

社论

汽车内饰中PU和塑料的可持续性



JLR 路虎揽胜 VELAR 的ECONYL® 尼龙座椅 - 图片: JLR 图片

PU（聚氨酯）是车辆中广泛采用的塑料，用量排名第二。作为一种经济且用途广泛的材料，在内饰（座椅、背层和表面层的内饰部件、隔音）中均有使用。随着可持续性、ELV（报废车辆）法规和塑料抵制，在回收、回收材料、生物基材料等方面，行业面临着巨大挑战..... 这是最近在布达佩斯举行的欧洲软泡协会和汽车模压聚氨酯协会联合举办的年度会议的焦点。DVN内饰在本期对此进行了深入报道，包括由我本人有幸主持的关于汽车聚氨酯可持续性的圆桌讨论。

尽管塑料仅占车辆总重10%，但也达到了150公斤，且占据体积的50%以上。因此，ELV是未来汽车的关键问题之一，内饰作为汽车中塑料用量最多的部分，尤其关键。与DMS和HMI一样，材料可持续性成为内饰专家的关注焦点。8月29日至30日在旧金山举行的DVN内饰Deep Dive将聚焦这些重点议题，为DVN内饰会员和参加嘉宾们提供展示和交流的有效平台。欢迎[注册](#)参会。



Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

PU聚氨酯与汽车可持续性-圆桌会议



图片来源：汽车模压聚氨酯协会

2023欧洲软泡协会和汽车模压聚氨酯协会联合举办的年度会议(EUROPUR & EURO-MOULDERS Conference)于6月13日和14日在布达佩斯举行。今年的参会人数创新高，近500名与会者现场参加，约60人在线参加。其中，超过120家公司，包括60+泡沫生产商，参加了全球软质聚氨酯泡沫行业的这一重大活动。会议安排多达40场精彩演讲，以及圆桌讨论，共同探讨业内最热门的话题：可持续性、数字化、健康与安全、产品监管等，并展望软质聚氨酯泡沫的未来。

Europur是欧洲柔性聚氨酯（PU）泡沫块制造商协会。其成员来自29个国家，成员企业生产的柔性聚氨酯泡沫占据该地区80%以上份额。此外，来自软质聚氨酯泡沫供应链的50多个组织是关联成员，从化学原材料供应商和机械制造商到各种服务提供商，如物流和回收公司。

Euro-Moulders是欧洲汽车行业模制聚氨酯（PU）部件制造商协会。其成员生产用于汽车座椅的大部分模压聚氨酯泡沫以及用于汽车内饰和隔音的许多其他部件。



PU可持续性圆桌讨论 - 从右到左，欧洲模塑商秘书长MICHEL BAUMGARTNER， ASCORIUM INDUSTRIES 研发和质量/HSE副总裁GEERT TROSSAER，陶氏化学全球移动科学营销负责人ESTHER QUINTANILLA，设计顾问ATHANASSIOS TUBIDIS，DVN内饰总编（主持人） PHILIPPE AUMONT， - 图片：DVN

DVN内饰主持了第二场圆桌讨论，主题为“汽车中聚氨酯的可持续性”。圆桌讨论嘉宾来自多个领域，包括汽车设计（Athanasios Tubidis，设计顾问）、原材料（Esther Quintanilla、陶氏）、聚氨酯零件生产（Geert Trossaert，Ascorium Industries）到行业协会（Michel Baumgartner，EURO-MOLDERS）。讨论围绕汽车设计的变化、车辆电气化、监管环境、聚氨酯的可回收性和回收成分的整合。与会专家一致认为，为了进一步提高聚氨酯在车辆中的可持续性，整个价值链以及与监管机构的合作至关重要：

- 使创新的（原材料）能够以工业规模进入市场，
- 确保化学品回收被确认为提供回收成分的合法手段，
- 设计用于拆卸和回收的车辆及其部件。



Michel Baumgartner作为汽车模压聚氨酯协会成员代表，提到了，作为PU用户，我们面前的行业关键数据和主要挑战。

PU作为一种经济且用途广泛的材料，在汽车内饰中有许多应用（座椅，背部和表面层的内饰部件，隔音）。随着汽车向更可持续的交通转型，聚氨酯可能会用于新的应用（即用于隔热的电池组）。

