

社论

DVN内饰（多伦多）研讨会最终日程发布



都灵 PISTA 500 – 图源：菲亚特

汽车行业正在更多地考虑其整体环境影响——通过开发电动汽车、循环经济原则和在制造汽车零部件中重复使用回收材料。塑料在汽车内饰中的使用，正日益被认为是一个需要解决的影响整体碳足迹的问题。

可持续内饰材料对车辆碳足迹的影响非常巨大吗？可能并不是。当然，从传统来源的木材转向回收材料，或从牛皮革转向纯素皮革，确实有利于减少碳足迹——但电动车取代排放二氧化碳的燃油发动机则更进一步。然而，回收和可持续的内饰材料往往比传统内饰材料轻得多，有助于减轻车辆的整体重量，以提高续航里程和效率。

DVN内饰的下一场活动将在不到两个月后于10月22日至23日在意大利都灵举行。主题为可持续内饰设计与出行，[点击查阅日程](#)。

活动将特别安排参观Stellantis 实验室和 La Pista 500- 历史悠久的菲亚特测试赛道和 Lingotto 屋顶的入口坡道。会议将安排来自Italdesign、Pininfarina、Stellantis 以及主要内饰和材料供应商的主题演讲；两场小组讨论将探讨内饰设计和材料如何支持可持续发展，并逐步演变为能够协同更新、恢复和发展人类、居所和地球的再生型业务。

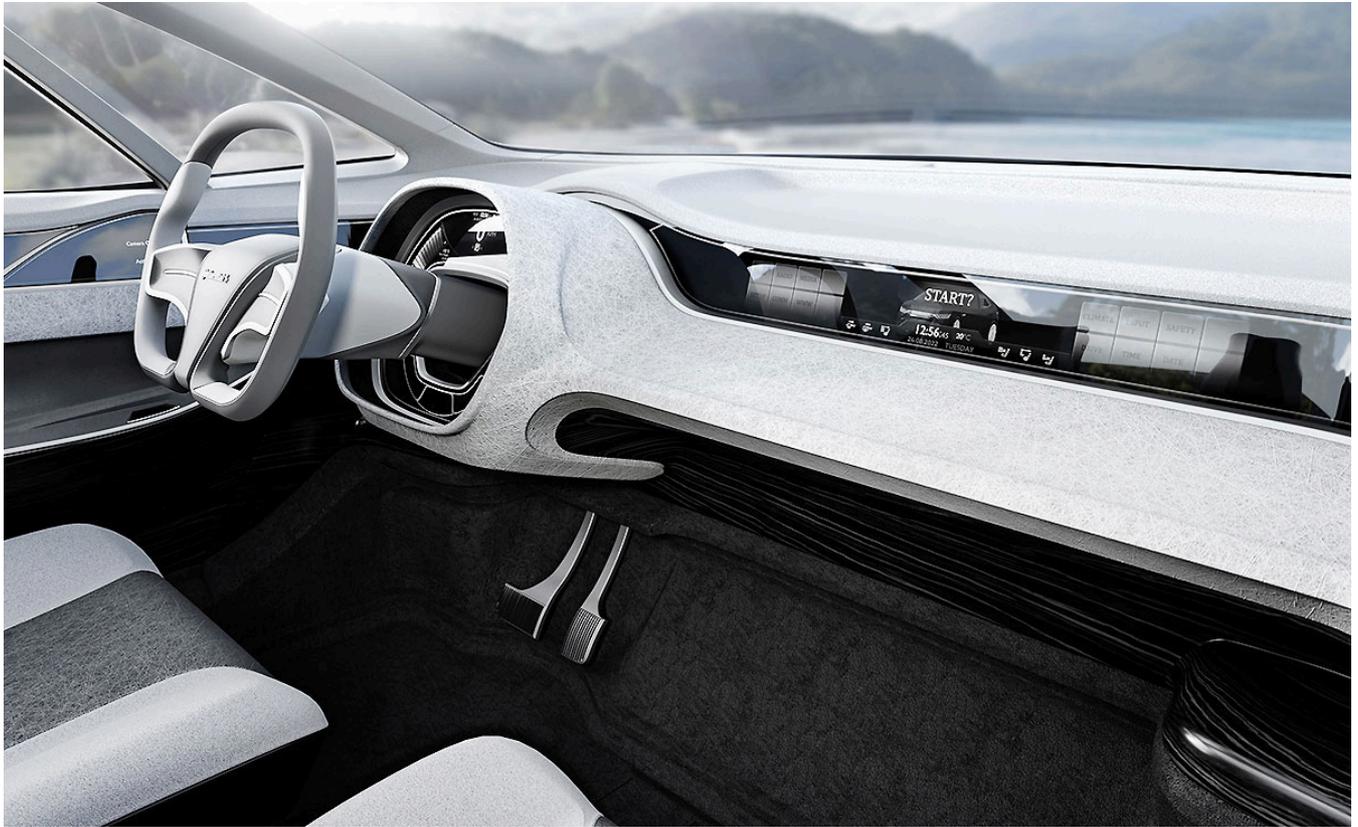
活动日程已发布于[DVN官网](#)，包括参展和赞助计划，抓紧时间注册吧！

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines, representing the name Philippe Aumont.

