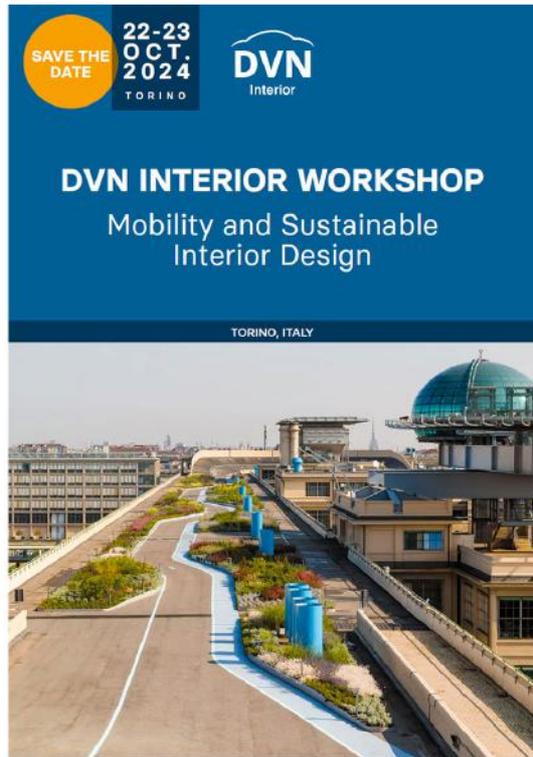


社论

DVN内饰都灵研讨会即将举办!



DVN内饰研讨会将于 10 月 22 日至 23 日在意大利都灵举行，主题为“移动性和可持续内饰设计”

本周深度报道介绍了本次研讨会的演讲嘉宾阵容、议题、以及特别策划的汽车设计之城观光环节。

活动详情已发布于DVN官网，包括日程、展览和赞助详情。

[本期深度报道还基](#)于再生的概念，阐述了未来的设计和可持续性。

都灵研讨会日程丰富，参观Stellantis实验室后，Italdesign、Pininfarina和Stellantis三家企业将带来主题演讲，主要的内饰和材料层供应商将安排多场技术演讲。最后将安排圆桌论坛，探讨内饰设计和内饰材料如何支持可持续发展，以逐步发展为可再生业务，实现人类、环境、地球的更新、恢复和可持续。

让我们一起探讨再生设计、重新设计。期待与您相约都灵，2024年10月22-23日

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

都灵研讨会：再生、超越可持续性



图源：COURSE MINISTRY

可持续性一词源自拉丁语“sustinere”，字面意思是维护或维持，众所周知，指的是支持保护自然资源的做法和政策。展望未来，“维护和维持”是两个可以被认为是过时的术语。如果我们只是保持今天的环境，从长远来看，我们可能无法维持下去。

仅仅保护我们周围的事物已经不够了，正如 Z 世代教导我们的那样（阿尔法一代已经在路上了……），是时候将“可持续性”一词与“再生”联系起来。

根据 ReGenFriends 2019 年的一项调查，近 80% 的美国消费者更喜欢“再生”品牌而不是“可持续”品牌。Y 世代和 Z 世代消费者认为“可持续性”的概念过于被动。他们希望从体现和实践所有生命系统中发现的三种高贵品质的再生企业中购买：更新、恢复和持续。

可持续的意义无需赘述，我们多年来一直面临着可持续发展的难题。汽车行业和一般的移动出行行业，在开发新车的过程中，也必须将环境目标或更普遍的可持续目标作为一项严格的要求。

但是，在汽车生态系统中，我们是否都意识到再生意味着什么？

再生有许多不同的层面：

移动出行方面，对于基础设施、向电动汽车过渡的车辆，以及随着经济转向循环性的汽车内饰。



图源：REGENERATION.ORG

在交通领域，从更一般的意义上讲，再生是指恢复和振兴交通基础设施和系统的能力，以满足现代可持续性标准。这可能涉及将过时的高速公路改造成绿地，将废弃的铁路线改造成自行车道，或将旧建筑改造为电动汽车充电站或交通枢纽等新用途。促进公共交通和积极的交通选择，如步行和骑自行车。这些举措不仅使城市空间更易于接近和吸引人，从而促进了城市空间的再生，而且有助于整体上实现更可持续的交通系统。

再生和可持续性在交通中交叉的主要领域之一是向电动汽车（EV）的过渡。通过从传统的汽油动力汽车转向电动汽车，我们可以显著减少温室气体排放和空气污染，从而实现更清洁、更健康的城市。

然而，了解如何将再生技术应用于汽车内饰行业及其供应链，可能比重新思考一般的移动性更具挑战性。

使用生物基或回收材料是否足以使生态系统再生？很可能不是。相反，过度使用生物基材料可能会对其他行业（如农业）造成不利影响，并增加对自然的剥削，而不是再生自然。除了“工艺密集型”外，回收工艺可能比传统的原材料工艺使用更多的能源和资源。LCA“从摇篮到坟墓”的计算可以帮助我们理解应该遵循哪条路，但有时除了缺乏来自全球化世界物流的材料和组件来源的数据外，还有太多的变量需要考虑。

