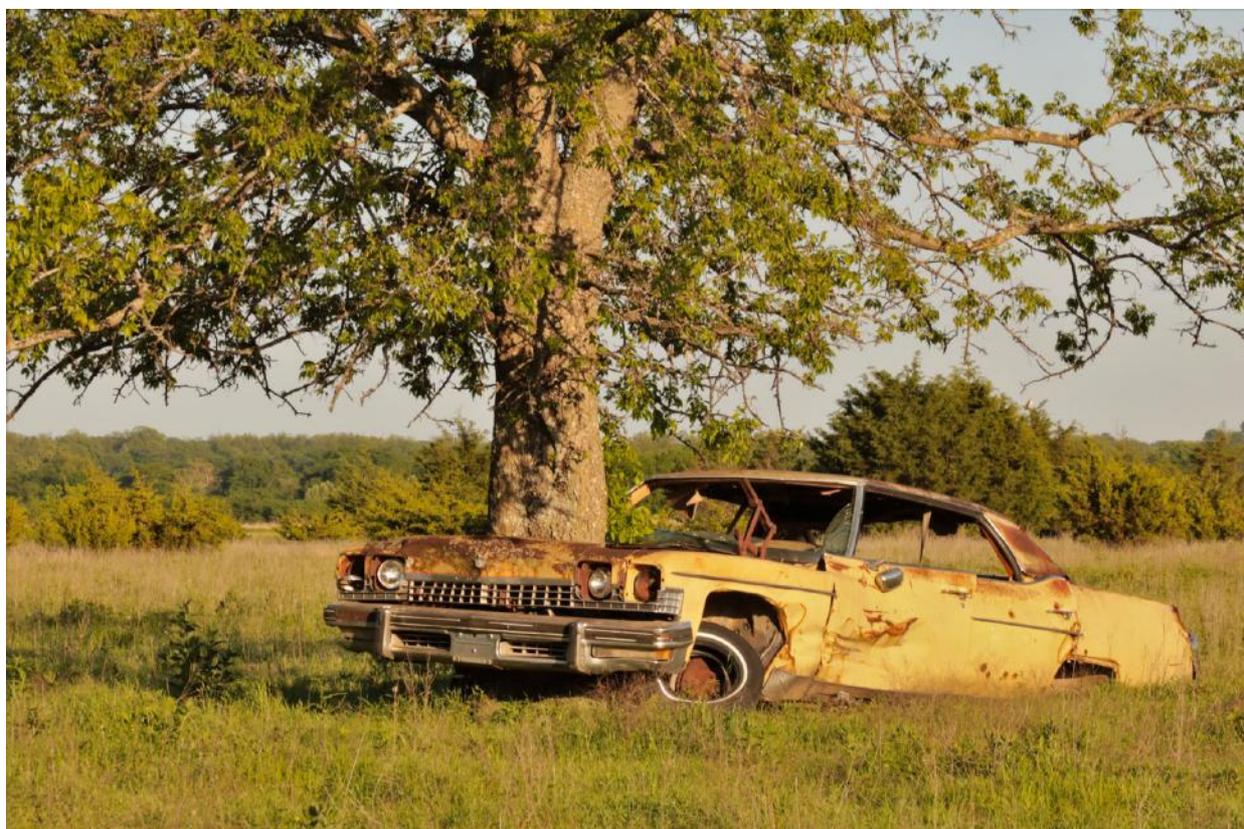


# 社论

## 汽车内饰材料面临挑战：可持续创新材料



Lenzing AG（纤维素纤维），Rinspeed AG，带可生物降解的座套 - 来源：Rinspeed

在汽车内饰行业，关于可再生或回收材料创新使用的新闻报道，从未间断。

主机厂和一级二级供应商争相研究最奇特的材料，从亚麻、咖啡银皮、甜菜浆、芦苇到藤条，等等，层出不穷。

这诸多创新活动，反映了行业正积极寻求良性发展。然而，这些创新面前，仍面临巨大挑战。首先是这些新材料和新表面的整合，包括设计、包装、规格，其中成本是最重要

的因素。其次是建立价值链，本地采购，还需考虑当地供应商的产能。很多“传统”材料（木材）和组件（木屑）越来越短缺的时候，开发的难度尤其高。

2022 年 4 月 26 日至 27 日举行的下一届 DVN 研讨会内饰环节，将特别安排创新可持续材料版块。更多详情即将发布，敬请期待。如果您还不是 DVN 社区的成员，请不要忘记[点击此处](#)订阅。

