

社论

DVN 内饰研讨会议题：分心驾驶解决方案

本周深度新闻聚焦分心驾驶。这个重要的安全问题备受关注，因为非集成网络连接会造成过多的驾驶障碍。这是一个社会问题（参见基弗基金会），相关法规即将出台，汽车行业（数字、传感器、软件等方面）正投入大量资金寻找解决方案。DVN内饰周刊多次涉及驾驶监控系统主题。

2022年4月25至26日在德国科隆举行的研讨会专门设置了DMS环节，多家企业将发表演讲。本次研讨会的讲座阵容几乎已满，展览平面图也即将敲定，多家OEM和一级供应商确认参会。值得一提的是，宾利确认将发表演讲，Lotus Tech Innovation Center GmbH（前 Geely Auto Technical Deutschland GmbH）的多位专家也确认参会。



2022年4月25至26日在德国科隆举行的研讨会专门设置了DMS环节，多家企业将发表演讲。本次研讨会的讲座阵容几乎已满，展览平面图也即将敲定，多家OEM和一级供应商确认参会。值得一提的是，宾利确认将发表演讲，Lotus Tech Innovation Center GmbH（前 Geely Auto Technical Deutschland GmbH）的多位专家也确认参会。

精彩内容，不要错过！[点击注册](#)参会。

感谢DVN内饰成员的信任和支持。

您真诚的，



Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

聚焦分心驾驶



ROAD SAFETY IMAGE

对于驾驶监控系统，DVN 内饰已有多期内容探讨该话题。随着相关法规的出台，它将成为强制性要求。DMS 驾驶监控系统是下个月 DVN 内饰研讨会的重要议题之一，弗劳恩霍夫研究所、Ansys、Elmos、Sigmasense 和 Yole 等企业将参与该议题的讨论。欢迎[注册参会](#)。

为何行业亟需驾驶监控系统？在 L2 和 L3 级自动驾驶中，它能确保驾驶员在过渡阶段时顺利接管。DMS 在识别分心驾驶和疲劳驾驶方面作用巨大。

让我们从分心驾驶的角度深入解读。

定义

什么是分心驾驶？任何将您的注意力从驾驶上移开的事情都会分散您的注意力，比如发短信、打电话、使用导航系统和边开车边吃饭，等等。这些干扰都可能对驾驶员、乘客和其他道路使用者带来危险。

分心主要有以下三种类型：

- 视觉：驾驶员的视线从道路上移开
- 手动：手从方向盘上移开
- 认知：注意力从驾驶上移开
- 音频：周围的声音太多，例如婴儿哭声或音乐。

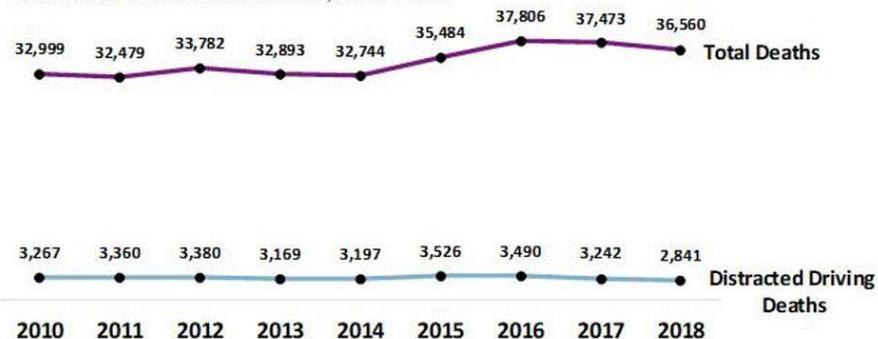
分心驾驶的相关数据（数据来源：NHTSA、斑马、汽车保险）：

- 每年，分心驾驶在全球造成约 250 万起车祸
- 2019 年，分心驾驶造成了 9% 的致命机动车事故
- 使用手机后，大脑需要 13 秒重新聚焦

- 高达 80% 的父母承认开车时给孩子喝水
- 驾驶时饮食造成分心驾驶所致车祸的 2%
- 每天有超过 1,000 人因分心驾驶事故而受伤
- 2019 年，分心驾驶占致命车祸的 9%
- 16-19 岁的青少年每英里驾驶的致命事故率是 20 岁以上青少年的三倍

About 3,000 people die in crashes involving a distracted driver every year.

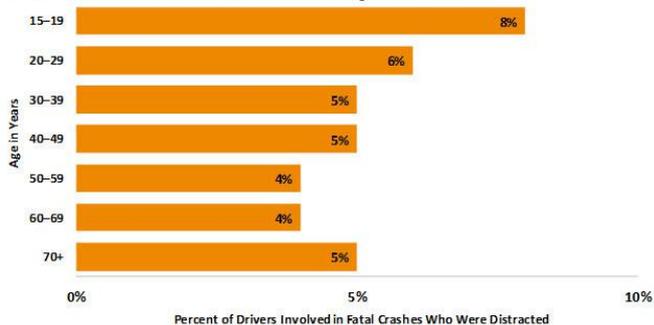
U.S. Motor Vehicle Crash Deaths, 2010–2018



资料来源：NHTSA CHART

Among drivers involved in fatal crashes, drivers aged 15–19 were more likely to be distracted than drivers of any other age.