那么，我们怎样才能以正确的方式走向再生呢？

再生的一个关键方面是循环系统的理念，在这种系统中，资源得到有效利用，废物实现最小化。这可以从回收、升级再造、甚至降级回收和堆肥等实践中看出，这有助于减少对自然资源的压力，并最大限度地减少最终进入垃圾填埋场的废物量。通过闭环并以可持续的方式重复使用材料，我们可以减少对环境的影响，并朝着更具可再生的生活方式迈进。

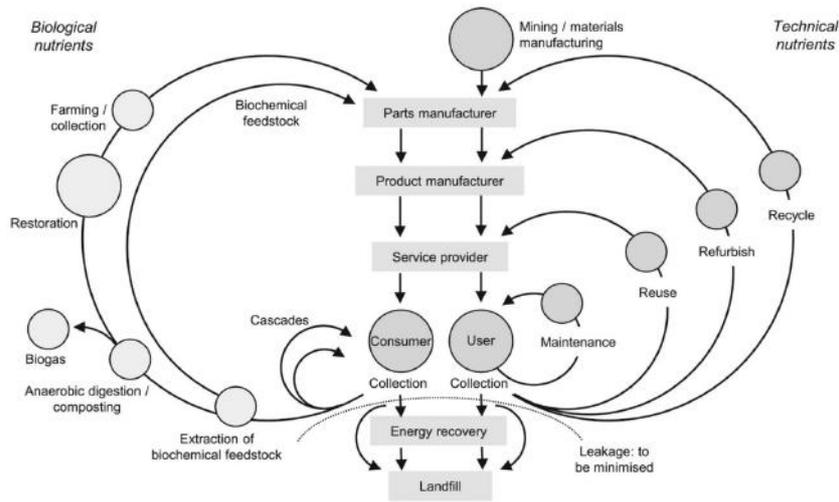
从立法的角度来看，欧洲共同体支持发展可持续经济和向可再生经济转变的一项重要举措是引入数字产品护照：数字产品护照（DPP）是一种数字记录，提供有关产品及其整个价值链的全面信息。这包括从产品的来源、使用的材料、环境影响和处置建议的所有内容。DPP的主要目的是缩小消费者、投资者和其他利益相关者所要求的透明度与目前缺乏有关产品旅程的可靠数据之间的差距。欧盟已将 DPP 作为拟议的可持续产品生态设计法规（ESPR）的关键组成部分，该法规将于今年实施。从 2024 年开始，DPP 预计将被欧盟采用，并在 2026 年至 2030 年之间授权。该规则将延伸到所有 27 个欧盟成员国，并适用于广泛的产品类别，当然也包括汽车零部件。DVN 内饰后续将基于该主题进行深度报道，以进一步解释其对汽车行业的影响。

现在，回到汽车内饰，什么可以被认为是设计、开发和生产内饰材料和组件的可再生方式？

通过植树造林和栖息地恢复来恢复生态系统可能是一个答案？使用在人造基质上而不是在土壤上生长的天然原材料可能是一种解决方案？种植无需人工干预即可再生的天然材料（例如软木塞）可以帮助避免使用额外的资源？

很快，随着“软件定义汽车”的出现，哪些 EE 架构和内部系统将允许节省能源，甚至可能产生更多的能源与周围环境共享？

设计师和“再生设计”如何帮助原始设备制造商及其供应链从可持续行业实践转向可再生行业实践？



循环经济图示，来自艾伦·麦克阿瑟基金会文章

让我们以世界经济论坛最近出版的新闻为例。

鉴于气候的紧迫性，现在是企业超越可持续性进行思考和行动的时候了。必须发展成为可再生企业，以协同方式更新、恢复和发展人类、环境和地球。

[点击](#) 查阅完整文章

DVN内饰都灵研讨会即将举办

内饰[重新]设计

DVN内饰将在意大利都灵研讨会上尝试回答这些问题，该研讨会主题为“移动性和可持续内饰设计”。意大利设计在世界范围内广为人知且享有赞誉，我们不能错过邀请著名设计公司参加的机会。我们在使用“过时”的“可持续”设计一词时一直持保守态度，因为“再生设计”仍处于早期阶段。我们确信，研讨会期间出现的有趣想法将为未来的“再生内饰设计”铺平道路。

确认参会的企业包括：

Stellantis：为本次研讨会的组织提供了大力支持，提供Mirafiori实验室的参观机会，并将安排两场演讲，关于CMF创新设计和材料创新。



QUINTESSENZA® (图源：ITALDESIGN)

Italdesign：一家富有远见的设计、工程和原型制作公司，能够转变为系统集成商，并预测快速变化的世界的需求。第二天的主题演讲将重点关注可持续创新的方式，正如新的原型车“Quintessenza”所展示的那样，以多种形式体现了人与自然之间的关系。

陶氏：材料科学专家，演讲题为“材料科学实现的循环性设计”，介绍其丰富的可持续材料组合和卓越的循环性。

北欧化工：北欧化工提供先进和可持续的聚烯烃解决方案、聚烯烃回收以及基础化学品的主要生产商。他们的演讲将解释如何应对新的欧盟报废车辆法规的循环性挑战及其材料解决方案。

