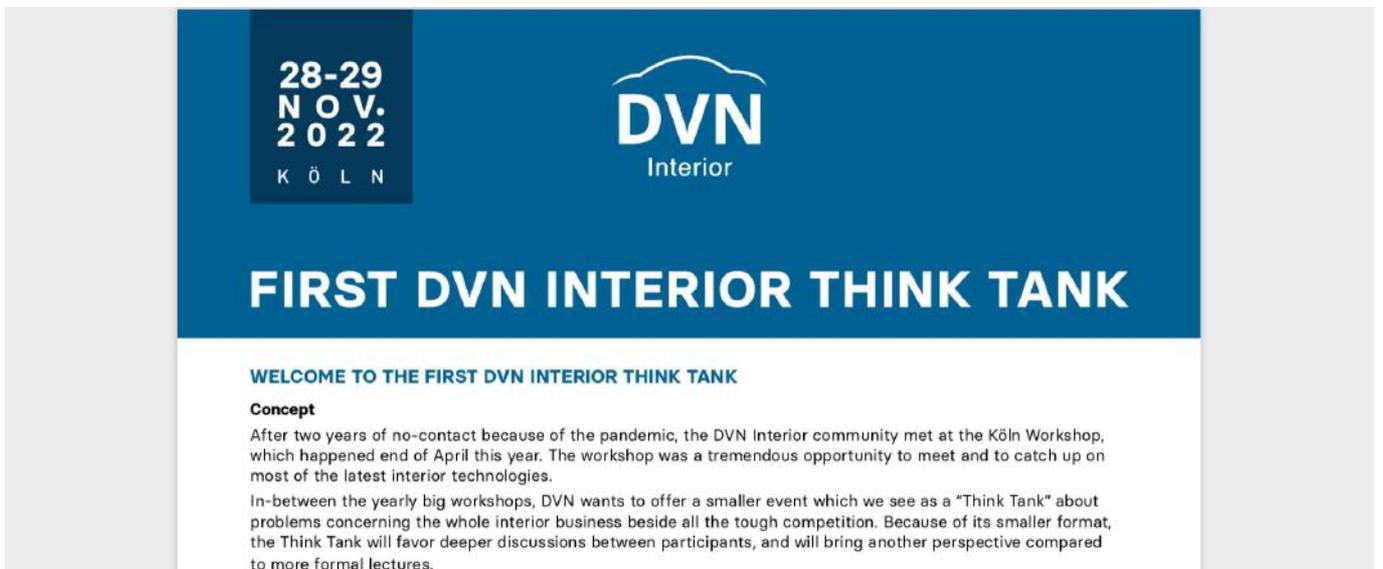




社论

DVN内饰智囊团会议即将举办



**28-29
NOV.
2022
KÖLN**

**DVN
Interior**

FIRST DVN INTERIOR THINK TANK

WELCOME TO THE FIRST DVN INTERIOR THINK TANK

Concept
After two years of no-contact because of the pandemic, the DVN Interior community met at the Köln Workshop, which happened end of April this year. The workshop was a tremendous opportunity to meet and to catch up on most of the latest interior technologies.
In-between the yearly big workshops, DVN wants to offer a smaller event which we see as a "Think Tank" about problems concerning the whole interior business beside all the tough competition. Because of its smaller format, the Think Tank will favor deeper discussions between participants, and will bring another perspective compared to more formal lectures.

DVN内饰智囊团会议将于2022年11月28日至29日在德国科隆铂尔曼酒店举行，邀请函已发给所有DVN内饰成员。如果您感兴趣参加，[请点击报名](#)，热烈欢迎各位行业同仁的参与。

当今已出现一定程度的能源短缺，甚至电力短缺。由此，我们想到了汽车内饰供暖和制冷，这些功能直接影响到电动车的续航里程。众所周知，至少在欧洲，已有计划从2035年开始禁用燃油车。

本期新闻还包括Forciot可伸缩电子产品，未来内饰功能表面不可避免的元素，以及汉高自由成型显示器，汽车行业正以前所未有的速度发展，所有材料和工艺都在紧跟步伐。

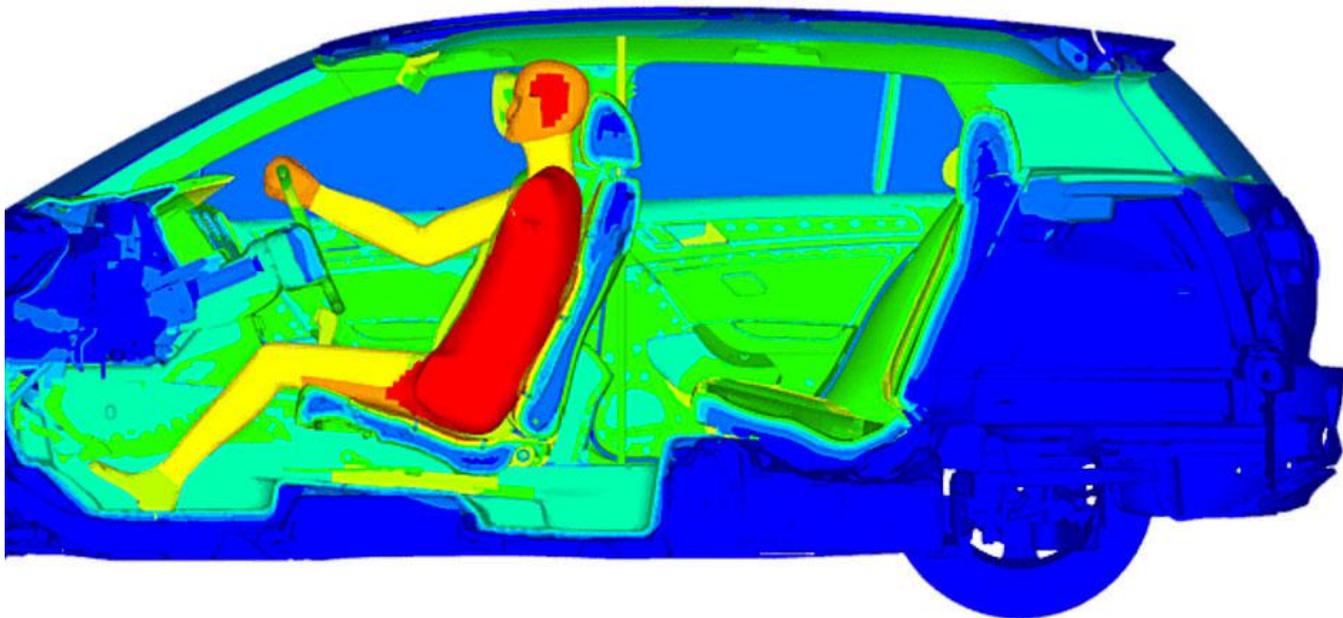
期待11月底科隆内饰智囊团会议，不见不散！



Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

座舱加热与制冷：创新和挑战



座舱热仿真 图片来源：THESEUS-FE

一个多世纪以来，汽车在寒冷冬天的加热一直依靠其自身产生的废热。人们很少考虑这种浪费是否对环境有益，答案当然是否定的。如今，电动汽车时代来临，人们再也没有这唾手可得的废热来源。