Philippe Aumont
DVN-Interior General Editor

深度新闻

可持续内饰对车辆碳足迹的影响



大陆 BENOVA 生态项目 (2022) -图源：大陆

最近，汽车内饰使用可持续和循环材料方面取得了不少重要进展！以下是来自汽车制造商的一些亮点报道：

已正式应用的主机厂示例

福特与泡沫



图源：福特

福特是首家使用二氧化碳作为原料配制和测试新型座椅泡沫和塑料部件的汽车制造商。

该泡沫使用高达 50% 的 CO2 基多元醇，符合严格的汽车测试标准，前景广阔。二氧化碳衍生泡沫将进一步减少福特汽车中化石燃料的使用，并增加可持续泡沫在福特全球产品阵容中的存在。

此外，福特还使用来自迪尔伯恩的生物材料实验室开发的大豆基泡沫。它首次出现在 2008 年的 Mustang 中，此后被纳入在美国销售的福特和林肯车型座垫中。这种环保材料目前已提供给其他汽车制造商。

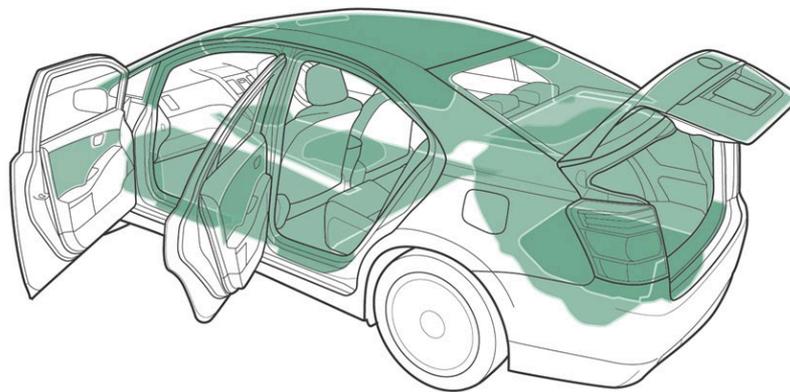
通用和 Cardboard



图片：别克 LACROSSE

通用汽车回收项目使用由零部件供应商回收包装纸板制成的隔音材料，包括用于别克 LaCrosse 和 Verano 车型的纤维顶篷的专有木浆混合物。

丰田与甘蔗



 Total Ecological Plastic coverage approx. 80% of interior surface

图源：丰田

丰田使用来自可再生甘蔗的乙二醇而不是石油衍生的乙二醇的生物塑料制造座垫材料、散热器箱和其他部件。

过去几年的其他示例



宝马 i3 内饰：采用标准桉树装饰的 LODGE 内饰世界（图源：BMW.CO.UK）

- 宝马将可持续种植的桉木制成其 i3 电动汽车的仪表板。车门覆层中也使用了植物纤维增强材料，并使用了回收塑料织物座套。
- 奥迪 A3：地板绝缘材料使用棉纤维，载货区地板使用再生纸，车顶内衬使用纤维素。
- 克莱斯勒 300：仪表板和中控台使用再生塑料。
- Dodge Dart：来自回收牛仔面料，用于行李箱衬里。
- 本田雅阁混合动力车和雅阁插电式混合动力车：座套采用专有的生物面料。
- 现代伊兰特：大豆基泡沫座垫
- 吉普牧马人：车身底部护罩和轮舱衬垫中的回收塑料。
- 起亚 Rio：大豆基座椅泡沫。
- 起亚Soul EV：基于甘蔗和纤维素的生物塑料，用于门板、车顶内衬、座椅织物、车顶柱和地毯。
- 林肯 MKX：使用来自可持续生长树木的纤维素的增强塑料取代中控台中的玻璃纤维。
- 雷克萨斯 RX 450h：座垫中的生物塑料。
- 日产 Leaf：用于座椅套面料的回收软饮料和水瓶；用于隔音板的回收牛仔裤和其他布料；
- 丰田卡罗拉：座垫中的生物塑料。
- 大众高尔夫：地板绝缘材料中使用棉纤维，货物中使用再生纸，门板装饰中使用地板、大麻和亚麻纤维。
- 梅赛德斯 Dinamica 超细纤维 – 一种合成绒面革产品，看起来比较美观，并且在方向盘、座椅和其他高频接触表面上具有出色的抓地力 – 由回收瓶子制成。地板覆盖物含有 Econyl，其中包括来自旧渔网和地毯残渣的回收尼龙废料。它还使用 Karuun，这是一种创新的压缩木材产品，其生长速度非常快，种植于印度尼西亚。