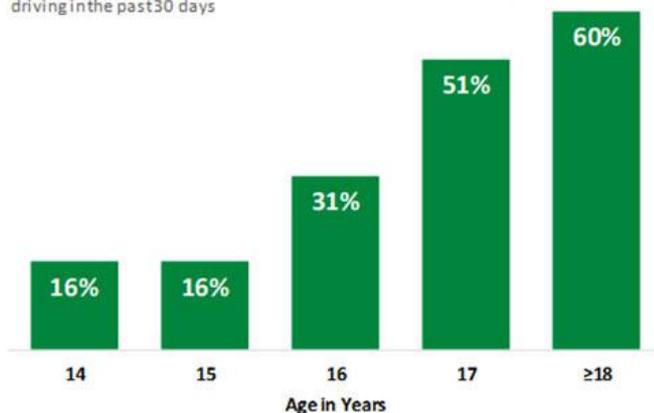
Drivers Involved in Motor Vehicle Crash Deaths: Distraction and Age in Years — 2018



资料来源：NHTSA CHART

In 2019, texting or emailing while driving was more common among older teens than younger teens.

Youth Risk Behavior Survey, 2019 - Percentage of drivers texting or emailing while driving in the past 30 days



资料来源：NHTSA CHART

THE DANGERS OF DISTRACTED DRIVING

FOUR TYPES OF DISTRACTION



Visual Distraction



Auditory Distraction



Manual Distraction



Cognitive Distraction

11 DISTRACTIONS WHEN DRIVING



Cell Phone Use



Gadgets



Adjusting Controls



Drinking or Eating



Fatigue



Lost In Thought



Applying Makeup



Handling Children or Pets



Chatting With Passenger



Road Rage



Smoking

3,000

Deaths caused by texting and driving in 2020

10,000

Deaths caused by driving while drinking or eating

3,000

Deaths caused by putting on makeup in 2011

2.5 million

Car crashes involve distracted drivers

Dealing with the dangers of distracted driving is a tough nut to crack. Still, you can do your part as a responsible driver and reduce the risks of accidents.

However, the sad part is that people still text, eat, drink, and smoke while driving despite being aware of how fatal it can be. Although many safety measurements ensure people avoid distracted driving behaviors, we still have a long way to go.

资料来源: AXLEWISE, 美国汽车咨询第一位

Guardian, 来自 Seeing Machines

DVN内饰于2021年5月27日介绍了Seeing Machines公司, 这是一家位于澳大利亚坎贝拉的人机交互和人工智能(AI)技术型企业, 搭载该公司技术的机器能够看到、理解和帮助使用它的用户。

20 多年前，多位研究人员在澳大利亚国立大学的一个机器人实验室组建了这家澳大利亚公司，该公司开发的驾驶警报系统安装在全球 250,000 辆汽车上。

Seeing Machines 推出了最新产品“Guardian”，可最大程度降低车队中驾驶员疲劳和分心的风险。Guardian 目前与全球 400 多家公司开展业务合作。点击查看[Seeing Machines 网站链接](#)。[Guardian 简介](#)。

在车队方面的应用很有意思。多年来，能够长时间驾驶并忍受困倦，不被分心事件干扰一直被认为是一种强大的技能。如今，由于网络越来越发达，分心驾驶的可能性越来越高，社会不再接受这种可能的风险，观点悄然发生改变。

无论如何，车队是有价值的测试平台，未来可以扩展到个人车辆。



图片：SEEING MACHINES

它是如何工作的？

面部和眼睛跟踪算法检测驾驶员的头部位置和眼睛闭合，当超过安全参数时，立即激活音频警报和强大的座椅振动。数据和镜头通过安全连接立即转发到 24/7 Guardian Center 以供审查。如果需要，车队管理人员会收到通知，并可以实时响应。系统捕捉到的所有事件都可以在公司在线平台查看。

技术



图片：SEEING MACHINES

The system comprises:

1. 驾驶舱GUARDIAN传感器：摄像头跟踪眼睛闭合和头部位置，以防止疲劳和分心。
2. 电脑/控制器，无风扇电脑，是 Guardian 的核心。所有外围设备和电源都与之相连。
3. 前置摄像头（如果已安装），捕捉车辆前方道路的镜头。
4. 振动马达，当检测到疲劳或分心时振动座椅。