早期的电动汽车使用电阻加热来加热内饰，与20世纪60年代电空间加热器的技术一样。电力通过线圈传递，线圈加热并加热周围的空气。这个功能非常便利有效，但为此它需要大量的电力来产生热量。换句话说，这是低效的方案，需要被取代，就如燃油车需要被取代一样。

另一个挑战在于通过更高效和更可持续的制冷剂来优化冷却系统。效率可能意味着只加热/冷却必要的部件，比如只为驾驶者提供加热，而不是整个座舱。这种转变的美妙之处在于，用于HVAC的新套件有助于重新构建车辆，以实现内饰空间宽敞性的好处。下面是Sensirion和雷诺的示例。

HVAC性能影响电动汽车吸引力

各种研究表明，“里程焦虑”仍然是消费者在购买电动汽车时犹豫不决的主要原因之一。

激活电动汽车中的气候控制意味着减少其续航里程。因此，在冬季需要加热的时期，日产LEAF驾驶员尽可能使用方向盘加热和座椅加热器而不是整体加热。

多年前汽车首次加入空调时，压缩机的效率低下，其消耗的能源几乎是整体旅程的20%。随着汽油价格上涨，空调系统变得更加高效。可以预测，电动车的座舱供暖效率也会逐步提升。

电动汽车座舱内饰舒适度的最新技术为热泵，蒸发冷却液和冷却液流动系统的新设计。过去十年中使用的最低效的方法是电阻加热，其中电池的电源仅通过电阻将电源转换为热量，消耗了大量的电池电量。

如今设计师将高级热泵与新冷却液合并，这些冷却剂蒸发和冷凝速度更快。

制冷剂支持行业可持续性



图片：GENTHERM

经过多年的技术和安全评估，全球汽车行业认为HFO-1234YF是提供环保，安全和高效的座舱冷却的最佳选择。

在短短十年内，汽车行业对Hydrofluoroolefin HFO-1234YF制冷剂的依赖已经从零开始增加到19亿个单位。2022年是HFO-1234YF在量产车中采用的第10年。

在政府监管机构的鼓励下，汽车制造商开始寻找较低的全局变暖潜能（GWP）制冷剂，以取代行业标准的HFC-134A。为寻求帮助，他们邀请领先的化学和高级材料公司加入他们的开发工作。

在2000年代初期，制造商开始评估几种替代制冷剂，以用于未来的轻型车。经过多年的技术和安全评估，全球汽车行业认为HFO-1234YF是提供环保，安全和高效的座舱冷却的最佳选择。HFO-1234YF很容易让汽车制造商在其装配厂实现过渡，并且需要最少的下层过渡成本和工程。HFO-1234YF拥有的GWP少于1，这使得与车辆的生命周期相比，它在环境上比所有其他选择都更加可取。

由于电动汽车没有内燃机来驱动空调压缩机或产生废热以加热座舱，因此电动汽车使用电动压缩机和电加热器，这些电动加热器和电加热器由主电池组供能并减少驾驶里程。

与此同时，电动车的电池模块，电动机和其他电子设备的温度需要控制在合理范围内。极端温度会导致电池或电动机故障，影响充电时间，降低电池寿命，在极少数情况下甚至会导致电池起火。由于这些可能的风险，需要开发新的热管理系统，以最大程度地减少功耗，同时提供对座舱和电子组件的热控制。

电动汽车中越来越普遍使用的一种技术是热泵。热泵不仅可以作为座舱的冷却和加热来源，而且还可以为电动机，电池和电子设备提供热管理。

通过使用热泵而不是常规的电加热器或正温系数，可以将电动车的续航里程提升10%。

Honeywell



霍尼韦尔国际公司（Honeywell International Inc.）是一家美国公共交易的跨国公司公司，总部位于北卡罗来纳州夏洛特（Charlotte），专注于四个业务领域：航空航天，建筑技术，性能材料和技术以及安全性和生产力解决方案。Honeywell International Inc.是1999年Honeywell Inc.和AlliedSignal合并成立的企业。

随着全球对HFO-1234YF制冷剂需求的增长，产量也相应增长。霍尼韦尔（Honeywell）于2017年在美国建立了第一家世界规模的HFO-1234YF工厂，并一直在美国和亚洲进行扩产，以支持快速市场的增长。售后分销商也不断增加，以服务于制冷剂在现场维修方面不断增长的服务需求。例如，在美国，HFO-1234YF售后市场产品可在全国14,000多家汽车零售店销售。

到目前为止，现成HFO-1234YF制冷剂的使用对全球变暖带来了积极影响，相当于减少了1000万老旧高污染车辆的使用。全球汽车制造商正在使用新的制冷剂，大家认同尚无其他技术在气候影响方面显示出如此快速的积极效果。

今年，在美国，加拿大和欧洲出售的所有轻型车中，几乎100%将使用环保的HFO-1234YF制冷剂。到2023年底，霍尼韦尔（Honeywell）预计在日本出售的轻型车中采用率将达到95%以上，韩国也计划采用该产品。

Mitsubishi Heavy Industry



MHI HVAC子系统 - 图片: MHI

实现更高效系统的关键之一是开发更好的热泵。三菱重工通过综合考虑成本，配置和响应开发出了heat-pump water heating system。该设备结合高级热泵与“下一代电动压缩机”。这款更先进的产品被广泛用于当今众多电动汽车，三菱重工表示该系统能保持与同类电气系统相同的舒适度。

