

IRS 글로벌 홈페이지(www.irsglobal.com)에서는 보다 다양한 산업 보고서 정보를 제공하고 있습니다.

자동차 산업의 행방

제 1 부 전동화의 행방 : EV 인가?, HEV 인가?

Part1. 요동치는 전동화 시장

- 도요타와 닛산은 양쪽을 보며 그 동향을 관찰하며 경계하고 있다.

Part2. EV 업계 지도

- 홀로 승리한 테슬라를 BYD 가 맹렬히 추격했다.

Part3. HEV 업계 지도

- 지역에 따라 판매 대수에 현저한 차이

제 2 부 EV 의 신조류 「X in 1」

Part1. 밀려오는 부품 통합의 물결

- EV 비용 감소에 중국 세력이 선행

Part2. 선구자 BYD 의 실력

- 「8 in 1」 전동 액셀 분해

Part3. 니덱도 「X in 1」 진입

- 「트렌드를 놓치면 이길 수 없다.」

제 3 부 EV·SDV 시대의 쾌적성

- 체험을 즐기기 위해서는 빼놓을 수 없다.

Part1. 중요성이 증가하는 주행 성능

- 쉽게 피로해지고 쉽게 멀미를 하는 것을 줄인다.

Part2. 체험 제공 속도 대책을 마련한다.

- 게임 내 메커니컬(mechanical)과 차량의 움직임이 연동

제 4 부 상용 EV 보급의 조건

Part1. 상용차의 전동화에 도전한다.

- 대형차는 FCV, 소형차는 EV

Part2. 비용을 절감하고 만든다.

- 새로운 방법으로 여러 차종에 대응

Part3. 예방 안전 성능을 강화

- 일본 국내 소형 트럭 최초로 기능을 탑재

제 5 부 기타 자동차 관련 동향

Part1. 신형 알파드/벨파이어, 고급차다운 쾌적성 추구

Part2. 알파드(Alphard)/벨파이어(Vellfire)의 안전 성능

Part3. 일본 국내 최초의 자율주행 레벨 4, 안전을 최우선으로 「서서히」 발전

Part4. BYD 「썰(SEAL)」의 배터리 팩 - LFP의 약점을 보완한 「CTB」

Part5. HEV 가 "랭클 기준"에 도달, 선행 "탄도라"로 내구성 평가

Part6. 도요타 신형 크라운 「스포츠」, 2.4L 듀얼 부스트를 없앤 이유

Part7. AESC 아카시 CTO 가 말하는 배터리 전략, 「재활용과 CFP 는 절대」

Part8. 스바루 「크로스트렉」의 안전 성능

Part9. 신형 랭클에 도요타 최초 탑재의 「SDM」, 코스트를 억제한 스테빌라이저 제어

Part10. 닛산 「GT-R」, 앞길을 가로막은 차외 소음 규제

Part11. 닛산의 전동화 전략, 「전고체 전지는 2030 년에 성숙」

Part12. 중국이 PHEV 전용, 엔진 개발에 본격화
- EV 대국에서 싸우는 BYD·Geely 의 본심 -

Part13. 기술로 「편하게」 할까?, 「즐겁게」 할까?