

社论

DVN国际研讨会推出全新汽车内饰版块



4月19-20日，第22届DVN照明创新技术研讨会将于上海举办，首次全新推出内饰照明和HMI/显示器版块。这将是一次面对面的线下盛会，海外线上参与将让活动现场更加丰富多彩。研讨会中英文会议议程，[请点击此链接下载](#)。

内饰版块部分，重要市场参与者Grupo Antolin，普福尔茨海姆大学，Inova，Ansys，Osram，Melexis，Design LED，Novem和PolyIC等将发表其创新及观点。部分演讲将在上海现场进行，未能来到现场的海外嘉宾将通过视频录制的方式参与，问答环节将全部在现场进行。约15家企业将在上海万豪酒店会场展出最新产品。如果您就在上海周边，请不要错过此次盛会。[马上点击此处报名参与](#)。

本周Design Lounge继续关注新款顶级电动汽车设计方面的对比分析，继之前功能对比和技术对进行完美补充。

感谢您的支持，敬请关注！

您真诚的，

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Philippe Aumont'.

Philippe Aumont
General Editor, DVN-Interior

深度新闻

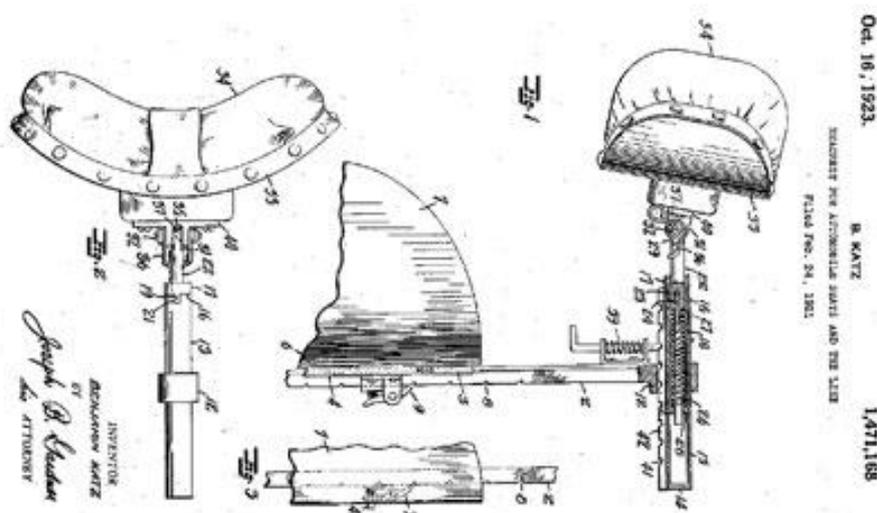
除了保护，头枕将带来更多功能



LEXUS GX

为什么要在汽车座椅上放置头枕？在1960年代，座椅添加头枕并不是必须，可自行选择。头枕最初设计初衷仅为豪华车辆提供舒适感，很快人们发现它还能防止撞车时发生急性颈部扭伤和其他伤害。自从头枕的安全功能得到认可，1969年后，所有车辆都必须配置头枕。

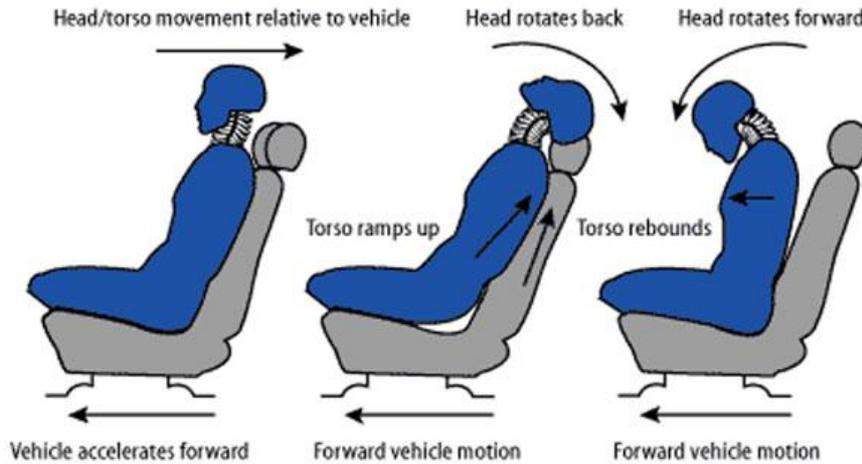
头枕成为车辆座椅的额外部分，在追尾事故中，即使是低速事故，也能限制头部移动，降低颈部受伤的可能性。通过限制成年乘员头部相对于躯干的向后运动，头枕在撞击过程中防止或减轻颈部扭伤以及对颈椎的伤害，保护头部和颈部。为驾驶员，乘客和后座座椅正确安装头枕，可显著降低驾驶员和乘客受伤的风险。



