

大众召开动力日，叫板特斯拉？

本报记者 林安东 综合外媒

3月15日，大众汽车集团举办了历史上首次“动力日”(Power Day)活动。

可能有人会注意到，“动力日”(Power Day)这个名字对比特斯拉的“电池日”(Battery Day)，“不能说毫不相干，只能说一模一样。”

虽然这次大众汽车的声势不小，活动名称也充满了自信。但是，单从“画饼”的角度来看，大众汽车比起特斯拉还是略逊一筹。

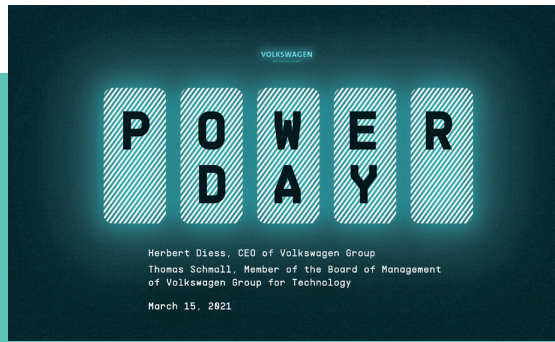
对于投资者而言，“饼”画的大小

和可信用度尤为关键。

Piper Sandler 分析师亚历山大·波特在去年发表的一份研究报告中对投资者说，电池日“很好地总结了特斯拉的优势不可逾越的原因”。如今看来，可能仍然如此。

当然，尽管部分数据比不过特斯拉，但是大众汽车“动力日”的干货依然不少。

在不到两个小时的直播过程中，大众汽车向外界披露了公司未来十年在电池与充电技术方面的路线图。



固态电池，大众尤为看重。因为不再用锰元素，也不再含有电解液，其电池重量将获得下降，充电时间也将缩短，固态电池将拥有更好的性能和更低的成本。

以大众ID.3为例，其动力电池重量约为100kg，换用固态电池后，重量将大幅下降，充电时间将缩短50%以上，续航里程也将提升30%。

实际上，大众汽车

在固态电池方面早有布局。早在2012年，固态电池公司QuantumScape就开始与大众汽车合作。2014年，大众汽车持有该公司5%的股份。2018年，大众汽车对该公司投资了1亿美元。同年开始，大众与QuantumScape宣布成立联合生产项目，派遣大量技术人员入驻，为大规模生产固态电池做准备，并在2020年追加投资两亿美元。

电池成本降低30% 在入门级车型中降低50%

既然是“动力日”，电池技术必然是最受瞩目的。

在最核心的电池电芯方面，大众汽车将在2023年采用一种植入了智能化技术的标准电芯。到2030年，这项技术将应用于大众汽车集团旗下80%的纯电动车型。同时，新电芯能使量产车型中的电池成本降低30%，在入门级车型中将降低50%。“我们的目标是降低电池的成本和复杂性，同时提高电池的续航能力以及其他方面的表现力。”大众汽车集团技术管理委员会成员托马斯·施马尔在“动力日”活动中说，“我们

会将电池系统的成本降低到平均每kWh100欧元（约合人民币775元）以下。‘电动出行’将不再昂贵，并成为主导。”

与此同时，大众汽车集团透露，大众汽车集团将把动力电池电芯直接集成到车身底盘上，也就是CTC技术。由于省去了铸件的电池包，该技术可最大程度降低电池包重量和体积，从而使电动汽车的续航里程再次获得提升。

为了降本，大众汽车集团位于德国中部城市萨尔茨吉特的首座汽车动力电池回收试点工厂已于今年正式启用。

固态电池是终极目标

在做出短期电池优化的同时，大众汽车也在思考更多长远的发展方向。大众汽车认为，固态电池将是未来车辆

动力电池的终极形态。

目前，大众汽车已做好了磷酸铁锂、高锰、镍钴锰和固态电池4种技术布局。而对于

更多欧洲工厂 布局中国电网

除了电池技术，大众汽车还亟需解决迫在眉睫的电池产能问题。

大众汽车预计，到2030年将在欧洲建立6座总产能达到240GWh/年的超级电池工厂。此外，大众汽车还将积极推进全球公共快充网络的建设，在欧洲地区已经与英国石油、西班牙电气集团伊比德罗拉和意大利国家电力公司签署了合作协议。

施马尔在活动中透露，电池生产计划的第一座工厂将位于瑞典，将与瑞典锂电池开发和制造商Northvolt合作。

Northvolt表示，已经获得了大众集团未来十年价值140亿美元的电池订单。Northvolt将向大众集团出售其位于德国萨尔茨基的合资电池厂股份，这将会是大众汽车路线图中第二座产能达40GWh/年的超级电池工厂。

此外，在谈及中国

市场时，大众汽车将充电问题放在了首位。大众汽车认为，由于各种原因，中国现有充电桩中，仅有30%可被真正使用到。若想解决充电问题，不能一味增加充电桩的绝对数量，充电效率、支付方式及私人充电桩占比等都是需要考虑在内的因素。

大众汽车表示，今年将借助旗下合资公司开迈斯(CAMS)在中国市场布设500个充电站、6000个充电桩，分布于全国8个城市；至2025年将布设1.7万个充电桩，充电功率为120kW至300kW，布局绝大多数城市。

此外，活动临近尾声时，大众汽车还提出了未来能够免费充电的美好愿景，而这也将是本次“动力日”活动中无数次提到的“闭环”上升到了新高度——能源在“车、房屋、环境”之间互相传递。

通用汽车旗下Cruise收购 自动驾驶初创企业Voyage

日前，通用汽车持有多数股权的自动驾驶技术企业Cruise宣布，已经收购了自动驾驶汽车初创企业Voyage，后者正在养老社区运行其自动驾驶服务。

3月15日，Cruise总裁证实了这个消息，他表示：“我非常欢迎奥利弗·卡梅隆和Voyage加入Cruise团队。Voyage是一家灵活、具有较强能力的企业。我们有着共同的使命，那就是让交通变得更安全、更方便。”

这笔交易为Cruise增添了超过60名自动驾驶汽车开发和运行人才，Voyage首席执行官卡梅隆也



将加入Cruise，担任产品副总裁。对于Voyage来说，加入Cruise可以让他们更好地继续做开发工作。Voyage的融资总额为5200万美元，Cruise则超过了80亿美元，而且每年都可以从通用汽车那里获得10亿美元左右的资金。

卡梅隆透露，Voyage技术团队的关键成员将致力于Cruise Origin车型的开发，即Cruise的自动驾驶摆渡车。

美国需将排放量降低57% 才能达到巴黎协定目标

据报道，一份新分析报告显示，美国需要在2030年之前，将温室气体排放量减少到比2005年的水平低57%-63%，才能实现拜登政府提出的“到2050年实现零排放”的长期目标。

气候行动追踪组织分析了美国总统乔·拜登针对新车队、商业建筑和电力部门提出的脱碳计划，结果发现，美国要想尽自己的力量，将全球气温上升幅度限制在1.5摄氏度以内（《巴黎协定》所指定的目标），就必须在2030年之前，至少降低57%的温室气体排放量。拜登的气候团队正在与汽车



企业和公共事业企业举行会议，以制订新的目标。

气候行动追踪组织的报告称指出，美国政府制订的“2035年实现美国电力行业低碳化”计划符合《巴黎协定》的宗旨。来自气候分析机构NewClimate Institute的比尔·海尔说道：“如果美国政府能够采取行动，必将在全球引起反响，并使其他国家加紧制订类似的目标，使全球零排放成为现实。”