

社论

DVN内饰智囊团会议：HMI&可持续性



2020 ACURA RLX SPORT HYBRID – 图片：ACURA

随着车内触摸屏尺寸越来越大，车内的物理按钮越来越少。有观点认为，由于触摸屏容易分散驾驶员的注意力和警惕性，触摸屏取代物理按钮可能在安全方面造成风险。这是个严肃的话题，DVN将于2022年11月28日至29日在科隆举行的内饰智囊团会议上探讨该话题。

本周深度报道介绍了 Vi Bilägare 的测试研究结果，“物理按钮在新车中的性能优于触摸屏”。这值得深思，甚至有望促进未来的设计改良。

DVN内饰智囊团会议议程将于9月第二周发布，敬请关注。

轻量化作为低碳车辆的关键杠杆，是汽车行业面临的重大挑战，无论是燃油车还是电动车，都面临轻量化挑战。关于轻量化的新闻越来越多，比如PU和泡沫成型、隔音贴片层压板、薄座椅、后座椅靠背、中控台、仪表板和乘客安全气囊集成。轻量化属于可持续性范畴，也是DVN内饰智囊团会议的重要议题。

活动日期为2022年11月28日至29日，敬请期待。

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

物理按钮与触摸屏，谁是赢家？



图片：格伦·林德伯格/VI BILÄGARE

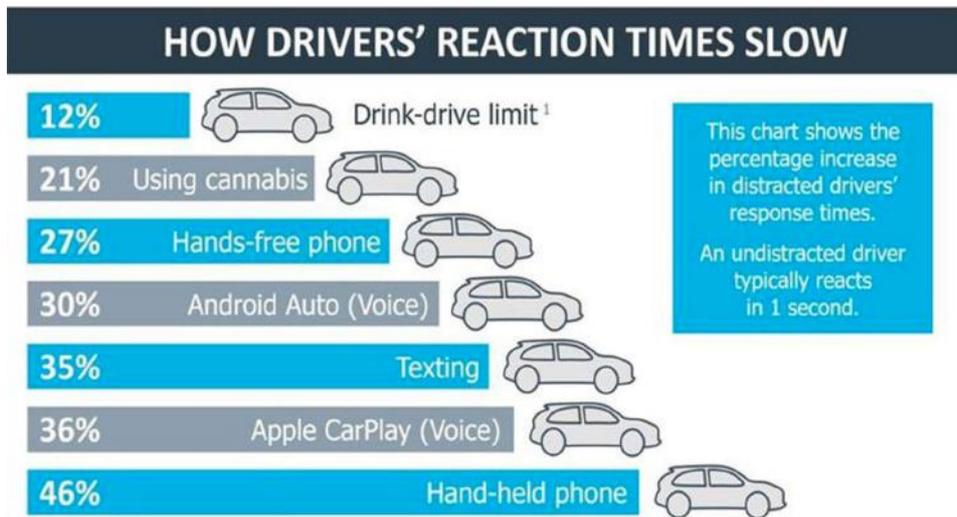
物理按钮在汽车中越来越少见，大多数制造商转为使用触摸屏。DVN内饰经常发布的此类新闻也验证了这一明显趋势。

然而，有观点对该趋势提出了质疑。



图片：VNC汽车

触摸屏尺寸变得越来越大，物理按钮几乎减少到消失不见，一个明显的例子是特斯拉。与此同时，也有观点对触摸屏的使用表示担忧，如DVN内饰几个月前的新闻，软件公司VNC表示，以驾驶员为中心的大型触摸屏正在使用户远离最佳驾驶体验。据VNC称，触摸屏替代传统按钮实际上并非以客户体验为核心，并且带来潜在的安全风险。同时也引起了监管机构的注意。



图片：UK TRANSPORT

英国交通研究实验室和道路安全慈善机构 IAM Roadsmart 最近的一项研究发现，当使用触摸屏界面播放来自 Spotify 的曲目时，驾驶员将视线从道路上移开长达 20 秒——假如时速是每小时 70 英里，车辆将驶出长达三分之一英里。此外，使用触摸屏时，司机往往无法保持车道位置，也无法对模拟紧急情况做出适当反应。总而言之，反应时间增加了 57%。这比血液中酒精含量刚刚超标（反应时间增加 12%）时的情况严重得多。驾驶员越来越厌倦频繁使用触摸屏，并且随着欧盟委员会评估驾驶员分心导致超过 30% 撞车事故，监管机构和立法者可能会被迫对此采取措施。

Vi Bilägare测试结果：物理按钮在新车中的性能优于触摸屏

瑞典重要的汽车杂志 Vi Bilägare 在 8 月中旬发表了一项比较物理按钮和触摸屏的研究，很有意思。简而言之，得出的结论是触摸屏在进行的测试中表现得更差！将驾驶员执行简单任务的时间进行对比，发现驾驶性能最差的汽车是驾驶性能最好的汽车的四倍。

新开发车型搭载的屏幕尺寸不断加大。大多数汽车制造商的设计团队都倾向于放弃物理按钮和开关，尽管物理按钮在安全方面要优越得多。今年夏天，Vi Bilägare 对 12 辆汽车的 HMI 系统（人机界面）进行了全面测试。

