

社论

慕尼黑车展



梅赛德斯展位；汽车内饰展示

太令人兴奋了！慕尼黑 IAA MOBILITY 2021 车展正在一个全新城市重塑传统汽车盛会，人们重新体验面对面交流的欢乐，包括在这里的客户、合作伙伴和汽车爱好者，以及触摸和体验真车的乐趣。

自动化和可持续发展是本次车展的向人们展示的宏观趋势。自动化意味着强大的计算机架构、半导体、软件、数字机箱、互联生态系统和按需升级。

大众集团、宝马、梅赛德斯、现代、佛吉亚、博泽、大陆、博世等公司都在努力应对这种转型。雷诺、谷歌和高通的合作伙伴关系（请参阅一般新闻）正是朝着构建可通过软件更新并由下一代半导体提供支持的可扩展架构方向发展的一个实例。

本周的慕尼黑车展向人们展示了汽车行业的未来。本期深度新闻主要介绍OEM 和内饰品牌，更有丰富的内饰新闻。下周将重点关注可持续性和供应商。

感谢成为 DVN 内饰社区的一员。如果您还未加入，请点击[此处](#)订阅。

您真诚的，



Philippe Aumont
DVN内☒主☒

深度新闻

慕尼黑车展，2021年9月7日至12日



图片：慕尼黑车展

简介

一个全新的车展将取代以往的 Auto-IAA。一年前，作为组织者的德国汽车工业协会 (VDA) 同意了一个新概念。该车展从其长期举办地法兰克福转移到巴伐利亚省会慕尼黑。新的 IAA 将自己视为一个综合性的出行贸易展览会，不再只关注汽车。本次车展聚集了大约700家参展商，包括70家占据大约2个展馆的自行车和踏板车行业供应商，这证明了德国汽车工业协会对转向全面出行的雄心。



慕尼黑车展包括三个重点：

慕尼黑展览中心大厅的峰会成为新展会内容的核心。重点是创新和内容，专家可以在其中交流想法，例如在新闻发布会或舞台演示中。

开放空间是指靠近市中心的地方，在此展示未来交通的想法。在那里，您可以测试一些创新，例如汽车、电动自行车和电动滑板车。

Blue Lane连接开放空间和慕尼黑峰会。可以在市中心的测试赛道上试驾新的环保车型。

从主题上讲，汽车制造商首先希望凭借他们的新电动车型在慕尼黑大放异彩。经典的燃油车模型几乎不会在 IAA Mobility 上展出。



大众 ID 灯 - 来源：PA

例如，大众汽车在慕尼黑车展仅展示了其入门级 ID Life 和 ID Buzz Minibus。



梅赛德斯: EQG 梅赛德斯

EQB 来源: 梅赛德斯

戴姆勒只展示了其电动车型。EQE、迈巴赫 EQS、G-Class (未来的 EQG) 和 AMG GT 都是电动版。雷诺推出新款 Megane E-TECH。现代, 推出了Ionic 5。



奥迪 GRANDSPHERE 概念车

奥迪的概念车均是电动款 (对于 Grandsphere, 奥迪表示已为 A8 后续系列生产做好了 75% 到 80% 的准备——上周的DVN内饰快讯已有介绍), 福特仅展示了其野马 Mach-E, 中国品牌Wey和小鹏也仅展示电动款。此次慕尼黑车展亮相的唯一真正的燃油车是新的 Dacia Jogger 7 座。



BMW I VISION CIRCULAR, LEFT; I4, RIGHT (来源: BMW)

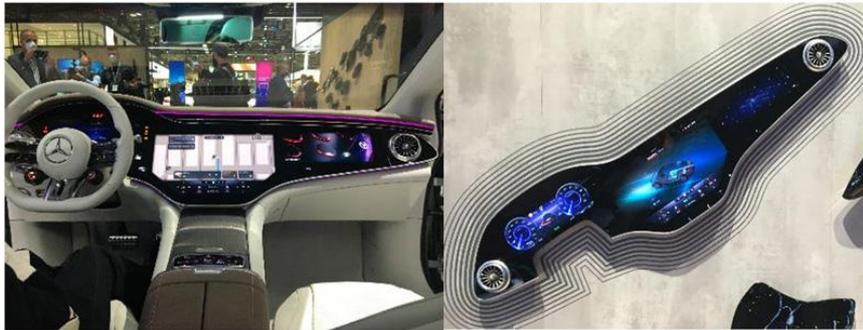
所以, 简而言之, 都是电动的! 但在今天, 仅电动化是不够的。就像 100% 可回收的 BMW i Vision Circular 一样, 可持续性无处不在。下周深度报道将专注于材料和可持续性。



博泽门模块; MAGNA 自由形式座椅 (来源: PA)

