

# 社论

## 2024 DVN科隆内饰研讨会-正式定档



[2024DVN科隆内饰研讨会](#)将于 2024 年 4 月 23 日至 24 日在德国科隆市中心的铂尔曼酒店举行。主题为：

**未来内饰**

**新功能和新兴技术**

活动正在紧密筹备中，议题包括有关HMI，座椅，CMF，舒适性和声学以及材料和可持续性。请留意活动日期并保持关注，我们将更新有关演讲和圆桌讨论的更多信息。

本周深度报道专注于座椅加热/冷却和通风。DVN内饰定期关注内饰功能各个方面的最新技术，包括内饰照明，HUD，头枕，控制台，驾驶员监控，内饰空气质量等等。这些功能增强了用户体验，安全性和舒适性达到了新的性能水平。在特定的座椅功能中，还有助于降低能耗，这要归功于更本地化的乘员热管理，这对电动车来说非常重要。

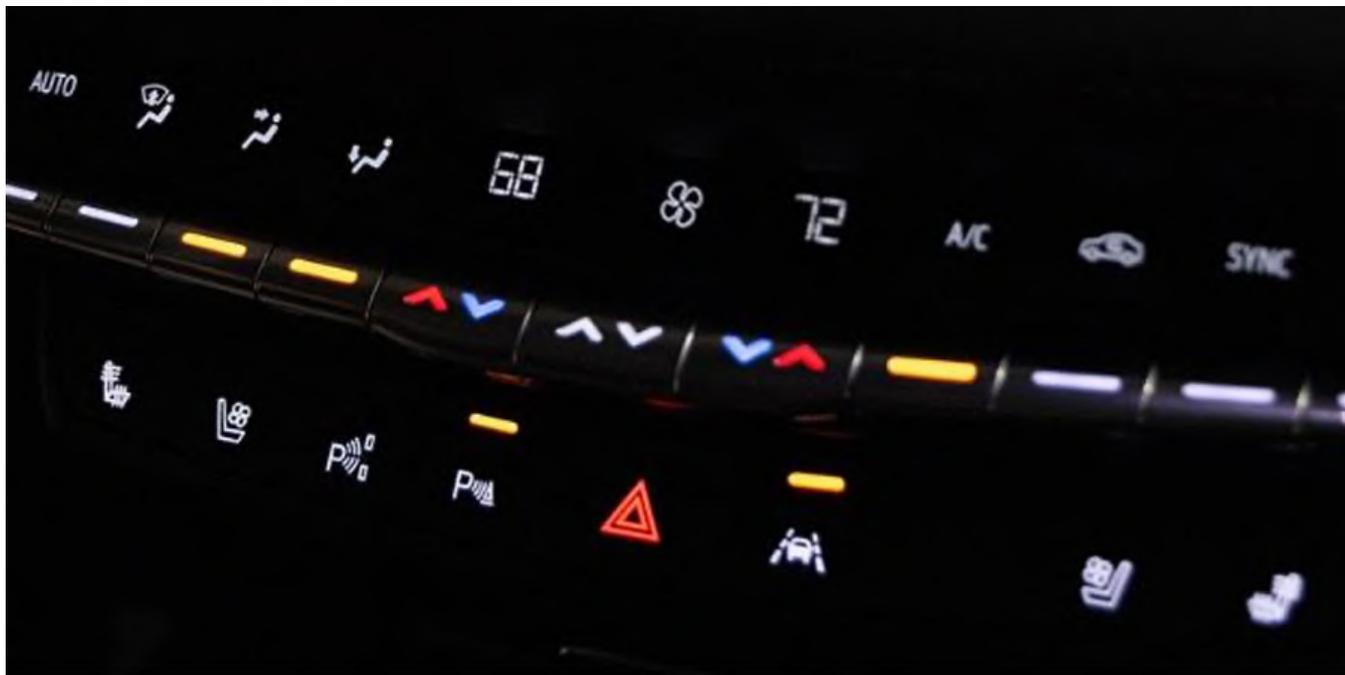
上周日内瓦车展在卡塔尔举行，咖啡角提醒我们，过去在瑞士举办时，这一活动是多么盛况空前！

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines.

Philippe Aumont  
DVN 内饰主编

# 深度新闻

## 汽车座椅加热、通风、散热



凯迪拉克 SRX 仪表板控制面板 – 图源：凯迪拉克

座椅加热是一项功能，在寒冷的天气为驾驶员和乘客提供温暖舒适的座椅。它通常由开关或拨盘或通过触摸屏控制，允许用户根据自己的喜好调整温度水平。

有些汽车还具有座椅通风或气候控制功能，可以去除座椅上的水分并使流入座椅的空气冷却。这些功能可以提高乘员的舒适度，尤其在长途旅行中。



图源：ANON

Ventilation was introduced in 1997 by Saab and heating by Cadillac in 1966.

