

# 社论

## 内饰智能表面



松下演示器 2017 – 图片：松下

CES为我们展示了非常丰富的创新技术，在汽车领域，本周深度报道我们来聊聊智能表面。智能表面在汽车内饰空间中不断扩展。它正从消费电子逐步扩展到汽车，我们已习惯于智能手机的智能表面应用，当它应用于汽车时，用户将获得持续的智能体验。

本周咖啡角讲述标致Inception概念如何为未来的汽车内饰提出一种技术组合，以造福各种感官，从嵌入“智能”表面转变为智能表面。

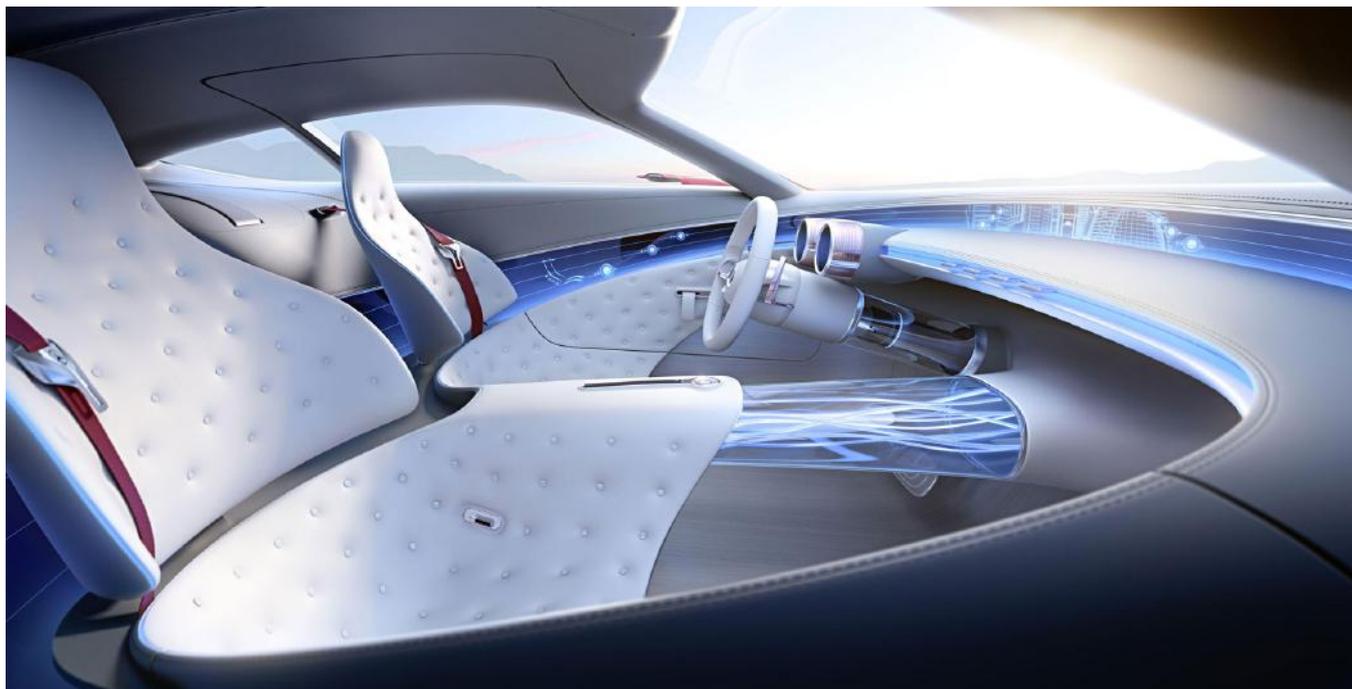
DVN内饰研讨会将于2023年4月25日至26日在德国科隆铂尔曼酒店举行，智能表面是本次活动的重要议题之一。本次活动主题为“以人为本的内饰技术”，将聚集全球约200名汽车内饰参与者、经理和专家。此外，我们将特别安排展览环节，这是向全球内饰社区展示创新技术的绝佳时机。感兴趣参与展览的企业请于[2023年2月16日之前确认](#)。

活动日程非常丰富，欢迎参与！

**Philippe Aumont**  
DVN 内饰主编

# 深度新闻

## 智能表面的内饰应用趋势



梅赛德斯-迈巴赫愿景EQS概念车2016 – 图片：梅赛德斯

当前电气化和自动驾驶等发展趋势对未来汽车的设计产生了巨大影响。MaaS（移动即服务）也发挥着越来越重要的作用，并改变了我们对汽车的功能和需求。

与此同时，这也将促成新的用户场景，例如是否可以利用通勤期间或前往会议的路上，进行合适的活动，而不是纯粹的等待。

此外，行业对可持续性和减碳要求提出了更高的要求，这也对未来的车辆设计带来了不小的影响。

如我们经常提到的，新的连接性和更高自动驾驶等级下的新用户场景以及可持续性将对驾乘人员的车内活动带来很大改变。因此，内饰座舱环境和乘员与车辆的互动方式将被重构。



图片：索尼

之前两期快讯我们介绍了2023 CES和汽车领域新趋势，其中包括游戏正加速进入汽车领域。

这种演变是多维和多标准的。智能表面作为与驾乘人员交互的界面，基本要求是位于人体工程学范围内。智能表面是电子和传感器与表面的集成，由此变得功能化、智能化，用于控制和提供反馈（包括照明反馈，触觉反馈）。