各大内饰供应商纷纷亮相，展示了他们的创新成果，包括Ascorium、博世、博泽、大陆、Cipia、佛吉亚、Gentex、海拉、现代摩比斯、麦格纳、马勒、高通、三星、西门子、法雷奥、伟巴斯特、采埃孚。简而言之，他们展示了半导体、软件和网络互联绝对是汽车行业的未来，在可持续发展的保护伞下，对于供应商来说更重要的是，它们是否真正为出行行业带来了新材料。

OEM 亮点



梅赛德斯 EQS 超屏

超屏 "sculpture" (来源: PA)

梅赛德斯

带有 MBUX 超屏幕的梅赛德斯驾驶舱之前已有介绍 (DVN 内饰, 2021 年 1 月 2 日)，但在慕尼黑，得以第一次“亲眼”看到它！从柱到柱的角度，以及从执行和齐平的角度来看，令人印象深刻。全新EQE和已发布的EQS，展示了奔驰内饰品质处于最高水平，交互设计非常有效。此处展示的门板充分反映了这一声明；材料质量、材料之间的配合和光洁度、上部导光板的精度、座椅控制集成、存储容量、音响系统，一切都接近完美。



梅赛德斯 EQE 门板 (来源: PA)

宝马



BMW MINI URBANAUT (来源: PA)

BMW Mini Urbanaut 带来的另一个惊喜，是Maxi！它甚至比大众 ID Buzz 小巴还要大！已于 2021 年 7 月 15 日在 DVN 内饰展示了这一未来城市交通的新概念，旨在探索基于宝马“巧妙利用空间”座右铭的想法。它还着手创建所谓的“现代生活空间”，将于 2025 年左右推出，既可作为 5 座乘用车，也可作为商用车。作为慕尼

黑本土品牌，宝马正在投资所有地点，几乎整个投资组合都位于开放空间、伦巴赫广场的迷你展馆、宝马博物馆，甚至宝马世界奥林匹克公园，以便在他们的开发中心体验未来的出行趋势。



BMW i VISION 圆形概念车 (来源: PA)

总体主题是关于可持续性和循环经济，下周我们将继续介绍 BMW i Vision Circular 概念。

大众

大众 ID Life 概念车是一款四四方方的小型紧凑型汽车，与更流线型的 ID 兄弟相比，它实际上更让人联想到可爱的本田-e。大众表示，它的价位大约 20,000 欧元，对于电动汽车来说非常实惠，与今年早些时候宣布的 Dacia Spring 的价格范围相同。它基于其 MEB 平台 MEB Small 的精简版本。



大众 ID 生活概念内饰 (来源: PA)

ID Life 的内部空间很小。有一个带有触敏按钮的轭式方向盘，没有标准的仪表盘显示器！相反，大众设想车主将自己的手机或平板电脑放在木制仪表板上，让这些设备运行信息娱乐系统。（驾驶员侧车门的面料中有一个无线充电袋。）后排座椅很小，前行李箱也很小，因为看起来前排乘客的脚部占据了引擎盖下的大部分空间 没有被电动机占用。摄像头取代了内部和外部后视镜。

它有一个“聪明”的设计，带有一个集成的投影仪和一个从仪表板向上延伸的投影屏幕（见图），这个想法是你可以把前排座椅向下折叠，从ID Life的后排座椅上看电影或玩电子游戏。是否行得通，让我们拭目以待。



VW IMAGE

在大众汽车首次推出其标志性微型客车的电动版概念五年后，我们终于让真正的车辆上路了，充满了计算机和传感器，作为自动测试车的新角色（即使它看起来像一辆警车！），使用由 Argo AI 开发的硬件和软件。

雷诺



雷诺梅甘娜 E-TECH 驾驶舱 (来源：雷诺)

雷诺 Megane E-Tech Electric 在本周的 IAA 上亮相。雷诺押注数字车内用户体验，以吸引依赖广泛数字生活的 X 世代及更年轻的消费者。该车将于明年在欧洲上市，是第一款完全“Made in ElectriCity”的车型，这是雷诺新的电动汽车工业中心，基于之前在法国北部的三个工厂，Douai、Maubeuge 和 Ruitz。

内饰包括带有 12.3 英寸仪表板屏幕和 12 英寸的品牌 OpenR 屏幕。多媒体屏幕，带有 Google Apps 和 Qualcomm Snapdragon 处理器，具有 4K 多显示功能和 USB-C 端口的高级连接（请参阅一般新闻）

OpenR 屏幕的仪表板部分根据他们的优先级容纳了四种不同的驾驶员显示：驾驶布局、导航布局、禅宗布局和电池布局，并且显示可以完全定制。它具有五个小部件（燃料使用、轮胎压力、距离、生态监测、音乐）和八种配色方案。

雷诺 - 达契亚



DACIA JOGGER COCKPIT (来源：PA)