测试显示，新电动压缩机提高约百分之十效率。它是可实现该功能的最小压缩机，并在所有RPM范围内保持其效率评级。

使用层压板热交换技术的水冷式冷凝器也是一个“小平台”。层压板为制冷剂和冷却剂提供一个“流通道”。

实时测试显示，在0°C环境温度下，全功率运行的电动车可以增加热风。座舱的温度上升加快，但脚步的进气口温度并未上升。

三菱重工表示，在寒冷情况下，传统的水加热系统与此类系统结合有望使辅助加热更加有效。

特斯拉的Octovalve技术



特斯拉MODEL Y冷却系统歧管 - 图片：MUNRO & ASSOCIATES

多年前汽车首次加入空调时，压缩机的效率低下，其消耗的能源几乎是整体旅程的20%。随着汽油价格上涨，空调系统变得更加高效。可以预测，电动车的座舱供暖效率也会逐步提升。

凭借其开发的Octovalve，特斯拉将Model Y的续航里程提升了10%。

早期的电动汽车使用电阻加热来加热内饰，与20世纪60年代电空间加热器的技术一样。电力通过线圈传递，线圈加热并加热周围的空气。这个功能非常便利有效，但为此它需要大量的电力来产生热量。换句话说，这是低效的方案，需要被取代，就如燃油车需要被取代一样。

特斯拉改进了其车辆的热泵技术，他们重新设计了Model Y的加热和冷却系统，以提升加热和冷却的效率，减少电量损耗，并最大程度地提高车辆热系统的效率。

将冷却电路集成到单个加热和冷却管理系统中，以优化整个车辆流动的热能，并将Octovalve与完全重新设计的热泵整合在一起。

总之，由于电动车不具备燃油车可以提供的剩余热量，行业将需要寻找新的方法来实现电动车座舱温度的控制。

根据AAA的研究，只有约三分之一的汽油能量被用于车辆的前行。将近三分之二的能量变成热量，其中一些被冷却液吸收，其余的通过排气管作为废气排出。

难以想象，如此浪费的过程已成为为世界运输行业的标准。值得高兴的是，随着技术的进步，其中一些废热可以从冷却液中捕获，用于加热车辆的内饰。电动汽车在这方面很出色，不会排除废热因而不存在这样的浪费过程。但与此同时带来的挑战是，在寒冷情况下如何给座舱加热，或者在炎热的情况下如何给座舱制冷？

雷诺：HVAC重置以改善座舱宽敞性



图片：雷诺

在全新Megane E-Tech EV及其平台的设计期间，提交了300多份专利！部分专利在于最大程度地提高宜居性并简化时尚设计。因此，开发团队的目标是提供更多的宽敞性，而不会影响外部体积以保持汽车的紧凑设计。然后，构造师决定将HVAC单元的某些组件转移到发动座舱中。电动机的特定体系结构使这成为可能，该架构比热发动机更紧凑。

为了实现这一目标，他们想象了一个新的固定系统，可满足防火墙上HVAC单元的振动和机械电阻，该系统将座舱与发动机隔室隔离，并尽可能靠近该牵引力的前轴。通过使用螺柱和螺母，该固定系统包括两个连接到防火墙的加固层，以及连接到HVAC单元的四个固定支架。

这是一个很好的例子，证明EV具有较小的动力总成系统，可以使组件和子系统重新分配，并带来实际的价值：比如内饰宽敞性。

有关专利的更多参考：**固定发动机室中的供暖和空调单元**：专利PJ17 5256 - 发明家：Stevens Luron, Max Lamarre。

Sensirion：精细控制下的座椅通风



图片：SENSIRION

为了相应气候变化倡议，是否需要放弃座舱加热？或许有另外一种解决方案，那就是局部加热，比如车内只有驾驶员一人时，只给驾驶员的座椅加热。

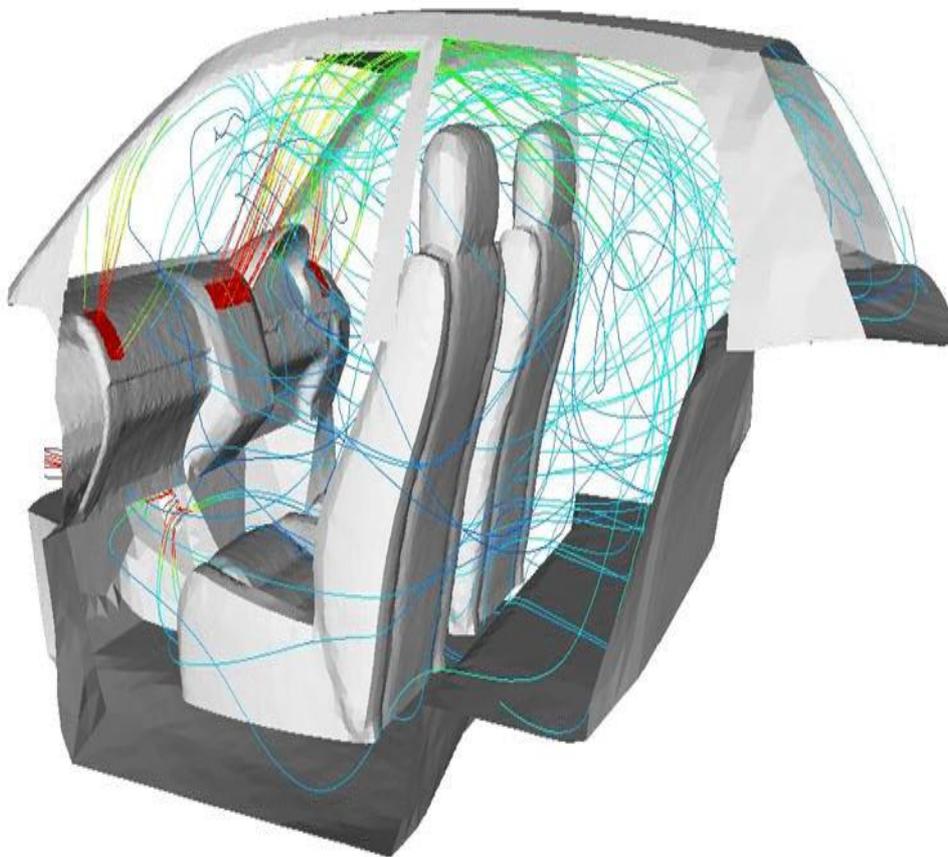
通风座椅有望使汽车气候控制系统在几乎同等舒适水平下消耗更少的能力。燃油车的空调系统消耗约6%的能量，而电动车的供暖和制冷消耗高达10%至40%。在这种情况下，对电动车的影响非常大。由于续航里程目前是消费者购买电动车的最大痛点，因此汽车OEM和行业迫切渴望优化汽车的气候系统。

