

社论

专访DMS领域专家Optalert



图片：VIAMICHELIN

DMS是行业热门话题，DVN一直在密切关注并发布相关新闻。

法规进一步驱动了DMS的发展，一些DMS系统脱颖而出，并搭载于量产车。

本周我们对Optalert首席技术官Simon Block进行了专访。Optalert成立于澳大利亚，由著名的睡眠专家Murray Johns博士创办，他为运输行业司机开发了一款设备，用于监测疲劳驾驶以避免安全事故。

Optalert在疲劳驾驶监测领域拥有20多年经验，产品最早用于采矿行业。在采矿场，大型挖掘机和卡车成本不菲，一些设备价值上百万美元，且场地复杂。这些车辆和设备在无道路标记的路面行驶，且司机工作时间较长，任何事故都可能造成巨大的生命和财产损失。

得益于多年的实践，Optalert的技术实现了不错的表现，且应用非常方便。

驾驶安全性，HMI 将是DVN内饰智囊团会议的主要议题，活动即将于11月28-29日在德国科隆举办。欢迎各位同仁参会，可随时[邮件联系](#)我们。



Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

专访DMS专家Optalert 首席技术官



DVN内饰主编Philippe Aumont近日通过视频会议的方式采访了Optalert首席技术官 Simon Block

DVN 内饰Philippe Aumont：Optalert是如何进入汽车驾驶监控领域的？

Optalert 首席技术官Simon Block: Optalert于20年前成立于澳大利亚。我们的创始人是全球知名的睡眠学专家Murray Johns博士，他发现了一种通过生物标记进行客观监测疲劳驾驶的方法。我们的解决方案普遍适用于不同种族，性别和年龄的人群。15年来，我们成为采矿和运输行业监测疲劳驾驶的专业公司。在过去的五年中，我们将关注点扩展到汽车领域。

在采矿场，大型挖掘机和卡车成本不菲，一些设备价值上百万美元，且场地复杂，任何事故都可能造成巨大的生命和财产损失。这些车辆和设备需要在没有标线的路面行驶，可以想象在长时间劳作下，司机的注意力可能不集中，非常容易分心。

Optalert开发了一个完整的生态系统，用于提供相应的解决方案，包括内置在可穿戴眼镜的直接传感器，车舱处理器以及全面的云服务，支持实时监控和通知，并通过全面的报告进行通知提醒。

DVN内饰：请介绍下贵司是如何进入汽车领域的？

S.B.: 通过对采矿和运输解决方案的定义和完善，Optalert开始逐步接洽汽车供应商。彼时，汽车供应商正开始考虑为高级驾驶辅助系统配备DMS方案。我们始终觉得乘用车是我们技术的用武之地。大约5年前，汽车行业开始重视DMS。通过将我们的技术与视频进行融合，我们开发出无需使用可穿戴设备的客观监测方案。从那时起，通过与一级供应商展开合作，我们开始进军汽车领域。

DVN内饰：可否介绍下贵司的愿景和使命？

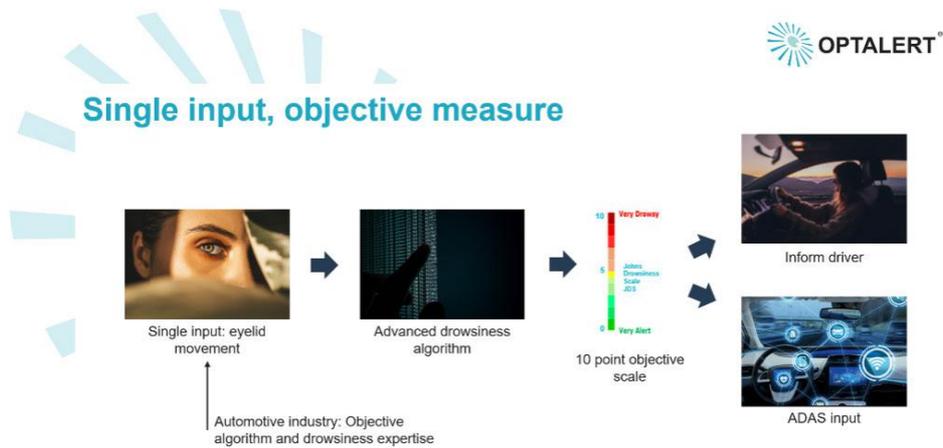
S.B.: 作为疲劳驾驶监测领域的专业公司，我们的使命是保持人们的警觉和活力。在汽车应用领域，我们能提供最好的监测方案，它的特点是纯客观，无误报，这是满足汽车制造商要求的关键。我们提供了首个具备科学验证的监测方案，且我们的方案与哈佛医学院和其他独立同行研究的论文保持一致，更说明了其科学性。

