通用汽车：DNA改变进行时

通用汽车中国公司车辆电气化战略执行总监白雷蒙

急刹车，雪佛兰沃蓝达（Volt）车速从时速70公里猛降至时速20公里，“加速或制动时，小球就会变成黄色。”瑞大卫边驾驶沃蓝达，边指着方向盘前LED显示屏，告诉记者怎样正确驾驶沃蓝达。

由于没有中国驾照，这位平时开车机会不多的通用汽车中国公司电气化战略中国区经理显得很享受刚才上路介绍沃蓝达的过程。为配合记者拍到他所说的黄色小球，瑞大卫(David W. Reeck)在位于上海的通用汽车中国公司门前并不宽敞的马路上来回开了四次。

“如果驾驶平稳，不急踩刹车，不猛打方向盘，沃蓝达纯电模式的行驶里程(以下简称‘纯电里程’)可达到80公里左右。但如果开得比较‘狠’，纯电里程就会变短。而且，沃蓝达会自动记录你的驾驶习惯，以便估算出更为准确的剩余行驶里程。”驾驶过程中，瑞大卫不断讲解演示，“车载安吉星系统不仅能记录你的纯电行驶里程，还能导航，通过声控系统告诉驾驶者前往目的地的路线。”

正因为集众多科技于一身，沃蓝达从上市之初，就一直被大多人看作通用汽车电气化的标志，并且媒体曝光度极高，更有为数不少的人在潜意识里将其与通用汽车电气化战略划上了等号。“雪佛兰沃蓝达不是通用电气化的全部”，通用汽车中国公司车辆电气化战略执行总监白雷蒙(Raymond Bierzynski)说，“这是一个庞大、复杂的体系。可以说，我们在进行一场汽车革命，正向电气化进化。甚至能够说，我们要改变通用汽车的DNA。”

“电气化”改变通用汽车DNA

“通用汽车电气化战略涵盖了从弱混车到燃料电池车，从左到右逐渐摆脱对石油的依赖，从轻度电气化到完全的电气化。”在通用汽车中国公司办公楼五层的一间会议室里，白雷蒙点开桌上iPad里的一张图片，图中一个横向箭头上并排展示着6种车型。

他指出，“这张图代表了通用汽车电气化战略，第一款弱混车具有自动能量回收系统，使燃油经济性能提高百分之二十。”在中国，通用汽车的合资公司上海通用已于去年8月25日推出了弱混汽车别克君越eAssist。

“再进一步，就是强混合动力车，在电动模式下不需要依靠汽油机，比如凯迪拉克ELR。之后，是插电式混合动力或者增程型电动车。增程型电动车是在纯电动汽车上添加了发动机来增加续驶里程，沃蓝达就属于这种类型。目前还

没有插电式混合动力车型，我们正在这方面努力。”白雷蒙告诉记者。

双指放大图片，他指向图片中的最后两款车型，“纯电动方面，通用汽车在北美有SPARK纯电动汽车，而燃料电池车，我们也有所准备。”对于整个通用汽车电气化战略，白雷蒙说：“该战略可以适用于很多国家，因为每个国家都有选择的重点。比如中国有自己的新能源汽车推广目录，虽然该目录不一定和通用汽车的全球战略完全匹配，但在中国我们总可以在通用汽车整个庞大的电气化战略体系中找到需要的车型。”

正是因为体系庞大，所以白雷蒙认为在通用汽车整体电气化战略中，不存在“哪款车型是重点”的问题，“事实上，我们的电气化战略是个循序渐进的过程。因为每一款车都是针对不同的市场和需求，均可成为重点车型。比如说人口密度较高、日常行驶路程普遍较短的城市，纯电动车可能会是比较重要的车型。但对于混合动力来说，它没有里程限制，可以去到任何地方，也不需要充电，所以它的适用范围可能会更广。”

对于中国新能源汽车市场，白雷蒙认为，中国比较关注插电式混合动力车和纯电动车。“混合动力汽车在中国被认为是节能车型，沃蓝达和插电式混合动力车型一样，具有更广泛的应用性。中国政府给予新能源汽车的补贴也是根据不同车型来的，电气化程度越高，能获得的补贴也越多。”

他点击iPad，笑着打开了一张英文版的中国新能源汽车补贴政策的图片，显然，他对新能源汽车进中国都做了充分的准备，了解中国的新能源汽车推广政策是他日常工作中很重要的一部分，“在中国的25个示范城市中，根据电量以及节油效率的不同，能够得到金额不等的补贴，其中有6个新能源汽车私人购买示范运营城市的补贴更高。”

起火、停产：沃蓝达不平凡的2012

身材高大的白雷蒙即使坐着也显得气势十足，他的一位同事告诉记者：“白雷蒙早上一般四点左右起床，起床后会骑一小会儿自行车。长期坚持运动使他精力充沛。”在担任通用汽车中国公司电气化战略执行总监后，他的主要工作是规划通用汽车在中国的电气化战略，其中包括将怎样的电气化产品引入中国。

