

社论

慕尼黑车展印象



2021 年 IAA 慕尼黑车展于本周一开幕，将于 9 月 12 日结束，主题是未来出行。DVN 内饰将于下期进行报道，本期给大家先睹为快。它由三部分组成：The Summit，一个位于主要展览场所的传统贸易展览，Open Space，主要是城市周围的户外互动展览，以及 Blue Lane，它“通过测试将市中心和贸易展览连接起来”跟踪前瞻性出行成为真正体验的地方。”

主要的德国汽车制造商都参与了本次展览，包括宝马、奥迪、梅赛德斯、保时捷、迷你、大众，以及雷诺、现代和福特等其他一些公司。也有一些品牌并未参加，包括 Stellantis 系列。参与的汽车供应商诸多，包括涉及内饰的供应商，如博世、博泽、大陆、佛吉亚、海拉、现代摩比斯、麦格纳、马勒、三星、西门子、法雷奥、伟巴斯特和采埃孚。

奥迪已正式发布其新概念车，奥迪 Grandsphere，我们在往期的设计休息室进行了介绍，它几乎已成为豪华汽车的新基准。如其发布会所述，这款新车经过深思熟虑由内而外的设计，充分体现了内饰舒适性、安全性和便利性的要求。

最后一句话提醒您即将举行的 DVN 美国研讨会，[欢迎点击这里注册](#)，现场和在线均可参与。

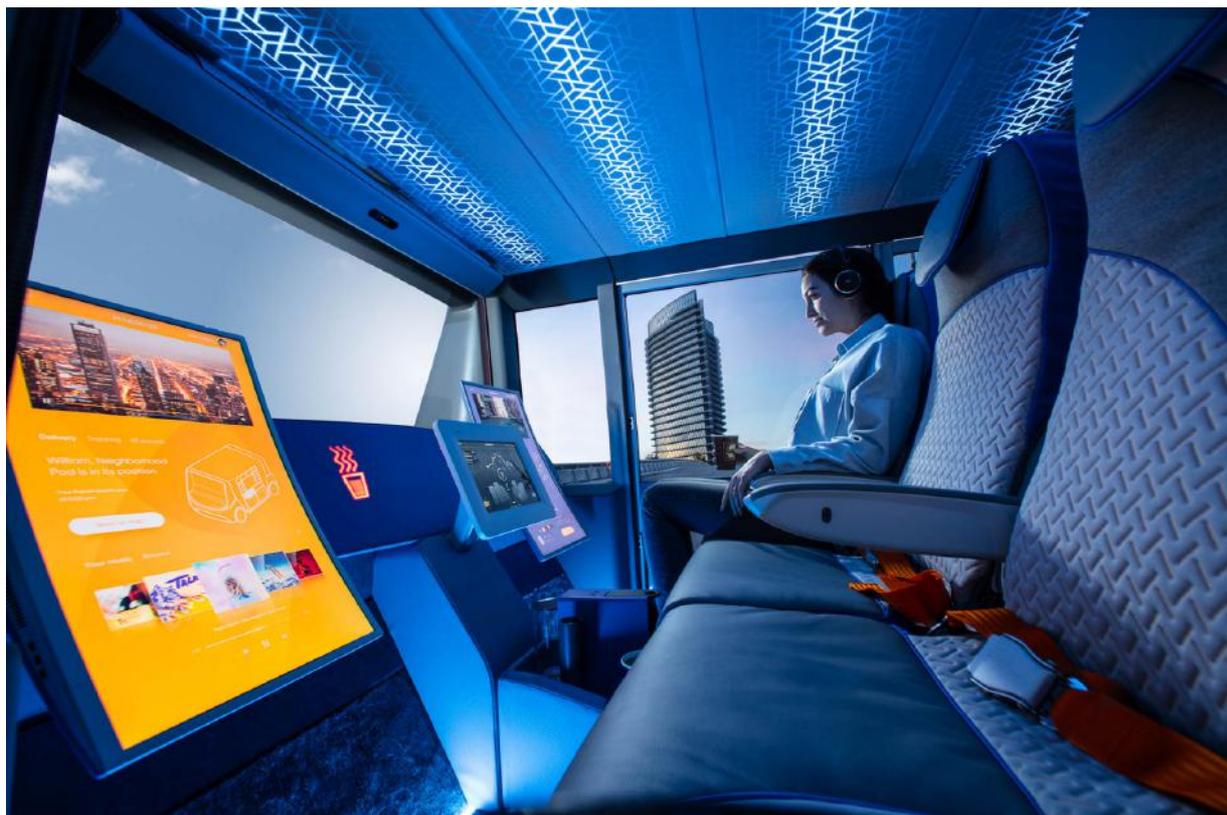
您忠诚的，



Philippe Aumont
DVN内☒主☒

深度新闻

电动汽车和自动驾驶内饰材料将发生变革？



电动汽车和自动驾驶是否影响汽车内饰的材料选择？如果答案是肯定的，那如何影响呢？



注重可持续性的极星概念电动汽车 - 图片来源 POLESTAR

首先，新一代汽车造就新技术，新技术承载新材料。对于电动发动机、电池、氢系统来说，这显然是正确的。我们不会在这里考虑氢新材料、电动汽车和引领新原材料的数字技术，其中对某些金属元素的需求预计将超过当今的生产能力许多倍。

