

社论

DVN内饰筹备11月智囊团会议



雷诺于CHANGENOW会议介绍的 SCENIC VISION概念- 图片：雷诺

上个月DVN科隆内饰研讨会隆重举办，为业界同仁提供面对面交流的机会，形式和内容颇受赞誉。

我们希望以不同的形式继续举办其它线下活动，作为研讨会的补充。目的是组织小范围的小组讨论，让大家畅所欲言，各抒己见。

这个活动就是DVN内饰Think Tank智囊团会议。我们将围绕内饰社区普遍关心的话题，让专家们分享各自的观点和见解。第一期Think Tank所涉及的议题主要是HMI, 内饰照明和可持续发展。

时间将安排在今年11月15日左右，举办地将在科隆、法兰克福和斯图加特三选一，将尽快确认。

相关日程我们将及时通知各位社区同仁们。如有疑问，请随时联系我们。

此外，科隆内饰研讨会视频回看链接已上传至DVN网站，欢迎大家回看。

Handwritten signature of Philippe Aumont

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

车载显示器未来发展趋势



谷歌安卓屏幕多功能性——图片：谷歌

特斯拉早在 2013 年即推出纯屏幕驾驶舱，梅赛德斯最近推出了巨型 Hyperscreen，极星认为驾乘人员其实更喜欢欣赏外面的风景，宝马则认为 Shy tech 技术比屏幕来得更重要。主机厂的观点似乎相互冲突，哪个才是真正的未来趋势，或者这些都是为了营销制造的噱头？让我们基于最近新闻，进行更深入的了解。

宝马和极星表示，Shy Tech 和小屏化是未来趋势



图片：极星

最近cardesignnews.com举办了一场直播，参与者分别来自 Italdesign、Automobili Pininfarina 和益利德的高管，BMW i 内饰设计负责人 Matthias Junghanns 说道：

“大屏很关键吗？我认为，汽车内饰中的这些黑色玻璃，未来将隐形化，”他说。“汽车的所有功能触手可及，而界面只会在驾驶者需要的时候出现”

世界瞬息万变，人们深刻感受到技术疲劳，无法从生活中充斥的各种小工具中逃离。可能逃离网络的唯一机会是开车的时候。这给汽车制造商带来了挑战。

宝马似乎有意转向 Shy Tech 概念，极星内饰设计经理 Conny Blommé 则认为，信息娱乐屏幕不应该成为焦点。

“所有技术都会遇到天花板，屏幕也不例外，”他说，“大多数时候，人们开车旅行，倾向于欣赏车外风景，而不是用屏幕来获得娱乐。”

近年来，豪华品牌已将收音机和 HVAC 系统的大部分控件转移到触摸屏显示器上。

宝马和极星的观点与捷豹、本田等其他品牌一致，后者甚至选择完全忽略这一趋势，转而采用物理按钮。

这也表明，并非整个行业都在追随这一趋势。触摸显示屏应用首发于特斯拉 Model S。当时大家普遍对其嗤之以鼻，但随后大家都在模仿它，颇令人费解。

特斯拉 Model S/X将配备新型旋转屏幕



想成为潮流引领者，就必须保持领先地位，比其他人领先一步。这就是特斯拉，他们为 Model S 和 Model X 为中央屏幕增加了旋转功能。特斯拉一直押注车内娱乐将兴起，而该功能可以提供更好的车内观看体验。

过去几年，特斯拉尤其重视车内娱乐方面的开发。从用于流媒体服务的特斯拉剧院到视频游戏，已发布多款软件更新，为其电动汽车带来新的娱乐功能。

特斯拉甚至围绕娱乐进行了一些硬件设计。这在新款 Model S 和 Model X 中非常明显。这两款原型车配备了全新大型水平中央显示屏，更适合观看视频，还配备了带游戏功能的后座显示器。

尚不清楚特斯拉何时对 Model S 和 Model X 进行升级，有媒体提到该车型已于 4 月最后一周生产。可以预测从那时起生产的 Model S 和 Model X 车辆应该都配备了该新版本的中央显示屏。

可以看到，该显示屏旋转非常灵活，可以使屏幕面向驾驶员，也可以完全面向前排乘客。

旋转显示屏提升了以驾驶员为中心的体验，它向右转的灵活性也非常方便前排乘客使用。

特斯拉目前不支持车辆在非停车状态下在中央显示屏上播放视频，但随着特斯拉实现更高水平的自动驾驶，未来可能会有所变化。

大陆集团 Shy Tech 荣获 2022 年 iF 设计奖



WHEN-NOT-NEEDED, 图片：大陆

正如 BMW i 内饰设计负责人所言，“需要时可见”，Shy Tech 是未来发展趋势。最近大陆凭借其 Shy Tech 技术方面的创新获得了 iF 设计奖。

大陆 ShyTech 显示器实现了全新的驾驶舱设计，同时在驾驶时非常人性化和安全。信息和功能仅在需要时出现，从而避免了潜在的干扰。ShyTech 屏幕能隐藏在内饰的任何位置，为用户带来惊喜的用车体验。



