

2014 AUTO CHINA

第十三届北京国際汽車展覽会

解説・藤本 彰

ヨーロッパ指向を強める中国勢

第13回北京国際自動車ショーは4月21日から29日まで天竺(ティアンチュウ)空港にほど近い中国国際展覽中心(CIEC)で開催された。世界最大の市場を背景に報道日から大変な人ごみで、熱気は年々高まっているショーだが、前回とは大きく異なる傾向がみられた。

これまでの「コピー・デザインが多すぎる」という海外ジャーナリズムの批判を反映してか前回は中国文化に根差したオリジナル・デザインへの挑戦が散見されたのだが、今回は明らかにヨーロッパ調のスタイリングが相当数展示されていた。それは真似ではなく、ヨーロッパ車に近いデザイン・スキルで表現された新型車である。

その要因の一つは、主要各社のいくつかはデザイン責任者にヨーロッパの著名なデザイナーを迎えたことにある。例えばVolvo Carsを買収した吉利汽車(Geely Automobile)は2011年にピーター・ホルバリー氏をデザインの最高責任者に迎えた。彼は元ボルボのデザイン部長だったが、ボルボがフォードの傘下に入ったとき、フォード本社のデザイン部長に栄転した。そのボルボが吉利に譲渡された時、彼の新たなポストも決まっていたという。彼のもとに優秀な欧米のデザイ

ナーがよい待遇で集められたことは当然の成り行きだろう。

外国の企業を傘下に収めなくてもデザイナーやモデラーをよい待遇で雇い入れたり、外国のデザイン開発会社に協力を求めたりする手法は10年以上前から行われている。SAIC(上海汽車)グループのようにGMやVWとの合弁会社を持つことで開発技術を吸収する方法は、他のカーメーカーにも普及している。それらが自社のスキルとして開花し始めたのだ。

新たなビジネス・モデルとして注目されているのは上海のクオロス・オート(Qoros Automobile 觀致汽車)である。2007年に奇瑞汽車(Chery)とイスラエル・コーポレイション(イスラエル政府資本)との合弁で誕生した。デザイン開発部門はミュンヘンにあり、スタッフはヨーロッパ人、中国人、アジア人の国際色豊かな構成。デザインのヘッドは元ミニ(BMW)のデザイン部長だったゲアト・ヒルデブランド。むろん技術スタッフもヨーロッパ人が主力だ。

生産型クオロス3は中国製乗用車として初めてユーロNCAP(欧州新型車安全基準)で最高評価の5つ星を獲得している。年産最大30万台規模の工場を稼働させる。



Chery concept



Geely Cross concept Hybrid



Qoros 3 Cross Hybrid concept



Qoros 3 Estate concept

中国の最高級車“紅旗”の価値

ランボルギーニは新型車アヴェンタドールを北京で初公開。そして話題作“ウラカン”をジュネーヴより派手に北京で披露した。中国の富裕層や高級官僚の数を無視できないからだ。ビスポーク(テーラーメイド)商品に類するプレミアム・ブランド、ロールスロイス、ベントレー、ポルシェ、フェラーリ、アストンマーティンなどの展示が盛んになっていることも中国の自動車ショーの最近の傾向であろう。

しかしこの傾向に「待った」をかけた人物がいる。「我が国の最高級車“紅旗”(ホンチー)を愛用すべし」と中国政府に紅旗H7を1000台も発注させた習近平・

国家主席である。そればかりか世界に向けて主要な輸出品目にも加えた。最上級車の紅旗(ホンチー)L5はそれにふさわしい展示とすべく工夫が凝らされていた。

数社に集約されるのか?群雄割拠のカーメーカー

第一汽車(FAW)、上海汽車(SAIC)、東風汽車(DFM)、長安汽車(Changan Auto)hanbaijissekiが中国の4大国営企業グループである。販売実績でトップ10には必ずこのグループの企業が入っている。その他上海大衆(WV)、上海通用(GM)、一汽豊田(トヨタ)、東風日産などであるが、その一角を脅かす勢い



Lamborghini Huracán LP 610-4 and Stephan Winkelmann CEO



New Lamborghini Aventador



FAW Hongqi H7

で伸びているのが民営企業代表格の奇瑞汽車 (Chery Auto)だ。吉利汽車(Jeely Auto)、華晨汽車(Bri-liance Auto)、長城汽車(Grate Wall Auto)、比亞迪(BYD)などの民営企業グループが後に続く。

国営ではないが地方都市の行政府の援助で成長したグループもある。長安汽車(Changan Auto)、北京汽車(Beijin Auto)、広州汽車(Guangzhou Auto)、江淮汽車(Jianghuai Auto)など。中国では外国資本が直接起業することは許されないで、これら中国企業と合併して自国のブランドを巨大市場に送り込んでいる。

これら合併会社と純粋民族資本の企業と合わせると100社を超える自動車製造会社が中国には存在し、過当競争で低価格低品質に追い込まれる企業もある。過剰生産の兆候も見えていて、各社はアジア、アフリカ、中南米への輸出に注力しているが、20年後に生き残れるのは4～6社の大手グループだろうと言われている。

中国政府も調整を始めていて、無数に誕生した外国系合併企業の存立も大きな課題となっている。



Nissan Lannia concept



VW Golf R400 concept



FAW Hongqi L5



Ford Lincoln Crossover concept