Dacia 也参加了 IAA，它位于主入口前的一个小湖岛，全球首发：其全新的多功能 7 座家用车 Dacia Jogger。它与 Sandero 共享其仪表盘，其本身与雷诺 Kiger（在印度销售的 SUV）中的仪表盘非常相似。这里可以看到一个水平主题，中间有纺织饰面。对于入门级产品，它拥有当今必备的一切，例如 8 英寸触摸屏、带 3.5 英寸 MID 的仪表盘、Android Auto/Apple Carplay、加热座椅

福特



福特 MACH-E (来源：CB)

这家美国制造商推出了期待已久的欧洲野马 Mach-e，以加强品牌的高科技形象。在 IAA 开幕的同时，福特首席执行官吉姆法利宣布来自苹果的道格菲尔德领导福特技术计划。他一直在负责 iPhone 制造商开发自己的工作，之前是其硬件工程负责人。

正如去年 12 月在这里展示的那样，它包括该公司 SYNC 信息娱乐系统的全新版本，该系统配备了一个巨大的 15.5 英寸平板触摸屏。

Wey (长城品牌)



A WAY FORWARD 概念车 (来源: CB)

Wey, 长城汽车品牌之一, 展示了一款名为A Way Forward的概念车。前排的内饰构造别具一格, 但并不怪异。它有 3 个安装在转盘上的前排座椅, 可以有不同的布局; 1 个驾驶员座椅在中间, 2 个面向后方, 或者相反, 2 个前部和 1 个面向后方。方向盘会相应地沿仪表板向左、中间或向右移动。这些座椅还具有长行程功能, 可在不发生碰撞时实现斜倚位置!



WEY X 概念内饰 (来源: CB)

Wey 还展示了 Wey X 概念车, 以及带有 Coffee 1 的量产车, 这是一种更大的 DS7 克隆版, 内饰空间非常宽敞和 Coffee 2

现代



现代 IONIQ 5 ROBOTAXI 和 IONIQ 6 (来源: PA)

Ionic 展示了其 Robotaxi。这是有道理的，其 3m 的轴距，打开了一个非常巨大的后舱空间。



Prophecy 概念车，据说 90% 的生产准备就绪，将是 Ioniq 6，一款类似保时捷的 4 座车。最有可能改变的是通过自杀门进入，没有方向盘，只有两个操纵杆，一个位于门上，另一个在中央控制台上。

Micro

Micro 是一个瑞士品牌，成立于 1997 年，在都灵地区的前 Bollore 巴黎 Autolib 工厂进行工程和生产。



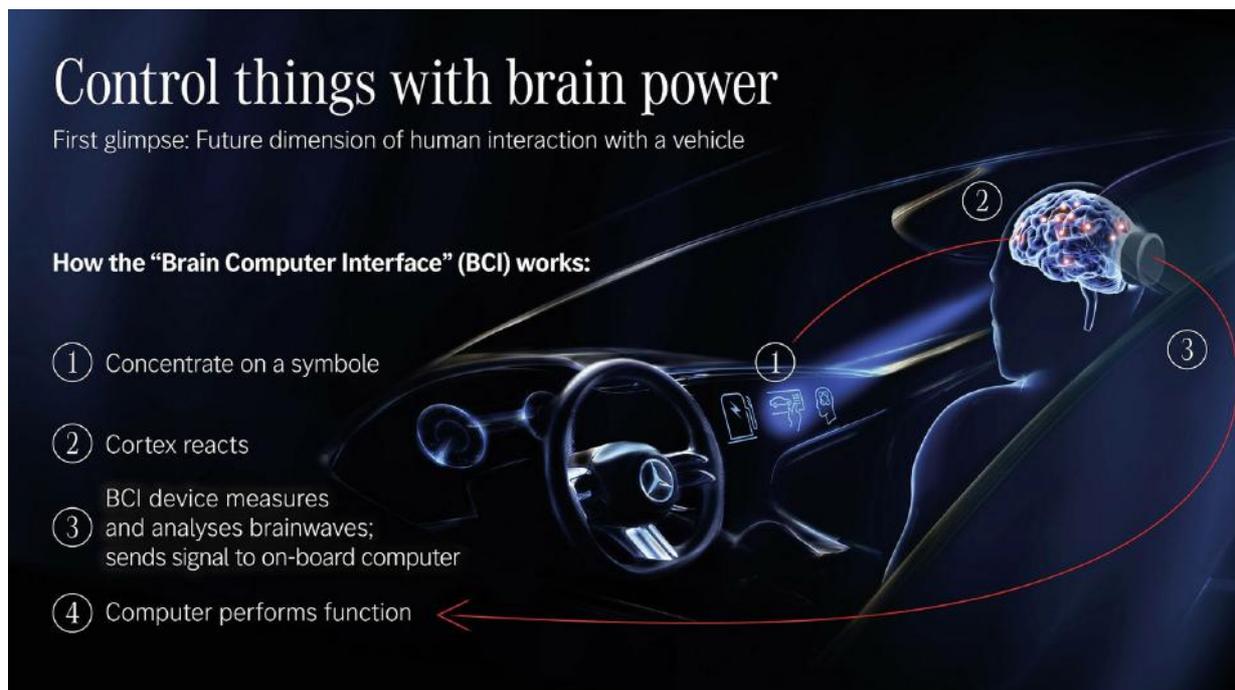
MICROLINO (来源: PA)