以上仅举几例，还有更多！

可持续、可回收的内饰只是更可持续出行的一个要素——但作为用户每天都能感觉到、触摸和看到的東西，这与行业努力减少移动出行对地球的整体影响是一致的。

梅赛德斯



梅赛德斯 VISION EQXX 内饰 - 图源：梅赛德斯

梅赛德斯-奔驰的可持续业务战略设想通过轻量化结构减少车队消耗。梅赛德斯 VISION EQXX 电动概念车采用 UBQ，这是一种 100% 生物基材料，由 UBQ Materials 开发的有机和不可回收的生活垃圾制成。UBQ 用于车辆车身外壳的仿生结构和头枕等内部结构。

总部位于以色列的 UBQ Materials 在废物和材料生态系统之间形成闭环。通过其先进的转化技术，UBQ Materials 创造了一种开创性的生物基热塑性塑料 UBQ™，它完全由残余废物制成，包括所有有机物和难以回收的材料。作为一种可持续的塑料替代品，UBQ™ 保护了有限的资源，将废物从垃圾填埋场和焚化炉中转移出来，并防止排放。作为一家获得认证的 B Corp，UBQ Materials 正在全球扩张，为世界上最大的企业、市政当局和消费者提供气候积极的循环经济解决方案。更多关于 www.ubqmaterials.com。

斯柯达 Elroq



全新斯柯达 Elroq 引入了先进的可持续内饰材料，包括 Recytitan 和 Technofil。Elroq 体现了斯柯达的 Modern Solid 设计语言，其内饰特点是简单、宽敞和简洁的线条。

这家捷克汽车制造商正在朝着实现其可持续发展目标迈出下一步。座椅和软垫面料由回收塑料瓶制成，并首次使用回收服装。这些被精心再加工成高质量的新纱线和织物，用于 Elroq。



Recytitan 用于门板、座套、仪表板、扶手和护膝。它由 78% 回收 PET 组成，这些 PET 来自塑料水瓶等物品。在 Lodge Design Selection 中，斯柯达使用了 Technofil 材料。这种材料还包含由再生尼龙制成的 ECONYL® 纱线，例如从旧渔网和织物废料中获得。该系列的特点是黑色织物搭配浅灰色人造皮革，橙色对比色缝线和配套的橙色安全带突出了这一点。

在纱线纺织的整个过程中对细节的一丝不苟确保了舒适性、耐用性和可持续性的完美平衡。其余材料来自新型 PET（16%），并首次采用从回收衣物中机械回收的纤维（6%）。

起亚

韩国汽车制造商开发广泛的天然材料替代品



起亚 CMF 设计团队在打造 Concept EV4 座舱时，从地球汲取灵感。该团队表示，通过使用茜草根和核桃壳，将天然染料应用于 100% 再生棉花，它可以利用近乎无穷无尽的颜色和色调。

起亚表示，它已经在各个产品领域成功实施了 30 多种可持续解决方案，包括使用回收 PET 的面料和地毯、生物基替代皮革以及不含苯、甲苯和二甲苯（BTX）的油漆。此外，该公司表示，到 2030 年，其所有汽车塑料部件的 20% 将由回收塑料制成。

该公司还承诺在未来的所有产品中完全淘汰动物皮革材料的使用。相反，它打算用源自玉米和桉树等天然成分的生物聚氨酯（bio-PU）取代皮革和 PVC。它称这种材料是最佳的皮革替代品，因为它结合了植物成分并提供“堪称典范的支撑、缓冲和耐用性”。起亚表示，此举将减少二氧化碳排放和有毒化学品的使用，同时不会牺牲耐用的设计美学。



起亚采用手工编织条纹织物，为 Concept EV3 的座套创造 3D 针织效果。



起亚公司总裁兼首席执行官 HO SUNG SONG（左）与 THE OCEAN CLEANUP 创始人兼首席执行官 BOYAN SLAT 在 2022 年 4 月于首尔举行的签约仪式上。

起亚还计划专注于基于天然成分的“生物制造”。作为朝着这个方向迈出的一步，它与韩国初创公司 Mycel 合作，该公司生产受真菌启发的生物材料。真菌被称为分解有机物的“自然回收剂”。真菌菌丝体的分支线称为“菌丝”，可以分解碳氢化合物的长链，包括一些塑料和未精炼的油。

总部位于首尔的 Mycel 一直专注于真菌作为工业系统和自然生态系统之间纽带的作用。作为这一旅程的合作伙伴，Kia 相信 Mycel 的真菌技术，它表示该技术可以“解放数十亿牲畜并减少温室气体排放”。