就汽车内饰而言，传感、数字和连接技术显然也是如此。但不仅仅如此！

随着电动汽车或氢能源汽车的发展，汽车正在传达关于可持续性的信息，长期目标是碳中和。内饰和内饰材料必须相应的符合这一趋势；一切都必须是可持续的，而且更重要的是，它必须被认定是可持续的。可持续性不仅仅来自数据表和所有适当的数字，它还必须在外观和感觉上具有可持续性。

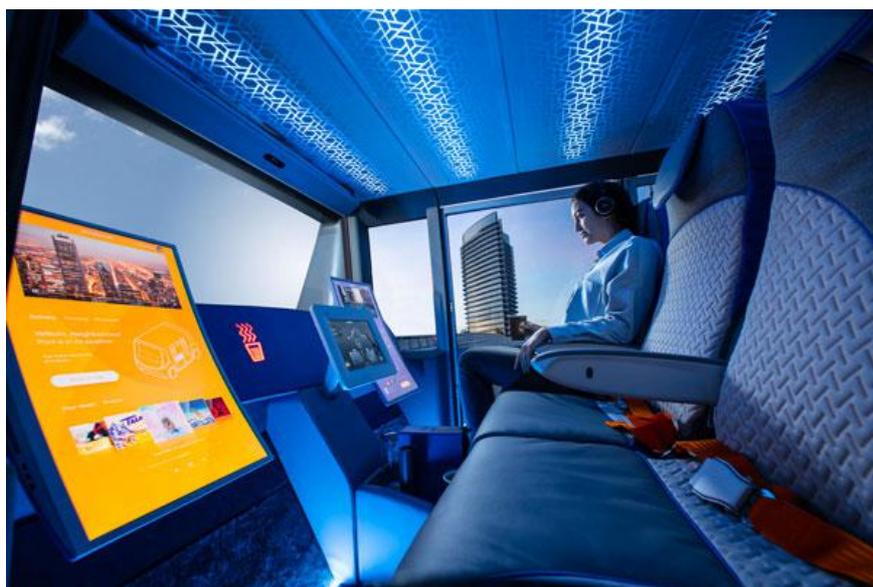
自动驾驶让车辆变得自动化，内饰变得更像是一个时尚的生活和工作空间，第三个生活空间，介于家庭和办公室之间，这也要求合适的材料来符合设计和功能。

在这些新车中，除了广泛的视觉和触觉表面特性之外，汽车制造商及其供应商还面临着集成智能功能的挑战，例如显示和环境照明以及触摸控制。产生的零件必须经久耐用，以尽可能具有成本效益的方式制造，并获得行业的广泛认可。

随着内饰照明的增加，材料和照明必须作为一个正整体系统开发，因为缺少其中一个都会导致无法感知！比如，在直接照明的情况下，材料不应太反光，如白色或浅色。在背光的情况下，材料必须具有某种半透明特性。

总之，未来的内饰将需要新材料，在功能（触摸表面）、外观和感觉（感知可持续性）、耐用性（汽车使用）方面，还要符合重量和成本要求。由于新冠大流行，抗菌、抗微生物甚至抗病毒特性需求猛增，这也将带来新的表面涂层的发展，甚至新材料的出现。

Rinspeed MetroSnap 材料展示



METROSNAP RINSPEED 概念 CES 2020 – 图片来源：欧司朗

欧司朗通过使用瑞士汽车制造商 Rinspeed 的第三代 MetroSnap 概念车展示了其用于自动驾驶汽车内外照明、车载显示器和传感器的组件（请参阅 2020 年 1 月 30 日关于 CES 20 的 DVN 内饰快讯）。

材料专家开发的技术满足了吊舱的舒适度需求，例如瑞士泡沫专家 FoamPartner，其在声学和热学泡沫方面非常精专；总部位于奥地利的 Lenzing 和其开发的 Tencel™ Lyocell 纤维（使用干喷湿纺溶解浆制成的纤维素纤维），共同寻求创造更多圆形内饰解决方案。Refibra™ 是一种基于桉树的创新植物材料，经过 Stahl 最新的生物基涂层和面漆系统处理，以改善其性能特性，从而提高可持续性和舒适度；韩国 Kolon Glotech，在中控台、内饰板和“滑板”护罩上采用传统的韩国 Sanggam 印刷；作为可持续皮革和各种塑料表面的荷兰化学公司 Stahl；用于带有 Strähle+Hess 的纺织品和由回收 PET 制成的针织面料。



这辆车的一个新奇之处是飞机座椅，它展示了共享出行趋势下，座椅角色的变化。汽车更像一个车队，类似于飞机的运输。这需要非常耐脏、耐污和耐损坏的内饰材料涂层，同时还要求奢华的外观。Stahl 拥有完美的解决方案来满足这一要求。

“在汽车中使用皮革已受到质疑。特斯拉放弃了汽车内饰的皮革，而路虎则选择了其他材料。环境、动物福利和可持续性 is 皮革行业的重要问题，有很多举措可以使流程更加透明。Stahl 还在为皮革鞣制和整理开发可持续的解决方案。