从业务角度来看，我们希望能为全球的驾驶监控系统提供疲劳驾驶解决方案。

DVN内饰：贵司是怎样成功签订第一个项目的？

S.B.: 最开始，我们联系了几家一级供应商。我们准备了一个算法，以及基于图像处理系统的摄像头概念，可以适应一级供应商的摄像头系统和图像处理。但那时还为时过早，因为一级供应商的产品尚未嵌入摄像头！仅仅几年后，初创企业，Tier 1和DMS技术正式进入该领域，市场逐步成熟。

几年前，我们通过与Tier1紧密合作，签署了第一个汽车应用的合同，并开发了一套卓越的监测系统，不仅满足当今的行业标准，也能符合未来的更高标准。



所有图片：OPTALERT

DVN内饰： 贵司系统主要监测哪些数据？

S.B.: 我们的系统只需监测单个数据，即眼睑的运动，并且只需监测被监测对象的其中一只眼睛即可。只要对象的眼睛一直在摄像头的捕捉范围内，就能一直监测疲劳驾驶。如今的驾驶监视系统都基于近红外摄像机，940 nm，因而可以穿透太阳镜。此外，不止白天可以工作，夜晚也一样可以，即使驾驶员脸上敷着面膜。

DVN内饰： 贵司产品由哪种技术来支撑？

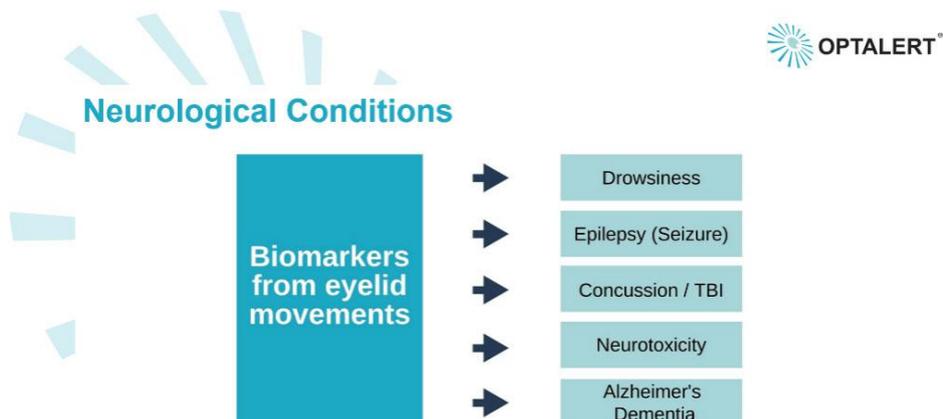
S.B.: 在过去几年使用人工智能和神经网络来监测某些模式的技术开始兴起，非常适合人体识别，比如是否系安全带，是否在喝咖啡，是否在吸烟等。基于AI训练监测客观事物，并给出相应数据。

但这并不是监测疲劳驾驶的好方法。我们打哈欠或长时间闭眼并不全部与疲劳驾驶有关。同样，监测短时间睡眠或深度睡眠等更严重的情况，实际上说明系统或方案并不具备保护驾驶员和避免危险发生的功能。

行业需要一个主动的指标。我们的系统可以不断地，客观地发现疲劳驾驶的发生。此外，我们的监测方案以生物学为基础，基于观察眼睑的情况，监测神经疲劳驾驶。

DVN内饰： 是否也会跟踪身体信号？

S.B.: 我们基于生物学的监测只需跟踪眼睑运动。眼睑的肌肉由大脑的两个区域控制，必须保持同步才能正确开合。通过眨眼即可判断警觉性。当一个人开始疲劳驾驶时，肌肉之间的相关性开始错乱。Optalert可以跟踪眨眼的这些精细统计情况。我们基于眨眼数据计算超过64个不同的参数，且保持实时监测。这使我们能够客观地推断疲劳驾驶情况。此外，我们的监测标准普遍适用于各个种族，性别和年龄，无需在广泛的多元化数据集上进行训练。



DVN内饰：您提到只需监测一只眼睛，这就够了吗？

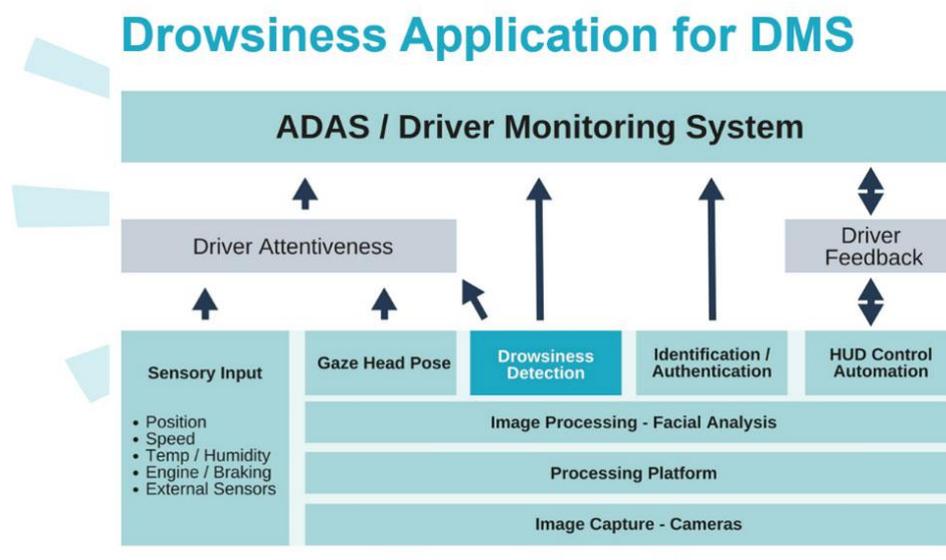
S.B.：Optalert只需跟踪一只眼睛即可获得疲劳驾驶数据。通常，我们会跟踪靠近摄像头的眼睛，但两只眼睛都可以追踪以加强冗余。

