

社论

汽车内饰成为电动汽车独特卖点

随着全球电动汽车销量激增，预计今年电动汽车销量将从 2020 年的 140 万辆增加一倍以上，达到 300 万辆，消费者对汽车本身性能的关注度似乎不如从前，领先品牌的大多数车型在续航里程，充电性能、可靠性和舒适性等方面差距不大，同等产品的价格也差别不大。

洛杉矶车展于上周日闭幕，可以看出，汽车行业正全速进军电动汽车领域。本期深度新闻将为您详细介绍。电动汽车不再是发动机性能的竞争。对电动汽车而言，竞争在于独特的设计、电池续航能力和车舱内饰：HMI 是否最直观，AR 如何扩展 HUD，语音识别软件的有效性和实用性，座椅如何变成航空式的平板床和电影投影屏幕，社交媒体平台可以直接与车载系统集成，DMS 可以确保睡意检测等。汽车内饰成为电动汽车的独特销售卖点。

哪些参与者和技术将在未来的汽车内饰中创造价值和差异化？这些是DVN一直在关注的。

请保持关注。如果您还未加入DVN内饰会员，[请点击此处订阅。](#)

您真诚的，



Philippe Aumont
DVN内饰主

(撰写设计休息室栏目的专家尼克永远离开了我们，本期文末介绍了尼克的生平，深表怀念)

深度新闻

2021洛杉矶车展



洛杉矶车展长期以来一直是一个主要关注创新、生活方式、可持续性（获得年度绿色汽车奖）的车展，独具加州特色。

洛杉矶车展于今年 11 月 19 日至 28 日在占地百万平方英尺的展览中心举行，此次主要集中在电动汽车领域，即 ZEV（零排放汽车），首次亮相的有现代、起亚、丰田、斯巴鲁、菲斯克和日产。

洛杉矶车展的创办人兼首席执行官丽莎·卡兹 (Lisa Kaz) 表示，电动化的普及意味着车展比以往任何时候都更加重要，可以向消费者传授新技术，让他们可以在同一个地方对众多品牌进行了解。这与 100 年前类似，当时车展被用来向公众介绍和教育一种新型交通工具：汽车。

此次车展的首个活动是 AutoMobility LA，这是一个为期多天的活动，面向记者、行业代表和设计师，聚集和讨论今年的前沿技术和发布等，促进与会者的相互链接。它揭晓了洛杉矶车展的官方电动汽车奖项 ZEVAS™。该奖项于 2021 年启动，旨在表彰可供购买或预订的各种类别的 ZEV（零排放汽车）。基于类别，获奖者分别是：

紧凑型 ZEV：现代 KONA Electric

Top Coupe ZEV：Alpha Motor Company ACE™

顶级 SUV ZEV：Mullen FIVE

顶级轿车（60,000 美元以上）ZEV：Lucid Air

顶级轿车（60,000 美元及以下）ZEV：Tesla Model 3

顶级掀背车、厢式车或旅行车 ZEV: Canoo Lifestyle Vehicle

Top Crossover (50,000 美元以上) ZEV: Tesla Model Y

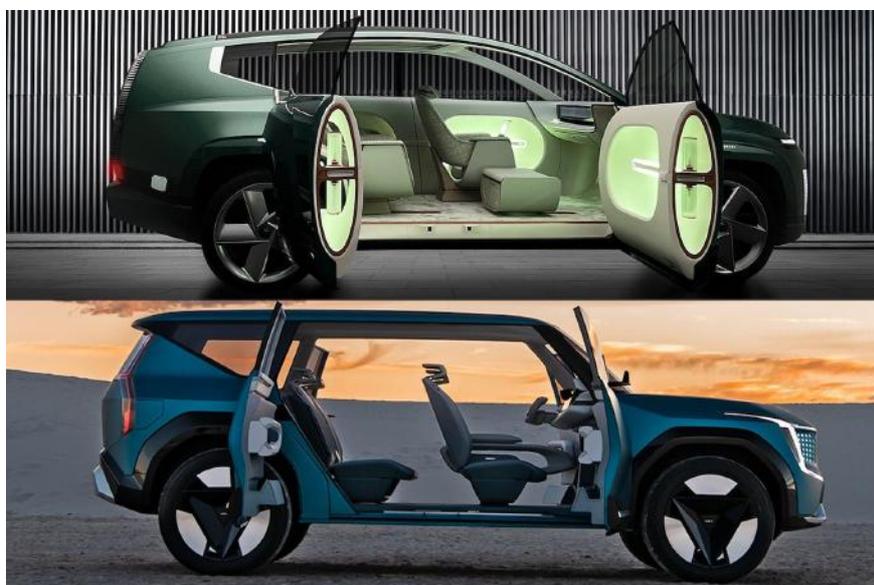
顶级跨界车 (50,000 美元及以下) ZEV: Fisker Ocean

现代起亚

现代和起亚的概念车令人印象深刻，分别是他们各自的 EV9 和 7 概念车，但都没有获奖！

这两款车都是基于现代汽车集团专用电动汽车平台“Electric Global Modular Platform” (E-GMP) 的大型旗舰SUV车型。据了解，它们接近于将于 2023 年推出的预生产车型。该平台允许汽车结构长约 5m，轴距超过 3m，非常适合大内饰空间。

