

## 社论

### 艾迈斯欧司朗内饰照明专访



图片：艾迈斯欧司朗

内饰照明成为当今内饰领域热门话题，它不仅增加了车辆的魅力，还带来了更多功能。如今，车辆内饰照明不仅使车舱更加美观，更是一种新的驾驶体验，重塑了高端和豪华。此外，它还提升了驾乘人员的体验、注意力、安全性和舒适性。

DVN内饰最近走访了位于德国雷根斯堡的艾迈斯欧司朗。该公司汽车内饰产品线高级总监Thomas Schreiber和系统解决方案工程总监Michael Brandl接受了DVN独家采访。介绍了RGBi等产品通过集成照明、电子和软件的集成，使LED如何变得智能化。



记得即将于8月29日-30日在旧金山举行的DVN内饰Deep Dive活动。该活动与DVN第28届照明研讨会同期举行，DVN内饰Deep Dive与会者还可参加照明研讨会的内饰照明环节，三家全球一级供应商佛瑞亚，法雷奥和延锋将发表精彩演讲。不要错过这个双重活动，点击 [注册参会](#)。



Philippe Aumont  
DVN 内饰主编

# 深度新闻

## 艾迈斯欧司朗内饰照明专访



图片：艾迈斯欧司朗

艾迈斯欧司朗总部位于奥地利，联合总部位于德国，是全球领先的光学解决方案领导者。2022年，艾迈斯欧司朗取得了48.19亿欧元的傲人业绩。作为行业先驱，欧司朗自1974年推出首款用于汽车仪表板的彩色LED以来，一直处于汽车照明创新的最前沿。多年来，欧司朗凭借白光LED、OLED、薄膜技术和激光光源等突破性进步不断巩固其行业地位。2020年，总部位于奥地利的艾迈斯半导体收购了欧司朗，成立了艾迈斯欧司朗。

此次DVN内饰主编Philippe Aumont走访了位于德国雷根斯堡的艾迈斯欧司朗制造基地，并参观了无尘车间。艾迈斯欧司朗汽车内饰产品线高级总监Thomas Schreiber（右）和系统解决方案工程总监Michael Brandl（左）作为代表接受了DVN专访。



图片：艾迈斯欧司朗

## DVN内饰：可否介绍下欧司朗的历史，以及它是怎样成为艾迈斯欧司朗的？

**艾迈斯欧司朗：**从早期作为西门子半导体旗下的半导体公司到转型为欧司朗，这段旅程最终促成了艾迈斯欧司朗。艾迈斯欧司朗在LED行业拥有40年的经验，一直致力于为汽车行业提供产品和服务，为行业先驱企业提供LED技术。如今艾迈斯欧司朗是公认的汽车内外饰照明领域专家。

## DVN内饰：艾迈斯欧司朗有着怎样的使命和愿景？

**艾迈斯欧司朗：**艾迈斯欧司朗是光学解决方案的全球参与者。我们为传感、照明和可视化提供独特的产品和技术组合：从优质光发射器和光学元件到微模块、光传感器、IC 和相关软件。我们的愿景是通过对颠覆性创新和持续转型的大胆投资，创造无可争议的光学解决方案领导者，实现一流的盈利能力和增长。