PU在汽车中的使用量位列第二。尽管占据的重量只有10%，但体积达到50%以上，每辆车平均有28公斤PU。欧洲法规，特别是ELV，报废车辆，仍有待定义，根据回收成分的百分比，哪种材料，哪种技术以及何时？

可持续性将来自对材料前体的行动，在这些行动中，行动将产生最大的影响。发展方向，再循环含量的整合，用生物基原料替代化石燃料原料，通过设计和商业模式提高材料的循环性。



雪铁龙奥利 - 图片：雪铁龙

设计顾问Athanasios Tubidis表示，材料和可持续性是所有汽车设计师都在考虑的永久维度，因此，整个开发逻辑都朝着这个方向发展。雪铁龙Oli是OEM与材料供应商合作的一个很好的例子。[请参阅DVN内饰](#)。他还表示，如果说

去汽车是从头开始建造的基础设施，那么现在，最后一层技术才是最重要的，这意味着表面和材料，体现为塑料在汽车内饰中的应用。标致 Inception，如在 CES 2023 上展示的那样，参见 [DVN 报道](#)。

陶氏化学全球移动科学营销负责人 Esther Quintanilla 介绍了 ICIS 关于“汽车用聚氨酯——地平线2030”的研究结果。本研究基于整个价值链的案头研究，从原材料生产商到汽车制造商，研究对象包括汽车模压聚氨酯协会企业，以及部分其他企业。该研究着眼于在未来车辆中使用PU的长期前景。

通过问卷调查评估了PU替代风险;结果认为这种风险在大多数内饰部件中为中等，但座椅和头枕除外，在座椅和头枕中，它被评估为低风险。

展望2030年，聚氨酯将成为未来汽车内饰的首选材料。当然，必须解决可持续性问题，必须加强产品设计，以便于回收和再循环，生态系统方法，在价值链中加强规格、性能水平、再循环含量目标的协作

从聚氨酯部件生产的角度（仪表板、门板、手套箱等）展示了可持续发展战略如何转化为实际行动，包括减少材料使用、减少浪费、减少浪费和降低碳化学。Ascorium正在研究三大支柱：

- 生物基原料
- 再生化学品
- 质量平衡化学品

Ascorium Industries研发和质量/HSE副总裁Geert Trossaert介绍了Ascorium与Rampf在PU部件回收合作方面所做的工作。实践表明，在汽车零部件的实际生产中，使用回收的原材料是可行的。结合质量平衡材料，它是实现可持续发展的现实折中解决方案。因此，聚氨酯仍然是一种有效的材料，有助于生产线末端指令和碳中和之路。

（DVN评论：质量平衡考虑，例如，如果一家公司使用含有10%可再生成分的原材料制造100个塑料瓶，它可以声称其中10个瓶子在质量平衡概念下是100%可再生的，即使实际上所有100个瓶子都有10%的可再生成分）

圆桌讨论



圆桌讨论嘉宾合影 - 图片：DVN

圆桌讨论氛围热烈，现场采用互动工具（Slido）收集观众提问，观众提问非常踊跃。

会议主题有关可持续性，对于“可持续性如何影响您的日常工作”这一提问，大家一致同意有影响，寻找新材料，测量二氧化碳的影响，潜在的再循环含量是当今的共同关注点。

圆桌会议嘉宾都是聚氨酯的倡导者，从陶氏等原材料供应商开始，开发新产品并进行适当的沟通，以说服整个价值链。

围绕替代解决方案及其现实性提出了许多问题，例如：天然纤维替代是否现实？嘉宾们认为这些材料是对性能更好的补充。

可持续性带来的额外成本及其相关的支付意愿也受到重点关注。从价值链的顶端开始，即汽车制造商。当然，没有现成答案，它是商业讨论的一部分。

围绕回收技术的问题也出现了，比如化学分解（化学回收），工业废物的再利用与报废车辆。

回收材料与原材料的价格是一个问题，尤其是在我们今天价格非常不稳定的背景下。

有几个提问是关于再循环含量，以及如何测量和沟通（比如质量平衡），反映了行业已准备好投资，需要方向正确，这将在数字上得到回报。

结论是，行业参与者必须共同行动，以定义回收技术和再循环含量。

Euro-Moulders主席Eric Van Lancker在会议结束时感谢所有演讲者，嘉宾和参与者，并宣布下一届2023年欧洲软泡协会和汽车模压聚氨酯协会联合举办的年度会议将于2024年6月11日至13日在伊斯坦布尔举行。