DVN内饰：如何评估系统的性能？

S.B.：这一点行业还在努力探索。诸如Euro NCAP之类的法规，标准非常低，仅对人眼闭合的时间提出要求。此外，该法规还采用了主观的自我评估，即KSS（Karolinska疲劳驾驶量表），它基于被监测人的自身评估，包括九个等级的困倦水平。这是该法规的关键问题所在，因为众所周知，自我评估是一种有缺陷的方法。由于标准设置很低，供应商非常容易通过。但汽车制造商怎样才能提升安全性呢？

相比之下，我们的系统能监测被监测者执行某项任务所需的精力集中度，以判断是否会执行不当。

这个系统是客观的，不依赖自我评估。重要的是，我们系统的Johns Drowsiness Score具有相应的KSS得分，可以轻松通过法规要求。



DVN内饰：贵司为客户提供的是怎样的产品和服务组合？

S.B.：我们为客户提供软件开发包（SDK），并结合适合DMS视频处理层的算法。这是一款超薄软件，完全能适应客户的DMS。此外，它非常容易集成，适用于任何平台（Windows, Linux, Mac, 各个嵌入式平台），基于每帧和眼睑张开值直接反馈,以输出疲劳值。

我们的业务模式是这样的，为客户提供SDK, 客户将SDK集成到其DMS中。我们与客户签署生产和商业协议后，基于每台产品进行许可。

DVN内饰：贵司的客户有哪些？

S.B.：我们的客户主要是一级供应商和DMS供应商。如今行业分为两个细分市场，包括一级供应商，DMS只是其产品组合的一部分，此外还有专门的DMS供应商以及仅为DMS提供软件的更小规模的企业。

DVN内饰：贵司客户主要分布在哪些地区？

S.B.：主要在欧洲和美国。最近，我们开始在亚洲拓展业务。

DVN内饰：贵司方案集成于客户DMS系统时是否有特别的要求？

S.B.：我们基于软件的解决方案在技术和硬件方面非常灵活。我们确实对眼睑移动监测的准确性有要求。合作初期，我们通常会对DMS供应商提供的数据进行评估。我们通过算法对其进行反馈，并观察数据，不管是那种摄像头技术，需要确认它们是否能够准确地反馈眼睑值。当然，它需要具有足够的帧速率和分辨率，以便足够准确地提供该信号。DMS提供商也可以将较少的数据直接上传到我们的网站上，以免查看初步评估结果。

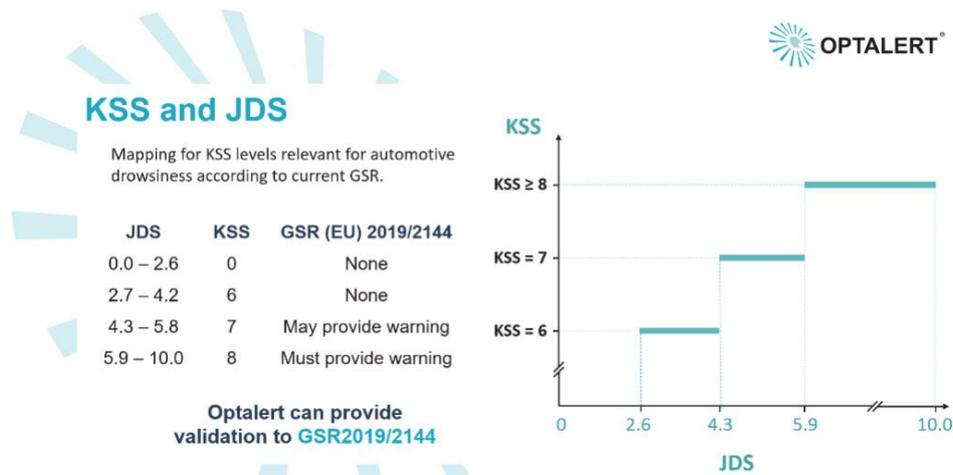
DVN内饰：与其他竞争者相比，贵司的技术有哪些优势？

S.B.: Optalert是唯一具备长期实践应用经验的企业。在一些汽车论坛上，可能有各种技术演示，各种基于法规的讨论，但我们是唯一对疲劳驾驶进行过15年跟踪记录的企业。由于疲劳驾驶的特点，要想获得实际的监测数据，测试者会面临一定的风险。因此很难基于模型去进行监测。此外，我们对算法也进行了科学的验证。