Microlino 是 L7e 级别的轻型电动车，有点像 50 年代的 BMW Iseta。Microlino 可能是出行世界的 iPad，结合了汽车和摩托车的优点。这是一个带有前开口的小型 2 座。

汽车内饰新闻

梅赛德斯 AVTR 概念中的大脑控制

汽车内饰新闻



图片来源：梅赛德斯

在戴姆勒对未来的展望中，车内语音控制已经是老生常谈了！未来，乘客将能够用他们的思想来控制他们的车辆。在慕尼黑的 IAA 上，该公司展示了它如何在座舱中工作。

方向盘和踏板都不见了。取而代之的是，一个巨大的曲面屏幕横跨驾驶舱，在中间，您可以将手放在一个形状让人联想到电脑鼠标的控制元件上。用户更多地躺在扶手椅上而不是坐着。座椅的振动让人想起心跳，这表明汽车已经适应了乘客——尤其是乘客的大脑。

梅赛德斯-奔驰的 Vision AVTR 概念车内部有一项技术，客户可能只会在更远的将来接触到该技术。有了这个概念，梅赛德斯想要证明自己走在了技术前卫的最前沿。语音和手势控制在今天的车型中已经成为现实，思想的力量很快就足以控制娱乐系统或进入新的导航目的地。

传感器通过可以测量脑电波的头带连接到后脑勺。一旦系统检测到用户的想法，它就可以确定您在看哪里。这实际上适用于模型，尽管屏幕上只有三个简单的像素，

每个像素代表一个操作命令。我们希望最终的解决方案是非接触式的，否则它不会飞！

因为到达这个开发阶段还需要一段时间，工程师们正在研究中间步骤，这些步骤也可以在 IAA 上看到，并且可能会更快地用于生产车辆：如果你将张开的手放在前面你，天花板上的投影仪发出的小符号亮起。合上手会触发相关的功能。几乎就像一个神灵的手——或者被自己的思想所控制。

“梅赛德斯-奔驰在人机融合以及汽车脑机接口应用的研发方面树立了另一个里程碑，”梅赛德斯销售董事会成员 Britta Seeger 说。“脑机接口（BCI）技术有潜力在未来进一步提高驾驶舒适性。”与自动驾驶类似，这项技术也应该让更多人能够使用以前无法使用的汽车，例如，他们有残疾限制了他们。

Cap Gemini: 软件能力将关系到汽车品牌之存亡

汽车内饰新闻



图片：大众

能够充分利用软件潜力的汽车制造商将拥有竞争优势。这是凯捷研究院对全球 572 名汽车 OEM 高管的调查以及对 17 位行业专家就软件驱动转型的各个方面进行的一系列深度访谈得出的结论。该调研与 IAA 同步发布。

软件变得越来越重要：到 2030 年，市场容量预计将翻两番，达到约 2600 亿欧元。汽车行业咨询公司 Berylls 的分析师表示，尤其是车外（车外）软件有助于这一发展。与此同时，该领域的开发成本也在上升：大约八年后，几乎一半的开发预算将用于包括软件在内的电子产品。

但是，很大一部分整车厂仍然认为自己在这种转型中处于不利地位。在接受调查的近 600 名汽车制造商高管中，约 70% 的人认为自己处于软件驱动商业模式的初始阶段（德国：53%）。据此，参与的整车厂中甚至没有三分之一（28%）有试点项目或概念验证（德国：41%，中国 63%）。

Capgemini 估计，软件可以帮助将生产力提高多达 40%，并将成本降低 37%。快速适用的软件平台对此很重要——类似于车辆制造中的平台，如 MEB 或 E-GMP。调查显示，未来十年，每家 OEM 拥有统一软件平台的汽车份额将平均上升至 35%（2021 年：7%）。德国制造商在这方面保持保守（4% 至 23%）。

