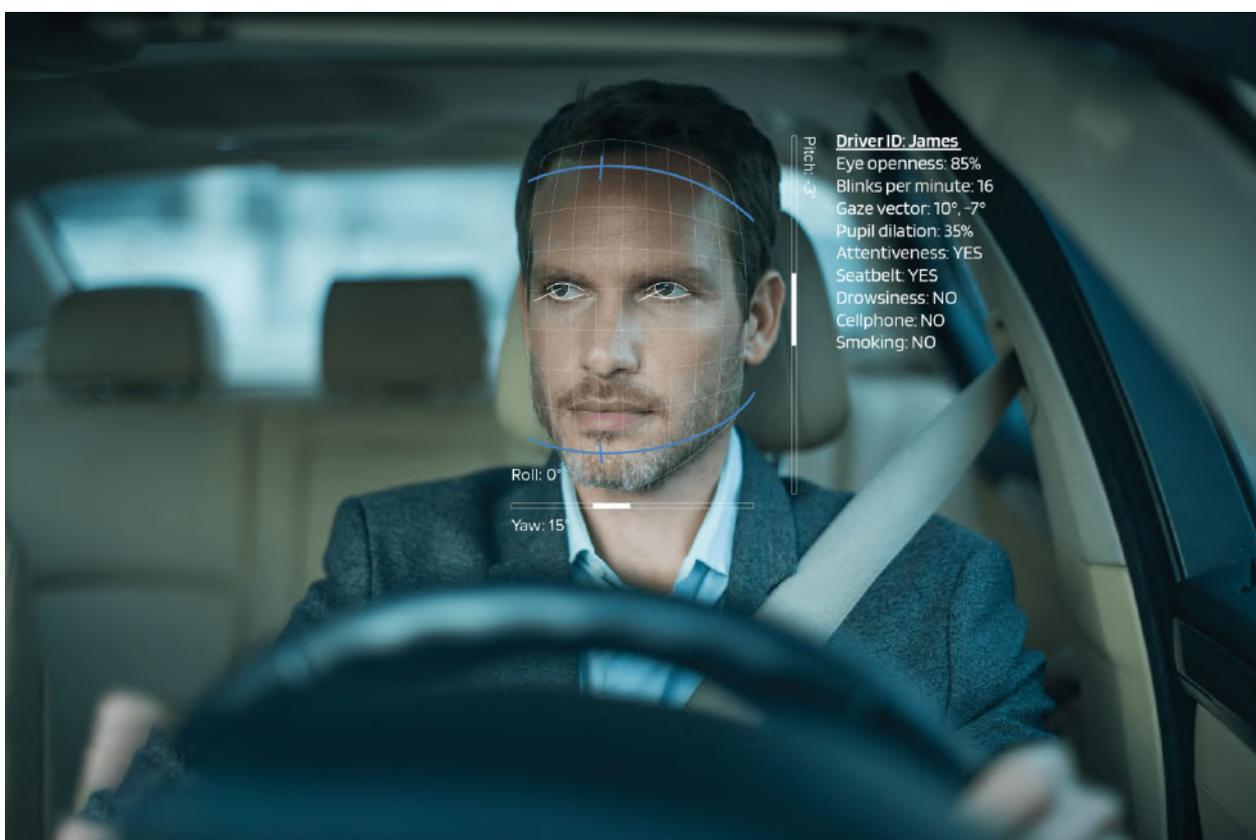


社论

9月 DVN 研讨会将聚焦DMS驾驶监控系统



驾驶员监控系统 - 图片: GRUPO ANTOLIN

下一届DVN研讨会将于2021年9月21日至22日在密歇根州诺维市底特律附近举办，这将是一场现场面对面的活动，行业资深专家将参与演讲，且有不少展位现场展示最新技术。

研讨会将聚焦如何在夜间驾驶中挽救生命，主题包括驾驶员监控、ADB、LED、MicroLED、照明性能评估、模拟、测试、测量和监管。

研讨会内饰环节将聚焦驾驶员监控系统。本周深度报道将介绍该系统，以及多传感器信息融合是否能增强其可靠性。随着全新基于摄像头的系统的开发，并辅以人工智能驱动的软件，我们还将介绍另一套技术解决方案，这些解决方案是对 DVN Interior 中往期提及的其它解决方案

的补充。预计DMS 将在 2022 年至 2024 年强制实施， 9 月的研讨会将提供一个很好的机会来了解更多不同的其他解决方案。不要错过， [点击这里注册](#)。

本期Design Lounge 是美国 7 座“卡车司机”MPV 主题的第八期也是最后一期。本期通过马自达车型的发展，总结了 60 年的家庭汽车车身演变，以及该品牌如何抓住当前“回归自然”潮流中的奢华和“像汽车一样”的趋势。随着我们迈向电气化，很期待看到他们是否也能瞄准这一“真实越野”趋势，因为客户已经在替换标志性的 80 年代至 90 年代 AWD MPV。

