

社论

科隆研讨会：首场可持续发展圆桌讨论



采用可持续材料的现代概念车 - 图源：现代

DVN 内饰研讨会即将于下月正式举办，活动将包含关于材料和可持续性议题，以及首次举办的可持续圆桌讨论。嘉宾们将共同探讨可持续发展挑战所具有高度多样性和复杂性。

科隆研讨会最后环节是Stellantis、陶氏移动科学、Delo和Mocom共同参与的可持续发展圆桌讨论，这是与会者与材料和汽车内饰集成专家对话的绝佳机会。

本周深度报道介绍了汽车行业可持续内饰发展势头，汽车制造商和供应商越来越了解可持续问题的紧迫性。每周都会有许多反映行业努力的新闻，DVN内饰将紧密跟踪这些举措。

最后，请记住参与DVN内饰问卷调查[投票](#)，调查结果将于4月23日至24日在科隆研讨会上公布。

欢迎注册参会。[点击](#)即可注册。

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

推动可持续汽车内饰



座椅内饰 - 奥迪 A3 采用回收的 PET 瓶材料 - 图源:奥迪

4月DVN内饰研讨会安排一个特别环节-材料和可持续性，包括以下演讲：

Stellantis汽车材料与可持续性，意大利聚合物团队经理Gabriele Giaccio，

陶氏营销研究员 Esther Quintanilla 和移动科学研究研究员 François de Buyl，“用于循环、耐用和舒适的优质内饰的材料科学”

德路产品经理，Sven Hujo，“创新汽车内饰：为未来照明、HMI 和传感器提供动力的节能胶粘剂”

Mocom 汽车业务发展经理Werner Aumüller，“碳纤维回收 - 可持续轻量化解决方案”

演讲结束后，将首次安排可持续圆桌讨论。

可持续性在汽车内饰方面体现了多样性和复杂性。下文是近期可持续内饰的最新报道，同时提醒我们未来需要解决各类相关问题。



图源：PXHERE.COM

可持续性不再是当今汽车内饰的口号。最新统计数据 displays：66%的消费者认为可持续性是他们做出购买决定的五大驱动因素之一。消费者心态的这种转变正在推动该行业走向更绿色的未来，重点不仅仅是发动机和外观。设计师们正在积极地重新构想为汽车内饰增光添彩的材料。

实现汽车内饰可持续的途径并不像用完全天然的替代品取代所有传统材料那么简单。一个常见的误解是，“绿色环保”等同于完全消除塑料和合成材料，转而使用天然材料。汽车制造商和供应商正在积极探索在其内部零件和织物中使用竹子、软木、大麻、洋麻、稻壳、粮食作物的农业废弃物等。在一些情况下，由这些材料制成的零件和织物被成功地整合到生产中，但并非没有关键的添加。

一定比例的塑料对于实现汽车零件的功能和性能等仍然是必不可少的

全球化学家塑料废物研发中心



图源：SABIC

沙特基础工业公司与巴斯夫、科思创、陶氏、利安德巴塞尔、三菱化学和索尔维与荷兰TNO签署了一项协议，荷兰TNO将设立一个新的中心，并执行可持续塑料废物处理的研发项目，开发机械和化学回收路线。

TNO董事总经理Henk-Jan Vink补充道：“我们非常自豪被选为这一伟大计划的主办方和协调者。LCET成员、我们的专家和创新合作伙伴之间的这种独特的共同创造将产生实用和颠覆性的技术解决方案，从而在减少环境足迹的同时提高循环塑料的水平。TNO有信心进一步巩固其在循环造型、包装和材料专业知识领域的经验，并为行业提供适合使用的解决方案。

汽车批量生产中的回收利用



图源：奥迪

碎PET瓶用于座套、尼龙旧渔网用于地垫- 这些是汽车制造商应对可持续性问题已经想出的第一批方法，但是如何处理ELV（报废车辆）中的塑料，玻璃和金属？

“ELV中高达60%的材料可以重复使用，”奥迪可持续发展供应链主管Johanna Klewitz说。她与她的团队和 15 家合作伙伴公司一起研究了从 100 多辆 ELV 车辆中回收铝、钢、玻璃和塑料的技术可行性。

“对我们来说，避免降级回收非常重要，”奥迪供应链循环经济项目经理 Philipp Eder 说。降级回收将再利用描述为一种质量较低的材料。

在选择材料时，汽车制造商和供应商的目标包括：碳中和、回收材料、健康无害和客户满意度。除此之外，在制造成本方面也存在阻碍。最后，往往以妥协结束。

在宝马 iX 中，车辆重量的 30% 由二次原材料组成。宝马的目标是 50%。像 Polestar 这样的新汽车品牌承诺推出完全气候中和的汽车。凭借 Polestar 0，这家瑞典制造商希望到 2030 年将气候中和的电动汽车推向市场。Polestar 与 14 家供应商公司一起致力于实现不排放温室气体的生产。