与流向驾驶员和乘客的暖空气或冷空气相比，受控通风座椅的另一点是达到舒适状态的更有针对性的方式。虽然来自HVAC的空气不加选择地调节整个车舱，包括窗户，装饰和空置的座位，但座椅与人“直接接触”。因此，开发人员正在使用加热座椅，方向盘和表面通过传导来加热特定的身体部位。

座椅通风也比通过座椅的被动扩散更快地去除水分，从而在温暖的日子产生蒸发冷却效果。如果不需要冷却，座椅加热和座椅通风可以同时用于使驾驶员和乘客感觉舒适。温度和湿度之间的关系表明，仅靠温度不足以控制座椅通风。

Sensirion（位于瑞士苏黎世附近的施泰法）工程师开发了新一代小型化湿度和温度传感器。Sensirion汽车气候座椅传感器（SACS）足够灵敏，可以在人们注意到不适之前测量座椅上湿度的最小增加。新型湿度和温度传感器能够主动控制座椅通风，它及时和节能地保持内饰的舒适性，而不必诉诸空调系统。

总结



座舱热模拟 图片: THESEUS-FE

HVAC系统的组件并不是唯一被研究和重塑的项目。行业必须通过提供紧凑，轻便和节能的汽车部件，努力创造安全舒适的生活汽车空间。

压缩机和电机尺寸的减小有助于电池以更少的能量运行它们，但材料研究在分子水平的发展中发挥着越来越大的作用，包括制冷剂。创新的热泵技术也是一个关键方向。

智能加热/冷却是另一条路径，只加热/冷却在场的乘员，而不是整个座舱，座位是最好的位置。

汽车内饰新闻

Forciot握盘检测识别技术亮相日本名古屋国际汽车技术展览会

汽车内饰新闻



图片：FORCIOT

Forciot参加了今年10月26日至28日的日本名古屋国际汽车技术展览会。

在活动中展示了新的Forciot®Grip产品解决方案，3D多触模板，方向盘传感器演示器和其他车辆内演示模块。



2022日本名古屋国际汽车技术展览会聚集于汽车技术和制造。

Forciot推动了可拉长的电子解决方案，使客户能够以全新可持续的方式进行产品升级，通过感官与互动适应不断变化的市场。

Forciot®可拉伸电子解决方案是针对不同形式和尺寸量身定制的。它可以在刚性和软表面上使用，这意味着它能与任何表面材料无缝集成。

Forciot®可拉伸电子解决方案可以集成到方向盘中，以检测驾驶员手是否握盘以及手的握盘位置。

TOUCH AND FORCE MEASUREMENT FOR ADVANCED SAFETY

- Touch sensing
- Heater compatible
- Multiple sensing areas (>10)



- 通过检测驾驶员的握盘，以分辨驾驶员是否可以控制车辆。
- 检测方向盘活动以识别驾驶员状态。缺乏转向活动或不一致的转向运动表明注意力不集中或疲劳驾驶。



座椅中的Forciot®可拉伸电子解决方案可以检测座椅和靠背上的位置，运动和压力。

- 检测一个人还是物体在座位上（乘员分类）。可以连接到SBR（安全带提醒）
- 根据压力分布检测突然或不合逻辑的移动相关的危险行为
- 手部检测（HOD）可以感应驾驶员双手是否正确握住方向盘，还可检测座椅与方向盘的相对位置是否调整正确，从而决定是否启用自动座椅调整。

此外，座椅侧面或软座垫的HMI控件可替代所有机械开关和按钮功能。FORCIOT®HMI控制面板可以在汽车内饰的任何地方替换机械按钮，开关和滑块：门，座椅，控制台，装饰等，以增强UX并带来更多功能。

德国汉高汽车显示解决方案

汽车内饰新闻



图片：汉高

总部位于德国杜塞尔多夫的德国跨国化学和消费品公司汉高（Henkel）最近对其显示模块制造进行了技术更新，包括光学粘合，结构粘合和热管理材料解决方案，以支持汽车的进步。

汉高的产品组合可以满足汽车显示器日益重要的市场趋势。汉高解决方案有助于更好地利用内饰空间，并容纳更大，响应更快的屏幕，提供更高水平的控制。而且，为了实现高效的制造工艺，汉高提供高规格的应用设备，这些设备是与全球领先的层压设备制造商合作开发的。

各种各样的汽车显示器设计和应用可能会给生产这些器件带来挑战。制造商需要能够满足不同的显示设计，同时考虑电路板的散热、整体结构强度以及汽车仪表板显示外壳结构的完整性等因素。



图片：汉高

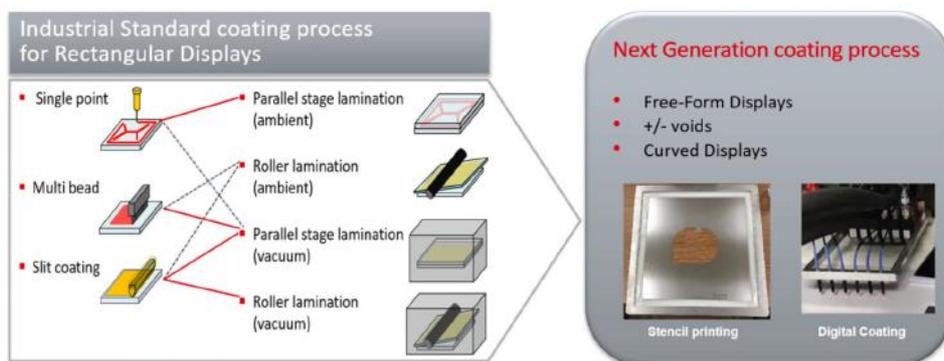
多面板汽车显示器是目前正在开发的不远的进步之一。多面板显示器将单个显示器组合成一个更大的组件，使外观更简洁。此外，它还可以减少机器生产占地面积。

自由成型和曲面显示器



汽车显示器的设计和制造需要各种材料，从确保显示器外壳结构的强度，到控制LED电路板的散热，再到盖板透镜与TFT/LCD的粘合。汉高拥有材料解决方案，可以制造符合定制规格的高质量汽车显示器。

高性能光学胶合是所有汽车显示器的共同要求，因为它允许灵敏的触摸屏功能，为内饰系统提供更高水平的控制。光学粘合材料主要有两种类型：液体光学透明树脂（OCR）和光学透明胶带粘合剂（OCA）。汉高是液体光学透明树脂（OCR）技术的行业领导者，与OCA相比，该技术为灵活的设计，更快的固化速度和更高的光学性能提供了许多好处。汉高开发了液体光学透明粘合剂，可为各种显示器设计和应用提供光学粘合解决方案。