我们的方案已用于多家企业，包括世界上最大的矿业公司Vale（年营收600亿欧元）。Vale甚至要求生产者的任何设备都需要配合我们Optalert的方案。我们的系统每天监控着Vale全世界范围内成千上万的矿场司机。

我们不需要调试任何人因素，只要能监测眼睛即可，因为它是一种基本的生理监测。

基于AI的系统必须使用大量数据，以识别人类的外表，年龄，性别，种族等。我们的系统类似于体温测量，适用于任何人。

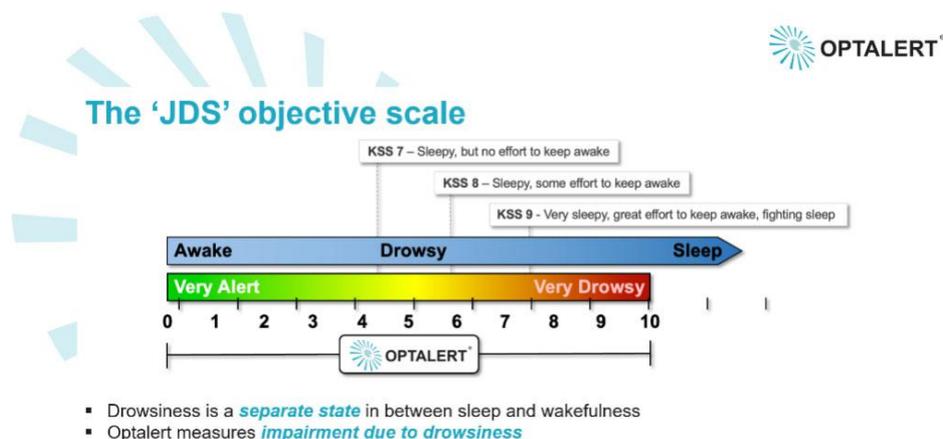


DVN内饰：对于法规的进展，您有怎样的看法？

S.B.: 目前法规要求的标准非常低。起始阶段将标准设置得低一些情有可原，但不可否认目前的标准并不完美。KSS是一种主观监测，比如每隔五分钟询问驾驶员感觉如何。而我们的方案一般情况下并不会打扰驾驶员。

KSS法规标准的长时间闭眼标准，将触发警报的级别分为：2秒是浅睡眠，还有下一个等级3秒，而6秒表明驾驶员已失去了控制车辆的能力。我们的系统也能提供这些监测标准，但我们认为这还不够。我们还以0.1分的增量提供客观的JDS（Johns疲劳量表）从0（低风险）到10（深度睡眠）。

我们的方案不仅能满足当今的行业法规，也能符合未来的要求。但最重要的是，这个方案可以真正的提高安全性。



DVN内饰：贵司的DMS方案还有其他用途吗？

S.B.: 随着车辆中摄像头的增加，市场对RGB/IR功能提出强制要求。此外，还包括情绪监测，以及其它技术，该领域已有很多专业企业。

基于眼睑移动进行疲劳监测是我们的专长。如今我们也在探索其它神经系统标记的可能性，希望开发监测睡眠呼吸暂停，癫痫或帕金森氏病的情况。对于通勤需要几个小时的情况，可能需要跟踪和监视神经活动，及早发现可能的风险。Optalert正在积极研究这些生物学标识。

在澳大利亚，癫痫病患者不能开车，需要吊销驾照。在Optalert系统的帮助下，有望继续保持安全驾驶。

我们的技术还能识别驾驶员的警觉性。对于自动驾驶汽车，法规对自动驾驶过渡到手动驾驶有最大速度限制。如果对驾驶员进行适当的监控，确认他们的警觉性，则限速有望提高。这是我们系统的潜在附加价值。

DVN内饰：贵司系统能提供哪些额外的服务和功能？

S.B.: 以驾驶员的状态为例，车辆可能建议他/他在下一个服务站休息20分钟，喝杯咖啡。提供积极的信息，而不是用警报来惹恼驾驶员。此外还有提高安全性，比如安全带提醒，或者通过V2X等技术让驾驶员知晓附近其它车内驾驶员的情况。

此外，在疲劳事故高发区，我们的技术可以通过众包（crowd sourcing）来生成热点地图。我们已经为采矿业客户成功做到了这一点，并大幅减少了事故。

DVN内饰：Simon, 感谢您接受采访，请为本次专访做一个总结。

S.B.: Optalert在疲劳监测方面拥有20多年的专业经验。Optalert是唯一客观、基于生物学、普遍适用的疲劳监测解决方案，且经过领先的医疗机构和独立学术机构的广泛验证。