Forvia Materi'act



佛瑞亚集团旗下的 Materiact 与 PCR Recycling 成立了一家合资企业。该合资公司将专注于开发和供应用于可持续汽车产品的再生聚合物原材料。这些部件包括门板、中控台、仪表板和其他主要由塑料制成的部件。预计到 2030 年，这些产品的二氧化碳排放量将减少多达 85%。Materiact 成立于 2022 年。该公司主要为汽车行业开发再生和生物基聚合物、涂料和低碳纤维。PCR 来源和处理消费后塑料废物。[点击查阅](#)

科思创生物基苯胺生产试验工厂



图源：科思创

科思创已开始生产生物基苯胺，以实现无石油材料的工业化生产。

苯胺用于塑料工业，特别是用于生产 MDI，MDI 用于座垫和绝缘泡沫。科思创首席技术官 Dreier 博士表示：“到目前为止，苯胺一直由石油等化石原料生产，石油会释放二氧化碳并加剧气候变化。通过我们的新工艺，我们正在为建立循环生物经济做出贡献，我感到非常自豪的是，我们现在已经成功地跃升到一个新的技术水平”。

科思创已与总部位于美国的 ISCC Plus 认证循环化学品生产商 Encina 签订了长期供应协议。苯和甲苯是科思创将从 Encina 获得的材料，是科思创制造过程中的关键组成部分，用于生产 MDI 和 TDI，用于制造硬质（顶棚）和柔性 PU（座椅）泡沫。

Asahi Kasei, 可持续材料循环



AKXY2 概念车 图源: ASAHI KASEI EUROPE GMBH

旭化成是市场上第一家开发出使用二氧化碳作为生产聚碳酸酯原料的工艺的供应商。

全球约15%的聚碳酸酯生产基于这项技术。为了将聚碳酸酯用作玻璃替代品和车辆中的其他轻量化应用，旭化成目前正在开发一种硬涂层技术，该技术使该材料具有符合UN ECE R43标准的耐磨性和耐候性。

旭化成还在开发一种新型工艺技术，用于从生物乙醇中生产生物基础化学品。该技术能够从生物质原料中生产大多数合成纤维和工程塑料，包括以前只能由石油生产的原料。

作为与微波化学合作项目的一部分，旭化成正在使用微波技术对聚酰胺 66 (PA66) 制成的 EOL (报废) 安全气囊和汽车零件进行解聚，与传统制造工艺相比，以减少生态足迹。

Kraiburg, 汽车用再生成分 TPE



图源: KRAIBURG

Kraiburg TPE 是一家生产和开发热塑性弹性体的公司，推出了一系列新型热塑性弹性体 (TPE) 产品，其回收成分至少为 73%，可满足汽车领域的一系列技术应用需求。

汽车行业越来越多地采用轻质和环保材料，以符合严格的法规并满足消费者对可持续性的需求。

回收的原材料经过彻底的研发，以确保可持续性，同时不影响 OEM 和 Tier#1 供应商要求的性能标准。TPE 材料具有不同的硬度等级，其配方可在保持性能的同时整合回收成分。Tessi-Supply选择这些化合物用于镶嵌箱和地垫，突显了它们的多功能性和汽车内饰应用的适用性。

除了汽车用再生材料TPE系列外，克莱堡还为汽车、消费电子产品、可穿戴设备和工业应用量身定制了其他可持续解决方案。

EconCore的回收PET蜂窝



总部位于比利时鲁汶的 EconCore 是一家可持续的蜂窝夹层材料生产商；该公司安装了一条新的生产线，用于制造基于再生PET（RPET）的轻质蜂窝。

RPET蜂窝芯使用高达100%的回收消费后和工业后废物制造，可以与传统的FRP层压形成夹芯板和零件。当与PET或PET复合材料表皮结合使用时，蜂窝提供了完全可回收的轻质面板解决方案。

“如今，对开发可持续材料解决方案的需求非常明显，它贯穿了 EconCore 的 DNA，”EconCore 首席运营官 Tomasz Czarnecki 表示，“在过去的几年里，我们一直在扩大PP蜂窝技术的应用范围，其成本和重量效率，加上出色的可回收性，使市场动态发展成为可能。