MetroSNAP 的内饰使用正宗的蓝色提拉皮革。这赋予它复古和精雕细琢的外观和感觉。在出行领域实施这种设计效果是市场首创，可增强新的“第三居住空间”出行环境的体验。此外，他们还应用了原始的 PolyMatte® 以获得哑光外观和柔软的感觉。

大陆集团加大对电动汽车和自动驾驶汽车内饰材料的关注



显微镜下的汽车内饰——来源：BIOCOTE

大陆集团强调了其内饰材料在电动汽车中的使用越来越多，并概述了其如何看待制造商的需求不断发展，以满足大众对电动汽车的需求。

2020 年，Continental Surface Solutions 总共生产了约 100,000,000 平方米的表面材料。该公司表示，未来可期，已拿到预定的总价值约为 10 亿欧元的订单，这些订单包括相关车辆的整个模型生产周期的各个方面。

由于电动汽车和自动驾驶汽车以可持续和节约资源而著称，这对用于其内饰的表面材料提出了特殊要求。例如，对于许多电动汽车司机来说，完全避免使用动物源材料也是首要任务。为了满足这些需求，大陆集团表示其表面专家越来越关注可持续和可回收材料。

然而，这些材料的性能需要与传统材料一样好，甚至更好。例如，用于浅色或白色汽车座椅的织物需要能抵抗驾驶员和乘客所穿衣服的变色，例如蓝色牛仔裤和其他有色织物。具有特殊光效的表面显然也很受欢迎。



“我们的半透明 Acella Hylite 概念为汽车的未来铺平了道路：它通过背光表面创造光效——这不仅是电动汽车和自动驾驶汽车的需求，”大陆集团负责表面材料创新、改造和设计的 Ralf Imbery 说道。

“虽然共享趋势目前处于停滞状态，但一旦新冠大流行结束，它将再次回升，”Imbery 指出。“大流行导致人们更加关注具有特殊卫生特性的表面材料。”

这意味着，从大陆集团的角度来看，未来的汽车共享概念将需要抗菌、坚固、耐用、耐脏、易于清洁和耐消毒的内饰表面和织物。

科思创与合作伙伴开发智能表面生产工艺



科思创与 VOTTELER LACKFABRIK、REICHLÉ TECHNOLOGIEZENTRUM 和 MERCK KGAA 合作。图片来源：科思创

大陆集团指出，除了广泛的视觉和触觉表面特性之外，汽车制造商及其供应商还面临着集成智能功能的挑战，例如显示和环境照明以及触摸控制。由此产生的零件必须经久耐用，并且能够以尽可能具有成本效益的方式制造，以获得行业的广泛认可。

为实现这一目标，科思创的 DirectCoating 工艺与 Votteler 的 Puriflow 涂料系统和 Reichle 的激光纹理工艺相结合。Votteler 涂料的特性能够在科思创的基材上重现从软皮革到硬金属的表面纹理。Reichle 为该项目提供了激光纹理 PU-RIM 模具。

使用 DirectCoating 工艺，首先通过注塑成型在初始腔体中生产塑料基材。然后将所得零件转移到第二个最小的模具中。基材和激光雕刻的 RIM 模具之间的空腔与随后注射的涂层的所需体积完全对应。这只需两个步骤即可创建一个带涂层的精密零件。据称，由此产生的部件几乎不需要返工，对化学品和日光具有很强的抵抗力，并且可以与智能内部传感器或其他设备集成。

科思创与材料开发商 Votteler Lackfabrik、激光纹理专家 Reichle 和珠光效果颜料制造商默克共同表示，已开发出一种用于制造具有无缝表面的内饰组件的概念，适用于智能驾驶舱功能的集成，将为工程师创造更大的设计自由度，同时仍可实现经济高效的生产。

General Silicones 保护套采用抗病毒硅橡胶板



照片来源：COMPO-SIL

1970年在台湾台北成立的经验丰富的有机硅产品制造商 General Silicones (GS) 宣称其抗病毒硅橡胶板通过了 BOKEN (SGS) 实验室执行的严格 ISO 21702:2019 测试。该检查是验证无孔表面抗病毒特性的最苛刻的测试之一。抗病毒特性的确认巧妙地增加了最近宣布的硅橡胶抗真菌特性和有机硅抗菌特性的验证。凭借其 50 年的有机硅制造经验，GS 配制的抗病毒有机硅可防止微生物和病毒的生长，并显著缩短它们在硅橡胶表面的存活时间。

未来几年，用于人机交互的智能表面只会越来越受欢迎。汽车行业只是预测未来几年将交互性集成到面板和仪表板中的爆炸性增长的一个示例行业。GS 最近与触控面板制造商和汽车供应商的合作证明了 Compo-Sil® 在控制表面方面的优势。现已确认能够设计具有附加抗菌特性的产品，使企业能够为客户和公众增加收益和产品安全性。

无碳钢？



世界上第一家使用 HYBRIT 技术生产无碳钢的公司，该工艺采用氢气为燃料的电弧炉取代了高炉/来源：SSAB

SSAB 是整车厂沃尔沃集团和供应商佛吉亚将推出首款无碳钢。供应商是瑞典钢铁公司 SSAB Öxelund，其在使用过程中使用氢突破炼铁技术 (HYBRIT) 替代煤炭和焦炭。