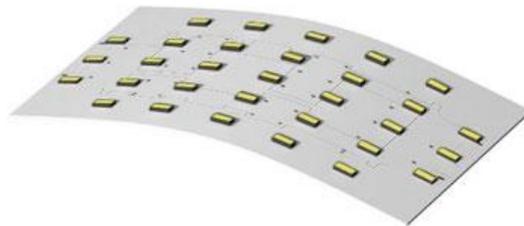
液体光学透明粘合剂（LOCA）用于确保保护屏盖的透镜与显示器的高度光学粘合，包括不同基材的粘合，例如塑料对塑料，塑料对玻璃和玻璃对玻璃的粘合。多基板粘合可适用于自由成型和设计显示，包括曲面设计。汉高的液体光学透明粘合剂（LOCA）可以在紫外线或可见光下或通过紫外线和化学反应固化，并且，有低、中或高粘度可供选择。紫外线或可见光固化能力还有另一个优势。由于液体粘合剂在暴露于紫外线或可见光时会立即固化为固体聚合物，因此可以提高工艺效率。在阳光下的对比度提高了400%，抗冲击性提高了3倍，能耗更低，耐热性更高，冲击载荷吸收性能更高，设计更薄、更灵活。



汽车显示器的结构粘接用于将显示模块连接到汽车仪表盘或车辆其他位置的框架或外壳结构上。汽车结构粘接面临一些挑战，包括窄边界和细粘接线的粘接、快速处理强度以及需求

SpeedCure™是汉高的特殊解决方案，通过使用定制的LED照明工具，准确有效地固化目标区域显示器应用中的粘合剂。这是一种独特而有效的按需固化方法，可将粘合剂的固化时间缩短至30-60秒，并允许在生产过程中更快地处理零件。该过程涉及使用辐射释放热量以减少所需的固化时间。辐射可以直接或间接施加，具体取决于设备和粘合剂的应用领域。

汽车显示器热管理



系统设计趋向于更大尺寸、更高功耗的多功能显示器，以及采用更多电路和LED芯片制造的显示器。热界面材料旨在将热量从电气元件中传递出去，并执行关键功能，例如散热，应力消除，电路绝缘，并确保电气元件的持续稳定性。

汉高的乐泰®和BERQUIST®品牌旨在满足这些需求，并为汽车显示器提供广泛的热管理材料系列。这包括更高的导热导热隙垫和间隙填充剂，旨在应对汽车显示器制造的挑战。

法雷奥透露CES 2023将展示的创新技术

汽车内饰新闻



图片：DVN

汽车行业的各个团队不断创新，为更美好的移动未来而不断努力。

CES开幕式上周在巴黎举行。法雷奥展示了他们的愿景和产品。在CES 2023之前！

通过这个活动法雷奥展示了他们将在CES2023上展示的新技术。其中包括4款荣获CES 2023奖项的产品，分别为法雷奥室内沉浸式面板，法雷奥循环™，法雷奥薄Billite照明模块和法雷奥训练Park4U®。这些产品使移动出行更清洁，更安全，更智能！

法雷奥首席技术官兼集团战略与对外关系副总裁Geoffrey Bouquot与CES副总裁兼代理展会总监John Kelley进行了热烈的讨论。

Bouquot强调，居高不下的汽车事故死亡人数（每年仍超过120万）亟需更安全&更环保战略，燃油车的禁用是迟早的事情，比如欧洲定为2035年。

CES 2023将是庆祝法雷奥成立100周年的首个活动。

对于元宇宙的热门话题，在本次会议的圆桌讨论上进行了探讨，Bouquot指出，对于像法雷奥这样的企业来说，挑战在于为这种新的广泛/虚拟视角做好准备，并了解如何参与元宇宙以及必须为此培训多少工程师。

Dräxlmaier：车载网络和内饰概念

汽车内饰新闻



图片：DRÄXLMAIER

在德国沃尔夫斯堡的IZB展会上，Dräxlmaier展示了其布线系统、内饰和电动汽车等产品领域。作为现代电子架构，该供应商为区域车载能源网络开发了智能电子和混合电源分配器。

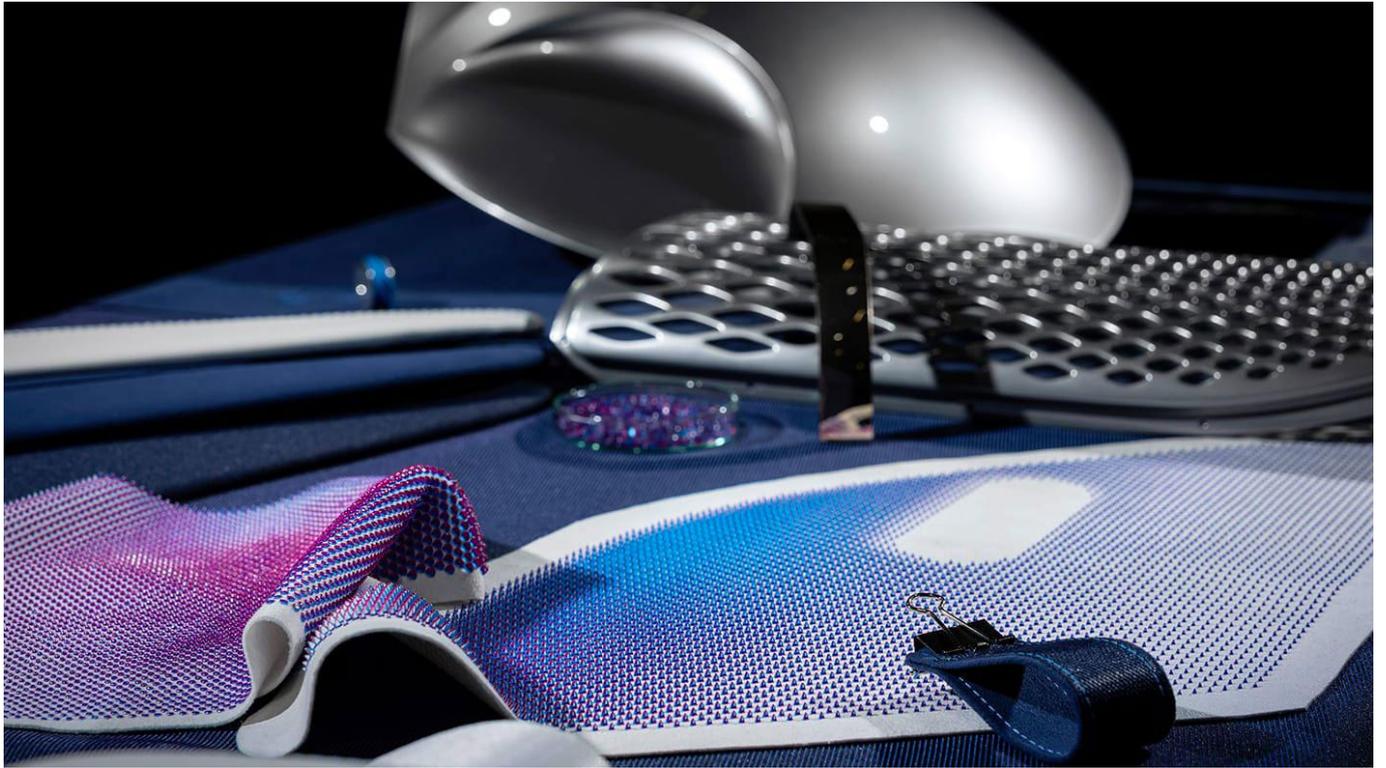
对于电动汽车，Dräxlmaier 提供多种组件，从充电插座到线束，从电池电子设备到电池系统。该公司宣传各个组件之间的无故障交互并减少功率损耗。这包括一个高压充电系统，旨在降低复杂性以及接口数量。