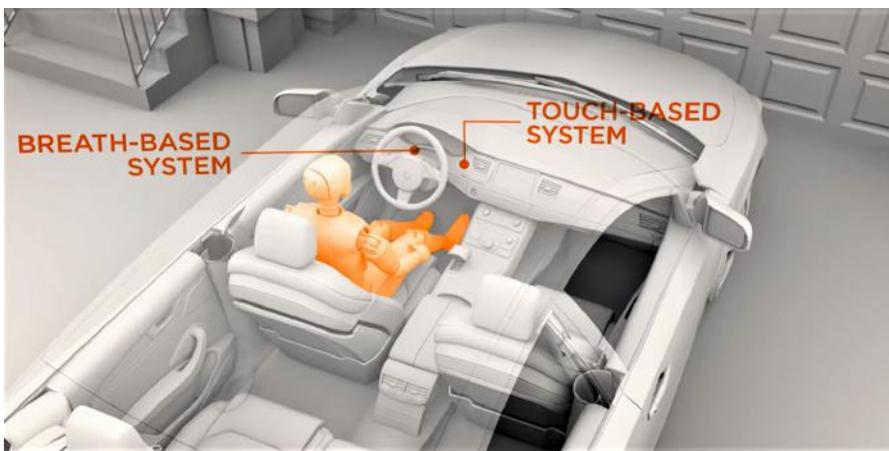
安全

深度学习算法依靠数十亿公里的自然数据来帮助车队减少疲劳和分心相关的危险。事件镜头经过人工去识别和注释，为该解决方案的未来产品开发提供数据，以保持技术领先于市场。为改善道路安全，Guardian 通过最先进的驾驶监控技术和实践实现新的安全水平，为重视安全的车队提供救生技术。

监控系统必须足够强大，以应对口罩、眼镜、假发和珠宝配饰。

其它影响下的分心驾驶

酒后驾驶是全世界每年 125 万人（世卫组织数据）死于道路交通事故的一个重要因素。酒后驾驶会增加道路交通事故的风险，以及（致命）受伤的风险。由于漏报，与酒精相关的道路伤亡人数实际高于官方统计数字。



驾驶员安全酒精检测系统正在开发基于呼吸、触摸的技术

美国汽车行业正在考虑遵守相关法规的最佳路径，未来法规将要求安装防止驾驶员在酒精或药物影响时驾驶车辆。

这项要求是总统拜登于 11 月签署成为法律的 1.2 万亿美元的基础设施投资和就业法案的附加条款，旨在道路死亡人数不断上升的情况下改善道路安全。

最迟 2024 年 11 月，汽车制造商将被要求安装符合联邦交通部长发布的技术车辆标准的技术，最迟在 2027 年 11 月成为强制性技术。如果联邦政府快速跟踪该标准，该规则可能会在 2025 年生效。

该法律将要求乘用车“配备先进的酒后驾车预防技术”。



左上角是沃尔沃研究车辆中的 DMS 摄像头。第二个摄像头位于挡风玻璃的最右侧

根据 NHTSA 的数据，2019 年有超过 10,000 人死于涉及酒后驾驶的车祸，占有所有交通事故死亡人数的近 30%。

驾驶员酒精安全检测系统 (DADSS) 计划是世界领先的汽车制造商与 NHTSA 之间的公私合作伙伴关系，倡导使用呼吸或触摸传感器，可以检测驾驶员何时因血液酒精浓度 (BAC) 达到 0.08%（美国大多数州的法律限制）并防止车辆移动。

当驾驶员就坐后，基于呼吸的系统被动地测量 BAC 水平，而基于触摸的技术通过将红外光照射到驾驶员的指尖或手掌上来测量皮肤表面下的 BAC 水平。

Schneider National, Inc. 是卡车装载、多式联运和物流服务的供应商。他们将成为第一家与 DADSS 计划合作的货运公司。它计划今年对 DADSS 车载酒精检测技术进行试验部署，为其八辆出租车配备最新的呼吸传感器，并使该系统通过数十万英里的实际运行里程。

DADSS 表示，这款第一代酒气测醉器系统适用于车队运营商，为他们的司机实施零容忍酒精政策，预计到 2024 年该系统的消费者版本和到 2025 年的触摸系统。

但是，市场情报和咨询公司 Guidehouse Insights 负责运输行业的顾问 Sam Abuelsamid 表示，虽然呼吸或触摸传感器可能适用于商用车，但将它们安装到数百万辆消费汽车中并不是一个切实可行的解决方案。

“美国汽车行业普遍接受这一要求，”他说。“但是，如果法规最终为消费类汽车指定基于呼吸或触摸的系统，那么我认为业界会反对，因为这些技术被认为相对昂贵且效率低于基于摄像头的技术。”

根据 Abuelsamid 的说法，呼气测醉器或触摸传感器可能会增加数百美元的车辆成本。“虽然这可能仅代表商用车成本的相对较小的增长，但对于普通消费汽车而言可能意义重大。”