这些蜂窝材料的应用包括：行李箱装饰、车顶内衬、门板、座椅靠背、包裹架等。

优点是重量、成本、热、减少二氧化碳排放和最小环境影响。

汽车内饰新闻

MWC 2024 哈曼展示连接解决方案

汽车内饰新闻



图源：哈曼

哈曼为全球 OEM 和消费者设计和制造互联产品和解决方案，包括互联汽车系统、音频和视频产品、企业自动化解决方案和互联服务。现为三星的子公司。

2024 年 2 月 26 日至 29 日，哈曼在西班牙巴塞罗那举行的 2024 年世界移动通信大会（MWC）上展示了其旨在实现汽车连接民主化的最新解决方案。展出的解决方案包括哈曼 Ready Connect 5G 远程信息处理控制单元，旨在降低 OEM 的实施成本，同时为消费者提供增强的车内体验。

哈曼表示，Ready Connect 为驾驶员和乘客提供了“引人入胜的车内连接体验”和增强的安全功能。通过与三星和交通技术服务（TTS）的合作，哈曼将智能共形天线技术集成到 Ready Connect 中，以优化封装设计和连接性能。通过与 TTS 合作，Ready Connect 可以实现实时交通信息传递，在不依赖路边传感器的情况下增强驾驶员导航。

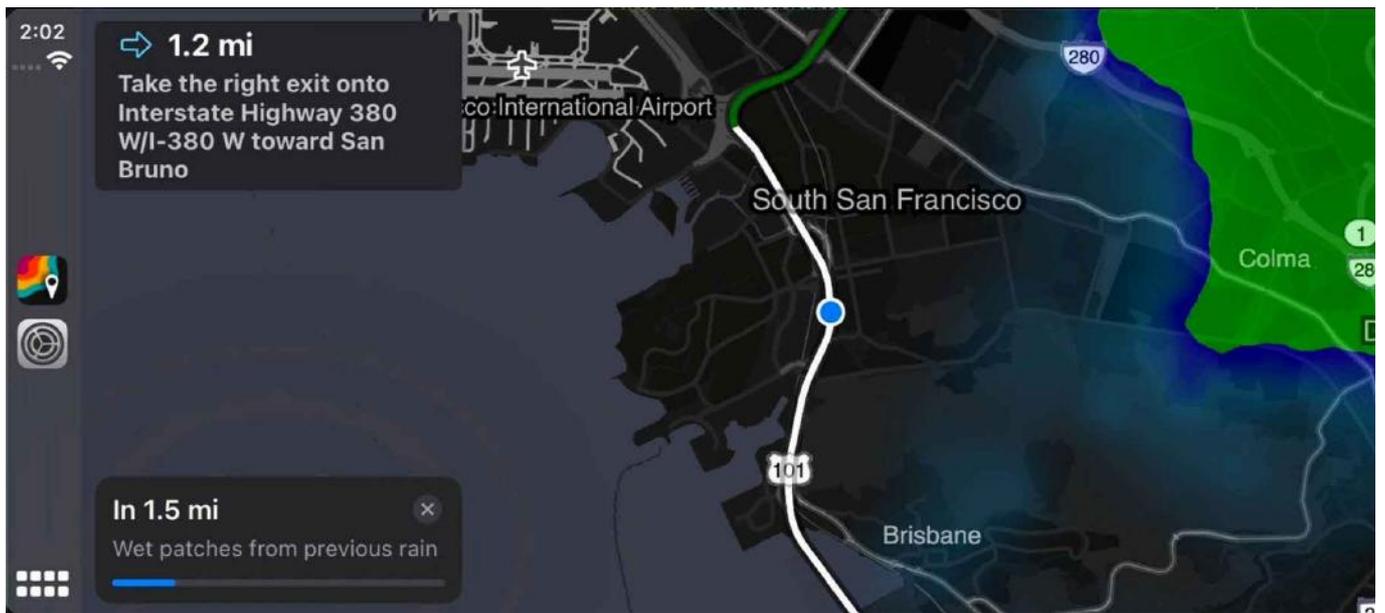
正如哈曼所声称的那样，Ready Connect 还引入了 5G 远程信息处理控制单元（TCU）的新时代，旨在增强车内体验，同时简化 OEM 工作。MWC 的另一项特色技术是 Ready Vision，特别是 Ready Vision QVUE 系统，该系统集成了音频和视频组件，通过提供实时更新和危险警报来增强驾驶员的安全性。它由三星 Neo QLED 提供支持，通过在驾驶员视线附近显示相关信息，提供清晰的视觉性能，以最大限度地减少干扰。

哈曼还展示了 Ignite Store，这是一个集成的车载应用程序平台，使 OEM 能够策划安全可靠的应用程序目录。Ignite Store 拥有 70 多个可用应用程序，可以与 Ready Vision QVUE 集成，以实现推送通知和连接。

哈曼汽车产品和平台组合管理全球副总裁 Suman Sehra 表示：“随着汽车行业不断转型并拥抱新兴的技术突破和消费者期望的提高，哈曼将继续为汽车提供创新的新产品和体验。”