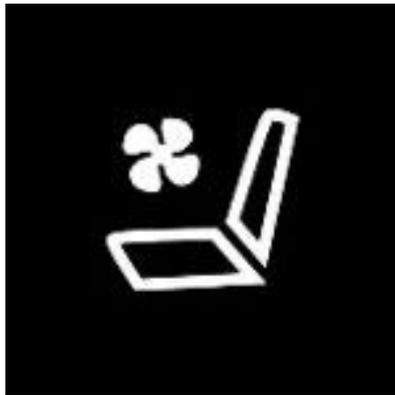


通风系统于1997年由萨博引入，凯迪拉克于1966年引入供暖系统。

座椅加热通过使用嵌入座垫和靠背中的电加热元件来工作。这些元件连接到汽车的电池，并在激活时消耗电力。然后将热量传递到座椅表面和乘员的身体。座椅通风的工作原理是使用座椅上的风扇或鼓风机，从车舱或外部吸入空气，并通过座套上的穿孔循环。通风座椅的好处是帮助乘客避免出汗，使身体和座椅之间保持干燥。

座椅气候控制通过使用帕尔贴元件工作，帕尔贴元件是通过施加电流来产生温差的设备。这些元件可以在空气进入座椅之前加热或冷却空气，具体取决于电流的方向。

座椅加热、通风和气候控制是座椅舒适系统或气候座椅的示例，旨在改善用户体验。它们也是行业趋势和技术发展的一部分，因为它们可以提供更加个性化和精确的舒适解决方案。



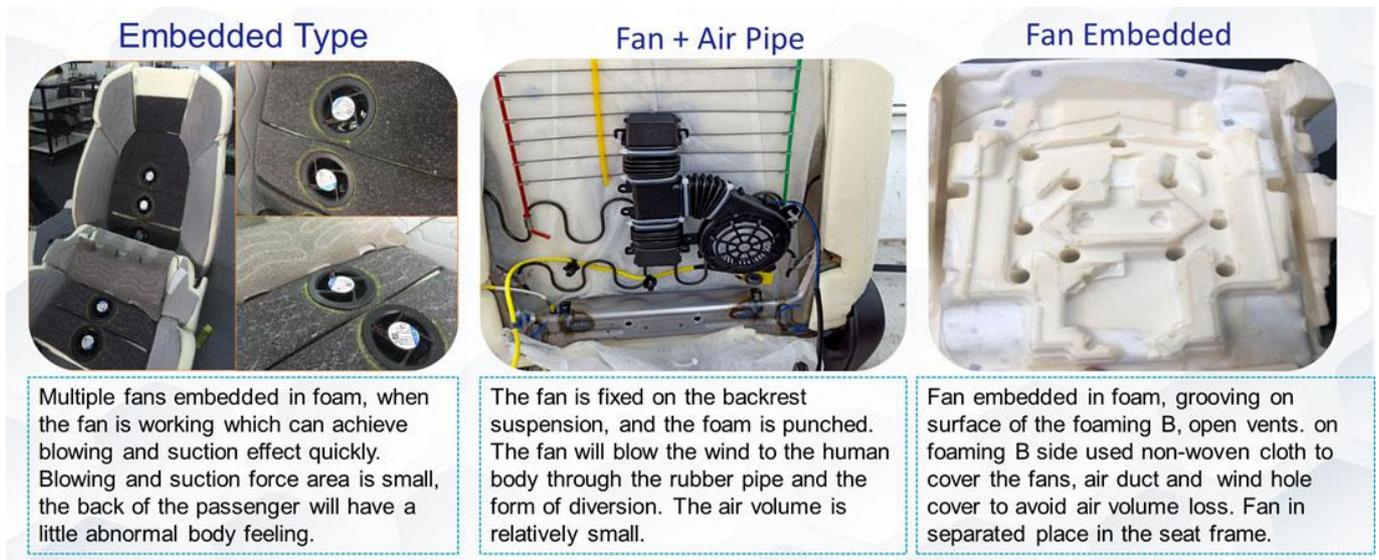
通风前排座椅有两种类型，吸气式或鼓风机式通风。

抽吸系统：气流从座椅的一侧流向另一侧；通风系统带走身体热量，达到降温的目的。

吹气系统：气流反向流动，通风系统直接将风量吹到人体，达到降温的目的。

座椅冷却目标是降低座椅的表面温度，为乘员提供凉爽的感觉。这在炎热的天气条件下特别有益。它并不总是依赖于气流；相反，它可能涉及使用有效散热的专用材料或技术。

闭环HVAC系统使用制冷剂气体，通常是氢氟碳化合物。它的工作原理是通过通风口吹出热空气或冷空气。加热的液体被冷却，然后变回气体，循环重复。同时，通风座椅使用未冷藏的空气。冷却座椅就像空调座椅一样，它们将冷空气吹到乘员身上。这些系统使用内部风扇提供冷却，覆盖座椅的网状材料有助于空气扩散。然后，冷却的空气通过网状覆盖物分布，以保持乘员的凉爽和干燥。



图源：DESIGN HMI

通风前排座椅的价格取决于所使用的类型和面料，其价格可能高达500欧元，有时甚至超过标准座位本身！

气候座椅还可以降低汽车空调（HVAC）系统的能耗，允许单人在当地管理他们的气候条件，而无需使用完整的驾驶室系统，因此消耗的能源要少得多，同时由于靠近能源而具有更短的舒适时间。在电动汽车中尤其如此，汽车加热不再像内燃机汽车那样“免费”。

以下有关该市场主要参与者的主要技术的信息：

## 李尔

李尔是全球座椅供应商，提供座椅加热、通风、主动冷却和其他舒适功能的解决方案。李尔最近收购了两家专门从事座椅气候控制的公司：I.G. Bauerhin（IGB）和 Kongsberg Automotive 的内饰舒适系统（Kongsberg）。