您真诚的，



Philippe Aumont  
DVN内☒主☒

# 深度新闻

## 汽车内饰可持续性创新材料



LENZING'S CELLULOSIC FIBERS; RINSPEED'S BIODEGRADABLE SEAT COVERS (RINSPEED IMAGE)

汽车内饰面临可持续性和未来碳中和方面的重大挑战。通过材料和表面的外观和感受，汽车内饰在消费者对可持续性的看法中发挥着重要作用。

### 背景

众所周知，大部分金属部件均被回收。目前欧洲指令正计划为塑料的回收设定高标准，汽车内部主要由塑料制成。塑料占当今车辆重量的 12-15%，这意味着每辆车由 150-200 公斤塑料制成，其中很大一部分在驾驶舱内。

EuRIC 呼吁立法者为新车中的消费后热塑性塑料（可连续熔化和重铸的聚合物）设定一个具有约束力的目标，到 2025 年达到 25%，到 2030 年达到 30%，到 2035 年达到 35%。（EuRIC 是欧洲回收工业联合会，欧洲回收工业的联盟组织。EuRIC 充当工业和欧盟之间的接口）。

目前，该行业正在挑战这些目标。“为新汽车零部件中的再生塑料含量设定固定目标是不可取的，因为再生塑料只有在回收商能够保证其具有与原始材料完全相同的技术和质量特性的情况下才能用作替代品，”ACEA 发言人说。

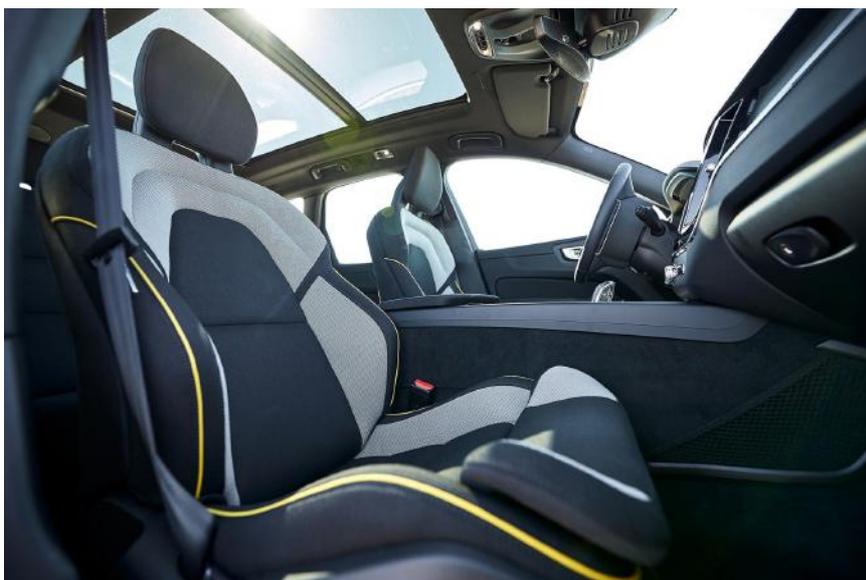


即使在汽车中使用再生塑料并不是什么新鲜事，但汽车塑料回收仍处于相对起步阶段，因为塑料回收在拆卸方面具有挑战性（汽车中的大部分塑料是由复合材料制成的，包括各种不同的聚合物、玻璃和各种纤维、包覆成型嵌件以及越来越多的电子部件（例如传感器）、物流、成本和技术。据大众汽车介绍，普通汽车使用的基础塑料有 39 种不同类型，其中 70% 以上的塑料来自四种主要聚合物：PP-聚丙烯、PU-聚氨酯、PA-聚酰胺和 PVC。

除了回收和再利用再生塑料外，另一个方案是使用可再生资源材料，利用食物废弃物和浪费的食物，而不是使用更适合养活人类的土地。

在这方面，大多数行业参与者正在开发新材料和新工艺，以尽量减少碳排放，并获得不同的外观和表现。让我们回顾一下主机厂和供应商们的最新发布。

## 沃尔沃



资料来源：沃尔沃内饰

沃尔沃在 2018 年宣布，从 2025 年起，其汽车中至少 25% 的塑料将来自回收材料。现在，他们已经使用可再生材料制作地毯，其纤维由 PET 塑料瓶制成，旧沃尔沃汽车座椅用于发动机罩下方的吸音材料，渔网和绳索用于隧道控制台 - 乘客和司机之间座位。