现代汽车大屏幕内饰的灵感来自智能手机和平板电脑。设计师希望设计一款简洁的内饰，开关按钮越少越好。而车辆项目负责人则希望成本最优。OEM 厂商热衷于将更多功能集成到可以随时更新的数字屏幕中，而不是在未来几年内开发、制造和保留实体按钮。

Vi Bilägare 在一个机场收集了来自多家制造商的 11 辆现代汽车，并测量了驾驶员执行不同简单任务所需的时间，例如更换广播电台或调节气候控制。同时，汽车以 110 公里/小时的速度行驶。此外，他们还请来了一辆未配备触摸屏的“老派”汽车，一辆使用了 17 年的沃尔沃 V70 来进行比较。

测试开始前，让驾驶员可以充分了解汽车及其信息娱乐系统。测试期间的每项测试都是单独计时的。

安排了哪些测试？

- 激活加热座椅，将温度升高 2 度，然后启动除霜器。
- 打开收音机并将电台调整到特定频道（瑞典一频道）。
- 重置行车计算机。
- 将仪表照明降至最低并关闭中央显示屏。

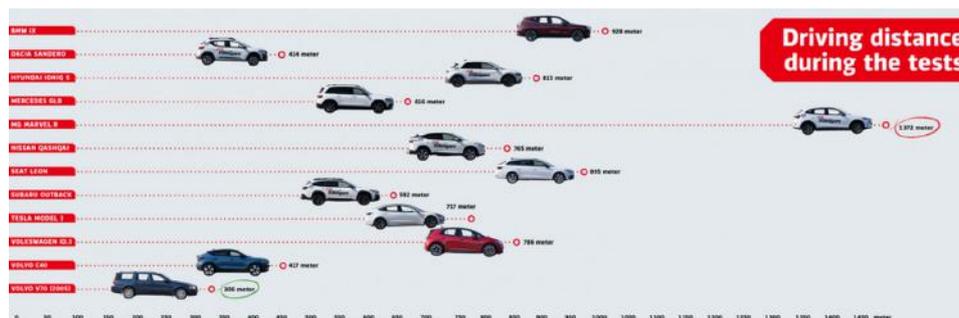


测试条件，图片 VI BILÄGARE

试验结果

- 很明显，最容易理解和操作的汽车是 2005 年的老沃尔沃 V70。这四项目任务均在十秒内完成，在此期间汽车以 110 公里/小时的速度行驶了 306 米。
- 同样明显的是，中国电动汽车 MG Marvel R 的表现明显落后。驾驶员需要 44.6 秒才能完成所有任务，在此期间汽车已经行驶了 1372 米——是老沃尔沃的四倍多。
- BMW iX 和 Seat Leon 表现更好，但两者都过于复杂。驾驶员需要将近一公里来执行任务。在此期间，可能发生交通风险。
- Dacia Sandero 和沃尔沃 C40 表现良好，尽管它们都有触摸屏。原因在于沃尔沃的触摸屏内容简洁。沃尔沃表明触摸屏不需要太复杂。

他们测量了驾驶员操作控制装置时低头的角度。通过拍摄所有汽车中的同一个司机，他们发现司机必须将视线降低 56 度才能看到屏幕的下端。相比之下，梅赛德斯 GLB 中只有 20 度。



结果不言自明。性能最差的汽车需要 1,400 米才能执行相同的任务，而性能最好的汽车只需要 300 米。



因此，很明显，2005 年款沃尔沃 V70 表明物理控制比触摸屏更易于使用。



宝马 iX, 图片: 宝马

触摸屏用于哪些功能?

特斯拉并不是第一家推出触摸屏的公司, 但这家美国汽车制造商一直提供比大多数制造商更大的触摸屏, 包含更多汽车功能。甚至挡风玻璃刮水器也通过触摸屏进行控制。

BMW iX 也提供了一款触摸屏, 但尺寸不如特斯拉那么大, 物理按钮也更多些, 这并不能保证系统易于使用。BMW 的信息娱乐系统具有许多功能, 但它也拥有有史以来设计的最复杂和最复杂的用户界面之一。

大众汽车和西雅特则出现了另外一个问题。为了节约成本, ID.3 和 Leon 屏幕下方的触敏气候控制不具备背光, 这使得它们在晚上完全看不见。

语音控制会成为另一个解决方案吗?

OEM 指出, 现在许多功能都可以通过语音激活。但语音控制系统并不总是易于使用, 它们无法控制所有功能, 而且它们并不总是如宣传的那样运行完美, 这就是为什么语音控制系统没有在 Vi Bilägare 实验中测试的原因。

结论 (基于现阶段)

十年前, 总部位于硅谷的 Tactus Technology 设计了“动态”触摸屏, 其外观、感觉和操作方式与今天的一样。但在驾驶员需要的时候, 触摸屏上会冒出一个凸起的旋钮--按钮、杠杆、滑块或任何其他形状--通过它们可以完成操作, 并提供触觉反馈, 就像硬质的物理控制一样。这为以往平面的、完全可视的界面添加了一个有形的 3 维触觉元素。本质上它是一个可变形的表面, 能在触摸屏上凸出物理按钮。不需要时, 按钮会消失在触摸屏中, 触摸屏重新恢复平整。

显示屏旋钮, 两全其美?