如需获得所有 DVN 内饰资讯， [请点击此处订阅](#)。

您真诚的，



Philippe Aumont
General Editor, DVN-Interior

深度新闻

传感器融合：提高车内监控可靠性



哈曼车载监控系统——来源哈曼

传感器融合是将感应传感数据和来自不同来源的数据结合起来的过程，结合后信息与单独使用这些数据来源相比，降低了不确定性。

在汽车内饰方面，它首先应用于驾驶员监控系统 (DMS)。DMS 可以检测困倦、注意力不集中和 DUI (Drive Under Influence)，这只是开始。随着这些系统的发展，它们将成为服务于任何乘员的广泛内饰传感平台的一部分，提供个性化、高级安全、信息娱乐甚至能与智能家居系统连接。

DMS 可以识别驾驶员和任何乘员，并启用个性化功能，根据驾驶员的喜好自动调整座椅、温度、后视镜等。该系统将能够识别驾驶员是否有障碍或是否有医疗紧急情况。

DMS 和内饰监控系统使用来自不同传感器的不同数据，并辅以上下文信息。它可以测量位置、方向盘接触、心率、呼吸频率、身体运动、眨眼、眼睛注视、面部表情。上下文信息可以是温度、天气、道路类型、旅行类型、音乐等。

传感器的精度是正确输入算法或人工智能的基础，这些算法或人工智能会做出相应的反应。精密度的概念是指测量的再现性程度。换句话说，如果多次测量完全相同的参数，理想的传感器每次都会输出完全相同的值，然后软件将完美地启动所需的功能（警报、照明、加热/冷却、紧急停止）。

现实中，传感器精度并不能达到 100%（最大的差别存在于由主要标准测量得出的实际值与传感器输出的指示值之间）。

内饰方面，传感器包括摄像头、雷达、激光雷达、压力、温度、湿度、接近度等。

传感器融合，也就是一组不同信息的组合将比单独使用这些传感器时达到更高的准确度。系统优化包括定义不同传感器的最佳最小数量以获得最佳精度的结果。

例如，驾驶员睡意检测可以使用呼吸频率、眨眼、头部位置（到头枕的距离）和座垫微运动，这只是一个例子，还有待进一步验证。



驾驶员监控：用于监控驾驶员警觉性的摄像头 - 来源：法雷奥

DMS 的首要目标是安全，在必要时唤醒驾驶员或停车。随着系统的成熟运用，将产生许多副产品，例如能够用眼睛或手势控制功能。通过增加一个广角摄像头，可以更好地观察车辆内部——例如后视镜附近——乘客也将从增加的功能中受益。例如，摄像头可以同时监控驾驶员和驾驶室，这样就可以检测儿童是否被留在汽车座椅上，提醒车主是否忘记了重要物品，或者提供个性化信息娱乐、暖通空调或其他机舱功能。

组合传感器数据的三种基本方法如下：

- 冗余传感器：所有传感器提供相同的功能信息
- 互补传感器：传感器提供有关环境的独立（不相交）类型的信息。
- 协调传感器：传感器按顺序收集有关功能和环境的信息

一个重要的问题是采集和数据源级别的数据的多模态/异质性。传感器在物理测量单位、采样分辨率和时空对齐方面存在差异。

ADAS方面的经验

2017 年成立于芬兰赫尔辛基和瑞典斯德哥尔摩的 Silo AI 最近发表了一篇文章，专注于安全的以人为本的 AI 开发，展示了传感器融合的实际应用。这里做一个简要介绍。

高级 AI 科学家 Jesús Carabaño Bravo 采用了传感器融合最常见的用例，并收集了自己在汽车行业使用现代 AI 驱动传感器融合技术的一些经验。

Jesús 将传感器融合用于跟踪机器人环境，尤其对如何配置两个或多个传感器以相互竞争并获得更准确的结果感兴趣。该技术现在可以在 AI 环境中带来的大量机会，尤其是在汽车领域，前景广阔。



汽车中的常见传感技术——来源SILO AI

传感器融合可应用于自动驾驶，实现车辆周围环境的感知。该感知通过环境中的各种数据流信息（感知技术）来实现。这些解决方案也可用于风险规避，比如碰撞警报，以及工业流程，比如品质管控。

简而言之，传感器融合是多个来源的数据之概率混合。目的是通过结合不同传感技术的优势减少各种设备测量值的不确定性，增加评估的鲁棒性。如果没有这各种数据流，则无法让机器实现对环境的有效感知，或者说无法实现对当下情形的感知。

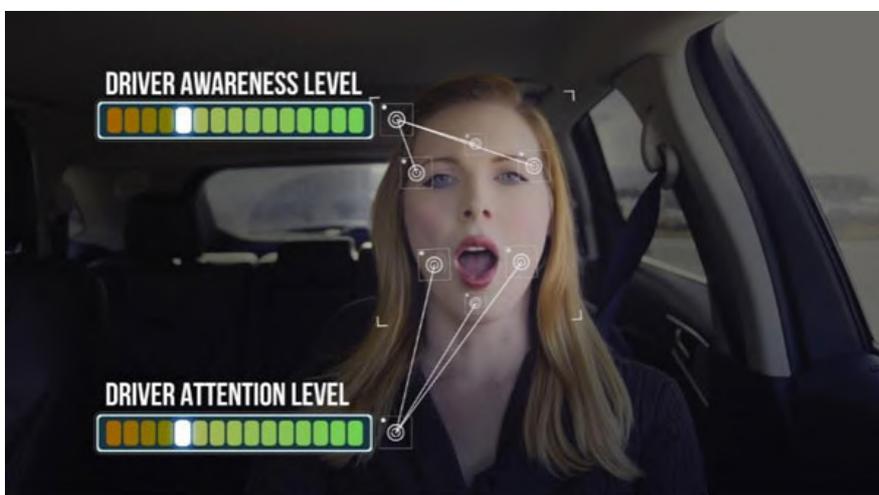
传感器融合擅长在不确定情形下的运动建模。这是军事上率先采用的原因，在混乱的战场上了解各方位置将占据战略优势地位。

