

社论

DMS 将是自动驾驶的必经之路



HARMAN 基于人眼的驾驶员监控系统 - 来源: HARMAN

汽车行业各种迹象表明真正的自动驾驶革命仍需数年时间，驾驶员使用部分自动驾驶的时间越长，他们就越容易粗心。这让人们越来越意识到 DMS 可以提高汽车安全性，也促进了欧洲议会更新其一般安全法规 (GSR) 的型式批准要求，而 Euro NCAP（欧盟新车安全评鉴协会）正在拟制 DMS 测试协议。Euro NCAP 五星碰撞评级计划将于 2024 年开始测试。

另一个信号是最近来自美国基础设施法案中的一项条款，该法案旨在建立判断司机是否饮酒过量的新车技术。DMS 可能是检测该项目的答案。这些证实了监管机构仍将驾驶员视为汽车安全的核心，即便有 ADAS 支持。[Register here.](#)

这再次强调了 DMS 的重要性，DMS 是不稳定的人机关系中的主要安全系统。欢迎参加 DVN 于 9 月 21 日/22 日在美国诺维举办的研讨会，可线上参与。点击[这里](#)注册。

此外，本周深度新闻将介绍零重力座椅，千万不要错过，在自动化驾驶中，舒适度将变得尤其重要。

您真诚的，



Philippe Aumont
DVN 内主

深度新闻

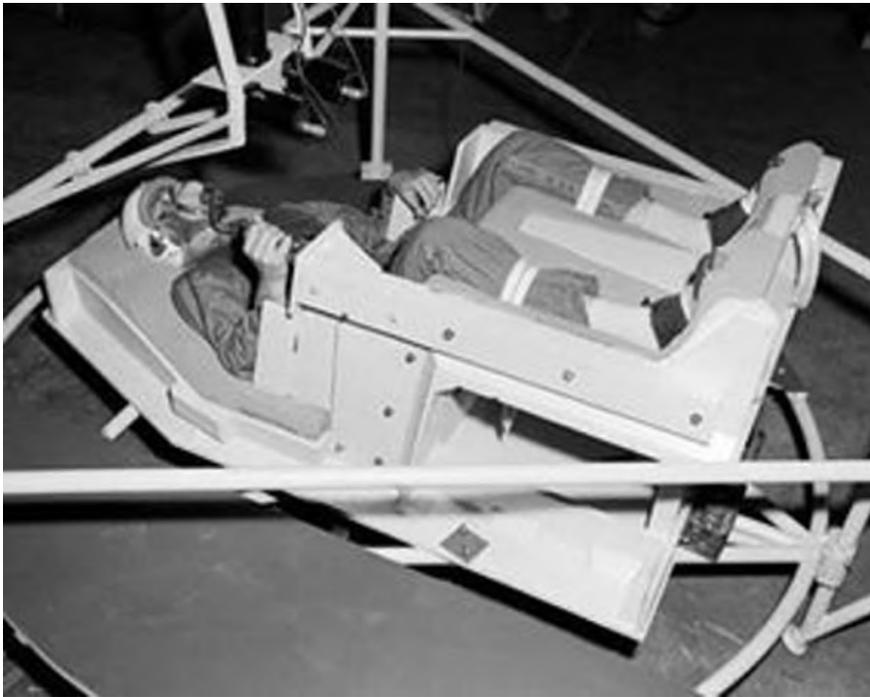
零重力座椅



日产 ALTIMA 零重力座椅 - 来源: NISSAN

肌肉疲劳是久坐的一大缺点。为了帮助减轻身体上的压力，座椅制造商专注于产品设计，以增强身体支撑并最大限度地提高整体舒适度。

它适用于用于小憩的休闲椅，以及长时间坐着不动，在汽车、飞机、船上的旅客。



一名宇航员坐在航天器模拟器中的零重力位置——来源：美国宇航局

从技术研究的角度来看，这一切都始于宇航员在逃离地球引力的同时承受剧烈而突然的重力增加，重要的是他们要调整自己的位置，这样他们的身体才能应对压力的增加。通过采取特定的斜躺姿势，宇航员可以以安全的方式将起飞压力分散到全身。

这就是我们称之为零重力位置的特定斜倚位置，而相关的座椅则被命名为零重力座椅。该位置模仿宇航员在执行太空任务时所采取的姿势，即零重力位置。之所以称为零重力，不是因为用户感觉到的效果，也不是因为它会产生零重力气泡，而是因为椅子在被激活时所处的位置。这一切都与椅子可以采取的斜倚位置有关，以帮助将用户的重量分布在椅子上。一些制造商声称，减轻身体压力非常有效，让人产生近乎失重的感觉。



最佳选择产品折叠零重力户外躺椅露台躺椅 - 来源：亚马逊

这是什么意思？这种姿势的好处是可以促进腿部循环并减少肿胀。在休息期间将腿抬高到心脏水平上方可以帮助预防静脉曲张等疾病。当然，您可以通过躺下并在腿下放几个枕头来达到相同的效果。但两者在旅行时都难以实现，在汽车驾驶位置上则是不可能的。