汽车内饰新闻

佛瑞亚“保护地球座椅”荣获生态设计行业奖

汽车内饰新闻



图片：佛瑞亚

在 2023 年举行的可持续行业奖（法语为“Trophées de l'Industrie Durable”——由涵盖商业和技术的法国商业周刊 L'Usine Nouvelle 发起）上，佛瑞亚获得了“地球座椅”的生态设计奖杯，这是集团在可持续发展和循环经济领域的创新之一。

“地球座椅”项目是DECORE财团的一部分，与雷诺，CEA（法国替代能源和原子能委员会）和MTB回收一起。其目标是使用40%的回收材料设计驾驶舱，到2030年将二氧化碳排放量减少85%。该财团是BPI法国未来投资计划的赢家。

与由100至150个组件组成的传统座椅不同，该座椅仅由十个模块组成。参见 [DVN 内饰有关地球座椅报道。](#)

“模块易于拆卸和回收。它们要么是单一材料，由生物来源或回收材料制成，要么是与回收兼容的材料”，项目经理 Marthin Frégné解释说，他指的是钢铁和塑料，特别是PET - 其中或多或少的比例来自回收。

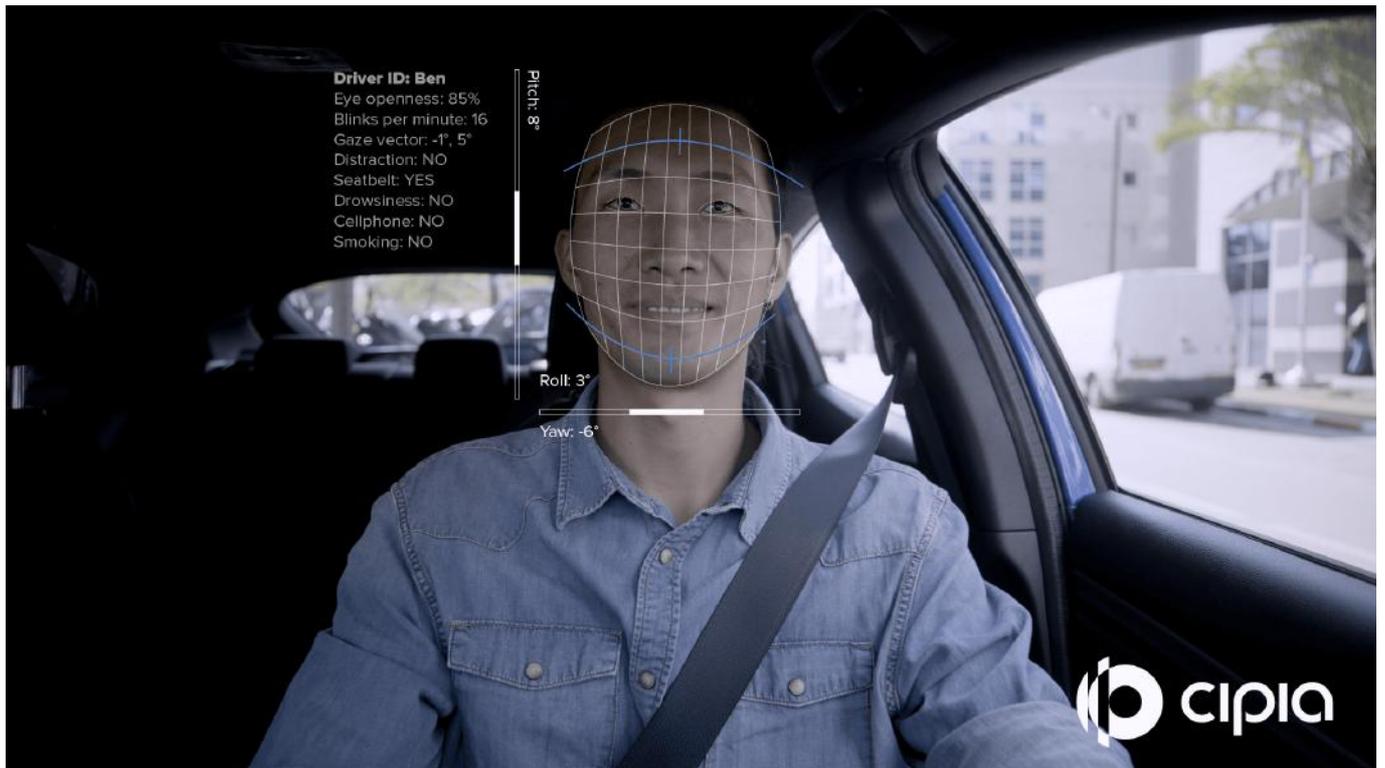
另一个关键挑战是PU替代，请参阅本期深度报道。“这种材料性能良好，但很难回收”，Marthin补充道。“因此，我们不得不用一种名为Auraloop的技术解决方案来取代它（DVN内饰有关[Autoloop](#)的报道，Auraloop®®是佛吉亚和Indorama Ventures之间的合作伙伴关系，Indorama Ventures是PET生产和回收领域的世界领导者之一），将高性能PET与新的转型工艺相结合”。