Dräxlmaier 集成了加热和通风等功能，并通过触摸将其操作集成到内饰表面。供应商的环境照明旨在实现乘客和车辆之间的无缝通信，并提供大气和个性化的内饰照明。Dräxlmaier 内饰的一个重要组成部分是“FIS 触摸”技术（功能集成系统）。触摸控制在坚硬和柔软的表面下实现，并且（在软表面的情况下）由半透明纺织品照亮。

德国国际供应商博览会IZB面向所有汽车行业供应商，其总部设在德国沃尔夫斯堡的大众汽车总部。2022年的举办时间为10月11日至13日。

软木塞，仙人掌纤维 - 汽车制造商亟需打造可持续性

汽车内饰新闻



图片：德帕-TMN / 梅赛德斯奔驰

为了生产排放尽可能低的汽车，原始设备制造商越来越依赖气候中性材料：从回收废料到蘑菇和植物纤维。从长远看，未来有许多发展方向。比如最近出现了用于座椅的菠萝纤维，用于织物的木棉种子和旧渔网制的地垫。原始设备制造商试图提出更多新想法，使汽车的生产更具可持续性，不仅从经济角度，也从环境保护方面。

但实现保护环境举措并非易事。以渔网为例。在加工成汽车地垫之前，它们要经过漫长的过程。首先从寻找“鬼网”开始 - 捕获后，旧渔网在陆地上被清理，干燥，最后被打碎。然后将颗粒送至Aquafil，[请参阅往期新闻](#)，这是一家专门加工回收物的企业。在生产链的末端，生产出新的再生尼龙Econyl，将其大卷交给供应商 - 然后加工成地板垫。Aquafil的二氧化碳排放量比传统的石油基尼龙生产低约80%。

如今，由100%回收材料制成的热塑性塑料已经用于客户看不到的地方，例如在门饰或电缆管道的下部结构中。在i3中，宝马集成亚麻纤维用于门板和中控台的零件。新款BMW iX使用经FSC环境标准认证的木材和天然羊毛纤维。与巴斯夫和英特零等合作伙伴合作，宝马正在研究和开发新的回收选择，以及新材料 - 例如，来自有机物质的热解油作为新塑料产品的基础。Desertex材料基于仙人掌纤维和聚氨酯塑料，将来可以作为皮革替代品。

大众汽车还使用新材料来降低二氧化碳，如亚麻，大麻，洋麻，纤维素，棉花和木材。在ID.Buzz和货车中，使用聚氨酯回收物代替皮革。大众在座椅表面和门板上混合使用回收的PET瓶和T恤。与此同时，马自达在MX-30的内饰中使用软木塞。

去年在慕尼黑的IAA车展上，供应商佛吉亚展示了一个由大麻纤维制成的驾驶舱，这是一种特殊的生物纤维复合材料和无化石钢，其生产过程不产生任何二氧化碳排放。梅赛德斯EQS和EQE使用由回收生活垃圾制成的电缆管道。对于Vision EQXX概念的皮革替代品，梅赛德斯使用了仙人掌粉状纤维和蘑菇菌丝体，这是真菌的地下根状结构。

所有组件必须符合同等的质量、安全和可靠性标准，无论是来自原始材料还是二手材料。从长远来看，需要一个价值链和循环经济，无论选择什么材料，重点在于减少浪费，强调回收利用的价值。车辆中的混合材料越少，这些材料就越容易被多次重复使用。

英伟达Drive Concierge：定制AI助手

汽车内饰新闻



图片：英伟达

英伟达Drive Concierge平台使用云端硬盘 AGX 计算平台、Drive IX 软件堆栈和全能头像云引擎（ACE）将智能功能扩展到每位内部乘客。

该系统的功能包括驾驶舱和仪表板中极其清晰的图形，以及智能数字助理，驾驶员和乘员监控，以提高车辆安全水平以及由游戏和电影组成的流媒体内容。

Drive Concierge 在跨域驱动器平台上运行，使其能够在单个芯片上虚拟化和托管多个虚拟机，从而加快开发速度。

通过使用集中式架构，该平台可提供驾驶员信息以及各种驾驶舱和信息娱乐功能。它还支持Android汽车操作系统，允许OEM轻松定制和扩展车载信息娱乐产品。

当车辆由AI控制时，其感知和规划层的详细视图以3D图形显示，使驾驶员和乘客始终可以看到AI正在看到或正在做什么。这是可能的，因为Drive Concierge与Drive Chauffeur集成，以提供360°，低延迟的4D可视化。

对于信息娱乐系统，乘客可以使用英伟达 GeForce Now 云游戏服务在任何车辆屏幕上观看视频和玩游戏。这样就可以访问1,400多个标题，而无需下载任何内容。自动更新和无限的云存储也在系统中具有功能。

为了提高安全性，Drive Concierge使用内部传感器和深度神经网络进行驾驶监控。智能解决方案可确保当AI无法控制车辆时，驾驶员的注意力保持在道路上。乘客监控也同样能实现。

