



社论

聚焦日内瓦法规活动

近日，日内瓦举行了一系列针对不同监管项目的重要活动，包括ADB、路面投影、点亮logo、新发光格栅灯，还有降低功耗的调查，以迎接自动驾驶时代到来。

我们希望在2022年4月举行的下次会议上可以解决自动照准法规问题。这些决策将有助于照明界提出新功能，以提高驾驶安全性和设计自由度。

与此同时，美国仍一潭死水，虽然我不赞同部分美国照明界人士对此作出的反应，但我理解他们。以美国汽车照明权威专家Daniel Stern的反应为例。整个照明社区都希望在接下来的几个月里有新东西出现，这样我们就能够在2022年2月1-2日举行的下一届DVN技术交流研讨会上开展相关讨论。



DVN 首席执行官

深度新闻

GRE批准的路面投

GTB安装工作组组长Paul-Henri Matha撰写



10月底，GRE举行了第85届会议，做出了重要决定：

路面投影灯的第一步已获批准（文件**GRE-85-33**），并将于2022年6月提交给WP.29会议获最终通过。这些路面投影是ADB的一部分，且在R48中创建了一个新附件，列出允许使用的符号和图案。这是个好消息，也是重要的第一步。我们要感谢GTB及其前大灯工作组和安装工作组在过去2年工作中取得的巨大成就。本文将为未来工作打开新大门，有可能扩展到其它路面投影和信号投影（GTB信号灯工作组还提交了一份文件**GRE-85-38**，解释其工作方式以及如何帮助提升驾驶安全）。

我们收到了很多评论，显示出大家对这个话题都很感兴趣。

经过2年多的讨论，最终文本在GRE会议期间获得批准（**GRE/2020/5/Rev.2**，经**GRE-85-26修订[DP1]**）。WP.29也将在2022年6月最终采用。Logo灯可以使用，但存在一些限制（大小、数量、位置、仅某些功能的一部分）；但设计师和汽车制造商可以利用logo灯创造

新时代，不会产生太多光污染，可以起到广告作用，在第一次谈论和最终文本落地前经历了相当长的一段时间，有很多妥协。

R148, R149和R150的01系列经过SLR小组每月例会的紧张工作，通过大幅修改和完善，最终获得批准。特别值得注意的是，新前大灯类别的近光和远光新光度网格已获得批准。

GTB还提交了一份文件（GRE-85-37），内容涉及调查照明社区根据法律要求降低功耗的意愿。GRE注意到这份文件，GTB将与高校一起展开调查，了解现有照明功能在不降低安全性的前提下还可以做出哪些改变，尤其是在特定条件下（有路灯的城市、交通拥堵、排队等）。

关于自动驾驶汽车及其对特定光信号要求的讨论仍在继续。GRE目前正就这个话题与GRVA保持密切联系。AVSR工作组组长（GRE 85-34）进行了归纳。

网页链接：[\(WP.29/GRE\) 照明和光信号工作组 \(第85届会议\) | 欧洲经委会](#)