## 大陆隐形控制面板



图片：大陆

在2023 CES上，大陆集团在新闻发布会上宣布与总部位于硅谷的安霸（Ambarella）建立合作伙伴关系，共同开发“基于人工智能的可扩展端到端软件和硬件系统”，在迈向自动驾驶出行的路上，用于辅助和自动驾驶。在本次发布会上，大陆集团还展示了其曲面超宽显示屏概念和隐形控制面板。全新设计的沉浸式柱对柱显示屏由3,000多颗LED组成，产生出色的高对比度图片质量。

屏幕的操作是通过一个不可见的控制面板来实现的，该控制面板仅在需要时出现，这也是智能表面能提供的功能。

## Preh触觉控制



图片：PREH

为减少驾驶员分心，Preh开发了将触摸屏的灵活性与触觉控制元件相结合的解决方案。第一个系列解决方案于2020年投入生产，作为旋钮与15.5英寸纵向触摸屏的组合。Preh预开发的进一步解决方案是在屏幕表面上进行触觉标记和第三层叠加，以减少驾驶员分心。

未来的一大趋势是使用一种旋钮，它既可以连接到触摸屏，在不需要的时候也能移除下来。

有了这个旋钮，内饰功能既能支持偏好显示屏的用户，也能支持更喜欢移动屏幕上的旋钮来控制功能以使用全新HMI的用户。只要驾驶员手臂易于触及，它可以扩展到任何表面。

## Canatu



图片:CANATU

Canatu总部位于芬兰，作为先进CNT（碳纳米管）领导者，该公司在2023 CES上展示了其3D触摸技术（和ADAS加热器）。

通过为汽车行业提供这些透明和可3D成型的触摸传感器，Canatu实现了设计自由和直观的人机界面，定义了未来的驾驶舒适性。

屡获殊荣的Origo方向盘演示器，采用Canatu 3D触摸传感器。该演示器强调了Canatu的透明和3D可成型触摸传感器如何使汽车中的几乎任何表面变得智能和实用，从而实现设计自由和直观的用户体验，同时通过最大限度地减少分心驾驶来提高安全性。

## 安通林集团



图片: 安通林

几年前，安通林集团与Walter Pack（一家生产装饰表面和技术零件的标杆企业）建立了战略合作伙伴关系，提供基于各种技术（如IMF或IMD等）制成的薄膜的装饰嵌件和智能表面。智能表面是装饰表面材料和附加功能，如照明（氛围或功能）、触摸控制甚至触觉反馈的组合。为了确保成功，这些表面的开发是在新车型构思的早期阶段与主机厂的设计工作室和工程部门合作完成的。

Walter Pack的专有技术以及安通林集团在集成方面的专业知识，使车辆内饰的所有表面都受益匪浅，成为美观的表面。普通开关正逐渐被触摸表面替代品所取代，显示器是无缝集成的，塑料表面被薄膜或天然材料覆盖，使内饰更加舒适。

## Tactotek



图片：TACTOTEK

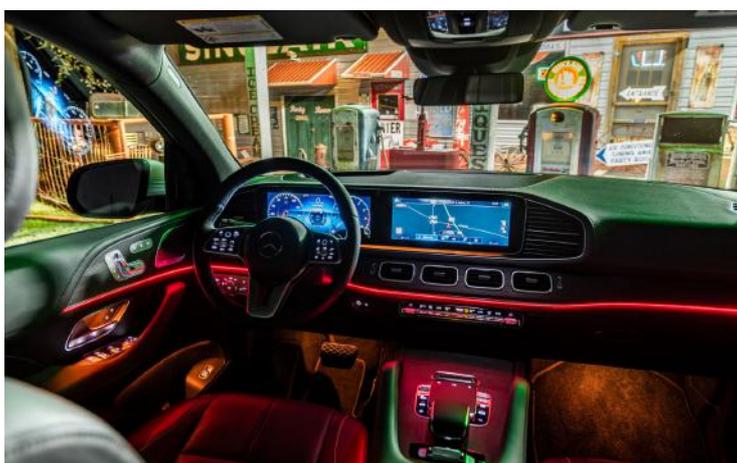
Tactotek IMSE技术将塑料表面转变为智能表面，[参阅DVN内饰](#)。在这方面，Tactotek 在 2022 CES上与科思创合作展示了智能表面材料演示，即 BatRay 顶置控制台。这种功能性和装饰性表面包括模内照明和触摸控制。它很环保，在满足用例的基础上，减少了零件数量，与传统电子产品相比，可减少多达 70% 的塑料使用量和高达 35% 碳排放。用于布线和触摸控制的电子设备采用清洁的添加剂工艺印刷，电子元件表面安装在聚碳酸酯薄膜上，该薄膜与装饰薄膜一起嵌入注塑模具中，以封装在聚碳酸酯树脂中。最终实现了单件、无缝的电子结构IMSE®。

