

八年了,苹果造的车在哪儿?

首席记者 林安东 综合外媒

尽管距离苹果启动泰坦(Titan)计划已经过去了8年,可苹果仍然没有掀开“Apple Car”的神秘面纱。伴随着不少高管出走,许多人不禁怀疑,苹果还造车吗?

未“造”先火?

虽然目前苹果汽车的前景让人担忧,苹果也没有公开亮相任何一辆苹果汽车,但这些问题并没有影响“果粉”们对于苹果汽车的期待。近日,汽车研究和咨询公司 Strategic Vision 对20万名新车车主进行了一项调查,结果显示:苹果在品牌考量榜单中排名第三,26%的车主表示他们喜爱苹果品牌,如果苹果生产汽车,他们会考虑购买。这份榜单一共涉及了全球45个汽车品牌,前两名是丰田和本田,福特和特斯拉则排在苹果之后,分别位列第四、第五。

调查结果还显示,如果苹果汽车在未来发布,将有超过

一半的特斯拉车主会考虑购买苹果汽车。同时,苹果在“质量印象”方面的排名最高,有24%的车主认为苹果品牌的质量非常可靠,丰田为15%,特斯拉为11%。此外,也有34%的车主表示,由于信息匮乏,他们对苹果汽车的了解不足,无法做出判断。

Strategic Vision 总裁亚历山大·爱德华兹表示:“当然,苹果汽车在造型、动力系统、产品和其他关键功能方面的表现将最终决定购车者的兴趣程度。但是,苹果的品牌知名度和声誉将为苹果汽车提供一个强大的平台,其他汽车制造商应该为此做好准备。”

八年沉浮,举棋不定

近日,外媒 The Information 采访了20多位参与过泰坦项目的人员,发表了一篇标题为《Inside Apple's Eight-Year Struggle to Build a Self-Driving Car》的文章,揭露了苹果造车这八年间的挣扎。

2014年,苹果造车计划正式启动,史蒂夫·扎德斯担任项目负责人。在他眼中,泰坦计划的当务之急是找到一个优秀的合作伙伴,开发一款具备半自动驾驶能力的汽车产品。

在泰坦项目初期,苹果公司曾与汽车公司麦格纳斯泰尔合作制造了一款初始版汽车。在这一时期,泰坦项目更多关注的是乘客体验。

时任苹果设计总监乔纳森·艾维则力推自动驾驶技术路线,他强调,泰坦计划需要打造的是一个面向未来出行的全自动驾驶平台。苹果公司CEO蒂姆·库克最终选择支持乔纳森·艾维。

从2018年开始,苹果在自动驾驶方面



取得了一定的进展。而此时的苹果又将目光投向整车制造,并开始大量招聘整车制造相关人才。

去年8月,苹果派出了几辆自动驾驶汽车的原型车,在蒙大拿州测试行驶了大约40英里。苹果员工用无人机记录下了这一过程,用来向苹果CEO蒂姆·库克报告泰坦项目最新的进展。在苹果公司内部,高管们称赞这次演示很成功:测试表明,这些车辆行驶时不依赖高精度的3D道路地

库克的“冷落”

泰坦项目的员工表示,乔布斯会密切地参与产品设计,并指明方向,而库克和泰坦项目保持一定的距离。多位参与该项目的人士表示,库克很少造访泰坦项目的加州办公室。一些前苹果员工说,泰坦项目缺乏一位能够清楚地定义和阐明产品应该是怎样的领导者。频繁的战略变化让所有项目员工疲于奔命,再加上库克一直不愿意承诺大规模生产汽车,这让该项目的一些高管感到沮丧。

库克的“冷落”已经使不少高管出走:今年年初,苹果汽车软件工程主管乔·巴斯离职;今年5月,苹果汽车项目经理、前特斯拉自动驾驶系统总监

图,而其他多数自动驾驶汽车生产商都离不开这项技术。

可实际情况并非如此。据 The Information 报道,苹果测试车辆在预定的路线行驶时表现得很好,但是在固定线路以外的地方经常出错。

有员工指出,库克作为苹果公司掌门人,没有从一开始并始终坚定一个既定方向。这种做法注定了苹果汽车前途多舛,让汽车项目多年来一直原地踏步,无法向量产推进。

克里斯托弗·摩尔仅仅干了9个月就跳槽,成为最新一位离职的苹果汽车高管。

但苹果汽车真的分崩离析了吗?显然没有。根据日经指数和分析公司 IP Landscape 的联合调查数据,截至今年7月,苹果公司在2000年之后申请并公布了248项与汽车相关的专利。此外,苹果于今年8月聘请了现代摩比斯的自动驾驶汽车实验室副总裁格雷高利·巴洛托福担任苹果汽车项目“传感架构负责人”。

种种迹象表明,苹果还未放弃大举进军汽车行业的野心,但究竟何时才能看到 Apple Car 或者 iCar 的面世?目前仍然是个未知数。

美国8月汽车销量微增,为一年来首次上涨

8月份,美国轻型汽车销量大约增长了4.8%,这是自2021年夏季以来,美国月度新车销量首次出现同比增长。

这表明,美国的市场状况正在改善。不过,并非每个品牌都是如此。例如,丰田汽车和本田汽车的销量依然有所下降,但福特汽车和现代汽车集团的销量都出现了百分比两位数增长。市场表现良好的车企指出,由于生产较少受到持续的供应链短缺影响,库存水平更高。

与2021年8月相比,今年8月美国汽车行业多了一个额外的工作日用于生产汽车。

Cox Automotive 高级经济学家查理·彻里斯博格在一份声明中称:“有微小迹象显



示,美国新车库存水平正在企稳,但好转不明显。个别汽车制造商的库存水平远远好于其他汽车制造商,可能是因为公司的运营管理效率更高。”

现代和起亚就是例证。8月份,现代和起亚在美国的销量同比分别增长了14%和22%,结束了连续五个月的销量下滑。

相比之下,丰田和本田的情况仍然不容乐观。其中,丰田8月在美国的销量同比下降了9.8%,本田的销量下滑了38%。

AFS: 芯片短缺或将持续到2023年中期

根据汽车行业数据预测公司 AutoForecast Solutions (AFS) 发布的最新数据,截至9月4日,由于芯片供应短缺,今年全球汽车市场累计减产产量约为315.61万辆。AFS预测,到今年年底,全球汽车市场累计减产产量将攀升至399.51万辆。

上周,由于芯片供应短缺持续冲击汽车产量,全球汽车制造商大约减产3.29万辆汽车。其中,首当其冲的不再是北美和欧洲地区,而是南美地区,大约减产16600辆汽车;其次是亚洲地区,大约减产9300辆汽车;北美地区减产6100辆汽车;欧洲地区减产1000辆汽车。



尽管一些企业对芯片供应发出了长期乐观的信号,但短期内仍会对生产构成压力。例如,丰田汽车在8月底表示,7月份全球产量同比下降8.6%,连续第四个月出现下降,部分原因是芯片短缺。

AFS全球汽车预测副总裁山姆·菲欧拉尼表示,芯片供应短缺预计至少持续到2023年中期,届时汽车行业应该会开始看到“减产缓解”。