

Kinesisk gennembrud med batterier kan banke elbilprisen ned

Af Thomas Breinstrup thbr@berlingske.dk



Verdens største producent af bilbatterier er klar til at trykke på knappen, og det kan være med til at presse prisen på elbiler.

Et bilbatteri, der kan holde til to millioner kilometer - dog ikke på én opladning.

Det er et længe efterstræbt gennembrud, som en kinesisk batteriproducent har skabt, og det kan være med til at banke prisen på bilbatterier ned og dermed skrue op for salget af elbiler.

Contemporary Amperex Technology (CATL), som er verdens største elbilproducent og leverer elektriske batterier til biler fra både Tesla og Volkswagen, er ifølge det amerikanske nyhedsbureau Bloomberg klar til at producere det nye batteri, som ifølge selskabets bestyrelsesformand, Zeng Yuqun, kan holde i 16 år og holde til to millioner kilometers kørsel.

Hidtidige batterier til elbiler er kun født med en garanti på otte års brug og omkring 240.000 tilbagelagte kilometer. Altså er rækkevidden mere end ottedoblet.

Derfor har netop udviklingen af et virkeligt langtidsholdbart batteri, som ikke skal skiftes efter få år, fordi det mister sin kraft ved at blive ladet op hele tiden, været det store fokus for bilproducenterne og deres samarbejdspartnere, som i fællesskab kæmper for

at skabe et nyt marked for elbiler som afløsning for de mere forurenende benzin- og dieslbiler.

»Hvis nogen kommer med en ordre, er vi klar til at producere,« siger Zeng Yuqun, der stiftede CATL for et årti siden, til Bloomberg uden dog at ville fortælle, om de første kontrakter faktisk er i hus.

Salget af elbiler ventes at stige til fem procent af det samlede bilsalg i Europa i 2021 og til 8,1 procent i Kina, som dermed ligger i verdenstoppen for udskiftningen.

Zeng Yuqun forventer dog, at elbiler først vil overhale salget af benzin- og dieslbiler omkring 2030-2035.

Det nye batteri vil koste omkring ti procent mere end de batterier, som sidder i dagens elbiler. Og da batterierne er en af de dyreste enkeltdele i produktionen af en elbil, vil et gennembrud i holdbarheden få en afgørende betydning for udbredelsen af elbiler, hvis priserne efterhånden kan sættes ned.

Tesla annoncerede selv i 2019, at et batteri, som kunne holde til de

»Hvis nogen kommer med en ordre, er vi klar til at producere.«

ZENG YUQUN, CATL-STIFTER

magiske »en million miles« (1,6 millioner kilometer), var ved at blive udviklet, og General Motors meldte sig i maj tæt på samme mål. Batteriproducenterne arbejder på at skabe batterier, hvor man undgår at skulle bruge dyre og sjældne råstoffer som for eksempel kobolt. Men samtidig arbejdes der på alle fronter for at skabe langtidsholdbare og stadig mindre batterier til alle former for elektronik.

Som Berlingske beskrev forleden, er et større samarbejde mellem virksomheder og forskningsinstitutioner i EU - med den danske høreapparat- og hovedtelefonproducent GN som medspiller - i gang for at udvikle fremtidens batterier. Kan disse gøres mindre og få andre former, samtidig med at holdbarheden forlænges, og priserne kan bringes ned, kan det få afgørende betydning for designet af fremtidens elektronik.

Batteriet er på alle måder den store joker ved elbilerne. Det skal kunne holde meget længe, så det ikke skal skiftes ud for ofte, og samtidig skal fremstillingsprisen bringes ned, for det er en af de dyreste enkeltdele i en ny elbil.

200 danske elbiler indtager Sverige

Af Jonas Rimer Hansen jorh@berlingske.dk

GreenMobility ruller på mandag 200 elbiler ud i Sverige og nærmer sig en samlet flåde på 1.000 køretøjer. Selv om selskabet fortsat taber penge, er planen, at operationen i København skal være profitabel inden årets udgang.

Delebilsordningen GreenMobility er efter en forsinkelse nu klar til at åbne i Sverige. Således triller der på mandag 15. juni i alt 200 elbiler ud i Malmø og Gøteborg.

Selskabet med de store ambitioner skulle egentlig allerede have været i gang i det svenske, men som i stort set alle brancher huggede coronakrisen bremsen i for en periode.

»Umiddelbart efter nedlukningen lå vi omkring indeks 30. Det var en

skræmmende oplevelse,« siger administrerende direktør Thomas Heltborg Juul, der overtog posten som topchef ved årsskiftet.

»Heldigvis er vi nu tilbage på det vækstspor, vi så før corona. Vi skiftede IT-plattform i slutningen af sidste år, og siden da har vi set en positiv udvikling i vores forretning.«

P.t. er man på vej tilbage over niveauet fra begyndelsen af marts. Det er endda uden blandt andet de store vanlige trækplastre som lufthavnen, nattelivet og uddannelsesinstitutioner, der fortsat i stort omfang er lukket ned. Et faktum, som direktøren er positivt overrasket over, og som han mener kan skyldes, at folk i højere grad fravælger offentlig transport, hvilket skaffer GreenMobility en del kunder.

Selskabet forventer, at mere end 15.000 svenskere vil tilmelde sig ordningen i løbet af 2020.

»Vi har mødt stor velvilje fra myndighederne i både Malmø og Gøteborg. Vi kigger naturligvis også på Stockholm, da vi her vil have en masse fordele i kraft af vores launch i Malmø og Gøteborg. Vi ser lige nu markante tiltag for at få privatejede benzin og dieslbiler ud af byen og øge brugen af eldebiler i stort set alle større byer i Europa, og i Stockholm afventer vi lige nu tiltag for at understøtte denne udvikling,« siger Thomas Heltborg Juul.

Skal tjene penge i København.

I dag har GreenMobility i alt 750 biler: 400 i København, 100 i Aarhus og 250 i Oslo.

Men mens hjulene på flere og flere elbiler i delebilskonceptet altså triller rundt i et stigende antal byer, ruller kronerne fortsat ud af kassen.

Sidste år tabte selskabet 29,9 mio. kr. på bundlinjen, mens tabet i 2018

lød på 33,1 mio. kr. og i 2017 på 30,6 mio. kr.

GreenMobility er børsnoteret på minibørsen First North, og da krisen ramte, trak selskabet sine forventninger til 2020 tilbage. I samme ombering som lanceringen i Sverige er de nu klar med nye forventninger. I grove træk er selskabets planer blevet forsinket med estimeret tre-fire måneder, lyder det.

Det betyder, at man fortsat regner med at åbne i fire til seks nye byer i år, hvoraf Malmø og Gøteborg udgør to.

Samtidig skal operationen i København blive profitabel på månedsbasis inden årets udgang. Oprindeligt lød forventningen, at København skulle være profitabel set over hele året.

»Vi forventer at tjene penge i København sidst på året - og selv

om Aarhus er et stykke fra break even, ser vi også nu en positiv udvikling her på bagkanten af corona,« forklarer Thomas Heltborg Juul.

Til gengæld står der ikke længere noget i forventningerne om, at man vil nå en samlet flåde på 1.600-2.100 elbiler inden årets udgang, hvilket vil kræve mindst 650 yderligere efter lanceringen i Sverige.

Og i stedet for at man skal være operationel i samlet syv til ni byer ved årets udgang, hedder forventningen nu fem

til syv byer. Med København, Aarhus, Oslo, Malmø og Gøteborg er den del af forventningerne altså nået.

GreenMobility-direktør Thomas Heltborg Juul.