我们的方案已走过近15年的商业化之路，它是易于集成的软件解决方案。

我们正准备在汽车领域提供这项市场领先的技术。

最后，驾驶监控的未来趋势是保护驾乘人员的健康和福祉。

汽车内饰新闻

佛瑞亚MATERI'ACT：开发、生产可持续材料

汽车内饰新闻



图片：佛吉亚

佛瑞亚上周宣布创建全新品牌MATERI'ACT，开始大规模开发和制造可持续材料。

MATERI'ACT开发，采购，生产和销售具有低足迹和超低足迹的独特材料，与现有材料相比，二氧化碳减少高达85%。产品范围包括用于汽车行业及其他行业的回收、生物基和碳捕获化合物、生物基箔、低二氧化碳碳纤维和绿色钢材。MATERI'ACT的所有可持续材料均符合欧洲绿色分类法。

新公司在配制和加工再生和生物源材料方面拥有 10 多年的专业知识，包括可变更管理方面的经验。

从废物和生物原料管理到可再生材料，MATERI'ACT动员了整个生态系统。例如，与INTERVAL的合资企业APM能够将生物质引入化合物，INTERVAL是一家生产大麻及其副产品（如纤维）的农业合作社。通过与主要合作伙伴的联合开发协议（可持续交通：佛吉亚和威立雅率先在汽车内饰中使用再生塑料|佛吉亚）。例如，在涂层材料中引入生物质得到了联合开发协议和与Ananas Anam的商业协议的支持，以开发和销售由废菠萝纤维制成的皮革的可持续替代品。通过建立生物源和回收材料的强大合作伙伴关系，MATERI'ACT确保原料数量和工业准备，以满足客户的性能要求并对行业产生可持续的影响。

MATERI'ACT的总部位于法国里昂。一个新的研发中心以及一个试点车间将于2023年投入运营。MATERI'ACT将在2025年雇用400名人才，到2030年创造超过20亿欧元的销售额。

Aqdot AqFresh™内饰添加剂：减少挥发性有机化合物

汽车内饰新闻



图片：AQDOT

AqFresh™是由总部位于英国剑桥的化学科技公司Aqdot开发的一种多功能新型添加剂技术，将对改善车辆内饰空气质量产生深远影响。

这种超分子粉末已被掺入无纺布、纺织品和塑料中，这些材料通常用于汽车内饰件，并被证明可显著减少其 VOC 和气味排放。该专利技术利用葫芦脲 - 具有空心疏水腔和极性门户的桶形分子，使它们能够紧密结合广泛的不需要的分子。

VOC（挥发性有机化合物）是在室温下具有高蒸气压的有机化学品。它们来自塑料的后聚合。

这种独特的技术已通过干浸渍以及在整理过程中的喷涂和填充应用于纺织品和无纺布材料。

AqFresh™也被证明在刚性塑料部件中是有效的，例如用于仪表板的PP，它可以通过复合或聚合物母粒掺入其中。它已被添加到PVC涂层纺织品的制造过程中，VDA-270感官面板测试清楚地表明气味减少了1-1.5点。

AqFresh™可捕获多种污染物和恶臭，不受环境条件正常变化的影响，并且无毒。

根据对670名新车购买者的全球消费者调查，新车的气味会影响购车者选择购买的品牌和型号。77%的中国人更有可能购买没有新车气味的全新汽车。原因是他们担心恶臭VOCs对车内空气质量的影响

[点击查看视频](#)

劲浪(Focal): 汽车音响更好的体验

汽车内饰新闻



图片：劲浪

对于大多数驾驶员来说，合适的配乐、令人兴奋的有声读物、有趣的播客或他们喜欢的广播电台只是驾驶体验的一部分。播放质量也起着重要作用。

位于法国圣艾蒂安的高保真专家劲浪为DS和标致量产车型配备了扬声器，低音炮和放大器。2018年，“Utopia Excellence”加入了劲浪的车载产品Utopia M系列。该系列一经亮相，就获得了拉斯维加斯的“CES创新奖”。

除了高音、中音和低音，还有环绕声。劲浪为此付出了诸多努力，如今的默认设置就能让人颇为满意。只有当用户有特别的个人偏好时，才需要进行调整，比如更强的低音，“在劲浪任职14年多的Sirami表示。与其他车辆部件一样，音响工程师需要进行确认和试驾，以确保不同条件下的合适表现 - 例如，在城市交通中或在高速公路上以 130 公里/小时的速度行驶的情况下。

一些简单的技巧可以为驾驶舱带来更好的声音。例如，最好通过有线方式连接智能手机，而不是通过蓝牙流式传输。首选的流媒体提供商应允许以高播放质量保存歌曲。这时Spotify等能提供不同的级别，然后建议下载高质量的文件，因为家庭Wi-Fi网络中的数据量更大。使用智能手机作为播放设备仍然存在缺陷，因其集成均衡器可能会影响输出信号。因此不建议使用。并且手机与车内的设置正好协调一致的可能性非常低。

