmot /Sean McLain
 THE WALL STREET JOURNAL

En agosto, un pequeño equipo de ejecutivos e ingenieros de Volkswagen (VW) voló de Alemania a Palo Alto, California, para dar una vuelta en un vehículo de alto secreto.

Construido originalmente como un Audi eléctrico, el vehículo se había enviado a principios de año a la empresa estadounidense Rivian Automotive, en un experimento para ver si podía fusionar la destreza tecnológica de Silicon Valley con la ingeniería alemana. Los alemanes quedaron impresionados por lo que encontraron en California: un auto que había sido adaptado para que los controles de todo, desde el aire acondicionado hasta la dirección del eje trasero, pudieran actualizarse de forma inalámbrica a través de un computador portátil.

VW había invertido años y miles de millones de dólares en construir un auto digital como este, y Rivian había producido un prototipo prometedor en menos de tres meses.

“Poner esto en marcha en el auto en tan poco tiempo, aunque trabajes día y noche, es realmente genial”, dijo Michael Steiner, director de Investigación y Desarrollo de VW, en una entrevista reciente en la sede de la empresa en Wolfsburg.

Ahora, las dos empresas dan un paso más en su colaboración, en un acuerdo que pretende solucionar uno de los principales puntos débiles de cada una: VW obtiene la tecnología que tanto necesita y Rivian consigue el dinero que tanto requiere.

Según las condiciones definitivas anunciadas a última hora del martes, VW invertirá hasta US\$5.800 millones en acciones de Rivian y en una empresa conjunta, frente a los US\$5.000 millones previstos cuando se anunció la colaboración en junio.

A cambio, la empresa alemana tendrá ac-



ceso a una combinación de informática y *software* de a bordo en la que Rivian ha invertido miles de millones de dólares en desarrollar para sus propios vehículos.

Las acciones de Rivian subieron un 13% en las operaciones previas al mercado del miércoles, mientras que las de VW cayeron ligeramente.

El acuerdo entre el segundo mayor fabricante de automóviles del mundo y una firma emergente relativamente inexperta, pone de relieve la profundidad de los retos a los que se enfrentan en la carrera por competir con Tesla y sus rivales chinos. Los fabricantes tradicionales, que han perfeccionado la fabricación de vehículos de combustión, tienen dificultades para igualar la velocidad y la tecnología de las empresas de-

dicadas a los vehículos eléctricos. Mientras tanto, las nuevas empresas innovadoras como Rivian, carecen de la escala y los fondos necesarios para competir con las compañías más arraigadas.

Según Wassym Bensaid, jefe de software de Rivian, VW espera que parte de la cultura innovadora de Rivian se contagie al titán automovilístico alemán.

VW lleva mucho tiempo enorgulleciéndose de su destreza en ingeniería. Su autosuficiencia es tal que su vasto complejo de fabricación de Wolfsburg genera su propia energía, gestiona hoteles y fabrica sus propias salchichas para alimentar a las decenas de miles de trabajadores.

Ahora, bajo la dirección de Oliver Blume, su director ejecutivo, recurre cada vez más

a socios tecnológicos situados a medio mundo de distancia para ponerse al día. En declaraciones a The Wall Street Journal, Blume calificó la asociación con Rivian de “combinación perfecta”.

Las empresas automovilísticas quieren que sus vehículos sean tan fáciles de conectar y actualizar como un smartphone. En parte, se trata de mantener actualizadas las pantallas de información y entretenimiento, pero a medida que los fabricantes buscan incluir más funciones autónomas, esto se extiende también a las funciones básicas de conducción.

Hasta ahora, las nuevas firmas de vehículos eléctricos -que trabajan sin la comple-

SIGUE ►►

jidad mecánica de los vehículos tradicionales- han integrado mejor la nueva tecnología, que implica consolidar la electrónica del vehículo en torno a un computador central mucho más potente.

El nuevo enfoque permite disfrutar de una experiencia tecnológica rica en funciones y conectada a Internet que los consumidores esperan cada vez más.

La transición a los controles digitales es más difícil de gestionar para los fabricantes de automóviles tradicionales que el cambio a las grandes baterías, según han declarado ejecutivos del sector como Jim Farley, CEO de Ford.

En una reciente clasificación de los fabricantes de automóviles según su grado de "digitalización", la consultora tecnológica Gartner situó a Tesla, los fabricantes chinos NIO y Xpeng y, a continuación, Rivian, respectivamente, en los cuatro primeros puestos. VW ocupa el puesto 13, por detrás de General Motors y Ford.