科思创：聚碳酸酯材料专家。CMF专家将推动我们在汽车内饰设计中使用聚碳酸酯薄膜和颗粒。

佛瑞亚：全球知名内饰组件和系统一级供应商，设计师和材料专家将带来精彩演讲。



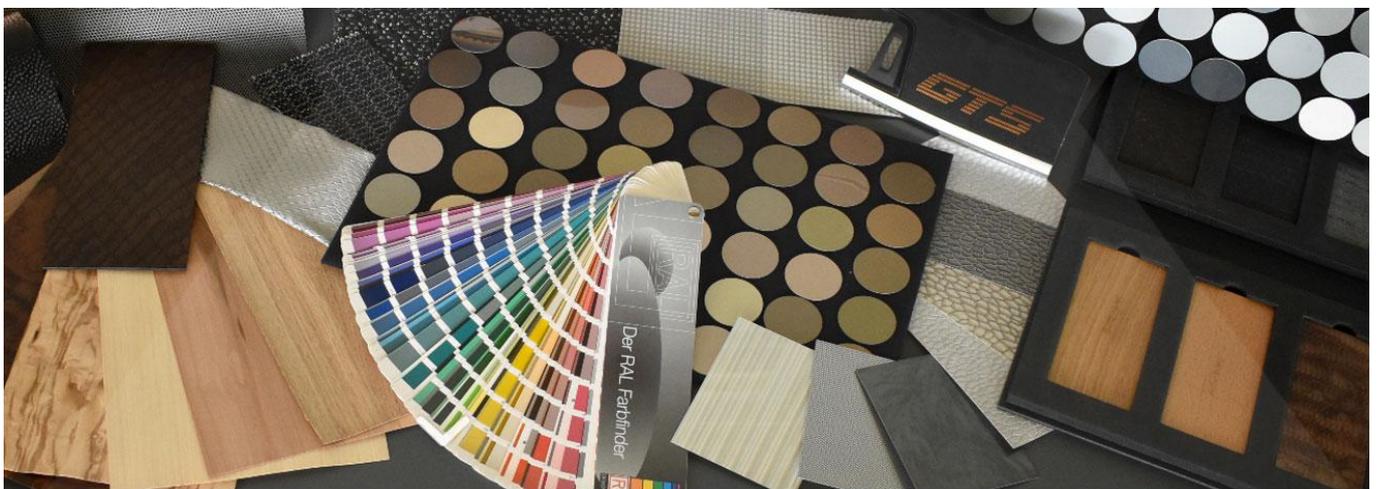
图源：BCOMP

Bcomp：可持续轻质热塑性塑料和天然纤维复合材料专家。

Maip：热塑性原材料制造商，演讲关于下一代可持续生物聚合物。Maip开发了一系列生物基和可生物降解的回收聚合物，将废物作为资源，并减少对不可再生资源的依赖。

Mario Levi：皮革内饰领域制革公司，移动出行领域的创新者。演讲题为“皮革在汽车内饰应用中的可持续发展之路”。

Muth Lighting：Robert Miller 将带来一场关于 LED 技术和智能照明发展的精彩演讲，这些技术彻底改变了内饰设计的可能性，在定制和能源效率方面提供了更大的灵活性。Miller 先生还将说明内饰照明的可持续性方面，重点关注节能解决方案和最大限度地减少环境影响的材料。



NBHX TRIM, 图源：NBHX TRIM GROUP

NBHX Trim Group：公司提供广泛的材料和技术选择，聚焦天然和回收材料。

Technoteam：成像光和色度测量系统的制造商

更多参会企业，敬请期待。

研讨会第二环节演讲结束后，将围绕研讨会主题组织两场圆桌论坛：

第一场，可持续内饰设计：设计师和设计师公司有望在可持续（或者以某种方式可再生）内饰设计方面重大影响，从材料的选择到组件的功能以及在“使用寿命结束时”处理它们的方式

第二场，内饰设计的可持续材料：移动供应链如何帮助实现再生，提高工艺和材料的循环性，以及对循环性的需求可以以何种方式影响材料和表面设计。

DVN内饰都灵研讨会，2024年10月22日至23日，[点击](#)即可报名参加。

“移动性和可持续内饰设计”- 再生设计，[重新]设计

汽车内饰新闻

新款宝马 2系双门轿跑车：内饰功能升级

汽车内饰新闻



图源：宝马

新款宝马 2系双门轿跑车是一款双门车型，细节丰富、设计更新、扩展的标准设备和始终如一的数字化，更具吸引力。高高的中控台、无烟煤色的车顶衬里以及仪表板和门板表面的无缝融合。宝马曲面显示屏配备12.3英寸信息显示屏和14.9英寸控制显示屏，旨在增强车辆操作的直观性。该系统还支持基于宝马 Operating System 8.5的宝马 iDrive和QuickSelect，允许触摸和语音命令控制，以实现空调和座椅加热等功能。



标准氛围照明包括集成到中央通风口的瀑布照明，有九种颜色可供选择，营造出可定制的内饰氛围。此功能还包括欢迎和告别动画，以及来电和开门的灯光信号。

2 系双门轿跑车标配 M 皮革方向盘，具有扁平的底部轮辋、改进的辐条和红色中心标记。驾驶员和前排乘客的标准加热运动座椅可以选择升级，配备带记忆功能的电动调节和腰部支撑等功能。可选的 M Sport 座椅提供额外的调节选项和横向支撑。