起亚 CMF 设计主管 Marília Biill 表示，“使用 Mycelium 使我们能够模仿我们在自然界中看到的过程，并利用它来设计更可持续的解决方案——通过使用模具这种材料可以长成任何形状”。“菌丝体的使用仍处于非常早期的阶段，作为起亚可持续发展战略的一部分，我们正在与合作伙伴合作，以加快这种材料的开发。总有一天，通过种植我们自己的材料，我们将能够简化流程、调整形式，最重要的是，在本质上更接近自然。”

循环与汽车行业

OEM 和供应商正在努力提高汽车行业的可持续性，其中一个方法是加速“循环经济”。与流行的线性经济模型不同——在这种模型中，汽车等产品被制造、使用和丢弃——在循环经济模型下，产品的设计和制造是为了在可行的情况下保持使用。然后，材料在使用寿命结束时被回收并尽可能地再利用，从而减少对原始材料的需求，并有助于防止材料进入垃圾填埋场和我们的环境。因此，对于塑料和其他材料，循环经济的特点是材料的循环使用，或循环性。

为了实现循环性，汽车制造商及其供应商正在联手重新构想从设计到制造和维护再到报废的整个汽车生命周期。实现车辆的循环经济将减少其对环境的影响，并有助于保持塑料（和其他材料）的使用和远离我们的环境。

随着 OEM 致力于循环利用，提供塑料和聚合物复合材料部件的化学品供应商正在增加对回收材料的使用。这些材料不仅减少了对原始材料的需求，还有助于减少车辆生命周期内的二氧化碳排放。

汽车内饰新闻

清凉的汽车内饰：油漆反射热辐射

汽车内饰新闻



NISSAN IMAGE

该涂料是与辐射冷却产品专家 Radi-Cool 合作开发的，结合了超材料、合成复合材料，其结构表现出自然界中通常不存在的特性。

2023 年 11 月，日产在羽田的东京国际航空航站楼开始了为期 12 个月的可行性试验。通过与日本机场航站楼株式会社、Radi-Cool Japan 和全日空（ANA）机场服务合作，日产的冷漆已应用于全日空（ANA）机场服务运营的日产 NV100 服务车辆。

当车辆长时间停放在阳光下时，这种涂料的冷却性能尤为明显。凉爽的座舱不仅进入更舒适，而且需要更少的空调运行时间才能将座舱冷却到舒适的温度。这有助于减少发动机的负载，或者在电动汽车的情况下，减少电池的负载。在这两种动力总成中，预计效率以及乘员舒适度都会得到提高。

日产 Cool Paint 中嵌入的超材料具有两个对光做出反应的微结构颗粒。一种颗粒在阳光中反射近红外线，这通常会导导致传统涂料树脂内的分子级振动产生热量。

第二个粒子实现了真正的突破。它产生电磁波，抵消太阳光线，将能量从车辆转移到大气层中。日产冷漆中的颗粒结合在一起，减少了向车顶、引擎盖、车门和面板等表面的热量传递。

尽管仍处于测试阶段，但迄今为止的结果令人印象深刻。与采用传统汽车油漆的车辆相比，采用日产冷漆处理的车辆并排停在阳光下，外表面温度降低高达 12 摄氏度，内部温度降低高达 5 摄氏度。

[观看视频](#)

现代/起亚展示提高舒适度和效率的技术

汽车内饰新闻



图源：现代起亚

在韩国首尔 Heat Tech Day 期间，现代和起亚推出了三项技术，旨在密切调节车辆内部温度，以提高乘客的舒适度和能源效率：

- 纳米冷却膜 – 这种材料应用于车辆玻璃时，可在炎热天气下显著降低内部温度。
- 辐射供暖系统 – 在寒冷天气中快速有效地提高乘客周围的感知温度。
- 金属涂层加热玻璃 – 世界首创的 48V 系统将热量从电动金属涂层快速传输到玻璃，去除霜冻和湿气。

这三种技术都处于适合大规模生产的技术成熟度。

在测试过程中，现代和起亚各自准备了多辆车，在一辆车上涂上纳米冷却膜，让另一辆车保持原状。采用普通玻璃且未配备纳米冷却膜的车辆记录的车内温度为 48.5°C，而配备纳米冷却膜的车辆为 36.0°C，表明应用先进技术的最大温度降低 12.5°C。

纳米冷却膜不仅可以像传统着色膜一样阻挡来自车外的红外辐射，还可以让热量从车内逸出。它由三层组成，其中两层反射太阳能，一层发射中红外波长，可以与现有的着色膜一起使用，而不会进一步影响透光率。

他们还展示了辐射供暖系统，这是一种旨在冬季为乘客快速取暖的技术。

该系统包括一个高温薄膜型加热元件和一个防止烫伤系统。加热元件可达到 110°C，包裹在织物材料中，可发射红外线并将热量调节到舒适的水平。烧伤预防系统检测到身体接触并立即降低温度，通过消除烧伤风险来提高安全性。