WHEN-NEEDED, 图片：大陆

大陆 ShyTech 显示器在纯粹主义仪表盘设计和增强用户体验方面处于领先地位。高分辨率仪表盘显示器无缝集成到实木质感的二维表面。显示屏隐形化，内容仅在需要时出现，使驾驶员专注于驾驶。

MBUX Hyperscreen 获得 SID 周显示应用奖



MBUX HYPERSCREEN——图片：梅赛德斯

由信息显示协会 (SID) 主办的第 59 届国际显示周暨研讨会于 2022 年 5 月 8 日至 13 日在加利福尼亚州圣何塞举行。SID 显示周是全球知名的行业盛会，专注于新兴电子显示和视觉信息技术从概念阶段到市场阶段的应用。它涵盖了各个领域的显示器，包括车载显示。

这项获奖产品反映了专家们的认可，希望消费者也一样认可。

在“年度显示应用”类别中，奔驰 MBUX Hyperscreen 获得了信息显示协会颁发的显示行业奖。

梅赛德斯-奔驰集团管理委员会成员、首席技术官 Markus Schäfer 在领英帐户上发帖称：“这是一项巨大的荣誉，因为该奖杯不是专门针对汽车的奖项，我们与几乎所有的竞争对手同台竞争，包括航空航天、消费电子、零售、航运、教育、运输等等。毫无疑问，MBUX Hyperscreen 是我们 EQS 和 EQE 车型的亮点之一。它非常抢眼，设计上几乎贯穿了整个A柱前端。

这个独特的显示器宽度为 141 厘米，由三个显示屏无缝拼接而成，不仅是梅赛德斯奔驰迄今为止开发的最大尺寸人机界面，也是迄今为止最智能的设计。设计美观，操作非常简便，且具备深度学习能力。盖板玻璃三维曲面，在整个面上实现无失真视图。

触觉反馈由触摸屏表面下方十二个执行器负责。当手指触摸某些区域，显示屏系统自动感应，根据所选菜单，玻璃盖板会相应振动。

奖杯由信息显示协会市场营销主席 Sriram Peruvemba 颁发，梅赛德斯车身与舒适电子和 UX 组件部门负责人 Stefan Blossey 博士代表整个研发团队在美国圣何塞接受了奖项。

谷歌更新 Android Auto用户界面和分屏模式



图片：谷歌

屏幕和 HMI 的功能升级将不止依赖于新硬件。谷歌年度开发者大会 Google I/O 2022 上，其发布了一系列软件（以及硬件）。Android Auto 是其一。谷歌表示，所有用户从此可以使用更新后的用户界面。更新后，Android Auto 用户界面将以默认的分屏模式适应不同的汽车屏幕尺寸和方向。谷歌旨在帮助用户更快地获得路线、更轻松的控制媒体并拥有更多触手可及的功能。

据谷歌称，分屏显示模式下，Android Auto 用户可以共用一个屏幕使用导航、媒体播放器和消息等功能。当前的分屏显示模式仅适用于部分车型。从“今年夏天”开始，所有用户都可以使用 Android Auto。

除了分屏模式外，它能够适应各种类型的触摸屏，不受尺寸和形状限制。不管是纵向还是横向显示器，用户都能够轻松使用 Google 助理、通知和应用程序库。

谷歌还透露，其语音助手已实现对话快速回复，包括与联系人分享用户的预计到达时间。沃尔沃、福特和 GMC 的新车型已内置 Android Auto，实现新的停车功能，以及通过这款汽车显示屏在 YouTube、Tubi 和 Epix Now 上观看视频。

根据谷歌的一份声明，“随着搭载谷歌的汽车功能不断增加，未来用户不仅可以直接从车载显示屏浏览网页，还可以通过手机将内容传输到汽车屏幕。”

汽车内饰新闻

Munda和Aunde Mentor成立合资企业研究纺织物照明

汽车内饰新闻



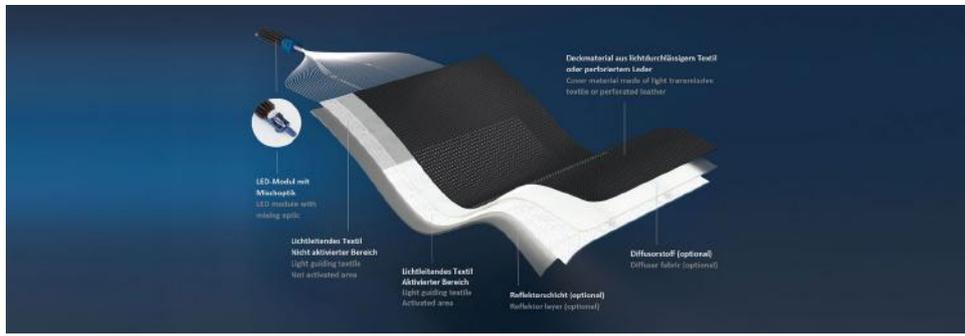
图片：MUNDA

内饰纺织品供应商 Aunde 和内饰照明专家 Mentor 希望结合双方技术实力开展合作，已在德国 Erkrath 的 Munda 成立了一家合资企业，该合资企业旨在使用纺织光导为汽车内饰带来新的设计自由度。