新款 M PerformTex 黑色座椅是所有车型的标准配置，采用运动型设计与可持续的生产流程。可选的内饰包括木饰面和 M 碳纤维饰件，而“CraftedClarity”玻璃应用为档位选择器和启动/停止按钮等元素提供了优质的触感。

宝马 操作系统 8.5 通过增强的 宝马 iDrive 提供直观的操作，带有 QuickSelect 和数字服务。该系统具有一个新的主屏幕，带有永久地图视图和垂直条小部件，便于导航。BMW Maps 导航系统是宝马 Live Cockpit Plus 的标准配置，包括增强视图功能等功能，通过实时上下文信息增强地图显示。

3SS 与TomTom 合作增强车载信息娱乐系统

汽车内饰新闻



图源：3SS

电视和多屏娱乐软件解决方案提供商 3 Screen Solutions (3SS) ([DVN内饰往期新闻](#)) 与定位技术专家 TomTom 宣布建立技术合作伙伴关系，通过将 3SS 的娱乐平台 3Ready 与 TomTom 的数字驾驶舱软件开发套件 (SDK) 集成来增强车内娱乐性。

3Ready 旨在为车载显示器提供娱乐生态系统，通过各种合作伙伴内容、应用和服务提供以用户为中心的体验。TomTom 的数字驾驶舱是用于车载信息娱乐的模块化 SDK，具有预先开发和全面测试的应用程序。它具有灵活的架构和定制工具，因此汽车制造商可以创建特殊的品牌车内体验。

这些平台的整合旨在使汽车制造商能够增强驾驶舱内的娱乐性，降低成本并最大限度地降低技术风险。两家公司表示，此次合作还使汽车制造商能够创建量身定制的娱乐体验，这些体验融入他们的人机界面 (HMI)，将传统的应用程序网格转变为“以内容为中心的发现”平台。

3Ready 还使用汽车应用程序编程接口和 TomTom Map SDK 数据点，根据用户的状态和驾驶场景推荐和个性化内容，这说明了重复使用车辆数据创建车载体验的潜力。

3Ready 平台还包括内容聚合、管理和货币化功能。3SS 表示，汽车制造商可以通过基于 Web 的内容管理系统来调整用户体验，而无需软件更新，使原始设备制造商能够实时管理、设计、定制和定位整个车队的内容。

3SS 汽车业务负责人 Felix Walter 表示：“各地的原始设备制造商都把车载娱乐放在他们的议程上，因为他们认识到有机会通过提供卓越的驾驶舱体验在竞争中脱颖而出，同时赚取收入并增加与客户的互动和互动。”

英飞凌与联发科合作为中低端汽车带来数字驾驶舱

汽车内饰新闻



英飞凌宣布与联发科联手，将现代数字驾驶舱引入中低端车型。

它基于创新的驾驶舱解决方案，由英飞凌 TRAVEO™ CYT4DN MCU 和 MediaTek 解决方案提供支持，为 1920 x 720 像素分辨率的先进显示器铺平了道路，同时也提高了所有车辆乘员的驾驶舒适性和安全性。

TRAVEO™ CYT4DN 是 TRAVEO™ T2G 微控制器系列，专用于仪表板和平视显示器（HUD）等汽车系统。该系列具有 2D 图形引擎、声音处理、两个用于初级处理的 Arm® Cortex-M7® CPU（运行频率高达 320 MHz）和一个用于外设和安全处理的 Arm® Cortex-M0®+ CPU。此外，它还包括一个 720p GFX 和一个独特的封装：327 球 BGA。

TRAVEO™ T2G CYT4DN 集成了英飞凌的低功耗闪存、多个高性能模拟和数字外设，可创建安全的计算平台。

此次合作旨在使数字驾驶舱可供更广泛的车辆使用，从而降低系统成本并简化软件，同时确保高可靠性。

MediaTek 是一家全球性无晶圆厂半导体公司，每年支持超过 20 亿种消费类产品。他们是为移动设备、家庭娱乐、网络和连接、自动驾驶和物联网开发紧密集成、高效能片上系统（SoC）的市场领导者。

Redtiger 行车记录仪：语音控制和触摸屏界面

汽车内饰新闻



图源：REDTIGER

Redtiger 是美国品牌的 4K 车辆安全摄像头，推出了新的 F4 行车记录仪，旨在通过先进技术增强驾驶体验。F4 行车记录仪具有语音控制和直观的触摸屏界面，旨在提高驾驶员的便利性和安全性。