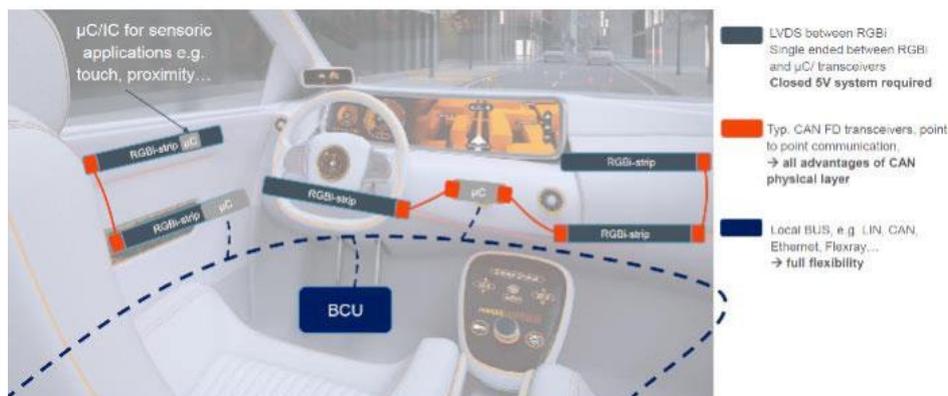
图片：艾迈斯欧司朗

## DVN 内饰：贵公司产品有哪些应用领域，汽车领域产品在贵公司产品组合中地位如何？

**艾迈斯欧司朗：**我们追求平衡的产品组合。艾迈斯欧司朗活跃于汽车以及其他领域：消费、工业和医疗保健。我们致力于为汽车行业提供各类技术，如今主要专注于LED。我们从一开始就站在LED的最前沿。对于汽车，我们从内饰开始，实现了许多新的应用。对于外饰照明，我们已从尾灯转向前大灯。我们花了一些时间将业务专注于LED, 直到现在已成为重点。如今，随着车辆电气化趋势提出新的设计需求，内饰再次变得越来越重要。内饰是我们当今的重点领域之一。

## DVN内饰：贵司在汽车照明领域的主要应用有哪些，特别是汽车内饰领域？

**艾迈斯欧司朗：**我们将汽车照明应用分为外饰和内饰。外饰的主要应用是前照灯和信号灯。内饰方面，我们专注于开关、显示器和照明投影——而氛围照明将成为重点。



面向智能 LED RGBi 链的照明系统架构 - 图片：艾迈斯欧司朗

## **DVN内饰：贵司的主要技术有哪些？其独特性在于哪些方面？**

**艾迈斯欧司朗：**如您所知，我们所有的技术都是自研：包括LED芯片技术、封装和IC技术。这三项关键能力的结合使我们能够超越普通的LED应用，特别是动态应用。LED RGB 解决方案是在专用产品中使用这种专有技术的一个很好的例子。我们能够将三种关键LED技术集成到同一个产品：光发射器和集成电路的整体封装。

除了拥有这些关键技术，还需要专业技能将它们集成到同一个产品中。需要深入了解客户的需求和标准要求。集成方案必须致力于为客户带来更多优势。

## **DVN内饰：贵司如何量化照明系统的效率？**

**艾迈斯欧司朗：**效率在于电力消耗和输出光通量之间的比例。

在衡量照明系统效率方面，我们采用整体方法。LED的效率固然重要，但最终效率必须基于汽车系统进行评估，单位为千瓦时/100公里。例如，我们可以通过提供足够的安全空间和重量的解决方案来更好的实现效率。通过与应用方、OEM 和一级供应商的密切合作，我们确保产品经过精确定制，以适应每个独特的应用。这种满足客户需求的承诺促成了多样化的产品和衍生品，使我们能够为客户提供最佳服务。

## **DVN内饰：贵司在汽车LED领域的主要市场和客户有哪些？**

**艾迈斯欧司朗：**我们很荣幸与全球几乎所有OEM和一级供应商合作。我们的直接客户是一级供应商。但是，重要的是保持与OEM的对话开放，以加深对应用的理解，并验证其应用中的创新。

## **DVN 内饰：贵司的竞争优势有哪些？**

**艾迈斯欧司朗：**除了拥有自研LED芯片技术、封装和IC技术，另一个优势是我们与客户的紧密合作。一个很好的例子是我们具备OSP的RGBi产品。客户希望拥有对该协议的完全访问权限。我们听取了他们实施开放系统协议的想法，该协议可供所有人使用。没有版税或许可费。

## **DVN 内饰：对于汽车内饰，贵司有怎样的展望？如何预测内饰照明市场的增长？**

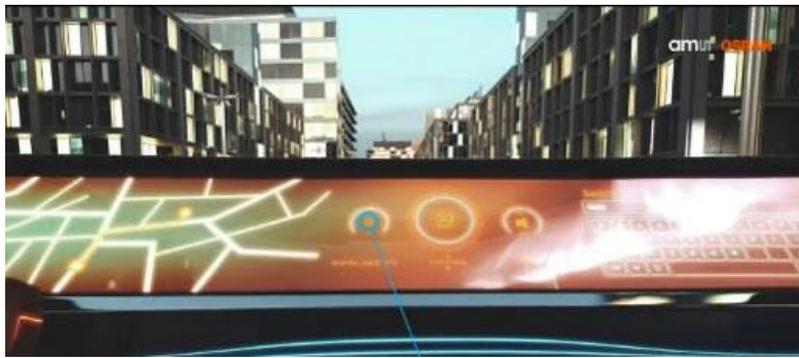
**艾迈斯欧司朗：**互联和自动化为车内乘员提供了新的使用模式。主要驱动力是所谓的“第三生活空间”，将车内空间打造为家的体验。LED用于创建氛围照明，带来舒适感，并通过光线获得交互式响应和报警功能。这些促成了内饰中应用的LED数量越来越多。当内饰采用更多LED，系统校准就会变得更加复杂，例如汽车周围的颜色均匀性。这就是我们带有开放系统协议的RGBi解决方案对轻松集成的帮助所在。总之，这意味着内饰市场的机会。

