

EQ家族频频受挫 奔驰电气化转型愿景如何实现?

尽管做了“全面电动”的转型决心,但奔驰电气化之路在今年走得依旧比较坎坷。先后推出的EQ系列产品销量一直未见起色,三位数的销量与动辄月销破万的新势力相比可谓惨淡。更尴尬的是,销量不振的同时还接连陷入召回风波,让其电动化产品质量被打上了问号。在近日的进博会上,奔驰又高调带来三款新能源产品,大秀肌肉还是夹缝求生?唯有交给市场检验。

■新快报记者 张磊



■廖木兴/图

销量遇冷 奔驰电动化失速

奔驰对于电气化的排兵布阵还在加速。10月17日,奔驰新款EQE SUV正式亮相,预计将在明年实现国产,并已在工信部完成信息申报。11月5日,奔驰第五次参加进博会,并带来三款新能源车型。而在今年成都车展,奔驰也发布了C系的插混车型C350 eL。

奔驰热衷于在华重点发展电动化,显然与本身在华市场份额密不可分。2021年,中国连续第七年成为奔驰最大的单一市场。特别在中国也是全球最大新能源汽车市场的大背景下,中国市场对于奔驰的转型意义重大。

按照奔驰的电气化转型愿景,去年7月正式宣布将此前“电动为先”的理念,转变为“全面电动”计划。2025年起,所有新发布的车型架构均为纯电平台;2022年至2030年,奔驰计划在纯电动车型方面投资超过400亿欧元,旗下所有品牌均将实现电动化。此外,奔驰预测,今年有望在全球实现新能源车型的交付量翻番。到2025年,其插电式混动和纯电车型的销量占比将达到50%。

尽管紧锣密鼓地推出新车型,且有德系豪华品牌背书,但市场终端消费者似乎不买奔驰的单。数据显示,今年9月份,奔驰EQA、EQB、EQC三款车型的销量分别为277辆、213辆、235辆;被寄予众望的EQE轿车也只卖了675辆。与此同时,今年前9个月EQA、EQB、EQC三车的累计销量分别为3271辆、3918辆、3057辆。

此外,2021年,国内新能源汽车全年销量超过350万辆,同比增长157.8%;但奔驰在华电动车型销量不足4万辆。对比来看,2021年特斯拉在中国的产销量高达47万辆,比亚迪的纯电车型卖了32万辆,蔚来小理也冲刺10万销量,奔驰电动化显然有些水土不服。

业内人士分析认为,BBA的转型不顺利,燃油车思维是制约其转型的最大障碍。尽管有传统豪车光环的加持,但电动时代造车新势力正通过自己的努力在重新定义豪华的标准,比如车机智能化、辅助驾驶、用户服务、OTA能力、芯片雷达算力等,而这些不能说BBA不擅长,但在目前投放的车型上面是有所欠缺的。

接连召回 “油改电”产品遭质疑

销量不振的同时,奔驰的EQ系列电动车接连陷入召回风波,更让消费者对其产品质量产生质疑。近日,北京奔驰根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求,向国家市场监督管理总局备案了召回计划。

计划显示,因电动驱动模块制造偏差导致产品存在安全隐患,北京奔驰对EQC、EQA和EQB电动汽车进行召回,其中涉及EQC电动汽车3345辆,EQA和EQB电动汽车共计8078辆。而召回之后,北京奔驰将为召回范围内的车辆免费更换改进后的电动驱动模块总成,以消除故障隐患。

值得关注的是,这不是EQ系列的第一次召回。今年2月份,因冷却液

渗漏问题,北京奔驰召回EQC共计10104辆。2021年8月份,国产EQC也有一次召回,共796辆,原因为国产EQC装配后,无法识别检查空调冷凝水软管的状态,可能会造成空调冷凝水进入到驾驶舱,存在短路的风险。

其中,关于EQC冷却液渗漏的原因,北方工业大学汽车行业创新研究中心研究员张翔分析认为,主要原因是在“油改电”过程中产品出现了设计缺陷。EQC的冷却液接口包括电驱动系统散热、驾驶舱空调散热以及电池高温散热系统等,多达5个接口回路,比其他品牌电动车要多。循环管道变多,也就意味着冷却液渗漏的几率成倍增加。

所谓“油改电”,指的是在传统燃油

车上不改变车身体主体结构,通过更换动力总成而打造出来的纯电动车。关于奔驰EQ系列是否“油改电”,在网络上一直都有争议。据了解,奔驰早期推出的EQC、EQA和EQB算得上是“油改电”产品,奔驰EQC出自MEA电驱平台,这是基于奔驰GLC平台改造而来的,而最新推出的EQS和EQE产品则是基于EVA纯电平台打造出的车型。

业内人士分析认为,“油改电”产品固然能减少平台研发费用,抢占市场先机,但存在诸多硬伤。因为原理是在不大改燃油原型车架构的前提下,把发动机等核心部件替换成三电,那么这些核心部件都会受到车型框架的限制和影响,存在安全性低、品质难把控等缺点。

大象难转身 BBA的共同难题

在电动化浪潮下,意识到自己已经掉队的奔驰,开始全面提速,其中的一大体现就是布局电动车的核心元件动力电池。目前,奔驰已在德国、中国、美国、泰国等国家的7个城市,布局了9家电池工厂,投资金额超过10亿欧元。

但据业内人士透露,这些工厂主要还只是电池PACK工厂,负责对电池进行加工、组装,而关键的电芯技术,奔驰依然需要向LG、宁德时代等电池供应商采购,这也导致奔驰的电动车产品空有豪华外壳,核心三电技术仍然羸弱。

另外,奔驰在人车交互、车载智能化和配套基础设施方面也较为落后。此前就有报道指出,2018年奔驰推出MBUX人机交互系统,增加了触摸屏操作、智能语音助手等功能,但此功能上线后遭到用户大面积诟病,吐槽其菜单逻辑混乱难用,交互体验差。此外,奔驰因信息娱乐系统存在缺陷等

软件问题召回的事例也不在少数。

不只是奔驰,宝马奥迪电气化转型的现状同样不乐观。

此前,宝马在财报电话会上介绍了目前的电动化进程:在2030年,宝马计划完成全面电动化的进程。届时,他们计划累计向市场交付1000万辆纯电动车。但就目前来看,宝马在电动化层面也是大幅落后的局面,新发布的宝马i3续航里程只有500多公里,而同价位中竞品700公里的续航已成标配。此外,宝马的在华充电体系也是极其依赖第三方。

奥迪电动化转型的两款开山之作e-tron和Q2L e-tron,在销量层面同样遭遇了“滑铁卢”。在关键的三电领域,奥迪及其母公司大众汽车,目前也缺少核心技术和市场话语权。此外,相比于其他品牌的“断舍离”,奥迪的电动化策略比较佛系,根据奥迪的判断,中国市场对燃油车依然有需求,所

以他们选择在2033年之后继续在中国生产销售燃油车。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,BBA没有跟上国内新能源汽车赛道高增长的步伐,有多种因素造成,但目前大部分豪华车品牌对中国高端新能源汽车市场已经表现出极高的重视。此外,业内人士表示,尽管BBA在燃油车时代建立了资金、市场等优势,将成为其转型的最重要筹码,但押上重注是否能换来好的转型结果,还需要时间来检验。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道