在项目启动两年多后，该产品计划装备B级和C级车辆，将成为ELV的游戏规则改变者。“如今，座椅的钢材只有50%被回收，而且最常被回收成价值较低的材料。其余的 - 泡沫、纺织品等 - 充其量是焚烧。得益于座椅的设计，ELV车辆中心将能够轻松拆卸它们，并发展循环材料经济。目前正在进行三个前期开发。

这种循环经济方法是佛瑞亚2045年净零排放路线图的关键要素。

Cipia DMS荣获首个欧洲OEM设计奖

汽车内饰新闻



图片：CIPIA

总部位于以色列的Cipia是一家智能传感解决方案提供商，该解决方案使用基于边缘的计算机视觉和AI来提供更安全，更好的移动体验。该公司的产品阵容包括驾驶员感知（DMS），座舱感知（OMS）和Cipia-FS10，这是一个完整的视频远程信息处理以及用于远程信息处理服务提供商和车队的驾驶员监控解决方案。

迄今为止，Cipia在美国和中国已获得8家主机厂的33个项目定点，超过12个平台。他们上周宣布了欧洲OEM的首个定点，即在2024年期间安装在具有SOP的车型中的驾驶员感知驾驶员监控系统（DMS）。

从2026年7月起，所有在欧盟注册的新车都必须在车辆中安装分心和睡意监测系统，这促使欧洲汽车制造商将此类系统纳入其新车型。

Cipia首席执行官Yehuda Holtzman表示：“Cipia正在经历加速增长的一年，全球OEM定点数量增加了60%。在2023年上半年，我们赢得了一家新的美国电动汽车OEM、一家中国OEM，现在是我们的第一个欧洲OEM，将Cipia带到全球共有8家汽车制造商。我们将继续为客户提供一流的、强大的车内计算机视觉解决方案，让驾驶员、乘客和所有道路使用者保持舒适和安全。

驾驶员感知DMS在豪威SoC上运行，红外传感器预计将位于车辆的A柱上。Cipia的技术使用计算机视觉和人工智能来实时监控驾驶员的状态，通过跟踪头部姿势，注视方向，驾驶员位置和动作来确定驾驶员是否专注于道路，分心或昏昏欲睡，开车时拿着手机等等。

安通林基于人工智能的GENIUS项目：监控乘员状态

汽车内饰新闻



- 外部刺激（如照明、声音和香气）用于智能地影响情绪和认知状态，从而优化车辆乘客的车内体验。

安通林正在领导一个基于人工智能的创新项目，旨在改善旅途中的用户体验。在神经病学，心理学，认知知识，情感和计算机系统研究方面的西班牙知名专家团队合作，该公司将研究开发能够确定认知和情绪状态以及用户的情绪，舒适度和健康的智能系统，并通过实时传感将其与生物识别参数相关联。