除了车辆现有的加热系统外，辐射加热系统还可以节省高达 17% 的能源以达到所需温度，还可以节省达到此条件的时间；该系统可在 3 分钟内为下半身提供热量，大大提高了乘客的舒适度。

该系统还有望通过减少用于气候控制的能源来显著延长电动汽车在冬季的行驶里程。

在起亚配备辐射加热系统的 EV9 上，安装了九个加热板，包括转向柱底座、驾驶员车门和中控台，以及乘客门和手套箱底座。



图源：现代起亚新闻稿

金属涂层加热玻璃系统在冬季可快速去除车辆挡风玻璃上的霜或湿气，与普通钨丝加热元件相比，可提供更高的能见度和安全性。金属涂层加热玻璃是隐形的，为乘客提供清晰、不失真的视野。

48V 系统可以在 -18°C 下在 5 分钟内完全除霜玻璃表面，与传统 HVAC 相比，速度提高了四倍，能耗降低了约 10%。此外，在炎热的天气里，金属涂层可以被动阻挡至少 60% 的太阳能，减少座舱冷却需求，从而显著提高能源效率。



图源：现代起亚

哈曼：单个座位的个性化音频体验

汽车内饰新闻



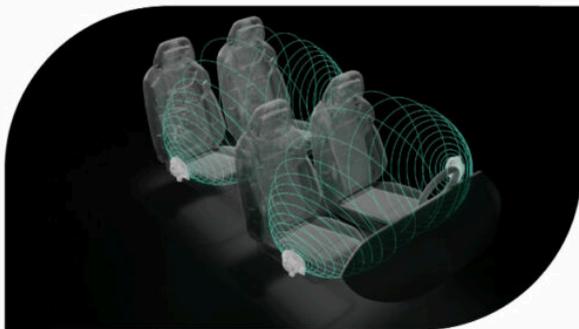
图源：哈曼汽车

哈曼 Seat Sonic 技术是一种创新的音频体验，旨在通过将声音集成到汽车座椅中来增强车内娱乐。该技术使用嵌入座椅中的振动传感器，将音频信号转换为振动，从而带来身临其境的音频体验。

它是面向未来车辆的灵活且可扩展的解决方案，可将硬件组件从车门移动到座椅，减轻重量和复杂性，并在座舱设计中实现更多自由度。

它由两个单元组成：一个密封在头枕框架外壳中，左右两侧，具有声学优化的耦合、200 Hz 至 20kHz 带宽、50 mm 轻型近场传感器、2x 8 瓦（左 + 右声道）。

Traditional Car Audio Architectures



SeatSonic



图源：哈曼汽车



图源：哈曼汽车

图源：哈曼汽车

该技术具有多项优势，例如：

1. 个人音频设置：车内的每个座位都可以独立于其他座位自定义/个性化他们的聆听偏好。
2. 降噪：该系统消除了道路噪音和车内其他乘客的干扰。
3. 更清晰的乘客沟通：与单个座位乘客或所有乘客进行更好的沟通。
4. 可扩展座位数量，提供从无品牌基本到高性能的不同变体

据说哈曼正在与安道拓合作供应 Seat Sonic。然而，该系统何时会用于实际量产车的细节尚未透露。

奥迪在中国市场采用华为技术

汽车内饰新闻



图源：奥迪

奥迪希望在新款 A5 的中国版本中使用华为的辅助系统。这是中国行业媒体报道的。据说华为还获得了另一款车型的提名。

当被亿欧记者询问有关该话题时，奥迪中国既没有否认也没有明确证实此类报道。奥迪中国略微简洁地表示，它依靠“与不同领域的本地和全球供应商进行各种形式的合作”，以便为客户提供最佳的驾驶体验。不过，如果奥迪和华为在 A5 上的合作得到确认，这将是中国汽车市场可以观察到的一系列趋势的另一个例子。

在某些情况下，中国公司在电动动力总成、电子和软件方面已经超越了德国和国际竞争对手。鉴于在中国的市场份额不断下降，越来越多的国际汽车制造商开始关注与中国供应商的合作。通过这种方式，他们希望对热爱高科技的中国客户保持吸引力，并阻止中国销售数字的逐渐下降。

多年来，华为一直在通过重大投资扩大其作为汽车行业供应商的业务。这家中国电子集团在其智能手机业务遭受电子市场普遍饱和和美国政府的芯片抵制后，正试图以这种方式产生更多增长。中国市场观察家的普遍评估是，这是成功的。

该公司自己宣布，到今年年底，包括爱通、北汽、长安、奇瑞、东风、广汽和江淮在内的七家制造商的共 10 款车型将配备华为的技术。

先进的电驱动和长续航里程已不足以吸引购车者加入品牌。它也越来越多地与驾驶舱的智能和最好的导航辅助设备有关。为了在中国豪华车市场日益活跃的众多新兴电动汽车品牌中生存，奥迪等老牌豪华品牌必须寻找强大的技术合作伙伴。如果报道属实，这正是奥迪现在可以与华为合作的原因。