图片: MICROCHIP TECHNOLOGY

纯触摸屏用户界面和有形可移动旋钮之间是否能达成一个良好的平衡? 总部位于亚利桑那州的 Microchip Technology 表示, 他们通过 maXTouch 显示屏旋钮 (KoD) 系列触摸屏控制器实现了这一目标。

与传统的机械旋转编码器不同，该技术可以将旋钮直接安装到显示器上，而无需面板上的开口或任何自定义触摸模式，从而提高了设计灵活性并节省了系统成本。

DVN 内饰会员的下一期聚首

由于新冠疫情阻隔，DVN内饰已有两年未举办线下活动。今年4月下旬举办的德国科隆内饰研讨会精彩纷呈。研讨会为与会者提供了一个认识和了解最新内饰技术的绝佳机会。

在每年的大型研讨会之间，我们希望组织一场小型活动，我们称之为“智囊团”，探讨在当前激烈的竞争形势下，关于汽车内饰的各个议题。智囊团会议规模较小，便于与会嘉宾们进行深入的沟通和交流。除了正式的演讲之外，将提供更多的交流互动机会。

议题一：HMI人机界面

由于汽车交互功能的增加，驾驶员分心和接触信息过多成为一大问题。交互技术包括尺寸越来越大的触摸屏、HUD、内饰灯和警报、语音和手势、功能表面、DMS/OMS 等。



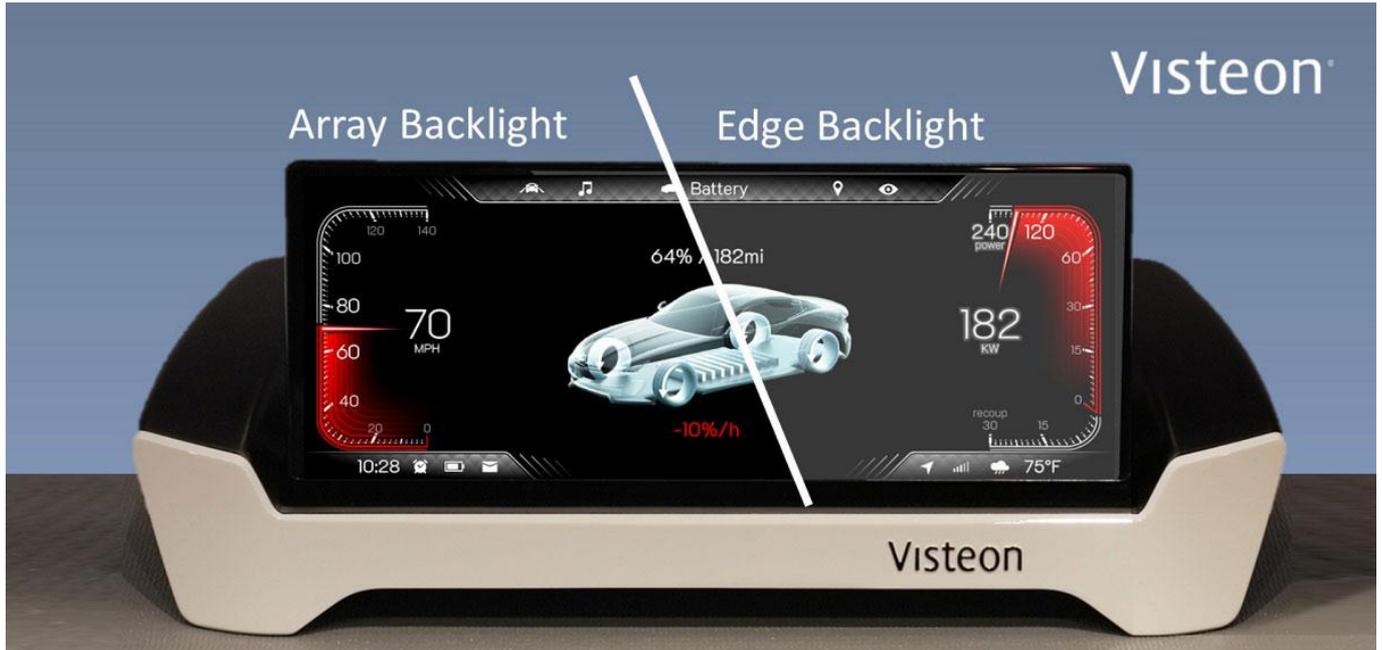
福特野马 MACH E 中的 PREH 旋转按钮（图片来源：PREH）

DVN内饰此前曾报道过在科隆 DVN 内饰研讨会上展示的 [Ford/Preh 解决方案](#)。

汽车内饰新闻

伟世通车载显示屏动态监控

汽车内饰新闻



图片：伟世通

伟世通宣布已开发出一种可动态提高车载显示器对比度的集成系统。该公司的解决方案使用专有的高级算法来控制全阵列局部调光显示。图像平面后面的 LED 矩阵阵列被单独控制，以在需要的地方提供亮度，优化纯黑色内容，并大大降低功率要求。

