



社论

照准：联合国法规即将完善？

在上一期新闻快讯中，我试图阐明前照灯照准的重要性；为此，我专程邀请美国汽车照明专家Daniel Stern撰写了一篇文章。

我收到了很多负面反馈，主要是表示无法理解为什么DVN会发表一篇文章，背离GTB工作以及GRE发展方向。

在看过这些评论后，我力邀GTB前任主席Geoff Draper撰文，即本期深度报道，重点介绍GTB和GRE作出的努力，它们曾试图通过定义新的前照灯光度性能和照准要求来达成更新法规的诉求。他指出了在修订法规出台之前需要解决的主要问题，也强调了GRE及其SLR非正式小组制定新要求的强烈意愿。

“如果GRE可以协调政治，就有办法完善照准相关的法规要求。”Draper总结到。

所有竭力提升夜间驾驶安全的从业者都应该考虑Geoff Draper的话。

希望我们能尽快制定解决照准问题的法规！



DVN 首席执行官

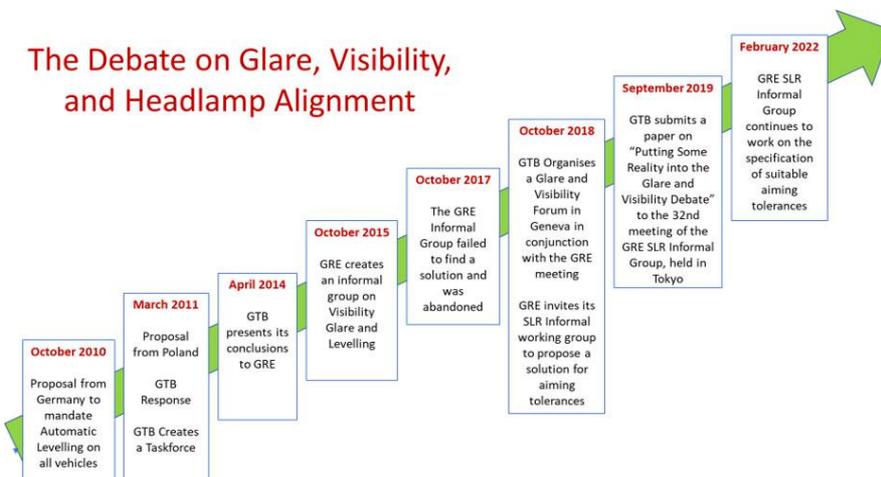
深度新闻

Geoff Draper针对上期DVN新闻快讯发表回应



仔细阅读过1月25日DVN新闻快讯卷首语和深度报道文章后，我完全同意以下观点：精准的前照灯照准是前照灯性能达标的基本要求，也是确保夜间道路安全的基本要求。这是一个被各级政府代表广泛研究和探讨的课题，联合国世界车辆法规协调论坛（WP29）及其车辆照明和灯光信号（GRE）工作组、原始设备制造商和一级、二级供应商也都在讨论这个问题。

我曾在一级供应商企业工作与整车厂共事，也曾在GTB、SAE和CIE工作多年，更在2008年至2020年期间担任GTB主席，这些工作经历让我研究这个问题长达50年。我的结论是：要解决这个问题实属不易！



我的DVN同事Daniel Stern显然花了大量时间试图理解这些想法、建议和反建议、政府和GTB研究结果等。这不是一项简单的任务，因为有数百份文档需要阅读，很多文档在UNECE网站上被细致归档且面向所有人开放，如果不熟悉WP29和GRE的讨论和决策进展，是很难找到它们的。很幸运，因为我代表GTB积极参与日内瓦工作逾25年，所以深谙此道。

在此，我要对Daniel关于“源自欧洲的联合国法规”的说法提出异议，因为GRE和WP29制定的联合国法规是57个缔约方共议的结果，其中45个是UNCEC成员国。其它缔约方包括欧盟（区域经济一体化组织--REIO）、澳大利亚、新西兰、日本、韩国、马来西亚、泰国、南非、突尼斯、埃及、尼日利亚和巴基斯坦。也有来自中国、印度和美国的意见，因此联合国条例不能被认为是欧洲的。