## Byton M-Byte



BYTON的M-Byte电动SUV仪表盘显示屏为48英寸曲面屏，包括三个独立的内容区域。驾驶员可以通过智能表面控制显示屏，即位于方向盘中央的 7 英寸驾驶员平板电脑或中控台的 8 英寸触摸板。首款概念车在CES 2018上展出。

## 梅赛德斯 MBUX



图片：梅赛德斯

与BYTON的各种触摸屏不同，梅赛德斯正在探索如何使用梅赛德斯 - 奔驰用户体验内饰助手消除触摸。当一只手接近仪表盘上的触摸屏或中控台上的触摸板时，内饰助手会识别空中手部动作，并根据活动菜单控制汽车仪表盘内显示屏上显示的车辆功能。

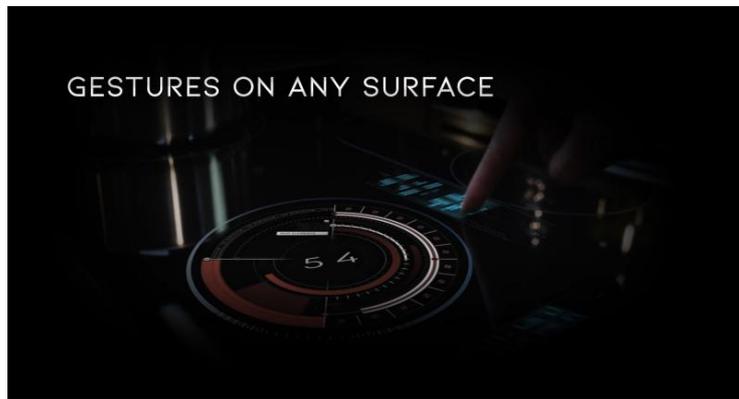
梅赛德斯内饰助手还可以区分驾驶员的手和前排乘客的手，以确定谁需要本地化功能，例如座椅的按摩功能。



图片：延锋

最近DVN内饰周刊还发表了安通林集团和3D智能表面技术专家Uniphy技术的新闻，双方将基于车载用户界面进行合作，Kurz公司旗下子公司PolyIC提供的PolyTC触摸传感器，用于智能HMI表面，集成于纺织品中（可参阅[DVN往期快讯](#)或延锋去年[DVN内饰研讨会](#)上的讲座）。

## Ultrasense



图片：ULTRASENSE

UltraSense Systems全新的UltraStudio 2.0等工具也属于智能表面的范畴，HMI用户体验设计和人为因素评估工具，有助于促进测试和比较触摸反馈的各种设置，包括照明、音频和触觉。它有助于加速HMI最终用户体验的产品开发阶段。

UltraSense Systems早在12月就宣布了平面传感汽车技术，能够在SmartSurface（或A-Surface）平面上实现多模式传感和HMI控制，从而大幅减小尺寸和重量，实现现代设计并提供高度可配置的可选性，从而减少零件数量和构建复杂性。这转化为可持续性和可回收性的优势，增加了行驶里程，并实现了前所未有的现代设计和全新用户体验，例如支持优雅纤薄外形可伸缩方向盘的控制。

面内传感是通过实现在超薄空间提供完整HMI体验的重要一步。这不仅是一个电容ITO层，而是通过提供传感器融合和启用多模传感、处理和算法来定义，以进行反馈控制：照明、音频、触觉和安全连接。这是在减小现有汽车模块尺寸方面进行转型变革的秘诀。结合 TouchPoint 系列 HMI 控制器，平面内传感使设计能够通过最广泛的材料（电容塑料和玻璃）支持所有类型的智能表面HMI交互。智能表面如今可实现在木材和皮革等天然材料到金属和其他柔软表面进行操作。

## 总结

智能表面集成了嵌入式电子设备、传感器、触觉、照明，此外，它还需要巧妙地设计于符合驾驶员/乘员人体工程学空间。

# 汽车内饰新闻

## AEHRA座舱空间和多位置影院屏

汽车内饰新闻



图片：AEHRA

总部位于米兰的全球超高端电动汽车新品牌AEHRA发布了其首款SUV汽车的照片和细节。AEHRA SUV 拥有出色的 3 米轴距，可提供一流的乘员空间，并为舒适性、技术、材料和可用性设定了新标准。AEHRA释放电动汽车平台所提供的全部潜力的战略不仅带来了前卫的外观设计，同时也提供了一个革命性的内饰概念。该车极短的悬垂、长轴距和平坦的地板使AEHRA设计师能够创造出一种独特的解决方案，为驾驶员和乘客带来全新的内饰环境。