斯柯达Vision 7S概念:无B柱座舱

汽车内饰新闻



图片：斯柯达

斯柯达发布了Vision 7S部分基本信息 ([点击查看](#))。Vision 7S旨在吸引有大空间要求的家庭的兴趣，无论是儿童还是爱好和休闲。最多可容纳7人。在座椅靠背向下折叠的厢式货车配置中，负载量增加到2,000升以上。



车门和无B柱使 Vision 7S 的整个侧面非常开放，以便进入或简单地将儿童座椅外壳锁定到展示车的中控台上。内饰方面，四个看似漂浮的座椅既满足驾驶功能，也非常适合休息。只需按一下按钮，座椅就会从驾驶位置向外滑动到放松位置，并向中央触摸屏倾斜，中央触摸屏同时旋转 90 度至横向模式，同时仪表板的一部分向前缩回。



图片：斯柯达

Vision 7S的内饰与之前的设计相比进行了彻底的改变。电动汽车的不寻常之处在于宽阔且非常高的控制台。它将前排和后排座椅上的乘客分开。仔细观察，它是悬浮的，并具有磁性底面。斯柯达配件系列中的各种小物品可以附在上面。

正如在之前的快讯中已经提到的，设计师已经找到了婴儿座椅的最佳位置。与行驶方向相反，座椅外壳位于前排座椅头枕之间的中控台顶部。内部摄像头将孩子的视频图像传输到 14.6 英寸大前屏幕。

显示屏安装在边缘，旨在控制所有信息娱乐功能。不过，斯柯达未来也将依赖物理控制。中控台上三个大型旋转控制装置，用于气候功能。在他们面前是两部磁锁智能手机，它们充当触摸屏遥控器，以实现进一步的人机交互。仪表板上的通风口仅在需要时延伸。

织物覆盖的门饰板主控照明和开关功能，无需 LED 或按钮。例如，锁的状态会透过织物闪耀，按下某个位置即可打开门。

该研究概念非常重视回收材料的使用。预计到2026年将开始量产。

梅赛德斯 EQS 580： 高端电动汽车

汽车内饰新闻



图片：梅赛德斯-奔驰

在梅赛德斯奔驰系列车型中，S代表豪华和高级。当S车变成EV变成EQS时，更是如此。现在，它也代表AI（人工智能）创造更好的体验。



EQS满是AI的应用。例如，导航系统不仅根据当前交通量计算最快路线，还考虑充电状态、路线上可用的充电站和路线路线。

驾驶体验本身最好用“漂浮”来形容，而不是“驾驶”。发动机几乎完全没有噪音，只有令人愉悦的嗡嗡声伴随着路径。此外，EQS易于操作。这与自动转向后轴有很大关系，这使得停车或操纵完全不同。两个方向最多四度是标准设备 - 最多十度可以在车内“空中”获得，但需额外付费。

横跨整个仪表板的超屏幕显示面积为2.5平方米，非常巨大。它分为三部分：一个用于驾驶员的TFT显示屏和两个OLED面板，一个位于导航和气候中心；一个用于前排乘客。此外，还有一个大型HUD显示屏，即使戴着太阳镜也能识读。MBUX语音控制在驾驶员和车辆之间起着重要作用。通过智能软件，MBUX完全适应其用户，并为他们提供有关众多信息娱乐，舒适性和车辆功能的个性化建议。而所谓的零层，大多数应用都是根据情况和上下文在视野内提供的。



图片：梅赛德斯-奔驰

前部和后部的腿部空间高于平均水平。第二排座椅可以作为标准配置进行电动调节。与其他豪华级轿车不同，后备箱提供610升行李空间。折叠后排座椅靠背能提供1760升的空间。

驾驶员和乘客在接近车辆和上车时，能听到语音欢迎。EQS的退出和锁定也配合着相应的光环声音。此外，特定音景的一部分是驾驶声音，它由内部的扬声器再现，激起情感并激发灵感。同时，驾驶声音是交互式的，响应了十几个参数，例如加速器位置、速度或能量回收。驾驶模式的选择也会影响驾驶声音。例如，在运动模式下，声音变得更加动态，并进一步激活了效果。Burmester®环绕声系统的放大器使用智能声音设计算法实时计算声音，扬声器则将其再现。

劳斯莱斯闪灵 - 豪华分散式智能电动汽车

汽车内饰新闻



图片：劳斯莱斯

劳斯莱斯十二缸发动机和内燃机的时代即将结束。然而，电气化浪潮不会在外观或豪华方面改变任何东西。英国豪华汽车制造商劳斯莱斯（Rolls-Royce）明年将进入电动时代。在上市前大约一年，这家英国公司现在已经推出了其首款电池供电车型Spectre Fastback Coupe。