照明新闻

中国：导入路面投影和信号投影

照明新闻



中国发布了RID（道路照明装置）、LSD（光信号装置）和RRD（回复反射装置）3项提案草案，当局正在邀请照明界在2021年11月16日前提供反馈。

这些新文本基于复制粘贴联合国欧洲经济委员会（UNECE）R148、R149和R150的法规要求，以及一些附加要求。主要区别如下：

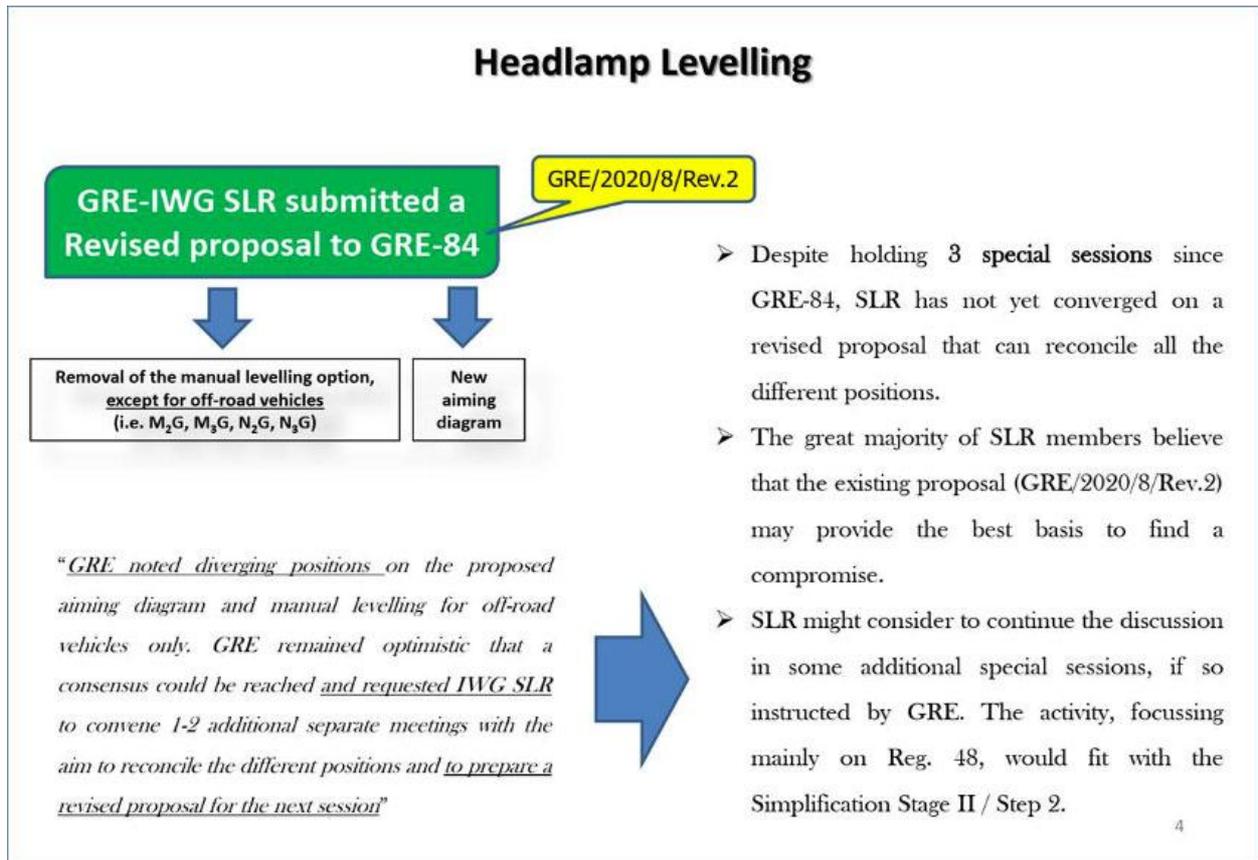
- 导入路面投影和路面信号投影
- 导入点亮logo (只可能作为示廓灯的一部分)
- 导入自动驾驶汽车信号灯，3级自动驾驶必须使用
- 修改近光灯AFS等级，将与UNECE光束产生差异，这从来都不是好消息（额外的复杂性）
- 刹车灯的最小尺寸
- 受倒车灯SAE启发，扩展了倒车灯的性能

新型车灯的预计实施日期为2024-7-1，新型车辆为2025-7-1。

网页链接: [汽车标准制修订管理系统\(catarc.org.cn\)](http://catarc.org.cn)

GRE: 大灯调平尚无决定

照明新闻



在上周召开的GRE会议上，GRE没有就前照灯调平做出决定，推迟到2022年4月的下一届会议。

会议结果的官方记录（GRE-85-35/Rev.1中的第14号决定）指出：

“GRE指出，到目前为止，IWG SLR未能就前照灯水平 ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/8/Rev.2, GRE-85-19, GRE-85-29协调各方意见，决定在下届会议上重新讨论这个问题。”

这意味着SLR将继续在独立会议上处理这个问题（作为第二阶段/步骤2的一部分），目的是找到一种解决方案，有朝一日GRE可以达成一致。

Davide Puglisi以GRE简化工作组秘书长的身份向GRE提交了一下摘要，作为其SLR状态报告的一部分（参见GRE-85-18）

大家普遍认为自动调平应该是正确的方法，但争论焦点是初始瞄准公差问题。

GRE规则规定GRE主席必须达成共识，不能无视波兰方面的观点。同样地，没有政府准备提议推翻波兰的主张。

奥迪A8： 高端前大灯和尾灯

照明新闻



新的高端前大灯和尾灯以创新功能激发灵感，构建起A8成熟技术组合的巅峰。

-与视屏投影仪相比，数字矩阵LED前大灯采用DMD技术。一项新功能是高速公路的车道和方向灯。据此，前大灯发出的光毯能够特别明亮地照亮驾驶员自己行驶的车道。最重要的是，该方向灯可以帮助驾驶员在通过道路施工地段时始终保持在车道内。数字矩阵LED大灯可在解锁和下车时启动动态的回家/离家功能。它们像地面或墙面上的投影一样闪耀。