MyRadar 于 Apple CarPlay 和 Android Auto 推出

汽车内饰新闻



图源：MYRADAR

拥有超过 1500 万活跃用户的应用程序 MyRadar 扩大了其覆盖范围，已在 CarPlay 和 Android Auto 上推出。利用数据和预测技术，该应用程序声称可以帮助用户安全有效地到达目的地。MyRadar 最近加入了 Android 的抢先体验计划，也可用于内置 Google 技术的汽车。

RouteCast 是 MyRadar 的一项功能，旨在通过集成天气预报和路况数据来计算行驶时间。它提供道路温度、侧风警报和沿途的表面状况危险等级等信息。每 15 分钟生成一次更新，时刻表功能会根据预期的天气状况建议最佳出发时间。

除了消费者使用之外，MyRadar 还与商业组织合作，将其技术集成到卡车运输和物流车队中。据报道，将 RouteCast 与 MyRadar 应用程序相结合，将允许运营中心跟踪车辆并将优化的路线发送给司机。

MyRadar 首席执行官 Andy Green 表示：“随着 CarPlay 和 Android Auto 的推出，MyRadar 比以往任何时候都更可用，提供最好的天气数据，帮助司机和旅行者做出明智的决定，并到达他们需要去的地方。”

Microban：更清洁耐用的内饰表面

汽车内饰新闻



图源：MICROBAN

Microban 是领先的抗菌和气味控制成分品牌，致力于开发创新技术，以促进创造更清洁、更新鲜、更耐用的产品线。Microban International 拥有世界领先的抗菌成分品牌 - Microban® 和 Ultra-Fresh®。

该公司一直致力于将抗菌技术融入汽车表面、材料和部件中，以提高其可持续性，以应对多种汽车可持续发展趋势产生的需求。别忘了，汽车内饰为微生物生长提供了理想的表面，而普通方向盘已被证明比公共厕所座圈含有更多的细菌。

最重要的趋势之一当然是需要通过增加材料和汽车零部件（如内饰和车身外壳）的寿命来提高车辆的循环度。

多年来，汽车制造商一直在投资创新和耐用的涂层，以保护其部件免受恶劣环境条件的影响，如生锈和腐蚀，或保持车辆的原始内表面外观，从而延长车辆的使用寿命多年。对于塑料和聚合物复合材料尤其如此，在这些复合材料中，通常涂覆涂层以确保更好的耐用性和更少的更换。

共享出行服务代表了对更耐用和更耐用材料需求的另一个趋势：驾驶员或后排乘客座椅经常出现严重磨损，需要尽早更换，因此需要更多的纺织品浪费。其他传统的内饰装饰材料，如皮革和合成织物，具有密集的生产过程，消耗大量的水和能源，因此需要尽可能延长其使用寿命。除此之外，汽车共享还带来了保持车辆卫生清洁的问题。

随着时间的推移，微生物和其他微观物质会对汽车部件和内饰造成严重破坏。如果没有创新的解决方案，汽车内饰、地垫和其他内饰部件容易产生污渍和难闻的气味，用户则通过使用污染源、降低空气质量和损害产品性能的清洁化学品来消除这些污渍和难闻的气味。这就是综合抗菌处理发挥作用的地方：抗菌技术在产品的整个生命周期内提供 24/7/365 的表面保护，防止微生物降解。这不仅使汽车内部表面在清洁之间保持清洁，而且还延长了部件的使用寿命。

此外，当客户发现配备抗菌技术的汽车时，会感到更舒适、更安全，这反过来又会成为更多人参与汽车共享的强大动力，从而减少道路上的车辆、降低排放、减少交通。

总而言之，抗菌汽车材料通过帮助内饰材料在以下方面铺平了通往更清洁、更绿色未来的道路：

- 保持清洁，防止细菌引起的污渍和异味
- 变得更耐用、更持久
- 支持可持续发展举措，例如拼车，从而促进循环经济。

斯柯达环保路线和全新明锐

汽车内饰新闻



图源：斯柯达

与大多数汽车制造商一样，斯柯达正在努力实现可持续发展目标。作为其“绿色未来”战略的一个例子，斯柯达将在未来几年推出六款新的全电动车型，目标是到2030年将全电动汽车在欧洲汽车销量中的份额提高到70%以上。除了电气化和绿色燃料外，斯柯达还在其大多数新车型中引入可持续材料，目标是从2025年起将再生塑料的使用量增加一倍。