## 极星

沃尔沃汽车和吉利共同拥有的高性能品牌 Polestar 正在试验一种来自 Bcomp 公司的天然纤维材料。该材料由亚麻制成，能可持续种植。这家汽车制造商表示，亚麻是轮作计划的理想选择，不会与粮食作物竞争。



POLESTAR 可持续座椅材料 – 来源：POLESTAR

他们还在座椅靠背中使用了一种“3D 针织”材料，之所以如此命名是因为一根线可以用来制作 3D 形状，纱线由回收的 PET 塑料瓶制成。

## 大众

大众上周宣布了“SyKuRA”项目（SyKuRA – Systemisches Kunststoffre-cycling aus Altfahrzeugen - 从报废车辆中系统回收塑料），以更好地利用磨损的保险杠、座垫和密封件中的塑料部件，并在此过程中帮助保护环境。

该项目由 Öko-Institut、化学公司巴斯夫、加工专家 SICON 和克劳斯塔尔理工大学加入，旨在解决当今报废塑料热回收问题。



带 DINAMICA 装饰的大众 ID.3 前排座椅

正如他们的颜色和装饰设计部门所说，全新ID系列的设计尽可能可持续 - 并且不使用任何动物产品。以 Dinamica (ArtVelours) 为例，这种超细纤维面料摸起来像绒面革。它具

有亚光、粗糙的表面并且非常柔软。在ID系列汽车，他们将它与光滑的仿皮相结合，在整个 ID 家族中产生价值和可识别性。

由于如今人造革由汽油基材料制成，因此他们逐渐用有机基材料代替它，例如咖啡银皮，这是咖啡烘焙的副产品，由位于布伦瑞克的 Heimbs 咖啡烘焙厂提供，能够将其生产为工业规模。

在ID家族中，头顶部位、织物、地毯、座椅、门板和饰面均由可持续材料制成，其中包括高达 100% 的回收材料 - 例如塑料瓶。例如：ID.42 中使用了 140 个回收的 1.5 升塑料瓶或 380 个回收的 500 毫升塑料瓶。

## 斯柯达



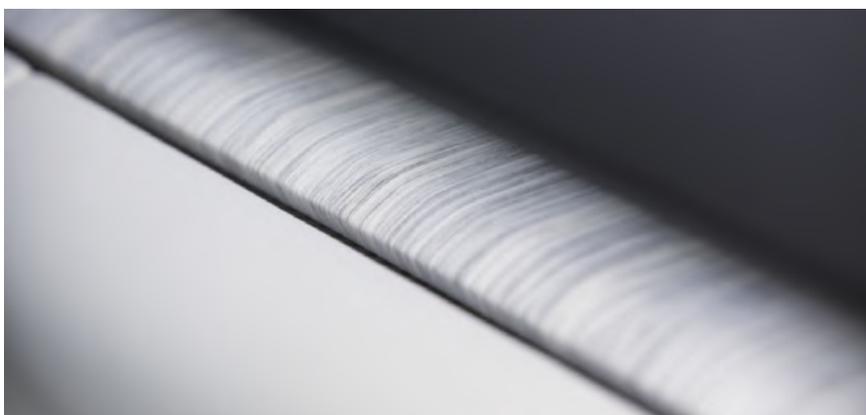
同样与大众集团合作，斯柯达在与利贝雷茨技术大学的合作项目中开发了一种可持续的内饰原材料。它以甜菜浆为基础，可用于门饰或仪表板装饰镶嵌物，并使用特殊工艺染色以产生内饰设计风格。

斯柯达还在研究其他可持续材料，例如基于芦苇植物芒草的材料。来自苜蓿的纤维可以被加工并随后变成也适用于内部面板的材料。

Octavia 内的门板和立柱也采用芒草织物制成，门板和仪表板采用了甜菜刨花。

另一个例子是，斯柯达 Enyaq iV 30% 的座套是使用 100% 新羊毛制成的，符合 Woolmark 公司的认证，而另外 70% 是使用回收 PET 瓶中的聚酯制成的。

