



社论

2022国际塑料橡胶展览会将展示汽车用高科技聚合物



科思创概念内饰 2019 - 图片：科思创

高科技聚合物和塑料在汽车内饰中很常见，座椅和内饰是汽车重量的重要组成部分。如今，可持续性成为行业最重要的话题之一，塑料在可持续方面扮演的角色举足轻重。K Fair国际塑料橡胶展将于10月在德国杜塞尔多夫举行。作为世界排名第一的塑料和橡胶贸易展览会，涵盖了各类塑料应用的行业，包括汽车行业。这将是了解所有新材料和新技术的绝佳机会。DVN内饰很荣幸与内饰会员、领先的汽车高科技聚合物供应商之一科思创进行对话。本周深度报道介绍了科思创即将展出的最新产品和技术。待10月展览正式开幕后，DVN将继续进行后续跟踪报道。

DVN第25届国际汽车照明研讨会于上周在上海周边的昆山圆满结束，下周我们将重点介绍其内饰照明环节。

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

科思创即将亮相 2022 K Fair国际塑料橡胶展



科思创是高品质聚合物材料及组件的领先制造商之一。科思创在全球范围内为汽车/交通、建筑和生活以及电气和电子行业等关键行业提供产品。此外，科思创的聚合物还用于运动休闲、化妆品和健康等领域，以及化学工业本身。

DVN内饰与科思创全球技术营销内饰部门Ciro Piermatteo进行了交流，了解该公司将于10月在德国杜塞尔多夫举行的K 2022展会上的展品。K 2022是世界上最负盛名的高科技聚合物和橡胶行业贸易展览会，定于2022年10月26日和19日举办。

在3年前的K 2019展览会上，科思创向全世界展示了未来汽车内饰的外观以及材料可以发挥的作用。本次他们计划展示材料、技术和专业知识如何结合在一起，将最新趋势带入生活。

经过3年的开发，一些全新的内饰解决方案从“是否可能”到“还有哪些可能性”，已提升到了更高的TRL（技术准备水平）

内饰演示器



图片：科思创

此次科思创将展示一个充满引领潮流的设计、材料和技术的内饰模型。此产品具备多重属性：纤薄的设计……触摸屏……氛围照明效果……真实材料……这些都是汽车内饰的应用趋势，也是科思创追寻的方向。

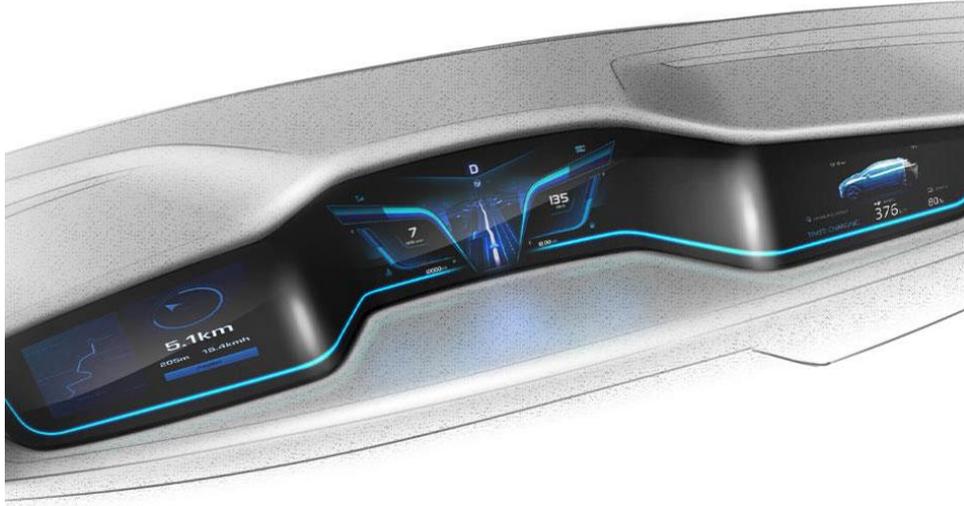
这一切都是基于提供合适的材料，在汽车中营造家的氛围。材料表面变得更具功能性，内饰部件既能具备背光功能，也能具备触摸感应功能。

过量的信息和光照可能给给人造成干扰，从而影响驾驶安全性。因此，驾驶者需要一个“黑板”效果，警示灯需设计为隐藏式，仅在需要的时候才展现并开启。

汽车内饰空间有限，但需要集成的组件纷繁复杂。功能集成有利于体积管理并简化复杂部件，同时实现轻量化特性和设计美感。

功能集成包括表面加热，以帮助改善寒冷天气情况下的舒适性。

新的设计机遇



图片：科思创

功能集成还包括材料的背面成型可能性，使设计师想到的各种设计和造型都能得以实现。

此外，与照明，传感器和开关的功能集成，为独特和颠覆性设计提供了可能性。

科思创开发了一种尺寸稳定、透明且耐热的新材料：Makroblend® OM 845G 聚碳酸酯混合物。作为光学照明产品组合中第一款具备此类特性的混合材料，它可以背面成型，并基于纹理、3D 形状实现背光照明，满足设计师的各种造型需求。

