

通用和大众计划放弃油电混合动力车型 押注纯电动汽车

近20年来，汽车制造商一直依靠混合动力汽车来帮助它们遵守燃油消耗规定，并在车展上向消费者展示这一环保与实用兼备的中和选择。然而，全球最大的两家汽车制造商最近表示，他们在美国的产品线中看不到未来。

通用汽车和大众汽车正将未来的大部分投资转向全电动汽车，认为混合动力车只是最终满足尾气排放要求的权宜之计，尤其是在中国和欧洲。

通用汽车计划未来四年在全球推出20款包括雪佛兰和凯迪拉克品牌在内的全电动汽车。大众还承诺投入数十亿美元生产更多的电池驱动车型，包括明年在美国推出一款小型插电式SUV，以及在2022年左右推出一款电动版的小型巴士。

“如果我还有一美元可以投资，我会把它花在混合动力车上吗？还是把钱花在我们都知道会发生的答案上，然后比别人更快更好地得到答案？”通用汽车总裁马克·鲁斯(Mark Reuss)在接受采访时说。

通用汽车的观点与包括丰田汽车和福特汽车在内的其他汽车制造巨头形成了鲜明对比。丰田汽车和福特汽车正在开发全电动汽车，但同时也在扩大在美国的混合动力车供应。这两种不同的策略表明，随着汽车制造商将重心从制造燃油动力汽车的超过百年的老模式转向电动汽车，汽车行业内部对于实现全面电气化的正确道路存在分歧。

上周，全球最大的汽车零部件制造商之一大陆汽车公司表示，由于需求下降速度快于预期，该公司将削减传统发动机零部件的投资，这是汽车行业加速转向电动汽车的又一个迹象。

“我们不能对客户说，‘你必须买一辆全电动汽车，’”福特动力系统工程主管大卫·菲利佩(David Filipe)说。“我们将持续在这一混合动力车领域耕耘。”

如今，汽车公司销售的每一辆电动汽车通常都会出现亏损，主要原因是锂电池成本过高。对电池续航里程的担忧，加上缺乏完备的充电网络，也简介抑制了买家对纯电动汽车的兴趣。分析人士说，这些因素使得直接转型纯电动汽车成为一种冒险的策略。

随着时间的推移，混合动力和全电动汽车的销量一直在增长，但这项技术未能在更广泛的领域流行起来。

研究公司LMC Automotive的数据显示，混合动力车去年在美国的销量约占总销量的3%。插电式电动汽车的销量约占总销量的1%，但这主要还是得益于特斯拉车型的成功。

不过，摩根士丹利(Morgan Stanley)分析师乔纳斯(Adam Jonas)说，对混合动力车和电动车的双重投资给汽车公司的财务状况带来了压力。“是时候必须选择一条道路并坚持下去了，”他说。

大众和通用汽车将重点放在全电动汽车上，很大程度上是因为中国新规要求汽车销售最低数量的零排放汽车，以避免财务处罚。

大众美国首席执行官基奥表示，“大众汽车计划利用在中国的电动汽车扩张来扩大规模，并加快在美国的降价步伐。”

基奥说，“我们强烈倾向于把所有资金都押注到纯电动汽车中，而不是把混合投资作为对冲我们赌注的一种方式。”

在通用汽车放弃混合动力汽车之前，该公司经历了多年在该领域的失败尝试。大约10年前，通用汽车推出了混合动力版SUV，包括凯迪拉克凯雷德(Cadillac Escalade)和雪佛兰塔霍(Chevy Tahoe)，但销量一蹶不振，随即停产。

后来，该公司在雪佛兰沃尔特(Chevy Volt)上取得了一些成功。这是一款充电式混合动力车，电能为主导，但也有一个备用燃气发动机。不过，由于这款车造价太贵，通用汽车今年也停产了这一财经。几年前在美国推出的凯迪拉克CT6大轿车的插电式混合动力版也遭遇了同样的命运。

汽车行业咨询公司AlixPartners估计，到2023年，汽车公司将斥资2250亿美元开发200多款纯电动车，这一数字不包括

混合动力车。但对于电动汽车将在多长时间内超过燃油汽车成为主流，人们的预测各不相同。

目前，混合动力汽车和电动汽车的生产成本都高于燃油汽车。底特律地区一位独立的汽车分析师鲍姆(Alan Baum)说，混合动力汽车可能会使一辆汽车的成本增加约2,000美元，而纯电动系统的成本则会增加6,000至10,000美元。

丰田也有发力电动汽车的长期计划，但就目前而言，它希望通过扩大混合动力车车型，在普锐斯的成功基础上再生产。普锐斯是丰田知名度最高的品牌之一。这包括生产现有车型的混合动力车，比如汉兰德（Highlander）SUV。该公司的目标是将混合动力车的销量占其美国总销量的15%。

丰田北美销售主管卡特(Bob Carter)说，鉴于美国电动车销量预计将落后于欧洲和中国，该公司需要一个短期的补救措施。“这就是为什么我们对混合动力车如此有信心，”卡特说。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/143784.html>