VW quiere utilizar la empresa conjunta para la fontanería digital de todos sus vehículos de turismo fuera de China, unos 5,7 millones de vehículos según las ventas del año pasado. El primero de sus autos que incluya la nueva tecnología podría estar a la venta en 2027.

Para Rivian, la inyección de liquidez de Volkswagen podría garantizar su supervivencia.

La empresa estadounidense ha gastado más de US\$19.000 millones desde su salida a bolsa en 2021, gran parte de los cuales se destinaron a desarrollar *hardware* y *software* a medida. Esa inversión aún no ha dado sus frutos, en parte porque la empresa produce muy pocos vehículos (probablemente menos de 50.000 este año) para obtener beneficios.

Rivian quiere aprovechar el éxito de su colaboración con VW para abrir puertas a otros fabricantes de automóviles.

Ambas firmas corren riesgos al unir sus manos. Rivian ofrece un activo en cuyo desarrollo ha invertido miles de millones de dólares y que, según ha declarado, constituye una ventaja competitiva fundamental. VW confía en una nueva compañía que no controlará totalmente para una tecnología vital para su futuro.

VW también se encuentra en medio de una dolorosa reestructuración, resultado de unas ventas tibias, una intensa competencia en China y una costosa estrategia de vehículos eléctricos. En las continuas negociaciones con el poderoso sindicato de la empresa, se ha planteado la posibilidad de los primeros cierres de fábricas alemanas en la historia de VW.

Sobre el acuerdo con Rivian, "¿podemos estar seguros de que no se trata de la próxima tumba de US\$1.000 millones?", preguntó Daniela Cavallo, máxima representante sindical de VW, en una reunión de empleados celebrada en septiembre.

La empresa conjunta estará dirigida por codirectores ejecutivos que las firmas nombraron el martes. Rivian designó a Bensaïd di-

rector del proyecto y responsable de tecnología, mientras que VW puso a su ingeniero jefe de tecnología, Carsten Helbing, a cargo de la parte operativa.

Rivian lleva mucho tiempo luchando con las complejidades de la fabricación, y perdió US\$39.000 por cada vehículo que vendió en el tercer trimestre.

El sistema de minicomputadores de Rivian que está adquiriendo VW es más caro que las opciones estándar de los principales proveedores de automoción. A pesar de los costos, Rivian cree que su enfoque, cuando se aplique a escala, acabará siendo más barato y representa un enorme salto tecnológico en comparación con la oferta actual de VW.

"Hay muchas posibilidades de mejora", afirmó Bensaïd.

Para VW, asociarse con Rivian alivia su dependencia de su unidad de software Cariad, que ha costado a VW 7.800 millones de euros, equivalentes a unos US\$8.300 millones, desde que se separó en las cuentas de la empresa en 2021, incluidos casi 900 millones de euros sólo durante el último trimestre.

La gran llamada de atención de VW fue el Salón del Automóvil de Shanghái en abril de 2023, cuando el fabricante vio de primera mano que las funciones digitales, como la conducción automatizada y el control por voz, proliferaban en los autos chinos, mientras Cariad seguía incumpliendo los plazos.

Unos meses más tarde, VW anunció un acuerdo de colaboración con la startup china Xpeng para desarrollar conjuntamente vehículos eléctricos con tecnología avanzada. Pero Steiner comentó que VW sabía que utilizar tecnología china en el resto del mundo era un fracaso.

Poco después, Blume se reunió con RJ Scaringe, CEO de Rivian, en el Porsche Performance Center de Atlanta.

Al final, las conversaciones fueron lo suficientemente serias como para que las empresas formaran "equipos limpios", cuyos miembros habrían tenido prohibido por contrato trabajar en proyectos similares si el acuerdo hubiera fracasado.

A principios de junio, ya habían desmontado un Audi Q6 e-tron de última generación procedente de Alemania y lo habían equipado con los componentes de Rivian como proyecto de laboratorio. A continuación, los equipos empezaron a trabajar para convertir un segundo Audi en un vehículo de demostración que pudiera conducirse. Un tercer Audi permaneció intacto como punto de referencia.

"En otros tiempos, teníamos la idea de que si algo no se inventaba aquí, en el ecosistema de VW, no era lo bastante bueno. Ahora esto ha desaparecido", señaló Steiner, de VW. "No podemos superar la barrera tecnológica en todos los ámbitos por nuestra cuenta", admitió. **WSJ**