他指出，呼气测醉器还需要不断校准以准确监测酒精含量，并认为“公众可能会强烈反对，他们可能不接受每次启动汽车时都必须向呼气测醉器吹气”。

Abuelsamid 说，最有可能（也是最有效）的解决方案是驾驶员状态监测系统 (DSM) 或驾驶员行为系统 (DBS)，它们使用安装在方向盘或仪表板上的红外摄像头来监测驾驶员的行为。

“摄像头跟踪驾驶员的眼睛，以确保他们在注视道路，同时寻找困倦、障碍或意识丧失的迹象，”他解释道。“如果发现这些迹象中的任何一个，汽车就会警告驾驶员，如果这种行为继续存在，汽车将打开危险信号灯，减速并停在路边。”

汽车内饰新闻

大陆隐私显示器: 最大限度减少分心

汽车内饰新闻



大陆集团开发了一种创新显示器，可以动态显示车辆信息，无论是在私人模式还是共享模式。借助新的显示技术，前排乘客可以使用多媒体内容，例如视频或信息娱乐系统，而不会分散驾驶员对道路交通的注意力。如有必要，在交通状况允许的情况下，车辆乘客都可以选择通过切换访问该内容。迄今为止主要为乘客所用的传统显示器不能灵活切换到私人模式。

“现代汽车正越来越多地成为司机和乘客的智能手机。驾驶员分心仍然是造成交通事故的主要原因之一。因此，通过我们的新显示解决方案，我们的目标是提供一种最大限度地减少干扰的数字体验，”大陆集团用户体验业务区域负责人 Jens Brandt 说。“用户体验正在成为未来移动性的根本区别特征和游戏规则改变者。这里的关键因素是我们还为前排乘客提供了新的信息娱乐选项。”

可切换的光分布使内容在触摸按钮时不可见。

在新显示技术的开发过程中，大陆集团首次成功将该技术应用于车辆的特殊要求，并在隐私模式下将灯光组合在一起，使驾驶员只接收不到百分之一的光发射，因而不会影响驾驶员的意识，同时为乘客生成高质量的显示图像。

通过打开或关闭隐私功能，显示屏可以使内容仅对前排乘客或所有乘客可见。

“由于我们在背光和塑料技术方面的专业知识，我们的隐私显示器包括我们自己开发和制造的一系列关键组件，”Brandt 说。“这使我们能够满足汽车制造商和用户在对对比度、亮度和图像均匀性方面的最高质量要求。此外，我们将继续提高能源效率，直至其投放市场，从而使该技术更具可持续性。”新的隐私显示器计划于 2024 年上市。

STMicroelectronics 带行李箱/尾门功能的门区、后窗控制器

汽车内饰新闻



大众 I.D. BUZZ 概念车门 - 图片：大众

STMicroelectronics 正在增加汽车车身电子设备与 L99DZ200G 门区系统 IC 的集成度，该芯片可实现单芯片前驱动后设置管理前门窗、后视镜和照明以及后窗升降装置。它提供一系列优势，包括更低的电流、可靠性、组装时间、减少的 BOM 和更短的开发时间。

STMicroelectronics 是一家法国-意大利跨国电子和半导体制造商，总部位于瑞士日内瓦附近的 Plan-les-Ouates。



L99DZ200G 包含两个 H 桥栅极驱动器、一个用于控制镜面加热的外部 MOSFET 的栅极驱动器、一个用于电致变色镜调光的控制块和高端驱动器，以及五个 LED 高端驱动器。三个高端驱动器可以在恒流模式下工作，为具有高输入电容的照明模块供电。另外两个高边驱动器适用于控制普通 LED。

凭借其两个 H 桥驱动器，L99DZ200G 可以同时控制两个主轴电机，并处理一个额外的 cinch 电机以关闭电动后挡板或行李箱。

诊断和保护功能包括温度监控和热保护、用于拉低外部高端 MOSFET 栅极的专用故障保护模块，以及所有输出的开路负载和过流检测。为每个高端通道提供一个电流监控器输出引脚。过流恢复和热失效允许在发生故障后自动恢复运行。还有电池反接保护和系统安全功能，包括可配置窗口看门狗和可编程复位发生器。

这种集成架构还减少了微芯片的数量，这是微芯片短缺时的另一个好处。

DELO: 用于 AR-HUD 中全息膜的 UV 粘合剂

汽车内饰新闻



带有 AR 元素的智能汽车 - 图片: ZAPP2PHOTO:STOCK.ADOBE.COM

DELO 开发了用于光电子产品的 DELO PHOTOBOND UV 丙烯酸酯，可实现由领先的全息应用薄膜供应商科思创制造的全息薄膜的快速和真彩色粘合。汽车行业以及许多其他行业将受益于快速的卷对卷制造以及将薄膜更好地集成到全息最终用途应用中。

DELO 是领先的工业粘合剂制造商，总部位于德国巴伐利亚州慕尼黑附近的 Windach。

AR-HUD 代表了全息薄膜未来最重要的应用之一，例如科思创的 Bayfol® HX。由于这些电影被集成到挡风玻璃中，投影与现实融合，因此导航似乎直接显示在道路上。这些胶片可以在减少安装空间的同时获得更亮和更大的图像。