伟世通局部调光技术适用于薄型曲面屏幕以及薄边框显示设计。该公司指出，光学优势包括更高的感知显示质量和最小化的光晕效应。由于该系统需要更少的 LED 区域，因此与其他技术相比，功耗可降低 70%。该生产就绪解决方案与电动汽车系统以及伟世通提供的其他先进显示技术兼容，例如 Active Privacy 和 TrueColor Image Enhancement。

系统根据图像内容控制显示动态。一种算法会引导底层 LED 在内容明亮的区域中更亮，或者在屏幕内容暗或黑色的区域后面非常暗或不亮。这种动态背光层可将显示器的对比度提高十倍（从 1K:1 到 10K:1）。显着节能是 LED 控制算法的另一个优势，可以不断计算最佳亮度要求。

“市场越来越多地寻求高感知质量的显示器和低功耗解决方案。我们独特的局部调光解决方案以比高级解决方案更实惠的价格提高了对比度，并显着降低了功耗。该技术可在使用较少功率的经济实惠的显示器中实现高感知质量。伟世通在显示光学和算法方面的专业知识使我们能够在这一技术类别中脱颖而出，”伟世通显示产品线全球副总裁 Qais Sharif 说。“伟世通局部调光系统方法平衡了系统成本、对比度改进和图像光晕管理。”

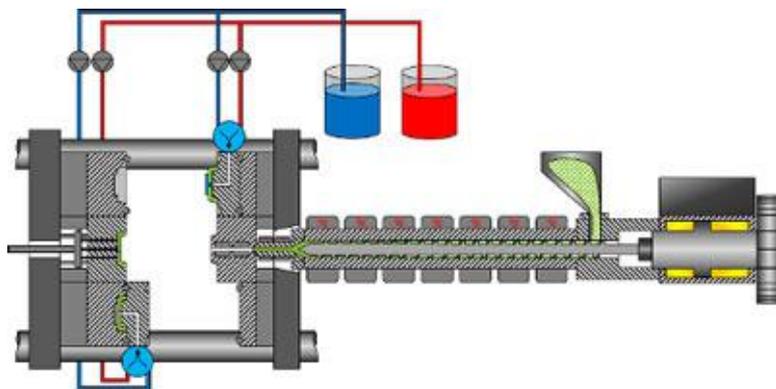
伊之密轻量化 PU 和发泡成型解决方案

汽车内饰新闻



图片：伊之密

广东伊之密精密机械股份有限公司成立于2002年，是一家专注于注塑机、压铸机、橡胶注射机、高速包装系统、自动化设备、机器人系统和精密模具的设计、研发、制造、销售和服务的创业板上市公司。2017年在德国亚琛大学校区成立研发中心，进一步加强研发网络。



伊之密着眼于汽车市场的不断变化以及纯电动汽车和其他零排放汽车的兴起，开发了 ReactPro 解决方案，据称它兼具聚氨酯涂料和注塑成型的优势。该公司还为物理和化学泡沫成型工艺开发了新的解决方案，据称可以生产更轻的零件。（InPUR模具概念——图片：伊之密）

为了提高生产力，ReactPro 系统可以在同一生产单元中生产高质量的热塑性零件并用聚氨酯涂覆功能性表面，从而提高这些零件的触觉质量，同时降低成本。

同时，在对 MuCell 技术进行深入研究的基础上，研发出由易之友新材料与工艺测试中心推出的首个技术解决方案——化学发泡成型工艺 FoamPro。该公司表示，该工艺可以减少 20% 的零件重量和生产过程中的 50% 锁模力，缩短 30% 的周期时间，并避免翘曲变形和收缩。

该公司还生产 Thixomolding 机器，该机器基于注塑工艺生产镁部件。它以碎屑镁合金为原料，通过料斗直接输送到机器的桶中。该工艺不需要熔炉、钢包或 SF6 保护气体。为实现轻量化，Thixomolded Magnesium 部件一直是座椅工程师梦寐以求的，如今终于成为了现实。

Altair Enlighten 获奖企业

汽车内饰新闻



SHILOHCORE STEEL APL - 图片: SHILOH

安道拓、延锋、Shiloh Industries 以及通用汽车、丰田、巴斯夫都获得了 Altair Enlighten 奖项。该奖项每年与密歇根州特拉弗斯城的 CAR 管理简报研讨会 (MBS) 一起颁发，以表彰该年度在减轻车辆重量方面取得的最大成就。

Altair 是计算科学和人工智能 (AI) 方面的专家，提供模拟、高性能计算 (HPC)、数据分析和人工智能方面的软件和云解决方案。轻量化是汽车行业的一项重大挑战，作为低冲击车辆的关键杠杆，无论是燃油车还是电动车。让我们回顾一下汽车内饰的获奖情况。

凭借 ShilohCore Acoustic Patch Laminate (APL)，Shiloh Industries（美国俄亥俄州瓦利市）和通用汽车一起获得了 Enabling Technology Winner 奖项。