图源：IGB

IGB基于高性能组件为座椅通风提供创新的解决方案。高性能的关键是风扇。这就是为什么IGB Automotive自己接管了风扇的开发和生产，并在塞尔维亚工厂的高度现代化的生产线上进行生产。根据系统设计，通风功能由主动帕尔贴冷却元件支持。系统调整以尽量减少噪音在他们的声学实验室中进行。

## 安道拓

安道拓是全球座椅系统供应商，提供各种座椅通风解决方案：



- Recaro汽车座椅：采用车身形状复合座椅结构和薄的IntelliTech™泡沫的超薄RPSP设计。该泡沫集成了用于整个座椅应用的附件，包括垫片、可选通风等。与标准聚氨酯泡沫相比，重量减轻了40%，厚度减少了50%（8毫米）。
- 安道拓宇航旗下Ascent：这是一款高级商务舱飞机座椅，座椅内置加热和通风，无线充电，蓝牙音频插孔，滑动门和78英寸全平躺床。

## 佛瑞亚

佛瑞亚是智能移动和汽车技术的全球领导者，提供座椅加热和冷却解决方案。部分产品和功能包括：



佛瑞亚是智能移动和汽车技术的全球领导者，提供座椅加热和冷却解决方案。部分产品和功能包括：

- 佛吉亚的模块化和可持续座椅：这是一种设计和制造汽车座椅的新方法，使用有限数量的模块而不是许多组件。这些模块可以轻松组装和拆卸，允许更换座椅的部件，并在其整个生命周期内添加新功能，例如按摩、空调、加热和其他舒适模块。
- 下一代电动汽车的再思考：该项目旨在通过使用高效的热管理来提高电动汽车在电池寿命、动力总成效率和乘客舒适度方面的性能。车舱和座椅加热和冷却是其中的一部分。

## Toyota Boshoku

丰田纺织是汽车座椅系统的全球领导者，提供各种座椅加热解决方案。丰田纺织的一些产品和功能包括：



**电辐射热：**这是一种使用红外波直接加热乘员身体的技术，而不会加热他们周围的空气。可以提供比传统空气加热器更快、更舒适的加热，以及通过最大限度地减少对车舱空调的需求来降低油耗和排放。

**座椅通风系统：**在天气暖和时，冷空气可以从座椅和座椅靠背流出，天气寒冷时则相应保持驾驶员的肩膀、背部和腿部暖和。座椅内置了紧凑、高效的离心风机，并采用了具有卓越通风特性的织物，以提供更凉爽的座椅。  
(丰田纺织丰田卡罗拉座椅 – 图源：TB)

**就地发泡法：**这是一种将泡沫直接注入座椅套的方法，创造出更合身的座椅，可以容纳各种形状和大小的乘员。它还允许将加热元件或传感器集成到泡沫中，从而增强座椅的功能和舒适性

## 大陆

大陆集团是一家领先的汽车供应商，提供各种座椅舒适系统，如加热和气候控制座椅。这些系统在寒冷的天气里为驾驶员和乘客提供温暖舒适的座椅，在炎热的天气里为驾驶员和乘客提供凉爽通风的座椅。此外，还提高了乘员的安全和福祉，尤其是在长途旅行中。



加热座椅通过使用嵌入在座垫和靠背中的电加热元件来工作。这些元件连接到汽车的电池，并在激活时消耗电力。然后将热量传递到座椅表面和乘员的身体。所需温度通常设置在几个级别，并且可以针对座垫和靠背区域单独调节。(大陆座椅模块 – 图片：大陆)

气候控制座椅通过在座椅上使用风扇或鼓风机来工作。另一种选择是通过帕尔贴元件（热电器件）进行主动冷却，这些元件可以通过施加电流产生温差。这些元件可以在空气进入座椅之前加热或冷却空气，具体取决于电流的方向。

大陆集团的座椅舒适系统旨在改善汽车用户的驾驶体验和满意度。这也是汽车行业趋势和技术发展的一部分，因为它们可以提供更加个性化和精确的舒适解决方案。可以从以下来源了解有关这些系统的更多信息：大陆汽车、大陆工程服务、大陆集团的座椅技术确保了舒适性和安全性，以及公路气候控制卡车座椅。

## 捷温



图片：捷温

捷温是一家专门为汽车行业提供热管理和舒适解决方案的公司。捷温成立于1991年，当时名为Amerigon，位于南加州。2011年，他们收购了W.E.T. Automotive Systems以获得全球足迹，并于2022年收购了Alfmeier Präzision SE，提供腰部和按摩舒适解决方案，在先进的阀门系统技术，集成电子和软件方面拥有深厚的专业知识。

其产品之一是气候座椅，这是一种可以为驾驶员和乘客提供加热、冷却和通风的座椅。气候座椅使用不同的技术来创造个性化和精确的舒适体验，例如电加热元件、风扇、鼓风机、穿孔和帕尔贴元件。气候座椅还可以降低汽车加热的能耗，通风和空调（HVAC）系统，允许乘员根据自己的喜好调节座椅温度。

捷温气候感知将智能热效应器和人体热水瓶生理学原理与基于物理的软件算法相结合，以创建个性化的多区域加热和冷却，以满足用户的需求。这项技术入围 2023 年汽车新闻 PACE 奖决赛。