Aunde 于 1899 年在门兴格拉德巴赫成立，名为 Achter & Ebels，公司从 1920 年开始专门生产汽车行业的纺织品。Aunde 目前在 28 个国家/地区拥有 120 个基地，拥有 25,500 名员工。

Aunde 数十年来专注于纱线、技术纺织品和座椅套，还进行了多次收购（伊斯林豪森、商用车座椅系统和技术弹簧和 Fehrer、泡沫垫和汽车内饰部件），Aunde 在产业用纺织品领域拥有深厚的专业知识，在内饰组件价值链中拥有不少合作伙伴。

Mentor 成立于 1920 年，是一个家族企业，去年刚举办了 100 周年庆典，其在汽车行业以内饰照明解决方案而闻名。无论储物箱、扶手、门槛、控制台还是仪表板等应用，Mentor 基于 LED 的彩色照明可用作区域照明、线条照明或单点照明，并通过 RGB 基本模块进行控制。为驾驶员提供个性化照明已成为未来趋势。此外，动态彩色光场景也受到欢迎，要求色彩覆盖 RGB 色谱中尽可能宽的范围（红、绿和蓝的颜色混合）。[参见视频](#)



纺织光纤的构造与用于数据传输的玻璃纤维非常相似。由 PMMA 制成的纤芯被包裹在包层中。光纤根据全反射原理传导光。在无包层的位置，可以发出光线。此类光导可以连接到多个位置，适用于跑马灯和彩色照明场景。其非常灵活，可以嵌入到各种柔软的材料中，以及各种不同结构。纺织品表面可以用背光模块照亮，在表面照明的应用中，光线可以被传输到表面的最边缘区域。如此一来，光导纤维为设计师开辟出更多设计可能性，使开发人员可以更灵活的利用有限的内饰空间 - 无需特定组件的工具成本。

STMicroelectronics 全局快门图像传感器：提升驾驶监控系统性能

汽车内饰新闻



图片：意法半导体

STMicroelectronics 是一家位于瑞士日内瓦附近的法国-意大利跨国电子和半导体制造商，该公司最近发布了其用于驾驶员监控系统的最新全局快门图像传感器。

DMS 持续观察驾驶员的头部移动，识别困倦和分心，使车辆中的系统适时发出警告，从而保护乘员的安全。

意法半导体执行副总裁兼成像子集团总经理 Eric Aussedat 表示。“我们最新的全局快门传感器兼具灵敏度和紧凑性，简化了 DMS 硬件并降低了整体系统成本。这使我们的客户和合作伙伴能够提供高性能和可靠的 DMS 系统，并满足法规要求。”

该公司的 VB56G4A 全局快门传感器基于其自身投资制造的高级 3D 堆叠背照式 (BSI-3D) 图像传感器。与第一代 DMS 中通常使用的传统前照式 (FSI) 传感器相比，此类传感器更灵敏、尺寸更小且更加可靠。

与滚动快门成像器相比，全局快门传感器具有显著优势。通过将所有像素同时曝光到图像中，全局快门传感器可以与 NIR 照明进行简单同步，从而改善照明子系统的功率预算。此外，该传感器实现了高量子效率 (QE)，在 940nm 近红外波长达到 24%，线性动态范围高达 60dB。这使得一个简单的低功率、不可见 LED 发射器能够为传感器提供足够的照明。在可见光谱之外操作还可确保无论在白天驾驶、夜间驾驶，以及日照丰富或阴天条件下保持一致响应。

该传感器具备较高的 QE，仅 2.6 μm 的像素尺寸，有助于优化总功耗和相机尺寸。此外，集成的自动曝光控制通过最大限度减少系统与传感器的交互来简化使用和应用软件设计。

该传感器还提供灵活的操作模式，有助于优化系统特性和性能，包括四帧上下文的可编程序列、与传感器集成周期同步的照明控制输出、外部帧开始信号的输入、自动暗校准、动态缺陷像素校正、图像裁剪和镜像/翻转图像读出。

外部连接包括 8 个可编程通用 I/O (GPIO) 引脚和一个双通道 MIPI CSI-2 发送器接口，每通道运行速度高达 1.5Gbps。该传感器可以在全分辨率下以高达每秒 88 帧 (fps) 的速度运行，并且在 60fps 时的典型功耗为 145mW。