APL 的噪音、振动和声振粗糙度 (NVH) 阻尼性能与全层压汽车材料相当，但降低了重量、碳排放和成本。获得专利的 ShilohCore NVH 阻尼性能可进行定制，以实现所需的温度范围和目标频率，同时保持车辆燃油效率并减少原材料使用。

安道拓凭借其超薄座椅获得 Future of Lightweighting Winner 奖项。



图片：安道拓

安道拓开发了一款由舒适的热塑性弹性体面板制成的超薄增强型汽车座椅。UltraThin 的设计不仅节省了空间和重量，还节省了人工、组装时间以及材料和零件数量。

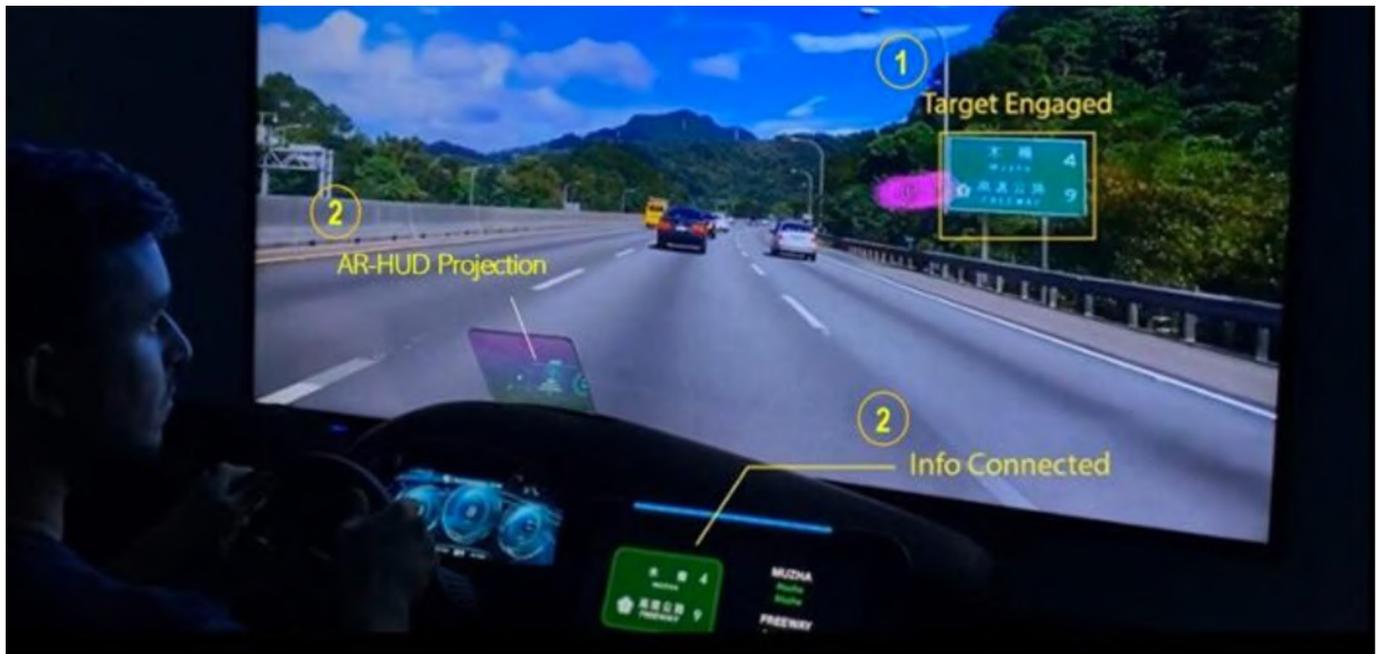
延锋获得了Future of Lightweighting Winner奖项，其仪表板和乘客安全气囊 (IP PAB) 集成

IP PAB 集成将滑槽和安全气囊模块外壳合二为一，以降低成本并在开发过程中产生协同效应。通过材料替代和 23% 的重量减轻，该系统将产品的碳足迹减少了 50%。

DVN内饰往期周刊展示了 BASF/Toyota 后排座椅靠背解决方案，与 [NaMiKo 生物基汽车中控台同款](#)

Mindtronic DMS 分析驾驶员的即时想法

汽车内饰新闻



图片：MINDTRONIC

总部位于台湾的初创公司 Mindtronic AI 详细介绍了其声称的世界上第一个汽车元服务，这是一种生物识别传感技术，可以即时访问现实世界中的任何可见物体。它将成为驾驶员监控 (DMS) 技术的一种副产品。

“最初，我们只是将生物识别传感技术用于监测驾驶员的睡意。如今，我们进一步通过分析驾驶员的行为来推断驾驶员的想法”，Mindtronic AI 首席执行官 Sharon Jiang 说。“未来出行的服务从物理出行向数据出行转变，汽车比以往更加智能，主动提供乘员服务！”

Mindtronic AI 与移动生态系统的自主交易平台 V2X Network 合作，允许其 Meta-Service 通过其生物识别传感技术学习驾驶员的模式。这家初创公司表示，这可以准确预测驾驶员当前的即时想法，将互联网和本地服务连接到一个组合的元宇宙中。