SSAB 的目标是使钢铁行业脱碳并使绿色钢铁商业化。他们计划最迟在 2040 年之前将所有传统熔炉替换为碳中性熔炉。他们希望与沃尔沃集团一起制造世界上第一辆由可持续

钢材制成的汽车，很可能是卡车。内饰方面，钢主要用于座椅结构、车门模块和驾驶舱横梁。

绿色钢铁是通过 HYBRIT 技术制造的，这是一个涉及两个国有大型合作伙伴的联合项目：矿业公司 LKAB 和能源公司 Vattenfall。在这个过程中，高炉被以氢气为燃料的电弧炉取代。

前一阶段，提炼原料，其过程也无需燃油。最终产品是海绵铁，然后将其加工成钢。

沃尔沃集团将于今年开始使用无燃油钢材，首先用于制造原型和机械。预计到2022年，开始汽车的小批量生产，并逐步转向批量生产。时间预计“在几年内”。新制造的绿色钢材也将补充这家瑞典制造商卡车分公司的传统钢材和回收钢材。

佛吉亚座椅执行副总裁 Eelco Spoelder 表示：“从 2026 年起，我们将朝着无燃油价值链的方向一直延伸到最终客户。这将有助于减少我们和我们的客户对气候的影响。”

结论

由于汽车内饰材料必须为汽车提供吸引人的外观、增强的可持续性、功能性能和更高的可靠性，引领更好和升级的汽车驾驶室设计，人们需求时刻拉动着新技术的发展。这包括任何汽车组件，包括内饰、仪表板、座椅、屏幕、门板、方向盘、屋顶和地板、皮革、塑料、垫子、安全带、安全气囊等。

汽车内饰新闻

DS4 改进工程

汽车内饰新闻



DS 4 的内饰在中控台上有一个 5 英寸的触摸屏，就在变速杆的前面。图片来源：DS 汽车

DS Automobiles 将在今年年底推出 DS 4 紧凑型高级轿车，配备插电式混合动力选项，该车型基于 Stellantis 的 EMP2（带有 70% 的全新或独家部件）架构的升级版，适用于紧凑型 and 中型车辆。它将在欧宝位于德国的 Ruesselsheim 工厂建造，该工厂还将在相同的架构上建造新的欧宝/沃克斯豪尔 Astra。之后，它很可能会与阿尔法罗密欧和蓝旗亚共享组件，作为 Stellantis 新高端品牌集团的一部分。DS 4 是继 DS 7 紧凑型 SUV、DS 3 小型 SUV 和 DS 9 中型轿车之后，自 2017 年以来第四款专为该品牌设计的车型，由首席执行官卡洛斯·塔瓦雷斯(Carlos Tavares)定位为奥迪的法国替代品。

其设计受到该品牌的 Aero Sport Lounge 概念（2020 年 11 月）的影响，该概念将 SUV 和跨界车的设计理念整合到紧凑型掀背车造型中。产品总监 Marion David 在周一的新闻发布会上说：“它的目标客户是被两种车身形状吸引的客户：全新的双门轿跑车 SUV 和传统的紧凑型掀背车。”

DS 已经在高端细分市场中开辟了一个利基市场，尤其是在法国，专注于舒适性和独特的内饰设计，饰面令人回想起珠宝商的技术，以及“手工制作”的内饰装饰。DS 4 延续了这一策略，采用摄像头控制的悬架，可根据路况调整减震器。

该车拥有全新的用户界面，配备 5 英寸触摸屏 DS SMART TOUCH，位于中控台下方，使用手势和指尖移动来控制信息娱乐系统的各种功能，例如放大和缩小。主界面是一个

10 英寸的中央屏幕，DS IRIS SYSTEM，它可以作为个人助理，被编程以记住每个用户。这个新界面基于可通过图标完全个性化的配置文件的想法，将智能手机的可用性与触觉、无缝和响应式界面相结合。



图片来源：DS汽车

其他新的内饰功能包括扩展的 HUD（平视显示器），它使用视错觉来似乎将信息投射到前方的道路上，DS 称之为“迈向增强现实的第一步”。音频由带有 14 个扬声器和隔音侧玻璃的 690W Focal 系统处理，DS 称这是该领域的首创。“隐形”细长的垂直通风口释放了仪表板上的空间。

DS Drive Assist 结合了自适应巡航控制和车道保持辅助，允许在高速公路和交通拥堵中进行半自动驾驶，前提是驾驶员将手放在方向盘上。

EMP2 平台的新进化引入了由复合材料制成的新部件、热压结构部件和更紧凑的元件，如空调机组，在其他地方释放了更多的存储空间。有 430 升的行李箱空间，带免提开启和电动尾门。

DS AIR，隐形通风口，是一种创新的通风系统，具有非常紧凑的中央通风口，并装有看不见的叶片。由锥体分隔的气流确保可以完美地引导高低。快速启动功能使驾驶舱能够进行空调（热或冷）：通风口、加热或冷却座椅以及作为选项的加热方向盘可以通过一个单一的动作进行控制。

座椅具有特定形状、冷却和按摩功能，其概念灵感来自外壳，创造了一个由单个部件组成的新舒适区，弯曲且不间断。它使用高密度泡沫来达到新的舒适度。

空气净化系统通过用于检测内部和外部污染的 PM2.5 颗粒传感器来主动保护驾驶舱。通过添加过滤系统，可以在几分钟内净化车内空气，从而优化进入车内的空气管理。空气质量被记录并显示在中央屏幕上。