Grammer 多功能中控台

汽车内饰新闻



图片：GRAMMER

Grammer总部位于德国 Ursensollen，是全球越野座椅、内饰部件、乘用车和商用车以及列车用座椅的市场领导者。

Grammer 为大众 Multivan 设计了一款新的中控台，兼具轻质结构、创新特性和丰富的操作功能。

得益于线控换挡系统，选档杆和手刹已从中央通道移至仪表盘，设计师利用空出的空间安装了一个轨道系统，该轨道系统从第一排座位延伸到第三排座位且可以自由移动。

该公司汽车部门负责人 Juergen Gerl 表示，“我们通过专业知识开发了该自锁弹簧系统，并为客户申请了专利。”

得益于“直观”的杠杆系统，整个中心台模块可以移动并可锁定在任何位置。它可以在不同的高度工作，比如前排座椅之间的经典矮搁板上或者后排座椅的工作高度。

模块组件可以向上延伸并在任一侧扩展，包括杯架和储物箱。

由于采用整体轻质结构和完全组装技术，功能的全面提升并未对重量产生任何影响。

沃尔沃空气净化促进乘员健康

汽车内饰新闻



图片：沃尔沃

沃尔沃推出了新的先进空气净化系统，旨在预防过敏、哮喘和空气污染的有害影响。

据世界卫生组织和世界过敏组织数据，全球数亿人饱受过敏症、哮喘和空气污染相关的疾病。

沃尔沃希望通过新的先进空气净化系统为其客户提供更好的车辆空气质量。这款名为 CleanZone Advanced 的空气净化器将用于 2022 年第二季度生产的沃尔沃 XC60、S60、V60 和 XC90 等 60 和 90 系列新车型的空气质量控制系统中。沃尔沃 CleanZone Advanced 可以净化进入车厢的空气，去除高达 99.9% 的草、树和草本花粉过敏原。它已被过敏标准有限公司 (ASL) 认证为哮喘和过敏友好型，这是一个独立的认证计划，可帮助患有哮喘和过敏症的消费者识别适合他们的产品。

这个系统还能带来其它益处，沃尔沃乘员健康影响专家 Maria Bernander 博士表示，“除了对个人健康的好处，研究表明，更清洁的空气还可以促进注意力集中，这可以帮助您在旅途中更加专注”。此外，沃尔沃还开发了一款应用程序，提供了有关花粉水平和室外空气质量的实时信息，控制应用程序用户还可以决定是否激活车内空气净化，并且可从汽车的中央触摸屏进行控制。此外，沃尔沃的 CleanZone Advanced 空气净化器能够去除 97% 以上可通过空气过滤器进入车舱的空气传播病毒。借助空气离子发生器，它还能够将车辆中现有的病毒减少多达 95%。

该品牌搭载此款新空气净化技术的车型还配备了一个传感器，可以测量车内和车外的 PM2.5 细颗粒物水平。该功能可以通过评估在某些城市环境中大量存在的细颗粒物的水平来评估空气质量。得益于合成纤维过滤器和电离过程，CleanZone Advanced 系统还可捕获高达 95% 的 PM2.5 颗粒。

佛吉亚和威立雅内饰材料回收合作

汽车内饰新闻



图片：佛吉亚

法国威立雅集团在水管理、废物管理和能源服务领域拥有 18 万名员工，其最近与FORVIA 集团旗下公司佛吉亚签署了合作和研究协议，共同开发汽车内饰模块的创新化合物，旨在到 2025 年，平均回收率达到 30%。通过合作，两家公司将在欧洲加速部署突破性的可持续内饰解决方案，包括仪表盘、门板和中控台。威立雅将从 2023 年开始在其位于法国的现有回收站生产这些二次原材料。

再生塑料的使用是汽车行业生态转型的关键挑战之一，因为它在减少二氧化碳排放和提高汽车的环保性能方面发挥着重要作用。目前汽车内饰大多由原始材料制成。

战略合作伙伴关系将充分利用两家公司在可持续复合配方、严格的汽车架构要求、工业和消费后塑料废物的采购和创新处理方面的能力进行互补。

作为回收领域的领先企业，威立雅 5 年来一直为法国汽车行业提供聚丙烯化合物。这个与佛吉亚的合作项目将使威立雅将其汽车产品范围扩展到汽车内饰。

2011 年，佛吉亚成为第一家采用 NAFILean® 推出全系列生物复合驾驶舱解决方案的汽车供应商。十多年后，其应用于大约 1300 万辆汽车中，这些产品的二氧化碳排放量比传统的全塑料同类产品低 28%。

宾利Bentayga EWB：航空座椅，钻石照明

汽车内饰新闻



图片：宾利

这款 SUV 采用最新的第二代 Bentayga EWB 底盘，将轴距延长了 7 英寸（0.178m）。增加的长度全用于后车门，成就了宾利所说的其细分市场中最大的车舱空间，总长度为 209 英寸（5.31 米）。（EWB 作为加长轴距）