纸牌游戏 Uno 入驻宝马和 Mini 车载游戏

汽车内饰新闻



图源: 宝马

玩具制造和娱乐公司 Mattel、游戏平台 AirConsole 和宝马集团合作，将 Mattel 的纸牌游戏 Uno 引入宝马和 Mini 汽车。

这三家公司已将 Uno 转变为可在汽车中玩的联网游戏。驾驶员可以使用 AirConsole 的游戏控制器系统，通过他们的个人设备将乘客连接到游戏。当车辆停放时，最多四名玩家可以体验游戏。

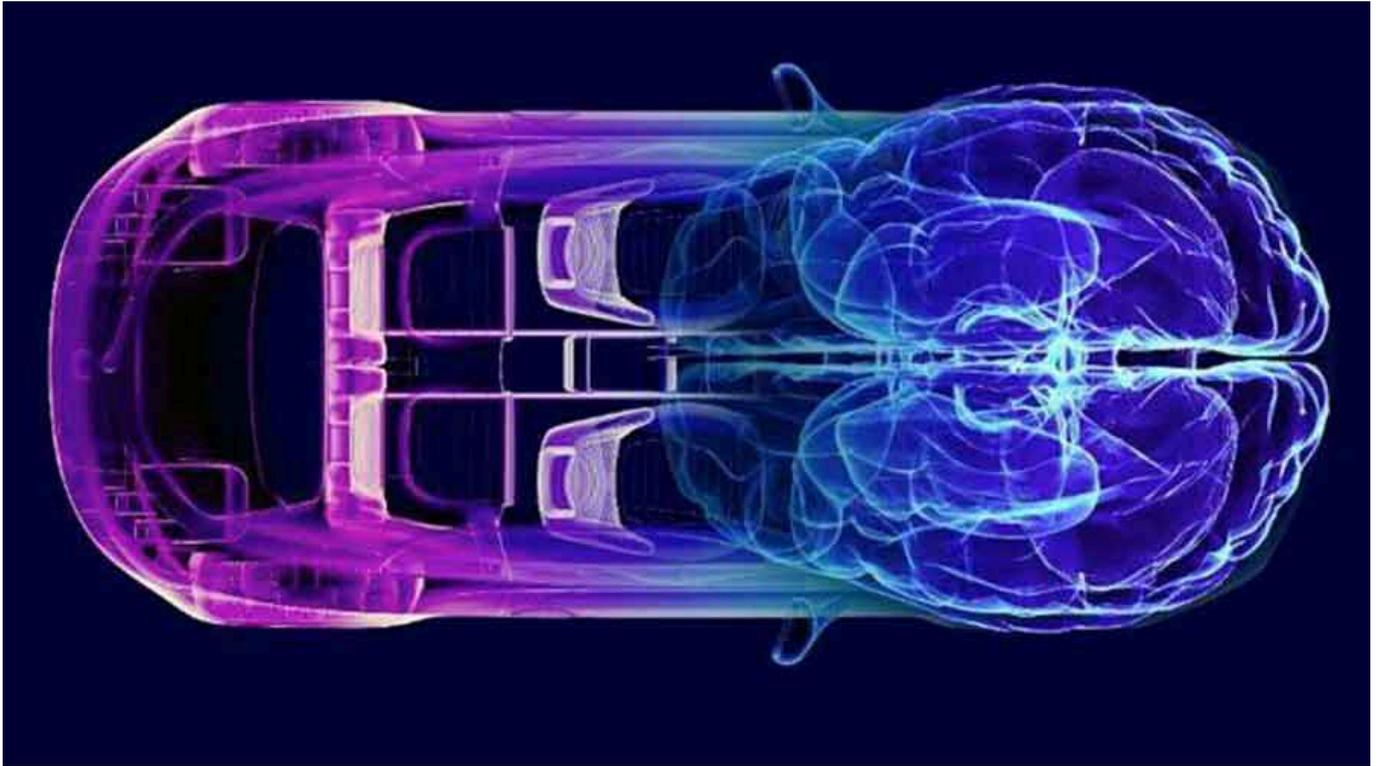
宝马集团开发互联公司和技术运营高级副总裁 Stephan Durach 表示：“我们的合作伙伴 AirConsole 和 Mattel 正在帮助将车载游戏变成一种新的社交体验，我很高兴能为这项激动人心的创新提供像 Uno 这样深受家庭喜爱的游戏。

AirConsole 首席执行官 Anthony Cliquot 解释说：“每个玩家在玩汽车的信息娱乐系统时都可以在手机上单独看到自己的牌。这种体验仅使用信息娱乐系统上的触摸屏或蓝牙控制是不可能实现的。