触觉对于用户体验也同样重要，柔软触感涂层可创造出令人惊叹的质感。

触觉材料方面，科思创开发了一款多功能产品，包含从硬质到柔软的双组分 (2K) 水性聚氨酯分散体，提供高设计自由度（从软到硬）的组合。

而且，通过将这种 2K 聚氨酯技术与侧光式高科技模克隆® Ai 材料相结合，可以创造出各种诱人的纹理，从而创造出新的内饰氛围和体验。

智能表面将为内饰带来舒适感，同时满足设计师对设计和性能的双重需求。



图片：科思创

中控台

电动车架构下允许更开放和宽敞的内饰空间。这方面，科思创将展示其虚拟重新设计的中控台。在这款中控台将这种材料解决方案与 Maezio® 轻质复合材料相结合，打造出纤薄、时尚和时尚的组件，在驾驶过程中创造全新的乘员体验。

内饰照明



COVESTRO IMAGE

模克隆® Ai 聚碳酸酯是一种特殊的边缘发光材料，可以从透明变为半透明。这种多功能材料为设计师提供了多种环境和动态汽车内饰照明选择。

Shy-Tech



图片：科思创

科思创还将展示外观和质感类似木材、石头或其他材料的外壳注塑部件。这些组件还可实现背光功能，并能呈现透明状。按钮和控件集成并隐藏在“石头”、“木头”或其他表面中，需要时才会展现。

轻质复合座椅靠背

未来，汽车将成为生活与工作同步的多功能移动空间，更舒适、更宽敞、更安全的车内空间将变得越来越重要。作为最大（也是最重！）的内饰组件之一，汽车座椅仍然需要更多的优化。几十年来，在保持框架结构轻巧的同时确保安全性已成为主要汽车座椅制造商的重点。

科思创与一家中国 OEM 和一家中国供应商共同设计了新一代轻薄坚固的碳纤维汽车座椅。科思创提供材料解决方案、计算机增强工程以优化设计和加工解决方案。这种座椅靠背坚固，节省空间（后排乘客的膝盖空间）并减轻重量，同时不会影响安全性。

座椅靠背由 Maezio® 轻质复合材料制成，并采用最新的设计趋势——大理石片——由后工业回收材料制成。

座椅靠背采用试生产工艺生产，组装在真实座椅上，并通过了许多 OEM 特定测试。

使用坚固、易于加工且运输成本更低的轻质材料可以帮助汽车行业优化生产流程、提高产品性能并降低生产成本。此外，在绿色出行理念和“双碳”目标的推动下，汽车行业对低碳环保材料的需求增加。

遮阳帘

科思创遮阳帘概念展示了如何将照明和加热集成到极薄且灵活的遮阳帘中，该设计充分考虑到了电动汽车的需求。

除了 LED 照明之外，遮阳帘的嵌入式电路还能提供辐射加热，这在缺乏内燃机热量的电动汽车中尤为重要。

门板

科思创材料技术与位于芬兰的设计机构 Northern Works合作进行门板开发。Northern Works 首席执行官 Miika Heikkinen 表示：“作为设计服务领域公认的全球领导者，我们努力采用面向未来的整体方法来满足未来的现实，并将最终用户的需求置于我们设计的核心。这个概念车门面板展示了材料技术如何开启新的面向未来的设计，这些设计不仅更具可持续性，而且通过简化内饰，让消费者放松、更具目的性，从而为消费者带来更多附加价值，并实现真正的无缝旅程。

前端

科思创的全新前端概念集成了电子功能并扩展了车辆照明的可能性。自 2014 年以来，科思创一直在自研新型聚碳酸酯汽车外板概念。最新概念将于下个月在杜塞尔多夫举行的K 2022塑料展上展出。



图片：科思创

与海拉合作开发的前格栅板概念基于模克隆® 注塑成型光学元件，可实现广泛的设计、功能和用例。该概念的特点是采用 Makrofol DE 制成的双面 FIM；3D 表面和行人通信。使用边缘照明、透明至亮和隐藏至亮技术的集成照明效果展示了如何按需显示标志和其它造型元素。