## iM technologies



iM Technolgies总部位于印度，是一家工程服务公司，致力于设计和开发所有汽车装饰和制造工程。如今已在座椅通风领域为乘客提供了前置空气。这是基于印度市场背景开发的，当地气候条件炎热潮湿。实现了基于季节要求的创新。

## Embitel



图片: EMBITEL

Embitel是大众集团软件部门Cariad的一部分，开发座椅舒适系统，包括座椅控制和电子设备。包括:

- 座椅加热和通风ECU的系统设计
- 热元件（MOSFET）控制的闭环系统开发
- 开发基于LIN的从站单元进行加热
- 实现温度传感器（NTC传感器）以调节加热
- 风扇动力通风系统
- 座椅通风和加热系统可以作为集成或独立组件开发

综上所述，座椅通风强调空气通过座椅的运动以增强舒适度，而座椅冷却则更侧重于主动降低座椅表面的温度。某些系统可能会结合这两种功能来提供全面的冷却体验。使用的具体技术可能因供应商和地区而异。

# 汽车内饰新闻

## 用于车载HMI定制的Elektrobit工具

汽车内饰新闻



Elektrobit（大陆集团子公司）宣布推出一款名为“主题引擎”的新软件工具，该工具可以在车辆生命周期内的任何时候自定义车辆的用户界面，而无需软件工程师。

Elektrobit声称其主题引擎允许OEM和层级，以及车队经理，租车运营商和共享移动服务提供商“即时”个性化车辆的外观和感觉，为最终用户个性化，潜在创收和提高品牌忠诚度提供机会。

Elektrobit 主题引擎提供基于 Android 平台的设计模板和配置，使驾驶舱设计团队能够生成和应用定制界面。据称，主题引擎将UI设计与软件开发分离，因此创意设计师可以在车辆生命周期内的任何时候修改界面的外观和感觉。该公司认为，这使他们能够轻松创建和部署各种主题，包括特定于品牌或型号的图像、文本类型和配色方案；季节、节假日、一天中的时间和周年纪念日、地理位置（如当前位置或目的地位置）的更新；等等。

Elektrobit表示主题引擎使OEM能够：

- 为汽车品牌、车型、跨地区或特定人口统计数据创建动态主题。
- 促进客户识别。用户将有机会通过定制驾驶舱来表达自己的个性。
- 为主题更改构建自定义触发器。无线推送或按需访问
- 加速和简化测试。
- 解决区域和地方差异。

# 麦格纳100%熔融可回收泡沫和装饰座椅

汽车内饰新闻



麦格纳生态圈装饰基金会 - 图源：麦格纳

麦格纳宣布推出其EcoSphere™产品系列，该解决方案通过使用单一材料聚对苯二甲酸乙二醇酯（PET）和公司创新的100%熔融可回收泡沫和装饰系统，消除了垃圾填埋场中座椅泡沫垫和装饰盖的处置。麦格纳新的EcoSphere产品系列由可持续装饰材料、装饰衬垫、结构和泡沫组成。

该产品系列利用麦格纳在泡沫化学、饰件制造、工艺和工具集成方面的专业知识，开发出无缝且经济实惠的解决方案。此外，100%熔融可回收泡沫和装饰技术确保座椅材料的外观和感觉与行业标准保持一致，同时显著减少对环境的影响。