所谓的GENIUS项目将通过不同的传感器监控车厢，这些传感器连接到智能系统，将分析和解释用户的认知和情绪状态。根据确定的状态，目的是根据外部刺激（如照明、声音或香气）改善乘客的机上体验，并根据他们的特定需求自动调整车舱内部。

在这个项目中，安通林将与卡斯蒂利亚-莱昂技术研究所（ITCL）、纺织工业研究协会（AITEK）、英菲尼蒂亚研究院、生物医学工程集团（GIB）和ICAI工程学院合作。此外，鉴于需要定义认知模型和情绪状态，安通林组建了一支由心理学、神经病学、情绪识别和自然语言处理专业组成的多学科医疗团队。组成该医疗队的实体是布尔戈斯大学医院、UNED、PSICOSALUD、奥维耶多大学和拉巴斯大学医院。

该项目已获得E.P.E.技术发展与创新中心（CDTI）的资助，题为“生物识别数据与车载场景中认知和情绪状态的相关性以及纠正刺激和高级控制功能的调查：GENIUS-Case I”。它包括一个用于研究和分析关键参数的模拟器和监测系统，以测试刺激、认知状态与生物医学和生理数据之间的相关性研究。

蔚来与Screen Hits开启车载娱乐合作

汽车内饰新闻



图片：蔚来

蔚来汽车近日与车载娱乐内容提供商ScreenHits TV签署了一项重要的汽车合作伙伴关系。蔚来汽车成立于2014年11月，其使命是塑造快乐的生活方式和电动汽车移动出行。ScreenHits TV是电视流媒体的中心枢纽，总部位于英国伦敦。



从硬件的角度来看，早在2022年，蔚来汽车就宣布了其新的旗舰EV ET7，配备中国OLED显示公司京东方的12.8英寸柔性AMOLED中央显示屏和10.2英寸HDR Mini LED背光数字仪表盘。

ScreenHits TV的首席执行官兼创始人Rose Hulse表示：“我们将继续推动创新，为车内观看创建一个新的分销平台。ScreenHits TV是一家年轻，充满活力和创新的公司，与各代人交谈，并专注于设计和个性化。蔚来汽车是一家不可多得的合作伙伴，一个将用户利益放在首位的人，他一直在创造可持续和设计精美的卓越电动汽车。

随着汽车行业朝着电动和可持续未来的方向发展，越来越多的车主将能够享受推动未来发展的最新技术——从充电点到高级环绕声和无人驾驶汽车。ScreenHits TV正在提供车载电视体验，越来越多的汽车品牌采用整体智能电视界

面，将所有电视流媒体平台和直播电视整合到一个简单易用的界面中。

ScreenHits TV 可帮助用户立即从他们订阅的领先电视流媒体中找到合适的电影和电视内容，通过在其所有现有流媒体平台和领先的内容提供商中创建选定的流媒体电视指南，实现定制的电视指南体验。智能电视应用程序还使客户能够更好地管理其不断增长的订阅量。

该应用程序目前在 56 个市场以 30 种语言提供，在市场上提供 1000 多个高级流媒体目录和快速频道，可在 Android 智能电视、Android 和 iOS 移动和平板电脑应用程序上使用。

路虎揽胜极光聚焦技术

汽车内饰新闻

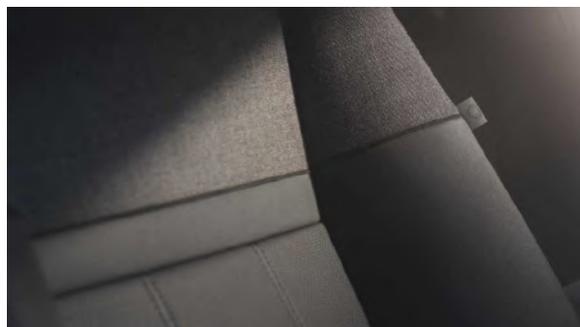


图片：捷豹路虎

路虎揽胜对Evoque进行了更新，称该小型豪华CUV通过最新技术和优质材料的使用进一步增强。



路虎揽胜的设计理念体现在新的11.4英寸曲面玻璃触摸屏和定期的OTA软件更新中，减少了前往零售点的需要。



触觉材料选项包括非皮革Ultrafabrics™和Kvadrat™织物座椅，为现代奢华提供了新的维度³，聚氨酯织物嵌件具有独特的新穿孔。受定制剪裁的启发，羊毛混纺面料比皮革轻 58%，具有现代外观和触感。