内饰照明 - 图片来源：DS AUTOMOTIVE

可以个性化的环境照明强调了内部的和谐感，间接旨在突出侧面特征并有助于整体平静感。

Pangea 成功开发 GST Seton AutoLeather

汽车内饰新闻



照片来源：PANGEA

GST Seton AutoLeather，最大的汽车皮革供应商之一，已更名为 Pangea。对于新名称该公司解释道“代表了我们的理念和我们的关系”——该公司成立于 1832 年，当时是一家美国制革厂，如今是一个在四大洲拥有 5,000 名员工的集团。我们在皮革方面的历史将我们与地球、他人以及我们的全球工匠团队联系在一起，他们使一切成为可能。” Pangea 意为超级大陆，它将大陆分裂之前出现的所有土地统一起来。该公司对地球起源的提及体现了“指导我们工作的原则：不是破坏自然创造的东西，而是保护和改善它”

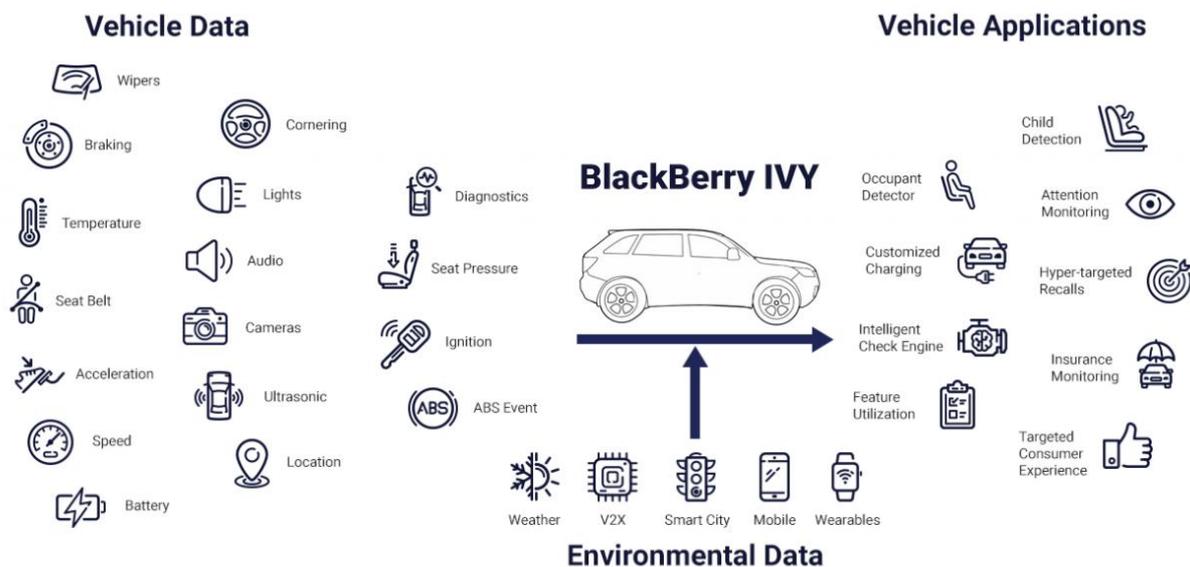
2018 年，经过一段时间的破产管理，GST 通过公司重组避免了破产保护。这家跨国公司扎根北美并深入远东亚细，在欧洲（德国和匈牙利）也拥有制造和商业办事处。皮革市场仍然非常分散，Pangea 成交量约为 500 MUSD，总市场估计约为 30 bUSD。

在皮革因环境问题而面临压力的时期，更名选择标志着公司价值观的强化（参见 2021 年 7 月 22 日 DVN 内饰深度报道）。战略比以往任何时候都更加注重可持续皮革工艺的创新，同时仍保留皮革固有的优质美感和真实性。

该公司最近将其全球总部和企业发展中心迁至密歇根州的罗切斯特山。Pangea 5800 平方米场地，拥有 85 名员工，负责支持产品设计、工程和虚拟原型制作。

BlackBerry IVY, 全新智能车辆数据平台

汽车内饰新闻



Amazon.com 旗下公司 Amazon Web Services (AWS) 宣布与智能安全软件和服务的全球领导者黑莓 QNX 达成一项为期多年的全球协议，共同开发了名为黑莓 IVY 的智能车辆数据平台。

黑莓 IVY 的目的是帮助汽车制造商和汽车供应商创造个性化的驾驶员和乘客体验，并改善云连接车辆的运营。

现代汽车和卡车由来自许多不同供应商的数千个零件构成，每种车型都包含一组独特的专有硬件和软件组件。这些组件包括越来越多的车辆传感器，以独特和专业的格式生成数据。黑莓 IVY 是一种集成支持，通过关键数据访问、收集和管理。

例如，黑莓 IVY 可以利用车辆数据识别驾驶员行为和危险情况，例如结冰的道路或交通拥堵，然后建议驾驶员启用相关的车辆安全功能，例如牵引力控制、车道保持辅助或自适应巡航控制。然后，IVY 可以向汽车制造商提供有关如何以及何时使用这些安全功能的反馈，使他们能够进行有针对性的投资以提高车辆性能。