无论应用如何，全息薄膜都很薄、重量轻且在所谓的非布拉格条件下完全不可见——只要耦合光不满足某些要求，例如正确的波长。这些薄膜通常由透明载体薄膜上的 RGB 敏感光聚合物组成，并嵌入两个保护层之间。

高组件质量的先决条件是粘合剂和光敏聚合物之间的低光学相互作用。正因为如此，粘合剂经过化学调整，使得当它们与光聚合物结合时，它们不会将吸收转移到其他波长范围内。因此，他们必须确保所有条件下的色彩保真度。

到目前为止，主要使用有机硅来固定薄膜层。有机硅是用途广泛的高性能材料；然而，这被较低的强度、较慢的固化速度以及在某些情况下强烈的脱气所抵消。在固化过程中，它们会向周围环境发射粒子。由于对相邻制造工艺的潜在影响，许多汽车供应商都在努力实现无硅生产。与有机硅相比，DELO 和科思创测试的 DELO PHOTOBOND UV 丙烯酸酯显示出显著改善的除气行为，并在紫外光下几秒钟内达到完全强度。

雷诺新款 SUV Austral：聚焦座舱内饰

汽车内饰新闻



图片：雷诺

继今年的 Megane E-Tech Electric 紧凑型掀背车后，雷诺将于明年推出一款全电动紧凑型跨界车。



Austral 是第一款基于雷诺-日产联盟第三代 CMF-CD 平台打造的雷诺汽车。它将在雷诺位于西班牙帕伦西亚的工厂建造，该工厂自 2015 年推出以来一直在生产 Kadjar。

日产的兄弟车型第三代逍客于 2021 年初推出。

有色全景玻璃车顶可供雷诺 Austral 选装，带有电动遮阳板，可提高夏季的热舒适度。

内饰的主要特点是具有柔软触感的驾驶舱顶部。除此之外，还有延伸到门板的氛围照明。采用日本蒔绘风格处理的实木等高品质材料进一步提升了内饰。

与仪表板类似，前门板和后门板在上部区域广泛填充泡沫。它们还具有相同的装饰。织物覆盖物从黑色过渡到浅灰色，并与细粒仿皮革一起提供优雅的触感。



Austral 内饰的另一个特点是中央控制台上的扶手由缎面镀铬制成，并带有细纹饰面。横向“L”形信息屏结合横向数字仪表盘和纵向多媒体显示器，形成总显示面积774平方厘米。

其中，12 英寸（30.5 厘米）多媒体显示屏占 453 平方厘米，12.3 英寸（31.2 厘米）数字仪表盘占 321 平方厘米。再加上投影到 9.3 英寸（210 平方厘米）平视显示器上的高分辨率图像，Austral 的总显示面积为 1,000 平方厘米。

openR Link 多媒体系统旨在实现最大的驾驶舒适性和直观的操作。它是与 Google 合作开发的，包括 Google Assistant 语音助手，可通过语音命令控制众多车辆和导航功能。

ADAS 包括睡意警告和具有速度自适应功能的交通标志识别。

极星 O₂ 概念车：单材料和无人机！

汽车内饰新闻



图片：极星

电动汽车制造商极星最近展示了基于Precept 概念车设计语言的O2概念跑车。

[看视频](#)



在可持续性方面，该概念车内饰开创性地采用了一种全新热塑性单一材料。术语“单一材料”描述了对各种元素大规模使用单一基材。再生聚酯用于所有软部件：泡沫、粘合剂、3D 针织纤维和无纺布层压。这简化了回收，同时旨在减少重量和浪费。不同的材料都贴上了标签，以便更容易地分离以进行回收。

自动化摄影无人机集成在后排座椅背后。由 Aerofugia（由沃尔沃所有者吉利与美国飞行汽车开发商 Terrafugia 于 2017 年合并而成）与 Aerofugia 消费电子品牌 Hoco Flow 合作开发的无人机可用于记录旅程。为此，后座背后有一个负压区域，无人机在汽车行驶时能平稳起飞。无人机能以高达 90 公里/小时的速度自动跟随汽车。拍完后，它会自动回到车上。视频可以通过 15 英寸中央显示屏直接编辑并在社交媒体上共享。

科思创：2035 年实现所有产品气候中和

汽车内饰新闻



图片：科思创

近两年来，科思创一直致力于与循环经济完全接轨。下一个里程碑是到 2035 年实现生产（范围 1）和外部能源（范围 2）的二氧化碳净零排放。作为聚合物原材料供应商，这尤其雄心勃勃。

科思创的气候保护目标是：

- 从 2035 年开始，范围 1 和 2 的二氧化碳净排放量为零。
- 到 2030 年，范围 1 和 2 的温室气体排放量减少 -60%
- 未来为每款产品提供气候中和版本
- 成为业内第一家实现气候中和的公司
- 以管理系统为基础的减排目标