除了 Meta-Service 之外，Mindtronic AI 一直致力于其汽车级设计，该设计采用基于边缘的 AI 深度学习构建，用于驾驶舱设计和子系统。公司 OEM 与一级供应商在智能驾驶舱和高级驾驶辅助系统 (ADAS) 方面的合作伙伴关系使 Mindtronic AI 能够继续完善其研究和产品，着眼于体验当今的未来。

该公司表示，3D 沉浸式生物交互 UI 具有巨大潜力，Mindtronic AI 的 NOAH 系统提供了一个带有嵌入式面部识别和 DMS 的 3D 数字集群。这可以通过在 Dirigent 系统下使用 AI 域控制器升级的驾驶舱进一步增强，其核心是其 DMX ADAS。

宾利 Mulliner Batur：电动车战略下的可持续性

汽车内饰新闻



图片：宾利

宾利揭晓了其未来电动车的设计可能性。Batur 的两座内部空间专为终极个性化和长途旅行而设计。受到 Bacalar 内饰设计成功的启发，Batur 以 Bacalar 客舱设计的核心元素为基础，并增加了新的可持续豪华功能。



客户可以选择各种可持续的内饰材料，包括来自苏格兰的低碳皮革、来自意大利的可持续鞣革皮革，提供五种不同的颜色，以及 Dinamica，一种替代皮革的类似麂皮的可持续材料（[参见 DVN 内饰](#)）

可用于仪表板的单板范围包括宾利的一种新材料 - 天然纤维复合材料，它是碳纤维的可持续替代品。天然纤维复合材料采用 2x2 斜纹编织和缎面漆面处理，为客舱带来全新的可持续纹理。无论选择何种饰面，乘客仪表板都以独特的 W12 发动机音频特征蚀刻完成。

另外一项可持续元素是地毯，它与皮革相匹配，由再生纱线制成，这对宾利来说是首创。

客户可以选择明亮的或较暗的内饰照明选项，此外还提供钛合金选项。某些控件（例如用于通风的风琴停止装置）甚至可以采用 3D 打印的 18K 金制成。



Batur 的内饰经手工制作，主要颜色为黑色、红色和橙色的组合 - 特别是 Beluga、Hotspur 和 Hyperactive。Beluga 主皮与新的、更可持续的低 CO2 Mulliner Hyperactive Orange 皮革形成鲜明对比。通过在 Beluga 和 Hotspur 中使用 Dinamica 提供了一种互补的纹理。座椅外翼上的“Batur Chevrons”是用 Snap Orange 线手工精细刺绣的，而内饰的其余部分则带有一条对比鲜明的白色线。柔软的元素由白鲸的新羽毛工匠管道完成，座椅中心采用超活性橙色管道，方向盘下部辐条采用超活性橙色饰面。

仪表板、仪表板和车门的饰面为亮黑色，并带有“吉他褪色”至 Fine Brodgar，从仪表板向车门渐变，然后再变回黑色。内饰的金属元素融合了黑色阳极氧化铝和缎面钛金属，并配有标志性的 18 克拉金 Bentley Dynamic Drive Selector 和“12 点钟”方向盘中心带。

阿维塔 11：长安、华为和宁德时代的重磅之作

汽车内饰新闻



图片：长安汽车

很久没有一款新电动车的发布如此引人瞩目了。这款电动SUV阿维塔已上市几周，由长安汽车、华为和宁德时代三家企业联手打造。这三家企业的强强联合使阿维塔格外引人关注。



车内安装了三个来自华为的激光雷达传感器。此外，还有 6 个毫米波雷达、12 个超声波传感器和 13 个摄像头。据称，计算能力为 400 TOPS。

Avatr 011 MMV 是 11 的联名限量版，与奢侈时尚品牌纪梵希的设计师 Matthew M Williams 合作设计。这个版本的车身和内饰随处可见都是黑色，限量发售500台。Avatr 011 MMV 先于标准车型亮相，很是特别。

Avatr 11 的中央有三个屏幕供驾驶员和乘客使用。主屏幕是浮动的，直径为 15.6 英寸，搭载华为 HarmonyOS 系统。语音和手势控制是该系统的一些优势。另外两个屏幕是 10.25 英寸。其中一个在司机面前，另一个在乘客面前。中央隧道有一个巨大的无线充电板，可容纳两部手机和隐藏的杯架，其下提供宽敞的空间。11 的方向盘是椭圆形的，运动感十足。

Avatr 11 有两种不同的座位布局。高级版为四座，巨大的中控台充当扶手。它包括一个小屏幕、一个无线充电板、一个宽敞的隔间和一个冰箱。有两个独立的座椅，具有运动外观。至于 11 的更优惠版本，提供五座布局，第二排为一个长椅。

Avatr 11 的另一个特点是它的音响系统。它包括 14 个扬声器和一个 12 声道功率放大器。它还配备了 RNC（道路噪声消除）和 ASE（主动声音增强）系统。