## **DVN内饰：关于贵司传感技术对于调整环境光线的功能，可否介绍更多细节？**

**艾迈斯欧司朗：**内饰动态照明应用的下一步可能是在应用和用户之间提供简单的交互，从而实现基于环境的交互。这需要将传感器集成到应用中。我们的开放系统协议支持这种集成。我们已经在开发支持这种简单集成的产品。

## **DVN内饰：消费者对汽车内饰照明的体验如何影响购买决策？**

**艾迈斯欧司朗：**如今有一种趋势，在各种不同条件下，为驾乘人员提供犹如白天的可见性。纵观世界各地的车展，我们发现显示器的数量和尺寸已成为购买汽车的决定因素。我们认为内饰的整体外观影响消费者购买决策。在这方面，内饰的动态照明应用将成为另一个影响因素。



显示屏背光 - 图片：艾迈斯欧司朗

## DVN内饰：内饰照明的未来趋势如何？

艾迈斯欧司朗：内饰照明前景光明。我们看到许多客户正在投资这一领域。这就是我们在OSP支持下开发全新RGBi的原因之一。

## DVN内饰：内饰照明在卡车市场的应用如何？

艾迈斯欧司朗：我们为汽车开发的产品可用于卡车等其他汽车类别。

## DVN内饰：贵司传感技术是否有用于智能表面，车内传感等？

艾迈斯欧司朗：智能表面通过传感和照明来实现。我们两者兼而有之。在照明方面，智能RGBi LED将很好地服务于智能表面，OSP也可以实现它。

## DVN内饰：电子和软件是未来车辆的关键。贵司如何发展这些专业知识，计划探索哪些新领域？

艾迈斯欧司朗：我们拥有内饰软件和电子能力，以确保我们的产品符合客户的应用需求。具体而言，我们需要确保我们的产品能够集成到车辆架构中，实现连接、OTA 和软件定义汽车（SDV）等功能。

## DVN内饰：贵司电子解决方案的独特之处如何？关于贵司在DVN科隆内饰研讨会上展示的开放系统协议，可否介绍更多细节？

艾迈斯欧司朗：凭借我们在传感和照明方面的能力，我们能够通过感知的（环境）和我们提供的照明之间的相互作用来适应光线。OSP 允许我们将任何其他传感器或节点添加到其中，无需额外的布线或新的基础设施。

## DVN内饰：如何看待车载投影的未来，背后的技术有哪些？

艾迈斯欧司朗：氛围方案和表面投影系统是互补的。重点需要更多地放在整体配合上，这样用户就不会觉得他在操作两个独立的系统。表面投影主要在某些特定材料上进行，其他材料则更适合RGB (i) 背光。这两种技术将共存，两个方向我们都支持。我们最新的RGBi产品促进了氛围解决方案，我们看到了巨大的市场需求。



功能性照明 - 图片：艾迈斯欧司朗



图片：艾迈斯欧司朗

## **DVN内饰：基于开放式架构，客户可以选择任何source，这对贵司意味着什么？**

**艾迈斯欧司朗：**如果一家企业只是一个单独的参与者，一个单一的来源，从长远来看，这样的企业无法成为成功的汽车行业参与者。因此，我们开发开放协议的动机是成为客户的合作伙伴，我们也欢迎其他企业做类似的决定。这将使我们作为一个社区一起取得成功;因为这确保了客户和公司的长期可持续性。

与合作伙伴的配合是我们在这项业务中的首要任务，必不可少。开放系统协议（OSP）是艾迈斯欧司朗如何做到这一点的一个很好的例子。我们正在与各种半导体制造商密切合作，以证明我们的新协议OSP的开放使用。Microchip Technology是我们在这个项目上最早也是最长的合作伙伴之一。除了微控制器能力外，Microchip还提供连接LIN、CAN-FD、PCIe和以太网等车辆网络的丰富经验。