最具创新性的功能之一是全仪表板宽度的HMI（人机界面）屏幕，它为娱乐和车内工作提供了飞跃式的变化。

当AEHRA SUV处于驾驶模式时，屏幕位于较低位置，以显示驾驶员所需的信息，包括速度、范围、空调和通风设置以及导航说明等。屏幕的两个外部区域用作虚拟外后视镜，通过两个前端外置侧摄像头显示高清图片。当车辆停放时，乘员可以选择向上延伸屏幕，将AEHRA变身为家庭影院或办公环境。

第二个较小的长方形触摸屏安装在手工缝制的皮革仪表板中心。它位于驾驶员和乘客之间，使前座乘员能够控制车辆的大部分功能，如导航、空调、通风和娱乐。

除了激活赛车般的氛围外，轭式方向盘和低重量、高强度结构和最佳舒适度座椅（由铝、可回收碳纤维复合材料和皮革制成）也是AEHRA联合创始人团队对航空业的热情致敬。

# 京瓷开发新型MicroLED

汽车内饰新闻



图片：京瓷

京瓷推出了一种新的薄膜工艺技术，用于制造氮化镓（GaN）基微光源的独特硅（Si）基板。这还包括短腔激光器和MicroLED。微型光源具有更高的分辨率、更小的尺寸和更轻的重量等性能优势。未来可用于自动驾驶领域的更高亮或透明的高分辨率显示器。此外，还包括其他潜在应用，如增强现实（AR）和虚拟现实（VR）。预计新工艺将解决微光源制造方面的挑战，例如发光层难以剥离、缺陷密度高和成本高。

京瓷的新工艺技术是在公司位于日本京都的先进材料和器件研究所开发的。首先，在硅衬底上生长GaN层。然后用具有开口的非生长材料掩盖GaN层。其后，当在硅衬底上形成GaN层时，GaN核心会超出掩模中的开口。虽然GaN层的核心在生长的初始阶段存在许多缺陷，但由于横向生长，可以生产出具有低缺陷密度的高质量GaN层。然后可以从GaN层的这个低缺陷区域成功制造组件。新工艺预计能实现GaN层与相对便宜的硅衬底的可靠分离，并显著降低生产成本。

# 旭化成碳纤维回收解决方案

汽车内饰新闻



图片：旭化成

CFRP即碳纤维增强聚合物，简而言之，这是一种能使车辆在燃料方面更高效，更轻，同时更安全碳纤维（CF）。它非常坚固，因为其中编织了许多纯碳线。聚合物由环氧树脂或塑料进一步增强。由于碳纤维中含有大量树脂，因此在进一步回收之前，材料分离一直是个挑战。

如今，只有高性能赛车由碳纤维层压板制成，因为赛车对加速和高速度有更高的要求。整个车身由 CFRP 制成的车辆包括迈凯轮 570S、阿尔法罗密欧 4C、保时捷 918 和福特 GT。

旭化成是一家多元化的日本跨国公司，业务领域包括材料，家庭和医疗保健。旭化成通过与国立技术研究所，北九州学院和东京理科大学一起合作，共同开发了一种回收碳纤维塑料化合物新技术。

这种回收方法可从汽车中使用的CFRP或碳纤维增强热塑性塑料（CFRTP）中提取碳纤维，从而实现高质量、成本更低的连续碳纤维，可以永久回收，为循环经济做出贡献。与在回收过程中被切碎的碳纤维不同，旭化成的方法允许从塑料化合物中无缝提取碳纤维，产生连续的碳纤维束，从而能够以相同的方式重新被使用，同时保持与原始材料相同的性能。

该工艺基于“电解硫酸溶液法”，使碳纤维保持其原始强度和连续性，同时完全分解碳纤维嵌入的树脂。这允许其在高性能应用中继续使用，并为碳纤维塑料化合物的报废挑战提供了一种成本较低的循环解决方案。

此外，旭化成正在开发一种碳纤维增强热塑性单向胶带（CFRTP-UD胶带），该胶带采用回收的连续碳纤维和该公司的Leona™聚酰胺树脂为原材料。这种CFRTP-UD胶带具有比金属更高的强度，可以应用于汽车车架和车身，进一步将车辆报废部件回收成不同的新汽车部件。展望未来，旭化成将进行演示并发展业务，目标是在2030年左右实现实际应用。



汽车内饰中的CFRP可用于结构件，例如座椅框架和驾驶舱横梁。而且，碳纤维层压板的外观对设计师具备不错的吸引力，这种材料有望用于某些设计和装饰应用，例如中控台零件、装饰条和门把手。