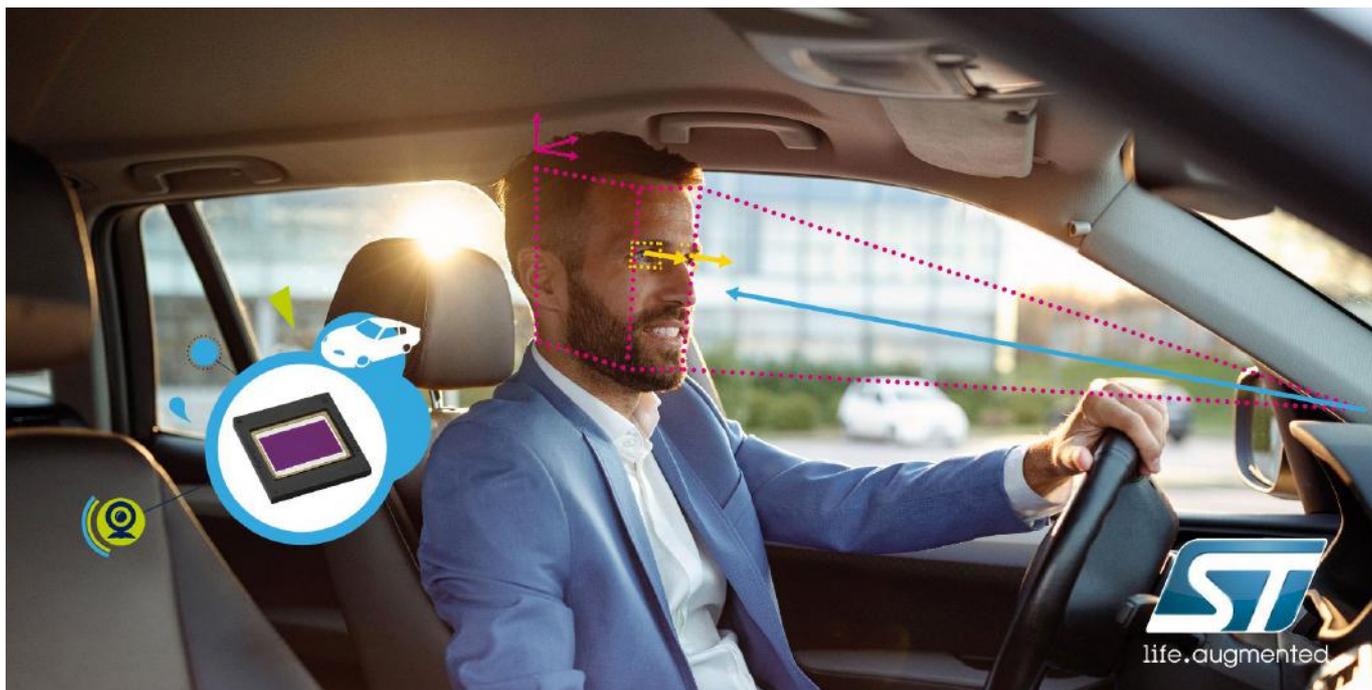
科思创与 Lumileds 合作探索直接包覆成型 LED 前照灯模块的可能性，以验证这种新组装工艺的可行性。与此同时，科思创与 Asyst 合作展示了如何将光模块的可调节性和热管理集成到一个可扩展的模块中。

作为无缝前端设计的一个组成部分，从以前的散热器格栅到格栅板的过渡为各种电子、设计和受监管的安全功能的模块化集成提供了可能性。

汽车内饰新闻

STMicroelectronics 用于全 DMS 的新型混合传感器

汽车内饰新闻



图片：意法半导体

意法半导体 (ST) 是一家法国-意大利血统的半导体公司，总部位于瑞士日内瓦附近的Plan-les-Ouates，在法国上市。它是欧洲最大的半导体合同制造和设计公司。

虽然 DMS (驾驶员监控系统) 通过评估驾驶员的警觉性来保证更高的道路安全，但 ST 上周宣布的下一代双图像传感器可以监控覆盖驾驶员和所有乘客的整个车辆内饰。意法半导体的新型图像传感器支持的新应用包括乘客安全带检查、生命体征监测、儿童离开检测、手势识别和高质量视频/图片记录。

“DMS 市场正以两位数的速度增长。意法半导体的新型图像传感器将推动这一发展，使品牌能够创造新服务并为车辆用户提供更大的价值，利用涵盖多名乘客的完整车内监控，”意法半导体 Imaging Sub-Group 执行副总裁 Eric Aussedat 表示。“我们市场领先的 DMS 传感器提供了完美的启动板，可以进一步推动技术并推动新的创新。”

新型传感器 [VD/VB1940](#) 提供了一种经济高效的解决方案，将红外传感的灵敏度和高分辨率与高动态范围 (HDR) 彩色成像结合在一个组件中。它可以在滚动快门和全局快门模式下交替捕获帧。除了通常由标准 DMS 传感器捕获的高质量近红外 (NIR) 图像外，它还具有 5.1 兆像素，可捕获乘员监控系统 (OMS) 所需的高动态范围 (HDR) 彩色图像。DMS 使用 NIR 成像来分析所有照明条件下的驾驶员头部和眼睛运动。