-增强型A8标配数字OLED尾灯。订购A8时，有两种特色尾灯供用户选择。



当选择“动态”奥迪驾驶模式时，灯光将变为仅在该模式下才有的较宽形状。数字OLED尾灯有靠近指示功能：当另一辆车从后方驶向静止A8两米范围内时，所有OLED组块都会被激活。附加功能包括动态转向信号灯以及迎宾和送别序列。

- 在黑暗中，氛围灯套件加装，优雅地展示内部空间，尾部使用矩阵LED技术阅读灯。

Varroc Lighting Systems新任首席执行官 Christian Päschel

照明新闻



Varroc集团任命Christian Päschel为Varroc Lighting Systems的新首席执行官； Päschel曾在海拉担任执行董事会成员兼汽车照明销售主管，在汽车行业拥有20多年的经验。

Paschel在汽车行业拥有逾二十年的经验，尤其是在照明和电子行业，他曾担任专注于战略开发和销售的高级管理职位。

在谈到新工作时，Christian Paschel表示：“整个汽车行业都处于充满挑战的动荡时期，我们需要确保公司为应对这些挑战做好充分准备。进入新工作后，我想将重心放在流程优化、数字化和投资方面，这将使我们能够灵活地响应客户需求，并根据汽车行业的当前发展趋势巩固我们在照明和电子领域的领导地位。”

ZKW使用Annotell 开发感知能力

照明新闻



对于自动驾驶汽车而言，灯的作用将与今天截然不同。灯将不再用于提供良好的能见度，而是作为人与机器间沟通的语言。

ZKW正致力于将此功能导入未来汽车，并邀请Annotell来帮助他们共同实现目标。该公司已经在探索和设计使自动驾驶成为现实所需的仪器。它们是汽车行业下一步发展的重要组成部分！ZKW对灯的愿景是，它将超越照明目的，成为与非自动驾驶车辆之外道路使用者（如行人）通信的设备。制动路径显示、斑马线在路面上的投影、显示标牌—所有这些都有助于自动驾驶汽车与其模拟环境进行通信。合适的照明，确保人们看清并理解车辆意图—使未来的交通不再发生事故。

Annotell为ZKW提供一个可靠的流程来定期审查结果，讨论与指南相关的可能改进，以及重新评估ZKW需要关注的数据类型。

通过采取其它应对方法，ZKW能够在减少所需工作量的同时快速获得更好的结果。他们确保不仅要查看注释的结果，还要微调处理数据量的最佳方法。他们在查看数据集时需要非常高效，以便能够浏览和过滤数据，识别丢失的内容。

释放自动驾驶的价值。Annotell开发安全感知系统。Annotell是唯一一家专注于自动驾驶/ADAS行业地面实况和感知分析的公司，旨在提供使安全感知成为可能的垂直集成平台。

艾迈斯欧司朗：顶灯控制台高级功能

照明新闻



AMS OSRAM IMAGE

为了扩大个性化设计可能性，艾迈斯欧司朗汽车照明系统和薄膜技术公司Kurz以及塑料制造商Syntech Plastics合作，开发了顶灯控制台。因此，整个解决方案基于智能照明、塑料表面处理和注塑技术领域专业知识的联合。各方合作共同为客户提供优雅、完全封闭、具有装饰外观的现代照明元素。

该产品配备了矩阵LED光斑，其大小和白色色调可以单独调整，以提供宜人的阅读光。此外，该模块可在整个RGB调色板中实现各种迎宾和娱乐场景。因此，模块中的静态或可选半动态投影仪可用于将独立图案投射到不同表面，以传达信息、设计或动画。此外，集成到模块中并与装饰表面设计相匹配的灯光动画可以适用于不同的驾驶场景包括车辆交汇。装饰件中的灯光结构基本上是不可见的，只有在来电时才会亮起—这与氛围灯相匹配。通过这种方式，顶灯控制台为车辆内部整个前部区域个性化提供了多种可能性。

控制台采用集中电容式触摸传感器系统，取代传统按钮，提供无缝界面。值得注意的是触摸传感器系统的高透明度，它直接被置于矩阵灯上方且由它照亮，因此可以通过对出射孔的直观触摸来激活它。凭借其高集成能力，顶灯控制台还可以轻松扩展附加功能，如通过压电执行器的触觉反馈、验证控制和免提，以用于更复杂的功能。