当然，这些概念车中已经可实现量产的是动力系统，在较小尺寸的现代 Ioniq 5 和起亚 EV6 中已有采用。



现代 7/起亚 EV9 侧视图比较 - 来源：现代汽车

现代7概念车



现代 7 - 来源：现代汽车

现代7概念车展示了一个宽敞的内饰空间，通过其自杀门进入非常方便（和其它许多概念车一样），外观设计属于未来派，各方面让人感觉相当合理。像素大灯无疑是目前流行

的元素，最近出现在 Grandeur Electric Restomod 概念中，休息室风格的内饰采用环保材料，以及许多卫生特征和表面，旨在最大程度地减少病毒传播。它预告了 Ioniq 子品牌的电动 SUV。

现代汽车北美总裁兼首席执行官何塞·穆尼奥斯 (José Muñoz) 表示：“7概念车展示了现代汽车对我们电动汽车未来的创造性愿景和先进技术发展。”“其创新的内饰空间、环保动力系统以及尖端的安全和便利技术为现代 SUV 客户展示了一个令人兴奋的未来。”

现代7是一款 7 座车型，配备车辆到负载 (V2L) 系统，客户可以为咖啡机和电动自行车等外部电动设备充电。其采用现代 Ioniq 品牌的设计元素，例如参数像素高分辨率数字成像。

仪表板有一个可折叠的驾驶员控制杆，可以完全折叠起来。在后部，有一个弯曲的长凳，营造出真正的休息室般的氛围。侧门环境照明、带全景 OLED 内容屏幕的视觉屋顶和通用岛控制台。

起亚 EV9 概念车



起亚 EV9 – 来源：起亚



起亚 EV9 概念车是一个运动型四四方方的车身，尺寸类似于现代7。EV9 的内饰比它的现代兄弟车型更传统，预告了该品牌即将问世的宽敞的Telluride尺寸SUV。

“起亚概念车 EV9 是我们自年初以来一段令人难以置信的旅程的另一个重要标志。明确了我们的目标——成为可持续移动解决方案的全球领导者——今天，我们很自豪地向世界展示我们的全电动 SUV 概念，它融合了先进的零排放动力系统、尖端的外观设计和基于最新创新技术的内饰空间，”高级副总裁兼起亚全球设计中心负责人 Karim Habib 说。



起亚表示，EV9 是在其新的“Opposites United”设计理念下开发的，这体现了其将重点转向电气化。这将是继EV6轿车之后第二款使用E-GMP平台的起亚车型。

“休息室”一词多次被用来描述这两辆车的车舱。与该两款新车型相比，我们所熟知的以往三排 SUV 似乎显得有些杂乱、幽闭，缺乏灵活性。

它的仪表板与当前SUV 所配备的更为熟悉。基于三排座椅，起亚的内饰则提供三种模式。其中一个模式，前排座椅可旋转面向第三排，而第二排则折叠起来变成一张桌子。

它具备可伸缩的车顶纵梁设计，以改善空气动力学性能。出于同样的原因，摄像头取代了笨重的后视镜。用于媒体娱乐和其他功能的 27 英寸超宽彩色显示屏几乎贯穿整个前仪表板。驾驶舱内不再有开关或物理按钮。方向盘呈水平O形。还有全景天窗，而车舱的“欢乐模式”将所有三排座椅向后转向开放式尾门，变为一个遮蔽的观景台。

Fisker Ocean SUV



FISKER OCEAN – 来源：FISKER



Fisker 希望 Ocean 将比他们之前的、无疑是出色但仍存在问题的 Karma EV 跑车具有更多的大众市场吸引力。经历了严重的破产和重组过程，该品牌从头开始六年后，Fisker 希望他们品牌下 SUV 的吸引力是让他们真正回归效益。

其内饰独特卖点是旋转屏幕。Fisker Inc. 创始人兼首席执行官 Henrik Fisker 说：“当你使用手机并在上面打字时，你就像这样拿着它；当你拍照或者想看电影时，你把手机转过来，”

Fisker 已开始在奥地利格拉茨的 Magna-Steyr 工厂建造 Ocean 原型。量产将于 2022 年 11 月开始——正好赶上本次车展的回归。

斯巴鲁 Solterra





斯巴鲁迄今为止只生产 4 燃油车，是一家从未展示过纯电动汽车的汽车制造商。

Solterra SUV 现在正在改变。Solterra 来自斯巴鲁和丰田之间的共同合作，本次车展带来了 BRZ 和 GT-86。今年早些时候，该车在丰田首款全电动 Bz4X 概念车下亮相。根据斯巴鲁的说法，Solterra 内饰最重要的功能是连接性和信息娱乐系统。集成了一个触摸屏，搭载了 Apple Car 和 Android Auto 系统，以及为智能手机无线充电的选项。它有一个独立的数字仪表显示器、一个大型信息娱乐系统和一个带有旋转换档旋钮的高中控台。方向盘很引人注目，到目前为止斯巴鲁只展示了轭式方向盘。 [看视频](#)

VinFast



VF E35 – 来源：VINFAST



越南私营企业集团 Vingroup 已投资 50 亿美元开发和制造汽车。这笔钱来自越南首富范一旺（Pham Nhat Vuong），他在乌克兰做面条生意发了大财。

VinFast 将车展视为展示其致力于推动全球“绿色交通和鼓励电气化”趋势的完美舞台，VinFast 首席执行官 Michael Lohscheller（欧宝前首席执行官）在谈到其公司决定参加车展时表示，两款电动SUV车型，VF e35 和 VF e36。这两种设计都得到了 Pininfarina 的支持。