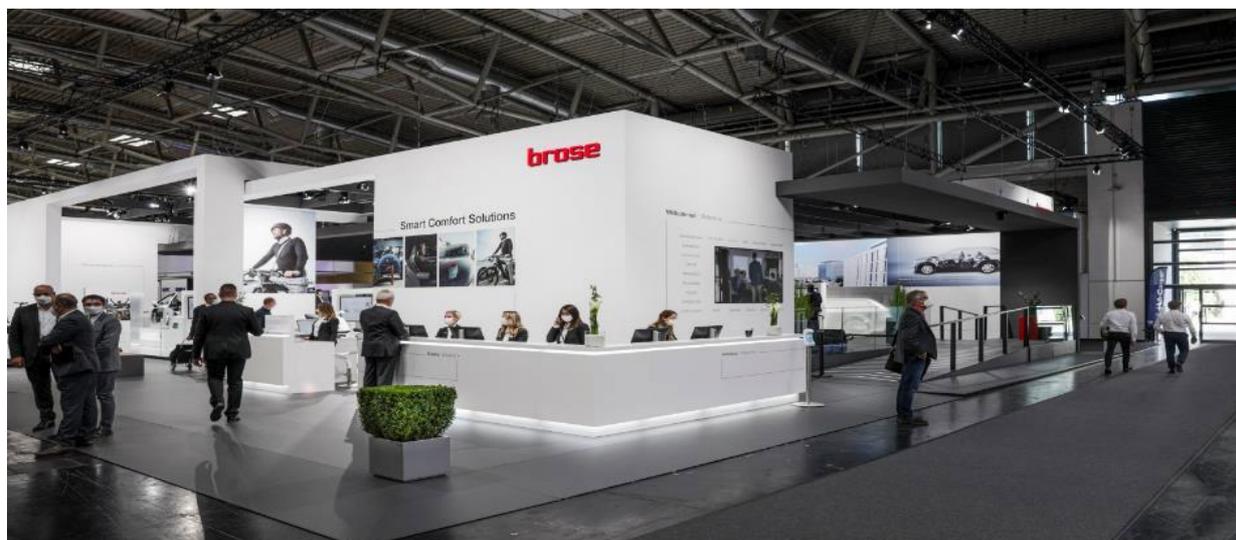
操作系统 (OS) 的话题已经讨论了几个月。该术语没有精确定义，因此经常用于不同的应用。通常，它是指位于 Autosar 之上的一个软件层，开发人员可以在该层上开发和运行应用程序。Jan Becker 解释说，这个操作系统层没有竞争优势。Apex.AI

的联合创始人是市场上最早提供现成操作系统的公司之一。TÜV 已认证 Apex 的软件，而丰田是首批汽车客户之一。虽然大众汽车希望开发自己的操作系统，但开发预算远低于大众集团的整车厂正在与科技公司合作。沃尔沃和 Polestar 依赖 Android Automotive。宝马似乎也“太小”，无法独立完成这项任务。在 IAA 开始前不久，开发负责人弗兰克·韦伯（Frank Weber）在媒体上呼吁进行合作。到 2026 年，每个 OEM 在软件驱动转型中的平均投资（以十亿美元计）是，例如，中国 4,1、日本 2,4、德国 2,4、美国 1,7、韩国 1,7、英国 1,0。

Capgemini 的经理们相信软件具有重塑汽车市场的潜力。他们解释说，与竞争对手相比，整车厂的市场份额平均可以增加 9%。在相反的情况下，即使 OEM 的存在也会受到威胁！

博泽面向未来出行的“智能舒适解决方案”

汽车内饰新闻



在 IAA 上，博泽将使用一款近乎系列的车辆来展示汽车供应商如何连接车辆通道、座椅、内饰配置和热管理，从而为用户创造整体体验。

博泽开发的软件可实现车辆中调节系统、传感器和电子系统的无缝和复杂交互。BRAIN – 博泽访问和内部网络 – 集成到各种车辆和整车厂的电子和软件系统中。标准化接口使控制博泽产品甚至第三方组件成为可能。博泽在这里展示了其合作伙伴 Joynext 的高性能汽车电子系统软件集成，Joynext 是德国汽车信息娱乐、车联网/连接和远程信息处理领域的技术供应商。

强大的电子设备可确保以前相互独立工作的组件之间的顺畅交互。车门模块、举升门、座椅、中控台和空调都齐头并进，以确保最大程度的舒适和便利。博泽管理包括上层价值链在内的系统，包括无刷电机

IAA 展示了许多便利功能：汽车通过侧窗上的投影识别并欢迎驾驶员。一个简单的手势，门会自动打开，触摸一个 3 区控制：触摸将门打开 5 厘米，备用把手和一个开放的塑料区域，对于 OEM 想要添加的任何传感器。

无论乘客选择工作、放松还是自己驾驶车辆：电子控制的座椅、屏幕和储物区协调他们的位置，空调系统的气流也会相应调整。如果需要，后排座椅可以重新排列形成两个独立的座椅，让乘客可以完全倾斜以实现终极放松 - 或者内部可以灵活调整以提供最大的载货空间。