本杰明·卡兹 (BENJAMIN KATZ) 专利- 1923年10月16日

首个头枕发明于1921年，发明人是加利福尼亚州奥克兰市居民本杰明·卡茨（Benjamin Katz）。1968年头枕首次出现在沃尔沃车型，瑞典汽车制造商Volvo继首次提出安全带和软垫仪表盘之后，推出了这一全新保护功能。

1969年，头枕成为新的汽车安全标准。当时美国数据显示，该法规制定之时，美国每年发生约400万起追尾事故，占事故总数四分之一。医护人员治疗的所有颈部受伤中，约四分之三由追尾事故造成。



资料来源：汽车安全设计功能

由于脊柱的快速和过度扭曲，急性颈部扭伤后遗症持续很长时间，难以诊断和治疗，使人极度虚弱。即使很少导致死亡，其后果对个人和社会带来巨大影响，在欧洲每年造成损失约100亿欧元。

规章制度

1968年2月15日，美国运输部宣布了一项新的汽车安全标准，即联邦汽车安全标准（FMVSS）202，要求1968年12月31日之后生产的所有乘用车必须配备头枕保护装置。标准规定驾驶员和副驾驶员的座椅靠背配备头枕，并建立性能标准。汽车制造商通过两种方式满足该规则，设计高靠背或装配额外的软垫，称之为头枕或头部保护装置。

随后研究发现，当头枕位于较高位置且靠近乘员头部后侧时，也可有效降低急性颈部扭伤危险。因此在2008年9月，美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）扩展了第202号规则，要求所有轻型车辆前排座椅提高高度限值，对乘员头部后侧与头部保护装置之间的距离加以限制，并规范头枕缝隙和开口大小。

该法规要求头枕符合以下两个标准之其一，标准基于性能，设计和构造。

- -当座椅支撑结构向前加速度为8g以上，头部参考线向后角位移必须在与躯干参考线成45°范围内
- -头枕比座椅基准点最高位置高出至少700毫米（27.6英寸），在372 Nm以下的挠度不能超过100毫米（3.9英寸）。头枕的横向宽度（从头枕顶部以下65毫米处或座椅基准点之上635毫米处测量）必须不小于254毫米（适用于长排座椅）和171毫米（适用于单个座椅）。头枕须承受不断增加的向后载荷，除非座椅或座椅靠背发生故障，或施加了890 N载荷。

几十年来，车辆安全研究人员一直在设计头枕并收集头枕减轻追尾伤害的相关信息。汽车制造商们开发了不同类型的头部保护装置，保护乘员免受急性颈部扭伤。

- -沃尔沃大多数车型采用不可调高度头枕，设计为一体式或固定式，符合座椅基准点以上700毫米的标准，获得良好的防护评分。可调式头枕可能更舒适，但安全防护效率较低，容易出现摆放位置不准确。沃尔沃头枕无法从座椅卸下，除非使用工具，或将座椅部分或完全卸下。
- 可调式头枕可根据就座乘员形态进行位置调整。该装置允许水平位移，称为倾斜调节，和/或垂直位移，称为高度调节。上电后，头枕可自动调整位置，与座椅位置对齐，或通过传感器检测乘员头部位置并自动调整。