洛杉矶展台上的 e35 配备了带有 15.4 英寸触摸屏且没有仪表盘的成品内饰。VinFast 设计总监 David Lyon 解释了缺乏仪表的原因，“我们的车辆都配备了全彩色挡风玻璃投影平视显示器。这是一个非常开放、宽敞的内部空间。您可以通过方向盘控制来操作车辆，你的手在方向盘上，你的眼睛在路上。”

Vinfast 将在今年年底前在越南发布其首款全尺寸 SUV EV，并在那里销售电动滑板车。预计明年会继续来美参展。

Edison Future



EDISON FUTURE EF1-V - 来源：EDISON FUTURE



EdisonFuture是一家美国初创公司，总部位于加利福尼亚州利弗莫尔，计划生产电动皮卡和厢式货车，成立于2020年，隶属于中国公司SPI Energy。他们在洛杉矶推出了两款概念车，旨在 2025 年将两款车型推向市场。EF1-T 是一款电动皮卡，EF1-V 是一款电动货车。

这些新车的车顶特别配备了太阳能电池板。该公司表示，“在阳光明媚的条件下”，这些设备每天可以提供 25-35 英里的额外续航里程。EdisonFuture 由加拿大安大略省的 Phoenix Motor 创建，它也是 SPI Energy 的子公司，专注于可再生能源，包括太阳能电池板。

“EdisonFuture 在这里为消费者提供创新、大胆和可持续的选择，”首席营销官 Jose Paul Plackal 说：“卡车领域还有其他制造商，我们对这些努力表示赞赏。此外，电动汽车领域的增长速度如此之快，因此众多 OEM 有机会满足这一需求。[看视频](#)

Mullen



MULLEN 5 - 来源: YOUTUBE

总部位于南加州的**Mullen** 汽车公司将推出五款电动 SUV。Mullen 是鲜为人知的 Mullen GT 背后的公司，它在 2000 年代初是市场上最早的电动跑车之一。它由 Andreas 于 2020 年创立的 Thurner Design 设计。

Annette Thurner在加州拥有一支经验丰富的高端车型设计师团队。他们在以下类别中获得了 ZEVAS 奖：零排放运动型多功能车！[看视频](#)

宝马



宝马XM前预告片——来源：宝马

宝马仅在展会前夕的场外活动中展示了一款顶级性能 SUV 概念车。它被命名为 XM，作为 80 年代后期的豪华雪铁龙。XM 将是宝马自 M1 超级跑车以来的第一款独立 M 车型，预告图显示了位于两个薄型 LED 大灯之间的巨大发光格栅。还有额外的车顶 LED，这将是 BMW 的首创。完整的 BMW XM 概念车将于 12 月初在迈阿密海滩的巴塞尔艺术展上亮相。

其他

其它品牌也有所展示，我们已在之前的 DVN 内饰周刊介绍了来自 BMW 和 Mini 团队的 BMW Vision Urbanaut，即新的 Range Rover。保时捷将展示已在慕尼黑 IAA Mobility 上展示的 Mission R 概念车。



雪佛兰克尔维特 Z06 - 来源：CHEVY-2023.COM

讴歌于 11 月 11 日展示了 Integra 原型车，也就是展会开幕前一周。雪佛兰展示了新的克尔维特 Z06，本月早些时候已经向媒体展示。马自达推出了一款名为 CX-50 的新跨界车。

奥迪、凯迪拉克、Lotus、梅赛德斯-奔驰和沃尔沃今年并未参与此次展会。宾利、法拉利、兰博基尼和劳斯莱斯也早就放弃了本次参展。

汽车内饰新闻

未来显示器？ OLCCD被看好

汽车内饰新闻



日产 XMOTION 概念车 - 底特律 2018 - 图片：日产

未来的驾驶舱会是什么样子？位于汉堡附近诺德施泰特的德国平板显示器论坛 (DFF) 和 Tesa（全球胶带制造商）的专家探讨了这个问题。此次混合盛会聚集了来自显示行业的 80 多位专家。

研究人员比较了特斯拉、雷克萨斯、梅赛德斯和宝马车型的驾驶舱的交互方式：例如，当驾驶员在驾驶时与大触摸屏交互并输入目的地地址时会发生什么？理想情况下，屏幕上的控制按钮应该放在哪里？

令人惊讶的结果是：只有 19% 的测试人员能够在驾驶时将地址完整输入其中一款车型的特别大的显示屏中。这表明：驾驶舱内的大触摸屏并不总是最好的解决方案，也不适用于所有交互。用户友好性也很重要 - 驾驶员可以轻松触及控制按钮，并且在驾驶时不会分散他的注意力。这是确保车辆安全的唯一方法。

随着显示器尺寸的增大，将它们集成到几乎每个表面都是弯曲的车辆内饰成为一项挑战。产品设计师的首选愿景是将显示器包裹和塑造到车辆内饰的曲面和空间中，以提供整体设计。

FlexEnable 开发的有机 LCD (OLCD) 技术可以实现这一愿景。它结合了有机 TFT (OTFT) 背板和柔性 LCD 前面板。OLCD 的弯曲半径高达 10 毫米，轻薄且可扩展至大尺寸。此外，塑料 OLED 显示器非常薄、灵活且具有出色的黑电平，但 OLCD 显示器目前具有成本更低、寿命更长、在恶劣的汽车内部环境中具有高亮度的优势。