美泰数字游戏业务发展主管 Erika Winterholler 补充道：“它简单的规则易于学习且引人入胜，非常适合短暂的进站和长时间的游戏。Uno 的社交性质将每一次旅程都变成了一次有趣的体验，我们很高兴能与我们在宝马和 AirConsole 的合作伙伴一起以创新的方式将这种精神带给消费者。”

汽车行业的生成式 AI：“HMI 新时代”

汽车内饰新闻



图源：AUTOBRAINS

生成式人工智能（AI）正在各行各业的公司中取得进展，并正在改变流程和商业模式。这是 Capgemini Research Institute 分析师的一项研究得出的结论：“利用生成式 AI 的价值第 2 版：跨行业的用例”。术语生成式 AI 是指可以创建内容（例如文本、图像和计算机代码）的人工智能。最著名的应用程序是 ChatGPT。

69% 的汽车行业公司表示，生成式 AI 可用于提高人员流动率和创新实力。Capgemini Invent 汽车业务负责人 Christian Hummel 解释说：“该领域超过三分之二的公司预计 Gen AI 将增加销售额并促进创新，这与去年相比又一次显著增长。他坚信：“我们目前正在经历人机交互新时代的开始，这将再次显著改变汽车行业的工作方法。

分析师表示，由于颠覆性的人工智能发展，生成式人工智能将不再仅仅提供支持，而且还将越来越多地部分自主地承担复杂的任务。这将使公司能够提高业务流程的效率，并从 AI 投资中获得附加值。

分析师表示，这种价值创造潜力促成了多智能体系统（几个自治单元，编者注）的出现，这是一种快速发展的技术，“具有很高的创新潜力”。88% 的汽车行业公司表示，他们打算在未来一到三年内引入 AI 代理。

在汽车行业，93% 的受访者允许在工作场所使用公开可用的 Gen-AI 技术。必须能够根据明确的指导方针验证多代理系统做出的决策，以确保透明度和可追溯的责任。这将降低公司未来使用公开可用技术可能出现的风险。

设计休息室

Smart #5 SUV，大即是美！

设计休息室



图源：SMART

上周，Smart 在澳大利亚拜伦湾举行的全球首映活动中正式推出了全新的 smart #5 Summit Edition 和 #5 Premium+ 车型。凭借这款车，该品牌向未来的移动出行更进一步，进入了高端中型 SUV 细分市场，并将续航里程扩展到品牌最初的城市规模之外。

Smart Automobile Co., Ltd. 是梅赛德斯-奔驰公司和浙江吉利控股集团于 2019 年成立的合资企业，旨在在中国生产带有 Smart 标志的汽车，并在全球范围内销售。该合资企业总部位于宁波。

外部配有车顶灯条和电动拖车挂钩，以及 Adventurers' Collection 套件，其中包括车身底部保护、车顶托架、侧踏板、侧袋和侧梯



smart #5 由梅赛德斯-奔驰设计，采用了 smart 的典型设计元素，例如全景光环车顶、无框车门以及短前后悬垂。smart #5 的轴距为 2,900 毫米，总长度为 4,705 毫米。

Smart 迄今为止用途最广泛的车辆结合了面向户外的功能和集成设备附件，即使在未铺砌的道路上也能运行



除了 smart #1 和 #3，smart #5 还提供了另一款配备最先进的电力驱动、ADAS 技术和无缝智能驾驶舱的高端 SUV。

全新的 #5 提供现代、宽敞且精通科技的内饰。亮点包括 121° 倾斜的零重力座椅、皮革软垫、V 形头帘式安全气囊、坐垫安全气囊和座椅集成安全带。在后排，头部空间非常舒适的 1,060 毫米真皮座椅、加热、椅背调节、电动遮阳板和飞机式 LED 阅读灯也配备了“头等舱”设置，而一键舒适模式为乘客提供了更多的腿部空间。橡木饰边和弯曲的长方形设计元素等装饰确保了内饰的高端特色。

smart #5 内部的焦点是具有直观设计的现代 HMI。它配备了一个 25.6 英寸 AR HUD、一个 10.3 英寸全彩超高清液晶仪表盘和两个 13 英寸 AMOLED 2.5K 显示屏。最先进的生成式 AI 语音助手使驾驶员能够使用各种来源为几乎任何问题提供精确答案。与 smart 的智能化身配对，驾驶员可以仅通过语音控制关键功能，包括电话和消息、音乐和媒体、气候控制、导航、个人设置和车辆控制，以及所有互联网功能。新的狮子头像 Leo 引导用户完成控制。

舒适功能包括 256 种颜色的环境照明以及调整所有座椅的能力，以在驾驶舱内创建一个特大号、大号或单人睡眠空间。娱乐系统配有内置投影仪，搭配 20 个扬声器的 Sennheiser Signature Sound System 和一个便携式扬声器。带有环境照明的升降扬声器与音乐的节奏同步，营造出视听体验。此外，该车还有 34 个储物箱、一个 72 升的后备箱和高达 1,530 升的宽敞存储空间。