触摸屏提供对关键车辆功能的全数字控制，由最新的Pivi Pro信息娱乐系统提供支持，内置亚马逊Alexa连接。触摸屏现在位于更高、更靠近驾驶员的位置，还可以打开更多的存储空间，并具有标准的无线设备充电功能。

Pivi Pro支持智能手机与无线Apple CarPlay的连接。还支持无线Android Auto，而从中控台的新存储区域为无线设备充电可提供即时快速充电。'24 Evoque还启用了数据计划的Wi-Fi。

Pivi Pro还提供对集成在信息娱乐系统中的一系列在线应用程序的完全访问，包括Spotify和Deezer。Pivi Pro中还嵌入了亚马逊Alexa，它允许使用自然语音命令控制各种设置和功能。

气候、座位和音频音量控制始终通过新的侧边栏可见，具有多功能滑动控制。这些虚拟按钮可立即访问常用物品，包括前排乘员的单独温度控制、摄像头、导航和音量。

全景屋顶使车舱沐浴在自然光线中。新的细节包括方向盘上的镀铬、中控台饰件和通风口。镀铬补充了新的装饰饰面，包括技术浅阳极氧化铝或深阳极氧化铝。

客舱空气净化升级版首次在Evoque上作为可选舒适包的一部分提供。该技术有助于对抗病原体并显著减少气味、细菌和过敏原，而空气质量指数应用程序允许监测居住者当前位置和目的地的外部空气质量。

Ioniq 6：现代的新展示

汽车内饰新闻



HYUNDAI IMAGES IN THIS ARTICLE

在[DVN米兰内饰设计周报道](#)中，我们进行了相关报道，新款Ioniq 6是现代未来移动性的宣言：零排放和在汽车内饰和外饰使用可持续材料，以履行环境责任。



近日发布了更多有关材料的资讯，现代汽车正在使用废旧轮胎的回收颜料涂料进行装饰，使用竹炭颜料涂料进行车身装饰。内饰方面，根据设备水平，使用经过生态处理的皮革和再生PET织物。仪表板由生物橡胶混合物制成，门板的生物涂料来自植物油，地毯由回收的渔网制成。

与Ioniq 5一样，Ioniq 6内饰空间宽敞，特别对于后排乘员。两个 12.3 英寸显示屏足够大，可以方便地提供所有必要的信息。有用于最重要的车辆功能的按钮。因此，并非所有内容都外包给触摸屏或语音控制。

车窗升降器已移至中控台。主要在于设计原因，因为内饰设计师不希望门有任何分散注意力的元素。扶手延伸至整个宽度，需要时可以从后面照亮。因此，无按钮的内饰门饰也很有意义。

标准配置包括后置摄像头、加热前排座椅、两根不同的充电电缆和电动开启尾门。后排座椅下方的 230 伏插座也是标准配置，因此基本车型的驾驶员也可以使用汽车的双向充电功能。

作为附加功能，Ioniq 6配备了“Dynamiq”套件，包括热泵，主动盲点助手，后方交叉路口警报系统，退出警告系统，电动调节驾驶座椅和智能手机无线充电。

设计休息室

梅赛德斯S级-方形方向盘

设计休息室



图片：梅赛德斯-奔驰

操纵杆、控制器、转向喇叭，几十年来，汽车制造商一直在试图重新发明方向盘，但都失败了。

梅赛德斯 - 奔驰号称世界上最佳车型的下一代S级豪华轿车，据称，已基本确定将搭载尽可能紧凑的扁平方向盘。

更有棱角的形状可以一览无余地看到道路和驾驶员的显示屏，梅赛德斯开发商解释说。该设计还节省了空间。新款S级预计将于2027年底投放市场，届时部分汽车可能已实现完全自动驾驶。一个小方向盘，更便于缩回仪表盘。