汉高粘接：用于显示解决方案

汽车内饰新闻



图片：汉高

作为粘合剂、密封剂和热管理材料领域的全球技术领导者，总部位于德国杜塞尔多夫的德国化工和消费品公司汉高在汽车显示器方面拥有丰富的经验。凭借其光学和结构粘合以及热管理解决方案，汉高实现了与层压设备制造商合作开发的高效制造工艺。大规模生产设备的设计方法在工艺灵活性、质量和成本效益制造方面提供了好处。

先进的汽车显示器消除了传统仪表板上的刻度盘和按钮，让驾驶员可以更直观、更先进地控制车辆中的系统。因此，显示器变得越来越复杂。为了有效地制造这种日益复杂的汽车显示器，需要提供材料和解决方案来帮助推动此类技术的进步。

更宽的显示器由多面板显示器构成，将单个显示器组合成一个更大的显示器，使外观更干净，并落在汽车内部。此外，它还可以减少机器生产足迹。

这些显示器需要多种材料，从确保显示器外壳结构的强度，到控制 LED 电路板的散热，再到覆盖透镜与 TFT/LCD 的粘合。

汽车显示器的光学粘合对于保护屏幕和确保其免受许多环境因素的影响是必要的。光学粘合是通过涂层和层压工艺的组合进行的，其中显示器需要关键的光学性能。汉高开发了液态光学透明粘合剂，可为各种显示器设计和应用提供光学粘合解决方案。

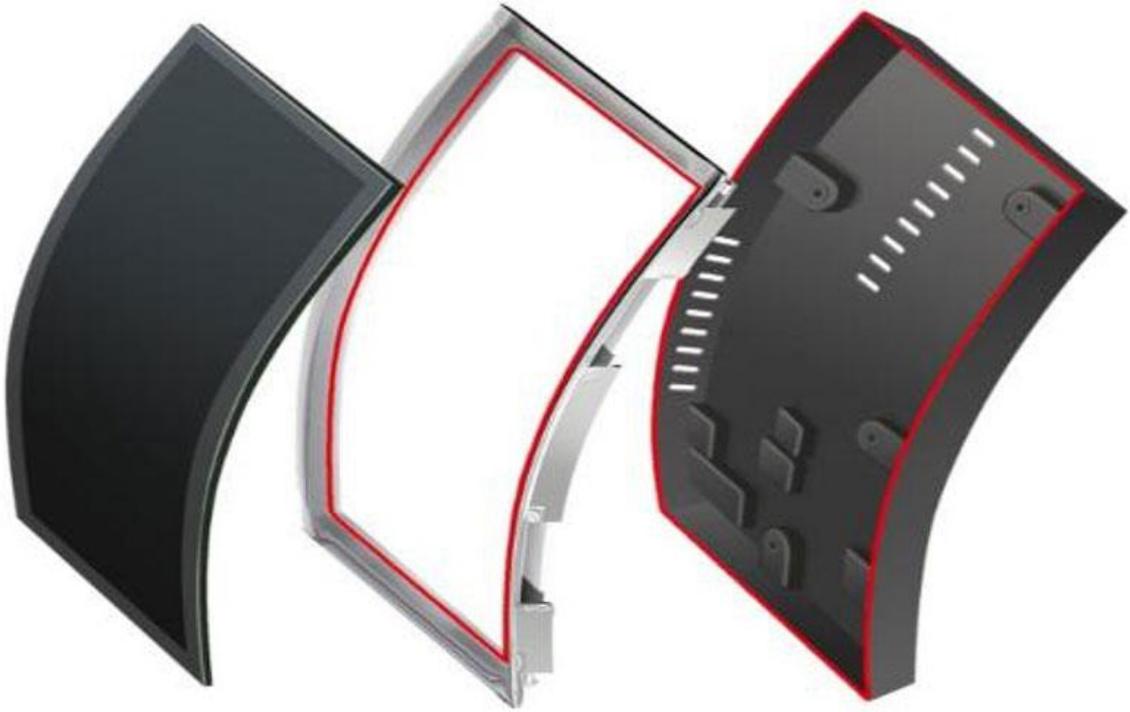
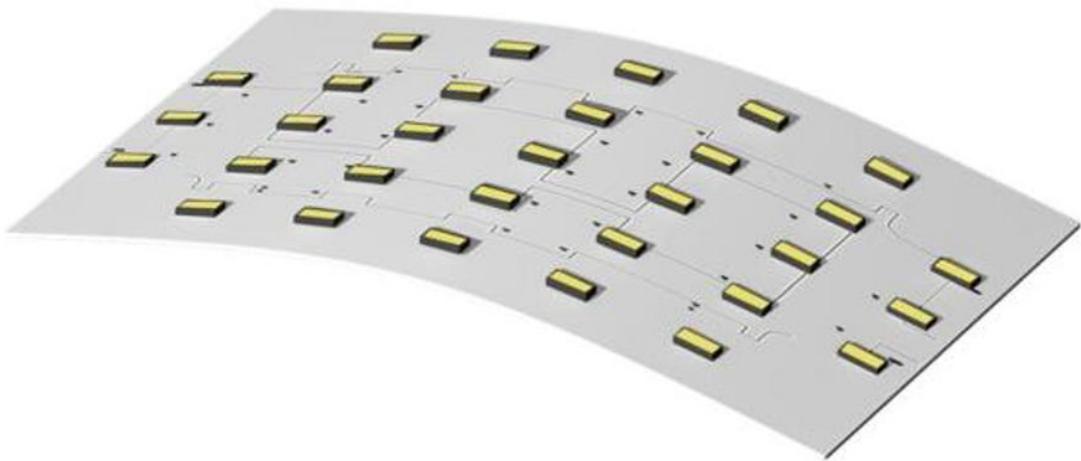


