



PORSCHE

引言：保时捷全球 2021 年度新闻发布会后，保时捷全球执行董事会成员，负责产品与研发的施德纳先生通过中德连线的方式与媒体进行了一场深入的专访，回答中国媒体所关心的问题，探讨保时捷中国在电气化时代背景下的产品研发与技术革新策略，针对电气化产品布局、数字智能化举措、新型燃料与电池技术等话题进行了深度剖析。

技术赋能，开拓创新

保时捷全球执行董事会成员，负责产品与研发

施德纳先生 Michael Steiner

Michael
Steiner



受访人：施德纳（Michael Steiner），保时捷全球执行董事会成员，负责产品与研发

1. 记者：最近一些汽车品牌和主机厂都宣布了各自电气化的时间表，在您看来，目前有哪些因素会影响保时捷的电气化进程？无论是电池技术、法规、环境，还是其他方面，在推进未来电气化进程的过程中，哪些因素是保时捷首先要考虑的？

施德纳：的确，从去年开始，很多主机厂和不同区域的政策管理部门都已经宣布了他们对于新能源发展的未来规划和要求。其实我们做了很充分的准备，从两年前就开始做战略的选择，保时捷坚持三管齐下的产品战略：优化的内燃机车型、插电式混合动力车型和纯电动车型。这是我们为应对未来变化的初步准备，也是我们认为未来 10 年中要坚持的战略。到 2025 年，我们交付的新车中将有 50%是插电式混动车型或纯电车型。在这个新的 10 年战略结束的时候，也就是 2030 年时，我们希望这一占比达到 80%。当然，我们并不知道之后会发生什么，这只是我们未来的一个战略。首先，我们要给自己定下一个目标，然后再看客户的反应，观察消费者和市场会如何选择。根据不同的市场需求，结合各地的法律法规，来选择哪一种动力驱动的方式才是最好的、最适合的。我们已经做好了准备，将来也会有更多、更高效的电气化车型推出。同时，我们也会根据市场和消费者的反馈不断地调整和优化电气化战略，而不是现在就决定选择唯一的一种解决方式。



2. 记者：大众已经宣布了未来电气化可拓展平台的计划，比如有和保时捷合作的 PPE 平台，以及最近发布的 SSP 平台。那么，保时捷会和大众共享这些平台的研究成果吗？

施德纳：谈到产品，未来大家会发现我们有基于 PPE 平台的车型，目前也已经取得了不错的进展。当然，像 SSP 这个新平台，我们在技术层面上的共享会做得更多一点。更重要的是，如果从汽车行业的未来技术发展来看，传统平台也许就不那么具有优势了，比如过去大家都知道的基于钢架构的平台。而新平台一定是以电气架构、软件驱动为主，与整个电驱系统整合，再加上半自动化，甚至是无人驾驶的技术，这才是未来平台的核心所在。在以上这些技术层面上，我们会有一些共享，尤其是在系统和软件方面，而不只是关注钢材、钢板使用的结构和分配。所以保时捷会在保持自己特点和优势的同时，与其他的品牌伙伴分享系统及软件这样的技术，以保持车辆的独特性。





3. 记者：保时捷进入中国大陆市场的 20 年间，持续扩大的中国市场和车型产品线，或多或少都受到了经典车型 911 的影响。发布会上宣布了未来 911 车型可能也会采用插电式混合动力的形式，保时捷品牌如何打造 911 在燃油车型中独一无二的技术？以及区别于其他跑车和运动车品牌的特点？在技术层面有没有想要区别于其他品牌的想法？

施德纳：首先，保时捷在中国的表现确实非常好，这 20 年见证了中国成为保时捷最大的单一市场，所以我们要去感谢保时捷中国所有同事做出的努力，并且祝贺他们达成这样的成就。当我们回顾保时捷历史的时候，经典的、标志性的 911 可以说一直是我们的核心，而现在提到它时，我们就会想到如何将 911 带到未来电气化的进程当中来，在这个问题上，Taycan 就是一个很好的例子。

Taycan 的车身比例带有非常明显的保时捷特点，但又不是单纯地复制 911 的造型。从我个人角度来看，这是对历史的传承，但一定也要承担起开启新时代的任务，所以它的造型、设计以及功能一定是要有目的性。保时捷未来的车型一定还会从 911 继承很多东西。因为这些传统是我们品牌安身立命的核心价值，也是我们强大的、重要的基础。无论是精准操控，还是以驾驶者为中心的设计和理念，甚至未来面对无人驾驶的广泛应用，保时捷的车仍然会对驾驶者本身充满尊重、鼓励和激励，让驾驶者们认为操控汽车还是非常必要的。所以电气化该如何做到性能、运动，又能够在潜能方面区别于其他的品牌，这可以体现在你的驾驶体验，或者在超充技术上面。我们可以看到保时捷在这方面还有很大的提升空间，可以让我们的品牌在关注运动性的同时，也很好地保持产品本身的豪华调性，更进一步关注到驾驶者本身。对于主流的主机厂来说，现在可能是一个很好的机会，让我们做出更好的改变。



4. 记者：保时捷（上海）数字科技有限公司在整个保时捷品牌内部所扮演的角色和功能怎么样？会不会参与一些本土化的研发，还是只是把本土消费者的需求传递给德国总部？另外，在电气化时代保时捷怎么确保数字化的产品、软件、服务能够保持概念上的独一无二，就好像燃油车时代的 911 一样？