Daniel试图关注WP29和GRE对眩光和能见度的激烈辩论。这场辩论已持续了数十年，并在德国提案（文档编号[GRE-64-57](#)（第64届GRE，2010年10月4日至7日）后愈演愈烈，该提案要求所有车辆必须安装自动调平系统。汽车行业曾声称使用25W气体放电灯意味着汽车制造商将不再需要安装自动前照灯调平装置！德国对此说法提出了反对意见。

德国的倡议为波兰的Targosiński博士提供了发声机会，他提出了自己长期持有的观点：提高能见度和减少眩光将改善道路安全。他在2011年3月28日至31日的第65届会议上向GRE提交了提案（文档[GRE-65-13-Rev.1](#)）。

Targosiński博士的想法，以正式的波兰提案形式提交，在GRE遭到了大量反对，为了将意见讨论转换成科学研究，GRE接受了GTB的提议，创建和领导汽车能见度和眩目研究协调工作组（GTB TF-CAVGS）。该工作组涉及OICA、CLEPA、GRE主席、GRE非政府组织和各个GTB工作组组长。

GTB提交了[GRE-65-17](#)号文档（第65届GRE会议，2011年3月28-31日），主题为“自动静态前照灯调平—强制安装对所有车辆的影响—前进之路—GTB的第一次评估”。

GTB工作组CAVGS在2014年4月召开的第71届会议上的[GRE-71-32](#)号文档中向GRE提交了自己的结论。它占据了整个上午的GRE会议，在非常详细的介绍之后进行了建设性的讨论。

GRE-71 ([ECE/TRANS/WP.29/GRE/71](#))的官方报告指出：

11. GTB专家介绍了他们对能见度和眩光（[GRE-71-15](#)和[GRE-71-32](#)）的研究结果。该研究侧重于与负载相关的调平，其主要目标是提高对影响能见度和眩光不同因素的理解，并确定可能揭示自动静态调平替代方案的研究结果。OICA专家回顾了他们关于负载定义和可实现照准公差的介绍（另见[GRE-67-27](#)和[GRE-68-20](#)）。

12. 来自波兰的专家介绍了关于近光灯初始照准的修正提案[ECE/TRANS/WP.29/GRE/2014/11](#)，它考虑了最初75 +/- 25 m的能见距离要求。

13. GRE认为，研究指出光源类型及其光通量并非前照灯眩光的决定因素。相反，最重要的因素似乎是车辆俯仰角、负载条件和初始前照灯照准方向。因此，联合国第48号条例中的光源选择（LED）和光源2,000 lm标准被认为是非必要限制，且对新技术造成阻碍。对于自动调平是否应该成为所有类型车辆和光源的要求，存在不同意见。工作电压也被认作是眩光产生的额外因素。

14. GRE邀请来自波兰、GTB和OICA的专家向下一届GRE会议提交了一份连贯提案，以修订联合国第48号条例，用于解决能见度和眩光问题。

随后，波兰、GTB和OICA未能取得任何实质性进展，原因在于缺乏OICA建设性支持且遭到Targosiński博士以波兰代表身份的持续反对，Targosiński博士大力推行自己想法，但GRE和GTB的大多数利益相关者并不支持。

GRE决定成立一个“能见度、眩光和调平（VGL）”非正式工作组，由波兰（Targosiński博士代表）担任组长，英国代表担任副组长。VGL工作组在2015年至2017年期间举行了10次会议，但未能达成共识，并于2018年被GRE解散。VGL失败的主要原因在于其组长（波兰）坚持推行自己的倡议，通过自己的反提案不断超越工作组提出的提案创造了一个动态目标。

2018年在第79届会议上GRE继续辩论；在第80届会议上，GTB报告了2018年10月22日在日内瓦万国宫举行的眩光和能见度论坛成果，GRE缔约方也有参与。作为回应，GRE邀请其非正式简化工作组（IWG-SLR）制定解决方案，以期打破照准公差僵局。