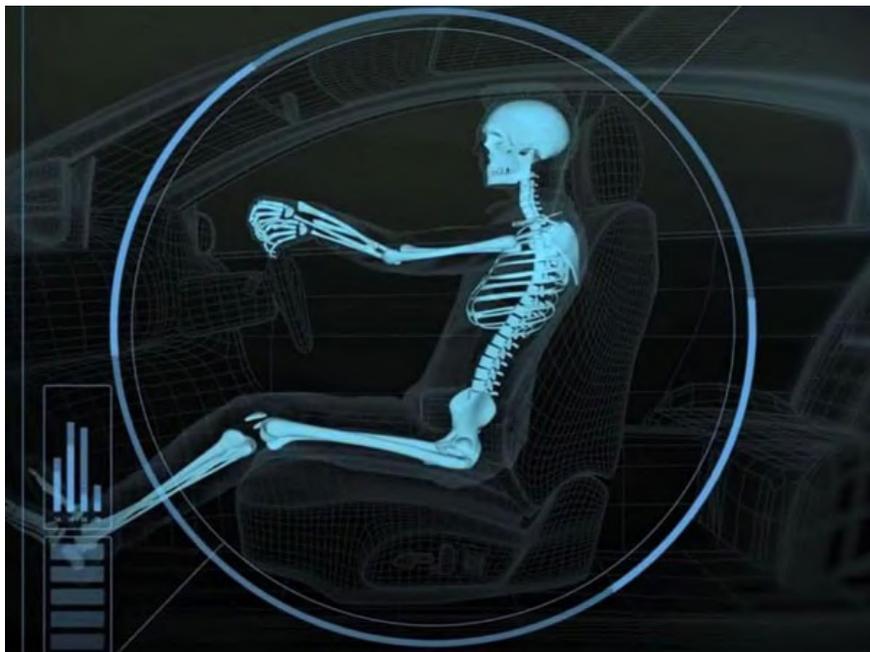
日产以及未来其他汽车制造商的零重力座椅可能是为数百万人每天提供更轻松、更愉快的驾驶体验的答案。

当身体的肌肉因长时间处于同一位置而感到疲倦时，就会发生驾驶员疲劳。这种常见情况在长途通勤和公路旅行中最常见，这也是驾驶员在方向盘后面几个小时后会感到疲倦或筋疲力尽的原因。人体通过微运动来应对这种疲劳，这会增加脊柱的压缩和弯曲，对肩部和背部施加压力，导致更加疲劳。另一种选择，就是改变位置，遵循古老的格言“最好的位置，就是下一个位置”。

为了帮助对抗这种恶性循环并使长途驾驶中的驾驶体验更加舒适，日产开发了受 NASA 启发的零重力座椅，它将太空旅行的一个方面应用于地球上的乘用车。

尽管名字听起来很有未来感，但零重力座椅看起来与任何其他驾驶员座椅或前排乘客座椅非常相似。但在功能上，它们却大不相同。这些科学设计的座椅帮助人体采取中立的脊柱姿势，宇航员在太空失重中体验这种姿势。在这种自然放松的姿势下，施加在骨骼和关节上的压力很小，甚至几乎不存在。

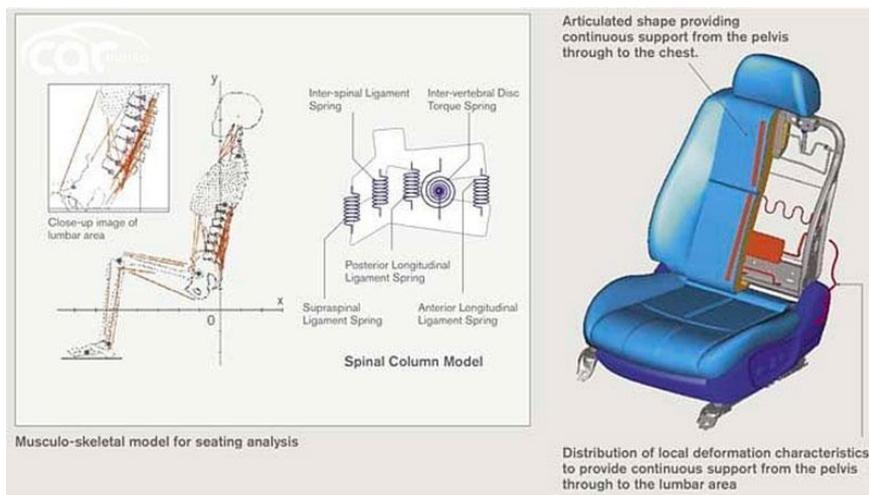
零重力座椅技术旨在使用专利形状和整个座椅靠背和坐垫的 14 个压力点重新创造这种中立的身体和脊柱位置，以提供从臀部和尾骨一直延伸到胸部和肩部的持续支撑。使用时，座垫在每个压力点都会向身体弯曲。座椅结构的人体工程学设计最大限度地提高了下肢的血流量，并减少了腿部和下背部的肌肉负荷。所有这些共同减轻压力并保持驾驶员的能量水平，从而在长途驾驶结束时获得更清爽的感觉。



日产零重力位置——来源：日产

与东京庆应义塾大学山崎实验室合作开发，日产的零重力座椅概念通过实验室座椅模拟器和肌肉骨骼模型得以实现。该设计还经过了广泛的生物力学分析以及专业驾驶员的实际评估。测试司机包括不同身高和体型的男性和女性。目标是使零重力座椅对各种体型和体型的人都有效。

除了研究测试对象的生物特征外，实验室技术人员还在驾驶前后进行了一组医学测试。例如，技术人员使用血液样本来观察乳酸水平，从而衡量肌肉拉伤和疲劳的增加或减少。尽管这显然是日产的方法，但其他汽车制造商可能会遵循类似的研发过程。



肌肉骨骼模型 - 来源：CAR INDIGO

自从几年前日产零重力座椅（采用受 NASA 启发的技术）在 Altima、Murano 和其他车辆上首次亮相以来，它们就获得了积极的评价。 [点击此处查看日产介绍视频](#)。有些人可能会说这些座位并不存在。

在一篇关于 2021 Nissan Rogue 的文章中，Motor1.com 表示：“Nissan 的专利‘零重力’铲斗是我最喜欢的长途驾驶选择之一，它提供充足的臀部和背部支撑，并完美贴合身体轮廓。”

产品描述如下：“零重力座椅具有 14 个不同的压力点，可让您处于中立位置，其独特的形状和专利结构为您提供从臀部一直到肩膀的持续支撑。这种自然、符合人体工程学的设计有助于最大限度地促进血液流动并保持能量水平”



