

索尼牵手本田,2025年新车开卖

首席记者 林安东 综合外媒

据《汽车新闻》报道,本田和索尼近日联合宣布,将在2022年成立一家负责规划、设计、开发和销售电动汽车的合资公司,计划在2025年开始销售第一款电动车。

本田社长三部敏宏表示:“虽然索尼和本田在历史和文化上有许多相似之处,但我们的技术专长领域却截然不同。因此,我相信这一联盟将我们两家公司的优势结合在一起,为移动出行的未来提供了巨大的可能性。”索尼集团社长吉田健一郎则表示:“将通过与汽车业界拥有先进技术的本田合作,为交通领域的进化做出贡献。”



娱乐能成为“杀手锏”吗?

从索尼方面来看,该公司打算生产电动车的想法可以说是由来已久。早在前几年的CES展会上,索尼就已经展示过Vision-S 01轿车和Vision-S 02 SUV两款概念车。但这两款“秀肌肉”的意味要更浓一些,索尼也并没有明确表示要真正生产一款汽车产品。

据了解,索尼在此次合作中将负责纯电动汽车所需要的智能硬件、系统软件,以及移动服务平台的开发,而本田侧重生产制造等。新合资公司将在美国、欧洲和日本销售汽车。

本田方面表示,此次合作旨在将本田长期积累的移动产品开发能力、车身制造技术和售后服务管理经验,与索尼在影像传感、通信、网络,各种娱乐技术的开发和运营成果进行优势互补,实现与用户和环境紧密结合的新一代移动出行和服务,并继续向前发展。

近几年来,随着游戏的影响力逐渐增大,部分车企开始将游戏作为互动营销的

下一个主战场。美国经济学家沃尔夫在《娱乐经济》中指出:“一切经济活动都能以娱乐方式进行。”

从索尼的企业发展历史来看,一开始索尼是一家主营消费电子产品的硬件公司,而现在最赚钱的业务是游戏和音乐。在上一个财年,索尼所获取的净利润中,占比最高的就是游戏和音乐业务,以及营业额也很高的影视娱乐板块。

根据统计机构Ampere Analysis发布的一份行业市场报告显示:2021年全球游戏主机市场的收入创历史新高,达到了600亿美元。其中,索尼一家占到了游戏主机市场总营收的46%之多,第二、第三名的任天堂和微软分别占比为29%、25%。

对于在车上的娱乐活动,尤其是在游戏方面,特斯拉最有话语权。此前,特斯拉就在车机上推出了《星露物语》《茶杯头》等多款游戏。在去年特斯拉Model S Plaid的交付仪式

上,马斯克称“这款Model S的车机处理器性能达到了索尼PS5游戏机级别”,并现场演示了在车内畅玩《赛博朋克2077》。《福布斯》指出,

本田、索尼各取所需

《华尔街日报》认为,面对任天堂以及其他游戏主机厂商的竞争,索尼的游戏产品正处于下行通道时期。对于索尼来说,进军汽车领域,也是希望能够培育新的增长点。而对于目前的索尼来说,已经错过了电动车发展的最佳窗口期,耗时且昂贵的自建整车厂方案对于索尼压力太大,所以寻找一家代工车企无疑是索尼最好的选择。

另一方面,在电动、智能汽车领域发展不顺的本田也刚好需要索尼的协助。近年来,日系厂商在电动汽车领域的步子走的很慢,主要原因在于此前日系厂商把筹码都押注在了“混动”的路线上。

《福布斯》指出,虽然在去年底本田很隆重发布了自己的电气化战略,但在智能驾驶方面,本田与目前的主流电动汽车

虽然索尼在娱乐方面的收入和成就毋庸置疑,但是作为电动汽车领域的后来者,想要凭借这一附加内容就来挑战特斯拉等车企恐怕有难度。

厂商有不少的差距,所以为了给自己的新能源车注入新的思维,本田非常需要索尼。

对本田来说,索尼也不是它唯一的转型出路,早在2018年,本田就与通用在自动驾驶领域开展了合作,彼时本田汽车向Cruise公司注资27.5亿美元,双方合作研发的Origin自动驾驶汽车也早在2020年亮相。

此外,在2020年通用发布奥特能平台后不久,本田更是与通用达成了合作协议,未来将利用通用的奥特能平台开发两款新车,并且还计划把安吉星服务纳入两款新车,与本田Honda Link实现无缝集成。有业内人士认为,这种多方下注的合作方式,本田不是第一个,也不会是最后一个,在智能汽车时代已经逐渐成为一种普遍现象。

全球汽车累计减产92.95万辆,芯片交付周期延长

据外媒报道,根据汽车行业数据预测公司Auto Forecast Solutions (AFS)的最新数据,截至3月13日,由于芯片短缺,今年全球汽车市场累计减产产量约为92.95万辆。

其中,美国和日本受到芯片短缺的打击尤其严重,累计减产产量分别为20.58万辆和17.14万辆;中国汽车市场累计减产产量为5.11万辆,占全球汽车市场累计减产产量的5.5%。

目前,汽车行业仍在努力应对芯片危机,而这场危机已持续两年。与此同时,汽车行业还在应对俄乌战争局势升级等事件带来的挑战。

丰田汽车上周表示,由于供应商面临半导体等零部件短缺,该公司将在4月、5月和6



月将其在日本工厂的产量至多减少20%。

此外,芯片短缺仍继续困扰着各行各业。今年1月,Susquehanna的研究显示,芯片交付时间正在缩短,是近两年以来首次出现了改善迹象。

虽然2月的芯片交付周期再次增加,但增速低于去年的大部分月份。不过,微控制器的交付周期达到了35.7周,电源管理组件的交付周期也增加了一周半,它们都是汽车的重要部件。

三星SDI、浦项集团进军固态电池领域

3月14日,三星SDI和浦项集团分别宣布了建造固态电池生产线的计划。

三星SDI表示,开始在韩国京畿道水原市建设一座占地6500平方米的电动汽车固态电池试点生产线。根据该计划,三星SDI将引进固体电解质和金属阴极的生产设施和系统。三星SDI还计划在新的生产线中采用一种新的生产方法和基础设施,如以一种能使离子在充电过程中顺利移动的方式生产电池。

三星SDI首席执行官Choi Yoon-ho在一份声明中表示:“新的固态电池生产线将提高三星SDI的技术竞争力、电池质量和盈利,



并助力其成为全球第一大电池企业。”

当天,浦项集团也公布在韩国庆尚南道梁山建设一座新的固态电池生产设施。浦项在声明中表示,“从2022年下半年开始,新生产设施将每年生产24吨固体电解质。”浦项的目标是从2030年开始,每年生产68万吨阳极和阴极。

据悉,浦项集团的新工厂将由浦项控股公司提供部分支持。