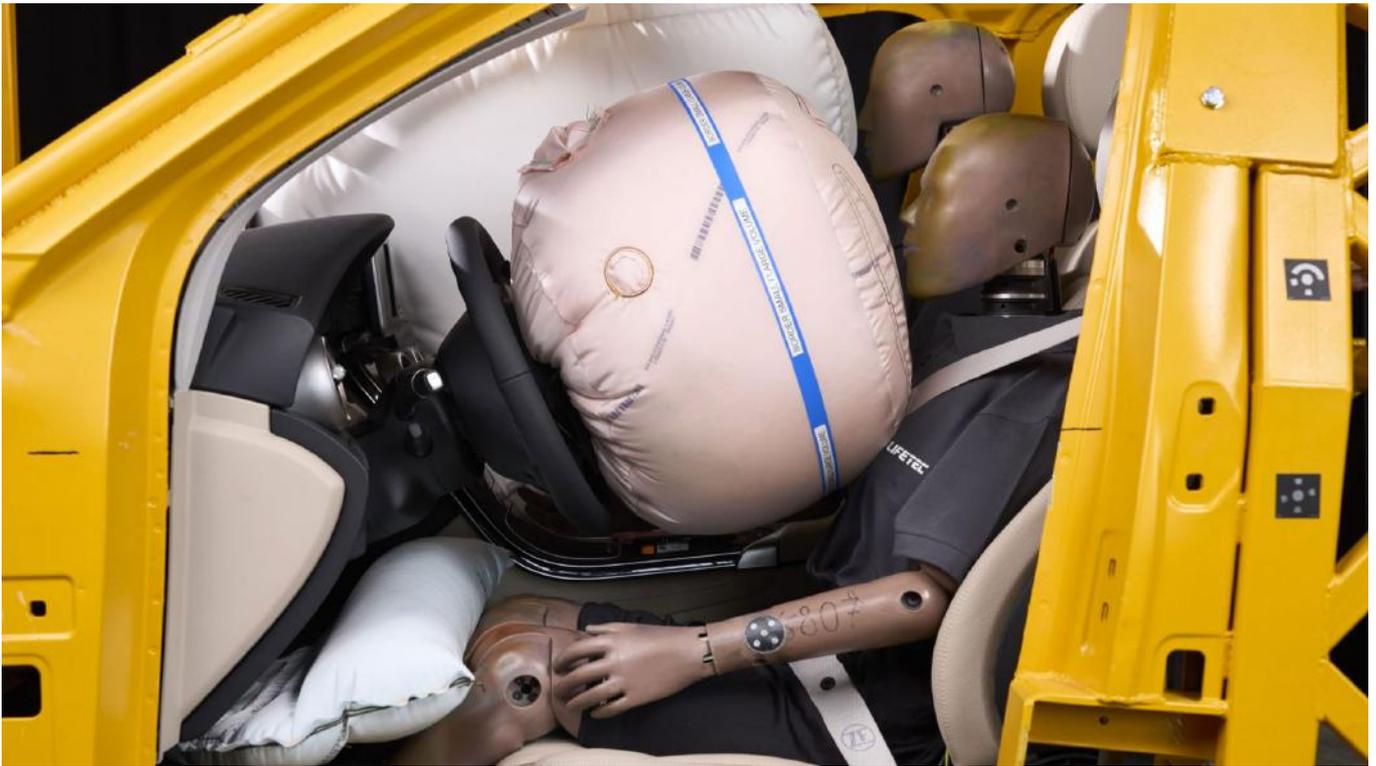
行车记录仪旨在使用户能够使用简单的语音命令操作设备，启用启动和停止录制、拍照和关闭屏幕等功能。这种免提操作旨在帮助驾驶员保持对道路的关注，从而提高安全性。

除了语音控制外，F4 行车记录仪还包括高分辨率触摸屏显示器。充满活力和响应迅速的界面旨在补充语音控制功能，提供易于使用和引人入胜的用户体验。

“随着我们的道路变得越来越拥堵，事故风险增加，对可靠的行车记录仪的需求从未如此强烈，”Redtiger 首席执行官 Jonny Don 表示，“传统的行车记录仪通常需要手动操作，这可能会分散驾驶员的注意力，尤其是新手驾驶员。这就是 F4 行车记录仪发挥作用的地方，它提供了一种优先考虑安全性和便利性的免提解决方案。”

采埃孚Lifetec安全气囊用于高级自动驾驶

汽车内饰新闻



ZF IMAGE

在最近一则新闻中，DVN内饰报道了一款采埃孚新款方向盘，[该方向盘带有重新定位的驾驶员安全气囊](#)。

近日，采埃孚Lifetec-原为采埃孚被动安全系统（ZF Passive Safety Systems）-宣布开发用于高级自动驾驶的安全气囊。它提高了发生碰撞时的安全性，包括新的舒适座椅位置，在自动驾驶场景中成为可能。采埃孚的充气机由于体积增加，可以对特别大的安全气囊进行充气，并且安全气囊中的内部压力可以根据乘员的身高和体重进行调节。

3级高度自动驾驶在更多车辆中成为可能，并且正在更多国家/地区获得批准。当系统被激活时，驾驶员可以转身离开交通 - 前提是他们可以在被要求的情况下随时收回对车辆的控制权。在4级完全自动驾驶的情况下，如果车辆完全独立地覆盖路线的某些路段，则可以取消此限制。驾驶员还可以将座椅位置和靠背的角度更改为稍微舒适的座椅位置。

对于驾驶员侧和前排乘客侧，只有在标准标称直立座椅位置才能保证乘员保护。

碰撞测试表明，如果在前排乘客处于舒适座椅位置（靠背角度约为 40°）时发生正面碰撞，则安全带和安全气囊的经典组合可能不再为乘客提供最佳保护。在这个位置，充气的安全气囊与乘员之间的距离太大，无法最佳地缓冲和约束乘客。该解决方案包括一个安全气囊，即双轮廓安全气囊，该安全气囊专为标准座椅位置而设计，当乘员处于舒适的座椅位置时，该座椅位置也可以扩大。