这个新路线图的最好例子可以在当前的发布车辆之一中找到，例如新的明锐，斯柯达最畅销的车型。明锐现在在市场上有9种新的内饰设计选择，强调使用环保和回收材料。

Lodge 和 Sportline Design Selections 使用再生面料，Suite Design Selection 使用可持续处理的皮革。皮革使用可持续材料鞣制，包括咖啡壳和橄榄叶，以取代传统的化学品。为了补充环保方法，新款斯柯达内饰还通过符合人体工程学的前排座椅（可选设计选择）来照顾用户的健康，该座椅具有AGR（健康背部运动）认证印章以及通风和按摩功能。



从其他车型来看，Enyaq iV SUV ‘Lodge’系列的座椅套由100%新羊毛制成，并按照Woolmark公司的严格要求进行认证。椅套给人独特的感觉，并确保出色的座椅舒适度。

即使在其“Simply Clever Features”系列中，斯柯达也引入了诸如刮冰器和前门可选雨伞等元素，这些元素由可持续材料制成。

斯柯达不仅使用“现成的”绿色材料，还积极寻找新的解决方案：斯柯达汽车技术开发部门与利贝雷茨工业大学合作，开发了一种由甜菜浆制成的可持续生态材料，并申请了专利。并研究另一种基于芦苇植物芒草的材料。两者都可用于未来斯柯达新车型的内饰，例如门饰和仪表板上的装饰镶嵌。

斯柯达“绿色未来”战略的整体方法除了“绿色产品”支柱外，还包括“绿色零售”方法，促进经销商的环保运营，以及“绿色工厂”，将所有有助于在生产过程中节约资源的活动结合在一起。

Tactotek慕尼黑创新办公室：德国业务扩张的里程碑

汽车内饰新闻



(TACTOTEK 首席执行官 JUSSI HARVELA 与 DVN 顾问 GERD BAHNMÜLLER – 图源DVN)

印刷电子专家 Tactotek 在慕尼黑开设了新办事处，在其全球扩张方面迈出了重要一步。充满活力的开业仪式于2月26日举行，标志着公司在巴伐利亚州首府的一个里程碑。

慕尼黑办事处不仅将成为德语区的战略枢纽，还将作为 Tactotek 创新模内结构电子（IMSE™）技术的中心枢纽。此次在慕尼黑的举办突显了公司致力于保持并进一步加强与德国汽车行业在OEM和一级供应商的密切合作伙伴关系的承诺。

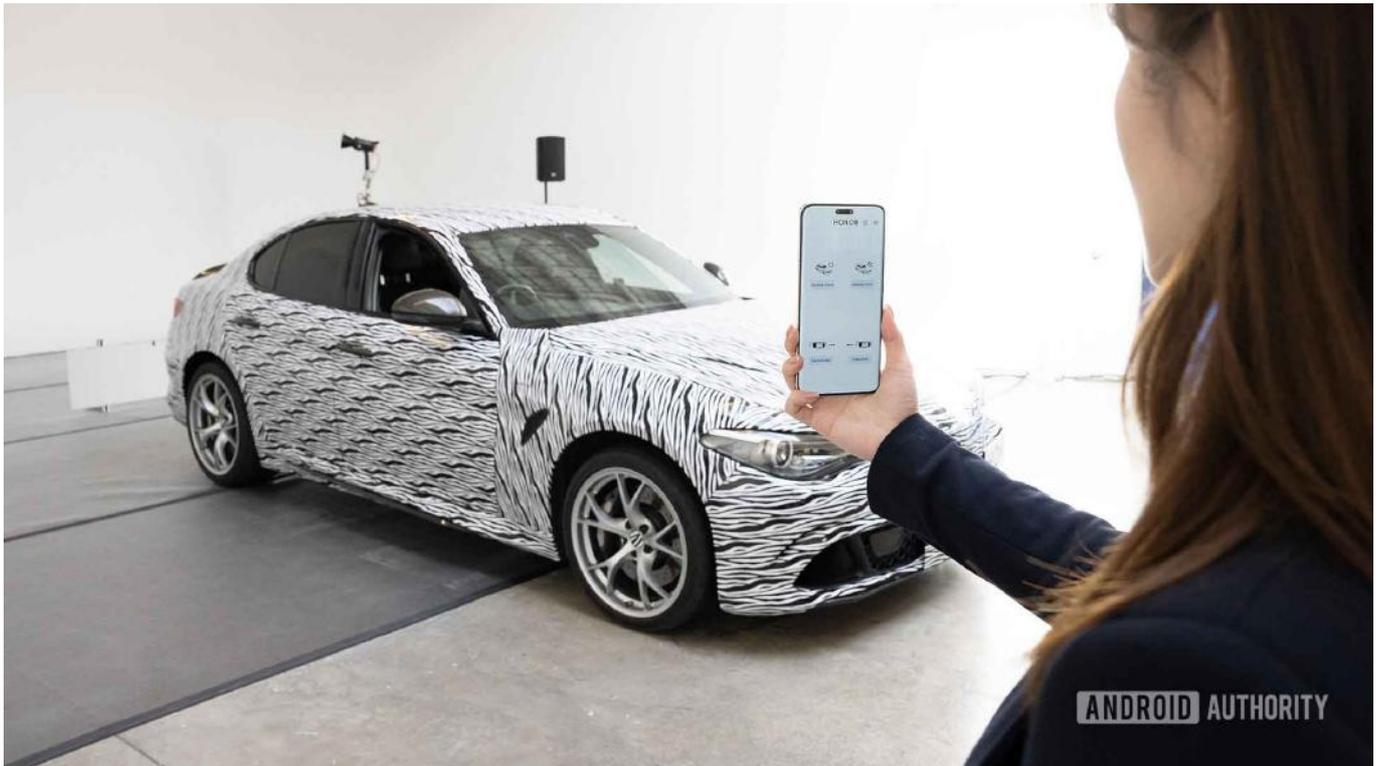
开幕式由高级管理人员和 Tactotek 首席执行官 Jussi Harvela 主持，他强调了新办公室的重要性。慕尼黑办事处将作为销售和服务基地，以进一步加强与客户的沟通并促进合作。