NISSAN ALTIMA 2019 零重力座椅 - 来源：NISSAN

而这项科学意味着无论旅程多长，您都会获得更令人满意的驾驶体验。零重力座椅首次出现在 2013 年 Nissan Altima® 上，可以在整个 Nissan 产品线的各种车辆上找到。

这些零重力座椅首次在 2013 年款的 Nissan Altima 中推出。因此，即使经过长途旅行，它也能带来更令人满意的乘坐体验。看看它的成功，这些后来被安装在许多其他日产汽车上。今天，2020 Rogue、Altima、Murano、Maxima 甚至泰坦都获得了梦寐以求的零重力座椅。

宝马



ZEROG 躺椅 - 来源：BMW DESIGN

该公司将其称为 ZeroG 躺椅，被视为拥有终极舒适度的座椅。宝马周二表示，它拥有一些经过深思熟虑的设计，并将在“未来几年”成为现实。首先，它的主要特点是：倾斜。ZeroG Lounger 可以倾斜 40 度或 60 度，安全带会随着乘客移动。躺下时，乘客可以完美地看到从顶篷落下的屏幕。宝马表示，可以显示方向信息的屏幕结合座椅位置也有助于减少驾驶时的晕车。

法拉第未来



法拉第未来 FF 91 的零重力座椅内饰（来源：法拉第未来）

FF 91 上发布的规格不是关于性能，而是关于如何设计车辆以实现最大舒适度。这些座椅是“零重力座椅”，FF 称其是借用 NASA 航天器的原理开发的，以均匀分配体重。后排座椅各有 14 向可调，并有 4 向可调腰部支撑。它们还可以倾斜多达 60 度。如果斜倚对您来说还不够，该车还配备水疗模式，可在播放情绪音乐的同时为座椅加热和通风，并同时调整内饰照明模式。



法拉第未来的FFZERO1概念车——来源法拉第未来

Faraday Future 的 FFZERO1 概念车既是未来派赛车的一部分，又是蝙蝠车的一部分——也是你见过的最棒的汽车之一。该公司在CES 2016展览会上推出了速度机

安道拓

位于普利茅斯的 Adient 副总裁 Richard Chung 在 2017 年 1 月 9 日星期一在北美国际车展上展示了公司原型内饰上的“零重力”座椅，[点击观看视频](#)

汽车制造商一直在努力使每天的驾驶更加舒适和愉快。零重力座椅是朝这个方向迈出的创新且重要的一步。期待看到日产和其他汽车制造商更广泛地将它们集成到他们未来的机舱设计中。

参考：

资料来源：JD Power Jessica Shea Choksey 完整报告：

<https://www.jdpower.com/cars/shopping-guides/what-are-zero-gravity-seats>

DSF（快速安全驾驶）- Daniel Sherman Fernandez 报告：

<https://www.dsf.my/2021/08/zero-gravity-inspired-car-seat-from-nissan/>

汽车内饰新闻

酒驾规定将加速 DMS 普及

汽车内饰新闻



开发驾驶员检测技术的公司可能会从 2,702 页 1 万亿美元的美国基础设施法案中的一项条款中获得提振，该法案要求汽车制造商开发能够判断驾驶员是否饮酒过量的新技术。

该法案中的条款实际上是一项名为《减少所有人驾驶障碍法案》的两党立法，于 2021 年 4 月推出，将指示美国交通部在三年内为汽车制造商制定技术安全标准。然后，汽车制造商将有两年的时间来遵守和实施检测和防止酒后驾驶的技术。

驾驶员监控系统 (DMS) 在行业中日趋成熟，很可能成为托管醉酒驾驶员检测的技术平台。由于业界认识到用自动驾驶汽车取代驾驶员所需的时间比最初计划的要长，因此有空间使用其中的一些技术来解决现在存在的问题，例如酒后驾驶或分心驾驶。

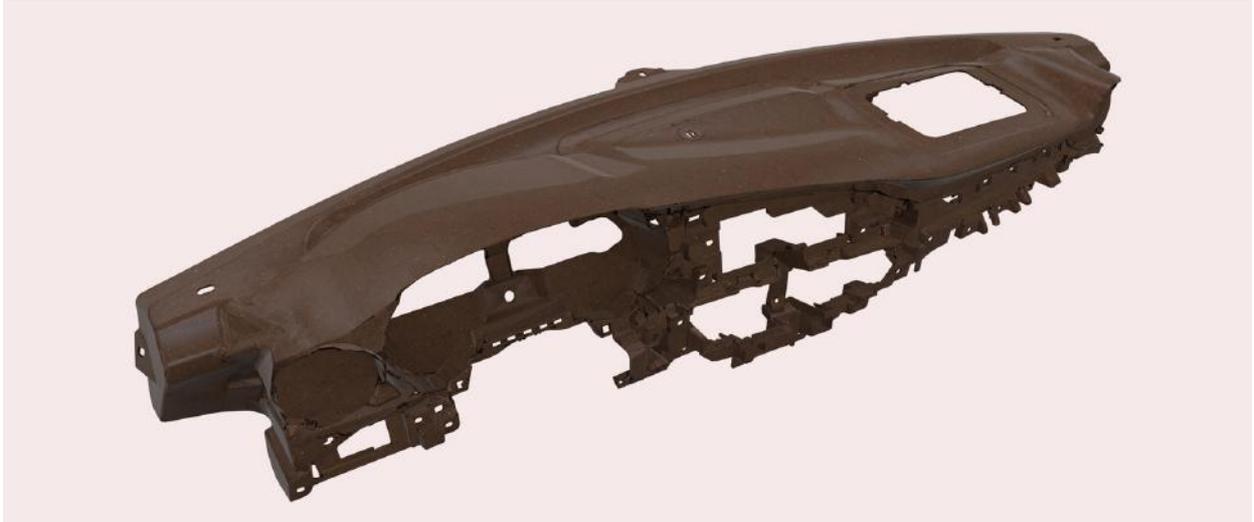
欧洲已经采取措施鼓励汽车制造商采用酒驾检测技术，特别是通过基于摄像头的 DMS 方法。