闪灵的内饰是迄今为止劳斯莱斯产品中技术最先进的座舱。罗尔斯·罗伊斯利用了革命性的“分散式智能”系统，该系统允许在1000多种车辆功能之间自由直接地交换信息。亮点之一是可选的星光门功能，包含4,796个发光点，不包括车顶内衬的星光。

劳斯莱斯闪灵的发光Fascia体现了其夜间主题，发光部分包括闪灵铭牌，周围环绕着超过5500颗星光，位于仪表板的乘客侧，当汽车不运行时，照明处于关闭状态。



图片：莱斯莱斯闪灵车门和车顶内衬中的星光功能

可以通过后部的入口进入四个座位。车门也可以木制Canadel Panelling为背景。Canadel 以法国南部的一个海湾命名，亨利·罗伊斯爵士和他的设计团队在那里度过了一个冬天，具有触感，轻薄的饰面保留了材料的自然纹理。

设计休息室

宝马搬迁并缩小美国设计工作室规模

设计休息室



图片：宝马

DesignworksUSA由Chuck Pelly于1972年创立，并于1995年成为宝马的全资子公司。

宝马集团已将其美国总部的设计工作室Designworks迁至加利福尼亚州圣莫尼卡。Designworks在慕尼黑和上海也设有基地。



Designworks是一家全球性的创意咨询公司。通过与不同行业客户合作的经验，Designworks能够为宝马集团带来外部视角和创意灵感。Designworks还在联合创新项目中与其他行业的客户分享其在复杂汽车行业的专业知识。

宝马集团设计总监Adrian Van Hooydonk描述了这一举措，它将Designworks美国平方英尺从70000平方英尺（6500平方米）降至新空间的16000平方英尺。

一位发言人表示，通勤更方便了，Designworks鼓励65名员工每周前往工作室现场工作三天。

新空间融合了简约的斯堪的纳维亚风格家具，采用暖木色调、橙色和巧克力棕色。它具有混合办公生活的标志：小隔间、小组桌和可用作站立式或坐式办公桌的个人工作站。模块化沙发、黑色大理石桌子和高酒吧凳等家具均来自Muuro和Knoll。

新Designworks未配备传统上用于汽车设计的大型粘土模型舞台。Van Hooydonk表示，不再需要为粘土建模留出大量空间，一切都在计算机上完成。

一位发言人说，尽管一些活动将向非员工开放，Designworks不会向公众开放。

全新出行

Holon：本特勒自动驾驶品牌

NEWS MOBILITY



图片：本特勒

Benteler最近成立了Holon品牌，该品牌将在未来专注于全电动的自动驾驶班车 - 所谓的人员捷运 - 用于公共和私人客运业务。计划2025年起在美国投产。

Benteler Automotive总部位于德国帕德博恩，开发和生产底盘、车身、发动机、排气系统和电动汽车系统解决方案领域的零部件和模块。

Holon正与意大利设计公司Pininfarina，移动服务提供商Beep和Mobileye等合作。后者是开发车辆的自动驾驶系统，Beep将为移动服务的部署和操作系统提供技术和服务，Pininfarina将负责车辆设计。

除了公共交通公司外，Holon还计划向市政当局和私人实体（如校园，机场和国家公园）提供车辆。他说，另一个应用领域是所谓的最后一英里交付，Holon计划在未来开发特别的自动驾驶运输车，并计划在未来几个月内宣布初步试点申请，包括北美以外的地区，并从2023年开始开发。新品牌计划明年1月在拉斯维加斯举行的CES 2023上推出自动驾驶班车。

初创公司Finn的Autoabo商业模式

NEWS MOBILITY



图片：FINN

对想订购新车的人，现在需要一些耐心。比如电动汽车的交货时间长达 18 个月。结合汽车订阅模式，新车可以更快地上市。这些月度车型仍然是一个利基市场，但由于可用性瓶颈，有一家初创公司保持了增长——德国最早的汽车订阅提供商之一 Finn 正从中受益。

正如联合创始人马克西米利安·伍尔（Maximilian Wühr）向《商报》透露，这家初创公司的收入从2020年的400万欧元增加到两年内超过1亿欧元。这在初创企业中让人印象深刻，高于许多估值达数十亿美元的初创企业。

自三年前成立以来，Finn已经大规模扩大了其车队。与传统租赁相比，客户在订阅模式下每月支付的分期付款通常略高。但与此同时他们省去了很多事情，包括保险和维护。客户只需支付额外的加油费用，无论是汽油还是电。此外，条款更加灵活，从一个月到24个月不等。客户可以根据需要使用它们，而无需占用数万欧元的现金或车贷。

根据汽车研究中心（CAR）的一项研究，未来几年，汽车订阅在私人客户群体中的份额可能会从2020年的0.2%增加到2030年的40%。按绝对值计算，这意味着德国从4万到100万左右。“Autoabo作为汽车制造商的销售渠道将发挥越来越重要的作用，”汽车经济学教授兼CAR主任Helena Wisbert对此深信不疑。

