

中国自動車メーカー関係者ヒアリングキット

(2015年5月～7月)

欧州系 OEM メーカー

NEV の導入計画

二つの分野に取り組んでいる。1つはPHEVとなり、今後主要な対応策と位置づけられる。これから3～4モデルを導入する予定である。PHEV専用モデルではなく、既存モデルのPHEVバージョンという形で導入する。Passat GTE、凌渡(Lamando) PHEVの他、Cクラス(FOURIN分類では、Eセグメントに相当)、B-SUVを導入する。PHEVの価格が高いので、コスト増加分を価格に転嫁しやすい上級車に搭載する。凌渡(Lamando) PHEVはAクラス(FOURIN分類では、Cセグメントに相当)は、BYDの秦、上海汽車の荣威550の競合車として投入し、上海市では補助金、ナンバープレート無料提供等の優遇をうけることができるので、最終価格は手頃となり、一般消費者をターゲットとすることが可能になる。上級車のPHEVは、最新テクノロジーに対する興味を持ち、或いは環境意識の高いユーザーをターゲットとする。

2つ目はEVであるが、計画はまだ明確ではない。企業平均燃費(CAFC)を計算する際のスーパークレジットはPHEVより高くなるので製品投入を検討中である。内燃機関車とPHEVで2020年の企業平均燃費の目標値に達成する見込みのない場合にEVを導入する。どのセグメントにEVを導入するかはまだ未明確だ。以前はCセグメントの天越EVを試作したが、量産には至らなかった。当時は生産能力の拡張のためにNEV製品が必要という条件を満たすために開発した。我々にとってEVは新しい分野である。開発した後に、コストが高すぎて量産しても売れないということでは意味がない。詳細な数字は未発表だが、価格は40万～50万円と見込まれる。だが、40万～50万円でLavidaベースのEVは絶対に売れない。

エンジン分野では、1.2T(1.20のターボエンジン)を導入する計画。Lavidaに搭載し、今後Lavidaのエンジンは1.2T、1.4Tとなる。Aクラス(Cセグメント)、A0クラス(Bセグメント)の1.60エンジンから切り替える。これまで2.00から1.4Tへの切り替えを進めてきたが、これから1.60から1.2Tへの切り替えを推進する。まだ決定事項ではないが、さらに、1.40か

ら1.0Tへ切り替える可能性がある。一汽-VWはつい最近EA211シリーズの1.2Tを搭載したGolfを市場投入した。

変速機

DSG搭載車の割合は今後増加する。現在、1.60搭載車には6ATを搭載するが、1.2Tエンジンへの切り替えとともに、変速機をDSGに変更する計画である。乾式DSGは湿式DSGよりコストが安く、トルク容量は小さいので、小排気量モデルに乾式DSGを採用する可能性はまだある。乾式DSGのジャダー等問題については、ソフトウェアのグレードアップによって、問題は大幅減っている。引き続きDSGを採用していく。加速性能を追求する中国ユーザーはDSGを選択し、スムーズな加速を追求するユーザーはCVTを選択する。

ISS、48V等の燃費改善技術

ISS(アイドルストップシステム)は一部モデルの省燃費グレードに採用する。VWのBlue Motionバージョン、SkodaのGreenLineバージョンに搭載する。最近発売された凌渡(Lamando)の最上級グレードにISSを搭載している。全体的にはISSの搭載車はまだ少ない。

48Vシステムについて、当面上海VWに導入する計画は不明確である。コストは割高になるため、一汽-VWに先にAudiに搭載する。

米国系 OEM メーカー

パワートレイン戦略

エンジンについて、現行は1.4Tとなっているが、将来更に小排気量のターボエンジンを導入する予定。今まで6ATが主流となっているが、CVT工場を建設中、今後CVTを導入する計画。

NEV 導入計画

上海GMの製品戦略は財務観点から見る傾向がある。要するに儲からない車は作らない。それで新エネ車は最初高級車から導入する。今Cadillac CT6 PHEVを国産化するプロジェクトを進めており、Cadillac専用工場に電池パック工場を建設中。