## 蔚来



Nio 表示，其 ET7 EV 将成为第一款采用新型天然技术材料 karuun® 的量产车，这是一种环保的塑料替代品。karuun 由初创公司 Out for Space 在德国开发，由可持续藤条制成。它可以作为结构块、贴面或 3D 形式提供，是一种更轻（平均 400 公斤/立方米）的塑料替代品，与 PC、ABS 甚至硬木替代品相比，二氧化碳排放量显著降低。它用于仪表板和前门的中间层。它还位于车舱后部，在整个过程中提供连续而有凝聚力的感觉。

## **Lanxess**



Lanxess 是一家总部位于德国科隆的德国特种化学品公司，于 2004 年从拜耳公司分拆出来，宣布推出 Tepex 系列连续纤维增强热塑性复合材料的新产品，该产品将天然亚麻纤维与生物基聚乳酸相结合作为一种基质材料，最终得到一种完全由自然资源制成的复合材料。

亚麻纤维的密度明显低于玻璃纤维，因此复合材料的重量明显比玻璃纤维增强的同类产品轻。

作为闭环材料循环的一部分，这种新的生物复合材料可以作为纯热塑性系统完全回收利用，在废物重新造粒并易于注塑或挤出后用于新材料，

## **科思创/安道拓**



S从今年 11 月起，Adient 将整合 Cardyon®，这是一种使用科思创二氧化碳技术制造的多元醇，作为生产热固化模塑聚氨酯泡沫的可持续原料。Adient 在其汽车座椅系统中使用这些泡沫作为缓冲材料。它正在将多达 20% 的二氧化碳整合到多元醇生产中。这要归功于与亚琛工业大学和 CAT 催化中心共同开发的一种创新催化剂。

## **Bridge of Weir**

另一个例子是，通过流程改进，解决皮革制革厂（传统上以制造不需要的废物而闻名）和材料在地球上的物流周转问题。



皮革切割准备 – 来源：BRIDGE OF WEIR

Bridge of Weir Leather (BoW) 是一家位于苏格兰伦弗鲁郡的制革厂，正在实施一系列新技术和流程，以使其运营尽可能具有环境可持续性，并已完成对其组合产品的全生命周期分析 (LCA)，这将被其汽车内饰客户用来评估他们自己的可持续性影响。

通常，生皮会在世界各地运输，运往意大利的一家工厂，然后运往中国或其他地方，通过各种网络和供应链在全球范围内流通。他们把所有的东西都放进去，从生皮到成品，甚至在一个工厂里切块。

副产品在早期阶段就退出生产，进入食品行业，如香肠皮或明胶，并带有碳分配。他们还将我们自己的废物转化为热量，并将其放回自己的工厂。

## **结论**

关于可再生或回收材料创新使用，从未间断。然而，并没有真正的路线图表明行业将最终实现目标，况且事实上该目标尚未得到行业各方同意。

设计材料只是一方面，设计汽车则是另一方面，例如仅用一种材料制造面板或门，减少可能的变化数量，通过本地供应优化价值链物流。易于回收的单一来源合成材料也值得使用。



但最后，所有玩家都必须做到这一点。正如 Polestar 的一位发言人所说：“就像肯尼迪一样，我们不知道如何登上月球，但我们知道我们需要这样做，”指的是美国总统肯尼迪 1961 年的演讲，当时他承诺十年内将人类送上月球。

# 汽车内饰新闻

## 佛吉亚 IRYStec 荣获 2021 年汽车新闻 PACE 奖

汽车内饰新闻



资料来源：IRYSTEC

佛吉亚凭借其 IRYStec 感知显示平台视觉 (PDP Vision) 解决方案荣获 2021 年汽车新闻 PACE 奖。IRYStec 是一家位于加拿大蒙特利尔的软件初创公司，于 2020 年 7 月被佛吉亚收购，并整合到其佛吉亚歌乐电子业务集团。他们开发先进技术来改善显示体验和能源效率。

佛吉亚的感知显示平台 Vision 是世界上第一个使用感知和生理学来优化信息娱乐显示屏的软件平台。最近在梅赛德斯-奔驰 E 级敞篷车上推出的佛吉亚技术提高了屏幕质量和驾驶员的视野，在降低功耗的同时提供更安全、更舒适的用户体验。

IRYStec 创始人兼总经理 Tara Akhavan 表示：“几年前，我们认识到屏幕上的汽车内容表示无法随着照明条件的变化和车辆驾驶员眼睛的变化而动态变化。通过 IRYStec，我们的目标是创造一种技术，使屏幕更清晰、更智能、更能感知环境条件，并根据观众的视觉系统进行个性化设置。”