与普通购车者相比，Finn的客户更年轻，对新技术更开放。那些在初创公司购买汽车订阅的人平均年龄为 37.5 岁。“对于制造商来说，这是一个极具吸引力的目标群体，”Finn联合创始人Wühr说。

一般新闻

雷诺与谷歌扩大合作：开发“像手机一样的汽车”

一般新闻



图片：雷诺

雷诺正在深化与谷歌的合作，以将远程软件更新功能扩展到电动梅甘娜E-Tech和Austral等新车型。

“我们希望让汽车能更加智能，实现自主学习，并且可以像手机一样OTA空中升级，”雷诺首席执行官德梅奥在接受采访时说。

扩大与谷歌的合作伙伴关系始于2018年，将使雷诺能够提供更多的OTA软件更新以及额外的按需服务。

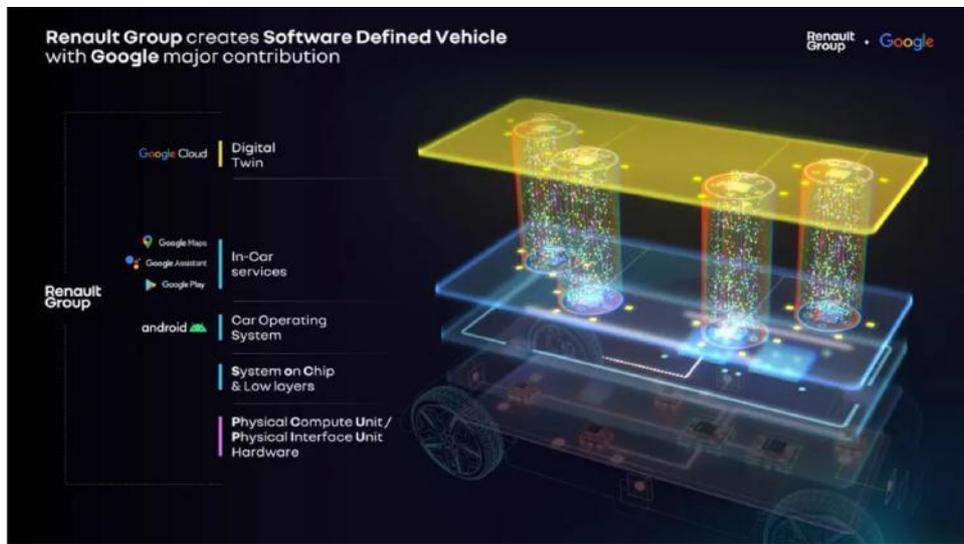
德梅奥在一份声明中表示，与谷歌的合作还将帮助雷诺加速其“端到端数字化转型，从汽车的设计到市场发布再到生产”。“我们是一家硬件制造商，软件是另一项运动”，德梅奥说，“如果你想学习打网球，最好和打得好的人同行。

德梅奥补充说，新的车载数字功能将创造额外收入，同时提高雷诺汽车的剩余价值并留住客户。

按需功能将包括驾驶员能够在大型停车场定位他们的汽车。

“该产品在整个生命周期都与公司保持联系，超过一个所有权周期，”首席执行官说。

与谷歌合作的扩大显示了雷诺在德梅奥领导下的“横向”战略，其中包括与开发人员在软件上的合作，而不是自主设计技术 - 这一战略在其他传统汽车制造商中产生了好坏参半的结果。



包括索尼、苹果和谷歌在内的大多数汽车制造商和技术公司一直在努力开发方法，将未来的汽车构建成更像智能手机的平台，提供可计费服务，其中关键的更新通过无线来实现。

汽车行业对抗欧七

一般新闻



在欧盟委员会详细提交计划中的欧七排放标准的前几天，欧洲汽车工业协会（ACEA）向计划提出了质疑。从欧洲汽车制造商的角度来看，即时发布比目前的欧6d标准相比及其严格的标准，在2035年禁止内燃机之前，对环境保护的作用也不见得很明显。

排放标准主要是关于一氧化碳、颗粒物和柴油发动机氮氧化物等污染物的排放率。ACEA报告称，根据最近的研究，使用符合当前排放标准的车辆更新车队，同时改用电动汽车，将从2020年到2035年将减少80%的氮氧化物排放。

考虑到欧七标准，汽车行业长期以来一直担心额外的要求将需要开发和生产不必要的非常昂贵的清洁技术，每辆车成本将增加数千欧元，并且销售数量有限，难以收回投资。

到目前为止，只有欧洲第二大汽车公司Stellantis的负责人卡洛斯·塔瓦雷斯（Carlos Tavares）公开反对任何欧七标准。但是，他和他的团队正在退出ACEA协会。其他汽车制造商仍然保持沉默，避免使得自己不受欢迎。从环保协会和环境机构的角度来看，欧洲汽车工业正在软化欧盟委员会制定欧七标准，这将只为乘用车带来一些收紧措施。