它采用宾利全新航空公司座椅规格，具有 22 向调节功能，并声称在自动气候感应系统和姿势调节技术方面世界首创。在放松模式下，座椅可以倾斜至 40°，同时乘客座椅向前驱动，皮革装饰的脚踏板从前排乘客座椅的后部展开。在商务模式下，座椅会移动到最直立的位置以帮助办公。宾利声称其自动空调座椅可感应乘员温度和表面湿度，然后确定是否同时施加热量、通风或两者，以使乘员保持最佳热健康状态。同时，姿势调节系统通过测量座椅表面的压力自动微调至乘员的座椅位置和压力点。该系统声称在三个小时的时间内在六个独立的压力区应用 177 个单独的压力变化，以帮助舒适并减少长途旅行的疲劳。

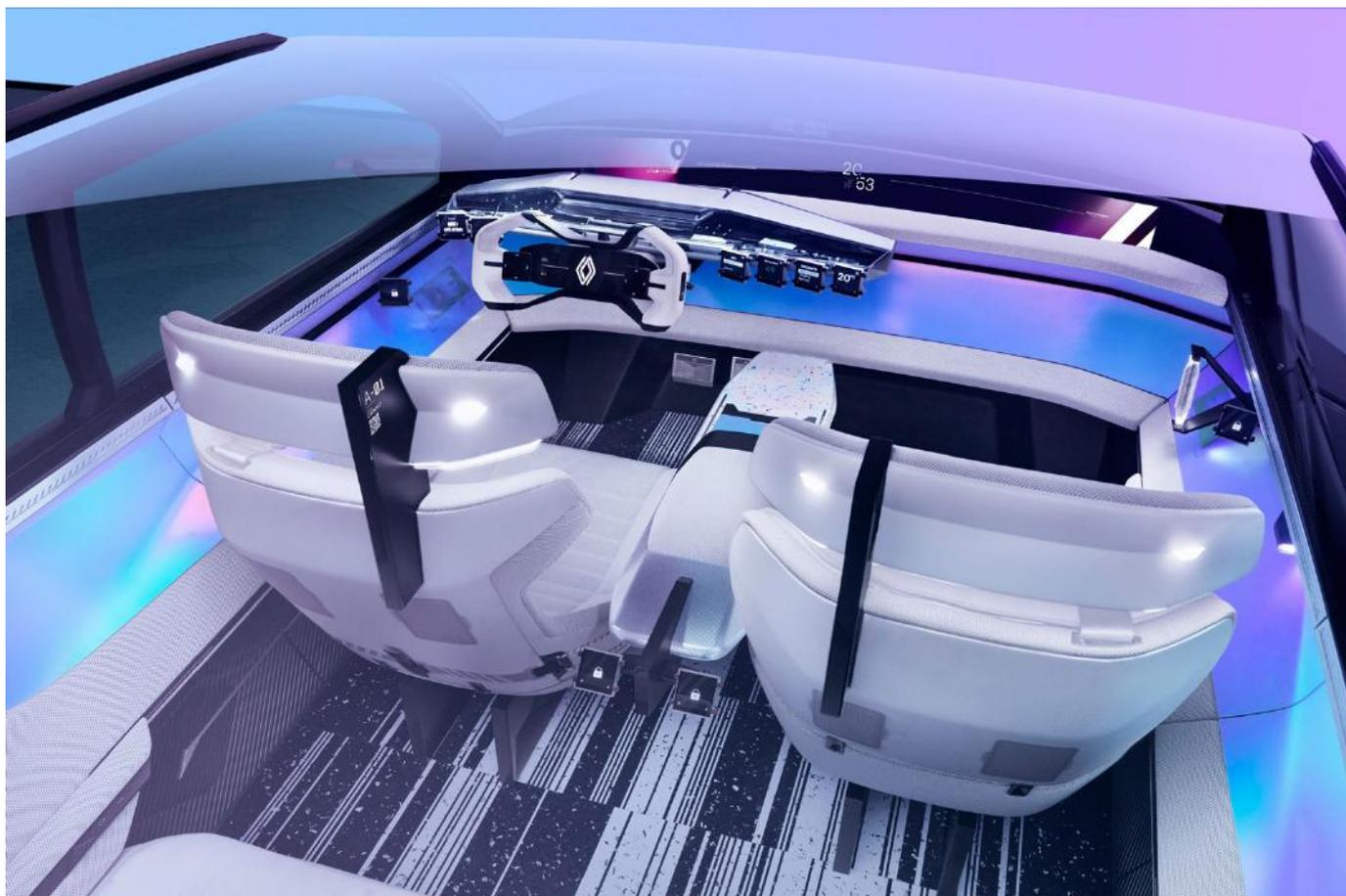


踏板可以发光，在车主上车时点亮致意。车主就坐后，电动门轻轻关上。整个车舱都采用手工缝制的皮革内饰，包括车顶衬里和支柱。Azure 模型采用宾利有名的菱形绗缝全新细长设计。此外，其他新的内饰氛围元素包括宾利钻石照明（英文 Bentley Diamond Illumination），光线从质地柔软的车门饰板中的小孔发出。