早在 2007 年，日产就发布了一款酒后驾驶概念车，该概念车将使用酒精气味传感器、面部监控和车辆操作行为来检测驾驶员的损伤。

同年，丰田宣布将在 2009 年安装在汽车上的类似系统。最近，沃尔沃在 2019 年宣布将在汽车中安装摄像头和传感器，以监控驾驶员是否有醉酒或分心的迹象，然后发出信号车辆进行干预，但该技术是为沃尔沃的 SPA2 架构设计的，用于免提驾驶，该架构尚未发布。底线是没有立法强制要求酒后驾驶预防和检测，尽管大部分构建模块已经到位，OEM 和 Tiers 还没有真正推进实施该技术。

CAR 专家组：可持续材料的大规模生产时间

汽车内饰新闻



佛吉亚 NAFILEAN® 仪表板 - 来源：佛吉亚

由汽车研究中心 (CAR) 组织的管理简报研讨会于 8 月 4 日/5 日在密歇根州特拉弗斯城举行。CAR 总部位于密歇根州安娜堡，是一个独立的非营利组织，进行行业驱动的汽车研究，并促进就汽车行业面临的问题进行对话。在小组讨论中，汽车的可持续性趋势：前进道路的战略。”福特、佛吉亚、巴斯夫的结论是，时间不仅是开发可持续材料，而且现在是将材料用于大规模生产。

这是该行业的另一个范式转变，因为大多数可持续或生物基材料比传统材料更昂贵，而几十年来一直在努力降低成本。当然，降低碳排放的价值已被充分认可，这将促进这种转变。

它从前期成本开始，新材料需要经过整个验证过程。“这可能会让你付出一些前期费用，但这将成为你的常态，”福特的首席工程师——Mustang Mach E 电动汽车的 Donna Dixon 在小组讨论期间告诉与会者，“不仅材料可能会花费更多，也将不得不投资于对其进行测试的设备进行现代化改造。

福特在可持续发展方面取得的进展来自 Mustang Mach-E BEV（内饰的门饰，直至包裹车辆 B&O 扬声器的织物），而佛吉亚和巴斯夫分别在可回收大麻纤维（NAFfilean）和生物基蓖麻油（Elastoflex）上取得进展。

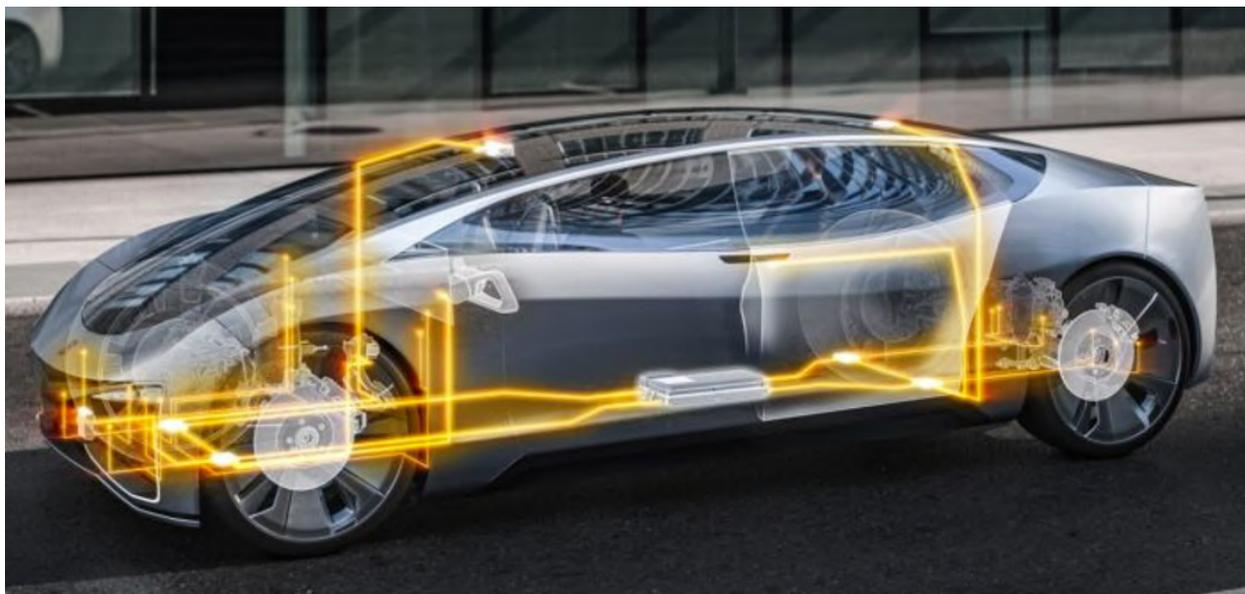
“当使用和重复使用时，你会从中受益，”迪克森谈到可持续材料的初始增加成本下降时说。“如果我们（汽车制造商和供应商合作伙伴）获得了它的可扩展性和成本分摊——制造它的方式，成本应该不是问题。”小组成员同意可扩展性是解决可持续材料与传统材料的成本难题的关键。

轻量化也是新的可持续材料的一个好处，并且使用更少的材料。佛吉亚北美内饰系统客户工程总监 Katie Roco 表示，尽管产品单价可能“贵一点”，但同时只需要更少的材料。使用得更好，使用时间更长，因此这将抵消单价的影响。我们真正为消费者提供的是成本居中的产品。”

巴斯夫正在通过化学而不是机械回收利用塑料废物并制造可持续塑料，并努力扩大这一过程，以使用可持续材料实现成本中性。他们还表示，巴斯夫为 '21 Toyota Sienna 设计的 Ultramid 第三排座椅靠背与它取代的 15 件式钢部件相比，重量减轻了 30%。