到目前为止，大多数客户都不屑于前卫的方向盘设计。他们发现这很难习惯 - 尤其是在机动时。梅赛德斯希望通过切断方向盘和车轮之间的机械连接来解决这个问题：转向柱。得益于“线控转向”技术，汽车的转向角可以通过软件根据不同的交通状况进行可变调整。在低速行驶时，转弯或停车时轮胎无需过度伸展。另一方面，在高速行驶时，车轮几乎不会倾斜，以确保平稳的变道。采埃孚特烈港目前向客户承诺方向盘角度最大为 180 度。

全新出行

三星开启自动驾驶汽车研发?

NEWS MOBILITY



图片：博世

据报道，三星离高阶自动驾驶系统又近了一步，该系统几乎达到4级甚至4级自动驾驶。报道称，SAIT（三星先进理工学院）成功进行了从水原到韩国江陵的“无人驾驶”测试。三星的研发团队开发了一种自动驾驶算法，能够在没有驾驶员干预的情况下行驶近 200 公里。

最新报告称，三星已在商用车（未指定）上安装了自动驾驶算法以及LIDAR（基于激光的成像检测和测距系统）。该装置成功通过了上述 200 公里测试，因为该系统能够检测紧急车辆、自动改变车道并在坡道上行駛以检测两条具有不同海拔差异的连接道路。

如果三星确实正在开发或接近完成4级自动驾驶系统，这将是自动驾驶市场以及哈曼等子公司向前迈出的重要一步，这些子公司无疑会将这一先进系统集成到他们的数字驾驶舱和/或Ready Care平台中。

移动图书流媒体：Legible和LiveOne开启合作

NEWS MOBILITY



关于信息娱乐内容的另一个消息：图书娱乐公司Legible和LiveOne开启合作，作为独家联合战略合作伙伴，将共同为北美地区的汽车行业提供有史以来第一个车载流媒体服务。

该合作伙伴关系将允许客户在自己的车辆中流式传输和访问Legible的有声读物和电子书内容。此外，Legible的技术将能够将有声读物和电子书直接集成到车辆的信息娱乐系统中。

Legible 受益于与 Hachette、Simon & Schuster、Macmillan 和 HarperCollins 以及 Ingram's CoreSource 等签订的合同。该公司拥有超过 200 万种标题的图书馆。

“我们很高兴与Janible合作，成为将数百万有声读物和电子书带给人们的先驱，”LiveOne首席执行官兼董事长Rob Ellin表示，“在我们的移动订阅内容中添加精选文学作品将完善我们已经引人注目的音乐和播客选择。”

“Legible很高兴有机会为北美汽车用户带来各种各样的有声读物和电子书内容，”Legible首席执行官兼创始人Kaleeg Hainsworth表示，“汽车信息娱乐市场几乎尚未开发，Legible 广泛的游戏收藏将在日常通勤或与家人长途旅行中提供无尽的娱乐时间。”

一般新闻

突尼斯新品牌，奇瑞的“前窗”？

一般新闻



图片：WALLYSCAR

Wallyscar是一家突尼斯汽车制造商，成立于2006年，总部位于Ben Arous。年产量为600台。该品牌以太平洋的瓦利斯和富图纳群岛命名。

该公司在几个国家销售，包括法国，西班牙，卡塔尔和摩洛哥。Wallyscar与标致（Stellantis）合作，使用PSA汽油发动机。该公司由Zied Guiga创立。该公司声称遵守欧洲标准的重要性，主要关注车辆可回收和制造噪音的想法。相应的零部件供应商是雪铁龙、标致、VDO和UTAC。