两级功能可以通过一个控制单元进行调节，该控制单元切换袋-垫-系绳系统。这些系绳连接到一个活动释放单元，该释放单元根据需要释放它们。

为了使双轮廓驾驶员安全气囊完全展开，必须增加充气量。这需要一个两级气体发生器，采埃孚已经为特别大容量的安全气囊开发了这种气体发生器。它可以在几毫秒内填充集成在方向盘中的驾驶员安全气囊的两种体积尺寸。

由于安全气囊控制系统集成在汽车的电子设备中，车辆可以识别驾驶员在碰撞时现在所处的座位位置以及需要触发气体发生器的哪个阶段。除了座椅倾斜和重量传感器外，还可以将其他传感器（例如内部摄像头）集成到系统中，以便更精确地评估内部情况。

未来智能挡风玻璃

汽车内饰新闻



图源：保时捷

挡风玻璃具有越来越多的内置功能，以确保安全性和舒适性;而且它们变得越来越大，越来越复杂。这使得高科技观点的成本大大提高。一个世纪以来，汽车挡风玻璃基本只有一个功能：透过玻璃看路，用于遮风挡雨、遮挡昆虫。

如今，即使是最便宜的新车，也配备了大量的高科技设备：车道偏离警告和紧急制动辅助功能最近在欧洲已成为强制性的——在挡风玻璃的上边缘还有一个摄像头，正好安装在内部弯曲的表面上。此外，数字视图还需要自己的加热系统，至少在这一点上，即使在冰冷的温度下也能保持挡风玻璃的清洁。

“如今，现代挡风玻璃内置了多达 20 种功能，”Carglass 董事总经理 Jean-Pierre Filippini 说道。这包括从隔热到插入吸音膜，从怠速位置的挡风玻璃雨刷器加热器到温度传感器，从玻璃窗朝向屋顶的激光雷达勺、GPS 天线电缆、手机和 DAB 连接 - 最后是平视显示器的内置区域。

符号显示，即通过薄膜融入视野的虚拟符号，正在迅速发展。捷豹、宝马、丰田、长城、Forvia、Ceres Holographics 等在 DVN 研讨会上展示了对未来的愿景：几乎占据整个挡风玻璃的 HUD 平视显示器，并为驾驶员和副驾驶提供不同的区域和信息。

驾驶员可以看到导航箭头和前方道路上即将到来的限速，而副驾驶正在 YouTube 上观看电影或领导团队会议。许多供应商正在研究类似的技术，这些技术可能很快就会出现汽车的所有窗户上。DVN 内饰将继续发布该领域的新技术。

设计休息室

雷诺 Espace：40 年前的旋转座椅

设计休息室



图源：雷诺

今年，雷诺Espace距离发布已40周年！Espace 最多可容纳 7 人，可根据需要进行模块化设计，由于其旋转座椅，可以转变为休息室。

雷诺 Espace 是雷诺自 1984 年以来生产的一系列汽车。

Espace 的前三代是最早的现代小型货车或 MPV 之一，由 Matra 为雷诺制造。它最近被重新设计为第六代中型跨界SUV。

它是由英国人弗格斯·波洛克（Fergus Pollock）于70年代在克莱斯勒设计的。这个概念在克莱斯勒/西姆卡犹豫了一段时间，直到他们找到最终开发和建造合作方Matra。

它提供了高度的模块化，具有可互换和可拆卸的座椅。两个前排座椅可以旋转180°，五个后排座椅可以取出以增加承载能力——这在同类车辆中是首创。

雷诺 Espace 的想法从一开始就是不可抗拒的：舒适、宽敞、灵活的载人车，像汽车一样驾驶，而不是公共汽车。“多功能车”（MPV）诞生了。在法语中，同义词“Monospace”甚至在字典中占有一席之地。

在一个单一的设计中，雷诺Espace认识到，大部分普通人不仅需要一辆车通勤，或者上学，或者运输一个种满植物的花园，或者带3个孩子和3辆自行车去森林，或者去度假。我们想要一辆能够做到所有这些事情的汽车——甚至更多！这意味着多用途车！

该设计的特点是玻璃纤维主体，安装在温暖的镀锌钢硬壳式空间框架上，在工厂使用与Talbot Matra Murena相同的技术和装配线。



像许多令人惊讶的新想法一样，至少可以说，起步是缓慢的。在推出后的第一个月，雷诺总共售出了9辆。



但很快，这个想法就流行起来，Espace 1 卖出了 191,674 辆。Espace 浪漫主义者会深情地记住可旋转的前排座椅;驾驶员和前排乘客可以面向后方，参加内饰野餐。当然，只有在安全停车的情况下。

1984 年，美国汽车公司 (AMC) 宣布将开始在美国销售前轮驱动 Espace。这款小型货车在1985年芝加哥车展上向消费者展出，但AMC与Matra就该车的进口定价进行的谈判仍在继续。在美国推出Espace的计划随着克莱斯勒收购AMC而结束。

全新出行

宝马Dingolfing工厂采用 EZTow自动物料运输

NEWS MOBILITY



总部位于法国图卢兹的 EasyMile 利用领先的技术为人员和货物提供无人驾驶车辆解决方案。已经部署在30多个国家的300+地点。EZ10 正在使共享乘客出行成为现实，而 TractEasy 将物料搬运置于供应链革命中。