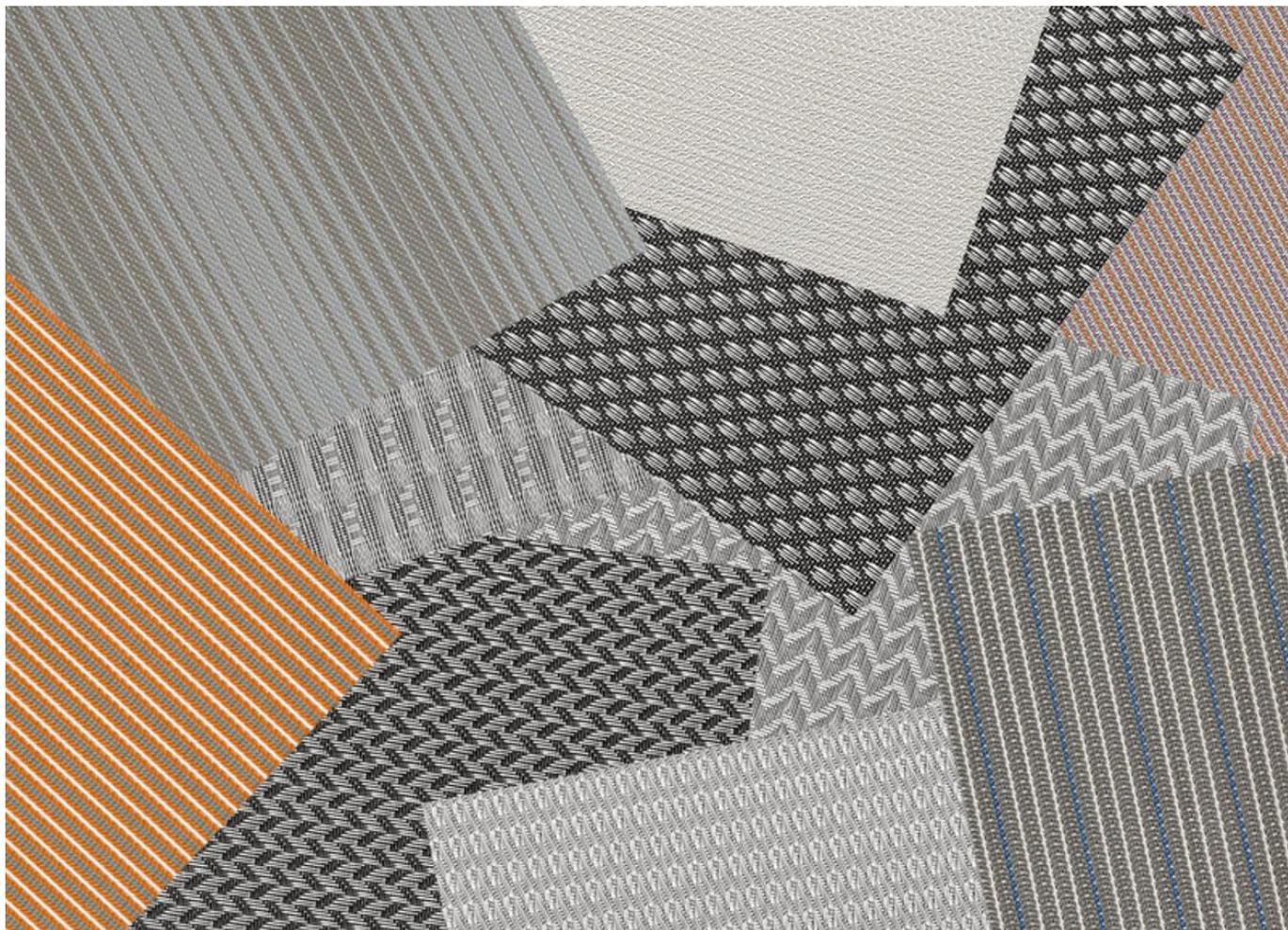
“作为利益相关者的首要任务，我们认识到需要创新的解决方案，以最大限度地减少对环境的影响”，麦格纳座椅创新总工程师Carrie Young表示，“这个独特的产品系列使我们的座椅材料能够被重新利用和再利用，以创造新的聚酯产品，为循环经济方法做出贡献。我们的技术为汽车制造商提供了一个改变游戏规则的机会，可以在不影响舒适性、质量或性能的情况下提高可持续性”。

麦格纳生态圈装饰粉底液是100%熔融可回收泡沫和装饰技术的重要组成部分。装饰基础可以在生产的每个座椅中找到。它层压在装饰材料的背面，以提供支撑和清晰的外观。为了向EcoSphere Trim基金会采购100%回收材料，麦格纳与TWE集团合作，TWE集团是一家专门生产技术纺织品和非织造布的跨国公司。TWE的rePEaT®解决方案包括由回收和可生物降解纤维制成的产品。

麦格纳的可持续座椅方法通过利用回收和生物基材料、实施节能制造工艺和考虑报废管理，为公司的净零排放目标做出了贡献。这减少了温室气体排放，并降低了麦格纳产品的碳足迹。

# Haver & Boecker：新型金属丝编织布

汽车内饰新闻



图片：HAVER&BOEKER

Haver&Boecker总部位于德国威斯特伐利亚州的Oelde。它成立于1887年，由线编织和机械部门组成。多年来，他们一直在生产用于汽车内饰的金属丝编织布。通过与内饰设计师的互动，他们创造了一系列新的图案和颜色：Haver Structura Flair。

新概念需要细条纹或V形图案？这可以通过新系列来满足。多色图案也是如此，这要归功于使用涂有PET单丝的交织不锈钢丝，具有多种颜色。甚至有能力强创建不规则或规则的模式。设计网格也可以指定具有不同的光学特性，透明或固体，但仍具有从背光透射光的能力。

据该公司称，这种广泛的饰面和纹理意味着这种不锈钢丝网与优雅和高品质相关，是纺织品、皮革和木材等其他家具元素的有吸引力的替代品。同时，织物平均厚度仅为0.5mm，可以符合复杂的三维形式。

最近的测试结果证明了设计网格的低VOC排放值，减少了雾化。雾化行为描述了挥发性物质的冷凝，这可能导致车辆内部空气污染甚至挡风玻璃起雾。

# Elmo，循环性和“零废皮革”

汽车内饰新闻



图片：ELMO

皮革表面替代品在汽车内饰中如雨后春笋般涌现，但传统皮革行业不断改进其产品和工艺以实现可持续性。

所有材料供应商都会以某种形状或形式产生废物，在许多情况下，废料可以用于其他地方。一家公司表示，其“零浪费”方法为那些仍然想要真皮的人提供了一种循环解决方案。在基本层面上，瑞典供应商Elmo将肉类和乳制品行业的副产品转化为优质皮革。所有工艺废物都被其他行业升级回收和再利用，这意味着没有任何东西会被当做垃圾而填埋。

最重要的是，其在Svenljunga的制革厂和生产设施使用可再生能源，完成了Elmo的100%循环制造方法的循环。在考虑通常产生的废物量时，这一点很重要。在该过程开始时，最初的生皮可能重达 40 到 55 公斤，但这只能生产大约 5 公斤的实际皮革，大量多余的材料可以充分利用。