## **DVN内饰：最后，是否有更多信息分享给社区？**

**艾迈斯欧司朗：**在汽车行业，我们正踏上激动人心的内饰照明新旅程，OSP开启了一个新时代。照明社区世界很小，更多的实时互动和交流非常有意义。

# 汽车内饰新闻

## 马瑞利“Miragic”显示屏：待机时呈黑色

汽车内饰新闻



图片：马瑞利

马瑞利推出全新Miragic，这是未来汽车的显示屏，在待机时即变身为黑色。

马瑞利最近展示了一款“消失的显示屏”，与汽车的驾驶室风格无缝集成，与各种材料和表面巧妙融合。它提供时尚和抛光的外观，同时确保独特的客户体验。它提供与传统显示器相同或更好的视野，通过限制驾驶员的干扰来提高安全性。

此外，马瑞利表示，Miragic 简化了零件集成和装配操作，同时也减轻了重量。

# J.D. Power：一些新内饰功能存在问题隐患

汽车内饰新闻



图片：JD POWER

根据J.D. Power最近发布的最新初始质量调查（IQS），新车主对从最新的车载技术到门把手的各个方面的投诉比过去几年要多得多，参阅[DVN内饰](#)

新车主和承租人在拥有汽车的前 90 天内报告的投诉数量已增加到每 100 辆车 192 个问题，即 PP100。这比去年增加了12个问题，过去两年增加了30个问题，这标志着IQS存在的37年中创纪录的增长。

“功能、控件和显示屏”类别的投诉增幅最大，其次是“信息娱乐”类别。

2022 年的 IQS 已经发现，与 Apple CarPlay 的连接断开是头号问题。今年，报告问题的最大增长之一是无无线智能手机充电。



特斯拉 MODEL 3 门把手 - 特斯拉图片

便利应当是创造惊喜和喜悦，而它带来的却是负面的意外和问题。

其他问题包括“不符合其目的”的杯架和似乎对业主没有用途的齐平门把手。在电动汽车上尤其如此，设计师经常使它们与车身齐平，或者添加按钮和其他弹出功能，以提高其阻力系数和效率。

更高的IQS反映了更多报告的问题，并不意味着汽车更糟。它更有可能反映具有新技术的新车，包括学习曲线。

其他最常报告的问题包括电池和充电、自动紧急制动、主动车道控制和盲点监视器及其警报及其功效。

将消费电子引入汽车时，一些问题可能在消费电子领域可以接受，但在移动汽车领域，可能不再适合！

# 大众首席执行官承认放弃按钮并不可取

汽车内饰新闻



图片:大众

目前的大众GTI可能比其前身性能更好，但对于很多人来说，这并不重要。他们甚至不会考虑新的GTI（或任何其他车型），因为它几乎完全缺乏物理控制。如果您需要在夜间操作收音机或暖通空调，乘员现在需要使用甚至没有背光的滑动控制装置。