-主动式头枕

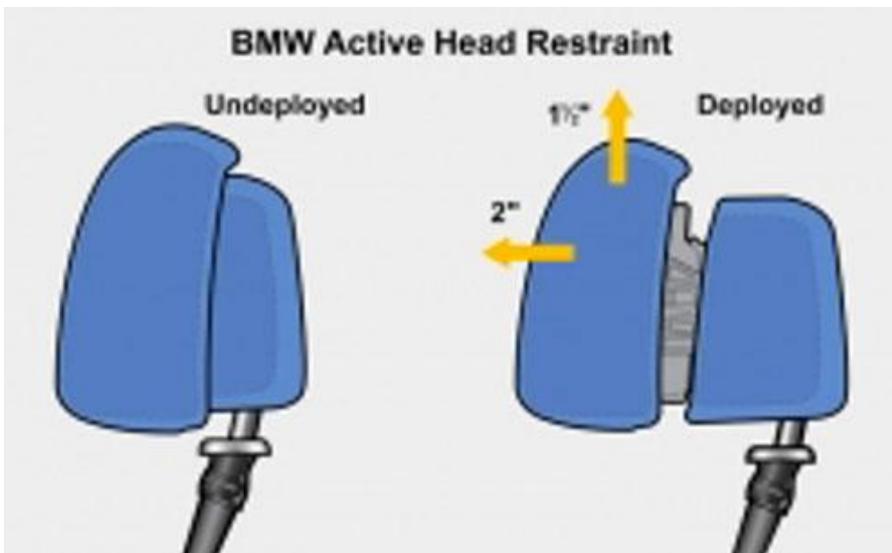


IMAGE: ICAR

主动式头枕是旨在在撞击过程中自动改善头枕位置和/或几何形状的装置。自动调整可通过三种方式完成，第一种是机械方式激活（乘员身体下沉至座椅靠背悬架中，往前拉动头枕，追尾冲击时弹簧自动将头枕推回原始位置），第二种是气体方式激活（使用加压储气筒向前移动头枕，最多5次），第三种是烟火方式激活（安全气囊）

主动式头枕在2000年代备受欢迎。如今业界已认识到通过更好的设计和能量吸收方式改善汽车座椅的几何形状，同样能为安全带来益处。

研究表明，精心设计的可调式头枕通过限制头部和躯干的差异运动防止追尾事故中头部-颈部运动带来的潜在伤害。



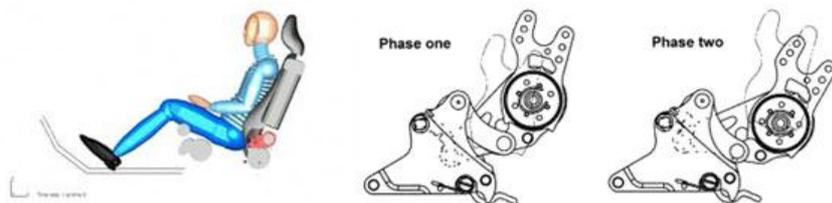
IMAGE: MERCEDES

NECK-PRO是梅赛德斯-奔驰A-Class主动式头部保护装置，其与电子控制板连接，如传感器检测到预先定义的严重追尾，它会释放头部保护装置内部的预张紧弹簧，促其在一瞬间向前移动40毫米，向上移动30毫米，这能在早期为前座乘员头部提供支撑。



IMAGE: SAAB ACTIVE HEAD RESTRAINT

主动式头枕SAHR是Saab在Lear的一项专利中首次使用的主动式头枕，从1998年开始，欧宝，福特，日产，斯巴鲁，现代，标致等依次开始了它的应用。



沃尔沃与Autoliv共同开发的WHIPS急性颈部保护系统/急性颈部扭伤预防系统，捷豹公司也具备此功能。该系统由吸收能量的靠背和前排座椅中特别设计的头枕组成。

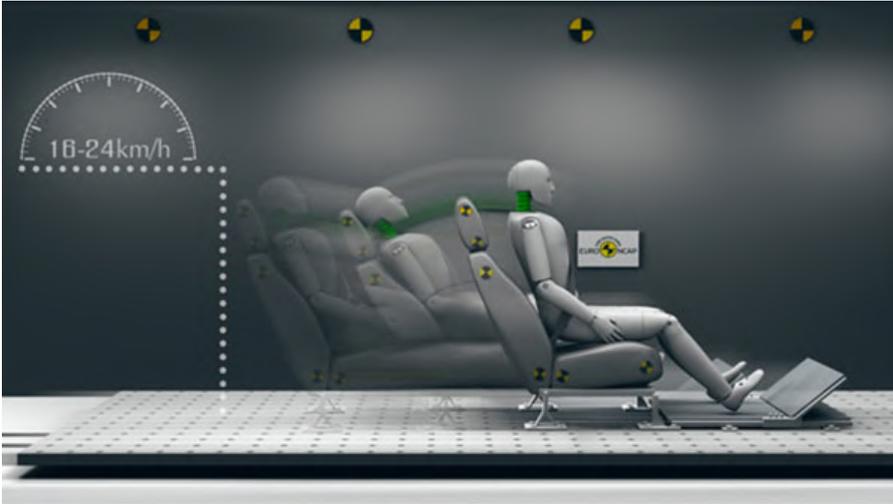
丰田“减轻急性头部扭伤系统” (Whiplash Injury Lessening, 简称为WIL系统)-[参见视频](#)。它的座椅设计在撞车时使乘员身体下沉，可同时支撑头部和身体。丰田还增强了座椅框架刚性。从视频看，丰田使用了SAHR系统。