作为宝马集团 Dingolfing 工厂的核心，TractEasy 的 EZTow 正在改变热成形板（PHS）金属部件在户外的运输方式。这款自动牵引车是工业规模自动化户外牵引创新的典范。

EZTow 在 Dingolfing 工厂的主要功能涉及 PHS 硬化钣金户外运输。这款电动拖拉机拥有高达 15 吨的令人印象深刻的牵引能力。

当与三辆拖车结合使用时，EZTow 的长度超过 16 米，并以高达 10 公里/小时的速度自主导航。其先进的导航由 GPS 卫星制导和激光雷达技术提供支持，可以对其环境进行详细的 3D 映射。

对于已经在利用自动化技术的宝马工厂来说，EZTow 至关重要，它可以无缝集成到当前的交通基础设施中。

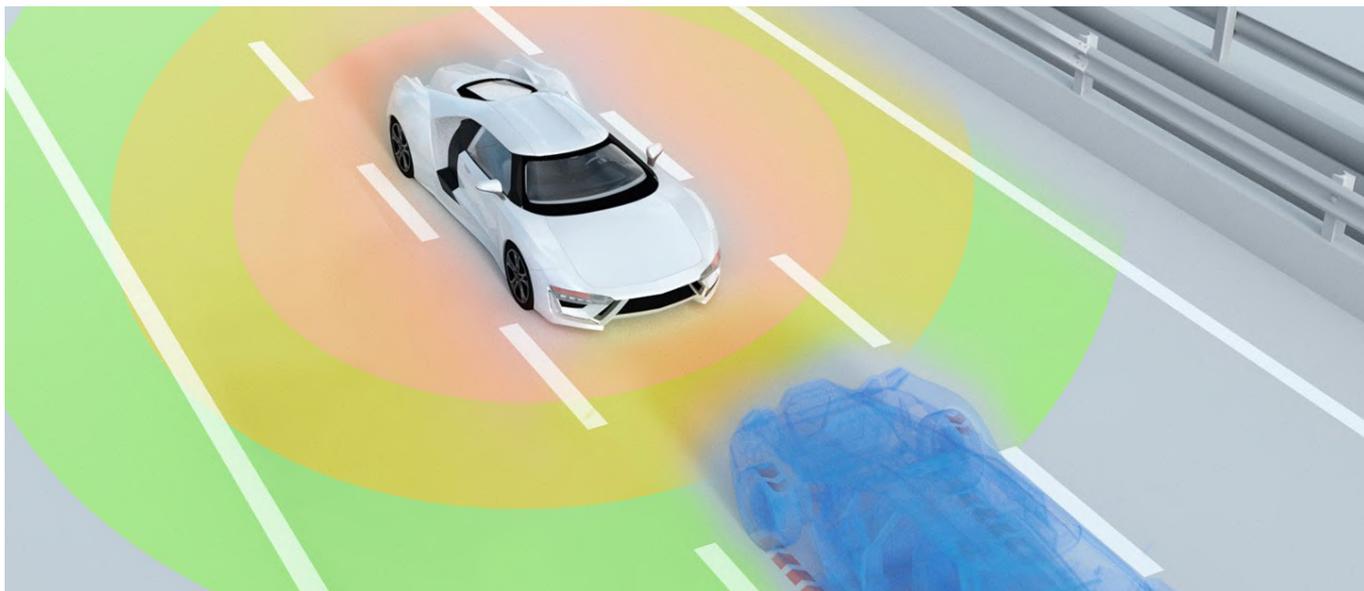
宝马的丁戈尔芬工厂是欧洲最大的汽车生产基地，在集成自动化运输系统以简化其复杂的物流和制造流程方面一直处于领先地位。