已可提供裸晶圆 (VDB1940) 和封装在 BGA (VB1940) 的样品，预计在2024年实现量产，满足正在设计的相关车型的需求。

哈曼推出 Eyes-and-Mind Driver Monitor

汽车内饰新闻



HARMAN IMAGE

哈曼是三星有限公司的子公司，专注于汽车、消费者和企业市场的互联技术和解决方案，宣布推出 Ready Care。它是一套解决方案，包括认知分心、无压力路由和个性化舒适，可以协同或独立工作，以提高安全性并减轻驾驶员压力。

除了使用可以检测驾驶员困倦的摄像头外，Ready Care 还测量实时驾驶员认知负荷以识别何时出现潜在的分心，然后提供量身定制的干预策略以最大限度地提高安全性。该体验由新开发的机器学习算法提供支持，该算法收集和来自车载摄像头和传感器的数据，以监控驾驶员的状态。Ready Care 可以生成定制的车载客舱提示，以触发一系列行为反应、提高意识、缓解压力或刺激缓解。

Ready Care 的主要特点包括

- 道路上的视觉和心理状态：Ready Care 监测驾驶员的眼睛活动和精神状态。具有主动照明的红外全局快门摄像头在低光和高光环境下测量驾驶员的面部，以提供面部表情、眼睛注视、眼睑开口等的实时数据。
- Ready Care 可提供替代路线选择，以降低驾驶员压力水平、交通拥堵或天气等可能因素。
- Ready Care 利用先进的机器学习技术，提供针对个人及其驾驶体验量身定制的个性化干预策略。

哈曼国际汽车产品管理高级副总裁 Armin Prommersberger 表示：“Ready Care 本质上是一个副驾驶，在发现分心可能带来危险的情况下进行干预，预防危险的发生。该技术使汽车首次实现了知晓驾驶员的心理状况，从此游戏规则将发生改变。我们为 Ready Care 将对驾驶者、乘客和路上的每个人产生的影响感到无比自豪和兴奋。”

Smart RCS获主动/被动安全奖

汽车内饰新闻



几周前，[Emotion 3D](#) 和 [Veoneer](#) 作为合作伙伴在布鲁塞尔 AutoSens 上获得了“最具创新性的车内感知应用”奖。AutoSens 提供活动、培训、信息和分析服务——在全球范围内创造和发展车辆感知技术和工程方面的专业知识。

奥地利格拉茨市的移动工程专家 AVL 支持这项开发以进行测试和模拟。

该奖项指的是[智能约束控制系统 \(smart-RCS\)](#)，它将为车辆乘员提供更好的碰撞保护。

Smart-RCS 检测人体位置和特征，根据每个乘员的个人情况实时调整安全气囊展开。

RCS 触发车辆的被动安全系统。乘员安全系统依靠主动传感器和微处理器来触发碰撞前和碰撞中的乘员保护——例如拉紧安全带和展开安全气囊——当它判断碰撞不可避免时。

被动安全技术旨在减轻碰撞期间和之后的事故后果，从第一次接触的那一刻起。主动安全描述了使用对车辆状态的了解来避免碰撞影响的系统。使用 RCS，我们处于两者之间，因为预碰撞了解会发生什么，几毫秒后可以最大限度地减少这次碰撞的影响。

采埃孚：无中控台设计前排座椅安全气囊

汽车内饰新闻



图片：采埃孚

通常，前排座椅之间的安全气囊使用中控台提供支撑。ZF 的新型横向中央安全气囊专为没有中控台的汽车而设计。一些量产汽车，例如斯柯达明锐，已经配备了这种中央安全气囊，旨在在发生远侧碰撞时为乘员提供增强的保护。中央安全气囊 (CeAB) 还可以减轻两名乘员之间（头对头）碰撞的严重程度。ZF 用于小型和紧凑型汽车的横向（中央）安全气囊即使没有真正的中控台，也可以通过为车身提供额外支撑来帮助减少乘员的动力。

在许多小型和紧凑型汽车中，驾驶员和乘客座椅之间的狭窄空间很多时候只能容纳扁平的储物箱或杯架，如果可以的话，这使得稳定中央包变得更加困难。ZF 工程师为他们的新型横向（中央）安全气囊开发了一种座椅固定装置。安全气囊织物有第三个固定点，直接延伸到“头部”。



ZF 的新型横向（中央）安全气囊在座椅结构顶部具有双锚固，安全气囊直接通过织物固定。这样就无需中央控制台和相邻乘客座椅提供支撑，以便在发生远侧碰撞时施加所需的支撑力。

