

蔚来“超级电池”扑朔迷离

2022年，“电动爹”能跑到1000公里吗？继不久前曝出由于特斯拉降价，订单被大量退回的消息后，日前蔚来又声称，明年将有一款使用固态电池的新车型量产，而且最高续航里程达1000公里，成为最具爆炸性的行业新闻。

充满概念的发布会

1月9日，在成都举办的NIO Day 2020大会上，蔚来发布了旗下首款纯电轿车ET7，配备激光雷达、自动驾驶功能，最大续航里程超过1000公里。

发布会上，蔚来董事长李斌称，ET7将会在2022年第一季度交付，补贴前售价为44.8万~52.6万元，竞争对手锁定为宝马、奔驰和奥迪，远期甚至包括苹果的汽车。当天的发布会，最具话题性的是要数蔚来预计在2022年第四季度推出的150kWh电池包了。这款电池包将不采用主流的液态锂电池技术，而是用半固态电池技术，搭载这款固态电池后，2018款ES8续航里程能提升至730km，新款ES8能达到850km，ES6和EC6能超过900km，ET7则将突破1000公里。但从知情人士处了解到，一直以来给蔚来提供电



池包的清陶能源表示“不知情”，该厂家并没有与蔚来上述规划相关的生产计划。

研发固态电池难度大

目前，业界公认的是，电动车要想完全取代燃油车，电池系统的能量密度至少要翻一倍，从目前普遍的160wh/kg提高到400wh/kg，这个指标意味着600km的续航里程、80度电、总重200kg左右，比现有（大约450~550kg）轻一半。

可当前主流的电池技术，不管是磷酸铁锂电池（比亚迪）还是三元锂电池（特斯拉），都是液态电解液的锂离子电池，单体能量密度理论上最高也就在350wh/kg，全系统上限为300wh/kg。业界认为，最有希望突破电池能量密度难关的，是固态电池（用固态电解质代替隔膜和电解液）。

在美、日、德等技术强

国，能真正研发固态电池的厂家也不多，最有名的是美国固态电池研发商QuantumScape和日本丰田汽车（日本车企在固态电池上入局最早）。可即便是QuantumScape和丰田，技术也远没有成熟。丰田称，最快要到2025年才能量产。QuantumScape则表示，其原型产品测试数据是基于单层电池的测试结果，随着生产层数的增加，制造方面的挑战会呈指数级增长，2026年之前可能不会有商业意义上的突破。

目前，在业界推测的蔚来固态电池潜在供应商名单中，包括清陶能源、辉能科技、宁德时代。辉能的具体进展未有披露。宁德时代公开表态，其在研的全固态电池最早要到2030年才能推出，半固态电池方面也未有和蔚来合作的进展披露。

整体而言，国内的固体电池研发比国外落后，技术

不成熟，2年内要拿出像样的原型产品可能都有困难，更不要提商业化了。可现在蔚来汽车却宣称2年后推出商用化的固态电池包，并且实现汽车的量产，目前也没有披露具体的生产进程，所以外界有理由质疑，蔚来的1000公里续航能力固态电池汽车恐难按时交付。

炒作概念？

业内人士表示：“目前，蔚来宣布的技术层面的突破，多半是在给资本找题材。”一方面，蔚来想借首款纯电动轿车问世，在最能打动消费者的电池安全性和续航里程问题上引来话题和噱头；另一方面，蔚来或可以借渲染电池之威力，化解特斯拉汽车大幅降价造成的大冲击。另外，炒作固态电池，对维持蔚来的股价和市值信心也有帮助。在今天的市场环境下，强调技术概念仍是提升公司股价、估值的不二法门。蔚来由于“续航里程达1000公里”的消息带动，股价已经大涨。

网友的一段评论很能说明普通消费者的心理：“车不让进，车门也不让摸，里面啥情况都没人知道，现在下单，明年拿车。牛逼，PPT造车牛逼！”（王文）

百度宣布组建智能汽车公司吉利为战略合作伙伴

1月11日，百度宣布正式组建一家智能汽车公司，以整车制造商的身份进军汽车行业。吉利控股集团将成为新公司的战略合作伙伴。

新组建的百度汽车公司将面向乘用车市场，让用户购买到更极致的智能电动汽车。百度汽车公司将着眼于智能汽车的设计研发、生产制造、销售服务全产业链，传承百度强大的人工智能、互联网科技基因，利用Apollo领先的自动驾驶能力，发挥在汽车智能化领域长达8年的经验优势，重塑