在SLE会议上与Targosiński博士（代表波兰官方立场）进行多次争论后，我（代表GTB）在东京举行的GRE SLR非正式小组第32次会议上提交了文档[SLR-32-10](#)。该文档可以从以下链接下载<https://wiki.unece.org/download/attachments/87622074/SLR-32-10e.pptx?api=v2>。

所有 GRE SLR 文档均可以在以下链接下载<https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=23759699>

我想指出，我只提到了GRE试图就眩光和能见度问题以及初始照准公差问题达成一致的部分场景。GRE和联合国世界论坛无法就该问题得出结论，该问题最初由德国于2001年提出，很大程度是由于以Targosiński博士为代表的波兰的顽固态度所致，他不准备就无法在真实车辆和路况上实施的想法做出妥协。这个问题的答案显然无法通过一些简单的数学公式和对照明系统设计和制造知识认识不足的学者推导出。

还有另一个与眩光和能见度主题相关的问题被波兰阻止。它涉及由GRE简化工作组制定的GTB提案，旨在为前照灯光型导入改进光度要求。同样地，波兰的官方立场是基于Targosiński博士的想法。

对于“利用”其撰写的深度报道做文章，我向Daniel Stern致歉。但我想指出，解决方案远比从文件中提取论文调查结论要复杂得多。

我还想明确表示，多年来，我一直代表GTB试图与波兰（Targosiński博士代表）达成一致意见，为此我投入大量时间和金钱前往波兰拜访他并在世界各地召开的会议上与他进行会议。GTB还在其工作组和全体会议上专门讨论了Targosiński博士的想法，因为波兰是重要的GTB成员。遗憾的是，GTB的努力未能使波兰满意，除非能克服政治上障碍，否则GRE将无法取得成功。

个人而言，我对这种政治格局感到非常不适，因为作为GTB主席，我与波兰的高级代表保持着非常好的关系，他们在日内瓦的WP29上非常活跃。波兰是UNECE及其WP29工作组受人尊敬的缔约方，并在车辆以及部件安全各方面做出了积极贡献。

最后，虽然我已从积极参与汽车照明社区事务的工作上卸任，且目前仅担任DVN顾问；但我仍然相信，如果GRE能够协调政治，就有办法改善涉及前照灯照准的监管要求。然而，它不是一个魔幻的解决方案，可以突然解决更广泛的眩光和能见度问题。我相信：

- DVN无法参与法规的制定，但可以鼓励其会员积极支持GTB工作。GTB是一家在ECOSOC具有特别咨商地位的非政府组织，在WP29和GRE中拥有受人尊敬的地位；
- DVN可以召集会员，甚至与GTB一起组织活动讨论眩光和能见度问题，提出有望被GRE采纳的建议。

总之，我支持Hector Fratty的论断，好的前照灯照准“是实现好照明的重要条件之一”，也是眩光和能见度探讨的主要因素。

照明新闻

法雷奥任命新首席执行官

照明新闻



日前，法国汽车零部件供应商法雷奥表示，已任命公司副首席执行官Christophe Périllat为新任CEO，证实了此前宣布的计划。法雷奥表示，2009年出任公司CEO、现在即将离任的Jacques Aschenbroich将继续担任董事会主席。

与此同时，法雷奥还宣布了2021年的初步业绩。法雷奥称，其2021年的初步销售额为173亿欧元，略高于其169亿至172亿欧元的指导区间。但该公司表示，自由现金流低于预期，并将其归咎于全球半导体供应短缺，迫使其用现金流来支撑库存。法雷奥公布其全年自由现金流为2.9亿欧元，而其此前的指导区间为3.3亿欧元至5.5亿欧元。

ZKW的Oliver Schubert采访时表示：“新格栅是灯”

照明新闻



奥地利照明系统供应商 ZKW 的首席执行官 Oliver Schubert 在接受 automobilwoche 杂志采访时抱怨说，由于缺乏半导体，电子行业存在很大的不确定性。然而，从中期来看，他看到了公司的良好前景，并列举了公司高于平均增长的原因。

供应商企业 ZKW 的 首席执行官 Oliver Schubert表示：“在过去的两年里，我们进行了良好的瓶颈期管理。”