从长远来看，科思创希望将其整个生产和产品范围与循环经济的概念和气候保护的进步相结合。开创性的例子包括世界上第一个气候中性聚碳酸酯，使用质量平衡的生物废物和残余材料以及可再生能源的原材料制造。

产品组合的新成员是气候中性的亚甲基二苯基二异氰酸酯 (MDI)。它在全球范围内被大量用作生产硬质聚氨酯 (PU) 泡沫的原料，这是一种高效的绝缘材料。由于使用了源自 ISCC Plus 认证的质量平衡生物废物和残留材料的前体，新的 MDI 等级从摇篮到工厂大门都是气候中性的。MDI 通常用于仪表板或门板支架。

碳中和是对从原材料提取（摇篮）到工厂大门（门）的部分产品生命周期进行内部评估的结果，也称为从摇篮到大门的评估。生命周期评估的方法基于 ISO 14040 / ISO 14044 标准。该计算考虑了基于供应链初步数据的生物碳封存。

设计休息室

Softplast: 为内饰设计带来改变

设计休息室



图片：ABATEK

汽车内饰正经历一场奢华和舒适的变革，新材料的使用拓展了照明的应用。

对汽车制造商来说，没有第二次机会通过其内饰给消费者留下第一印象。创造与汽车一样持久的视觉印象，让消费者欣赏车辆的内饰且随着时间的推移保持这种喜爱，这是汽车制造商希望通过设计实现的目标，尤其在内饰方面。

一些新的未来派座椅和装饰照明产品出现在全球市场上。其中，包括一种全新独特的被称为 Softplast的材料。这种材料来自Abatek公司，总部位于瑞士苏黎世。Softplast兼具刚性和封闭的表面，使用起来非常灵活。该产品最初被设想为塑料键盘的替代品，现已演变为完美的装饰级主题产品，可提供适用于座椅和内饰面板的定制化高分辨率图形照明。



Abatek 展示了大众汽车 (VW) 标志的样本，该标志由白色发光字母和看起来很隐秘的黑色组成，在需要时会神奇地点亮。亮起之前，你可能想象不到它的照明效果如此漂亮，分辨率如此之高。除此之外，Softplast 的独特之处在于它的坚固耐用，且对环境温度要求不高。它不仅适用于内饰，还能承受外部使用的严酷考验，例如用于外部徽章。



为证实这一点，Abatek 设计了 JEEP、Lincoln 和 Dodge RAM 徽标，证明了 Softplast 能够照亮最复杂和最细致的徽标。此外，Softplast 非常独特，它可以制造成任何颜色，具有类似于皮革的独特纹理。它具有极好的触感，可以用不同的硬度制成，以匹配各种应用。

Abatek 还在开发一种厚度小于 2 毫米的柔性薄背光源，为 Softplast 创造完美、平坦但灵活的装饰照明。

该产品的另一个独特功能是光线能通过高分辨率光圈。因此，图形在表面上显示为 3D 效果，提供凸起的字母和浮雕外观。此外，图形清晰锐利，为这项技术增添了无可挑剔的美感。





在触摸控制方面，Softplast 可以于电容式触摸技术兼容。此外，如果需要触觉反馈，Softplast 可以为用户提供点击感。

我认为，内饰品牌打造和和其它触控功能的需求将带来机会，Softplast能满足这些需求。目前，HMI、内饰座椅照明和外部标志是 Abatek 的市场目标。

Softplast 可实现高度定制化，它比硅胶稍硬，比塑料柔软。因此，Softplast 在表面结构、设计和照明方面非常灵活。尺寸目前限制在 400 x 400 毫米。当然，更大尺寸也是可能的。

总之，内饰和饰面影响力巨大。饰面、外观和创造性地使用光是内饰装饰的重要方面。消费者很快就决定了他们喜欢什么，不喜欢什么。使用 Softplast 可以实现的功能具有未来感，并且在造型方面几乎是奢华的。随着我们内饰空间的发展，新材料及其用途也将不断发展，随着需要传达给乘员的内容信息的增加，各种内饰区域的内饰标志将继续增长。对于汽车内饰来说，这是一个鼓舞人心的时代。

我期待今年更多新发现、新应用和新材料。Softplast 将是脱颖而出的新材料之一，为内饰带来新的应用。

全新出行

博世收购高清地图公司 Atlatec

NEWS MOBILITY



ATLATEC- 图片：博世

Atlatec 是一家于 2014 年从卡尔斯鲁厄理工学院诞生的驾驶辅助和自动驾驶领域的高清地图公司。现在 Atlatec 拥有 40 名员工，总部位于德国，在日本和美国设有办事处。他们有领先的汽车制造商和一级供应商作客户。