IMAGE HENKEL: 结构粘合

需要结构粘合才能将显示模块连接到汽车仪表盘或车辆其他地方的框架或外壳结构上。有几个挑战，包括窄边界和细粘合线的粘合、快速处理强度以及对多基板材料的粘合需求。结构粘接粘合剂必须对基材的不同热膨胀具有柔韧性，并为所需的小粘接面积提供足够的粘接强度。作为回应，汉高开发了针对这些汽车显示器要求量身定制的结构粘合解决方案。



图片：汉高

信息娱乐系统趋向于多功能显示器，随着电路和 LED 芯片数量的增加，功耗也会增加。出于这些原因，热界面材料旨在将热量从电子元件转移出去，并执行关键功能，例如散热、应力消除、电路绝缘，并确保电子元件的持续稳定性。汉高的 BERGQUIST 品牌开发了热管理材料的配方，以解决涉及汽车电子和显示器的热控制问题。

Antolin: 塑料废料/旧轮胎制作的顶篷

汽车内饰新闻



图片：安通林集团

Grupo Antolin 开发了一种模制顶篷，通过将 PU（聚氨酯）泡沫塑料废料和磨损的轮胎材料热成型制成。供应商的一份声明说，模制顶篷的更具可持续性的版本是标准模型——它满足相同的要求。

新概念是与巴斯夫共同开发的。这家化学公司提供必要的制造工艺，现已通过 Grupo Antolin 的验证。据供应商称，大约 50% 的模制顶篷重量是由回收材料制成的。该公司表示，在最初的系列应用中，100% 的纺织品、70% 的核心泡沫和 70% 的塑料天窗加固框架均来自回收材料。

事实证明，该技术在成本和质量方面最具竞争力。安通林宣布了 2022 年下一个采用再生 PU 芯材泡沫的项目。

Grupo Antolin 专注于回收内饰部件的不同方法和技术，作为其目标的一部分，为社会做出积极贡献并减少碳排放。从这个意义上说，机械回收是另一个众所周知的过程，有助于将塑料产品重新整合到生产周期中。这是一项名为 Novaform 的成熟技术，已经建立了许多应用程序，并且很好地集成到了工业流程中。这种类型的回收目前正与热塑性结构一起使用。但是，对于热固性材料，在许多情况下无法进行机械回收。有一个名为 Coretech 的解决方案，能够将复合热固性产品转变为具有出色绝缘和耐用性能的建筑板。

“这个项目是朝着更可持续的汽车内饰迈出的一步，也是湿聚氨酯技术的巨大飞跃。一项已被证明在成本和质量方面最具竞争力的技术，同时满足客户最苛刻的规范，”高架系统 BU 高级工程总监 Enrique Fernandez 说。

巴斯夫创新塑料的设计和舒适性

汽车内饰新闻



图片：巴斯夫

巴斯夫开发了敏锐的创新塑料解决方案，以支持当今和未来的汽车汽车设计和舒适性：

仪表及门板：

Elastoflex 适用于闭模和开技术，具有低至 100 g/l 的低密度解决方案。方案和低至 70 的快速脱模时间。可以在小于 5 毫米的间隙中实现深度体验。释放 VDA278 和腔室测试要求。可提供特殊的软等级，满足 OEM 对耐热和耐潮的严格要求。

方向盘：

方向盘由弹性的集成泡沫 Elastofoam-I 制作，带有柔软舒适的触感和坚韧的外壳。它们耐磨耐用，不受汗水感、防晒霜或清洁剂的影响。该低碳方案将重量显著降低到 340 克/升，不影响性能，脱模时间降低到 60 秒。Elastofoam-I 也适用于扶手和把手，具备 In-Mold-Coating (IMC)。

顶棚：

尽管空间有限，但汽车顶篷是吸收声音和减少振动的最大表面积。巴斯夫热泡沫泡沫系统 Elastoflex E 3943 是一种 22g/L 的低泡沫系统，可提供出色的低声学性能，同时提供高和极低的排放。