# 德州仪器：下一代 HMI 处理器

汽车内饰新闻



图片：德州仪器

过去，人机界面（HMI）由带有按钮、开关和指示灯的物理控制面板组成，实现用户与机器的通信。随着技术的进步，用户可以监视进程，查看状态信息显示和发送命令。如今，HMI应用无处不在，包括用于控制电视的智能手机应用程序，车辆中的语音命令或手势，医院的患者监控或智能工厂中的触摸屏控制面板。

下一代HMI将使应用从人机界面成为人机交互，机器可以智能反应并主动与人类通信。为实现人机交互，将需要交互式智能应用程序，这对相关处理器提出了一系列新挑战。

HMI设计将依靠边缘人工智能（AI）来实现新功能。例如，机器视觉可以通过面部识别实现对机器的受控访问，或者通过手势识别实现非接触式操作。

德州仪器 TI Sitara™ AM62 处理器系列中的首款器件 AM625 和 AM623 处理器专为具有许多工业外设的低功耗而设计，为双显示器和小型应用带来了高效率的边缘 AI 处理，并考虑到了下一代 HMI 的需求。

# 镜泰亮相 CES：DMS 和可调光遮阳板

汽车内饰新闻



图片：镜泰

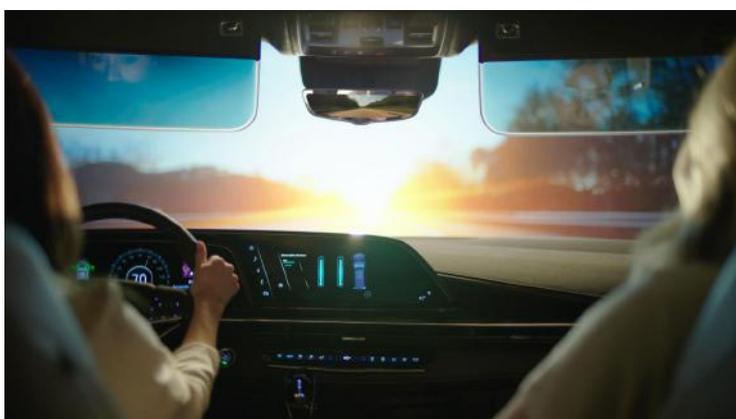
镜泰在CES上展示了其产品组合，包括视觉、可调光玻璃、传感和联网汽车技术，这些技术可优化驾驶员视觉，同时提高驾驶安全性和舒适性。

镜泰展台设有驾驶员和车内监控的车辆演示器，提供身临其境的体验，参观者能看到系统的镜面集成和头顶集成摄像头所监控到的内容，了解系统的决策过程，并了解相应的各个功能。

镜泰驾驶员监控系统跟踪驾驶员的头部姿势、眼睛凝视和其他指标，以判定半自动驾驶汽车条件下驾驶员的分心、瞌睡、突发疾病和手动接管。该系统可以轻松扩展为包括 2D 和 3D 座舱监控，用于检测乘客、行为、物体甚至生命存在。

此外，机器嗅觉传感器提供数字嗅觉，用于检测空气中的化学物质和颗粒物，有助于确保乘客安全以及车辆正常运行。

镜泰也是可调光设备的供应商，每年出货量超过 4000 万台。该公司目前的产品组合包括用于航空航天工业的消除眩光内饰和外部后视镜以及电子可调光车窗。



此外，镜泰还特别展示了用于遮阳板和各种设备的小范围调光，这些遮阳板和设备调光后可提高透明显示器的对比度和易读性、隐藏传感器并动态调整摄像头曝光。

产品阵容中还加入了大范围可调光设备，包括按需或与系统智能一起调光的天窗，以及像传统遮阳板一样向下折叠但包括一个透明可调光面板，可以根据需要或与日照传感器一起变暗。

观看[Autoline视频](#)

# 2023 梅赛德斯-AMG S 级的豪华与舒适

汽车内饰新闻



图片：梅赛德斯-奔驰

最新梅赛德斯-AMG S 63 E 性能版提供一系列AMG特有豪华内饰细节，包括带有专业内饰和缝线的多轮廓前排座椅。还可选择一系列独特的颜色和纳帕皮革内饰，包括头枕上的压花 AMG 标志。

AMG特有装饰元素包括采用双辐设计的AMG性能方向盘和无缝集成的换挡拨片。AMG驱动单元方向盘按钮可以控制驾驶功能和驾驶模式。

MBUX信息娱乐系统具有一系列AMG和混合动力专用显示器和功能、多媒体中央显示器和平视显示器。

仪表盘可定制不同的显示样式和可互换的主视图，以满足驾驶员的个人喜好。这包括AMG特定的Supersport风格，它通过垂直菜单布局提供一系列内容，例如混合动力特定温度以及悬架和变速箱的设置菜单。

车辆的平视显示器还提供AMG的赛车和超级运动显示器，可通过仪表组中的主菜单访问。此外，多媒体显示屏中的高质量图形显示了汽车整个驱动系统的功率流，包括电动机的速度、输出、扭矩和温度以及电池温度。