设计休息室

Mini Aceman概念车：简约的魅力

设计休息室



图片：迷你

Mini 宣布了全新一代的车辆设计。Aceman概念体现了设计的发展趋势以及技术上的预期。“魅力简约”的设计理念代表着对典型 Mini 功能的关注。

Aceman 内饰以简洁设计为主，线条清晰流畅，并采用可持续材料。仪表板作为条形音箱风格的平面设计元素贯穿整个车内宽度。中央仪表首次采用全圆形 OLED 显示屏。下方是经典的拨动开关栏。因此，该概念车将数字技术与 Mini 品牌的传统设计特征充分结合。

中央仪器的用户界面提供新的图形显示。在量产车中，显示和控制系统将基于最新一代的迷你操作系统。其中一个亮点是显示器超出中央仪器盘的区域。借助移动图像投影，操作系统的内容可以传输到整个仪表板，创造延伸到门板的数字体验。

物理与数字化：标致 3008 i-Cockpit

设计休息室



标致 3008 I-COCKPIT；图片：标致



如果不懂得创新，一家企业就无法生存 200 年。标致是世界上现存最老牌的汽车品牌，在 2010 年成立 200 周年之际，其设计部门在未来几年面临着真正的挑战：“通过其历史重建品牌”。虽然庆祝模型 SR1 侧板的设计/雕刻是为了象征和复兴金属冲压的悠久传统，但面向驾驶舱的内饰则赞扬了拉力赛车（B组、WRC、达喀尔、勒芒）的品牌传统，其明确意图是一种非常自信的风格。

从 2010 年起，虽然下一个标致时代的所有设计基因都已在绘图板上表达出来，新的阵容也在计划中，但即将到来的屏幕技术正在彻底改变车辆的界面，尽管充当任何模拟的断开屏幕我们可以依靠，直接将我们与运动联系起来。这种性能强大且用途广泛的“技术层”，在物理方面不知何故是认知中立的，但适应性很强，直接反对任何触觉感受，体验为柔软、坚硬、温暖和寒冷，一个不仅可以被观察而且可以被观察到的宇宙毛毡。

为了解决这个问题，创造了新的词汇，例如“phygital”。（=物理+数字）

从这种反思中诞生的第一款也是最成功的量产车 Peugeot 3008 是一个真正的挑战，将冰冷的设计转变为与技术的情感连接。

标致标志性的 i-Cockpit 设计绝对创造了一种增强的驾驶体验，对虚拟 3D 细节的格外关注。然而，高清彩色屏幕伴随着一系列优雅的七个物理钢琴键 - “拨动开关” - 协同工作，可以直接和永久访问主要的舒适功能：收音机、空调、3D 连接导航语音命令、车辆设置、电话、移动应用程序和危险警告灯。中央触摸屏下方的缎面镀铬拨动开关的设计灵感来自航空世界，为醒目的驾驶舱设计提供了独特的触感。凭借完美的配重和阻尼，每个开关都是一件艺术品。

物理与数字化：我们对它们在汽车内饰领域的共存感到震惊。在标致的故事中，功能的身份与品牌的身份同义。

全新出行

初创公司 Mira 的远程控制技术

NEWS MOBILITY



图片：MIRA GMBH

位于杜塞尔多夫/德国的技术集团 Rheinmetall 正筹备成立子公司 Mira。这家初创公司将开发公共道路上车辆的远程控制，其愿景是助力一个更具可持续性和生产力的物流和运输行业。

通过 4G/5G 移动网络传输有关当前交通状况的视觉信息，旨在实现对车辆的安全远程控制。据称，该技术适用于多种应用：如按需班车、按需交付和归还共享车辆，或监控和控制大型车队中的无人驾驶车辆。根据 Mira 的说法，远程操作特别适用于两个用例。

自动驾驶车辆的远程操作

所谓的远程操作员在出现问题时支持自动驾驶无人驾驶车辆。这意味着它可以在系统故障或无法解决的驾驶任务等情况下接管车辆控制。要么决定车辆建议的替代路线；要么直接接管车辆控制：转向、制动、加速 - 然后再次移交给自动驾驶汽车。远程操作因此可以满足自动驾驶车辆技术监管的法律要求。

非自动驾驶车辆的远程操作：

遥控操作员从驾驶位置连续直接引导无人驾驶车辆。这允许车辆行驶更长的距离，例如在物流或第一/最后一英里应用中。还可以考虑提供车辆，例如出租汽车或汽车共享车辆。

该技术的初步测试将在杜塞尔多夫的工业港口进行。在这里，Mira 想要展示和评估现实的客户商业模式。该公司表示，它已经提供了符合 StVZO 标准的远程操作技术，用于乘用车、商用车和特种车。

该试点项目得到了区政府、杜塞尔多夫市和德国莱茵TÜV的审批部门的支持。根据初创公司的说法，正在准备更多的应用领域。

可以说，它是现有地铁或火车线路监控的扩展。

百度Apollo Go 无人出租车

NEWS MOBILITY



图片：百度

百度获准在中国两个城市的公共道路上使用无人驾驶机器人出租车。因此，百度的自动乘车服务 Apollo Go 现在可以在重庆和武汉等特大城市在没有安全员司机的情况下运送人员。百度在一份声明中称其为“中国移动出行未来的转折点”。