后备箱地板：

Elastoflex E3532 是一种树脂，可通过简单快速的加工实现极轻的系统蜂窝夹层结构。热活化的使用确保了纤维的彻底润湿、与夹心芯的结合和快速固化。

座椅：

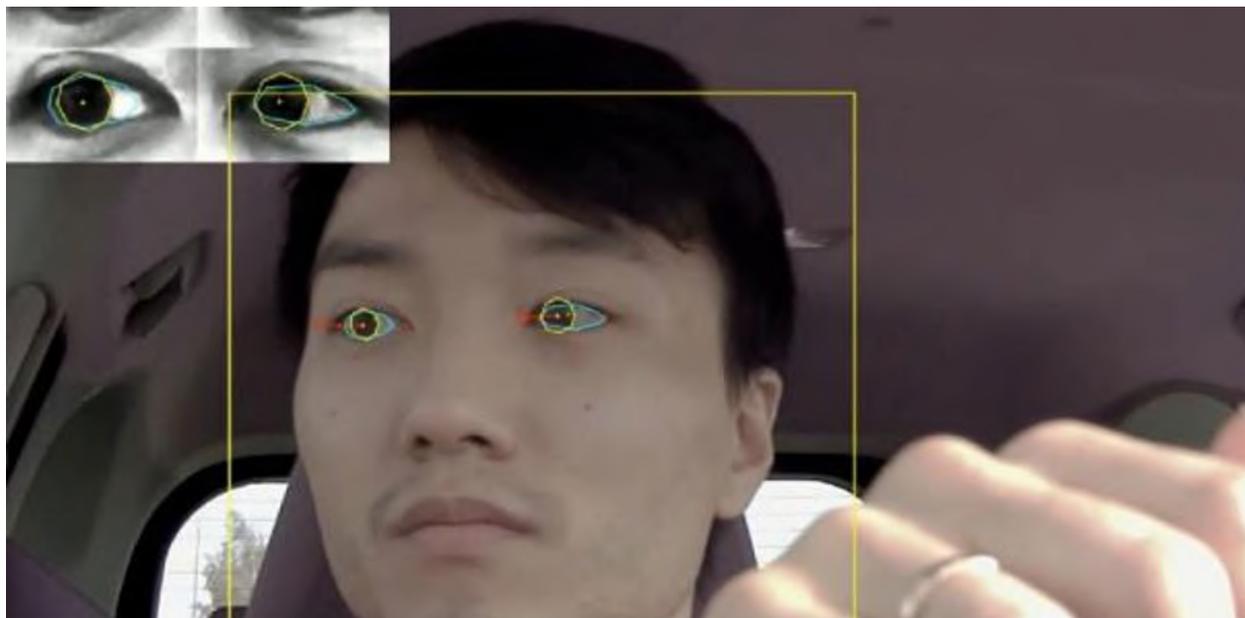
巴斯夫为舒适的定制提供全配方的 Elastoflex-W 系统或特殊的异物解决方案，即使在低至 40 克/升的低密度机器也能实现高水平。Elastoflex-W 泡沫系统在动态加载下非常耐用，使用寿命长。

声学泡沫：

Elasto-W 海绵泡沫使汽车设计师能够定制汽车户外的声波学探寻。加工定制的声学特性、低、良好的性能和排放是最先进的枕头低吸和相关应用的关键要求。

首个跨平台驾驶员眼动追踪系统

汽车内饰新闻



基准图像

芬兰科技公司 Basemark 拥有 70 多名专业人员，总部位于赫尔辛基，它声称在 DMS（驾驶员监控系统）方面取得了突破，其内容是世界上第一个跨平台眼球追踪应用程序。

其 Rocksolid Core 端到端汽车操作系统支持高质量眼动追踪，这是构建现代 DMS 的一项关键技术。DMS 可以帮助减少与汽车交通相关的伤亡人数，其中大部分是由于人为错误造成的。据信，到 2038 年，至少可以避免 140,000 起重伤。

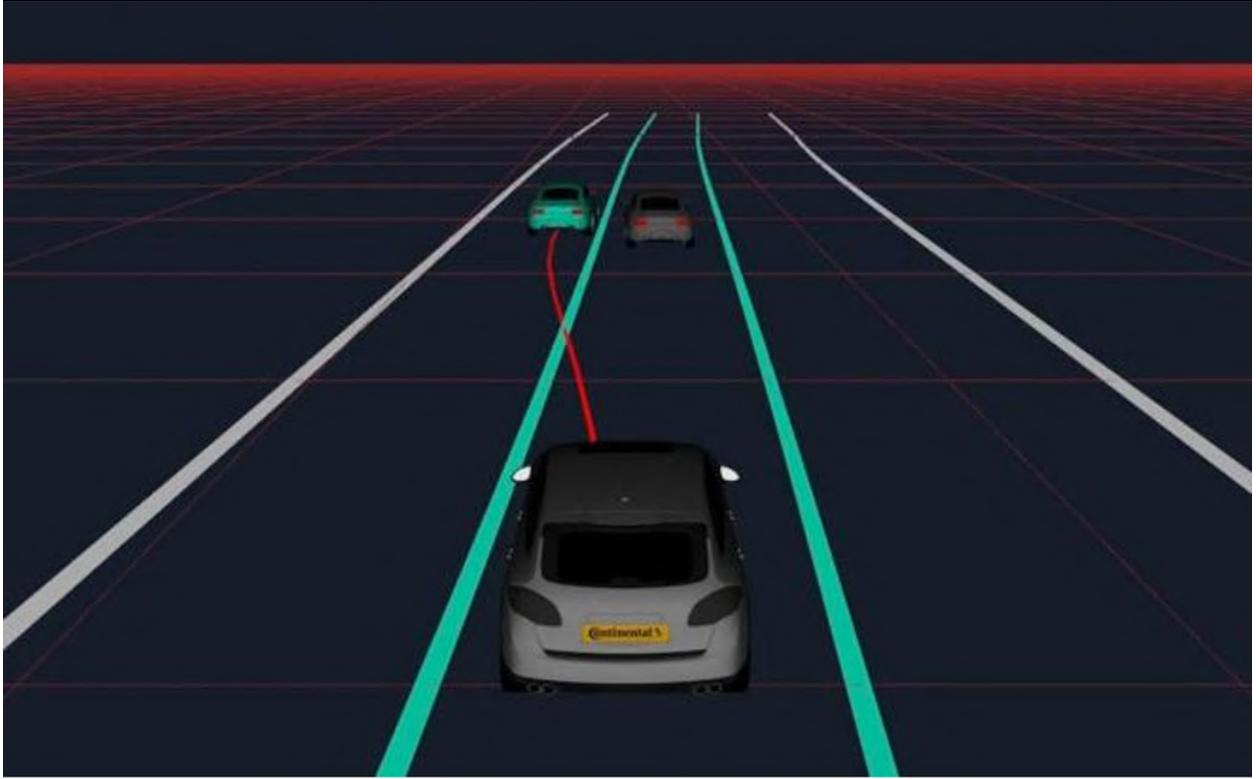
Basemark 的系统声称可以通过跟随驾驶员的视线来注意到驾驶员的困倦或分心。它通过驾驶员的眼睛和头部运动来检测困倦、损伤或分心，并做出相应的反应。结合 Rocksolid Core 的其他进步，例如物体检测、安全仪表组和车道保持辅助，使用眼动追踪代替方向盘上的手柄作为指示器可以为工程师提供一种更安全的方式来重新思考驾驶员的行为可能会导致事故。