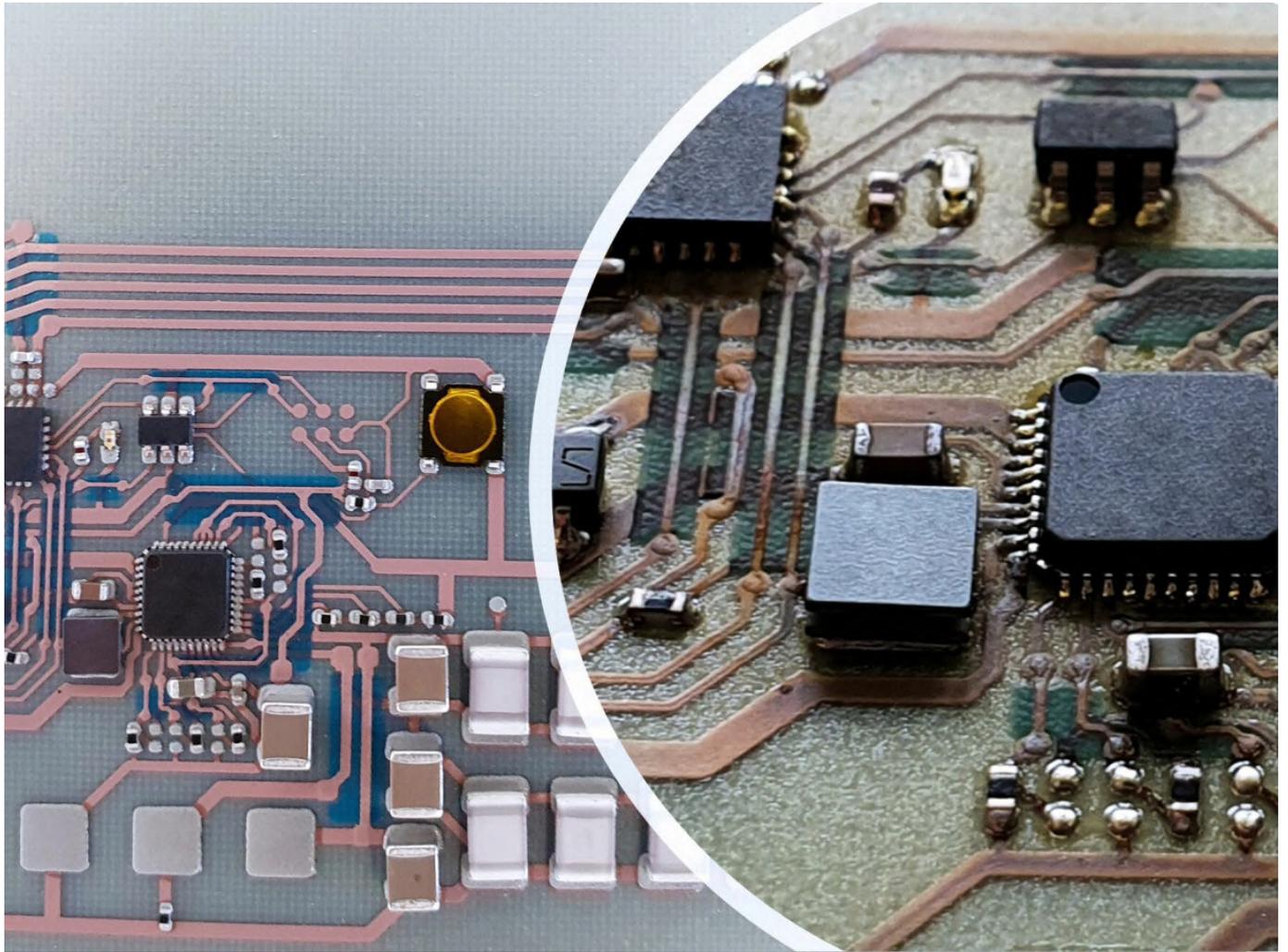
这种保护垫在测试期间从座椅提供的横向刚度至少与之前的中央安全气囊系统相当。座椅集成测试以及座椅制造商证实了这一点。

“汽车制造商也可以使用内饰头枕套来支撑。这是理想的选择，因为它既简单又牢固，”采埃孚核心工程侧面和中央安全气囊经理 Dominique Acker 表示。

横向（中央）安全气囊的这种座椅固定装置还增强了小型和紧凑型车辆的乘员保护潜力——这是电动车的理想解决方案。

3D 印刷电路板降低成本和依赖性

汽车内饰新闻



图片：创新实验室

当今的内饰是电子用户、HMI、DMS、机电一体化，都需要印刷电路来实现功能。一种新的生产工艺使在电子电路板上印刷铜导体轨道成为可能。Innovation Lab公司表示，消耗的材料和能源更少。

Innovation Lab开发人员已成功地实现叠加制造电子电路板。据这家总部位于德国海德堡的公司称，作为“SmartEEs2”研究项目的一部分，它已成功使用丝网印刷工艺生产可焊电路。据说这些电路板与传统的回流工艺兼容。铜墨水确保高导电性。

这一过程将降低成本并减少对供应商的物流依赖。该工艺不需要有毒蚀刻剂，据说能耗低于传统生产方法。电路板在约150°C的温度下生产。此外，最薄15倍的基板可减少材料消耗并产生更少的生产浪费。