在民用方面，最常见的应用是GPS导航。

虽然尚未达到全面自动驾驶，如今我们已经实现了初步的自动化水平，例如提高意识控制（ACC）、泊车辅助、碰撞警报、车道保持、紧急制动等。但这些先进的驾驶辅助系统（ADAS）功能仅与基本传感器融合技术相当。如果对车辆前方的速度和距离跟踪不连贯，ACC功能将不稳定。此外，船舶和飞机几十年前已实现可靠的自动航行，主要归功于在大海和空气中，更容易实现精确导航。

DMS很可能是传感器融合的终极用例，因为它能覆盖人类感知。我们的视觉、听觉、感知、感觉、压力、平衡感和其他信号与我们的神经融合，以确保安全驾驶。

汽车环境要求系统以最快的速度做出响应。如果普通人类在半秒内做出反应，自动驾驶汽车或内饰监控系统必须以同样快的速度感应、计划和行动。



图片：TRILUMINA 公司

Carabaño Bravo 得出结论，传感器融合带来许多好处，可实现很多原本不可能实现的功能。通过更准确的数据和更多的数据共享，我们能够制造出更具决策力的车辆，因为它们知晓当时的情形，处于更好的状态。

未来监管要求准确性

2022-2024 年，欧洲 NCAP 将要求汽车具备检测驾驶员分心和困倦的功能，此外，还需检测是否有孩子留在儿童座椅上。

对于这些重要功能，准确性至关重要！因为误报将使驾驶员停用系统，因此误报将是一个主要的安全问题（驾驶员仍会睡着）。

出于成本考虑，采用单一传感器解决方案成本较低。我们看到许多主机厂要求一个系统具备 OMS（乘员监控系统）DMS（驾驶员监控系统）和儿童存在检测功能。



Caaresys 是一个生物反馈平台，位于以色列内坦亚，他们提供生命体征和人类活动的非接触式感应。它使用一个小型射频雷达，可以放置在汽车的任何地方。该系统检测座位占用情况并监测乘客的呼吸和心率。它主要是通过雷达感知生命体征。



来源：SEEING MACHINES

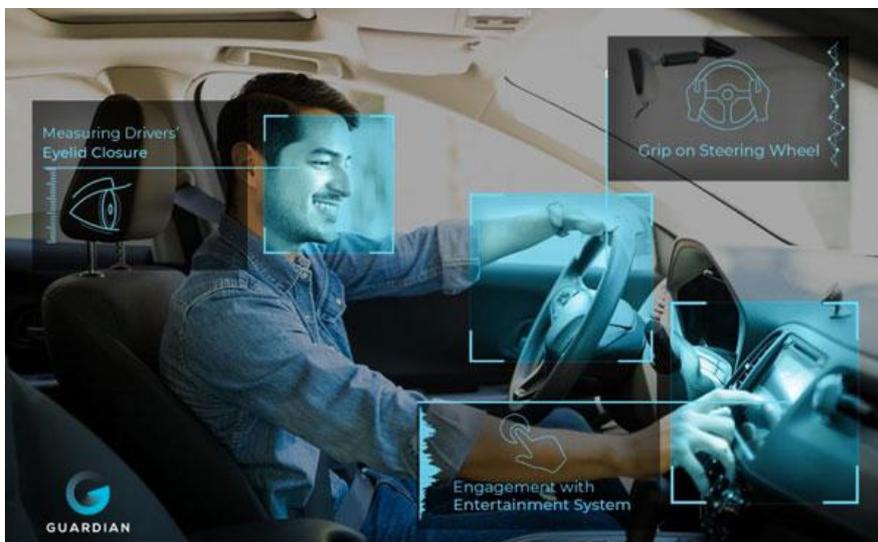
Seeing Machines 位于澳大利亚，FOVIO DMS 使用近红外相机测量和分析头部姿势、眼睑运动和眼睛凝视（还可穿透太阳镜实现检测）。处理这些数据以实时关注驾驶员的注意力状态、注意力、困倦和损伤程度。



资料来源：伟世通

伟世通则采用另一种方法，他们使用驱动仪表盘的同一处理器将驾驶员监控摄像头集成到仪表盘中以降低成本。不需要与相机分开的相机外壳和电缆。

三星子公司 Harman 生产联网汽车系统、视听产品、企业自动化解决方案和联网服务。与需要在座椅中安装传感器或在方向盘中安装生物识别传感器（这还取决于驾驶员是否正确握住了方向盘）的其他显示器相比，他们的系统更容易安装在车辆中。监控驾驶员瞳孔只需一个后置摄像头和 Harman 开发的专有软件算法。



Guardian Optical Technologies 也位于以色列，他们的系统只具备一个摄像头，可提供高分辨率视频和深度图，一英寸范围内可检测 100,000 次运动！但它与方向盘的握着力和与娱乐系统的互动相结合。