图片：TS TECH

来自日本的TS TECH研发了自创的主动式头枕系统。在Euro NCAP，JNCAP和全球其他组织进行的评估中，获得颇高评价。

测试与认证：Euro NCAP



欧洲NCAP（欧洲新车评估计划）是自愿性汽车安全评级系统，用于评估新车功能的安全性能。

Euro NCAP的急性颈部扭伤测试旨在促进最佳应用的座椅和头枕设计，即从事故数据中获悉的设计能为现实世界提供最有效的保护。通过对几何形状的评估判断头枕能否放置于有效位置以防止头部过度移动并提供有效支撑。动态雪橇测试用于测试典型碰撞情况下，座椅和头部保护装置如何有效提供急性颈部扭伤保护。[参见视频](#)。

使用低速后碰撞假人在雪橇上测试座椅和头部保护装置。进行了两项动态测试，测试代表会造成损伤的普通事故，并进行了前枕和后枕的几何形状的评估。

世界各地的公路安全保险协会（IIHS）和其他测试中心都参与了在实验室条件下测试头枕和座椅系统有效性的实验，以评估其预防或减轻急性颈部扭伤伤害的能力。结果表明市场上超过60%的新型汽车具有良好等级的头部保护装置。

舒适便利的功能

一直以来头枕并不提供头侧支撑。乘员年龄越小，头部占身体的比例就越大，这意味着与成人相比，儿童和婴儿需要更好的侧面支撑。



沃尔沃颈垫，其柔软的材料和高可塑性为头部提供了支撑

沃尔沃颈垫由织物覆盖的粘弹性海绵组成，可相应塑造您的颈部轮廓。对于休息或睡觉的乘客，颈部靠垫有助于保持头部稳定，带来舒适感。



简单价廉的阿里巴巴配饰是类似的例子。中国消费者热衷于通过配件对汽车进行个性化装饰，很难在停车场上发现不带配饰的汽车。



IMAGE: ALIBABA

音频头枕

Bose在2019年推出了Bose Personal扬声器系统，该系统在头枕中采用了“天然”的发声扬声器，这将在播放音乐时为您带来立体环绕音效。这个音频系统简单而精巧，您无需大费周折拆卸下门板安装售后系统。[这个视频](#)展示了全新Nissan Micra安装了此Bose系统。



Grammer与音频专家HARMAN成立合作伙伴关系，携手打造一流的声音头枕。“我们见证车辆内饰用户需求正发生重大变化。趋势正朝着更大的个性化方向发展，尤其是在多媒体领域。通过此次合作，除了声音区技术和噪声消除，还有更多技术可通过设计优化的方式集成到我们现有的内饰解决方案中。” Grammer AG研发副总裁Michael Borbe博士说。



梅赛德斯-奔驰敞篷车上使用的AIRSCARF®系统是一种在天气转冷时将暖空气引到驾驶员和乘客颈部的系统。它完全可调，允许乘员选择并调节导向他们脖子的气流。

视频-后座娱乐



图片：斯巴鲁TRIBECO RSE系统

头枕是后排乘客（尤其是儿童）视频屏幕的完美位置。可惜其价格颇高，因此可穿戴式平板电脑仍被更广泛使用。

如内饰的任何其他表面一样，未来头枕将通过传感器集成而具有功能界面，能测量和监控头部到头枕的距离（可设置睡意检测），也许终有一天能实现电极EEG技术记录您的脑电波，记录大脑的电信号，用于诊断警惕，嗜睡，迷走神经不适，癫痫发作等。有趣的是，Car Seat Headrest也是一支美国独立摇滚乐队名称。

汽车内饰新闻

va-Q-tec和Hutchinson进行客舱隔热合作

汽车内饰新闻



Hutchinson是汽车行业主要的非轮胎橡胶公司，成立于巴黎，与总部位于德国维尔茨堡的va-Q-tec高科技真空隔热板（VIPs）公司宣布建立合作伙伴关系，结合双方的技术通过优化客舱和电池的热量和消防管理，为出行市场带来更强性能。

与传统纤维和泡沫绝缘相比，真空隔热板绝缘效率高约10倍，在相同的性能水平下，热绝缘占用的重量和空间更少；同样，相同的重量/体积情况下，真空隔热板的热绝缘性能更佳，或位于两者之间的折衷水平。这将有助于现代散热结构的发展，对舒适度和能源效率影响深远

此外，va-Q-tec还生产无源热包装解决方案，作为容器和盒子的形式，这些解决方案通常可提供4至10天的恒温条件，带来许多移动性应用可能，包括快递交付，便利性冷冻，电池等方面。

Hutchinson设计并生产用于振动控制，绝缘，流体管理和密封系统技术的橡胶应用。通过此次合作，双方致力于将真空隔热板技术集成到汽车系统，甚至其他领域，如航空飞机。