创新实验室制作了一个包含智能标签主要组件的物理原型。金属和电介质的多层印刷用于实现所需的功能：低功耗温度传感器和记录器、通过印刷天线的NFC通信接口和紧凑型电池。这是用印刷太阳能电池充电的，使产品完全自给自足。

创新实验室印刷电子产品负责人Janusz Schinke表示：“这是一个可以降低成本并减少对供应商物流依赖的生产过程。我们预计到今年年底将把这个过程扩大到大批量。”他说，目标是生产一百万条或更多的可焊迹线。

Genesis G90: 互联集成驾驶舱和车载个人助理

汽车内饰新闻



图片: GENESIS / NETCARSHOW

Genesis G90 带来三年来的首次全面改款, 代表了对品牌奢华设计身份的诠释。该车型引入了使驾驶更容易的辅助功能, 以及增强用户体验的各种新技术。



车内前部引人注目的是纤细的通风口, 结合翼状形状和该品牌的下一代信息娱乐系统, 联网汽车集成驾驶舱, 将仪表盘和导航集成到全景显示器中。

中控台采用玻璃和铝材。电子拨盘式线控换挡 (SBW) 组件和拨盘式中央控制面板有所区别, 使驾驶员能够在驾驶时直观地区分它们。特别是, SBW 通过在驾驶员倒车时振动来防止误操作。

位于的两个全景天窗可以单独控制。安装在天窗左右两端的氛围照明与车内其他氛围照明导航联动。

后排座椅采用优质材料, 第二排左右座椅可倾斜。G90还在第二排C柱区域提供了独立的杂志和书籍托盘等储物空间。

中央饰板、前排座椅靠背以及每个座椅的车门饰板都采用了新的装饰。Genesis 的可持续奢华理念体现在报纸皇冠木材和报纸条纹木材的使用上。该材料是通过将包括报纸在内的日常生活中的废纸进行再加工制成的。

当驾驶员使用智能钥匙接近 G90 时, 自动冲洗门把手会弹出以迎接驾驶员。一旦驾驶员进入车辆, EasyClose 系统就会关闭车门, 乘客无需伸手关门。只需按下位于多个易于访问的位置的按钮即可激活此功能, 包括第一排的中央控制台、第二排的扶手和两排的车门饰板。

G90 的中控台指纹认证系统可实现无钥匙发动机启动和驾驶。它会自动加载驾驶员的个人设置, 并可用作代客模式的身份验证方法。该车还配备了数字钥匙 2, 当智能手机在附近时, 客户只需触摸门把手即可访问和打开车辆。它还具有免提智能后备箱系统, 当驾驶员或乘客站在位于后备箱后部的传感器附近三秒钟时, 该系统会自动打开后备箱。

基于数字界面的信息娱乐系统为驾驶带来乐趣, 新的 [Mood Curator](#) (车载个人助理)、Bang & Olufsen 3D 音响系统和 Virtual Venues 等功能可基于客户喜好创造各种内饰氛围。

设计休息室

Polestar 6： 高端、有趣和可持续性

设计休息室



POLESTAR O₂, POLESTAR 6 的概念版 - 图片： POLESTAR

今年早些时候在洛杉矶推出的电动跑车概念 Polestar O₂ 不仅仅是为了给品牌带来更多话题。它的存在表明跑车有望迎来一种新的范式。高端、有趣和可持续性可以融为一体。



Polestar 为我们的 2+2 电动跑车概念 Polestar O₂ 所获得的好评感到自豪，正如其网站上所述。因此，他们决定将这一概念作为 Polestar 6 LA 概念版带入现实，各个 build slot 正被迅速预定。但是，仍然可以加入此独家发布版的 build slot 等待名单，预计发布日期为 2026 年。



首批 500 辆量产车将作为独家编号的 Polestar 6 LA 概念版提供。特点包括定制设计的 21 英寸合金轮毂、独特的 Sky 外观颜色（可提供其他颜色）、特殊的车身侧面图形和独特的、动物福利追踪的皮革内饰。

Polestar O₂ 的内饰采用了 Precept 概念车的所有改进，并将其应用于跑车。它具有适应驾驶员动作的情境化信息娱乐系统、编织亚麻复合板、3D 针织内饰和其他可持续材料创新。搭配精心挑选的色彩组合，将舒适度提升到一个新的水平。

混合材料必须在回收前进行分离，使过程更加困难。Polestar O₂ 证明，基于单一材料组件的汽车内饰可以将风格与可持续性结合起来。



传统上，车辆内饰由多种材料组成。在车辆使用寿命结束时，这些组合很难分离，因此很难将它们回收到原来的材料（并且在此过程中会消耗大量能源）。相比之下，Polestar O₂ 内饰的所有软部件均由一种基础材料制成：高度可回收的热塑性塑料。因此，泡沫、粘合剂、3D 针织内饰和无纺层压都可以回收利用，而不会进行能源密集型分离或属性损失。