Elmo母公司Rino Mastrotto Group的销售和营销总监John Olsson解释说，该组织考虑了整个生产过程，并最终做了其他皮革供应商无法做到的事情。例如，各种成分被加工成肥料或沼气，用于车辆运行。鞣制过程中的残骸用于能量回收，皮革边角料被其他平行行业、学校和艺术家使用。

但这毕竟是一种产品，必须提供的不仅仅是可持续的证书；客户也想要美观、持久的产品。真皮在这两方面都有很长的记录。“我们的核心是提供真正的奢华，一种天然材料，具有挥之不去的触感和卓越的舒适感，滋养感官”，Olsson表示，“它使您能够在旅途中舒适地享受客厅”。

目前，Elmo 71.3%的工艺废物被升级回收，27.4%用于能源回收。展望未来，目标是将升级再造率进一步提高到90%左右。

# 采埃孚：具有图像识别功能的智能安全气囊

汽车内饰新闻



图源：采埃孚

从 2026 年开始，EuroNCAP 碰撞测试和国际注册规则的变化即将到来，将结束数十年来汽车乘员测试的不合理方面。“主要目的是更多地考虑体重、身材和性别的差异”，采埃孚“被动安全”部门负责人鲁道夫·斯塔克说。

新规定是关于非常切实的危险。“例如，对于孩子，你不应该像对待成年人那样收紧安全带，因为身体只能吸收很小的力量，”斯塔克举了一个具体的例子。“另一方面，安全带张紧器可以而且必须更有力地干预超重的成年人，以控制多余的公斤。

还有根本的解剖学差异。例如，女性躯干通常与男性躯干具有不同的重心，这会影响对碰撞的反应。研究表明，女性胸部受伤的频率高于男性，可能是安全带和安全气囊造成的。危及生命的伤害风险甚至高出30%。

为此，采埃孚开发了图像识别软件，该软件可以通过所有新车的内部摄像头查看和估计车辆乘员的体型和重量。“利用这一预测，我们计算了安全气囊必须如何充气，以便在撞击期间为乘员提供非常好的保护。使用的气体流量以及安全气囊流出口 - 以及安全气囊的硬度 - 在未来也将是可控的，”Stark说。这同样适用于安全带张紧器，它也可能并不总是以相同的强度触发。

除了更灵活地控制安全气囊和安全带外，被动和主动安全系统的协调开辟了新的可能性。例如，为了充分利用约束系统，它有助于了解撞击来自哪一侧。雷达、摄像头和超声波传感器在实际碰撞发生前几毫秒检测到这一毫秒。例如，如果今天一辆汽车撞上卡车，加速度传感器会记录一个信号，并以相对顽固的方式触发安全气囊。

[DVN内饰最近发布](#)了关于首个为女性身体建模的碰撞测试假人。

# 丰田Designs Baby Lunar Cruiser 电动概念车

汽车内饰新闻



图源：丰田

丰田声称，Baby Lunar Cruiser “旨在征服地球甚至以外的崎岖地形”。在原始FJ40 Land Cruiser的启发下，该“电动月球车”从丰田与日本宇宙航空研究开发机构（JAXA）开发的真实月球巡洋舰中汲取灵感。丰田采用了标志性的坚固的4×4设计，并为其注入了“星际探索车的未来主义能力”。FJ40曾经是丰田在美国最畅销的汽车，以其耐用性和越野能力而闻名。



毫无疑问，丰田Moon Cruiser电动车借鉴了坚固的4×4，但它是为不同的时代而建造的。月球车由轮毂电动机驱动，并由操纵杆控制。同时，无气轮胎使其易于移动。

户外驰骋时，得益于玻璃顶篷和全景增强现实仪表盘显示屏，用户不会错过任何风景。同时，内部具有可调节的空间框架状态，一个巨大的单面板显示器，以及贯穿始终的M.O.L.L.E面板。

MOLLE面板是组织网格，可让用户连接和固定不同的装备。MOLLE代表模块化轻型承载设备，可以作为带有通道的激光切割面板或称为PALS织带的尼龙环行找到。MOLLE面板帮助用户保持装备井井有条、易于取用，并固定在背包、背心或其他表面上。

# 设计休息室

## 起亚EV4概念车：新型三厢车

设计休息室



起亚新的EV概念车-EV4轿车，在起亚阵容中别具一格。

汽车的整体形状，可以描述为滚动多边形。大灯的灵感来自勒芒原型赛车，具有极强的侧偏和超窄的垂直布置。



显然，这是一款尺寸较高的车，介于CUV和典型的轿车之间，即使设计和比例非常平衡。

在这款起亚EV4概念车中，我们发现了一种未来主义和温暖的氛围，棱角分明的线条与外观风格相呼应。浮动仪表板水平拉伸，并以精致的照明特征延伸到车门上。有一个大型全景面板用作仪表盘和信息娱乐屏幕，或者具有非常未来主义风格的双辐方向盘。

一些特定功能使用户可以最大程度地推动净化，例如空调控制面板，在不使用时可以隐藏在中央控制台中。内饰为驾乘人员提供了“茧”氛围，以及调节环境照明和通风的“模式”。在“执行”模式下，驾驶员接收高效驾驶所需的所有信息，而“宁静”模式有助于营造更轻松的氛围，有利于放松身心。