佛吉亚辐射座舱采用“茧式加热”

汽车内饰新闻



佛吉亚工程师研发出一系列辐射板，可集成到各种内饰组件，包括仪表板，门板和中控台。

根据佛吉亚展开的消费者调查，在汽车内饰偏好方面，热舒适度在法国，中国和美国消费者眼中位列前三。消费者期望减少不适感受的时间，增加舒适感。

如何以最小的成本和能源消耗达成这个目标至关重要，尤其对电动汽车。约80%的出行中，车中除了驾驶者没有其他乘客，但传统的热管理系统覆盖了整个车辆内部，消耗了大量非必须的能源。这种情况下，辐射面板系统提供足够的灵活性，可按需提供局部热舒适。

多达八个加热面板围绕着每个乘客，在每个座椅四周形成“茧效应”，提高了整体舒适度。不仅改善用户体验外，辐射板解决方案将在舒适度耗能方面减少30%以上，产生更少的CO2排放。此系统通过驾驶舱HMI进行控制，当集成在电动汽车中，在-10°C条件下，节省的舒适性能源可增加到35%。

该公司表示，其第一代辐射板已准备量产，定于2021年6月制定SOP应用于德国顶级电动SUV。更新的版本正处于研发阶段，将为工业过程和材料提供更大的可能性。

宾利环保花呢装饰

汽车内饰新闻



IMAGE: BENTLEY

在宾利的所有车型中，其中几款采用了环保花呢面料门饰板，包括Flying Spur, Continental GT和Bentayga。这些样式的设计对皮革和复杂针线工艺进行了补充。Lovat Mill公司创立于苏格兰，有“花呢之乡”的美誉，正持续书写着花呢传奇，大量生产各种类型的花呢面料。

花呢面料几乎没有任何污染，苏格兰Hawick一家名为Lovat Mill的纺织厂采购。该工厂主要采用清洁能源，其中90%的电力来自可再生能源。现场未使用任何危险工业化学品，如AZO染料，花呢由环保型多功能剑杆织机编制而成。此外，100%的羊毛下脚料可通过工业再加工或织成家用和办公室用地毯进行回收。



图片：宾利

可持续材料的使用是Bentley于2020年11月提出的Beyond100战略之一，其目标是到2030年实现碳中和。其EXP100全电动概念车于2019年展出，这款车型同样采用大量可持续材料，包括从湖泊，河流和沼泽底部打捞的木材。

这不是宾利首次使用花呢。“Sportsman Bentayga车型中乘客和驾驶员仪表板采用了Peck 62花呢，而Continental GT的“Equestrian Edition”则采用了菱形绗缝花呢面料，用于门嵌和后侧围板，Bacalar内部使用了灰色花呢。



图片：BENTLEY-BENTLEY BACALAR内饰，灰色花呢

内部饰面是金属，木材，皮革和羊毛的融合。在宾利严苛的要求下，环保材料和工艺的使用随处可见。例如，仪表板上的木材是Riverwood，它是由倒下的树木制成的木材，这些树木被埋葬在东英吉利州的芬兰地区已有数千年之久，经过挖掘和缓慢的窑干，生产出坚固而富有乌木色泽的木材。其他材料，比如座椅中使用的羊毛，则本地采购并手工缝制。

别克Electra内饰概念

汽车内饰新闻



IMAGE: BUICK

作为去年10月在北京车展上展出的概念车，这里将探讨关于此款上海GM PATAAC新车型的更多细节。这款别克车型展示了其“纯粹”的设计理念，外观紧凑精致，驾驶舱简洁智能。

别克的“PURE”内饰设计理念打造一个智能之茧，营造出自主的个人空间，可与外部世界连接，也可享有独立放松的安全空间。面部识别，语音和手势控制以及智能表面控制，被嵌入在门板和座椅中，以最大程度减少按钮和开关的使用。驾驶员面前不是内置的仪表板，而是一个巨大的弧形屏幕，类似漂浮效果，且开放通风。