智能汽车产品形态，成为智能出行时代的变革者。

百度汽车公司独立于母公司体系，保持自主运营；同时，百度将人工智能、Apollo自动驾驶、小度车载、百度地图等核心技术全面赋能汽车公司，支持其快速发展。

下一步，双方将基于吉利最新研发的全球领先纯电动车架构——浩瀚SEA智能进化体验架构，在智能汽车制造相关领域开展紧密合作，共同打造下一代智能汽车。（刘欣）

又是芯片短缺 丰田、福特等车企纷纷减产

1月8日，福特汽车、丰田汽车、菲亚特-克莱斯勒汽车（FCA）和日产汽车均表示，由于半导体部件供应不足，本月将减少汽车产量。此外，本田汽车还表示，其在日本的汽车产量也将受到半导体短缺的影响。

福特表示，其位于肯塔基州路易斯维尔（Louisville）的组装工厂将停产，该工厂组装生产Escape和林肯Corsair车型。FCA将其墨西哥托卢卡（Toluca）工厂重启生产的日期推迟至本月底，该工厂生产Jeep指南者车型；此外，FCA安大略省布兰普顿（Brampton）工厂也将暂停生产，该工厂生产克莱斯勒300、道奇Charger和道奇挑战者（Challenger）车型。

日产表示，计划在日本神奈川县奥帕马（Oppama）

工厂减少混合动力汽车Note的产量，但没有给出减产的细节。日本媒体报道称，本田于本月将首先减产大约4000辆汽车，位于三县铃木市（Suzuki）的一家生产飞度汽车的工厂将受到影响。

丰田将削减得克萨斯州圣安东尼奥工厂Tundra全尺寸皮卡的产量，但目前尚不清楚减产的具体数量。1月8日，通用汽车和宝马集团表示，尚未受到芯片短缺的影响，但正在密切关注。

恩智浦半导体等汽车芯片供应商表示，汽车产量的恢复速度超出预期，目前正在尽力追赶。与此同时，其他行业的芯片需求也在大幅增加。在新冠肺炎疫情背景下，很多企业采取在家办公的措施导致笔记本电脑热销，并且游戏机销量也在上升。（蓝田）

自动驾驶追逐者的进与退

2020年，自动驾驶持续释放着其魅力，吸引大批玩家的关注并加入。据企查查统计的数据，截至12月，2020年国内共计新增816家自动驾驶领域相关企业，而企业名称或经营范围内新增自动驾驶的相关企业数量达到379家，整体规模再度扩大。但是，增速相较于前两年却有所放缓。相关企业数量相较于2019年下降了26%。不仅如此，由于新冠肺炎疫情的冲击，一批早几年入局的玩家去年也纷纷在自动驾驶战略上进行了调整。

Waymo、滴滴等头部玩家在去年首次开启外部融资，就获得了亮眼的成绩。另外，诸如小马智行、图森

未来、嬴彻科技、智加科技、驭势科技、纵目科技、Nuro等自动驾驶初创企业去年在融资方面也均取得了不错的进展。为获得足够的资金支持自动驾驶这样的前沿技术研发，理想、小鹏和蔚来三家新势力造车品牌甚至于2020年底先后宣布增发ADS。除了老玩家的密集加持，去年还有大量慕名而来的新玩家陆续涌现赛道。比如，不久前获得辰韬资本数千万元种子轮融资的斯年智驾，2020年4月刚刚成立就开始在宁波大榭招商国际码头进行单车和多车实船作业测试，并与比亚迪合作进行前装研发。

伴随着新玩家的争相入局，自动驾驶发展态势也在继续向好。从2020年开始，推动更高级别的自动驾驶技术量产，成了行业的共同目标。为此，去年众多企业纷纷将L3量产提上日程，并针对L4应用开始大规模的示范部署。比如，长安和广汽新能源，已于2020年分别在UNI-T和埃安V上实现了可量产的L3功能验证。红旗也在去年推出了旗下首款搭载L3+级智能驾驶技术的车型红旗E-HS9。外资车企阵营中，不少企业在加速向L3量产冲刺。本田于去年11月宣布，将在2021年3月底前销售配备新批准的自动驾驶设备的豪华轿车Legend。宝马和奔驰也放言，将于今年销售具备L3功能的新车。而在更高级别

的L4方面，通过Robotaxi、Robobus的示范运营，希望也在逐步照进现实。

据了解，未来一段时间，百度Apollo、元戎启行、大众、东风等还将分别在上海、杭州、安徽、武汉投放一定数量的Robotaxi，供普通用户试乘体验。

虽然自动驾驶整体发展形势持续向好，但背后其实还潜藏着诸多无奈。研发成本过高，玩家迟迟未能获得投资回报，已然成为自动驾驶前行路上的一大拦路虎，Uber就是一个很好的证明。去年，也有部分玩家选择调整自动驾驶战略优先级，或者同时布局多条路线，来加大跑到终点的可能性。

（摘自“盖世汽车资讯”）

“车享二手车专场拍卖会”拍卖公告

拍卖时间：周五上午10:00
下午14:00
预展时间：周三，周四9:00-16:00
2021年2月

Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

拍卖服务专线：021-65425890
拍卖公司：上海安吉机动车拍卖有限公司
联合公告
PAI.CHEXIANG.COM