# 安通林和ZONAIR3D合作：清洁车内空气

汽车内饰新闻



Zonair3D™ 于 2006 年在巴塞罗那成立，是一家专注于纯空气技术创新的公司。他们销售空气净化解决方案 Air Move+。Grupo Antolin 将贡献其在汽车内饰创新解决方案的开发和集成方面的经验和能力。

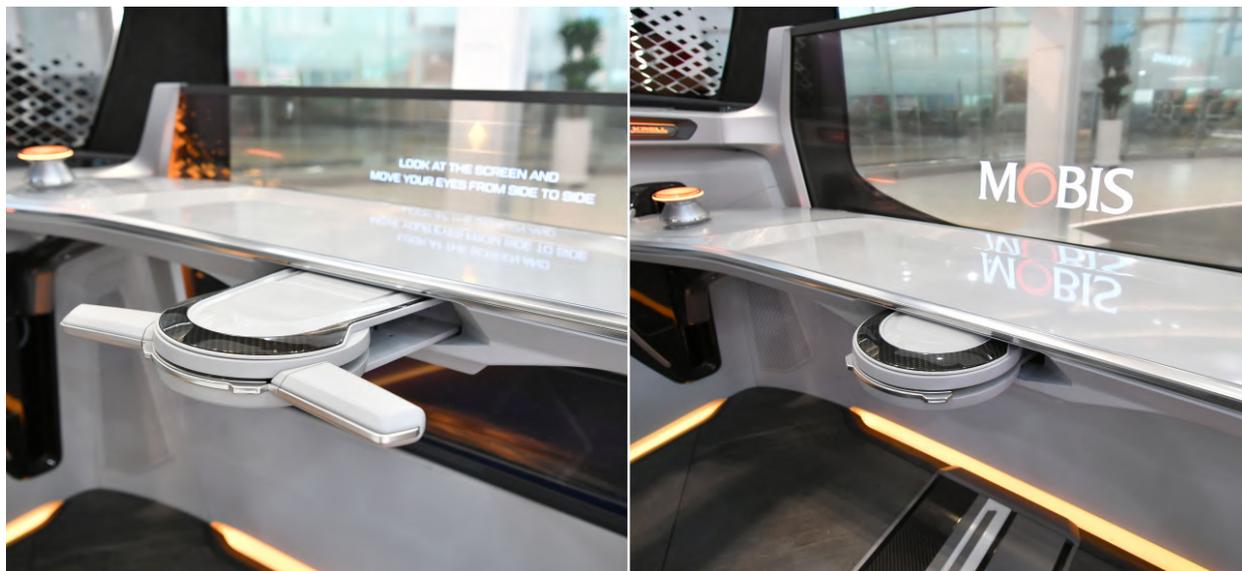
Air Move+ 是一种创新的净化解决方案，专门设计用于安装在车辆中，以预防与吸入污染物、挥发性有机化合物、颗粒和其他病原体有关的疾病。放置在车内，它可以让纯净空气在几秒钟内持续循环，为乘员提供一个没有病毒和细菌的安全环境，并防止他们在车内吸入污染物而生病。

全球汽车内饰技术解决方案供应商 Grupo Antolin 和空气净化系统创新公司 ZONAIR3D 签署了一项国际合作协议，将 Air Move+ 空气净化解决方案营销作为已流通车辆的售后市场产品。ZONAIR3D 将负责新系统的全球发行。Grupo Antolin 带来了集成到汽车内饰方面的知识和专业知识。

空气净化解决方案将提供给所有类型的私人和专业车辆，如乘用车、货车、卡车和公共交通工具。此外，ZONAIR3D 系统在最后的过滤阶段采用了由西班牙国家研究委员会 (CSIC) 独家开发的纳米纤维制成的织物。这一层形成了一个微观纤维网络，可以灭活病毒和细菌。

# 现代摩比斯推出可折叠方向盘

汽车内饰新闻



资料来源：现代摩比斯新闻稿

现代汽车的子公司韩国零部件供应商现代摩比斯（Hyundai Mobis）公布了其最新创新成果——可折叠的两根棒状手柄方向盘。该公司于 10 月 11 日星期一公布了这一消息，并表示已成功开发出一种可以在不使用时折叠的车轮。