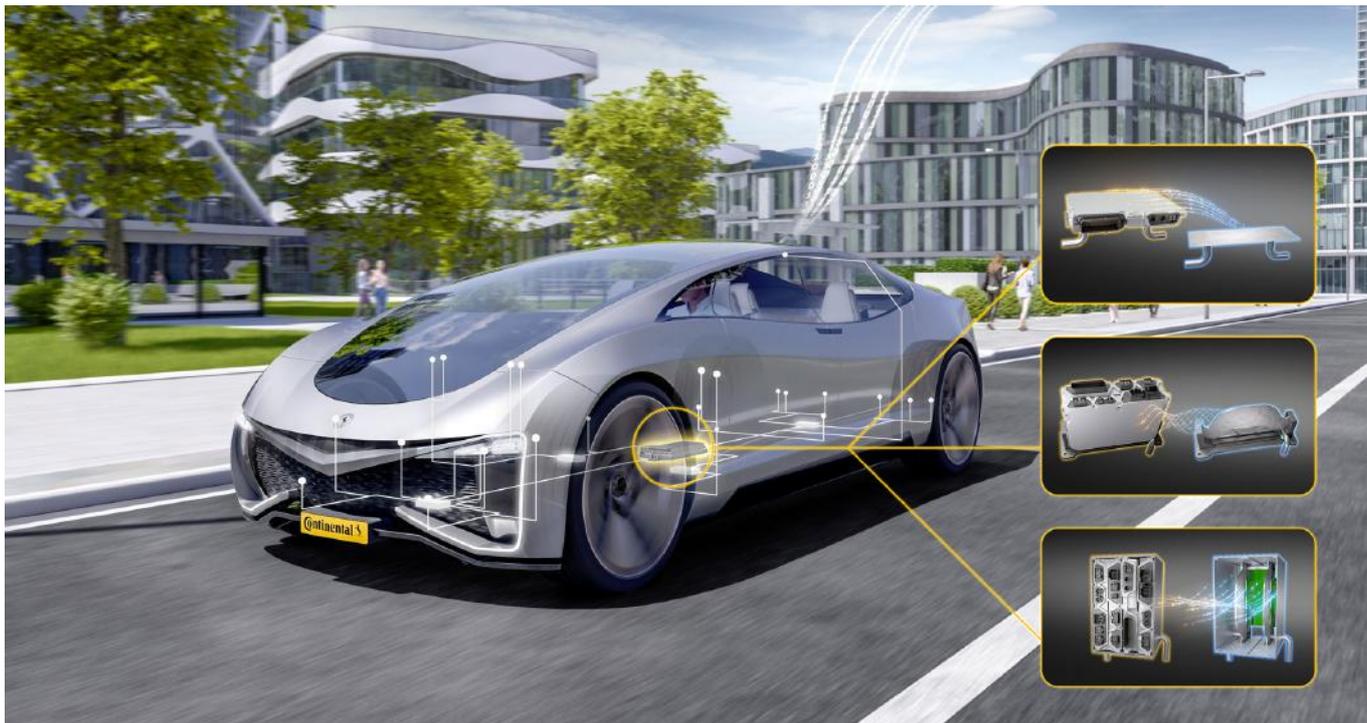
延续JD Power之前的消息，好消息是，大众汽车似乎至少部分地认识到了其方式的错误。

大众汽车首席执行官Thomas Schäfer在接受Autocar采访时表示，新款途观比阵容中的其他一些车辆有更多的物理控制，因为客户真的不喜欢触觉式输入。他甚至表示，他的前任赫伯特·迪斯（Herbert Diess）决定走这条路“对品牌造成了很大的损害”。

根据该反馈，未来趋势很可能将介于全触摸屏和旧的按钮和开关之间。

# 大陆集团：车载电脑的“即插即用”解决方案

汽车内饰新闻



图片：大陆

大陆集团提出了一种即插即用的概念，用于在车辆架构中集成高性能计算机（HPC）。模块化和高度可扩展的解决方案还提供了灵活的冷却概念。

为了使未来具有自动驾驶功能的车辆能够处理更多的数据，并支持越来越多的软件功能（例如，用于自动驾驶功能或信息娱乐应用的软件功能），将需要模块化和强大的高性能计算机。这些 HPC 必须以可扩展且灵活的方式集成到车辆的 E/E 架构中。大陆集团的硬件架构允许更换单个计算机模块，即使车辆已经上市。HPC 模块可以组合成不同的配置，以便可以随时扩展计算能力以满足需求。

由于 HPC 的高计算能力，根据应用的不同，可以实现 1KW 范围内的热功率损耗。对于即插即用解决方案，大陆集团依靠新颖的冷却概念，显著简化了更换。该系统由一种新型冷却器组成，其形式为柔性冷却垫，由于流体压力，可以容纳要自行冷却的 HPC 模块。“大陆集团架构和网络业务部负责人 Jean-Francois Tarabbia 表示，“我们专注于跨域 HPC 的灵活和可扩展概念，包括适用于所有车辆类别的创新冷却解决方案。我们的即插即用解决方案需要更少的安装空间，并降低了车辆架构和线束的复杂性”。

# 小鹏汽车： Access Twine for Car车载信息娱乐系统

汽车内饰新闻



图片：小鹏汽车

中国智能电动汽车公司小鹏汽车 (Xpeng) 选择了Access Twine for Car (Twine4Car) 车载信息娱乐 (IVI) 解决方案，为其新的电动汽车产品组合提供一系列应用、游戏和流媒体服务。首款受益于该技术的车辆将是全电动小鹏P7，计划于2023年夏季开始交付给客户。