音响方面，杜比全景声（Dolby Atmos）通过传统的立体声系统向扬声器馈送两个声道，提供 360° 封装的音频体验。

# 设计休息室

## 令人嗅觉愉悦的驾驶体验

设计休息室



新内饰为挥发性有机化合物（VOC）带来新挑战 - 现代FE燃料电池概念2017

新车一般都会有些气味。有人喜欢，有人讨厌，还有人不愿意有任何味道。美洲人、欧洲人和中国人的喜好正好相反，全球汽车行业出现了四化大趋势，这些趋势需要应对挥发性有机化合物（VOC）带来的挑战。减少新车中地毯、内饰、皮革和织物的内饰气味，随着内饰更加复杂，这也变得更加关键和更具挑战性。

由于汽车内饰材料包括塑料，且空间密闭，挥发性气味一直是个问题。曾几何时，用户需要定期擦拭前挡风玻璃以去除雾气，以便获得更好的视野。当时使用的材料，尤其是漂亮的乙烯基座椅和内饰的其他区域，都会挥发有机化合物并沉积在汽车玻璃表面。

在 2023 年，行业有了新的关注点、用途和开发方向，最重要的是，大家意识到需要解决这个气味问题。

全球几乎所有消费者都会在他们的车里感受到某种程度的“新车气味”。虽然大大减少了，但它仍然存在。有人觉得新车的气味令人愉悦，其他人则认为新车气味让他们感到恶心，甚至给眼睛带来刺激。之前在我们的新闻中经常出现无麸质选择、花生过敏和对敏感的全球性关注，内饰气味和（刺激）是材料中挥发性有机化合物的罪魁祸首。

相比之下，大多数美国人喜欢新车气味（NCS）。此外，美国人将NCS与溢价联系在一起，增加了他们对获得新事物的兴奋。在欧洲，50-55%的欧洲人愿意为高档汽车内饰（地毯、装饰、皮革和其他材料）支付额外费用，这些内饰可以消除气味并捕获可能进入汽车内饰的VOC和其他新污染物。欧洲人偏好“没有任何气味”，喜欢简洁清新的内饰。

在中国，最近的一项研究显示，一种新的汽车气味向消费者发出了车内空气质量差的信号，证实生产中使用了低档材料。中国市场认为内饰应该成为一个中立的避风港，提供一个干净、清新的环境，并且可以在汽车的整个生命周期内保持这种环境。

新车气味是一个全球性问题——在美国、英国、法国、德国、日本和中国，91%的消费者表示，车内不应该有材料气味和环境的气味，这可能会让人生病或情绪低落。

## 车辆的新用途和扩展用途

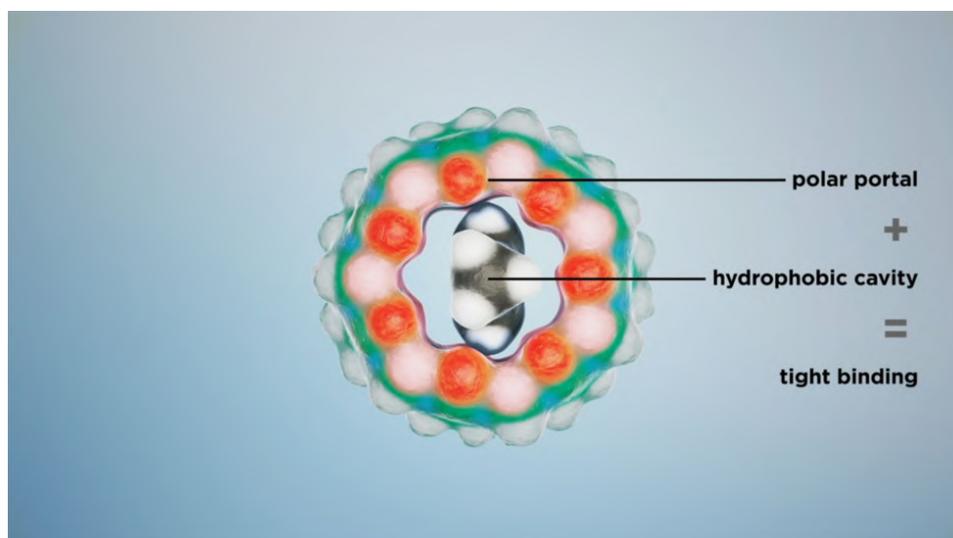
居家舒适在榜单上名列前茅，消费者对舒适性、功能性和宜人环境的期望越来越高。此外，消费者希望内饰能够吸收和消除人类/食物气味，尤其是在汽车老化的情况下。最后，随着大城市越来越多的人使用汽车共享，具备抗菌和防臭功能的卫生表面变得越来越重要，消费者需要这类功能。