这显然是准备自动驾驶汽车的一部分，当然你现在也可以使用它，在汽车停下时小睡一下。该公司表示，这种可折叠的方向盘系统将为驾驶员带来更多舒适感，因为它可以在驾驶员座椅上腾出更多空间。它为下一代汽车开启了新的内部架构和 HMI 视角。

《韩国先驱报》提到，现代摩比斯致力于开发这项技术，并在两年后取得了成功。据说这是一项全新的技术，以前从未出现过，该公司现在正在申请专利，该产品可能会在不久的将来在全球范围内销售。

可折叠方向盘最多可前后移动 25 厘米。当车辆处于自动驾驶模式时，为驾驶员提供更多的休息空间。驾驶员座椅也可以旋转 180 度，而车轮折叠起来面向后座的乘客。

它与 SBW（线控转向）兼容，可根据驾驶条件自动调整车轮的响应能力，以提高稳定性，并通过放置机械连接最大限度地减少在通过路面颠簸时传递到方向盘的振动。

# GMC Yukon Denali Premium, 真正的第三排座椅

汽车内饰新闻



GMC YUKON DENALI 包视图 - 来源 GM YOUTUBE

即使 New GMC Yukon 有点不典型，因为它的尺寸（长度：5.13m；宽度：2.00m；高度：1.96m；轴距：2.95m），它可能不适合其它任何地方，但适合美国。

特别是由于轴距加长，架构允许将真正的第三排装入车辆（与上一代相比增加了 25 厘米的腿部空间），使其成为真正的 7 人座，这非常独特，因为大多数车辆都浮夸了第三排座椅。它甚至在第三排座椅后面的载货空间增加了 66%，在座椅折叠放平的情况下，总可用载货量为 4 立方米。



也可以将第二排和第三排从车辆后部放到折叠位置。第三排也有一个加电选项，尽管第二排需要人工将其放回原位。

GMC Yukon Denali XL 在今年的 Wards 10 最佳内饰名单中获得认可，这要归功于对细节的关注和关注，例如沿着仪表板和门板的开孔柚木镶嵌，金属装饰元素经过称为“Galvano”的闪亮表面处理，穿孔皮革座椅，缝线由深色装饰滚边抵消，不同等级的皮革适合各种表面。

内饰还包括加热和冷却前排座椅、加热的第二排水桶，以及大量连接技术，例如无线 Apple CarPlay 和 Android Auto 功能、15 英寸多色 HUD、10.2 英寸信息娱乐大屏幕、14 扬声器 Bose 音响系统。

# 丰田新音频多媒体系统，屏幕无处不在

汽车内饰新闻



2022 Toyota Tundra 将率先受益于这家日本 OEM 的全新音频多媒体系统。

该系统由丰田自 2017 年以来在德克萨斯州普莱诺的 Connected Technologies 设计和制造，为雷克萨斯和丰田产品提供服务。它将基于新的人机界面 (HMI)，使用新设计的触摸屏通过视觉、触摸和语音控制实现交互。处理时间比上一代快五倍。

标准型号配备 8 英寸触摸屏，而具有更高分辨率的 14 英寸屏幕可以作为可选配件选择。这还包括更具响应性的触摸功能。所有型号都将受益于标准的无线 Apple CarPlay 和 Android Auto 兼容性。

除了安装在中央的触摸屏之外，Tundra 的驾驶员还将在两个全新的仪表板上显示车辆数据。可用的 12.3 英寸薄膜晶体管 (TFT) 屏幕或带有 4.1 英寸数字多信息屏幕 (MID) 的组合仪表为驱动器提供模拟读数。除了车辆信息外，屏幕还可用于访问导航、音频控制、越野功能、牵引功能和安全功能。

配备数字转速计和速度计的 12.3 英寸屏幕使驾驶员能够自定义显示的信息，例如牵引计、俯仰和滚动显示或发动机性能计。

此外，4.1 英寸组合仪表受益于多种屏幕选项，包括导航、音频选择和车辆诊断等。MID 屏幕周围是模拟仪表，显示转速表、速度表、机油和燃油油位。

两个集成的座舱麦克风使驾驶员和前排乘客都能使用语音命令与车辆及其信息娱乐系统进行交互。

# “车内支付”：扩展人机界面？

汽车内饰新闻



图片：戴姆勒

未来，汽车将自行支付账单。这样司机就不需要为停车自助机找零钱了，也不需要去加油站收银台排队。例如，戴姆勒从便利性和豪华性的角度来看待自动支付，并主要出于这个原因推进开发，并将“车内支付”视为汽车互联未来的核心组成部分。我们甚至可以将其视为汽车 HMI 的扩展，将机器扩展到汽车相关服务，