未来，现有的小鹏车主和用户将能够通过无线 (OTA) 软件更新升级他们的车辆，以包括Access Twine4Car IVI。

Twine4Car平台专为汽车行业开发，使OEM能够提供品牌的车载娱乐服务。Twine4Car应用商店包括许多著名的社交和生产应用程序，驾驶员或乘客可以在车辆停车或充电时使用。

作为协议的一部分，Access将为小鹏汽车提供一个新的游戏门户，其中包括采用最新高压压缩流媒体技术的主机级游戏。这使用户即使在使用低速连接时也能玩流游戏。

“我们希望通过使用更周到的移动性方法，为欧洲的驾驶员提供新的复杂和轻松水平，”小鹏汽车国际市场副总裁Eric Xu表示，“我们选择 Access Twine4Car 作为我们的车载信息娱乐提供商，以创造更直观、更愉快的移动体验——我们的车辆旨在让人们在情感和身体上移动。

Access Europe首席执行官Masahiro Aono表示，“无论是想要播放自己喜欢的歌曲和播客的司机，还是希望观看自己喜欢的视频并访问自己喜欢的社交媒体平台的乘客，我们都期待实现与小鹏汽车新型电动汽车的美观和质量相匹配的互联信息娱乐体验。”

# 全新出行

## 中国无人驾驶机器人出租车将在多个重要城市运营

NEWS MOBILITY



图片：百度

上海浦东新区发放了首批无人驾驶自动驾驶商业化牌照。

中国加强了对自动驾驶技术的使用，允许出租车在上海和北京的指定区域运营，而无需安全监督员。在本月举行的第六届世界人工智能大会（WAIC）的特别活动中，上海市浦东新区地方政府发放了第一批无人驾驶自动驾驶商业化许可证。

包括百度阿波罗，AutoX和小马智行在内的公司是首批获得使用无人驾驶智能互联出租车进行商业道路测试许可的公司之一。这些公司现在被允许在浦东指定的开放道路上提供机器人出租车服务，而无需安全监督员。

北京高水平自动驾驶示范区当地办事处也计划将指定面积扩大到500平方公里。

这些发展被视为迈向智能自主公共交通商业化的重要一步。他们遵循过去几年在中国主要城市在真实条件下进行的广泛“载人”试验。在过去的四个月里，北京共试运行了116辆无人驾驶自动驾驶出租车，完成了1.5米的试车，覆盖了200万公里。

# 大众汽车再次尝试机器人出租车业务

NEWS MOBILITY



图片：大众

大众汽车 ID.Buzz 将被打造为机器人出租车：项目立即启动，该车型的电动款将全自动驾驶穿过德克萨斯州首府奥斯汀，最初是十辆。如果试运行顺利，计划从2026年开始商业运营。

该公司正在与英特尔子公司MobileEye联合开发4级自动驾驶技术（不再需要人类驾驶员）。大众汽车首席执行官奥利弗·布鲁姆（Oliver Blume）正在缩小战略差距。仅靠奥斯汀是不够的。未来三年将至少增加四个美国城市。因此，大众汽车通过合作伙伴在美国间接与行业先驱Waymo和通用汽车子公司Cruise竞争。这两家供应商已经在旧金山和凤凰城运营机器人出租车服务。

“进入下一阶段将有助于我们测试，验证和完善技术，”大众商用车部门负责自动驾驶的Christian Senger预计。在美国，大众汽车美国为此成立了一家名为大众ADMT的子公司，在硅谷和奥斯汀设有办事处。

森格相信他可以赶上Waymo和Cruise这样的供应商。大众汽车最多还有两年的时间。作为一家大批量汽车制造商，它在生产机器人出租车并让他们上路方面具有优势。

# 一般新闻

## 极氪设立瑞典设计与开发中心

一般新闻



极氪即将在欧洲的瑞典和荷兰开售。极氪是吉利旗下的高端电动车品牌，成立于2021年，其产品建立在电动汽车可持续体验架构（SEA）之上。SEA的创建是为了通过整合硬件，软件和生态系统来满足不断变化的用户需求，从而创造新的移动生活方式。