还有许多其他解决方案，其中一些已在往期 DVN 内饰快讯中有所介绍。单独技术解决方案可能足够好，但传感器融合可能是达到人类乘员所需准确度的最佳方式。

不要错过 2021 年 9 月 21 日至 22 日 DVN 研讨会的 DMS 研讨会。 [点击这里注册](#)。

汽车内饰新闻

方向盘的设计趋势：圆形、方形——还是不带？

汽车内饰新闻



方向盘必须是圆的？宝马和特斯拉等汽车制造商正在尝试替代经典方向盘形状。未来，一些制造商甚至打算取消方向盘。



图片来源：宝马，BMW iX 方向盘几乎是六边形的

为打造 BMW iX 的辨识度，设计师使用了 BMW 以前从未应用过的方向盘——它不是圆形的，几乎是六边形。几十年来，大家似乎认为方向盘就必须是圆形。后来的设计师受到赛车的启发。特别是运动型车型，他们将方向盘的下部弄变平。这使雄心勃勃的驾驶员可以更接近驾驶舱并更快地在弯道上转动。



图片：特斯拉

当美国人宣布对 Model S 和 Model X 进行改款时，一个重要的焦点是所谓的轭式方向盘，这家美国制造商计划在未来将其作为选装。作为一个横向方块，它让人想起一级方程式赛车或商用客机的方向盘。几乎没有辐条上的所有按钮和后面的所有杠杆，设计非常新颖。其它品牌车型的方向盘已升级为带有按钮、光标、滚轮或传感器区域的控制中心，用于操作助手、信息娱乐和车载电脑，而特斯拉则只有两个按钮和大量人工智能。比如，特斯拉方向盘将负责控车灯的闪烁，从而使往常的杠杆变得多余。

近年来，有技术展示车和展览车配备可折叠或降低的方向盘，或者用操纵杆控制它们。在 Smart Fortwo Vision EQ 车型中，设计师完全放弃了方向盘，因为作为自动驾驶出租车，它再也不需要用于驾驶的方向盘。



图片：戴姆勒股份公司

自动驾驶汽车未来真的不带方向盘？目前的大部分原型车都不带，让我们拭目以待。

雷诺：未来驾驶舱之声

汽车内饰新闻



雷诺 GRAND SCENIC 驾驶舱

Renault Design 的用户体验部门目前正在为量产车开发新一代的车内声音。驾驶员在每次行程中都会听到一系列声音，从指示灯和停车传感器到安全带警告。它们可能让人感觉微不足道，实际上它们是大量严谨细致工作的结果。

这些声音不仅对驾驶员和乘员很重要，因为他们必须理解这些声音的含义，此外，它们对品牌塑造也很重要，通过这些功能加强其品牌特色。

与经典的工业设计过程一样，声音设计工作根据整体艺术方向和要传达的信息类型为每个声音创建草图。

为什么要对车内听到的声音进行如此多的研究？因为它们是整体车内体验的核心。

Renault Design 体验经理 William Rodriguez 说：“我们不是在制作音乐，我们是在以意向美学传达信息，同时遵守并强化品牌的 DNA。”

主要有三个声音组。监管声音提示或警告，例如指示灯、安全带警告。驾驶辅助声音是停车传感器和车道偏离警告等功能。最后，多媒体声音会响应信息娱乐系统执行的操作。

当灯光、视觉效果或触觉一同发挥作用时，声音是 HMI 的一种刺激。因此，音响工程师必须在声音和其他刺激之间找到适当的平衡。在发送正确的消息以通知、确认、警告或提醒时，声音必须让用户感到愉悦。驾驶员和乘员必须能够本能地解释它们并相应地调整他们的行为。

所有这些声音、灯光、视觉效果、触觉，都有助于加强品牌特色。其目的是通过提供精心调校和愉快的驾驶体验来激发情感。

对于雷诺来说，自然是灵感的主要来源：“我们使用了一系列受自然启发的声音：木块相互摩擦、敲击声、种子倾倒、水滴。”

在获得消费者测试反馈后，与产品、工程和营销等其他部门密切合作，对声音进行返工、雕刻、轮廓或修剪，同时确保它们与整体战略相匹配。

我们将在2022年推出的型号中听到这些全新声音。

软件定义车辆；以人为本的设计

汽车内饰新闻



图片来源：MATAMORWORKS/SHUTTERSTOCK.COM

“人类来这里做什么？”丰田北美首席用户体验设计师兼首席工程师 Daniel Hall 在 Wards Intelligence FOCUS: 软件定义汽车论坛上接受采访时说道。回答这个问题并讨论其对行业的影响是本次虚拟会议的主题。该活动深入探讨了主机厂不断发展的能力以及这种变化对其与消费者的关系以及汽车设计软件定义时代供应链的影响。

主机厂已经超越了产品制造商，并开始在他的生活方式中定义品牌。了解您的客户是一个人，而不是具有重叠经验和偏好的个人集团，这是在汽车转型为软件定义行业的最后阶段取得成功的关键。