博泽与其合作伙伴 Bode 一起为 Robotaxis 开发了一种访问概念。除其他功能外，该系统还包括操作界面、障碍物检测和全自动打开和关闭车门的技术。博泽还在开发安全、舒适的驾驶时站立和斜躺解决方案。

博泽还积极参与新兴的电动自行车和电动滑板车市场。这是基于电机、控制单元和电力电子专业知识的业务扩展。

极星 2 内饰闪耀水晶饰面

汽车内饰新闻



极星 2 内饰 - 来源：PA

吉利集团旗下定位为沃尔沃电动汽车高级实验室的极星，将推出两款车型极星 1（高品质运动轿车）和极星 2（SUV）。

在内部，极星 2 感觉凉爽舒适；极简主义风格的外观延续了简洁的线条、优质的材料和一个大型的 11.5 英寸 Android 驱动中央信息娱乐触摸屏，用于控制大多数主要功能和具有流畅的 Google 集成服务的功能，以及一个 12.3 英寸的驾驶员显示屏。方向盘

注重细节就是注重材料；包括雕塑般的水晶驱动选择器和用于信息娱乐导航的触觉旋转控件，以及安全带的金色饰面。

内部架构围绕着高位仪表板、高腰车门和沃尔沃衍生的方向盘而构建。中控台在前座乘客之间高高升起，与大型浮动纵向触摸屏相接。可供选择：全景玻璃车顶、13 扬声器 Harman Kardon 音响系统、WeaveTech 纯素内饰、黑灰装饰面板、带记忆功能的全电动加热前排座椅、加热后排座椅。

在 IAA 展出的 Ascorium 内饰技术

汽车内饰新闻



来源：ASCORIUM

Ascorium Industries 是汽车行业的新名称（参见 2021 年 4 月 1 日 DVN 内饰快讯），正在 IAA 欧洲高科技馆展示其产品，其中包括一系列独特的聚氨酯喷涂表皮，具有卓越的触感、极高的耐用性和近乎无限的适用范围设计。

它是一个两层表皮，具有脂肪族表面层和更适合的芳香层，以较低的密度喷涂以减轻重量，并附着在载体上。它适用于仪表板和门板、手套箱、小零件或顶盖。任何类型的纹理都是可能的，并且可以包括模制接缝和真正的缝合。

Ascorium 展示了一套核心技术，例如用于直接生产完整组件的 ROM®（反应包覆成型）、Compolite®、轻质复合载体、DBM®、用于垂直集成独立生产步骤的 Direct Back Molding、Ascorium 2D®，高端细分市场的纯素食解决方案。

最后但并非最不重要的一点是，智能表面，即功能性表面，是未来出行的关键。它包括通过背面成型集成传感器和电子设备。Ascorium 将其称为 Colo X-Function3，即接近、出现、激活触摸板功能或内部照明激活。

这些基于 PU 的表面技术有助于营造和谐的汽车内饰。各种材料，如木材、皮革、纺织品、光导、传感器和机械元件，可以毫不费力地集成 - 完美协调的车辆内饰，满足外观和感觉的最高标准。

设计休息室

Mobilize (Renault) BEV 豪华轿车

设计休息室



雷诺在德国慕尼黑举行的 IAA 上推出了他们为未来出行提供的解决方案，该解决方案与乘车共享和出租车/出行服务公司有关，称为 Mobilize Limo。这是一款在尺寸和主题上与特斯拉 Model 3 相似的纯电动轿车，但只能通过订阅服务获得，没有任何“公开”购买机会。



特斯拉 Model 3

轴距 2,875 毫米

长度 4,694 毫米

宽度 1,849 毫米

高度 1,443 毫米



Mobilize Limo

轴距 2,750 毫米

长度 4,670 毫米

宽度 1,830 毫米

高度 1,470 毫米

在 D 段类别中，内饰的整体空间专注于后座乘客的三个交叉座位，完全平坦的地板设计。

驾驶员和前舱以信息为中心的环境集成了最新的薄型水平集群/中央屏幕显示器，上部没有典型的“眉毛”。

在地板控制台中，扶手下方设有冷藏存储区。



使用强烈的横向主题，Mobilize Limo 尚未打破新的主题领域。相反，它依赖于使用传统布局的干净清晰的执行。请注意 HVAC 通风口和装饰性装饰嵌件如何也可以直接从现代宝马中出来，尽管没有那么杂乱。



“无眉”集群/中央屏幕似乎是数字显示器的新趋势，还有带有拇指操作控件和方形底部的方向盘。



整体细节也是传统而直接的，明亮的工作用于分解笨重的开关和门板上的从上到下。



在主题上，后排座椅区域遵循这种传统设计方法，后排座椅宽而平坦，装饰细节最少。



作为专用的拼车/叫车/出租车车辆，在功能性很强的后排乘员区域中加入强烈的主题元素可能会适得其反。我不禁认为 Mobilize Limo 最初应该是打算设计为传统的 D-Segment 轿车。了解雷诺设计多年来取得的成就，我本希望有一个更专用的出行解决方案，而不是传统的 D 级设计主题。