起亚EV4概念车的内饰灵感来自地球：天然染料印染100%再生棉，使用茜草根和胡桃壳，提供几乎无限范围的色调。手工编织织物条，应用于存储空间和仪表板：这是一种手工方法，可营造出优雅的3D效果。

起亚还采用了天然材料，例如大麻纤维：“大麻是一种快速生长的植物，需要很少的资源来种植”，起亚CMF设计经理（颜色，材料，表面处理）Marília Biill解释说，“它不仅非常耐用，而且具有高度的可塑性，这意味着它是一种用途广泛的材料，以其美丽丰富的色彩进一步增强了EV4概念车的车舱”。

我们可以期待，与最近的 EV5 一样，将配备信息娱乐系统可实现OTA 更新，以及宽屏平视显示器。

# 全新出行

## 瑞典初创公司Luvly平板包装微型车

NEWS MOBILITY



图源：LUVLY

总部位于斯德哥尔摩的初创公司Luvly成立于2015年，该公司表示，其首款即装即用的汽车，体积小巧轻便，可以显著减少与航运相关的碳排放。

除了新颖的平板包装交付外，Luvly还希望电动汽车的其他功能 - 包括其超轻框架和可更换电池 - 将使可持续运输更加实惠，Luvly首席执行官兼联合创始人Håkan Lutz说。

Luvly的重量不到450公斤，续航里程为100公里，最高时速为90公里（55英里），Lutz说这对于城市地区的大多数通勤和日常旅行来说绰绰有余。

不过，Lutz公司表示，这些汽车不太可能成为你的下一个DIY项目：要合法上路，它们需要在交付给客户之前由有执照的汽车厂组装。

虽然不需要自组装，但该理念受宜家影响很大。卢茨说，Luvly希望做汽车行业的宜家，做宜家为家具所做的工作，“质量足够好，设计非常漂亮，对每个人都便宜又高效。”



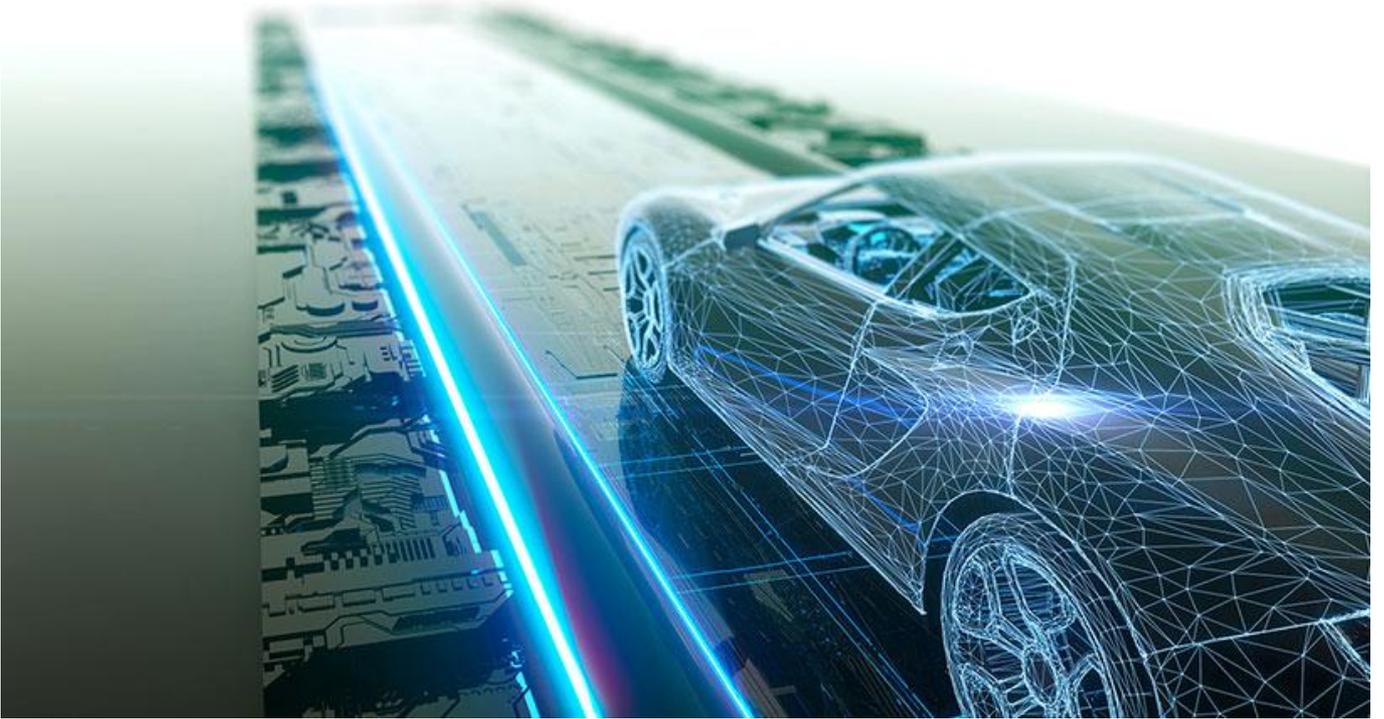
便宜并不意味着不安全！为了安全起见，Luvly从一级方程式赛车中汲取灵感，这些赛车采用轻巧但坚固的底盘。Luvly O的框架具有“三明治结构”，两侧用轻质塑料泡沫填充一层铝。卢茨说，如果汽车发生碰撞，力将被衬垫吸收并保护驾驶员。