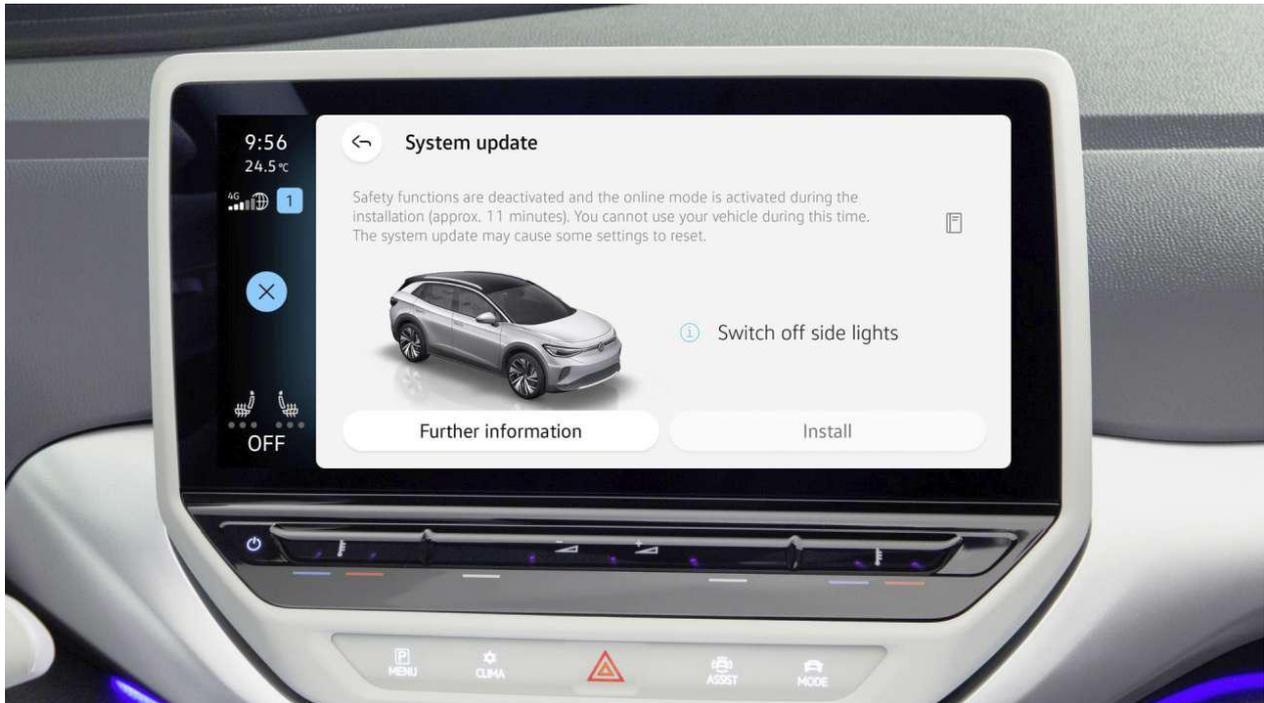
缩减产品范围、按用户类型和预测的驾驶体验细分产品使 OEM 能够通过为新一代“互联消费者”开发高度针对性的产品来重新定义他们的品牌。

汽车制造商的角色正在被重新定义为数字优先的方法。最终用户正在接收有针对性的产品，随着行业在软件定义时代的发展，传统供应链也在不断变化。如果要在整个行业中复制这种商业模式，必须对内部组织和供应链进行结构调整。

在数字优先社会的推动下，消费者需求正在迅速发展。“该行业开始关注丰富的车载功能，以期实现人性化驾驶体验”，Daniel Hall 说。他继续说道：“供应商和汽车制造商的合作方式正在发生全行业的转变”。“汽车制造商对端到端的客户体验有了新的责任感。”以及完整的价值链。这将有助于在竞争中保持领先。

大众为 ID 系列推出 OTA 软件更新

汽车内饰新闻



大众 ID3 软件更新

大众汽车已为其 ID3 EV 推出了无线 (OTA) 软件更新，以寻求匹配该领域行业标杆特斯拉的升级能力。

OTA 更新被视为数字联网汽车世界的核心，很快将成为客户的必备功能，就像用户在智能手机上下载操作系统升级或应用程序一样。

从本月开始，早期 ID3 用户的“先行者俱乐部”车主将收到最新的软件版本 ID 软件 2.3。

本次更新包括对 ID Light 功能的调整和改进、优化的环境识别和动态远光灯控制、信息娱乐系统的升级以及额外的性能和稳定性改进。

信息娱乐方面，此次升级通过重新设计的数字按键、自定义字体和优化的功能菜单排列来刷新系统，旨在提高信息娱乐系统的可读性和可用性。主页按钮也可以自定义：除了大众汽车标志外，还有许多国旗。

升级直接下载到 ID 品牌车载计算机，称为车载应用服务器 (ICAS)，由两台中央高性能计算机组成，支持大众的模块化电力驱动矩阵 (MEB) 架构。

公司发布的消息称，所有 ID3、ID4 和 ID4 GTX 客户的更新将逐步跟进。大众表示，计划每三个月更新一次 ID 汽车中的软件。第一次活动安装大约需要 45 分钟，而第二次紧随其后，安装大约需要 150 分钟。

这也是汽车制造商潜在的主要收入来源。今年 6 月，大众品牌的销售主管克劳斯·泽尔默 (Klaus Zellmer) 表示，通过无线升级有可能实现十亿级别的销售额。