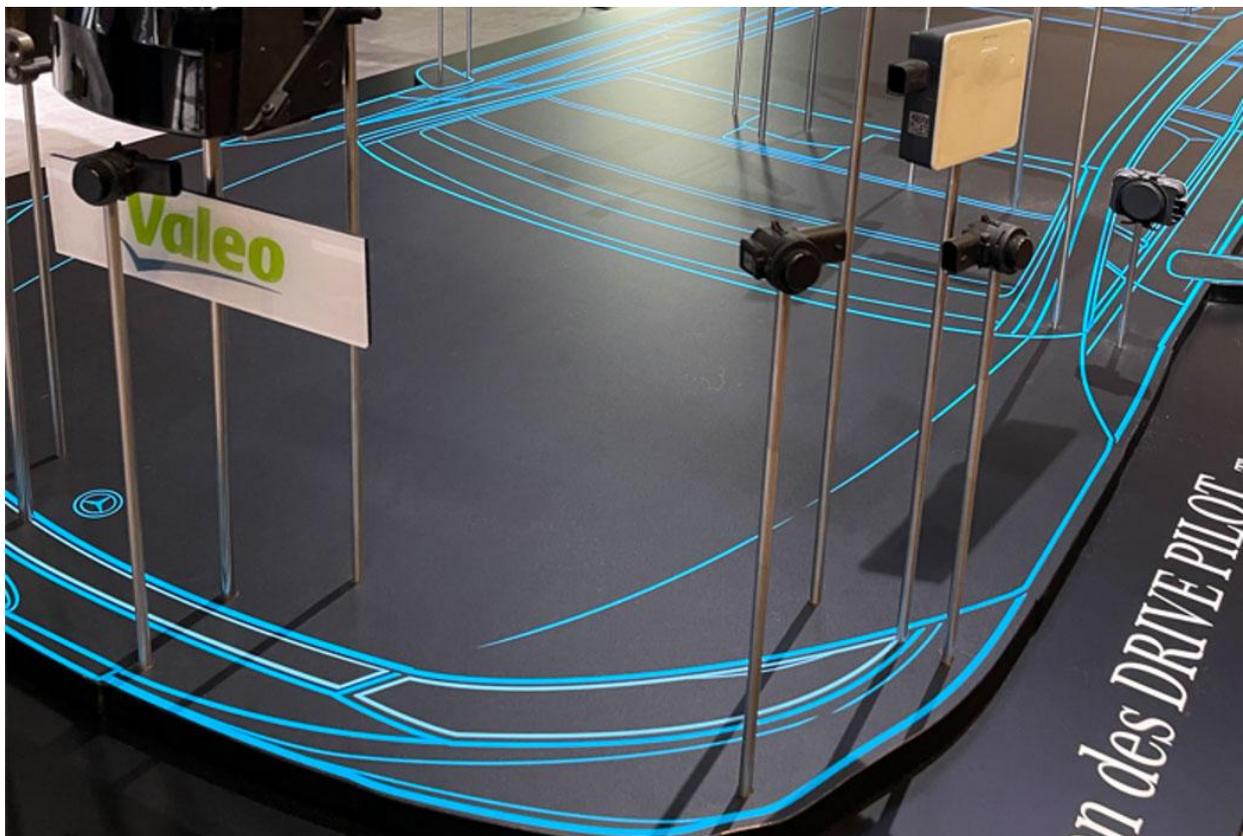
全新出行

_Car Interiors Unplugged

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

车轮上的计算机之无线更新

NEWS MOBILITY



“系统更新可用”。在接下来的几周内，超过 140,000 名大众 ID.3 或 ID.4 电动汽车的车主将在他们的车辆显示屏上看到这条消息。更新 2.3 不仅仅是导航软件或信息娱乐系统的小更新。大众深入干预车辆电子设备的功能，而无需大众客户参观车间。更新通过内置的手机连接安装，就像从智能手机上安装一样。其他制造商也使用 WLAN 连接进行更新。

自 2013 年以来，特斯拉在无线软件分发和软件更新“空中”（OTA）方面获得了经验，即通过手机连接。除了纯粹的错误修复，特斯拉还使用 OTA 更新来免费提升性能。此外，还可以付费在线添加“自动驾驶”辅助系统等附加功能。

特斯拉并不是唯一一家发现这种具有新价值流的商业模式的公司。奥迪等制造商也提供“按需功能”。其中包括 LED 矩阵大灯、远光灯和停车辅助或在线激活的附加导航功能。管理咨询公司麦肯锡估计，OTA 更新还可以使召回活动变得不必要并节省数十亿美元的成本。

ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club – 德国驾驶员协会) 认为 OTA 更新存在危险，汽车制造商可能会试图将尚未完全开发的车辆出售，并且随着时间的推移只会秘密地消除可能的软件错误。ADAC 技术专家 Arnulf Thiemel 表示：“2018 年有 16% 的召回是由软件故障造成的——这个数字未来可能会上升。”

对于全自动驾驶等主要开发阶段，不仅需要全面的软件更新，还需要额外的硬件。转向、制动器和电源等系统必须采用冗余设计，即它们必须实际上是复制的，从而具有故障安全性。自动驾驶的先驱，例如谷歌的姊妹公司 Waymo 或属于英特尔集团的以色列专家 Mobileye，依靠雷达、激光雷达和摄像头的组合来确保不可能出现完整的系统故障。

Mobileye 经理 Johann Jungwirth 曾在大众汽车、苹果和戴姆勒从事汽车的未来研究，他假设了两个阶段。“明年我们将从自动驾驶出租车或穿梭车开始。到 2025 年，重点将放在‘按一下按钮的出行体验’。从 2024 年起，自动驾驶将作为私家车的高级功能提供。”

一般新闻

高通雷诺就沉浸式体验开展合作

一般新闻



雷诺MEGANE E-TECH 驾驶舱 - 来源：雷诺

高通、谷歌和雷诺集团宣布建立合作伙伴关系，为雷诺全新的 Megane E-TECH 电动汽车带来身临其境的车内体验，该汽车于本周在 IAA Mobility 上亮相。雷诺将利用高通公司的第三代骁龙汽车驾驶舱平台为信息娱乐系统提供动力。每个信息娱乐系统都将配备谷歌应用程序和服务，如谷歌助手和谷歌地图，进一步为司机和乘客提供智能体验。

[点击此处观看高通视频](#)

过去几年，沉浸式、个性化的车内体验一直是许多汽车制造商的关键目标。几乎每辆车都配备了传感器和复杂的信息娱乐中心，旨在满足驾驶员和乘客的需求，但大多数还没有达到消费者习惯于在其他地方接受的个性化水平——尤其是在电动汽车领域。高通与谷歌和雷诺的合作将改变这一点。将高通的第三代骁龙汽车驾驶舱平台及其生态系统产品与由 Android 汽车操作系统 (AAOS) 提供支持的谷歌应用和服

务相结合，将为雷诺 Mégane E-TECH Electric 的车载辅助和安全使用提供高度直观的人工智能驱动体验，新车预计明年上市。

这是高通公司的第二个主要汽车合作伙伴关系，高通公司此前宣布了为通用汽车提供芯片的合作伙伴关系，但这是第一个专门用于电动汽车生产的合作伙伴关系。

反垄断机构批准博泽与大众Sitech的合资企业

一般新闻



资料来源：博泽

反垄断机构已为 Brose 与大众汽车之间计划中的合资企业颁发了所有必要的批准，为公司在 2022 年初如期开工铺平了道路。Brose Sitech 打算成为全球领先的座椅系统和内饰解决方案供应商。

SITECH 在完整座椅系统的开发、组装和物流方面拥有丰富的专业知识。作为座椅结构的领先供应商，博泽将其在座椅框架、机械装置、手动和电动调节器以及舒适部件方面的系统知识带入其中。Brose Sitech 希望扩大与大众汽车集团的现有业务，并作为其他汽车制造商的独立座椅供应商。

博泽将拥有大众汽车子公司SITECH的二分之一权益。博泽和大众将各自持有计划中的合资企业 50% 的股份。双方已同意博泽将接管行业领导权，并出于会计目的合并合资企业。

博泽集团首席执行官 Ulrich Schrickel 表示：“我很高兴我们的合资企业 Brose Sitech 在获得反垄断机构的批准后达到了另一个里程碑。座椅系统市场竞争激烈，但潜力巨大：无论是“驾驶类型，汽车配备座椅。我们希望利用合资企业的这个机会。我们的目标很明确：我们希望成为座椅系统和内饰概念的领先供应商。”

Thomas Schmall，大众汽车集团工程集团董事会成员和

大众汽车集团零部件部门负责人、SITECH Sitztechnik GmbH 管理委员会发言人 Ingo Fleischer 表示：“汽车内饰在电气化和自动驾驶过程中变得越来越重要。博泽和 Sitech 正在结合他们不同的能力，带来创新产品和面向未来的完整座椅概念，为

大众汽车集团和第三方市场的全球增长战略奠定基础。我们希望通过高性能、质量和生产力实现这一目标。我们的员工将继续成为我们成功的重要组成部分。”