宝马：车内视频游戏更严格的管控

汽车内饰新闻



图片：宝马

这家总部位于慕尼黑的OEM宣布，从2023年开始，新的宝马汽车将配备所谓的“AirConsole”，它将OTA流媒体视频游戏直接带到车辆显示屏上。该系列包括简单的游戏娱乐，如赛车和技能游戏。从图形上看，来自瑞士初创公司NDream的“AirConsole”仍然远远低于当前控制台的功能。

但宝马对此感到满意。宝马集团互联公司发展高级副总裁Stephan Durach表示：“通过AirConsole，我们将最新的云技术与大量娱乐休闲游戏相结合。这让车内的每一个等待的时刻，比如充电，都变成了一个快乐的时刻。

智能手机使欢乐的时刻成为可能，然后智能手机成为宝马车型中AirConsole的控制单元。连接需要通过二维码。客户在他的汽车显示屏上扫描该二维码，即可直接开始播放，而无需太多等待时间。原因是视频游戏本身不是单独安装在每辆车上，而是集中流式传输到汽车上。

车内视频游戏算不上是新趋势。梅赛德斯和奥迪等高端车厂也在进行相应的项目。特斯拉已经计划将游戏分销平台Steam集成到其车型中。与AirConsole不同，Steam主要在图形和游戏玩法方面提供对最新视频游戏的访问。在美国，NHTSA给主机厂提出了要求，任何车载娱乐设备都应该设计成驾驶员不能使用它们，“驾驶员不能在驾驶时执行分散注意力的次要任务”。

设计休息室

极星 3：斯堪的纳维亚的优雅简约

设计休息室



图片：极星



极星3已于今日全球首发。根据其新闻稿，极星3将于明年开始交付，首发车型为一款双电机长续航版。



内饰方面，极星3的车载显示引人注目 - 14.5英寸的触摸感应平板固定在仪表板上，漂浮在极简设计的车内表面。细节和装饰非常美观，满足大众的期望，石板色的木材，华丽的宝华伟健扬声器，带有25扬声器音频系

统，具有3D环绕声和杜比全景声功能。



它具有宝石般的介质表盘，车门为软关闭，还具备电动转向柱和加热的方向盘。驾驶辅助套件包括平视显示器、泊车辅助和领航辅助系统。

在颜色和材料方面，内饰材料采用MicroTech内饰，动物福利认证皮革和完全可追溯的羊毛内饰。极星表示，当3款生产开始，它将完成生命周期评估，以找到更多方法来减少整个碳足迹。

极星3将是第一款采用英伟达DRIVE核心计算机集中计算的车辆，作为其AI大脑。信息娱乐系统将由高通公司的骁龙驾驶舱平台提供支持，以提供高清显示屏、优质音质和“无缝连接”。

它允许 OTA 更新，从而实现持续的软件改进和新功能的推出。五个雷达模块、五个外部摄像头和十二个外部超声波传感器，支持电动汽车内外的众多高级安全功能，并辅以两个闭环驾驶员监控摄像头，当检测到分心、昏昏欲睡或昏迷的驾驶员时，可以触发警告信息、声音甚至紧急停止。

一切看起来都极致而简约。

作为一款电动SUV，预计EPA续航里程为480公里，价格约为10万欧元。极星的初始生产预计将于2023年年中在中国成都的沃尔沃汽车工厂开始-预计首批交付将于2023年第四季度，大约一年后。

全新出行

蔚来：新订阅模式，只租不卖

NEWS MOBILITY



图片：蔚来

中国汽车新势力蔚来将向德国和其他欧洲国家推出三款仅限租赁的车型。两位创始人李斌和秦力洪展示了两款车型，只租不售。消费者可以测试ET 7轿车一个月，价格为1,549欧元。如果确认续费，每月金额将逐渐减少。最长租赁期限为60个月。



第二种方式是固定的每月分期付款，期限在12到60个月之间。在测试阶段，电池交换站中的电池交换仍然是免费的。关于每次换电的价格，蔚来尚未透露。

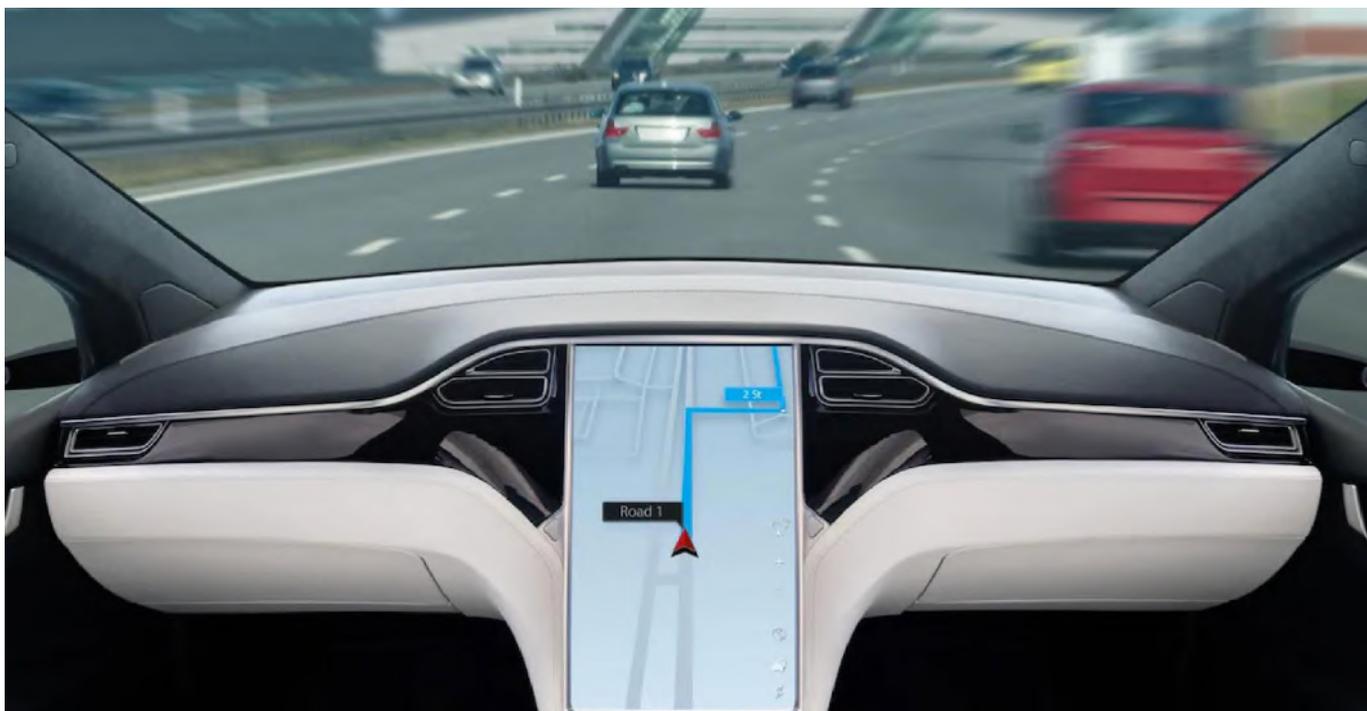
电池交换：驾驶员将ET 7停放在车站前的指定位置，然后换电自动开始。汽车自行倒车，并在车站内升起。车地板上的十个螺钉被拧松，之后空电池被存储起来。摄像头检查电池是否有外部损坏，才能开始充电过程。新电池被放入车辆并拧紧到位。在不到5分钟之后，Nomi助手显示器和ET 7中的其他两个屏幕恢复了工作。交换