今天，梅赛德斯新车型的信息娱乐系统已经可以直接从汽车中支付，但需要经过复杂的身份验证。从 2022 年上半年开始，车辆将能够通过比较他们的生物特征来更轻松地识别车轮后面的人。代码和密码将不再需要。最初，该服务将与 Visa 一起建立，其他支付服务提供商也将跟进。

在便捷支付方面，梅赛德斯绝非孤军奋战。所谓的“隐形支付”服务早已在手机上推出。例如，在许多商店使用 Apple Pay 支付已经成为可能，而无需取出银行卡或找零。凭借其“Amazon Go”商店概念，亚马逊还专注于将付款过程中令人不快的部分从客户转移到后台。一方面，这应该会增加便利性，但同样重要的是还可以增强客户忠诚度。

正是这种客户忠诚度效应使汽车制造商和其他行业代表对其感兴趣。一旦您习惯了通过指纹或面部识别在车内进行无缝支付，您就不会毫不犹豫地切换到其他品牌。那些在加油站或停车场隐形付款的人会再次回来。因此，雪佛兰和壳牌已经为他们的联合客户提供了加油过程的自动支付系统。

除了燃油费和停车费外，奥迪、宝马、梅赛德斯和保时捷等高端制造商已经在其新车中提供可下载的服务和设备。例如，如果您在国外开车，您可以在短时间内将目的地地区的数字地图下载到您的导航设备上，或者在购买后激活设备详细信息。车载支付的第三个重要应用领域是移动服务，例如解锁汽车共享汽车或支付乘车服务。

但在汽车总是到处付钱之前，还有很多工作要做。该技术必须简单、直观且安全。自动支付可能会成为一项巨大的业务。咨询机构Juniper估计 2025 年的销售额约为 750 亿欧元。

# 设计休息室

## 初创公司设计挑战 - 特斯拉

### 设计休息室



特斯拉 MODEL 3 内饰

在初创公司和成熟的 OEM 设计工作室之间，将新车推向市场所面临的挑战大不相同。初创公司需要创建品牌形象和设计语言，而对成熟车企而言，品牌的连续性需要与最新设计趋势相平衡。

本期设计休息室，我们将回顾特斯拉如何演变和建立他们的设计语言和品牌标识。



原始 TESLA MODEL S (LEFT); 更新后的 TESLA MODEL S (RIGHT)

特斯拉 Model S 的原始外观设计具有非常传统的“格栅”图形，正如许多其他 OEM 工作室今天也在应用，然后这个格栅设计被淘汰，以产生更独特的前“脸”，用于今天所有特斯拉汽车。



TESLA MODEL X



TESLA MODEL 3

对于最初的 Model S 内饰，特斯拉还参考了传统燃油车制造商使用的整体布局，区别在于大型纵向格式中控台显示屏，消除了传统 OEM 工作室使用的无数按钮和小显示屏。

尽管作为一项技术应用是独一无二的，但直到 Model 3 推出横向显示和消除视觉暖通空调通风口，特斯拉的内饰品牌形象和形式语言才得以确立。



原始的特斯拉 MODEL S



更新的特斯拉 MODEL S

作为一家“初创”OEM，特斯拉需要找到这种内饰形式的语言、主题和体验。

将上次更新的 Model S 与原始设计进行比较，我们可以清楚地看到最新版本（有或没有“轭”方向盘）的主导地位，具有独特的特斯拉“极简主义”环境，现在定义了他们的内饰形式语言、主题和体验。



原始版特斯拉 MODEL S



更新版特斯拉 MODEL S

关于座位，主题上没有任何变化。只是一点点的细化。门板和装饰木嵌件现在完全不同。出人意料的是，它比最初的 Model S/X 更传统，而且动态性更低。

作为一家初创公司，通过设计语言和主题来定义品牌形象的任务对其初步成功至关重要。然而，现在特斯拉的设计部门必须将他们的产品线扩展到卡车和 SUV 市场等其他领域。



特斯拉赛博卡车“概念”

特斯拉设计的启动任务现已结束，需要更成熟的 OEM 工作室方法，通过视觉线索、形式/图形和材料发展并进一步强化品牌形象。



特斯拉跑车“概念”