大陆汽车边缘平台：多功能车载计算

汽车内饰新闻



图片：大陆

在大众汽车的 ID.3 和 ID.4 电动汽车开始生产车载应用一号服务器后，大陆集团表示正在评估特定领域高性能计算机的进一步系列生产应用，涵盖来自2021 年和 2022 年，各种制造商和品牌的订单。该公司表示，它已收到用于车辆驾驶舱、数据管理和车辆连接、驾驶安全和动态以及自动驾驶的高性能计算机订单，营业额约为 50 亿欧元。

大陆集团已经在开发基于其汽车边缘平台的下一代车载计算机。其目的是创建一个硬件和软件平台，在从驾驶安全到娱乐的广泛车辆领域提供功能，以便为汽车制造商提供最大可能的灵活性和模块化，以最小的复杂性设计车辆架构。通过汽车边缘平台，大陆集团专注于将车辆功能和服务与云和集成开发环境的一致连接。

该公司强调，这对启用单个功能区域同时保持整体用户体验提出了挑战。消费电子、数据管理和车辆连接的连接和应用是关于掌握复杂性和实时性的要求。相反，驾驶安全和动态以及自动驾驶关注功能安全和延迟关键的车辆法规的严格要求。汽车边缘平台是一个灵活的模块化系统，由高性能计算机、软件和云平台以及服务和应用程序组成。该平台将车辆与云连接起来，并且由于其模块化，简化了来自车辆各个区域的软件密集型系统功能的开发、提供和维护。

未来，用户应该可以在车辆的整个使用寿命期间通过软件更新获得所需的功能。这是由软件密集型车辆架构的开发环境提供的，这使得实施软件、传感器和大数据解决方案成为可能，而之前的开发时间和成本只是其中的一小部分。通过这种方式，车辆软件可以快速安全地开发、测试并直接安装在车辆上，具有面向未来的功能。

该公司还提供各种开发套件，为集中式车辆架构提供组件，这些架构就像一个标准化和模块化的工作台，使开发和测试功能变得更加容易。使用云还可以实现车辆功能的可扩展且高效的测试和模拟。大陆汽车边缘平台的各个模块将于 2022 年推出。

holoride 沉浸式车载媒体平台

汽车内饰新闻



图片：HOLORIDE

Holoride 是汽车行业车载 VR 系统的开发商。它通过将扩展现实 (XR) 内容与车辆数据点实时连接起来，为乘客创建了一个全新的媒体类别。这些数据点包括物理反馈，如加速和转向、交通数据以及行驶路线和时间。

他们在新推出的 holoride Creator 空间上发布了其弹性软件开发工具包 (SDK)。Elastic SDK 专为在 Unity 游戏引擎上运行而创建，Unity 游戏引擎是用于创建和运行实时 3D (RT3D) 内容的世界领先平台，Elastic SDK 使开发人员能够访问强大的工具集，以创建身临其境的车内游戏体验。

holoride 正在构建世界上第一个车载沉浸式媒体平台，通过使用 Unity 游戏引擎实时处理运动和基于位置的数据，Unity 是由 Unity Technologies 开发的跨平台游戏引擎。holoride 的内容适应车辆的运动和路线，并与乘客的旅程完美同步。在此过程中，holoride 为移动车辆创建了一个名为 Elastic Content 的新媒体类别，它实现了一种新颖的内容创建方法。

Elastic SDK 是这一创造性开发过程的核心，是推动 holoride 体验的强大软件。它是对投影到 Unity 场景中的真实世界地图和地理信息的创造性重新解释，创作者在其中使用 Unity 平台内的内容资产。内容创建不需要额外的编程或开发技能来进行初始构建，因此降低了内容创建者立即开始的障碍。通过添加渲染器、动画、刚体和音频等预构建资产，内容创建者可以轻松填充他们创建的世界。

随着人们更好地利用他们的旅行时间，车辆中的弹性内容成为对乘客有吸引力的选择——无论是为了娱乐价值还是减少晕车。随着车辆成为平台内容的下一件大事，获得更多体验式现实 (XR) 和 VR 技术为开发人员创造更多机会创造内容。创作者可以开始使用 Elastic SDK，这个原型提供了所有基本数据，因此开发人员可以在汽车中运行真实世界的测试。它将有助于将车辆变成移动的主题公园。

福特全新Fleet-Wide空气过滤系统

汽车内饰新闻



图片：福特

福特将在 2023 年底之前在其大部分产品线中推出一种新的标准认证机舱空气滤清器系统，称为福特 Refresh95。福特 Refresh95 是福特的新标准高级机舱空气滤清器。在欧洲被称为福特 MicronAir Protect，现在更名为福特 Refresh95。当空气通过车辆的加热、空调和通风系统时，福特 Refresh95 旨在帮助减少微观颗粒。

福特表示，与现有的过滤器相比，新设计旨在降低源自车辆内部和外部的微小颗粒的浓度。这很重要，因为根据美国环保署的说法，直径小于 10 微米的颗粒，尤其是小于 2.5 微米的颗粒，对健康构成的风险最大。

据称，这种新型过滤器可以捕获至少 95% 的 2 微米以下颗粒，这些颗粒可以覆盖废气颗粒和道路灰尘，同时还可以防止 99% 的较大花粉颗粒进入。过滤器设计通过了全面的第三方实验室认证测试，包括压降测试，以验证它在整个推荐的服务间隔内保持有效。

Refresh95 预计将于 2021 年第四季度面向选定车辆推出，包括 Bronco Sport、Escape、Explorer、Mustang Mach-E、Police Interceptor Utility 和 Maverick。它也将作为售后产品提供给兼容的福特汽车。