黑莓 IVY 还能为青少年司机的父母提供信息，当车辆中的乘客数量发生变化、司机似乎在发短信、分心或不遵守速度限制时，他们可能会选择根据车辆传感器的见解接收定制通知，或者当车辆占用水平高于父母期望的安全阈值时。类似地，当车辆检测到后座上有儿童时，婴儿的父母可以收到提醒以启用儿童安全锁。

黑莓表示，Strategy Analytics 已确定其 QNX 软件现已嵌入超过 1.95 亿辆汽车，比前一年增加了 2000 万辆。

Preh, 未来方向盘技术

汽车内饰新闻



图片：PREH

未来出行正在逐渐向自动驾驶发展。不需要司机？那方向盘还会起作用吗？Preh集团展示了多功能方向盘的技术将如何在未来 20 年继续发展。

全自动驾驶汽车仍然遥遥无期，如果可用，它们很可能仅限于共享出行。这意味着在很长一段世界，仍然需要司机驾驶汽车！还有方向盘！

因此，多功能方向盘作为“控制中心”的意义将不断增加，甚至变得更加复杂。毕竟，在高速公路之外的 2 级自动驾驶车辆中，驾驶员仍然需要自己执行大部分驾驶任务。然后，大尺寸显示屏将缩回以通过挡风玻璃显示视野，将显示或投射与驾驶相关的信息，并且方向盘将从其静止位置返回到活动模式。驾驶员接管并通过方向盘控制所有主要操作功能。



图片：PREH

早在 2006 年，我们就有一个圆形按钮，具有四向操作和中推功能。今天，我们有高度集成的带有触摸控制按钮的开关，用于控制显示屏中的功能选择，以及带有集成显示屏和旋转环的“卫星开关”。方向盘控制装置的一个主要优点是在选择功能时可以忽略道路交通所需的视线。多功能开关使各种功能触手可及。此类系统的开发和生产面临的挑战在于在尽可能小的空间内集成所有电子元件。



图片：PREH - 最大灵活性的预开发：基于可编程显示器的多功能开关

HMI 专家的最新开发成果之一是具有完全封闭的触敏表面和被动触觉反馈的多功能开关。它出现在中国品牌 Lynk & Co. 的 Model 05 中。

“封闭的表面非常流行，”Preh 初步开发负责人 Matthias Lust 博士解释说。“通过集成的传感器技术，可以非常精确地确定手指的位置，从而开辟了更多的选择。”

以前功能性方向盘设计的现代扩展还在于所谓的卫星开关，它们位于方向盘下半部分，与转向柱的左右对角。例如，在梅赛德斯-奔驰-AMG 车型中，它们具有集成的彩色显示屏和旋转环。

Matthias Lust：“趋势是自由编程，从而实现最大可变性。主动触觉反馈和 3D 触觉辅助也确保了视线的最小转移。无意操作，例如在方向盘猛烈转动时，通过定义的力来防止门槛。”

带有车内摄像头的特斯拉驾驶员监控系统

汽车内饰新闻



特斯拉发布使用机舱摄像头的驾驶员监控系统 - 图片来源: MOTOR1.COM

多年来, 特斯拉一直在其车辆中安装面向驾驶室的摄像头, 但几乎没有使用过它。今年早些时候, 特斯拉终于发布了使用其驾驶舱摄像头的驾驶员监控系统。这家汽车制造商从配备特斯拉视觉系统的新车型开始, 该系统无需使用雷达即可为 Autopilot 提供动力。

Tesla Autopilot 是一套高级驾驶辅助系统 (ADAS) 功能, 相当于 SAE 2 级自动驾驶车辆。

特斯拉的驾驶员辅助功能方法因多种原因受到批评, 但反复出现的评论是缺乏强大的驾驶员监控能力。

它仅限于在使用 Autopilot 时尝试将驾驶员的手放在方向盘上, 这意味着使用方向盘传感器, 在施加到它时检测扭矩。因此, 特斯拉甚至无法判断驾驶员的手是否在车轮上, 除非他们主动转动车轮, 从而施加扭矩。

但真正需要监控的是驾驶员的注意力, 特斯拉表示, 即使 Autopilot 处于活动状态, 它也需要始终在路上。

如今, 特斯拉开始推送更新, 将其驾驶员监控系统的使用范围扩大到更多车辆, 如果驾驶员注意力不集中, 则会发出声音警报。

特斯拉在发布说明中写道: “后视镜上方的驾驶舱摄像头可确定驾驶员是否注意力不集中, 并提供声音警报, 提醒在启用 Autopilot 时将视线保持在道路上。摄像头图像不会离开车辆本身, 这意味着除非您启用数据共享, 否则系统无法保存或传输信息。最后提到, 因为许多客户对使用面向驾驶室的摄像头表示担忧, 但汽车制造商将确保只分享您愿意分享的内容。”

设计休息室

奥迪 Grandsphere 概念车

设计休息室



奥迪的 Grandsphere 概念车是今年三款新电动汽车中的第二款（Skysphere 是在蒙特利汽车周上推出的），让我们一睹奥迪电动的愿景。Skysphere 的灵感来自将过去的“大型旅行”车辆想象为未来的电动汽车，而 Grandsphere 的灵感来自转化为基于道路的出行解决方案的“一流”飞机体验。