从自动拖车和智能运输机器人到专用叉车，像EZTow这样的先进车辆的引入正在提高效率，并已成为工厂生产环境中的关键要素。

这些自动化系统在简化物流和改善工厂运营组织方面发挥着至关重要的作用，标志着在工业环境中采用自主技术向前迈出了重要一步。

“Lopaas”：自动驾驶车辆的风险管理

NEWS MOBILITY



图源：FRAUNHOFER IESE

Icon“Lopaas”项目开发了自动驾驶汽车的安全架构。该系统应能够根据具体情况实时评估各种行动方案。

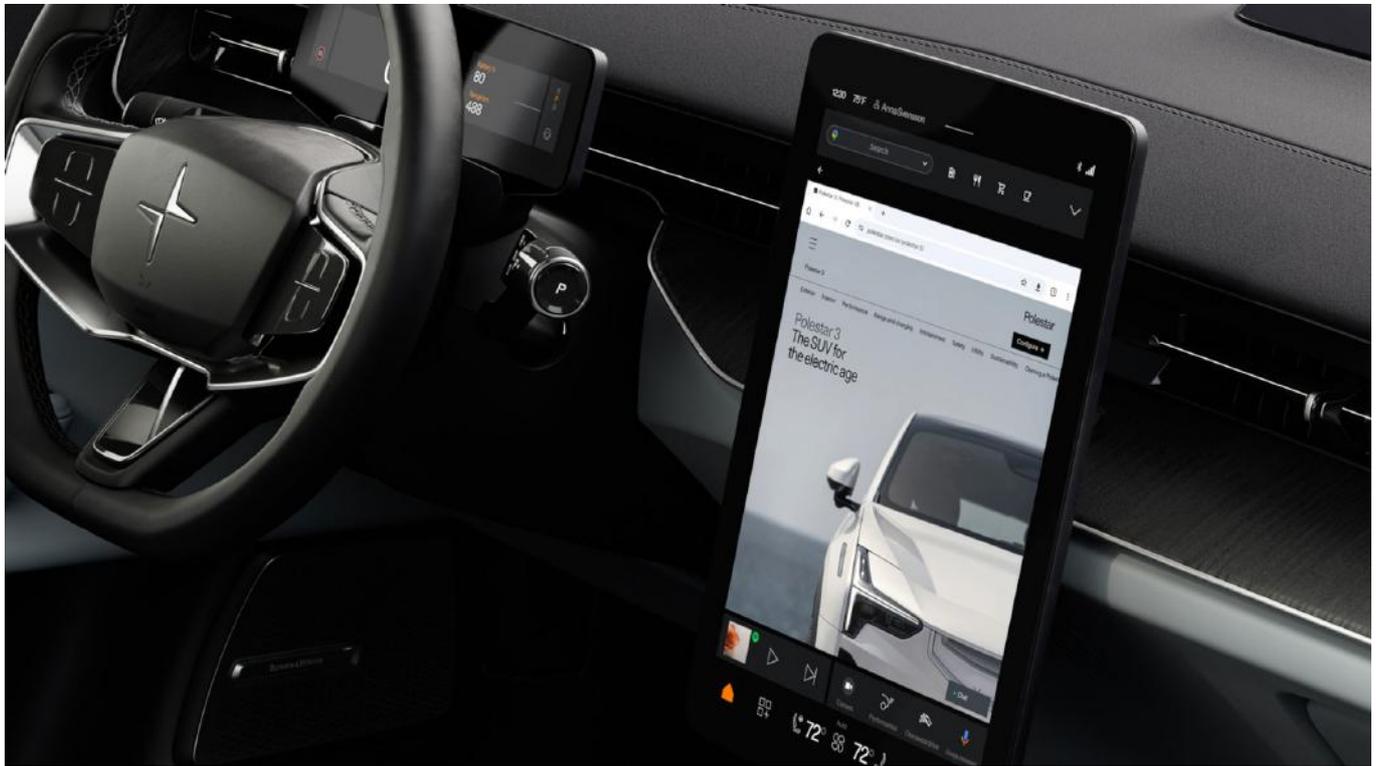
Icon “Lopaas”（自治系统的保护层架构）研究项目由弗劳恩霍夫实验软件工程研究所 IESE、弗劳恩霍夫认知系统研究所 IKS 和约克大学与保证自治国际计划（AAIP）共同开展。Fraunhofer IESE在动态风险管理领域的专业知识也被纳入了为自动驾驶开发的参考安全架构中。因此，自主系统应该能够根据具体情况实时评估行动方案的风险。额外使用开发的“不确定性包装器”，使自主系统能够对意外事件做出反应。

该项目经过三年的研究后完成，还涉及自主系统的安全证明。该项目的成果被直接纳入国际行业标准和规范，例如ISO/PAS 8800关于降低道路车辆安全关键系统中人工智能风险的规范或ISO/IEC TR 5469关于人工智能系统功能安全的报告。人工智能系统的不确定性量化结果已被纳入规范标准DIN SPEC 92005。该标准于2024年1月发布，将用作制定新国际标准的基础。

一般新闻

中国供应商向智能座舱转型

一般新闻



图源：极星

德赛西威的核心业务聚焦于智能座舱、智能驾驶、智能服务三大领域的高效整合。他们继续开发高度集成的领先硬件和软件算法，提供安全、舒适和高效的移动解决方案和服务。

和德赛一样，华阳在研发上投入了大量资金。华阳占据了内饰电子系统的新市场，现已在域控制器、HUD和新型AR-HUD领域发挥了重要作用。

这两家中国供应商德赛和华阳正在当地发展。现在，他们正准备征服“智能座舱”的国内市场。凭借其中央控制单元、LCD 屏幕和平视显示器（HUD），他们正在与博世和大陆集团等系统供应商竞争。

借助中国的势头，德赛也在努力在欧洲找到自己的地位。在德国，该公司正在投资一个显示器测试实验室和一个天线测量室。据内部消息人士透露，还计划在欧洲建立一家生产工厂。

芯片制造商Mobileye、Nvidia和Qualcomm在产品方面仍然处于领先地位，因为他们需要快速增长的计算能力来集成激光雷达、ADAS摄像头、电子后视镜和HUD等各种组件。

然而，中国供应商目前在内饰的所有其他硬件和软件方面正在迅速赶上。“汽车的智能化改变了传统的权力结构。原有一级供应商的技术壁垒已不复存在，取而代之的是技术栈的集成效应”，中国贸易门户网站36氪在谈到一个处于剧变中的行业时写道。

综上所述，可以说，中国座舱的争夺战已经开始了一个新的、特别激烈的阶段。德赛（Desay）、华阳（Huayang）和Autolink等中国供应商与西方一级供应商的竞争日益激烈。