

## От ръководството на BMW потвърждават позицията си срещу отделна електрическа платформа

Новият мениджърски екип на BMW няма да промени досегашния курс и да следва Mercedes-Benz и Audi, като разработи специална архитектура за електромобили, за да се конкурира по-успешно срещу лидера на [EV Tesla](#).

Главният изпълнителен директор [Оливър Зипсе](#) вярва, че “интегрираната” платформа на BMW, която може да бъде в основата на EV, а и на автомобили с двигатели с вътрешно горене, може да бъде за производителя уникална възможност за производителя при продажбите, защото клиентите ще имат възможността да закупят модела както с бензинов, така и с електрически мотор. Поради това Зипсе планира да се придържа към консервативна инвестиционна стратегия за EV, която е пренесъл от своя предшественик Харалд Крюгер.

Европейските автомобилни производители ще трябва да инвестират сериозно, за да намалят наполовина парковите емисии до 59 грама на километър до 2030 г. от стартова точка от 95 г / км, която ще е в пълна сила през следващата година. След десетилетие от BMW очакват, че всеки втори автомобил, който се продава в Европа, ще бъде или плъг-ин хибрид, или автомобил с електрическа батерия.



„Според нас пазарните прогнози са твърде несигурни, за да гарантират гъвкави платформи, само за електромобили“, каза изпълнителният директор на BMW Удо Хаенъл пред [Automotive News Europe](#) . “Това, което не искаме, е нашите централи да работят под капацитета”, каза Хаенъл. Изпълнителният директор миналия месец премина от работата си като старши вице-президент по производствена стратегия на нова роля в инженеринга.



Във финансово отношение този подход има смисъл, тъй като в ранните години на прехода на пазара към електрифицираните

автомобили фабриките могат бързо да се адаптират към променящото се търсене на превозни средства, управлявани от горене и с батерии. “Изграждането на нов завод би струвало приблизително 1 милиард евро, докато увеличаването на съществуващите съоръжения за производство на електромобили с акумулаторни батерии ще представлява инвестиция с няколкостотин милиона евро, главно за помещение за каросерии и монтаж”, каза Хаенле.

BMW ще запази настоящата си стратегия на една архитектура сериите със задвижване на предните колела и една за автомобилите с задно предаване. Това общо разграничение в света на двигателите с вътрешно горене не се среща при платформи само за EV. Критиците казват, че стратегията на BMW поставя приоритет върху финансите пред иновациите и това може да доведе до неконкурентоспособни продукти. Хаенле твърди, че това няма да се случи в BMW. “Няма да правим компромиси с нищо, което ще се отрази на клиента”, каза той.

## Неуспешно начало

BMW вече експериментира неуспешно с предназначен за целта електромобил, когато i3 излезе на пазара през 2013 г. От автомобилният производител заявяват, че няма да прехвърлят скъпата конструкция на i3 и уникалното оформление на купето на следващите EV.



През ноември миналата година Зипсе подчерта добродетелите на предпазливия подход на компанията, като го обяви за конкурентен: “Ние не вярваме, че това изобщо е необходимо (да имаме специализирана платформа) за постигане на желаните характеристики на продукта”, заяви изпълнителният директор на BMW, който пое през миналия август. “Вместо това можем да постигнем това много добре с интелигентна платформа, която отговаря на всички изисквания.”



## Пълна диагностика на автомобила

Проверка на амортизъри  
Компютърна диагностика  
Диагностика на двигатели  
Диагностика на спирачки  
Стенд преден и заден мост

[Научете повече](#)

Audi Group Volkswagen Group споделят различно мнение. Инженерите могат да се възползват пълноценно от свободата си да разработят характеристики, уникални за специализираната PPE EV архитектура на Audi, включително нейната 800-волтова система, която намалява теглото, спестява място и позволява ултрабърза скорост на презареждане. Междувременно [Mercedes](#) разработва своята EVA2 платформа, която ще е в основата на предстоящия седан EQS.

Използвайки логиката на BMW обаче, нейните конкуренти не би трябвало да се занимават с архитектури специално за EVs, особено защото Зипсе вярва, че интегрираната ѝ платформа няма компромиси като ограничен електрически обхват. “Вярвам, че фактът, че не се нуждаем от специална (EV) платформа, може да бъде уникална възможност при продажбите”, казва той.



Позицията на BMW по отношение на архитектурата само за EV може да бъде краткотрайна, тъй като Европейският съюз има за цел да преодолее зависимостта си от вносни изкопаеми горива, които допринасят за изменението на климата, като стане напълно въглеродно неутрален до 2050 г. За да улесни това, новият председател на Комисията на ЕС Урсула фон дер Лайен заяви през декември, че планира да предложи по-тежки санкции за емисиите на паркове до 2030 г.

Източник: [www.autonews.com](http://www.autonews.com)

Превел от английски: Веселин Пеев