Grandsphere 概念车长 5,350 毫米、宽 2,000 毫米、高 1,390 毫米，非常适合奥迪目前的 A8 等高端豪华车。然而，它的重点是自动驾驶如何增强这种“一流”的体验。

与今天的“以屏幕为导向”的车辆相反，处于完全自主模式的 Grandsphere 消除了所有传统显示器，现在仅依靠数字投影到“木板”仪表板上。通过取消方向盘和立柱，精致的开放空间感凸显了氛围/氛围、工艺和材料。



驾驶员和乘客的迷你“桌面式”空间取代了传统而笨重的仪表盘，从而在座椅之间形成了一个新的焦点区域。一个多功能落地控制台，包括冷却存储和实用程序，创造了一种“咖啡桌”类型的效果，而投影屏幕/显示器则更多地成为背景/环境元素。



尽管专注于创建一个完全自主的“一流环境”，但驾驶员仍然需要控制。这是通过隐藏在带有“方形”方向盘和集成仪表盘/显示屏的木制仪表板后面的紧凑型驾驶员“舱”来实现的。



使用真正的极简主义方法，这个“吊舱”还将侧视显示器“镜子”集成到一个薄弯曲的单个包装中。由于所有驾驶员与车辆的接口现在都在一个紧凑的全包单元中，一旦“吊舱”缩回到仪表板中以实现全自动驾驶，就不会保留任何无关的车辆控制。这清楚地将驾驶功能作为 Gransphere 的次要任务分开。





最后，材料的使用，尤其是消除传统皮革或纯素/人造皮革，对于这种车辆分类来说是独一无二的。相反，使用紧密编织的优质布料和精确的金属细节为 Audis Grandsphere 创造了“一流”的优质/豪华环境。



再加上细长的柱子和全玻璃屋顶，Audis Grandsphere 的这种“一流”航空体验似乎得到了充分体现。

全新出行

_Car Interiors Unplugged

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

电动出行：Next E.Go Mobile计划扩产

NEWS MOBILITY



图片：NEXT E-GO MOBILE SE

大约一年前，荷兰投资者 Nd Industrial Investments 接管了前亚琛创业公司 E.Go，并将其改名为 Next E.Go Mobile。限量 1,000 台的 Next E.Go Life 特别版车型自 6 月以来一直在生产。但该公司的计划要大得多。

在接受我们的姊妹杂志“kfz-betrieb”采访时，销售总监 Matthias Kreimeier 解释说：“随着更多的产品和生产地点以及更多的数字功能，我们已经在欧盟及其他地区的国际销售中看到了更大数量的未来。我们的电池系统，包括在 15 到 20 分钟内更换电池的能力，是无与伦比的。”



E.GO LIFE CONCEPT CROSS 内饰，来源 NEXT.E.GO MOBILE SE

该公司的报价主要针对城市居民。“我们相信电动汽车在城市中特别有用，因为它们不需要大电池，你必须以高耗能的方式不断拖着它。典型的城市汽车平均每天行驶 28 公里，其中许多短途旅行和几个启停周期，”Kreimeier 说。因此，Next E.Go Life 的续航里程只有 170 公里，这不是问题。“汽车和电池从头到尾都是为城市使用而设计的，这不是牺牲，而是提高生活质量和日常生活中的解脱。我们电池系统的计划功能，包括在不到 15 到 20 分钟，也是无与伦比的，”销售主管说。

Next E.Go Life 最多可容纳 4 名乘客，其内饰在技术方面并非闪电，而是首先寻求满足城市交通的实际需求。

Next E.Go Mobile 希望重新思考城市交通。Kreimeier 表示，作为一家德国公司，他们还致力于“打造市场上最具可持续性的汽车之一”。例如，一个由可回收塑料制成的外壳或没有能源密集型喷漆的彩色部件，应该对此有所贡献。

Next E.Go Life 特别版在补贴前的售价约为 17,000 欧元。对于小型车来说，这并不小。但是这个版本有完整的设备，Kreimeier 指出。扣除环保奖金后，入门级的售价应该在 10000 多欧元。“在不久的将来”，产品范围也将扩大。凭借 SUV E.Go Life Cross 和 E.Go Life Sport，该公司计划再推出两款车型。Matthias Kreimeier 宣布：“我们目前正在努力让它们为生产做好准备，因为对它们的需求已经很大。”

百度推出首款机器人车：L5内饰

NEWS MOBILITY



百度联合创始人兼CEO李彦宏和央视主持人撒贝宁坐在百度的机器人车上。 - 图片来源：百度

百度在其年度旗舰技术大会百度世界 2021 上推出了其首款自动驾驶汽车。该汽车没有方向盘，这家科技巨头设想未来的汽车将更像机器人。该自动驾驶汽车具备L5级自动驾驶功能，号称比人类驾驶员更安全。通过语音、人脸识别等多模式交互，车辆可以分析客户的潜在需求，提供相关服务。此外，它还可以自学习很多东西并不断升级，能够服务于各种场景。