奥迪 Skysphere 概念车

汽车内饰新闻



在“蒙特雷汽车周”上，奥迪展示了一款4级自动驾驶级别的电动敞篷跑车。这款展示车可能几乎没有量产的机会，但展示了英戈尔施塔特公司的发展方向。奥迪 Sky Sphere 是三个电动汽车概念中的第一个，它将为该品牌规划出一条超越内燃机的道路。另外两个概念称为 Grand Sphere 和 Urban Sphere，它们旨在定义用户将如何与具有4级自动驾驶的车辆交互，以及这些车辆如何与周围环境交互。Grand Sphere 将于9月初在慕尼黑的IAA上展出，Urban Sphere 将于2022年春季展出。

通过 Sky Sphere 概念车，奥迪创造了一款时尚、低电动的一次性跑车概念，具有可变几何轴距，可在自动驾驶 Grand Tourer 模式和跑车之间转换。只需按一下按钮，两座敞篷跑车就可以切换到4级自动驾驶。显示屏远离驾驶员，矩形方向盘在仪表板下方消失，座椅缩回。在短短几秒钟内，Roadster 从主动驾驶模式切换到自主休息和放松模式。

“近几十年来，内饰设计的变化比以往任何时候都更明显，”Marc Lichte 说，“内饰正在成为放松、社交和积极交流的自由空间。”为了更容易进入车舱，它的两扇门铰接在后部。拆除软顶后，这款双人座拥有一个由电容式控制装置主导的巨大驾驶室和一个门到门显示屏，可从乘客操作时的传统显示屏切换到自动驾驶模式下的娱乐显示屏。

为了让 Roadster 能够应对更严峻的情况，工程师在可变轴距之外还安装了四轮转向系统。不再有与方向盘的机械连接；转向由线控转向系统接管。甚至可以通过这种方式实现不同的传动比和转向设置。驾驶舒适性也由电子设备决定。单个轮子可以有选择地升高或降低，因此 Skysphere 变成了滑翔机。全世界的设计师需要考虑从自动驾驶汽车的驾驶员到用户的转变，以扩展他们对未来汽车应该如何塑造和运行的思考。更多信息请参阅 Design Lounge。

设计休息室

奥迪 Skysphere 概念车

设计休息室



在接下来的几个月里，奥迪将推出三款概念车 Skysphere、Grand Sphere 和 Urban Sphere，概述他们在自动驾驶和 BEV 架构方面的战略。Skysphere 是这些概念中的第一个，其灵感来自 1930 年代的车辆，特别是 Horsch 853A。恰如其分地，Skysphere 将在蒙特利汽车周上推出，该周同样关注历代经典的历史设计。



Skysphere 采用经典的 1930 年代比例，但没有笨重的动力传动系统，融合了两个只有 BEV 架构才能实现的独特功能。正如雷诺 Morphoz 概念车中所见，可伸缩轴距将 250 毫米的总长度从 5 米以上改为 5 米以下。此外，在传统发动机的位置，还加入了一个适合两个高尔夫球袋的大“frunk”。保持这一经典主题，一对手提箱现在被绑在后挡风玻璃的内部，1930 年代的车辆将它们绑在外面。



与雷诺 Morphoz 一样，当轴距加长时，Skysphere 处于“旅行”或奥迪“大旅行”4 级自动驾驶模式。收回时，它会离开 4 级自动驾驶模式，更像是驾驶员的“运动旅行车”。

进一步区分和增强这些驾驶模式，内饰进行了戏剧性的转变。



“驾驶”或缩回轴距模式将方向盘、驾驶员仪表板和地板控制台与仪表板分开。向驾驶员展示方向盘和踏板组件，同时让他沉浸在驾驶体验中。



对于 4 级自动驾驶或“大旅行”模式，方向盘、驾驶员仪表板和地板控制台会缩回，与全宽数字仪表板齐平。

与奥迪最新的设计语言保持一致，与其他汽车制造商最近使用的“曲面屏幕”技术不同，表面和主题是平面和有角度的



随着仪表板的剧烈运动，座椅与这种运动形成对比，似乎处于固定位置。使用更大的体积和结构，它们也融入了室内的地板和客舱。



唯一使用的圆形元素是“方形”方向盘上的四环奥迪标志，其中心辐条位于尽可能低的位置，让驾驶员可以一览无余地看到全长数字屏幕



将仪表板拉得如此之远，内饰感觉大大打开，让奥迪也可以在地板控制台的固定部分集成香槟槽。



奥迪使用结合了 1930 年经典比例的自主模式，让我们耐心等待即将到来的 Grand Sphere 和 Urban Sphere 将使用现代 BEV 技术展示什么。