BMW Mini Urbanaut MPV 内饰概念

汽车内饰新闻



VISION URBANAUT 室内设计旨在唤起类似休息室的环境

这款紧凑型电动 MPV 正在考虑作为 BMW 旗下品牌城市车型系列 Mini 的补充。

最初于去年 11 月以虚拟形式显示为一系列数字图像，实用的多座位概念现在将于 2021 年 7 月 1 日在德国慕尼黑举行的 DLD（数字生活设计）夏季会议上作为实体模型首次亮相。

它被命名为“Vision Urbanaut”，预计将在 2025 年左右推出，既可以作为 5 座乘用车，也可以作为商用车。它采用的应该是欧洲的发动机，以及与中国长城汽车合资生产的新型电动汽车。全长 4,463mm，比现有的二代 Countryman 长 262mm。

这个新的 Mini 概念，是对未来城市交通的愿景，旨在探索基于公司“巧妙利用空间”座右铭的想法。它还着手打造所谓的“现代生活空间”。

通过设计大型单侧滑动门实现在狭小停车位中方便进入驾驶舱。高大的玻璃空间和玻璃顶棚旨在使室内充满自然光。不使用时可收起的方向盘，前排座椅可旋转并面向后方座椅使休息室般的氛围成为可能。后排座椅可折叠变为一张沙发，而大型数字面板则集成到内饰和车顶中。它的大挡风玻璃也设计为在汽车静止时打开。

宝马-长城生产合资企业名为光束汽车，总部位于中国张家港市，新工厂和毗邻的工业园区正在建设中。

设计休息室

MPV 到 CX 9，马自达的 7 座解决方案

设计休息室



THIS MODIFIED OLD MAZDA MPV AWD BRIDGES ACROSS CATEGORIES.

马自达的 MPV AWD 正通过 2021 年越野趋势而复苏。

在过去的几十年里，马自达关于 7 座“家庭卡车”的解决方案已经演变成他们目前的 CX 9 产品。由于不以平台或细分市场为导向，车辆解决方案还必须关注消费者的文化需求。

例如，在 60 年代至 80 年代，美国国道的扩建让自驾旅行不止是到达旅行目的地，旅程也成为假期的一部分。这创造了旅行车的时代。

在 80 年代至 00 年代，美国郊区的扩张最终确定，与此同时机票价格也开始降低。此时优先考虑的是日常旅行（学校、购物、看球赛）和材料运输。这促成了面包车的兴起。

最后，在 00 年代至 20 年代期间日常交通出行的急剧增加为我们带来了“回归自然”运动，其中户外/自然度假屋（越野、远足、REI、Patagonia, North Face）成为优先考虑。这让我们想到了今天的 SUV。



最初的 1988 - 1999 年马自达 MPV（多用途车辆）基于后驱汽车平台，可以轻松集成 AWD。这辆车有 7 个座位，后门在 90 度时打开，而不是其他 MPV（小型货车）的滑动门。可以通向“过道”通向后排座椅，但由于没有手套箱和折叠平座椅功能，存储空间有限。



对于下一代 1999 - 2006 年的马自达 MPV，启用了共享前驱动平台以及必要的滑动后门。这是现在克莱斯勒、本田和丰田使用的标准。整个存储空间都增加了，第 3 排配备折叠座椅。这是马自达 7 座汽车中最“适合家庭使用”的版本。



2005 - 2010 年马自达 5 的目标是继续改进。共享 OEM 平台再次修改为更紧凑型，“像汽车一样”。功能集与早期的 MPV 相同，但增加了一个地板控制台，消除了通往后排座椅的“直通过道”。



在最初的 2006 - 2015 CX-9 中，马自达再次转向 SUV/CUV 类型的解决方案，在第三排使用一对“跳跃座椅”。占主导地位的中央/隧道控制台消除了“家庭友好型搬运工”及其小型货车内涵的任何参考，并回归到 MPV 汽车般的本源。



最新 2021 Mazda CX-9 的改进，主要在于材料和品质感知。了解到喜好 Patagonia 和 North Face 等品牌的消费者对材料品质的预期，马自达对第二代 CX9 进行了大幅升级。