在下一期 Design Lounge 中，我们将了解老牌 OEM 雷诺如何将纯电动汽车纳入其设计语言。

# 全新出行

## 本田：空中出租车、火箭队和机器人

NEWS MOBILITY



图片：本田

本田有一个宏伟的计划：空中出租车、火箭和机器人。日本汽车和摩托车（……以及配备本田喷气式飞机的飞机）制造商本田希望扩大其产品和业务领域。在接下来的六年里，总计 5 万亿日元（约合 385 亿欧元）将投资于研发——也将用于新驱动器和自动驾驶技术。上周，该公司公布了其发展计划的更多细节。

其中，本田计划开发和运营电动、垂直起飞的空中出租车。本田希望使用垂直起飞车辆在城市内运送乘客。从长远来看，燃气轮机混合驱动还应支持陆路运输。空中的士可以从 2030 年开始商业运营。本田一段时间以来正在开发五座小型公务机。

与其他计划相比，这些计划在空中听起来相对实际。本田还将机器人和火箭纳入其发展战略。机器人将成为一种化身，人们可以通过它体验“不受时间和空间限制”的移动性。所谓的本田阿凡达机器人最早将于 2024 年被视为技术演示器。根据新闻稿，本田的目标是在未来十年内实现实际应用。用户的这个“第二自我”应该能够执行任务并“真实地体验情境”。具有多个手指的机械手、各种机器人技术和用于远程控制功能的人工智能将提供帮助。

通向未来的精神之旅更进一步。小型火箭旨在用作小型卫星的运载火箭。一些火箭部件将在之后返回地球并再次可用。

此外，对于地球而言，月球表面上有一个计划中的可再生能源系统。本田希望利用其燃料电池和水电解技术来发电和氧气。由此产生的氢将为火箭提供动力。

所有这些发展都完美地反映了公司的座右铭：梦想的力量

# 一般新闻

## Stellantis 都灵工厂成为其电动汽车中心

一般新闻



2021 玛莎拉蒂 Ghibli Hybrid：品牌首款电动车型

由克莱斯勒、标致、菲亚特、雪铁龙和吉普等 14 个汽车品牌组成的 Stellantis 表示，计划将其位于意大利都灵的工厂改造成电动汽车 (EV) 中心。

已经生产菲亚特 500 EV 的 Mirafiori 工厂将生产一个新的电动平台，用于在 2022 年至 2024 年之间生产玛莎拉蒂车型。Stellantis 表示，到 2025 年玛莎拉蒂将实现全电动。玛莎拉蒂 Ghibli 和 Quattroporte，现在在位于 4 公里外的 Grugliasco 工厂将于 2024 年迁至 Mirafiori，不会对就业产生影响。

通过这个过程，Stellantis 将使工厂成为集团的电气化中心。他们将开始为玛莎拉蒂车型设计新的电动平台，提高其所有意大利工厂的性能，并使意大利在集团主要的欧洲国内市场占据战略地位。意大利报纸 La Repubblica 报道称，Stellantis 可以通过将一些卷从波兰 Tychy 移回米兰菲奥里来增加燃油车 Fiat 500 的产量。

到目前为止，很高兴看到向电动汽车开发和制造的过渡非常顺利。随着行业转向电动化，许多原始设备制造商也在采取类似举措，尤其是在历史悠久的地区，例如法国北部的雷诺等。

# 下一届日内瓦车展推迟到 2023 年

一般新闻



新冠大流行及其直接和间接影响使得今年的第一场大型欧洲车展无法在已推迟的 2022 年举行。大多数知名汽车制造商已经取消了展位。

根据新闻稿，由于芯片危机，汽车制造商不得不先处理其它优先事项。由于冠状病毒大流行而导致的旅行限制，也使参观者和参展商的旅行变得困难。

据各种媒体报道，宝马、福特和斯泰兰蒂斯集团已经取消展位，梅赛德斯的出现也被搁置。在接受瑞士报纸《Blick》采访时，展会负责人 Sandro Mesquita 宣布，奥迪、雷诺、西雅特和斯柯达都曾有计划参加。中国电动汽车制造商比亚迪和美国汽车制造商菲斯克也曾计划亮相。

组委会主席莫里斯·特雷蒂尼 (Maurice Turrettini) 表示：“大流行尚未得到控制，对日内瓦车展等大型室内活动构成重大威胁。”下一届日内瓦车展定于 2023 年春季举行。