施德纳：保时捷（上海）数字科技有限公司是一个独立的企业，他们与保时捷中国携手合作，开发适合中国国情的数字化产品和服务，例如软件等。我们都知道中国在数字化和软件方面的需求与其他地区非常不同，这里的消费者需要本土化的版本，这是区别于欧美市场的。所以在进行数字化技术创新的时候，一定要考虑到现在消费者技术、移动设备和车辆的连接，这是中国市场的特殊需求。如果没有本地化的业务部门，就没有办法了解中国科技的变化，以及客户的需求，那么我们就没有办法打造在中国的数字化优势。我们将保时捷（上海）数字科技有限公司加入到中国数字化创新的大体系当中，然后将成功的技术应用到车型产品和消费者体验场景中。不管是在中国本土的研发，还是德国的研发，我们一定要把相关业务

信息进行及时双向的沟通,把消费者的需求反馈给开发人员。但是同时要负责找到解决方案,这就是保时捷(上海)数字科技有限公司在其中的作用。

在谈到电气化时代的智能驾驶、充电等部分,或者说用更多可再生能源实现碳中和等未来规划方面,都需要我们考虑到当下数字化和可持续性战略的一些要求,所以我们在持续改进和不断拓展充电基础设施的同时,也在不断地寻找新的、可替代能源的新选择,并且要保证产品和服务变得更加智能。此外,车内的软件也要更加人性化,从后端来看要更加有支持性。而在这些方面,中国市场有非常大的需求。一方面要求整个基础设施非常完善,另一方面对车辆之间的通讯、智慧互联性都有更高诉求,这是其他市场没有的。所以我们要求保时捷(上海)数字科技有限公司在现有技术架构基础之上找到新的改进方案,提升面向未来的互联性、智能性,并且不断地进步和优化。当然,我们现在还在不断地学习当中。

5. 记者:目前,在中国的新能源车市场中,SUV 车型占比远超轿车产品,下一代 Macan 作为保时捷首款纯电 SUV 进入中国市场之后,保时捷是否会根据中国市场的特点,加大对 SUV 电动车型的研发与引入?

施德纳:我们已经注意到,不仅在中国,在全球很多市场中 SUV 都是增长最快的一个车型。所以,纯电版 Macan 会非常具有现代感和科技感,当然也会兼顾运动感。它的整体设计是为了迎合超大型城市生活准备的。除此之外,我们认为纯电版 Macan 对现有的 Macan 车系也是非常好的一个补充,而且在纯电版 Macan 上会有更多现代的、更具科技感的驾驶体验,所以大家将会看到至少两个不同版本的 Macan,针对不同的人群,不管是哪款 Macan 都会对消费者产生极大的吸引力。我们也会持续地关注每款车型和其细分市场的动向,然后决定后续还有哪些车型可以做纯电化。我相信 10 年后,消费者会看到保时捷在每个细分市场都有相应的解决方案。

6. 记者:保时捷所开发的数字化产品、服务及软件怎么能够在概念上,以及实际体验上拥有独一无二的优势,就像我们在 911 上面体验到保时捷的独一无二?

施德纳:我认为还是要回到驾驶者本身,这是一个核心。最重要的出发点是要站在未来汽车的角度来思考,在人体工学、人车互动和人车交互层面车将如何支持驾驶者,你的方向盘会扮演什么新的互动角色?你的电门或油门踏板会有什么变化?是否只需轻轻触碰踏板就有新的动作反应?能否融入虚拟现实技术,实现语言识别功能等?甚至是不是需要一些实体按键来进行物理控制呢?这都是我们要考虑的。所以这个问题问到了我们的点子上,这一直是我们在思考的问题。但很遗憾,目前还没有办法将我们的所有想法都和大家一一分享。但我们会保证,无论是什么样的车型,是传统燃油车还是电动车型,保时捷都一定会让驾驶者体验到非常热血沸腾的感觉。



7. 记者：关于用硅替代石墨技术的话题，保时捷如何看待这样的技术变化？用硅来替代石墨，这个技术可行吗？什么时候可以实现量产？

施德纳：其实我们在 Taycan 上，已经通过使用一定量的硅来替代石墨，让电池能量密度有了一定提升，但这还远远不够。我们下一步的目标是大幅提高硅的比例，使我们的电池不仅具有更高的能量密度，而且具有更高的功率密度。同时，考虑到电池开发的主流方式是降低成本和提高能量密度，我们决定进一步推动我们的研究、预开发和预生产，以获得赛车运动所需的电池。但这并不意味着我们放弃寻找更便宜的电池，更便宜的电池和材料能够让车辆更具性价比。对保时捷来说，我们可能也会考虑自己来生产特殊的电池，并且我们正在做这方面的研究，未来可能会有更多基于硅基的电池。但从长远来看，能不能在电池当中获得更多的功率，以及能否将电池的管理能做得更好，还有将它的耐温性做的更好，比如达到 70 度的耐温性，甚至是隔离器能否使用得当等等，这不仅仅关乎于硅基材料，整个电池都需要更多的创新和设计才行。因此目前这还不是主流的方向。我们和大众集团曾经就这一问题进

行过沟通，前段时间大众集团也推出了标准化电池，并将在我们的部分车型中采用，但保时捷的高性能车型是个例外。



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注