选择慕尼黑作为选址不仅反映了该地区良好的交通基础设施的经济实力，也凸显了Tactotek对创造力和卓越技术的欣赏。公司相信，慕尼黑办事处的开业将进一步推动创新，并期待为印刷电子行业树立新的标准。

参考去年 DVN 对 [Tactotek IMSE](#) 的内饰报道。

荣耀手机：凝视手机屏控制汽车

汽车内饰新闻



未来的手机功能会怎样发展？可以看看荣耀的汽车控制实验——[见视频](#)

这不是噱头，荣耀最近在巴塞罗那的MWC展会上确实做到了这一点。

通过跟踪用户查看屏幕的哪个点，通过手机即可立即向汽车发送命令：发动机打开、发动机关闭、前进和后退。而且也不必担心意外错误地发送命令：眼动追踪可以区分故意凝视和意外瞥见。

荣耀的最新创新之一被称为魔术门户，它是一种人工智能驱动的功能，可以理解你要做什么并实现它。

Magic Portal 理解用户意图：不仅了解用户正在使用什么应用程序，还了解用户想要做什么。Magic Portal 无需执行多个步骤即可完成工作，而是知道最有可能的目标是什么，并向用户显示最合适的选项。这就像有一个私人助理，无论何时何地，只要你需要它，他就会确切地知道你想要什么。

此外，荣耀还展示了MagicOS 8.0，它可以倾听用户的话语，跟踪用户的眼睛，通过用户的手指自动识别用户在做什么，想做什么。

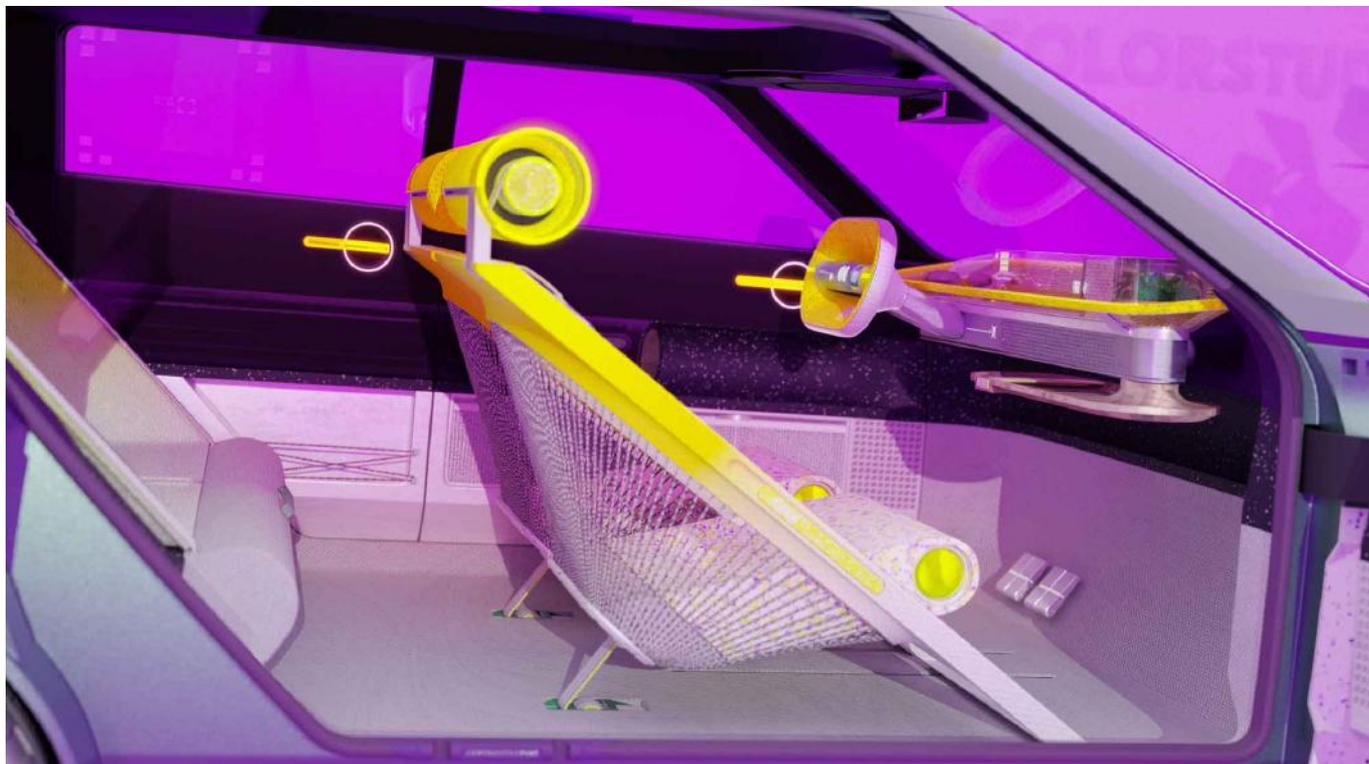
荣耀MagicOS拥有该公司所谓的“多模态意图识别引擎”。它使用多个传感器来跟踪用户的手势，跟踪用户的眼睛位置，并实时高精度地聆听用户的声音。