图片：别克

四个悬浮式座椅营造出轻巧的视觉效果。量产车也能做到如此先进吗？对蝴蝶式车门也有同样的疑问。

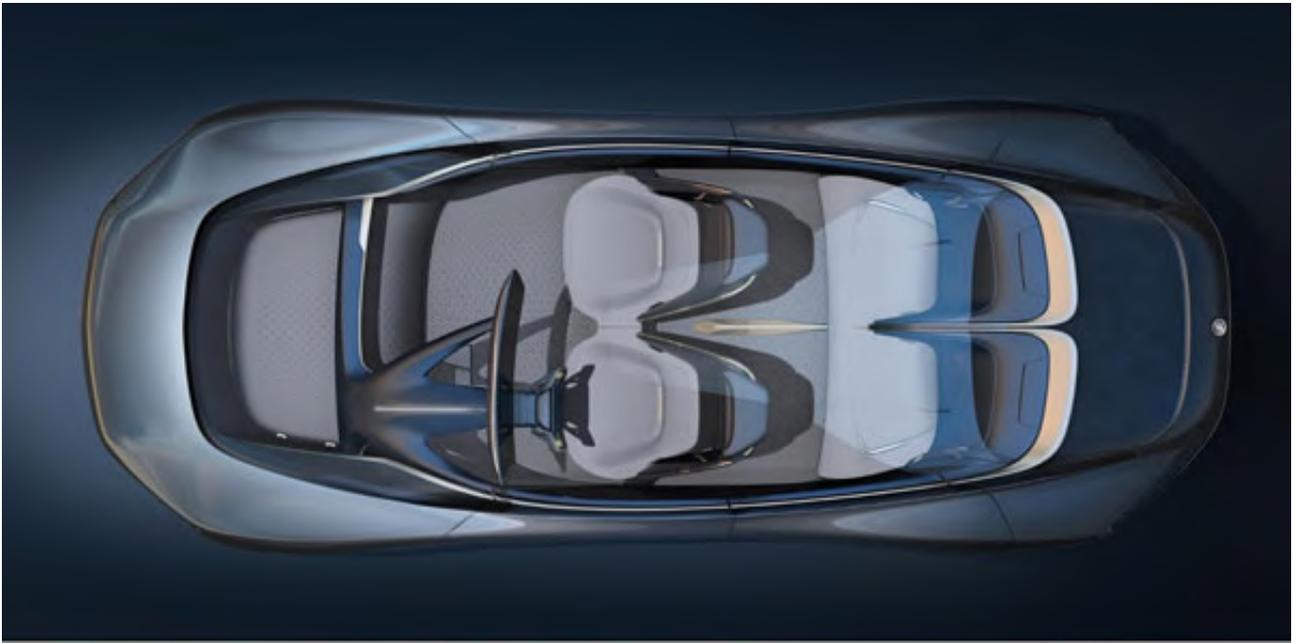


图片：别克

线控踏板在闲置时平放于底部，导向辄具有可收缩的手柄。整车实现全自动驾驶。方向盘上的触摸屏带有车载别克AI系统。AI可提供导航，娱乐以及对社交媒体的访问等。



下一代eConnect连接系统将提供全面的视觉体验，按需提供驾驶信息，具备更高级的驾驶员辅助和信息娱乐控制系统。该概念车还展示了大型增强现实平视显示器，具备增强的实时视图导航和别克的下一代AI语音助手功能。它的外观设计通过3D灯光效果得到加强，电气架构的巧妙封装营造出宽敞的座舱效果。



图片：别克

这一概念车预计于2024年推出中型跨界车，即使是为中国开发的车型，它将影响包括美国在内的未来全球电动汽车的设计。

Jeep将首次启用Amazon Fire TV

汽车内饰新闻



Jeep是Stellantis的众多品牌之一，Wagoneer和Grand Wagoneer车型将成为行业中首款集成Amazon Fire TV 的汽车，Jeep表示，将为乘客提供表演，电影，应用程序和独特的汽车功能以及Alexa。Amazon Fire TV是由Amazon开发的一系列数字媒体播放器和微型控制台。

与车辆的Uconnect 5系统连接的Auto Fire TV可与Amazon帐户同步。这允许乘客开启或恢复之前在家里暂停的程序。前后乘客均可操作，隐私过滤器会禁用驱动程序查看功能。

一个用于自动遥控器的特殊Fire TV，用于控制体验以及对Alexa的一键通访问。通过一个按钮可将Fire TV与Uconnect 5系统连接起来，以控制车辆功能，例如气候和地图。它还提供触摸屏控件，支持在无线网络受限时可下载兼容内容或保存数据。

Fire TV的应用是最新趋势，这是汽车制造商越来越多地使用主要技术/娱乐公司的软件。这包括将Android Auto和Apple的CarPlay扩展到更深层次的集成，例如Polestar 2，它可以原生运行Android Automotive。

设计休息室

BEV 和 ICE 顶级车型对比

设计休息室



顶级汽车梅赛德斯和奥迪最新发布的车型ICE和BEV，尽管在不同的细分市场推广，让我们有机会对比其最新内饰设计风格进行对比。您可能会惊讶于哪款车型更具现代感和未来感。如下图所示，将S级和A8的设计语言转换为最新的C级形式的梅赛德斯，以及Q4 E-Tron形式的奥迪。