“通过收购 Atlatec 的计划，我们正在扩展我们在高分辨率数字地图领域的专业知识，并将自己的定位更加广泛。从此，博世将成为唯一一家能够通过单一来源为客户提供所有必要的自动驾驶构建模块的公司，从执行器和传感器直接到软件和地图，”博世跨域计算解决方案管理委员会主席 Mathias Pillin 博士说。高分辨率 3-D 地图专为 SAE 3 至 4 级自动驾驶功能而设计。

除了数据记录和处理，Atlatec 的产品组合还包括地图创建。Atlatec 开发了一种可扩展的地图创建解决方案，使用自己的传感器盒和相关软件。收集的原始数据还在人工智能 (AI) 的帮助下进行评估，并丰富了交通标志、曲线半径和电车轨道等结构特征等重要信息。该公司在德国、日本和美国拥有约 25 名员工。Atlatec 将继续作为一家独立公司运营，并成为博世跨域计算解决方案部门的一部分。

5G能提升汽车互联吗？

NEWS MOBILITY



图片：TELEKOM

Verizon 表示，它正在与奥迪合作，在一些车辆中嵌入 5G 模块。观察人士表示，这是将 5G 带入汽车以实现个性化移动服务、新的驾驶辅助功能和互联创新的一部分。

奥迪汽车中的嵌入式技术将允许车辆连接到 Verizon 5G 超宽带网络。它将启用先进的驾驶功能。

借助 5G，您的车辆可以成为家的延伸。Verizon 声称，乘客将能够以比以往更高的速度和更好的质量下载或流式传输娱乐内容。车辆将通过无线方式接收固件和软件升级——就像手机一样——以帮助确保车载技术保持最新状态和能力。信息娱乐和导航系统可以通过高清/3D 地图和视频、基于云的用户配置文件和移动零售功能得到增强。

数字咨询公司 Publicis Sapient 的交通和移动部门负责人 Alyssa Altman 在接受采访时表示：“随着汽车娱乐与家庭娱乐的融合，坐在后座的孩子可以继续他们在家未看完的电影。她补充说：“由于汽车仪表盘变得更加动态和以显示为导向，前座乘客的工作效率可能会更高，因为他们已经摆脱了导航和广播电台的职责。”“能够使挡风玻璃向乘客显示 4K 显示屏，同时对驾驶员保持透明的创新意味着前排座椅将再次成为凉爽的座椅。”

5G 意味着毫秒级低延迟。人类的反应速度略高于 200 毫秒，道路上每天都有事故发生。5G 的 5 毫秒延迟实际上是实时的，可用于在用户可见之前为用户提供额外的安全信息，例如道路工程、快速移动的紧急车辆、一般的 V2X 以及视觉上隐藏的即将过马路的行人街道。”

汽车制造商在整合 5G 方面才刚刚起步。未来，我们将看到密集的车辆汇集（队列），可以大幅增加交通密度，降低油耗，减少驾驶员疲劳。

前置摄像头和传感器可以解析道路状况，使 Waze 和 Apple Maps 等应用程序更加智能，并通知安全人员道路上的问题。

奥特曼说，当您把汽车送去维修时，您的汽车可以为您与经销商沟通，从而显著减少您需要花费的时间和金钱。车载摄像头可以连接到基于云的人工智能系统并处理有关驾驶员的图像数据。

一般新闻

本田索尼成立电动战略联盟

一般新闻

HONDA

SONY



索尼 VISION S 内饰 - 图片：索尼

索尼集团和本田汽车公司合作成立战略联盟并签署了谅解备忘录，其中概述了他们打算建立一家新的合资企业，共同开发和销售“高附加值电动汽车并将其商业化，同时提供移动服务。”

此次联盟中，本田将带来其在车辆开发能力、车辆制造、销售、经销商网络和售后服务管理方面的专业知识，而索尼将带来影像、传感、电信、网络和娱乐技术的开发和应用，以实现全新的与用户和环境紧密结合并继续向前发展的移动性和服务。

新合资公司的首款电动汽车预计将于 2025 年上市销售。合资公司预计将规划、设计、开发和销售电动汽车，但不会拥有和运营制造设施。本田将负责在其工厂生产第一款电动汽车。预计索尼将开发一个移动服务平台，并为新公司提供服务。