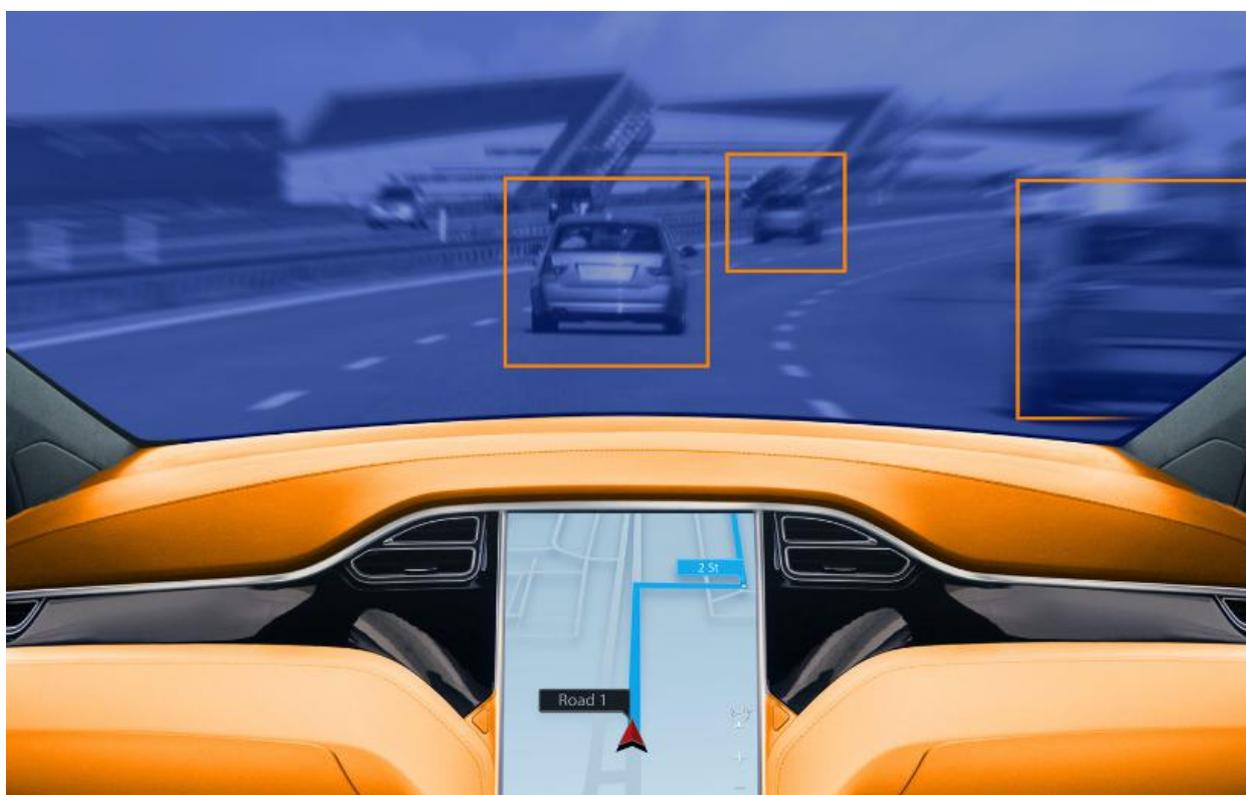
全新出行

_Car Interiors Unplugged

Out for a break, will resume after summer (夏季后将继续刊发)

驾驶员在自动驾驶汽车中的安全感如何？

NEWS MOBILITY



格诺克斯

GuardKnox 对美国 1,000 多名车主进行的调查揭示了汽车行业在改变驾驶员对汽车未来看法方面面临的艰巨挑战。Guardknox 来自以色列，是第一家高性能和网络安全计算平台的 Cybertech Tier 供应商。

调查发现，62% 的司机不会觉得乘坐全自动驾驶汽车不安全，47% 的人担心他们的车辆可能会被黑客入侵，82% 的司机不愿意为了更身临其境的车内体验而放弃个人隐私。

其他发现包括：

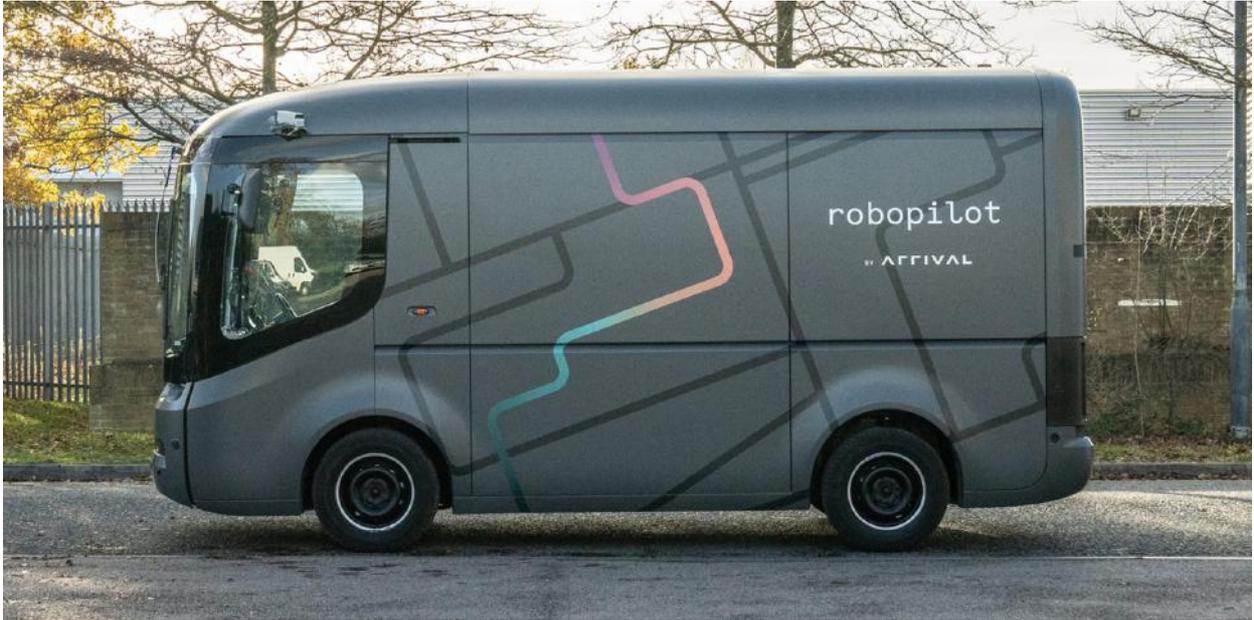
- 26% 的受访者怀疑自动驾驶汽车是否会成为现实。

- 64% 的司机认为至少还需要五年时间才能使自动驾驶汽车成为现实。
- 62% 的 Z 世代受访者认为乘坐全自动驾驶汽车不安全，而千禧一代的这一比例为 51%。
- 82% 的受访者表示，车主应该有权访问车辆使用数据，这对汽车制造商长期以来对此类数据的所有权提出了挑战。
- 61% 的受访者进一步表示，只有车主才能访问车辆使用数据。
- 53% 的受访者担心如果受到适当的黑客攻击，攻击者可能会控制他们的车辆。
- 近 40% 的受访者担心黑客可以访问他们的个人数据。
- 近四分之一的 Z 世代受访者 (23%) 甚至不知道汽车可能会被黑客入侵。