梅赛德斯C-Class将S-Class设计语言导入占主导地位的中控台/显示器，并融入倾斜的仪表板。值得注意的是环境照明不仅集成到车门和仪表板中，还集成到整个通风系统。



奥迪已将其最新的形式语言引入了包括ID和Skoda车辆在内的MEB平台。仪表板体系结构是棱角型和水平型主题，在A8中占主导地位的中央控制台现已从整体仪表板和主题中分离出来。



在梅赛德斯驾驶室，带有木质镶嵌饰边的复杂工艺细节非常显眼，流线型显示器与镶嵌饰边隔开，通过内饰形成视觉上的趣味/对比，从而增强了显示器的效果。



奥迪调整了仪表板角度，营造出更加关注驾驶员的氛围。显示器被集成到整个仪表板中，形成了更完整的形式。同样，中央/通道控制台上部尝试与整体IP集成。



流线型圆角座椅和圆形边缘控制台，营造出更具温馨的氛围。



这与奥迪更为精巧和整体的风格形成鲜明对比。



梅赛德斯C-Class后排座椅与前排保持相同的主题风格



奥迪Q4 E-Tron后排座椅与前排相比，感觉更注重功能实用和整体感觉。



观察车门面板，您会看到梅赛德斯奔驰致力于打造精致的细节，环境照明以及金属材料的使用，这些为最新的C-Class轿车营造出顶级质感。



相比之下，奥迪在照明，材料和细节处理方面更鲜明的倾向于功能打造，显然这比梅赛德斯车型低了一个级别，这可能是奥迪在面向细分市场的功能性解决方案。

下周，我们将分析这两种顶级轿车的显示屏和UX / HMI设计。

全新出行

_Car interiors Unplugged

NEWS MOBILITY



OLLI SHUTTLE, MARYLAND, 2019

10. 寻找史诗般的经典（四）

（这是连续刊出系列的一部分，简述汽车内饰作为居住环境的演变）

作为汽车设计师，我经常在思考一个问题：“为什么所有的自动驾驶汽车都像烤面包机？”左右两侧对称，左等于右，前等于后。实际上，没有前部，只有两个后部。没有面部的汽车。是否能开发出带面部的汽车，是否需要这样做呢？

除了噪声小和电动应用，自动驾驶汽车将激发电子应用，但这缺乏故事性，造成了一种不连贯性。在一个事物定型之前，它都会受到另外一个相似事物的影响，这影响是通过本能反应，类似性或相似性造成的即时关联产生的，可能是好的影响，也可能并无益处。

我们直接接触印象使我们立即获得对背景，动感和身份的认知。不可避免地，自动驾驶被视为汽车传奇的延续，人们可以自信地将其描述为一种对出行的表达，并据此推断其为未来汽车的继承者。这并不全无道理，虽然它几乎是现有汽车的复制品，类似数字孪生车辆的典型表现。这就如把“少数群体报告”类型的幻想立即转换为可预防故障的现实。然而，没有一种创新能脱离现实背景而存在，可能其中的原因更深层，更复杂。

改变或适应城市不仅与行为变化有关，与身体变化也有关。汽车外形的机器人实现了移动性的普遍表达，就像一个假设的众包汽车设计项目将适合所有人。最终，所有的约束和要求，包括所有可能的技术布局，争相涌现，互不相让。这是一个去掉形式和怪癖的过程，展示了一个全包卷，它结合了或至少包含和融合了所有可能的态度，并糅合成一个大众皆可接受的形式。与车身不同的是，它代表的是在经过雕刻和塑形之前，汽车是什么样？在这一特定情况下，就是要创造一个与车中乘员情感状态相匹配的环境，为城市人发明一个独特的替代性的出行工具。

战略拐点是指企业生命周期中基本面发生变化之时。事实证明，与外观设计被无限争论不同的是，人们更容易接受内饰，完全不受设计的影响，即使座椅朝后也能被认可。由于没有轮子，没有踏板，没有换挡，也没有仪表盘，它们在表达新兴趋势和机动性的新方面时进展更快。尽管有关“形式”的辩论仍在继续，但内饰设计仍在不断定义前所未有的新应用，移动性和城市景观的未来也将不断发展。这不是一笔小订单：似乎不久的将来是关于“移动内饰”的时代。也许在某个重要时刻，新型汽车将由内向外雕琢，其封闭的习俗成为城市活动和生活方式的新背景。汽车内饰技术驱动并主导通往新模式的道路，最终改变曾经人们对汽车的印象 – 带室内空间的移动对象。

待续...

to be continued...