这项技术有望集成到车辆中，比如帮助用户在小型停车场停车。这样的停车场，停车后客户无法下车。

设计休息室

菲亚特推出熊猫灵感新概念车

设计休息室



图源：菲亚特

菲亚特推出了新的生产概念，包括从皮卡到城市汽车的车型，均为可持续的，且价格优惠。

菲亚特宣布了一系列受熊猫启发的概念车，并计划在全球范围内销售。该系列包括露营车、SUV、快背车、皮卡和城市汽车，据说是对该品牌包容、平易近人和独创精神的不同诠释。





所有车型都展示了菲亚特对空间的有效利用以及可持续材料。该品牌采用“少即是多”的方法，迎接生产可持续且价格合理的汽车的挑战。这促使该品牌减少了他们认为多余的部件，例如座椅中的泡沫。这反过来又导致污染材料的减少。

这些型号还将共享高达80%的通用零件，从而提高制造效率。这将使客户在定价和个人独特性方面受益。

第一款产品将在该品牌 125 周年庆典期间发布，该庆典将于 2024 年隆重庆祝。其余车型将每年发布一次，直到 2027 年。点击[链接](#)观看视频。

全新出行

自动驾驶结合生成式 AI 更安全

NEWS MOBILITY



图源：博世

作为全球最大的汽车供应商，大陆在柏林举行的内部展览“互联世界”上宣布，计划与微软共同研究生成式人工智能（AI）如何改善自动驾驶系统。

目前的驾驶员辅助系统能够识别道路上的障碍物。正如博世所宣布的，用于停车辅助系统的最新一代雷达和超声波传感器已经使用了人工智能。然而，这些系统很难区分道路上的物体是塑料袋还是损坏的车辆部件。

生成式 AI 是指使用大量数据进行训练的模型，可以基于此生成文本或图像等新内容。该技术应使车辆能够更好地评估情况并做出相应的反应。

博世希望能够使用生成式人工智能，使辅助系统在未来更好、更快地意识到这些差异。如果辅助系统能够可靠地识别危险，它们可以通过指令警告驾驶员或根据视觉独立制动。博世首席执行官Stefan Hartung表示，“博世正致力于开辟汽车人工智能应用的新维度”。

吉利发射卫星助力自动驾驶

NEWS MOBILITY



图源：GEESPACE

2024年2月3日，一枚“长征二号丙”火箭从四川省西昌市的中国航天港发射升空。机上有来自吉利子公司Geespace的11颗卫星。

成功弹射到近地轨道的11颗通信卫星，已经是吉利卫星中第二批，目前在大气层中600公里左右的高度盘旋。第一批九颗卫星已于2022年夏天发射升空。

吉利目前正在建设世界上第一个专门用于汽车行业的卫星网络。到2025年，吉利计划将“吉利未来移动星座”从目前的20颗卫星扩展到最初的72颗。届时，吉利将能够为世界各地的汽车和卡车提供“高分辨率遥感”，精度为1至5米。车辆的定位 - 以及它们的实时导航，没有任何时间延迟 - 将通过与卫星通信的地球上的基站实现。