在介绍庞大的通用汽车电气化战略时，白雷蒙信心十足，通用汽车在中国的电气化进程也颇为顺利，在一些重要的新能源汽车相关会议上，总能见到他的身影。但不可否认的是，通用汽车的电气化战略在实施的过程曾遇到过“一些麻烦”。这些“麻烦”表明，通用汽车想完成这场电气化“革命”并非易事。

通用汽车曾遭遇的最大挑战来源于技术方面，特别是电池系统技术。去年5月12日，美国国家公路交通安全管理局(以下简称“美交管局”)对沃蓝达进行了碰撞测试。该车首先接受了侧杆冲击试验，之后在试验装备上进行了翻滚撞击试验。但实验结束3周后，这辆停在停车场的沃蓝达意外着火了。此次着火事件也将沃蓝达推向了舆论热议的风口浪尖。

随后，通用汽车公司官方表态，会配合调查工作，并且增强电池整体系统，提升安全性能。

除了技术方面，三次沃蓝达停产事件也给通用带来的一些质疑的声音。今年3月2日，通用汽车对外宣布，沃蓝达电动汽车的生产工作将暂停五周。该公司新闻发言人表示，该公司从3月19日到4月23日停止沃蓝达的生产，虽然最终比原计划提前一周重启了沃蓝达的生产，但最终还是让底特律汉姆查姆克(Hamtramck)工厂的1300名工人回家待了4周的时间。

但是时隔五个月后，为调整不同产品的供需平衡，通用汽车决定再次停产。8月28日，通用对外宣布，计划从9月17日到10月12日暂停位于密歇根州汉姆查姆克工厂的沃蓝达生产工作，白雷蒙对此十分淡然地说：“空出的产能将用于生产2014款雪佛兰Impala，我们需要将足够的产能提供给新车。”然而，Impala是一款传统燃油车。

物极必反、否极泰来。尽管起火与停产事件某种程度上会挫伤人的信心，但沃蓝达的销售曲线正在发生积极的变化。

沃蓝达2012年8月在北美的销量超过2500台，1-8月的总销量更是已经超过13300台。同时，客户满意度很高，93%的沃蓝达车主表示愿意再次购买。

通用汽车中国公司的电气化征程

将沃蓝达带到中国市场，对白雷蒙来说仅仅只是拉开序幕。如何推广和销售，是他即将面对的最大挑战。

2010年，通用汽车在华销售235.2万辆，同比增幅达28.8%，中国市场一举超越美国市场，位居通用汽车全球单一市场之冠，甚至被通用汽车董事长兼CEO丹.艾克森(Daniel Akerson)誉为“王冠上的明珠”。中国市场的特殊地位，决定了通用汽车中国公司的电气化战略将成为通用汽车全球电气化战略中最为重要的一部分。

2011年11月，沃蓝达在广州车展高调上市，截至目前在全国发展了13个经销商。“销量不是我们目前追求的主要目标”，白雷蒙说，“引进沃蓝达主要是为了测试中国市场对于电动汽车的反馈，比如消费者驾驶习惯、充电习惯等，因此我们第一步的重点放在示范运营和数据收集方面”。

在上海嘉定国际汽车城和天津生态城的示范运营中，通过安吉星系统，通用汽车可以采集用户的驾驶习惯以及纯电动行驶里程在总行驶里程所占的比重。白雷蒙介绍说，“由于嘉定的充电桩数量较多，纯电行驶里程占比较高;而天津则受制于充电桩数量较少，纯电行驶里程占比则较低。”

在示范运营和采集数据的同时，通用汽车中国公司正在加紧进行电气化相关零部件的研究，其建于浦东通用汽车中国总部的电池系统及检测实验室，正对国内不同电池供应商所提供电池进行比对测试。

据通用汽车中国公司电池工程师高明介绍，该实验室包括单体电池检测室和成组电池检测室。“单体电池检测室内有24套设备，每套设备有4个检测通道，一共有96个测试通道，可同时检测96个单体电池”，高明说，“成组电池实验室内有3套设备，每套设备2个测试通道，可同时对6组电池进行测试。”

除该实验室外，通用汽车中国公司还有另外的研发部门研制电池，包括研制正极材料、负极材料、电解液和隔膜的研制，也包括制作及成组电池。

“我们要做聪明的买家”，瑞大卫说，“我们检测、研制电池，是为了更好的了解电池。只有真正了解电池后，才知道如何选择电池，未来才可以帮助供应商改进电池。”

据瑞大卫介绍，通用汽车中国公司目前已选取5家中国电池制造商生产的电池进行检测，并与通用汽车分别建于美国、德国的两个实验室实现信息共享。他说：“由于电池成本很高，从海外运输难度也较大，所以通用汽车在发展新能源汽车的过程中，将电池国产化是很重要的一部分。”

除关键部件的国产化，整车国产化也是通用汽车中国公司电气化战略的目标。在采访即将结束时，记者了解到，继别克新君越eAssist在2011年底国产上市后，由上海通用生产的赛欧电动车也将在中国首发，2013款的沃蓝达也将登场亮相。

与通用汽车美国相比，通用汽车中国的电气化征程刚刚开始。白雷蒙和他的团队将在多大程度上改变通用汽车的DNA?让我们拭目以待!

（编辑/王慰祖）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/39121.html