INDUSTRIOUS

丰田启动智慧城市打造

NEWS MOBILITY



IMAGE: TOYOTA

在2019东京车展和CES 2020宣布后，丰田开始了智慧城市建设，该智慧城市以三种不同类型的街道为特征，并将以自动驾驶汽车为主导。“交织之城”坐落于著名的富士山的脚下。一个月前破土动工，丰田汽车东日本公司原东富士工厂将被改建成这座全新的智慧城市，占地70万平方米。

这座城市相互交织型，行人和自动驾驶汽车的街道和优先空间都交织在一起。一种街道专用于自动驾驶汽车，一种街道用于自行车和滑板车出行的行人，第三种街道仅用于行人。地下通道将避免货物交付干扰其他道路使用者。该地区原生的植被和水培法也构成了城市的重要组成部分。



为方便自动驾驶汽车，街道上覆盖传感器。自动驾驶汽车将执行各种任务，包括清理垃圾，整理冰箱，甚至提醒居民预约医生即将到来。

能源战略尚未完全建立，电力供给或将来自太阳能，地热和氢燃料电池。

丰田正寻求科学家和发明家来这座城市生活，同时参与这个被称为“独一无二的，真实世界的孵化器”项目的研发工作。由于日本人口老龄化，该市很大一部分居民可能是养老金领取者。智慧城市已为此做出规划，建立了辅助生活设施。居民中也包括一些丰田员工。初期交织之城将容纳约360位居民，后续人口将增至2000人。

一般新闻

延锋& Adient于中国签订座椅业务协议

一般新闻



YANFENG XIM21 (IMAGE: YANFENG)

延锋宣布与Adient达成协议，收购Adient Asia在中国与延锋的合资企业Yanfeng Adient Seating Co, Ltd (YFAS) 49.99%的股份。作为该协议的一部分，延锋将获得合资企业的全部所有权，以及全部16,000名员工，55个座椅制造设施，一个提供全方位服务的技术中心和JARC顶篷公)。当前和未来的项目将转移到延锋。

对延锋来说，这是迈入座椅业务的重要战略，虽然已在泰国，塞尔维亚和墨西哥拥有座椅工厂，延锋迄今为止更专注于汽车内饰，。此次延锋将完整集成座椅金属框架和座椅海绵生产能力，在整个座椅价值链中迈进一大步。

延锋首席执行官贾杰拉德·贾说：“未来，上海，合肥和重庆的三个座椅技术中心将加入延锋现有的全球创新和工程网络，以提供产品和创新协同作用，包括内饰，座椅，安全性和座舱电子。

YFAS成立于1997年，已与众多OEM客户一起开发了独立，完整的汽车座椅研发和制造系统。它的产品涵盖完整的座椅，座椅框架，座椅海绵和顶棚。

Grupo Antolin与NAEN在中国成立全新电子合资企业

一般新闻



NAEN PRESIDENT WANG HONGJIE (LEFT) AND JORGE JUAREZ, APAC PRESIDENT OF GRUPO ANTOLIN.

为巩固Grupo Antolin作为汽车内饰技术解决方案的全球供应商的地位，格鲁波·安托林（Grupo Antolin）与中国汽车电子开发商上海纳恩汽车技术有限公司（NAEN Auto Technology）成立了新的合资企业，该公司专门从事被动进入被动启动系统（PEPS）和其他车身管理功能。未来，合资公司将为宝马，通用，丰田，本田，沃尔沃，吉利和其他OEM客户提供产品。

Grupo Antolin 电子系统业务于2020年初成立，作为该公司新战略的组成部分。Grupo Antolin表示，该战略协议以及最近与欧洲AED Engineering达成的合作伙伴关系，将加强其电子系统业务。吉利-沃尔沃集团即将推出的新型电动SUV的新一代门控单元（DCU）已对其产品正式提名，充分证明了这一点。该项目将于未来几周在全球范围开始启动，并得到欧洲分公司的支持，而工业化将由在中国的新合资企业牵头。

Grupo Antolin亚太地区总裁若尔·华雷斯（Jorge Juarez）表示：“汽车电子产品呈指数增长，新型电动汽车和联网自动驾驶汽车推动的电子产品市场扩张，中国在引领创新方面发挥的相关作用，这一切使Grupo Antolin加强了对中国市场的投入，增强我们在电子领域的力量，并为这里的所有客户提供一流的增值技术。我们坚信，通过这一合资企业，Grupo Antolin将成为所有客户设计和创造智能智能内饰的最佳盟友，这标志着电动汽车和互联汽车应用新时代的到来。”