Schubert 先生，ZKW 三年前被 LG 收购。这对贵公司的发展有何影响？

我们受益于创新实力和强劲购买力。当然，两家公司在电子领域都有相关的发展重心--这一事实对我们是十分有帮助的。

新款宝马8系：发光肾形格栅

照明新闻



日前，宝马正式宣布推出全新8系及M8车型。据悉，改款车型主要在前脸进气格栅与整体配备上，其他方面与现售车型整体差异不大。外观方面，全新8系将其标志性的双肾格栅换装为宝马Iconic Glow发光双肾格栅，同时格栅内部也从单肋调整为双肋镂空设计。

Coupe、Gran Coupe 和Convertible同步更新发布。

其它标准配置包括自适应LED大灯，可升级至激光灯。

康宁发布高折射玻璃，推动AR/VR 应用发展

照明新闻



玻璃制造商康宁公司推出了一种用于增强、虚拟和混合现实（AR/VR/MR）应用的新型高折射率玻璃。据介绍，它可以实现更大、更清晰的数字内容，从而创造更具吸引力和沉浸感的用户体验。

该公司声称，这种新玻璃的折射率为2.0，可以实现更宽的视场（FOV）和更高的光学清晰度，包括蓝色波长的最佳光传输。玻璃是AR眼镜和头显设备的关键光学元件，用于衍射波导。

新玻璃产品丰富了公司现有的AR/MR产品系列，新产品还具有折射率为1.8和1.9的高折射率成分。康宁此前曾为英国WaveOptics等公司提供高折射率玻璃产品，该公司现在是软件巨头Snap, Inc.的一部分。

WaveOptics此前曾表示，康宁生产的波导玻璃的平坦度、折射率和平行度对于确保低散射和高对比度的图像质量至关重要。与传统的低折射玻璃相比，OEM厂商可以实现更轻、更时尚、更具成本效益的头显设计。康宁2.0玻璃的晶圆直径涵盖150毫米、200毫米和300毫米，厚度范围具有领先的几何公差。康宁的2.0高折射率玻璃及其平面度计量和精密激光玻璃切割综合解决方案将能进一步推动AR/MR行业的发展。

康宁先进光学的总经理戴维·贝拉斯克斯（David Velasquez）表示：“我们全新的2.0高折射率玻璃表明了康宁致力于为增强现实应用提供先进的玻璃解决方案。我们的技术能够实现栩栩如生的细节。在未来几年，通过新的玻璃、支持能力和创新解决方案，康宁将帮助AR走进我们的日常生活之中。”

他继续补充道：“头显需要在目镜中安装非常精确和非常平整的玻璃，以获得宽视场和卓越的图像质量，我们对玻璃的经验专长使康宁能够推动这一应用领域的创新。”

康宁是材料科学领域全球领先的创新者之一，170年来一直致力于改变生活的创新。康宁将其在玻璃科学、陶瓷科学和光学物理领域的精湛专业知识与深厚的生产和工程能力相结合，创造出众多颠覆行业并改善人们生活的产品。

雷诺在国际汽车节上荣膺两项大奖

一般新闻



又一年激烈角逐，国际汽车节（*Festival Automobile International*）颁出大奖。由来自汽车、媒体、建筑和珠宝等不同行业的12人组成的评审团在巴黎开会，审议今年的创意和远见项目，评选出14个奖项的获胜者。



第三十七届国际汽车节的评委已经评选出了获胜者。评审团由设计师Anne Asensio、建筑师architect Jean-Michel Wilmotte、前F1 赛车手Paul Belmondo和Ari Vatanen组成，后者提议授予DS 4为2022年最美丽车型。Stellantis集团的新豪华紧凑车设计作品受到了专家们的青睐。具有“SUV外观”带“肌肉”线条且前脸受到DS Aero Sport Lougne概念车启发—后者在上一届获奖—赢得了评审团的一致青睐。

凭借令人愉悦的新未来主义设计，雷诺5原型车以超过70%的选票当选“Plus Beau Concept Car de l'Année 2022”（2022年最美丽概念车）。