猎鹰翼门、玻璃车顶和外部传感器集成在一起，这辆车看起来很有未来感。车内没有方向盘、踏板，但安装了大屏幕、智能控制台等智能设备。



ROBOCAR 内饰 - 图片来源：百度

截至6月底，百度Apollo L4自动驾驶汽车累计行驶750万公里，同比增长152%。Apollo 已获得278张自动驾驶许可，拥有超过2900项专利。此外，百度还推出了升级后的自动

驾驶服务平台——萝卜快跑，以加速其自动驾驶服务的商业化运营。百度还宣布已开始量产第二代人工智能芯片昆仑二代。该芯片采用7纳米制程工艺，拥有上一代2-3倍以上的顶级计算能力，可应用于数字座舱、自动驾驶、智能交通、智能助手等领域。

一般新闻

中国电动汽车领先于欧洲制造商

一般新闻



ARCFOX ALPHA S 自动驾驶测试 (HUAWEI INSIDE) - YOUTUBE

所有欧洲整车厂都在展示新的电动汽车和设计研究，中国制造商则正在上海车展和最近的成都车展上展示他们在高科技方面能提供的一切。几乎每个制造商都展示了至少一种为各种情况下的自动驾驶做好准备的模型——欧洲可以从中学到一些东西。

华为就是一个很好的例子。华为早就宣布打算在信息娱乐开发和自动驾驶领域进行大量投资。不过，该公司最近取得了一个小惊喜：北汽开发的 Arcfox Alpha S 电动汽车完全依赖于华为的软件，名为 HiCar。这包括自动驾驶的高级功能和数字驾驶舱。据该公司称，该车辆不仅可以在高速公路上半自动驾驶，还可以在城市中行驶。此外，还有自动泊车功能。

这辆车旨在展示中国工业的能力。除了宣布的软件成就外，这款电动汽车的续航里程应该为 700 公里。价格（不含税）应该在 55,000 欧元左右。这对欧盟制造商来说是一个挑战，对苹果的竞争对手来说也是一个挑战。虽然这家 iPhone 制造商甚至还没有为其汽车项目找到合作伙伴，但华为已经将成品车上台了。

中国的初创企业也推动了创新。例如，2018 年由两位前百度经理创立的 Pony.ai 公司，迄今已筹集了超过 11 亿美元的资金。这家初创公司的联合创始人兼首席执行官彭军在上海车展前不久宣布，他们计划今年大规模扩展自己的机器人出租车服务。

成立于2015年，共获得16亿美元投资的地平线机器人也在推动中国的进步。除其他外，该公司为广汽和比亚迪等客户提供自动驾驶汽车的人工智能芯片，并为自动驾驶提供完整的系统。

当然，这些公司仍然需要证明他们用于自动控制车辆的软件可以安全运行。但令人震惊的是，中国汽车工业在过去三年里向前迈出了一大步。电动汽车长期以来一直是那里的产品系列的一部分，而现在自动驾驶似乎也加入了他们的行列。像 LiAuto 这样的新供应商甚至不再提供没有此功能的汽车。

鉴于近年来中国在各个领域对人工智能进行了大量投资，这一发展并不令人意外。然而，中国制造商现在进步和将新技术投入量产的速度将引起国际制造商的深切关注。

与欧洲相比，应该特别困难的是，中国制造商已经可以为中上阶层提供高达 60,000 欧元的所有这些创新。举个例子，刚刚亮相的梅赛德斯EQS可以跟上，但它的价格会在六位数的范围内。技术到达中产阶级还需要数年时间。

此外，中国厂商也在慢慢将目光投向欧盟市场。吉利的分支 Lynk & Co. 已经以低于 500 欧元的低价提供其中型插电式混合动力 SUV 租用服务。取消租用的人可以基于每月取消，甚至可以将汽车转租给其他人以节省成本。北汽和前英国制造商MG也在进军欧洲市场。

奇瑞控股、京东方智能车载座舱解决方案

一般新闻



控股，京东方签署协议；图片来源：奇瑞控股

总部位于安徽芜湖的国有汽车制造商奇瑞与京东方科技集团有限公司（BOE）于7月15日签署协议，合作开展智能车载座舱解决方案、IoV（车联网）业务奇瑞控股微信公众号显示，针对多种智能IoT（物联网）场景的解决方案。

京东方作为显示行业的领头羊，建立了以半导体显示为核心，由Mini LED、传感器与解决方案、智能系统创新和智慧医疗四大事业群组成的“1+4+N”业务架构。目前已推出OLED显示、BD Cell、汽车仪表盘、中控台、车窗显示、HUD（Head-Up Display）多联屏等多项技术和产品。

作为共同开发车载智能座舱解决方案的一部分，双方将利用各自的产业资源和技术优势，建立一个致力于应用场景开发的联合创新实验室。

在车联网方面，两家公司将推动液晶天线、薄膜天线、隐私玻璃、车窗显示、OLED汽车照明等领域的创新研发和深度应用。

奇瑞控股表示，在对传统汽车领域有深厚的技术洞察力的同时，正在布局汽车智能技术。2010年开始研发汽车智能网联技术，截至目前，奇瑞自主研发的智能网联车载系统“奇瑞LION智能云”已升级至4.0版本，用户数已超过50万。此外，奇瑞的Level 2+自动驾驶技术已经实现量产，目标是在2025年实现Level 4技术的应用。