该公司表示，它提供了一个可授权的参考设计应用程序，可轻松移植到几乎任何硬件和软件环境中。这使汽车制造商能够在其高级、中型和批量模型中重复使用相同的应用程序，每个模型可能具有不同的处理器和软件堆栈。

Basemark 首席执行官 Tero Sarkkinen 表示：“通过我们独特的跨平台实施，我们使 OEM 能够更快、更具成本效益地在他们的汽车中开发该系统。我们的眼球追踪功能最特别的方面是它运行在我们的推理引擎上，该引擎由 GPU 通过 Vulkan 加速，使其可以轻松移植到各种 GPU。这使任何汽车主机厂都可以轻松地在其产品组合中构建世界一流的眼动追踪功能。”

大陆的自动驾驶驾驶规划器

汽车内饰新闻



图片：大陆

大陆集团推出了下一代驾驶规划器，预计 2024 年量产。智能软件可实现从 3 级开始的高度自动化驾驶。

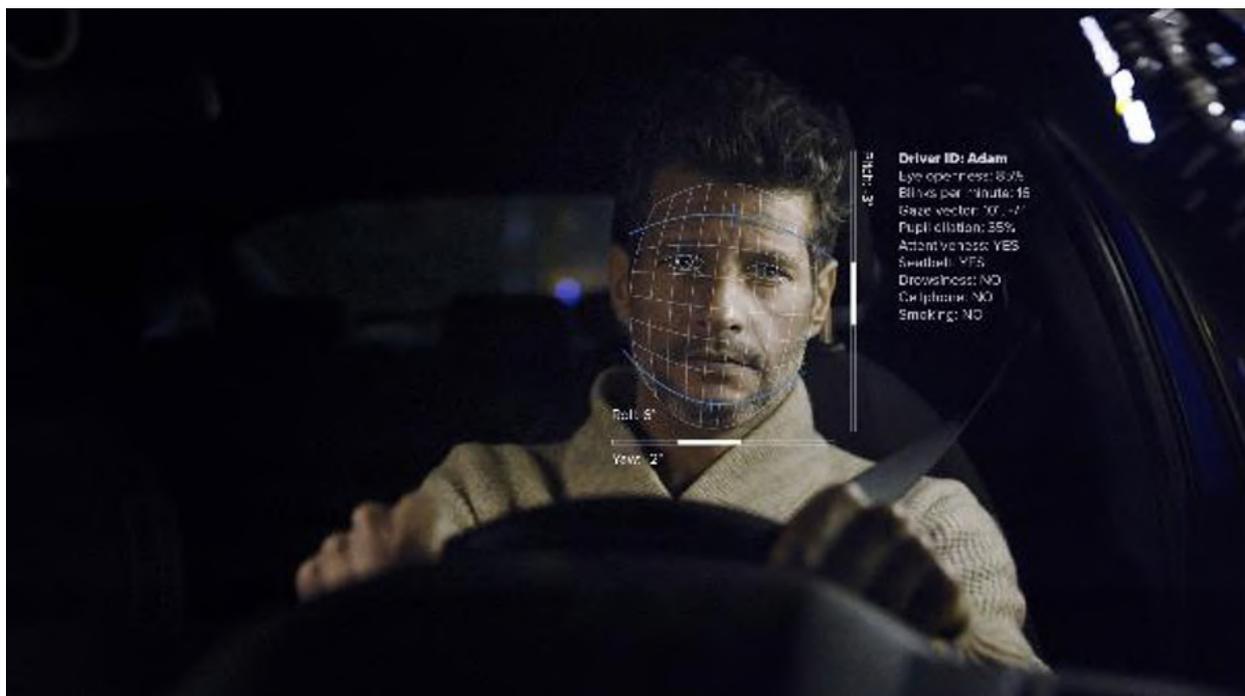
该软件旨在使车辆能够独立执行某些驾驶任务，而无需驾驶员干预。为此，Driving Planner 从大量传感器数据中计算出精确的决策变量。因此，该软件可以提前计算交通状况并推导出车辆的最佳反应。虽然当今的各个系统（例如自适应巡航控制和车道变换助手）独立计算其纵向和横向运动，但驾驶规划器使复杂的操纵成为可能，因为它可以在几秒钟的时间范围内一起计算纵向和横向运动。

美国大陆航空将通过加速车道驶入高速公路作为驾驶操作的范例。驾驶规划器根据雷达传感器和摄像头数据计算这种复杂的机动。其他软件模块负责执行计算出的驾驶操作。车辆向前加速，并入正在行驶的车流中，然后根据车流和其他道路使用者加快速度。系统可以计算最高速度为 130 公里/小时的驾驶操作。该系统还能够计算车辆的速度。据厂商介绍，该软件系统已完成开发阶段，2024 年可量产。