在第二阶段，吉利计划再投入168颗卫星，这甚至可以以厘米级的精度定位汽车。这在物流中很有意义，例如，当无人驾驶运输车辆需要在港口或装卸站以非常接近的间隔相互跟随时。

吉利集团旗下品牌的几款电动汽车，包括极氪车型“001 FR”和“007”以及中档轿车“Galaxy E8”，已经配备了卫星接收器。吉利子公司Farizon Auto的商用车未来将实现完全自动驾驶，目前已经可以订购。

吉利创始人李书福是戴姆勒集团的大股东，在德国被称为戴姆勒集团的大股东，他的公司持有沃尔沃和路特斯等公司的股份，他坚信自动驾驶的未来——这可以而且将在卫星通信的帮助下实现。李认为，从长远来看，这将比在每辆车上塞满昂贵的传感器（如激光雷达和毫米波雷达或摄像头）更便宜。

吉利将其称为“空地一体化”。从太空控制的联网车辆将具有优势。吉利表示，与其他技术路线上的汽车不同，它们使用自己的摄像头和芯片来感知周围环境，它们还可以被告知所有其他道路使用者的位置。这为安全和物流提供了新的维度，并有可能与“智能城市”中的现代交通控制中心联网。吉利打算在未来将其卫星数据提供给其他汽车品牌，甚至消费电子产品制造商。

一般新闻

Stellantis-零跑电动车合资公司获批

一般新闻



STELLANTIS首席执行官CARLOS TAVARES和零跑汽车首席执行官朱江明宣布两家公司将于2023年10月建立合作伙伴关系。

据两位知情人士透露，一家拟议的合资企业将允许Stellantis在中国境外制造和销售零跑汽车的电动汽车，该合资企业已获得中国监管机构的批准。

其中一位消息人士称，中国国家发展和改革委员会（NDRC）已批准该合资企业，并补充说，该交易仍在等待其他市场的监管批准。

Stellantis去年10月表示，将以16亿美元的价格收购零跑汽车21%的股份，这将使Stellantis获得零跑汽车产品在中国境外的出口、销售和制造的独家权利，这在传统的西方汽车制造商中尚属首次。

Stellantis将拥有这家总部位于荷兰的合资企业51%的股份，这将有助于该汽车制造商扩大其在欧洲的低价BEV产品。根据Stellantis于10月31日发布的第三季度报告，该合资企业的目标是到2030年在中国以外的地区销售50万辆。



(零跑T03内饰 - 图源：零跑)

上个月，Stellantis首席执行官Carlos Tavares表示，该汽车制造商可以在欧洲、北美或其他市场生产基于零跑技术的电动汽车，这些市场需要价格具有竞争力的车型来与中国电动汽车制造商竞争。

据《欧洲汽车新闻》消息人士称，Stellantis正在考虑每年从零跑汽车在菲亚特位于都灵的Mirafiori工厂生产多达15万辆低成本电动汽车，由Stellantis的欧洲经销商销售。

苹果汽车走向终结?

一般新闻



图源：现代

据说苹果已中止造车计划。但这个决定值得吗？还是希望收购而不是自己开发？没有方向盘或踏板的自动驾驶汽车？或者只是一辆具有醒目 Apple 设计的电动豪华轿车？

在推出十年后，“泰坦计划”现在正在被埋葬。彭博社记者Mark Gurman率先对此进行了报道。报道称，苹果首席执行官蒂姆·库克的副手杰夫·威廉姆斯和负责该项目的经理凯文·林奇周二通知了大约2000名受影响的苹果员工。此前，据说库克此前拒绝了定价约10万美元的轿车开发计划项目申请，该轿车原计划将于2030左右推出。

在硅谷，“泰坦计划”最出名的是，苹果经常从特斯拉、梅赛德斯、大众和宝马等汽车公司挖走经理和工程师。“苹果是特斯拉的墓地”，特斯拉老板埃隆·马斯克曾嘲笑道。

就像许多经理一样，许多杰出的工程师也在几年后离开了苹果集团。这主要是因为苹果老板库克根本无法决定他的公司是否应该将自己的汽车上路，或者将自己定位为自动驾驶供应商，甚至是机器人出租车车队的运营商。

在合作伙伴关系方面，这也变得越来越困难。据说苹果已与宝马、梅赛德斯、VX、日产和丰田等公司进行了合作谈判。最早谈判的是现代汽车。然而，现代意识到，这将使他们成为苹果的代工厂 - 就像iPhone和iPad的合同制造商富士康一样。反过来，富士康如今也将自己定位为汽车制造商，拥有自己的车型和合同制造商。