整个车辆都使用皮革和“深软”材料，甚至在第三排也是如此。尽管集群中没有最新的显示技术，但马自达在其高端市场推广中一直专注于其材料的触感。



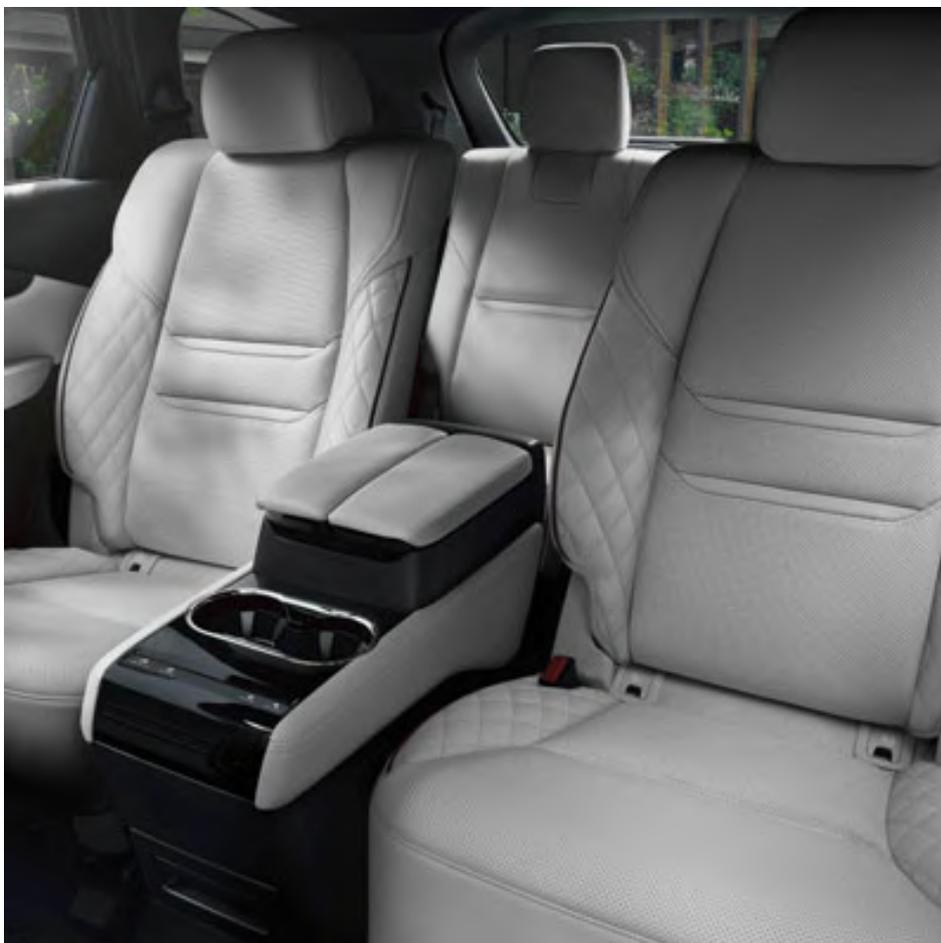
天然成品木材镶嵌的使用也是独一无二的。作为中控台和门板开关的边框，它为客户创造了一个温暖的“触觉”接触点。与大多数内饰设计中看到的视觉条带相反。



如今，大多数客户都要求折叠平躺座椅.....



.....有趣的是，第一排和第二排隧道控制台的使用如何增强了内饰的高档感和奢华感.....



... 为乘员创造一个“私人飞机”感受的环境，整个内饰采用细致精巧的缝合和穿孔。

马自达通过 CX9 捕捉了当前“回归自然”运动中的豪华和“像汽车一样”的趋势。随着我们迈向电气化，很期待看到他们是否也能瞄准这一运动的“真实越野”趋势，因为客户已经在替换标志性的 80 年代至 90 年代 AWD MPV。

全新出行

Aircar, 会飞的运动车

NEWS MOBILITY



Aircar既可以空中飞，也可以道路上跑，它结合了两个世界，是一辆可以用折叠式机翼驾驶和飞行的汽车。企业家 Stefan Klein 第一次带着他的模型在两个机场之间上路。在 35 分钟内，这位斯洛伐克工程师将他自己开发的跑车和飞机的混合体从尼特拉机场飞到了 90 公里外的布拉迪斯拉发国际机场。



图片：克莱因视觉

在地面上，Aircar 看起来像一辆小型的 GT 方程式赛车，尽管尾部有一个奇特的扰流板和螺旋桨。只需按一下按钮，“Prototype 1”就会变成一架小型飞机，机翼从两侧展开。动力由 160 马力的 BMW 发动机提供，该发动机还在飞行中驱动固定螺旋桨。这允许汽车飞机达到 190 公里/小时（103 节）的最高速度和 8,200 英尺的飞行高度，略低于 2,500 米。

这是Aircar的第142次飞行。此前，它在民航局的监督下完成了40多个小时的试飞，包括45度急转弯和稳定性和机动性测试。尽管如此，还是配备有一个弹道降落伞以防万一。

着陆后，只需按一下按钮，飞机就会在不到三分钟的时间内变回汽车。 [点击观看视频](#)



图片：克莱因视觉

汽车内饰看起来更像飞机驾驶舱！

Stefan Klein 的公司 Klein Vision 已经宣布了第二架原型机，该原型机预计将在配备可控螺距螺旋桨的情况下达到 300 公里/小时（162 节）的巡航速度，飞行距离可达 1,000 公里。

可以飞的汽车，前景如何？让我们拭目以待。

一汽-大众出行服务子公司

NEWS MOBILITY



MOBJE MOBILITY 的标志；图片来源：MOBJE

一汽-大众(FAW-VW)是一汽集团与大众汽车的合资乘用车合资企业，成立了独立子公司，运营其移动服务品牌Mobje Mobility。

天眼查显示，新公司名为 Mobje Smart Mobility Co Ltd.，于 2021 年 6 月 29 日成立。注册资本4亿元人民币（6182万美元），由一汽大众全资持有。其业务范围涵盖汽车租赁、小时汽车租赁和乘车服务。

