

## 比亚迪海豹发布会惹人瞩目，车企技术革新竞赛不停歇

5月20日下午三点，比亚迪召开海豹新车型发布会，正式搭载CTB电池车身一体化技术，并开启预售通道，售价21.28-28.98万。截止发布当日22点，海豹预订量即超过22000辆，成为继去年海豚之后又一海洋系列爆款车型。

传统的电芯集成方式是CTM，即“Cell to Module”，模组是针对不同车型的电池需求不同、电池厂家的电芯尺寸不同而提出的个性化定制，但是模组的存在占用体积是必然，该配置方式的空间利用率只有40%，很大程度地限制了其他部件的空间。2019年，宁德时代首度提出CTP（Cell to Pack）方案，此后比亚迪、蜂巢能源等陆续跟进。而在次基础上，比亚迪提出了“刀片”电池，将单个电芯通过阵列的方式排布在一起，在安全性方面又有新的突破和应用。特斯拉一直在使用的CTC方案，同样是根据这一思路，直接将电芯集成到了车辆的底盘结构中，从而在整车结构布局的角度上进一步提高空间的利用效率。龙头的技术迭代往往是风向标，电池结构方面，蔚来、小鹏、理想、沃尔沃、零跑等车企已经纷纷跟随。



图片来源：比亚迪海豹发布会

刀片电池的高密度、耐高温为CTB技术提供了基础，结构方面，通过蜂窝结构设计提高了电池系统的强度。而CTB这一小小的技术变革，能够对整车的其他性能带来联动效应。电池包侧柱碰撞入侵量减少45%；整车扭转刚度提升一倍，操控性更好（麋鹿测试83.5km、高速单移线133kph、定圆回转侧向加速1.05g），同时可以抑制车身振动，更平稳、更舒适。运动性能上，实现整车50:50黄金轴荷，CTB电池上盖与底板的集成让车辆具备的跑车级别的低质心，整车稳定性更好。中型平台的整车布置优化，让车辆低惯量，整车相应跟随更快。

底盘方面，双叉臂加五连杆的高性能悬架组合首次搭载在e平台3.0中型平台纯电动车型。这套组合使得整车横向侧向支撑力更强，操控性能更好，纵向抗俯仰能力更好，垂向悬架摩擦力更低，素质性更优。

同时，CTB带来风阻系数低至0.219，得以采用前异步电体和后同步电机的高效四驱架构。海豹的两驱版是比亚迪第一款后驱车，操控更有乐趣。四驱版在前轴增加一台电机，组成了前异步、后永磁电机的组合，前者马力217匹，后者则高达312匹马力。这种“前小后大”的布置明显更偏后驱，低负荷状态下可以不启用前电机，日常温柔驾驶的耗电量更低。基于此动力架构，海豹四驱零百加速3.8s，百公里能耗仅仅12.7度电。



图片来源：比亚迪海豹发布会

因此，CTB 技术对于车的提升来自于至少 8 个方面：(1) 运动性好；(2) 操控性提升；(3) 稳定性提升；(4) 安全性能更佳；(5) 驱动系统和充电升级；(6) 动力性较好；(7) 经济性提升；(8) 乘坐空间舒适度提升。

海豹来自于比亚迪的纯电平台，轴距和汉 EV 一样，尺寸要小上一圈，定位是中型车，新车共有 3 种续航和 4 款配置。性价比看，和 model3 有很多可比之处。总体来看，在新能源车如此内卷的时代，消费者对于性价比的追求不会停歇，而车企要想获得消费者的青睐，技术革新也无法停歇。近年来，在各项技术逐渐成熟的同时，微创新显得更为重要，当前的电动车也许媲美 7-8 年前的消费电子时代，竞争中不进则退，任何一种可能性都不该被放过。

自主品牌近些年不断崛起，一方面由于国人对于自主品牌的支持和关注，更和国内供应链的成熟、进取、良性竞争息息相关，使得自主品牌车企的产品力、性价比不断提升。更为重要的是，自主品牌对于贴合消费者需求、创造消费者需求都有了更为深刻的认知，内饰设计、外型设计、功能设计成为了车企必争之地。期待在新能源车领域更富有创新力的产业链，也期待我们的投资能够伴随优质的公司一同成长。



## 【风险提示】

市场有风险，投资需谨慎。基金管理人承诺以恪尽职守、诚实信用、谨慎勤勉的原则管理和运用基金资产，但不保证基金一定盈利，也不保证最低收益。基金管理人提醒投资者在做出投资决策前应全面了解基金的产品特性并充分考虑自身的风险承受能力，理性判断市场，投资者自行承担基金运营状况与基金净值变化引致的投资风险。投资有风险，选择须谨慎。敬请投资者于投资前认真阅读基金的基金合同、最新招募说明书、基金产品资料概要及其他法律文件。

本材料为客户服务材料，不构成任何投资建议或承诺，本材料并非基金宣传推介材料，亦不构成任何法律文件。若本材料转载或引用第三方报告或资料，转载内容仅代表该第三方观点，并不代表兴合基金的立场。