这款电动跑车概念车于 3 月在洛杉矶以 Polestar O₂ 的形式亮相，基于 Polestar Precept 概念车的设计和技术之上，展示了该品牌对未来跑车的愿景。

Polestar 6 的前 500 辆将采用限量版 LA Concept，具有独特的“天空”外观颜色、原始 Polestar O₂ 概念的定制设计的 21 英寸合金轮毂、特殊的车身侧面图形和动物福利追踪皮革内饰。

该汽车制造商于 9 月 15 日开始在中国预订 Polestar 6 LA 概念版。该车型售价为 168 万元人民币（242,000 欧元），在国内限量预订 10 辆。

阿斯顿马丁 DB6 Volante for Royal Ride

设计休息室



DB6 VOLANTE, 在 1966 年伦敦车展上首次发布——图片：FLIKR

发布于1969年 DB6 MkII Volante 由 3,995cc (243.8 立方英寸) 双顶置凸轮轴 (DOHC) 直列六缸发动机提供动力, 据称该车是查尔斯的最爱车型。除了他自己, 唯一的一次是他的儿子威廉王子在婚礼上驾驶该汽车迎娶凯特王妃。如果没有仪表板中央的红色大“弹出”按钮, 两人座黑色皮革和木制方向盘的内饰将显得并不完整。后来, 查尔斯解释说这只是一个玩笑。蓝色蓝宝石织物顶篷以电气方式覆盖驾驶舱, 与塞舌尔蓝色车身油漆完美融合。整部杰作经常被媒体视为最“酷”的阿斯顿。



威廉王子婚礼 2011 年 4 月 29 日 - 图片：PINTEREST

然而, 当他心爱的汽车不得不面对现代化的要求, 这位英国君主不得不忍受一些不眠之夜。最新标准要求所有车辆都符合环保要求, 以符合即将到来的移动价值。作为可持续发展倡议的坚定倡导者, 查尔斯于 2008 年决定将他梦想中的汽车改造成环保汽车。与他的工程师会讨论的报道并不多, 但似乎他花了很长时间才让他们支持他对新型生物燃料组合物的想法, 他做到了。这台发动机必须进行现代化改造, 才能将英国葡萄酒和奶酪行业的废料作为燃料, 正如记者们所说, “唯一一辆靠奶酪运转的阿斯顿”。

在各种应用中使用天然材料是最流行的汽车趋势之一。软木、大豆泡沫、麦秸、红麻纤维、咖啡渣、“纯素”皮革、椰子纤维和稻壳构成了汽车历史上前所未有的新词汇。很难想象将所有这些自然资源实施到一个规模化和统一的工业流程中需要多少努力。目前，如果有人能做到，那肯定是查理三世国王，正如他在 BBC 的一部纪录片中解释的那样，“开车时这辆车闻起来很香”

全新出行

机器人出租车将如何通信？

NEWS MOBILITY



图片：捷豹路虎

两个人类驾驶员之间的非语言交流通常很复杂。机器在与其它道路使用者的交流中提出了更大的挑战。没有声音，没有面部表情，也没有肢体语言——机器人汽车将是未来交通中最难识别的道路使用者。

为确保静音机器将来不会在十字路口和人行横道造成安全风险，它们必须学习一种可用于与行人、骑自行车者和人类驾驶员交流的易于理解的语言。目前正在研究这可能是什么样子。

每个原型和研究都采用自己的方法。例如，奥迪尝试了预测。这意味着汽车通过前灯投射到道路上的灯光符号，其他道路使用者可以阅读这些符号。

瑞典供应商 Semcon 依靠散热器格栅上的屏幕面，当路人被要求过马路时，它会友好地向他们微笑。类似的方法：JaguarM 的巨型电眼；包括眼睑、虹膜和瞳孔，他们应该与其它道路使用者进行眼神交流。

这些想法似乎既符合逻辑也很有趣；但它们在道路交通中很可能无法起作用。当自动驾驶汽车大量上路时，它们需要一种统一的语言。很难想象每个汽车制造商都会建立自己的解决方案。

工程师 Stephan Cieler 正在为机器人汽车寻找通用的通信方式。供应商 Continental 的开发人员正在 ISO 标准化委员会中开展所谓的外部动态人机界面标准化工作。他关注的是机器人车辆和生活道路使用者未来相互交流的最安全方式。例如，在人行横道上，最重要的问题是当你踏上马路时汽车是否真的会停下来。或者在狭窄路口处，两个驾驶者必须就通行权达成一致。

