

DAIMLER: ROZWÓJ BATERII KLUCZOWYM ELEMENTEM ERY ELEKTROMOBILNOŚCI

W erze elektromobilności bateria jest kluczowym elementem samochodu i wymaga dużego nakładu inwestycyjnego i badawczego. Już samo zwiększenie gęstości energii ogniwa może dać przewagę nad konkurencją - powiedział PAP szef badań i rozwoju Daimlera Ola Kaellenius.

Kaellenius zapowiadał wcześniej, że do 2025 roku ok. 25 proc. samochodów produkowanych przez koncern będzie pojazdami na baterie. Resztę stanowić będą wersje benzynowe ze zelektryfikowanymi opcjami.

"Zwiększamy inwestycje w elektryfikację, przyjmując za cel 2025 rok i dalszą przyszłość. Będziemy też musieli stopniowo ograniczać wydatki i inwestycje w dziedzinie silników spalinowych" - powiedział na marginesie targów motoryzacyjnych w Genewie.

Pod koniec ubiegłego roku niemiecki koncern zapowiedział, że do 2030 roku kupi na potrzeby pojazdów elektrycznych ogniwa akumulatorowe o łącznej wartości 20 mld euro. Przyszły prezes Daimlera powiedział PAP, że mimo tego firma wraz z partnerami intensywnie pracuje nad własnymi rozwiązaniami z zakresu elektromobilności. Koncern chce w ten sposób zredukować swoją zależność od kosztownych metali ziem rzadkich, m.in. kobaltu, którego głównym źródłem jest Demokratyczna Republika Konga w środkowej Afryce.

"Mówiąc o metalach ziem rzadkich trzeba pamiętać o katalizatorach, które są obecne w samochodach od dekad. Do ich produkcji niezbędne są platyna, pallad i rod, czyli również bardzo drogie surowce. W przypadku baterii potrzebujemy niklu, manganu i kobaltu - czyli towarów indeksowanych. Jak wszystkie inne surowce podlegają one prawom rynku, a co za tym idzie zmienności cen. Aby zminimalizować to zjawisko w przypadku kobaltu trzeba zwyczajnie ograniczyć jego obecność w mieszance chemicznej ogniwa. Pierwsze generacje baterii miały stosunek 1-1-1 (nikiel, mangan i kobalt). Obecnie używane to już 6-2-2, czyli 60 proc. niklu, 20 proc. manganu i 20 proc. kobaltu. Te, które teraz kupujemy mają stosunek 8-1-1. Natomiast trwają prace nad ogniwnem, które ma 90 proc. niklu, 5 proc. manganu i 5 proc. kobaltu. To ogromna różnica" - podkreślił szefa badań i rozwoju niemieckiego koncernu. Zapewnił jednocześnie, że brane są również pod uwagę inne rozwiązania np. baterie na elektrolit stały czy ogniwa paliwowe.

"Jesteśmy w stałym kontakcie z kilkoma start-upami i dużymi graczami w kwestii rozwoju technologii baterii. Na razie jest zbyt wcześnie, aby móc ocenić, czy i kiedy któraś z nich opuści laboratorium i stanie się częścią masowej produkcji, liczonej w milionach egzemplarzy. Wydaje mi się, że może to nastąpić po roku 2025. (...) Mamy duży potencjał oddziały ds. badań i rozwoju, który blisko współpracuje z dostawcami ogniwa nad nowymi rozwiązaniami. Natomiast obecnie opieramy się na technologii baterii litowo-jonowych i ich udoskonalaniu" - tłumaczył Kaellenius. Dodał, że prace prowadzone przez Daimlera ułatwiają negocjacje z dostawcami baterii. Pozwalają m.in. wskazywać im rozwiązania, na których nam zależy - zaznaczył.

"Mamy dwie drogi rozwoju. Pierwsza to udoskonalenie baterii litowo-jonowych. Prace dotyczą zarówno anody jak i katody i mamy w tej kwestii za dwa lub trzy pomysły. W drugim przypadku eliminujemy ogniwa litowo-jonowe i robimy większy przeskok. Na tym etapie nie mogę jednak zdradzać szczegółów. Mogę jednak powiedzieć, że jest kilku kandydatów na przejście z fazy +silnej ewolucji+ w kierunku potencjalnej rewolucji" - dodał.

Przyszły szef Daimlera zapewnił jednocześnie, że mimo ogromnych inwestycji w samochody elektryczne firma nie zapomina o silnikach spalinowych. Przypomniał, że osiągnięto znaczący postęp w jednostkach Diesla, które są zdecydowanie bardziej przyjazne dla środowiska od poprzedników.

"Rynek silników Diesla to głównie Europa. Poprawiliśmy problem z emisjami tlenków azotu (NOx) i nasza nowa generacja napędów wysokoprężnych jest pod tym względem niezwykle efektywna. Zostało to sprawdzone w warunkach rzeczywistej jazdy. Należy też pamiętać, że diesle mają przewagę w spalaniu rzędu 20-50 proc. nad silnikami benzynowymi. Dlatego w Europie będą one obecne jeszcze przez długi czas" - zapewnił.

W maju udziałowcy Daimlera będą głosować nad nową strukturą korporacyjną. Według planu oddziały ds. samochodów osobowych, ciężarówek i mobilności mają zyskać większą niezależność w podejmowaniu decyzji. Wtedy Kaellenius ma oficjalnie rozpocząć sprawowanie funkcji prezesa koncernu.

jw/PAP