

独フォルクスワーゲン(VW)は 2023 年 7 月 26 日、中国市場のインテリジェント電動コネクテッドヴィークル市場戦略を正式に発表した。傘下ラグジュアリーのアウディと、合弁相手の上汽集団との協業強化、7 億ドルで中国新興 OEM 小鹏(Xpeng)の 4.99%株式を取得した。これを契機に、欧米勢の中国技術活用が活発化している。

まず VW は Xpeng の技術を活用して、両者で共同開発、2026 年にも新たな BEV の発売を開始する。また、上汽アウディは上汽集団のハイエンドブランド「智己(IM)」のプラットフォームを活用、独自の BEV 開発を急ぐ。中国のアウディは今現在も一汽アウディの方が主流で、後発の上汽アウディとしては、その遅れを取り戻すために IM の活用へと舵を切ったようだ。

■あのメルセデスベンツも

続いて、メルセデスベンツが蔚来(NIO)のバッテリー交換ステーションの活用を検討している、とされた。現時点までに両社幹部が交渉を重ねているのは事実だが、NIO は足元メルセデスベンツとのそうした協業を否定している。ただし、NIO が自社のバッテリー交換ステーションを他社ともシェアする取り組みを進めているのは間違いなく、いずれメルセデスベンツがそこに入ったとしてもおかしくない。

仮にそうなった場合、メルセデスベンツは NIO 規格によるバッテリーパックや車体の設計を強いられることになる。それでも NIO のバッテリー交換ステーションというソリューションはメルセデスベンツにとって魅力的に映ったということになる。NIO にとっても、世界最高峰ブランドとの協業及び新たなビジネスモデルによる収入源の増加は願ってもない話だ。

■VW はさらに触手、ステランティスも

さらに、中国新興 OEM の零跑(LEAP)は 2023 年 7 月 31 日、全く新たなセントラルインテグレーション E/E アーキテクチャ「四葉草(四つ葉のクローバー)」を発表した。その中で LEAP はこのアーキテクチャの優位性を説明するばかりでなく、そのライセンスを「確度の高い 2 社への提供を進めている」とし、外販する意向を示した。



出典；LEAP