Luvly的专利底盘使用扁平包装系统，允许每个集装箱运输更多的汽车，并减少每辆车的交付排放。

Luvly仍在测试Luvly O原型车，但希望明年推出这款车，价格约为10,000欧元，Lutz说。

# ASAP: 检测ADAS测量中的异常

NEWS MOBILITY



图源: ASAP

借助数据科学工具，HCLTech 的独立工程子公司 ASAP 希望为测试工程师开发一个与机器学习和统计数据分析相关的辅助系统。该工具旨在自动检测测量数据中的异常，例如在开发高度自动化的驾驶员辅助功能时。来自不同数据源（如测试系统、组件和系统 HIL）的所有测量数据以及来自实际驾驶测试的数据都根据显著性进行评估。这将为汽车行业带来时间和成本优势，因为开发团队不再需要花时间搜索跟踪数据。

该工具检查数据中的典型错误源，例如格式错误或可能的重复项。此外，还对信号值进行统计分析，以识别违反信号规格的情况。在计算过程中，逻辑上属于一起的数据点将根据准备好的数据集组合成序列。删除不相关的数据，从而加快计算速度。人工智能可以自动计算所有数据点之间的距离，这些数据点被聚类并评估统计异常。为了更好地理解，该工具以高度简化的 3D 方式可视化结果。ASAP 集团从德国联邦教育和研究部获得开发资金。

# 一般新闻

## 讣告：Inova Semiconductors首席执行官兼创始人Robert Kraus先生逝世

一般新闻



Inova Semiconductors首席执行官兼创始人Robert Kraus于9月中旬去世。我们的心与他的家人和朋友同在。我们很难过失去一位朋友和DVN社区成员。

1999年，Robert Kraus在慕尼黑创立了Inova Semiconductors，其愿景是开发用于串行高速数据传输的IC。通过坚持不懈的工作、孜孜不倦的奉献精神、对技术的乐趣、在不同领域的广泛能力，最重要的是，与人打交道的乐趣，愿景成为现实。

Robert Kraus受益于这样一个事实，那就是他从来不只是一名工程师，一直追求许多兴趣。在学习期间，他担任记者，对公共关系的重要性的媒体的运作方式有了深刻的了解。2007年，他在慕尼黑的新闻发布会上宣布了Inova的第一个突破：“宝马和富士通将目光投向了APIX。参阅Markt&Technik的第1页文章。当时，Inova首次被外部人士所知，甚至在全世界范围内广为人知。特别是，乐于创新的亚洲汽车制造商开始认识Inova。

Robert Kraus也是ISELED联盟的创始人，其想法是将传感器和执行器集成到ISELED中，并创建“ISELED光和传感器网络”（ILaS）。同样，亚洲公司特别愿意将新技术迅速引入他们的汽车，因此该地区也已发展成为Inova的一个有趣的销售市场。

Robert Kraus不仅在Inova留下了一个巨大的缺口，他的家人，朋友和熟人以及整个电子行业都会想念他。我们哀悼罗伯特·克劳斯，他能够以勇气、远见和能力将他的愿景变为现实，并留下了一生的伟大事业。

# Cristina Blanco新任安通林首席执行官

一般新闻



安通林董事会在上周举行的会议上一致批准任命Cristina Blanco Santo Tomas为公司新任首席执行官，取代Ramon Sotomayor Jauregui。

Cristina Blanco将负责快速跟踪公司正在进行的转型过程，旨在将其定位为开发汽车内饰技术解决方案的领先供应商，作为新电动汽车的一部分。Cristina Blanco作为安通林首席财务官和执行委员会成员帮助制定的转型计划，寻求在其当前业务中产生更大的价值，同时公司建立一个长期盈利和可持续增长的项目。

安通林董事长Ernesto Antolin表示：“Cristina拥有丰富的经验，对这家公司有深入的了解，以及领导我们在安通林开始的新阶段所需的领导技能，推动我们转型计划的主要方面。她将得到董事会和世界级团队的全力支持，该团队致力于作为他们的关键合作伙伴更接近客户;开发更多创新技术和解决方案;提高我们的运营效率，最重要的是将盈利和可持续增长作为我们的主要目标。

安通林首席执行官Cristina Blanco评论道：“我很自豪和激动能够在一家我度过整个职业生涯的公司接受这一令人兴奋的新挑战，并见证了这家公司成为汽车行业的世界领先供应商。“在我看来，安通林意味着尖端的创新、优质的服务以及全球和有竞争力的工业网络，但最重要的是它是一流的专业团队。其24,000名员工是公司的中流砥柱，也是实现我们所有目标的最大资产。

克里斯蒂娜·布兰科（Cristina Blanco，毕尔巴鄂，1974年）加入安通林团队已超过22年。她毕业于UNED的经济学和工商管理专业，完成了Esade的高管课程，并且是巴利亚多利德大学和IE商学院MBA课程的讲师。2016年，她成为安通林的首席财务官，从而参与了收购麦格纳内饰的融资过程，这是公司历史上最大的交易。