即使网络安全组织提出的问题可能存在一些偏见，但它证实了车载体验需要安心保护，并且 OEM/Tier 必须考虑消费者的担忧，并开发设计安全的产品。

Arrival&微软共同开发 iEV 开放数据平台

NEWS MOBILITY



科技公司和电动汽车初创公司 Arrival 在最近发布新闻，宣布了与微软共同开发基于云的数据平台的计划，以便为未来的电动车队提供遥测、车辆和数据管理。在 Microsoft Azure 的帮助下，Arrival 希望从整体上简化车队移动中的数据共享。

Arrival 是一家专门从事面包车和公共汽车等电动汽车的科技公司。总部位于伦敦和北卡罗来纳州夏洛特的总部继续测试其自动驾驶 EV 驾驶技术，同时为美国、英国和欧洲的客户生产越来越多的 Arrival Vans 和 Buses。

通过打破传统生产模式的商业战略，Arrival 能够以独特的方式设计和实施自己的组件、软件和装配流程，以最大限度地提高制造的各个方面。

最近，该公司开始在没有司机在场的情况下在其 Arrival Van 中测试其自动驾驶系统 (ADS)。这项自主技术是由 Arrival 通过自己的名为 Robopilot 的项目开发的。该项目的目标是提高自动驾驶系统的市场知识、功能和公众认知。

同时，没有标准化的方法来组织或管理不断增加的车队数据流。

Arrival 的计划是使用 Microsoft Azure 和机器学习开发一个单一的开放数据平台，可供广大客户使用。这包括原始设备制造商、供应商、城市以及货运和物流公司。

一般新闻

Novem 敲钟上市

一般新闻



NOVEM 产品组合 – 来源：NOVEM

Novem 集团是全球领先的汽车内饰装饰元件和装饰功能元件供应商，为高端汽车行业提供表面处理方面的突破性技能、创新解决方案以及卓越的工程和产品开发专业知识。

该公司于 1947 年在德国沃尔巴赫成立，不断扩大其在德国、意大利、捷克共和国、斯洛文尼亚、中国、美国、洪都拉斯和墨西哥的全球业务。

该公司于 1947 年在德国沃尔巴赫成立，不断扩大其在德国、意大利、捷克共和国、斯洛文尼亚、中国、美国、洪都拉斯和墨西哥的全球业务。Novem 在 12 个地点拥有约 5,700 名员工，2020/21 财年的收入超过 6 亿欧元。自 2011 年以来，Novem 一直由家族支持的投资者 Bregal（以其时尚零售商 C&A 而闻名）和管理层共同拥有。

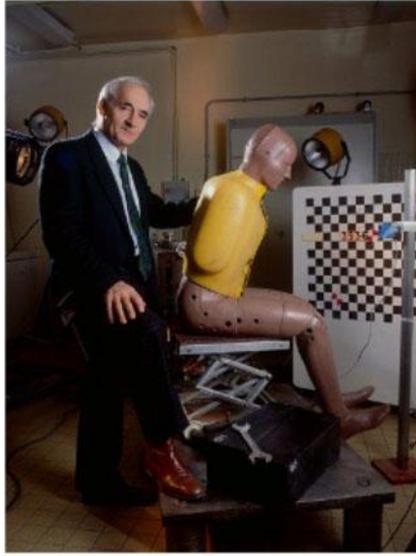
Novem 装饰元素采用多种材料开发，包括木材、铝和碳表面，具有功能集成、车门装饰、中控台、皮带线或汽车内饰仪表板上的流畅线条。

2021 年 7 月 14 日，Novem 在法兰克福证券交易所上市，国际机构投资者的总交易量为 2.472 亿欧元。这相当于今天 7.1 亿欧元公司市值的约 35%。

Novem 集团首席执行官 Günter Brenner 表示：“我们对机构投资者在路演期间表现出的高度兴趣感到非常高兴。我们认为这清楚地表明 Novem 的上市来得正是时候，而且我们的投资者支持 Novem 的增长计划。对我们的信任鼓励和激励我们继续走这条道路，扩大我们的领先市场地位。”

向汽车安全创新之父 Claude Tarrière 致敬

一般新闻



资料来源：雷诺

雷诺集团和道路安全的故事始于 60 多年前，这要归功于一位法国医生、汽车安全领域的先驱：Claude Tarrière。

1960 年获得医学博士学位，同年毕业于职业医学专业，Claude Tarrière 退役后被雷诺聘用。

他的信念和他在减少道路事故及其严重程度方面的顽固精神使他于 1969 年与来自 Garches 医院的团队合作创建了标致-雷诺协会。1990 年代，该协会更名为事故学、生物力学和人类行为研究实验室，其使命是帮助设计和制造更安全的车辆。

“Claude Tarrière 的想法是组建一支由研究人员、年轻工程师、年轻医生、技术人员组成的团队，他们通过与来自 Lardy 技术中心的同事一起试验和测试第一个保护汽车乘员的系统，积极地进行发明和创新。在法国开创一门新科学：事故学。

“Claude Tarrière 将他周围的爱好者聚集在一起”Pascal Candau Renault Expert Fellow 解释道。Claude Tarrière 从研究驾驶员警惕性问题开始，然后迅速将他的研究领域扩展到约束系统。他负责在法国拉迪测试中心通过全尺寸实验测试和基本假人的使用开发了车辆碰撞行为的研究。这些研究导致了三点式安全带的发展，这是所谓的“瑞典”对角安全带（仅保留胸部）和“美式”骨盆安全带的合成。在他的领导下开始了一系列安全创新。“医生”团队从此变成了一个真正的大家庭。他在雷诺、法国和国际冲击生物力学和事故科学界留下了巨大的遗产：当然有许多出版物，但最重要的是他对拯救生命的承诺和坚定的良知。克劳德·塔里埃 (Claude Tarrière) 是一位充满激情和承诺的人、科学家和行动者，尤其是一位有远见的人。在他最近去世后，雷诺集团的所有员工都与工程团队一起向他致敬