最初，该公司计划在这两个城市各部署五个机器人出租车。他们将被允许在规定的区域内开车。因此，武汉的车辆将在上午 9 点至下午 5 点之间在 13 平方公里的区域内上路。晚上。在重庆，面积为30平方公里。在那里，可以在上午 9 点 30 分到下午 4 点 30 分使用自动叫车服务。

这两个城市此前都通过基础设施项目支持自动驾驶，并建立了法律框架。与此同时，百度已经经历了测试和许可阶段，直到目前获得正式许可。其中包括在驾驶员座位上与安全操作员一起试驾，以及与操作员一起作为乘客乘坐。

百度子公司 Apollo Go 也在中国其他主要城市开展业务：北京、上海、广州和深圳。自 2020 年以来，百度在十个城市提供了超过一百万次的乘车服务。据路透社报道，百度目前还在与北京、上海和深圳的地方政府讨论部署无人驾驶机器人出租车的事宜。测试已经在北京进行，操作员仍坐在乘客座位上。

一般新闻

众多中国车型投放欧洲市场

一般新闻



图片比亚迪唐

比亚迪、吉利、长城等中国整车厂正在进军欧洲，试图通过高续航里程赢得更大的电动汽车市场。

继比亚迪之后，长城集团日前也宣布，最早将于今年将部分车型推向欧洲，并与欧洲最大的汽车经销商之一埃米尔弗雷集团签订了合作协议。

以比亚迪唐为例。自 2021 年初以来，这款 SUV 已在挪威上市，并计划于 2022 年在德国上市。在价格方面比亚迪仍然保持低调。然而，57,760 欧元的价格在挪威并不算便宜。



图片：比亚迪海豹

比亚迪海豹的目标客户定位为中产阶级。204 hp 的入门级轿车比特斯拉 Model 3 便宜得多，相当于 32,000 欧元，至少在其中国本土市场是这样。制造商承诺，使用更大的电池版本（83 kWh），远程版本的续航里程为 700 公里。德国成为该车型最早的欧洲市场之一。预计该车型将在年底前开启预订。



图片：MG4电动车

这个前英国传统品牌已经属于中国汽车巨头上汽集团多年，目前正试图重新开拓欧洲市场。凭借MG5和MG ZS EV等车型，该公司上半年在德国的汽车销量超过了本田或捷豹等品牌。凭借快速加载时间和大量附加功能，该公司希望在高尔夫级别中挑战德国品牌。MG4 计划于 2022 年底投放德国市场。



图片：蔚来 ET7

蔚来希望在高端品牌中展开竞争，该品牌的旗舰车型与特斯拉 Model S 和保时捷 Taycan 对标。这不仅得益于强大的 648 马力系统输出，百公里加速时间仅为 3.9 秒。该制造商计划首次安装可用于生产的固态电池——其他制造商仍在微调这项技术。德国客户可能要等到 2024 年才能获得该款电动汽车的顶级版本。

长城汽车计划在 2022 年底之前在欧洲推出一款可爱风格紧凑型汽车 ORA 猫。2021 年，来自长城的中国高端品牌敢于隆重亮相慕尼黑 IAA，推出 Coffee 01。Wey Coffee 01 将确立自己在中高端市场的地位。小鹏汽车的紧凑型 SUV 小鹏 G3 和 P7 也已经在挪威上市。吉利的 Zeekr 001 以 Lynk Zero Concept 的名义首发，可能会在 2023 年登陆欧洲。

2023 年日内瓦车展仅在卡塔尔举办

一般新闻



图片 C.BEFELEIN - DVN

日内瓦车展作为欧洲最大型的车展之一，上次举办是2019年。明年，日内瓦的 Palexpo 场地仍将空置。在一份声明中，组织者将“全球经济和地缘政治局势的不确定性”和“与新冠疫情相关的风险”作为再次取消的原因。

取而代之的是，这个正式称为日内瓦国际汽车展（GIMS）的车展将于明年在卡塔尔独家举办。最初的计划是在2023年举办两届 GIMS：第一届于2023年2月在日内瓦举行，第二届于11月在卡塔尔多哈首次举行。

受疫情影响，2020年传统展会不得不在短时间内取消，2021年也取消了。2022年，芯片危机更是雪上加霜，很多车企都不愿参展，展会再次取消。

尽管如此，底特律的 IAA 或 NAIAS 等传统车展最近不得不对参观者和参展商日益减少的现状。越来越多的汽车制造商依靠其他概念来吸引客户。另一方面，气候活动家最近对此类活动表示抗议。

像巴塞罗那或莱比锡这样的小型贸易展早已成为历史。大型展览正在尝试新概念。例如，上一届 IAA 首次在慕尼黑举行 - 重点关注新型移动出行，展位散布在城市各个地点。巴黎车展将于今年秋季以全新概念回归；东京车展仍在思考是否用技术展取代车展。只有中国，车展的经典概念似乎不曾改变。