Cieler 和他的团队最初为人机界面制定了 17 条规则。类似于汽车与其动画环境之间通信的基本规则手册。汽车的信号必须是明确的，而且，与汽车的其他行为一致。

博世“最后一英里”电动汽车

NEWS MOBILITY



图片：博世

博世正式开始批量生产用于 LCV（轻型商用车）的新型驱动元件，该元件由电动机和集成逆变器组成。逆变器控制电动机并提供与高压电池的连接。“博世也在推动商用车中的电动汽车。博世管理委员会成员兼移动解决方案业务部主席 Markus Heyn 博士说，与之前的产品相比，新单元提供了更高的功率和扭矩密度，并且更轻、更紧凑。电机和逆变器的总重量约为 80 kg。博世使用新型功率半导体将电气损耗降低了 20% 以上，使逆变器效率达到 97%，从而增加了车辆的续航里程。由于结构灵活，现在更容易将驱动模块集成到现有和新车型中。

电动驱动系统将在戴姆勒卡车上首次亮相，并辅以 DC/DC 转换器和博世用于传动系统的车辆控制单元。机组最大功率为 129 kW，而持续功率为 100 kW。短时间内，永磁同步电机可产生 430 Nm 的峰值扭矩。即使车辆重量为 8.5 吨，这也确保了在各种情况下的卓越驾驶性能——包括在东京、罗马或旧金山等丘陵城市。

博世工程师基于乘用车领域使用的技术设计了电动机和逆变器。通过将电力驱动模块嵌入车辆现有的水冷回路中，不再需要油基冷却回路。此外，电动机的高转速确保单速变速器足以满足所有要求。新型电动驱动器的较小尺寸意味着现在可以使用由单个部件组成的电池。新的微控制器提供了相当多的计算能力，可以在几毫秒内处理电力驱动器的复杂控制算法。在这种情况下，该软件主要负责电驱动器的行为，并且可以根据客户的特定要求进行定制。该驱动模块将在德国希尔德斯海姆的生产线上下线，该生产线是博世的电力驱动主导工厂。

一般新闻

比亚迪佛吉亚合资公司第10000套汽车座椅正式下线

一般新闻



图片：佛瑞亚

9月19日，佛吉亚（现佛瑞亚）与比亚迪合资的深圳佛吉亚汽车零部件有限公司（以下简称“深圳佛吉亚”）第六家工厂正式开业。工厂位于合肥市下塘工业园区，位于安徽省省会，也是合资公司今年迄今投产的第三家工厂。

在此次活动中，这家位于合肥的工厂见证了其第 10,000 套汽车座椅下线。

公司以较快的速度推进合肥工厂的建设和生产。它于今年5月确定了工厂的位置。工厂完成设备安装调试，决策后仅45天和55天投产。7月20日，工厂迎来了第一款汽车座椅的诞生。

2017年10月31日，佛吉亚宣布与中国领先的电动汽车制造商比亚迪成立新的合资企业。新公司，即深圳佛吉亚（佛吉亚70% - 比亚迪30%），旨在为比亚迪旗下汽车品牌开发和制造先进的座椅解决方案。

该战略合作伙伴关系有望将比亚迪在深圳、西安和长沙的座椅生产活动整合在一起。

大众汽车移动部门专注于电动和自动驾驶汽车

一般新闻



ID BUZZ 概念车，2018 年 - 图片：大众

大众汽车的乘用车业务正在进行重组，将新兴的电动汽车和数字化领域合并为一个“新移动”部门，由该品牌现任开发主管 Thomas Ulbrich 领导。



THOMAS ULBRICH，负责大众的 ID 电动车型和 TRINITY 项目 - 图片：大众

在新职位上，Ulbrich 将负责大众当前的 ID 电池电动汽车和未来的车型，这些车型将基于大众集团新的、高度可扩展的 SSP 平台，包括大众品牌即将开发的全电动自动驾驶汽车。Trinity 项目（2026，ID 4 SUV 或 ID 7?）

Ulbrich 还将加入大众软件部门 Cariad 的监事会，负责确保 Cariad 与大众品牌开发部门之间的密切合作。

大众品牌首席执行官 Thomas Schaefer 表示，重组旨在为“系统地推动公司向以软件为导向的移动服务提供商的转型”奠定坚实的基础。

Schaefer 上周在一份声明中表示，通过成立新部门，“我们正在将电动汽车和软件的战略行动领域捆绑在一起，从而加快我们的创新步伐。”

Ulbrich 作为大众品牌的技术负责人，将由 Kai Gruenitz 担任他的领导。Kai Gruenitz 从目前在大众商用车公司担任开发主管的职位转任该职位，曾负责 ID Buzz full - 电动小型货车的开发。

Ulbrich 和 Gruenitz 将一起带领大众汽车传统开发部门的研发团队参与电池、SSP 电动平台和数字化等项目，包括自动驾驶功能，以及即将到来的更复杂的项目。

大众并未透露 New Mobility 部门的规模，但预计会设立研发团队，以及一个专注于电池和软件以及开发、生产、采购和控制的跨学科团队。