在全球范围内，VOC研究和法规正越发严格。此外，除气和新车气味促使汽车制造商优先考虑车内VOC排放和提供清新的车厢体验。与此同时，可持续性也至关重要。这样，越来越多地使用回收和生物基材料可能会产生需要消除的臭味。新车中的一些内饰材料会排放高水平的挥发性有机化合物。一项研究表明，某些车辆中的TVOC水平可能达到**5,000mg / m<sup>3</sup>**以上。这相当于**每立方米5000毫克的VOC**。这是汽车制造商试图消除的气味。

## 实现更好的内饰等级

许多公司正在开发用于内饰空气质量的技术和材料。[参阅DVN内饰往期深度报道](#)。一种是名为AqFresh添加剂的新材料，由英国剑桥的化学公司Aqdot开发。这是一种添加剂技术，一种超分子粉末，掺入汽车内饰件中常见的无纺布纺织品和塑料中。这项新的专利技术利用瓜环、具有特定空心疏水腔的分子和极性出口，使它们能够紧密结合广泛的臭味分子，例如从材料中脱气的分子。

这种独特的技术已通过整理过程中的干浸渍、喷涂和填充应用于纺织品和无纺布材料。[参阅 DVN 内饰报道](#)。



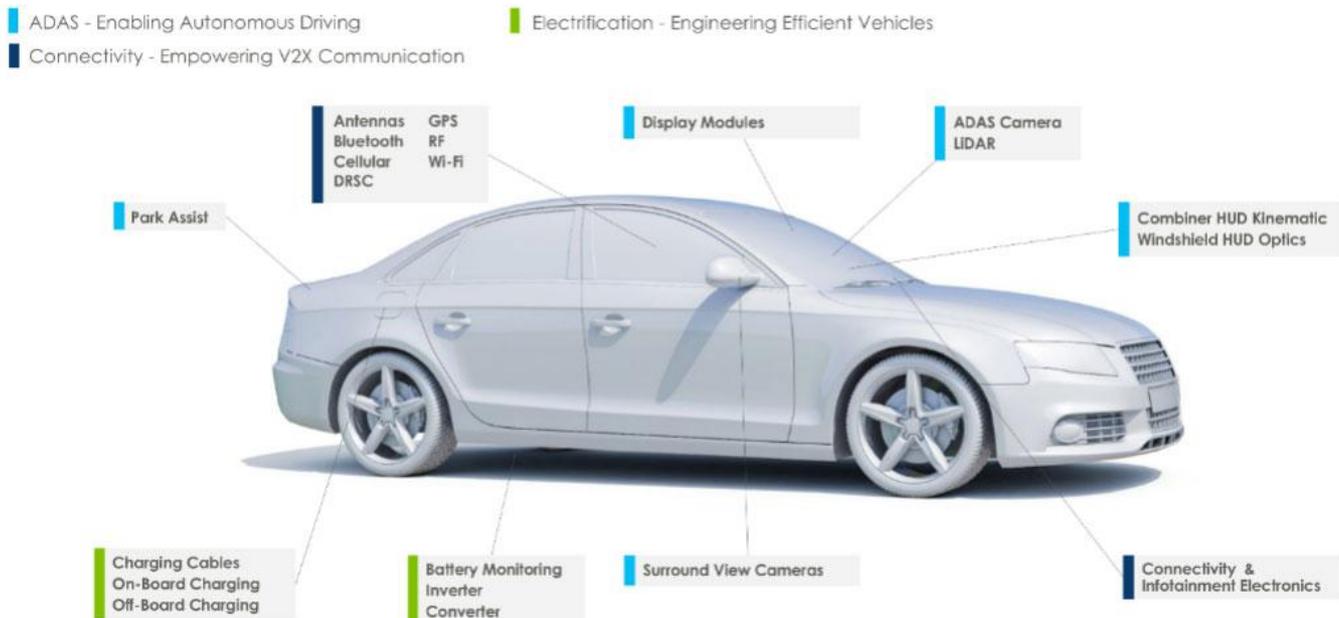
图片：ADQOT

随着行业的进步，内饰设计将变得中性，甚至能够吸收其它有害气体。技术的进步将让汽车用户体验更加美好的行程和旅途。

# 全新出行

## 汽车连接性成为当前关键任务

### NEWS MOBILITY



图片：捷普

捷普是一家美国全球电子制造公司。捷普总部位于佛罗里达州圣彼得堡，是该领域最大的公司之一，在30个国家拥有约100家工厂，在全球拥有26万名员工。

捷普汽车运输部门总经理兼副总裁Trevor Neumann认为，汽车连接是当前的关键任务，因为它取决于物联网（IoT）。随着智能手机的出现，甚至家用电器也发生了变化，现在智能手机正在对汽车和电信产生影响。他表示：“移动体验正从一种交通方式转变为一种与我们不断变化的数字生活相一致的互联体验。消费者的期望越来越高。所以，任何电子的东西都需要连接。他总结道：“需要与客户和监管机构保持紧密的联系，以管理客户和车辆的隐私。汽车制造商需要有能够通过数据分析来了解正在使用哪些特性和功能。这可以为汽车制造商制定未来产品路线图的能力带来重大价值，并使他们能够在质量问题发生之前解决它们，从而更好地管理预防性而不是响应性车辆安全。