极氪名称来源于首字母缩略词，ZE代表零；E代表电气时代；KR代表氪，一种稀有气体，带电时会发光。

其全球设计中心位于瑞典哥德堡，由Stefan Sielaff 领导，他曾先后任职于前奥迪、大众、宾利。在这个鼓舞人心的高科技环境中，来自世界各地的创意人士齐聚一堂，设计未来的极氪车型。

欧洲研发中心于2013年在哥德堡的Lindholmen地区成立，其使命是创建一个革命性的车辆架构CMA，其设计具有完全的可扩展性，以适应广泛的驱动系统和技术解决方案。此后，CMA平台已在全球超过200万辆汽车中使用。

吉利控股目前拥有、投资和管理多个品牌：吉利汽车、领克公司、极氪、银河、沃尔沃汽车、极星、路特斯、LEVC：伦敦电动汽车公司、Farizon Auto、RADAR AUTO和曹操出行。



极氪 001



极氪 X- 图片：极氪

极氪 001轿车和极氪X SUV是产品组合中的其中两款。

极氪 X的智能驾驶舱提供尖端技术，就像其尺寸更大的001姊妹车型一样，提供真正身临其境的用户体验。

8.8 英寸高清仪表盘和“浮动”14.6 英寸高清触摸屏与 24.3 英寸增强现实抬头显示器（AR-HUD）相匹配。AR-HUD可以将图形投影到挡风玻璃上，挡风玻璃将物体叠加在前方视图中。

另一项创新是360°高清全景成像系统。使用广角摄像头，该系统可以在触摸屏上显示车辆周围环境的高度详细图像。在繁忙、复杂的城市驾驶环境中，它可以准确预测物体和行人的距离，使其能够快速提醒驾驶员注意潜在危险。极氪 X具有独特的4座配置。

# AlixPartners：当心中国汽车的技术优势

一般新闻



图片：拜腾

管理咨询公司AlixPartners表示，美国OEM应该更多地关注ADAS技术，而不是乘坐和操控。

我们是否在美国进入了一个时代，在这个时代，消费者将开始围绕高级驾驶辅助系统做出购买汽车的决定，而不是价格、造型、乘坐、操控、动力和远程信息处理用户界面？

AlixPartners在发布其年度全球汽车展望报告时建议，传统汽车制造商应密切关注中国的趋势，不仅是为了阅读中国市场，也是美国市场走向的预兆。

“虽然业界一直在关注特斯拉，但现在是时候为来自中国品牌的未来颠覆性竞争做好准备，”汽车和工业实践全球联合负责人Mark Wakefield说。

韦克菲尔德和该公司驻上海的业务负责人斯蒂芬·戴尔（Stephen Dyer）表示，作为证据，中国品牌今年可能会在西方品牌成为自1970年代以来在中国的势力之前，几十年来首次超过外国品牌。AlixPartners还预测，到2030年，中国品牌将占据其本土市场的65%。

AlixPartners表示，比亚迪、Zeekr和小鹏汽车等中国品牌在国内的销量和市场份额一直在攀升，因为它们在向向上移动技术导向的中国消费者提供新技术功能方面做得比西方汽车制造商更好，更新速度更快。“科技功能”排名最高的外国品牌是宝马，仅次于极氪（见本期最新发布），领先于比亚迪和小鹏汽车。

在相同价格区间，中国品牌提供的ADAS含量高于非中国品牌。在中国的入门级价格区间，57%的中国品牌具有ADAS功能，而竞争的非中国品牌中只有15%提供类似的技术。中国品牌在每个细分市场的ADAS功能上都击败了非中国品牌，直到他们在奢侈品类别中达到平等。

目前还没有中国汽车制造商在美国积极销售。例如，比亚迪已经发出进入美国市场超过15年的声音，但到目前为止，它在该国的存在仅限于公共汽车，卡车和叉车。

中国汽车制造商是否能够打入美国市场并像在欧洲那样进军还有待观察。

现在，中国公司在车展上展示的产品已经赶上了制造质量和现代设计美学。

然而，中国在欧洲的电动汽车取得了成功，其安全和质量评级有所提高，价格更低。他们在企业和租赁车队方面尤其取得进展。例如，德国汽车租赁公司Sixt最近为其欧洲车队订购了10万辆比亚迪电动汽车。中国汽车制造商爱驰汽车的目标是到2023年在欧洲销售3万辆电动汽车，高于2022年的约5000辆。销售额正在增加。