索尼将与谁合作其分别在CES2020和CES2022发布的Vision-S 01轿车和Vision-S 02 SUV？这一猜想终于告一段落。

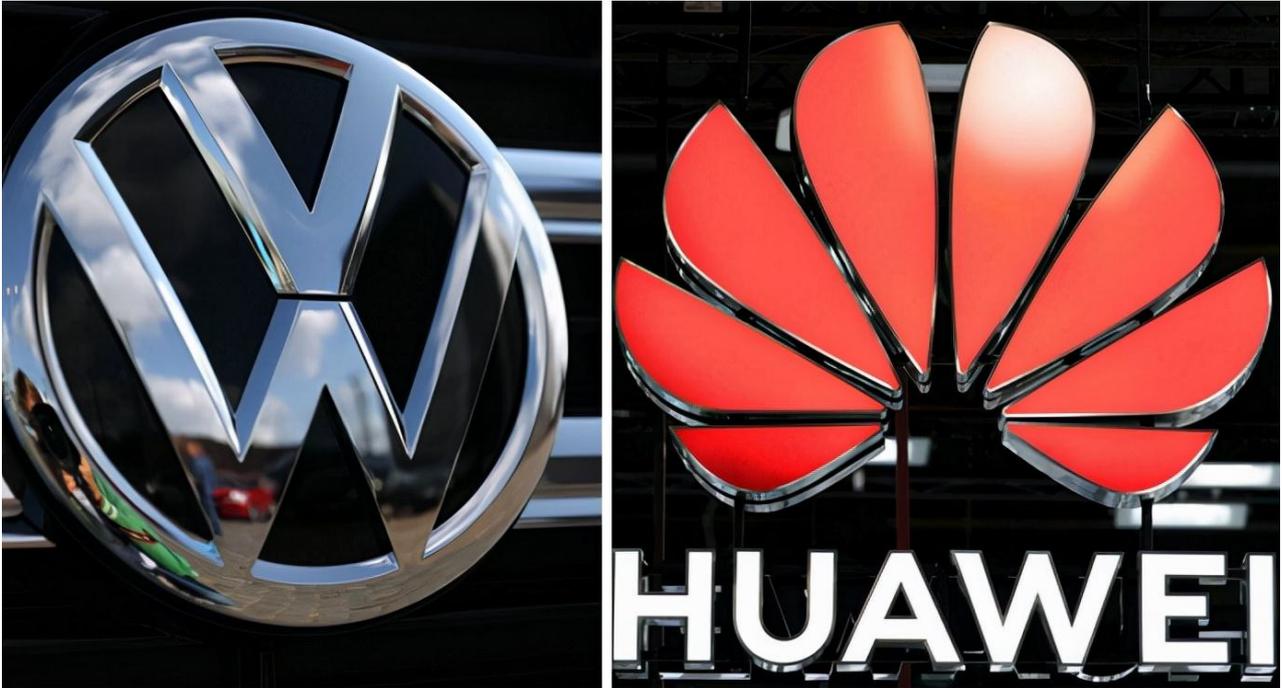
与此同时不得不说，本田在电动汽车方面暂落后于行业。

这是一个重大新闻，本田将在其现有的制造工厂生产这些汽车，至少在 2025 年推出的第一款新车是这样。值得注意的是，索尼也有望为这些汽车提供一个新的“移动服务平台”，我们认为这将是一种与驾驶员辅助技术捆绑在一起的令人期待的信息娱乐包。

没有提及该协议将如何影响本田未来的内部电动车计划（其中包括利用通用汽车使用该品牌的 Ultium EV 平台生产电动 SUV），或者这家新公司是否会携带更原创的和适销对路的名称。

大众汽车与华为就自动驾驶洽谈合作

一般新闻



据媒体报道，这将是一场“两大巨头的联姻”。关于大众汽车与华为自动驾驶业务部门 ADS 合作的传言一直沸沸扬扬。

中国的分析师和业内人士一致认为，从大众汽车的角度来看，这种合作意义重大。为了赶上电动汽车的全球市场领导者特斯拉，沃尔夫斯堡公司需要一个更强大的软件部门，即使他们投资了 Cariad。华为不仅在无人驾驶的研发上投入巨资——仅去年一年就投入了约 10 亿美元——而且还开发了自己的汽车芯片。

中国乘用车协会（CPCA）秘书长崔东树认为，“除了出售其专有技术，华为还可能寻求与大众汽车组建合资企业”。“华为提供技术支持，大众带来资金和产品，双方共同开发大众-华为版本的自动驾驶，”崔东树告诉中国汽车报《未来汽车日报》。

去年，这家中国高科技集团首次展示了它的能力：中国制造商北汽的新型电动汽车“Arcfox”的软件和芯片组来自华为。这是对“Huawei Inside”模型的首次大规模测试。

大众自己也成立了自己的软件公司 Cariad，该公司在中国设有分公司。Diess 亲自接管了 Cariad 的管理。按照他的想法，到 2025 年，大众汽车的 60% 的软件应该已经由该子公司自行开发。据内部人士透露，到目前为止，ID 系列的软件代码只有不到 10,000 行来自大众汽车本身。

因此，与华为的合作——无论以何种形式——都会为大众赢得一点时间。截至去年，已有 2000 多名优秀的中国软件工程师在上海的华为子公司 ADS 工作。其中 1,200 人专门研究对自动驾驶等应用至关重要的编程算法。200 到 300 名程序员开发华为的个人产品，例如华为激光雷达传感器技术的操作系统。据报道，该公司的子公司 ADS 将从 2,000 名员工扩大到 5,000 名员工。大众汽车近年来招募了一个由 10,000 名软件工程师组成的庞大团队，因为 OEM 已经认识到计算在汽车行业未来的核心作用。