

2040年,本田将再无燃油车

本报记者 林安东 综合外媒



Powered by
Honda

据《朝日新闻》报道,本田新任社长三部敏宏举行了自4月1日就任社长以来的首次媒体见面会,并公布了一项“大跃进”般的电动化计划。本田的目标是,到2040年停止销售燃油汽车,使得纯电动汽车和燃料电池汽车的销量占比达到100%。

本田还提出,到2050年,通过与本田有关的所有产品和服务,实现碳中和目标,并使得摩托车和汽车产品实现事故零死亡,产品100%采用可再生材料。

保守的本田

本田作为日本第二大汽车制造商,在电动化转型上表现得非常“保守”,无论是在车型还是规划上都远远落后于其他车企。据《汽车新闻》报道,上一任本田社长八乡隆弘在接受采访时曾表示,本田计划到2030年致力于发展油电混合动力汽车,而不是纯电动汽车。他认为,纯电动汽车将不会成为主流,电池需求也不会大幅增加。当时,三部敏宏担任本田研发负责人,主导本田在电动化、智能化等领域的工作。

而随着三部敏宏从八乡隆弘手中接过掌门人的位置,本田的电动化进程马上提速。三部敏宏表示,到2030年,本田纯电动汽车和氢燃料电池汽车在主要市场的销量将占本田汽车销量的40%,到2035年占80%,到2040年则到达100%。同时,本田将在未来6年内不考虑销售收入的波动,为包括电气化在内的研发计划投资约5万亿日元。

但《福布斯》指出,本田目前只有一款电动汽车,起步非常

晚,并且要到2040年才能完成转型,相比其他车企落后了一大截。奥迪在今年宣布停止研发汽油或柴油发动机,同时计划在未来10到15年内完成转型。此外,梅赛德斯-奔驰、丰田和大众3家车企巨头停售燃油汽车的日期分别为2022年、2025年和2030年。

在自动驾驶方面,本田的计划也非常保守。本田方面表示,到2030年,在主要市场的所有汽车车型中应用升级后的全方位先进安全辅助系统。这套系统包括三大子系统:正面事故回避、侧后方事故回避和减轻驾驶负荷。

其中,“减轻驾驶负荷”系统包含以下功能:弯道降速辅助、车道变换提示、主动变道辅助和车道保持。这是如今新势力造车和众多车企都已经量产并搭载的L2级驾驶辅助系统,而本田预计要花10年时间才能做到这些。《福布斯》认为,按照本田目前的自动驾驶研发进度,2050年实现事故零死亡,仅凭本田自身恐怕无法实现。

大势所趋

放眼世界各国和各地地区的新能源汽车战略,欧盟、中国、韩

国、美国等都出台了各种减排条款,还有一些地区直接宣布禁售燃油

车。

在日本,去年12月,日本政府公布了一项“绿色增长计划”。在未来15年内,日本将淘汰燃油车;到2035年,电动车将替代燃油车。同时,日本政府计划在2030年前至少实现减排46%的目标,到2050年实现碳中和目标。

根据瑞典EV-volumes公司的数据显示,2020年全球新能源汽车

的销量为324万辆,去年同期为226万辆,同比增长了43.36%。国际会计事务所德勤预计,到2030年,全球可以售出3100万辆新能源汽车,占全球新车销量的1/3。

时至今日,全球汽车产业向电气化、智能化发展已成为不可逆之势,包括本田在内的许多车企,电动化转型都是被逼出来的。

本田的布局

据《朝日新闻》报道,三部敏宏表示,未来6年内,本田将不考虑营收的波动,为包括电动化在内的研发项目投资约5万亿日元(约合人民币3010亿元)。

在三部敏宏看来,要想在2040年完全淘汰传统燃油车和混动车,电池至关重要,而本田考虑采用的创新技术之一是固态电池。

据《汽车新闻》报道,本田将基于e:Architecture平台的产品将使用新一代固态电池。这项技术目前还在开发中,预计将带来诸多好处,包括成本更低、续航里程更长和充电速度更快。支持者称,它还将降低电池起火的风险。本田e:Architecture这个全新电动汽车平台将首先在北美地区部署,然后再引入世界其他地区。

此外,本田的电动化转型还将基于与通用汽车的合作。本田在去年与通用汽车达成合

作,宣布将在新车型中使用Ultium电池和模块化电动汽车平台,Ultium电池将使用新的NCMA(镍、钴、锰和铝)化学物质,加入铝的阴极可使稀有钴的需求量减少约70%。而通用汽车的纯电动模块化平台具有高度的灵活性,将全面覆盖各级别车型,包括皮卡及性能车。按照此前签署的合作协议,基于Ultium电池技术和电动汽车平台,本田品牌和讴歌品牌将在北美地区分别推出一款大型纯电动汽车,在2024年上市。

值得一提的是,本田在声明中强调,燃料电池技术仍将是其电动汽车战略的“另一个支柱”。本田是目前在美国销售氢动力汽车的三家公司之一,但由于缺乏生产和分销网络,氢动力汽车的销量和销售地点都受到限制。本田表示,将继续与通用汽车合作,实现“氢燃料社会”。

4月英国新车销量提升超过31倍

今年4月,英国新车销量同比提升3176.6%。去年同期,新冠肺炎疫情导致的封锁几乎抹去了该国所有新车销量。

英国汽车制造商和贸易商协会(SMMT)的数据显示,4月该国汽车注册量为141583辆,高于2020年4月的4321辆。去年4月,工厂和销售门店因新冠肺炎疫情而关闭,英国汽车销量下跌到了自1946年2月以来的最低水平。

从今年4月12日起,英格兰经销商门店重新开始向公众开放。另外,线上购车模式也为消费者提供了便利。汽车生产工厂则在采取了安全措施



的情况下得以继续运营。

但是SMMT表示,上个月的销量与2010年至2019年间的平均水平相比,依然降低了13%。截至4月,英国新车累计销量同比提升16%至56.71万辆。其中,插电式混合动力汽车和纯电动汽车分别占据了6.8%和6.5%的市场份额。此前,SMMT将年销量预测从183万辆上调至约186万辆,与2020年相比,增长14%。

印度汽车销量或到2023财年才能恢复至疫前水平

5月10日,印度汽车经销商协会联合会(FADA)表示,与去年印度第一波新冠肺炎疫情相比,今年疫情开始向小城镇和村庄等地蔓延,这使得汽车销售将需要更长的时间才能恢复。

FADA表示,随着第二波疫情开始从新德里和孟买等受灾严重的城市向农村地区蔓延,印度新冠肺炎疫情单日感染病例接近历史最高水平。该机构预计,汽车销量的复苏将需要更长的时间,预计到2023财年,该国汽车销售才会恢复到2019年3月份的峰值水平。

过去一个月里,印度许多州均实施了



严格的封锁措施,其他州也限制了人员流动。

FADA透露,4月印度新车注册量较3月下降了28%。该机构还预计,5月新车销量将继续低迷,因为一些州的封锁措施将持续到5月底。由于疫情恶化,大多数汽车制造商,包括印度最畅销的车企玛鲁蒂铃木和印度最大的摩托车制造商Hero MotoCorp已经将工厂关闭时间延长至5月16日。