一汽-大众于2018年4月推出汽车共享服务品牌Mobje Mobility，进军移动服务领域，并在吉林省长春市启动试运营，一汽大众最初的奥迪工厂也位于此城市。2019年3月，这家汽车制造商部署了1000多辆汽车，为长春当地用户提供移动服务。该服务随后在四川成都以及一汽大众组装奥迪、大众和捷达的其他城市推出。

2018年，一汽-大众新车交付量超过205万辆，同比增长2.6%，中国乘用车市场自1990年以来首次出现下滑。公司2019年全年交付量攀升3.8% 至近 213 万台。一汽-大众2020年交付量约216万辆，同比增长1.5%。值得一提的是，该合资企业是中国唯一一家去年年销量和产量均超过200万辆的乘用车制造商。

吉利、上汽、长城、宝马、东风等中国传统汽车制造商纷纷推出移动服务平台，表明除了纯汽车制造商之外，他们还想成为移动服务提供商。也许在未来，而不是现在！

一般新闻

Dräxlmaier 的管理层变动

一般新闻



图片：DRÄXLMAIER

截至 7 月 1 日，供应商 Dräxlmaier 已填补了两个新职位。Stefan Brandl 加入管理团队担任副主席。Markus Junginger 成为公司的新首席技术官。

自 2021 年 7 月 1 日起，Stefan Brandl 成为 Dräxlmaier 集团的新副董事长。在这个职位上，现年 52 岁的他与主席 Fritz Dräxlmaier 密切协调，指导公司的战略进程。Brandl 此前曾在 EBM-Papst 集团担任过 30 多年的重要职位 - 最近担任管理委员会主席。

此外，自 2021 年 7 月 1 日起，Markus Junginger 还将担任 CTO。在此职位上，他将接替 Martin Gall，后者在担任 Dräxlmaier 集团首席执行官的同时担任该职位。Gall 将继续与 Franz Haslinger 一起担任公司的 CEO，而 Junginger 将担任 CTO 向 Gall 汇报。Junginger 在汽车行业拥有超过 25 年的经验。他职业生涯的重点之一是开发组织、流程和方法的转型。他是 MHP Management- und IT-Service 的合伙人，在那里他还专注于汽车行业的转型过程。

Dräxlmaier 集团为全球的高级汽车制造商提供复杂的布线系统、中央电气和电子元件、内饰和存储系统。内饰以传统的皮革手工制作、天然纤维成型、薄壁部件、内饰照明和存储系统而闻名，比如在车门上的应用。2020 年，Dräxlmaier 集团实现了 42 亿欧元的营业额。

汽车内饰市场有望增长

一般新闻



MARKETS AND MARKETS预估汽车内饰市场将从 2020 年的 1232 亿美元增长到 2025 年的 1538 亿美元，在此期间的复合年增长率为 4.5%。汽车产量的增加、电动汽车和自动驾驶汽车的发展、先进的部件、材料、座椅和照明系统以及对汽车信息娱乐、舒适性和便利性的更高需求推动了市场的发展。

COVID-19 大流行减缓了汽车内饰市场的增长，但专家预计 2022 年将出现显著复苏。亚太地区的市场增长将取决于汽车产量的增加和对高端汽车的需求以及欧洲对先进内饰部件的需求不断增长。据估计，到 2025 年，亚太地区将成为最大、增长最快的汽车内饰市场。

政府对安全和碳排放的规定正在迫使汽车制造商生产轻型汽车。据业内专家介绍，重量减轻 10% 左右，可节省 5% 以上的燃料。在成本敏感的汽车市场，一些主机厂更喜欢低成本的塑料和内饰饰面，但高档汽车制造商更喜欢高质量的材料和饰面。

部分汽车内饰件价格在过去几年有所下降，但先进的汽车内饰电子元件仍处于较高的价格区间。由于增强用户体验和便利功能的趋势，电子系统的份额已从车辆总成本的约 1% 增加到 10%。诸如多向可调前排座椅、具有倾斜功能的后排座椅、更大的多信息显示器、带摄像头的信息娱乐系统、手势控制、更多区域的气候控制、通风和按摩座椅等功能是汽车内饰成本较高的一些原因，甚至超越了乘用车的高端细分市场。

自动驾驶汽车将进一步增加对先进汽车内饰技术的需求。自动驾驶汽车可能会加速对驾驶舱电子设备和更多巡航控制功能以及半自动驾驶汽车的先进安全系统的需求，这也会增加开发成本。座椅细分市场可能在未来几年成为汽车内饰市场的最大增长领域，因为座椅在具有新功能的 AV 的驾驶和乘客体验中发挥着重要作用。例如，佛吉亚的 Active Wellness 2.0 座椅概念包含大量生物和行为数据，从心率、呼吸频率和湿度到眨眼、歪头和面部表情。它使座椅能够检测驾驶员和其他乘客的精神和身体状况，并采取积极措施减轻压力和困倦。

汽车内饰市场的领先制造商和供应商包括佛吉亚（法国）、大陆集团（德国）、安通林集团（西班牙）、伟世通（美国）、马瑞利（日本）、延锋（中国）、安道拓（美国）、麦格纳（加拿大）、丰田纺织（日本）。这些一级供应商专注于增长战略，例如新产品开发、扩张、供应合同、合作、合作伙伴关系、收购和合资企业，例如欧司朗和大陆、马瑞利和海立国际等。