一般新闻

Cipia 宣布 IPO 以进一步开发 DMS

一般新闻



CIPIA 图像

Cipia, 见 DVN 内饰周刊2021年5月20日, 上周宣布已筹集2200万美元, 作为公司在特拉维夫证券交易所首次公开募股 (IPO) 的一部分。

在 Euro NCAP 的带领下, 欧洲议会通过了立法, 要求从 2024 年到 2026 年逐步整合用于新车注册的 DMS (驾驶员监控系统) 软件, 以及美国的类似监管举措, 世界正在了解 DMS 的重要性, 以帮助在困倦和 2 级自主系统 (及更高级别) 的情况下保持安全

Cipia 是智能传感解决方案的领先供应商, 这些解决方案使用基于边缘的计算机视觉和人工智能来提供更安全、更好的移动体验。该公司专注于汽车车内环境, 提供 Driver Sense - 驾驶员监控系统、Cabin Sense - 占用监控系统和 Cipia-FS10 - 用于车队的驾驶员监控和视频远程信息处理设备。十多年的研发支持公司专有的市场领先的计算机视觉技术。他们将利用这笔资金为其旗舰 Driver Sense DMS 以及 OMS 功能开发新功能。

Driver Sense 利用人工智能和计算机视觉算法实时监控驾驶员的重要视觉线索, 以发现驾驶员是否有困倦、分心和其他危险行为 (例如在驾驶时拿着手机)。一旦检测到, DMS 就会启用挽救生命的警报和行动。

Cipia 在计算机视觉 AI 方面拥有 70 多项专利。该公司 2021 年上半年的收入总额为 260 万美元, 比去年同期增长了三倍。

Cipia 与 Mobileye 合作，将 Driver Sense 软件集成到 Mobileye 的芯片上。该公司估计，与市场上的替代品相比，集成的 ADAS 和 Driver Sense DMS 解决方案是一种具有成本效益的产品。Cipia 还与 Grupo Antolin 合作进行内部集成。

Cipia 还提供 Cipia-FS10，这是一种用于车队的视频远程信息处理和驾驶员监控设备。Cipia-FS10 为驾驶员提供实时救生警报，以及为车队管理量身定制的警报和洞察。

首款Apple 汽车长什么样

一般新闻



图片：苹果汽车 / VANARAMA VIA BESTIMAGE

苹果可能生产汽车的想法引发了长期以来最疯狂的猜测。事实上，类似于未来的 iPhone 机型，它们总是被热情地评论。

英国租赁供应商 Vanarama 采取了不同的方法，它现在设计了“它的”第一辆苹果汽车，其设计不是基于谣言和八卦，而是基于苹果近年来申请的专利。

一个巨大的屏幕横跨车辆的整个宽度，让人联想到梅赛德斯 EQS 的显示屏。Apple 探索了一种设计，它具有类似 iPad 的触摸屏，就像一个娱乐中心。该汽车还将与现有的 Apple 服务和设备高度集成。

苹果SUV双门轿跑车的渲染图完全展示了专利号US10309132B1意义上的车辆结构。苹果显然希望完全没有 A 柱、B 柱和 C 柱。住户坐在巨大的玻璃屋顶下。

此外，3D 绘图已经暗示了自动驾驶。座椅应该旋转，以便您可以在驾驶时相互交谈。即使是朝相反方向打开的门也不是幻想构造。专利号 US10384519B1 描述了“自杀门”，它应该在打开时提供更大的灵活性。门把手是按照 iPhone 的开/关按钮的风格绘制的。

第一代苹果汽车很可能没有方向盘或踏板，因为苹果汽车的内部设计将“围绕着无人驾驶”。

据2020年媒体报道，苹果希望从2024年开始展示自己的电动汽车。据报道，苹果已经与潜在制造商（起亚和Stellantis）进行了谈判，并将特斯拉等公司的管理人员带入了开发团队。



图片：苹果汽车 / VANARAMA VIA BESTIMAGE

“设计休息室”栏目专家Nick Xeromeritis生平

一般新闻



Nick Xiromeritis - 摄于 2015 年 6 月

Nick Xiromeritis 撰写了 DVN 内饰周刊“设计休息室”栏目的大部分文章，我们的读者和会员都表示非常欣赏。他对内饰的设计视角，通过历史汽车内饰视角或广告/文化参考来说明，对更深入地了解汽车内饰趋势做出了很大贡献。

Nick 于 1989 年毕业于汽车城设计学院 CCS（创意研究学院 - 底特律，密歇根州）。毕业后他随即进入汽车行业，在马自达汽车公司从事他的第一份工作，往返于日本和加利福尼亚之间。1997 年，他加入了密歇根州的江森自控，后来又加入了位于德国布尔沙伊德的欧洲设计工作室。我们相互认识，并于 1998 年在一个座椅创新团队中开始合作，他带来了许多绝妙的想法。

2017 年，Nick 创办了 ANX Prototypes 公司，他的愿景是“重新发明”全新电动自行车。2019 年，他开始为 DVN 内饰周刊做出贡献，为技术专家团队带来汽车设计的灵感。

尼克去世两周了。我们的思绪和他的女儿阿米莉亚、家人和朋友一样，为失去一位值得信赖的朋友和同事感到难过。