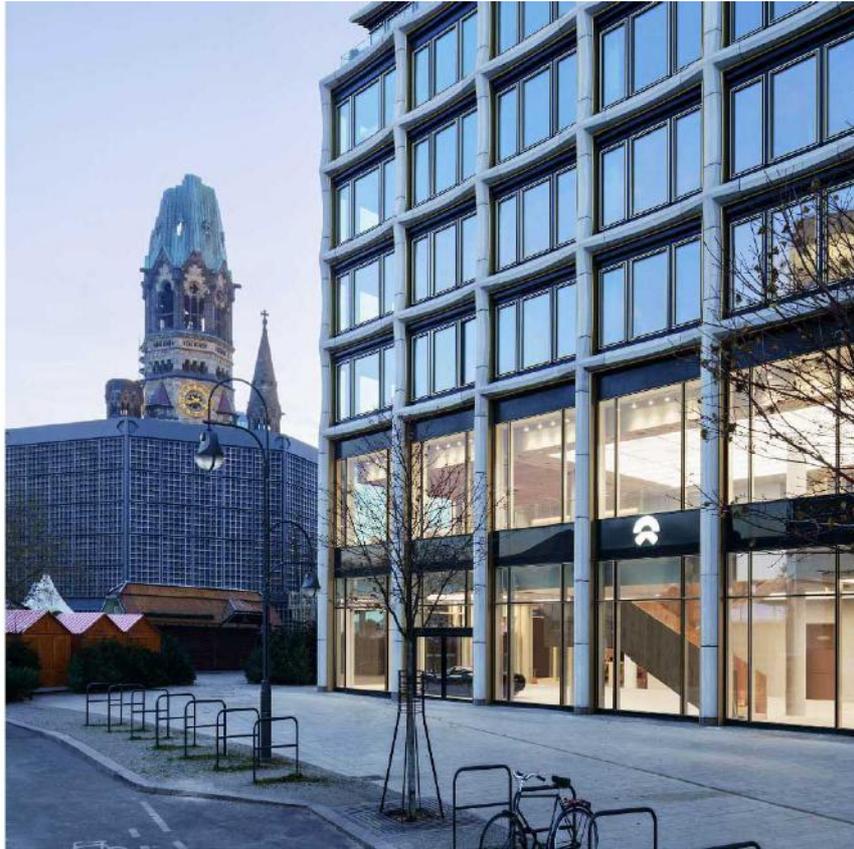
沃利斯宣布，将通过合资公司将高端捷途品牌的所有车型集合到其品牌下（捷途是2018年上市的奇瑞品牌）。奇瑞成立于1997年，目前是中国第九大汽车制造商，2022年生产了1,232,727辆汽车。

在突尼斯组装的第一辆车是一辆名为 Wolf 的 SUV。

驾驶舱配备仅供娱乐使用的 10.2 英寸屏幕，而驾驶员仪表是数字的。SUV将自己呈现为一个真正的滚动迷你客厅，有七个舒适的座椅。后排座椅可以向下折叠，以改善和扩大行李箱。饰面精致、奢华、耐用，采用再生聚酰胺、聚酯和半苯胺皮革。

柏林蔚来创新中心聚焦欧洲市场

一般新闻



图片：蔚来

7月4日，蔚来柏林创新中心落成，标志着公司国际化扩张的里程碑。

创新中心旨在通过本地化研发增强欧洲用户的智能体验，从而标志着蔚来致力于根据欧洲市场的特定需求定制其产品和服务。

蔚来柏林创新中心拥有专注于数字系统、智能驾驶舱和自动驾驶的研发团队。值得注意的是，蔚来汽车的欧洲能源基础设施团队还将在该中心内建立一个研发基地，特别关注电网服务，以及欧洲电池交换站的管理和运营。

柏林是主要的科技中心、人才热点，也是欧洲初创企业蓬勃发展的城市，是蔚来汽车的战略选择。通过在这里建立创新中心，蔚来汽车旨在吸引更多来自欧洲的专业人才，进一步加强其在智能座舱、自动驾驶和能源解决方案方面的研发能力。反过来，这将不断增强欧洲用户的智能汽车使用体验。

这个位于柏林的新创新中心是蔚来汽车在欧洲的第四个研发机构。蔚来汽车此前于2015年在英国牛津建立了研发中心。后来，它在德国慕尼黑设立了全球设计中心，然后在2022年，在匈牙利布达佩斯设立了欧洲电气化产品研发中心。