站的绿灯向司机发出信号，表明旅程是免费的。对于客户来说，这意味着购车成本的降低，因为电池是租赁的。

“灵活性是新的溢价，”李斌解释说。订阅模式的目标群体是不愿购车或者不愿频繁更换车型的人群。

JD Power: 消费者对自动驾驶不甚了解

NEWS MOBILITY



J.D. Power、自动驾驶汽车教育合作伙伴 (PAVE) 和麻省理工学院先进车辆技术 (AVT) 联盟于2022年6月进行了这项研究，该研究基于消费者对全自动驾驶汽车舒适度的六个独特属性。综合指标衡量消费者对AV技术的准备程度，分为几类：个人车辆; 商用车; 公交; 如果由于年龄或受伤而无法驾驶，则骑行; 与其他自动驾驶汽车共享道路; 和消费者的购买意向。

根据J.D. Power 2022移动信心指数，基于美国4,000名18岁及以上车主的反馈，相比于汽车行业对自动驾驶的热情，消费者表现平淡得多。并且消费者对搭载自动驾驶车辆感到不自在。

J.D. Power专家表示，不信任的部分原因是由于该行业令人困惑的各种信息，消费者对这些车辆缺乏了解。今年报告的受访者对电动汽车的了解也仅比去年的参与者稍微多一点。

大约56%的受访者认为目前的驾驶技术与全自动自动驾驶系统相同。当被问及用于描述不同自动化水平的术语时，消费者表现出进一步的困惑。例如，消费者在描述多个自动化级别时使用相同的三个术语（辅助驾驶，驾驶员辅助和半自动）。他们不懂行业术语，包括SAE 2级和SAE 3级，它们指的是越来越高的驾驶员辅助水平，J.D.Power表示。

其他发现是，消费者对自动驾驶汽车的接受程度低于一年前：消费者AV接受指数得分为39（以100分制计算），比2021年下降了3个百分点。

更有效学习方法的机会：超过四分之一（26%）的受访者表示，他们从经销商那里了解高级驾驶辅助系统。其他受访者表示，他们通过用户手册（32%）和在线搜索（27%）进行了解。

大多数受访者避免主动驾驶辅助：只有26%的受访者表示使用主动驾驶辅助。那些经常使用主动驾驶辅助的人在购买下一辆车时也会考虑该功能。

大多数受访者（76%）表示，他们希望更多地了解车辆技术如何符合政府标准，以便对自动驾驶汽车感到满意。

“行业利益相关者必须共同努力，确保清晰一致的信息传递，而面向消费者的术语的使用是其中的一部分，”J.D. Power汽车基准和移动开发高级经理Lisa Boor说。

一般新闻

用于镜像的 SMR 采集

一般新闻



Samvardhana萨玛 (Mother's) 汽车系统集团BV (SMRPBV) 通过其视觉系统部门与日本的市光工业株式会社 (法雷奥公司) 达成协议, 收购其镜像业务 (日本和中国3家工厂) 100%的股份, 包括260项专利IP组合, 主要面向日本原始设备制造商。

萨玛 (Mother's) 的视觉系统部门通过遍布18个国家的37个工厂为客户提供服务。该部门提供外后视镜、车内后视镜和基于摄像头的检测系统。

2022年7月, 萨玛在日本滨松建立了两家工厂, 此次收购是3CX10集团战略的下一个重要步骤, 增加了地域和客户多样化。此次交易的完成将为萨玛提供本地研发和制造足迹, 进一步加强集团与日系整车厂的关系。

这将是继在土耳其和中国进行收购之后, 在目前的五年计划中, 视觉系统业务部门的第三次收购。通过此次交易, Vision Systems将实现其大部分战略性地域扩张目标, 这些目标作为集团2025年五年计划的一部分得到强调。

萨玛集团是一家多元化的全球制造专家, 也是全球规模最大、发展最快的原始设备制造商汽车供应商之一。萨玛集团拥有一支由150, 000多名专业人员组成的团队, 为来自41个国家的300多家工厂的客户提供支持。该集团2022财年的收入为105亿美元, 是全球最大的25家汽车供应商之一。

莱尼新开发中心：产品/工艺智囊团

一般新闻



图片：莱尼

总部位于德国纽伦堡的莱尼股份公司是电缆和线束专家，在德国Kitzingen开设了一个新的布线系统开发中心，命名为创新工业化中心（IIC）。供应商将IIC视为一种智囊团，与客户一起开发和测试产品和制造工艺。

未来，来自莱尼集团所有地点的研究、开发和生产专家将在约3,000平方米的区域内，以项目相关的方式进行合作。根据一份声明，供应商，客户和大学将能够随时参与其中。

自动化流程现在将在新的开发中心进行研究。根据莱尼的说法，这一步骤是通过切换到区域布线系统架构来实现的。这些装置将变得更加易于管理，电缆长度将大大缩短。

为此，IIC拥有自己的生产基地，用于全自动生产较小的线束。该公司还在研究协作机器人和人类在产品上的联合工作，以及智能物流车辆。

“在IIC，我们同步产品和工艺开发，”莱尼首席运营官Ingo Spengler说。例如，与传统布线系统相比，区域布线系统架构可实现更高效的制造流程，供应商表示。“IIC使我们能够实现可持续的节约，其中包括通过全球标准化的生产流程和缩短的启动时间。

莱尼的销售额超过40亿欧元，在“汽车工业”顶级供应商排名中排名第64位。该供应商近年来在财务上受到严重冲击，正在寻找通过提高效率和专注于其核心业务的方式来摆脱危机。几个月前，集团出售了其电缆业务。