设计休息室

雷诺Scenic Vision概念：可持续发展行动计划

设计休息室



图片：雷诺

汽车行业成为创新的主要驱动力之一。汽车制造商整合可靠的创新技术带给消费者。近日，雷诺在可持续发展方面有了新的消息，并在上周于巴黎举行的 ChangeNOW 峰会上进行了介绍。ChangeNOW 是全球最负盛名的地球保护创新技术会议。为期 3 天的峰会聚焦最具体、最具创新性的解决方案，以应对地球上面临的巨大挑战。



此次雷诺介绍了其未来Scenic概念。它并不是SUV，也不是旅行车，更不是轿车。雷诺设计总监 Gilles Vidal 解释说：“关于 Scenic，我们不应只关注其外表和设计，而应该关注其使用概念。” 雷诺的老口号“以车为生”似乎比以往任何时候都更加清晰。



雷诺表示，这是第一款体现其新的可持续发展战略及其三大支柱的概念车：

1. 环境——它是电动的，带有氢气增程器，减少了 75% 的碳足迹，由 70% 的可回收材料和 95% 的可回收材料制成。
2. 安全——搭载安全教练，将事故风险降低 70%。
3. 包容性——例如它的声音气泡，使所有乘客都能轻松交流。

设计方面，从外观看，它有点像 2024 年即将推出的下一代 Scenic，而在内饰方面，它为用户带来颇具未来感的车载体验。



如果下一代Scenic在2024年实现量产，此次介绍的Scenic Vision概念则需要更长的时间，预计2028年。Scenic概念旨在将驾驶员视野扩大24%以提高安全性，大量使用可回收材料。例如，车舱地板由45%的牛奶瓶和55%的回收塑料管制成。总之，70%的概念材料是可回收的，超过95%是可回收的，包括电池。在生产版本中回收材料的使用率会低一些，但雷诺希望在这一主题上迅速推进，同时确保盈利。也就是说，雷诺的目标是到2030年在未来汽车的质量中实现33%的可回收材料。

雷诺开始与法国作曲家、表演家和唱片制作人 Jean-Michel Jarre 一起研究这款车和未来车型的声音。Jean-Michel Jarre 是电子、环境和新时代流派的前驱，他策划的活动家喻户晓，以他自己创作的音乐为特色，配合大型激光显示、大型投影和烟花表演。他与雷诺精神非常契合，将技术与创造紧密结合。[参见视频](#)

雷诺正在各方面进行自我改造，目标是通过汽车“从摇篮到坟墓”的整个生命周期脱碳，2040年在欧洲实现碳中和，2050年在全球实现碳中和。

全新出行

标准化是移动互联的关键

NEWS MOBILITY

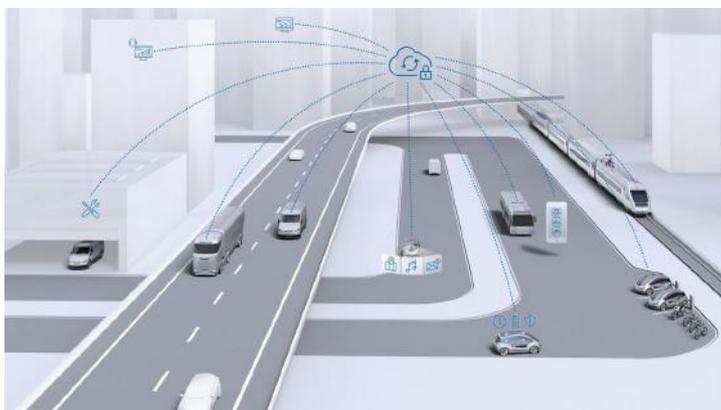


图片：博世

今年3月在巴塞罗那举行的世界移动通信大会期间，5G汽车协会(5GAA)展示了“蜂窝车到万物”(C-V2X)迈向5G-V2X的最新全球进展。

T-Systems（德国电信的一部分，负责信息技术和数字化转型的运营服务提供商）互联汽车首席技术官Johannes Springer，向TU-Automotive参与讨论了最新趋势，包括关于第三代公共合作伙伴计划（3GPP）（它已将V2X术语标准化）。万物互联是未来趋势，每个人、每辆车、每个骑行者和每个行人都将连接到蜂窝网络。协会正在根据这一趋势开发诸多服务。

Johannes Springer解释说，第二个趋势是关于直接通信的集成：“允许车辆相互直接通信，或与交通基础设施通信。”这一趋势在中国、美国和欧洲尤为明显。“我们看到了第三个趋势，即交通信号灯和标志等交通基础设施对交通参与者开放。这是一个缓慢增长的趋势，因为道路运营商需要做出明智的投资决策。”