连接性和车到云的连续性显然是ADAS和任何类型的紧急连接的关键任务。然而，随着数字工具深深植根于我们的生活中，软件定义汽车（SDV）、信息娱乐、导航、商业、数字驾驶舱因涉及安全性，也变得至关重要。

# 按需移动生态系统

NEWS MOBILITY



图片：机器人出租车

The Routing Company (TRC) 宣布推出Pingo Journey，在一个应用程序中为用户提供按需交通和端到端旅程规划。

它提供谷歌地图功能，同时让运输机构控制按需调度。该应用程序是该公司不断增长的产品组合的最新产品，例如Citymapper和Moovit。为用户提供端到端多式联运的数据，使他们能够购买按需交通票并与城市中的所有其他交通方式保持连接。

根据Frost and Sullivan未来移动总监Shwetha Surender的说法，为用户提供无缝的旅程计划、预定和支付的能力将成为未来按需移动系统的重要组成部分。

Grape Up汽车研发主管Adam Kozłowski表示，谷歌地图不仅最终将成为按需移动的主要参与者，而且还将提供最佳的用户体验。“有核心导航功能，包括景点和支持多式联运路线，步行，火车，公共汽车等的组合。还有与微出行的整合，甚至在一段时间内与Uber整合。这基本上是所需功能的一半。

另一个原因是：“这些应用程序已集成到我们的大多数智能手机中，并且在不久的将来（将）集成到我们的一些汽车中。在车辆和智能手机上都拥有该系统是一种很好的用户体验，甚至可能导致谷歌和苹果成为该领域的市场领导者，”他补充说。

其他利益相关者也希望进入这个市场。例如，在2015年，Uber收购了地图初创公司deCarta，并收购了微软必应的大部分地图资产。同年，梅赛德斯和奥迪收购了诺基亚的地图服务HERE。其次，公共交通部门也开始活跃于这一领域。Kozłowski表示，“可以将大多数第三方整合到同一个保护伞下的应用程序将获得最大的蛋糕。”

# 一般新闻

## 沃尔沃全面收购Zenseact

一般新闻



图片：沃尔沃

瑞典汽车制造商沃尔沃汽车已于 2022 年底 100% 收购其自动驾驶软件开发子公司 Zenseact。通过此次收购，沃尔沃希望确保对软件开发的完整访问权限。Zenseact由沃尔沃汽车创立，在瑞典哥德堡和上海设有办事处。据沃尔沃称，它仍将是家独立的公司。

Zenseact开发用于人与车辆交互的安全、驾驶员辅助和自动驾驶技术。例如数字驾驶舱、操作系统或信息娱乐主机。Zenseact去年为全电动沃尔沃EX90开发了“[OnePilot](#)”系统。（[参阅DVN内饰](#)）这是一款人工智能驱动的软件，使用来自真实事件的数据进行训练。这些数据是由配备该系统的汽车所记录。随后数据被存储起来，基于此，系统学习并可以评估可能的风险，做出决策并相应地进行验证。系统还能基于未来更新的内容进行持续学习。

# CARIAD亮相CES：汽车游戏和健康/舒适性

一般新闻



图片：CARIAD

大众汽车集团旗下软件公司CARIAD首次亮相2023 CES，展示了其最新技术。

自2023年1月1日起，大约300名CARIAD专家在硅谷和大西雅图地区从事汽车云、数字体验和自动驾驶功能方面的工作。CARIAD还利用这个机会招募技术人才。CARIAD展台的亮点是技术讲座：专家们介绍了CARIAD在3级和4级自动驾驶的路径，解释了软件定义汽车的技术平台，并深入了解了未来的车载信息娱乐系统，包括游戏、健康和舒适性功能以及软件作为收入驱动因素。

展位上相应展出了三款新车：大众ID.Buzz，奥迪RS e-tron GT和保时捷Taycan。CARIAD还参加了大众汽车品牌的CES展台：与此同时，新的ID.7与CARIAD开发的下一代ID软件一起推出。

本次CES，CARIAD还作为Indy自动驾驶挑战赛的赞助商参与其中，大学团队使用赛车自动化软件相互竞争。

CARIAD展台的参观者还可以注册奥迪e-tron和奥迪e-tron Sportback的虚拟现实（VR）体验驱动器：奥迪是世界上第一家将Holodeck的VR娱乐带入批量生产的汽车制造商。这方面的技术先决条件是由CARIAD团队开发的。

CARIAD专家团队的CES视频已上传至YouTube：[车载娱乐和软件作为营收驱动因素](#)，重点关注游戏，健康和舒适性。此外，还有其他关于软件定义汽车的3级和4级自动驾驶和技术平台的视频。