图片：西班牙电信

西班牙电信公司提供固定和移动电话、宽带和订阅电视，在欧洲和美洲运营。其发言人表示：“V2X通信通过提供实时、高度可靠和可操作的信息流来实现更安全、更高效和更愉快的驾驶体验，对于重新定义向‘智能移动’方向的移动至关重要。C-

V2X 是唯一具有清晰且向前兼容的 5G 演进路径的 V2X 技术，适用于高级用例。C-V2X 将作为 5G 路线图的一部分继续发展，以提高性能。借助 3GPP 第 16 和 17 版，5G 将添加先进的 V2X 功能，包括更远的距离、更高的密度、非常高的吞吐量和可靠性、亚米级定位和超低延迟。”西班牙电信看到了四个新兴用例：

- 前方危险警告：路边基础设施可以使用C-V2X 向车辆发出排队、道路施工、慢车、事故或前方任何危险的警告，从而使车辆平稳减速，避免急刹车；
- 避免碰撞：道路上的每辆车都可以使用 C-V2X 广播其标识、位置、速度和方向。边缘计算中托管智能能结合所有这些数据，提醒驾驶员注意潜在的碰撞；
- 协同驾驶/意图共享车辆能通过 C-V2X 协同工作：交换意图和传感器数据以实现更可预测、更协调的自动驾驶。排队是协同驾驶的终极体现；
- 实时基础设施更新：在车辆和基础设施之间实时共享 3D 高清地图和其他信息。

Johannes Springer作为5GAA的代表，他表示，目前所有新车都能连接到蜂窝网络。车辆安全备受关注，所需关键组件包括：“以 5G 移动网络为主导的通信和连接，在大规模连接、更高带宽和超低延迟方面具有强大的功能。”在车辆和基础设施之间通过 C-V2X 交换信息并共享数据信息，使它们能够协同工作至关重要。为确保 C-V2X 解决方案有效且高效地工作，必须实时进行数据处理，同时实现速度、安全性和可靠性。取得绝对成功的第一步是标准化，因为汽车和电信行业是全球性企业。

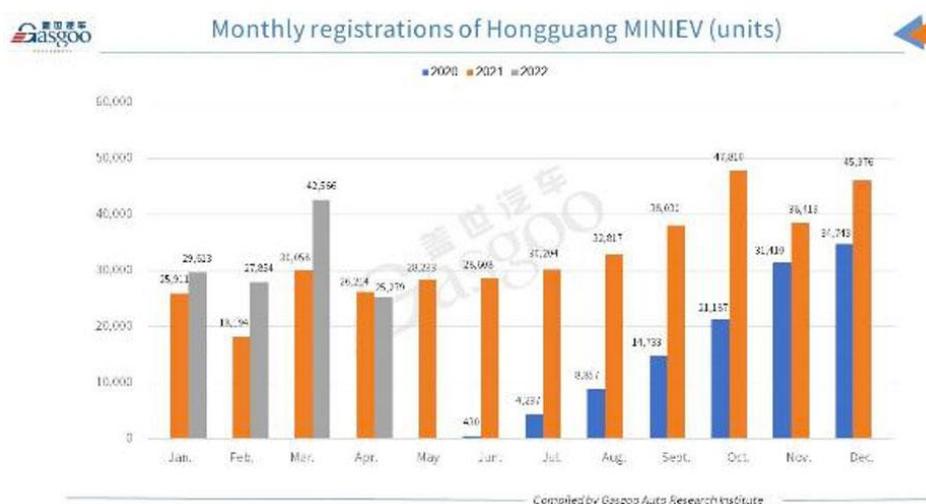
五菱迷你电动车城市销量表现

NEWS MOBILITY



图片：五菱

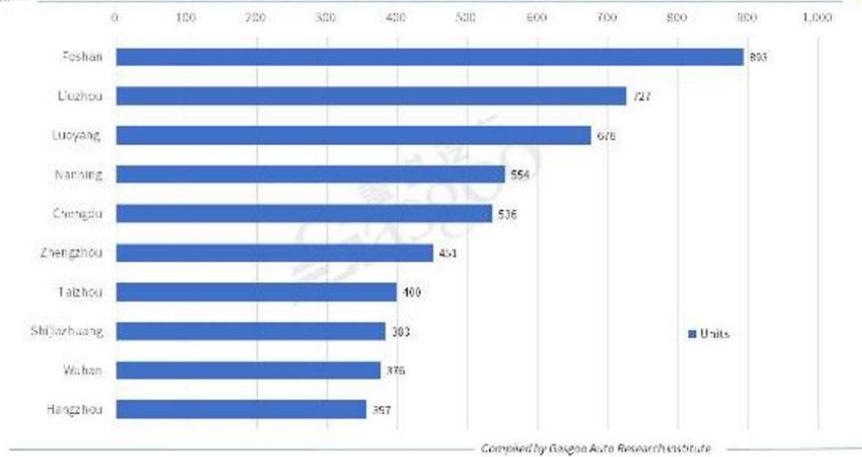
据加斯谷汽车研究院（GARI）数据，2022年4月，上汽通用五菱（SGMW）的迷你纯电动微型车五菱宏光MINIEV的注册量为25,297辆，同比下降3.6%，环比下降40.6%。



就2022年4月的注册量而言，宏光MINIEV仍被评为国内表现最好的国产新能源乘用车（NEPV）车型。这也是唯一一款上月注册量超过2万辆的国产新能源汽车。

截至2022年4月，宏光MINIEV累计上牌量为631,383辆，前四个月上牌量为125,312辆。

有趣的是，这些数字按城市划分，似乎可以看出某种“城市经济”。比如，佛山是二线城市。当然这样的划分并不是官方的，但它被广泛用于定义城市。柳州和洛阳为三线城市、南宁为二线城市、成都为一线城市。可能需要进一步调查才能更好地理解，但销量肯定存在汽车/城市相关性。



佛山4月登记893辆，成为NEPV最热车型月度登记第一城市。与上月相比，宏光MINIEV生产基地柳州下降了一位，跌至第二位。

一般新闻

安通林新任首席执行官 Ramon Sotomayor

一般新闻



图片：安通林

安通林董事会上周举行的会议上一致同意任命 Ramon Sotomayor Jauregui 为新任首席执行官。

Ramon Sotomayor 将负责为安通林的转型进程提供新动力，并更新业务战略，其目标是巩固公司作为全球汽车内饰技术解决方案供应商的地位，提高其竞争地位。

Sotomayor 在过去四年一直担任安通林的顾问董事，在公司管理方面拥有丰富的经验和清晰的战略业务愿景，过去曾在跨国工业公司担任最高职责的高管职位，以及作为不同董事会的成员。“Ramón Sotomayor 了解公司、团队以及我们行业面临的挑战，他出色的工作支持顾问委员会并为董事会提供建议。他还拥有领导这一新阶段所需的培训、管理技能和管理经验，这包括引领汽车行业从汽车内饰业务转型，并加速为所有投资者创造价值”，安通林董事长 Ernesto Antolin 解释说。

这位高管接替了自 2015 年起担任首席执行官的 Jesus Pascual，董事会衷心感谢他多年来对公司的宝贵工作和贡献。Jesus Pascual 将辞去所有行政职务，后续将担任公司顾问。

Ramón Sotomayor（毕尔巴鄂，1964 年）拥有朴茨茅斯大学（英国）的工业工程学位和罗格斯大学（美国）的 MBA 学位。他在西班牙 Ercross 开始了他的职业生涯，随后加入了蒂森克虏伯集团，担任多个职务，包括 EMEA 南欧、非洲和中东的首席执行官。自 2017 年起，他担任安通林顾问委员会成员，同时也是其任命和薪酬委员会的成员。目前，他还是 Velatia 的独立董事和任命和薪酬委员会主席，以及 Grupo Lantero 和 Levantina y Asociados de Minerales 的董事会成员。此外，他还是 ABE Capital Partners 和 Sidenor 的顾问委员会成员。

比亚迪在华销量超越大众合资企业

一般新闻



比亚迪汉电动车内饰 - 图片：比亚迪

比亚迪 2 月份在中国的汽车销量超过了前市场第二名的上汽大众（上海大众）。据中国媒体报道，比亚迪可能很快就会完全超越之前的市场领导者一汽大众（总部位于长春）。尽管由于交付瓶颈和疫情封锁，整个本地行业和大众汽车公司的销售额目前正在下降，但在美国投资家沃伦·巴菲特的支持下，比亚迪正在经历前所未有的成功。

比亚迪2022年3月的成绩再次获得第二名，中国汽车门户网站王伟科自豪地评价。在中国分析家和汽车记者看来，中国汽车行业期待已久的解放时刻已经到来，曾经压倒外资的合资企业被一家中国公司赶超。4月份，比亚迪的汽车销量再次超过上汽大众，仅略低于一汽大众。

比亚迪 4 月份在中国售出了 57,000 辆纯电动汽车——比一年前增加了 250%——和 48,000 辆插电式混合动力车——比 2021 年 4 月增加了 440%。3 月，比亚迪宣布将成为地球上第一家停止生产以内燃机为唯一动力系统的汽车的主流主机厂，宣布当天即生效。如今充电站并未普及，比亚迪早期专注于电动汽车并同时大力发展混合动力汽车的战略正在取得成效。

今年4月，比亚迪在艰难的环境下销量同比增长89%。一汽大众、上汽大众和北京奔驰的销量在同月分别下降了64%、66%和55%。

据北京和上海的分析师称，主要原因在于比亚迪企业战略的重要组成部分——其零部件的强大垂直整合。该集团可以自主生产计算机芯片和电池。比亚迪在整机电动驱动器生产方面也具备不错的实力。正如一位业内人士所言，比亚迪“既是汽车公司又是汽车供应商”。

汽车门户网站王伟科不禁发问，这是一个“新常态”呢，还是比亚迪的梦想？