为了实现平稳的响应时间，该车辆利用了先进的 AMD V2000 高计算能力芯片的强大功能。该处理器擅长渲染车辆的低多边形智能操作系统用户界面，该界面基于虚幻引擎，可管理实时效果，这对于响应迅速、流畅且美观的体验至关重要。其结果是一个将卓越的计算能力与现代设计相结合的集成系统，为用户提供智能和交互式体验，体现了新车型将高级舒适性和技术的融合。

全新出行

柏林氢能出租车车队扩大

NEWS MOBILITY



图源：丰田

“H2 Moves Berlin”试点项目自 2022 年 11 月以来一直在柏林进行。可以通过 Uber 应用程序订购出租车，并要求提供电动驾驶。项目合作伙伴包括德国丰田公司、矿业公司英美资源集团、车队运营商 Safe Driver Group 和移动服务提供商 Ennoo。

总项目名为“H2 Moves Europe”，自项目启动以来，出租车已行驶近 700 万公里，行驶超过 550,000 次。车队实现了显著增长：目前有 80 辆车在柏林的街道上行驶。丰田表示，“未来几周将再增加 35 辆 Mirai”。此外，作为另一个项目的一部分，还有 35 辆丰田燃料电池出租车已在柏林上路。

在巴黎，专门使用氢能汽车的 Hype 公司自 2015 年以来一直在运营相应的车队。H2 Moves Europe 宣布在巴黎增派 250 辆汽车。自今年 4 月以来，该车队运营商也一直活跃在布鲁塞尔。这里的主要合作伙伴是拥有氢电池混合动力车的 Stellantis——丰田 Mirai 和现代 Nexa 也在比利时首都运营，据运营商称，有 50 辆车。

到 2026 年，除了上述城市外，Hype 还希望在欧洲总共 16 个城市和地区开展业务。勒芒、波尔多、巴塞罗那、马德里、里斯本和波尔图目前已确认。其目的是创建一个“大西洋-地中海氢能走廊”——一个由欧盟投资的连接站点，选定城市的加氢站将沿着该连接提供绿色氢能。

Mobileye：带信息娱乐功能的新软件

NEWS MOBILITY



图源：MOBILEYE

以色列自动驾驶技术专家 Mobileye 推出了名为 Brain6 的新软件。它旨在提供基于图像的驾驶辅助系统，该系统比当前产品好“两个数量级”，并允许该公司扩展到信息娱乐领域。Brain6 软件将与该公司最新的 EyeQ6 传感器相结合，以支持由人工智能增强的半自动驾驶和自动驾驶。

该软件的“模块化”方法意味着它可以进行定制，以便汽车制造商可以将其嵌入到信息娱乐系统中。首席执行官 Amnon Shashua 表示，“这开辟了新的商业模式”。Mobileye 目前只提供用于驾驶员辅助系统和自动驾驶汽车的产品，而高通和英伟达等竞争对手芯片制造商则提供更广泛的可定制芯片，可以为包括信息娱乐在内的多个车载系统提供动力。

Brain6 软件将使用 Mobileye 现有客户车队的地图数据进行开发，并通过 AI 进行增强，以实现更自然的响应。Shashua 表示，“这种众包映射不仅教会了 Brain6 如何解释各地的路况，而且还提供了对驾驶行为的宝贵见解”。他表示，该公司将于 12 月 9 日至 10 日在柏林举行的投资者活动中透露更多关于 Brain6 的信息。Mobileye 的产品组合包括一系列辅助驾驶平台，从简单的驾驶员辅助系统到更复杂的半自动驾驶系统，称为 SuperVision。还有 Chauffeur 和 Drive 自动驾驶系统，它们结合了多个传感器并由 EyeQ6 芯片的组合提供动力。

据两家公司称，大众将使用其 Chauffeur 系统开发 4 级自动驾驶乘用车。另一方面，Rimac 的新 Verne 自动驾驶出租车服务将使用 Mobileye 的 Drive 系统。

一般新闻

欧洲最受欢迎的中国汽车

一般新闻



图源：名爵

中国制造商在欧洲的市场份额正在增加。根据 Jato 的统计数据，今年上半年，近 3% 的新注册汽车来自中国品牌。

迄今为止，最强劲的中国品牌是前英国品牌名爵，现在隶属于上汽集团，ZS 车型销量 126,000 辆。紧随其后的是比亚迪（17,000 辆）和 DR Automobiles（今年上半年新注册汽车 13,000 辆）。DR 主要活跃在意大利，在那里经营着一家工厂，奇瑞和江淮汽车的汽车最终组装并以自己的品牌进行轻微改装销售。欧洲最受欢迎的三款中国汽车来自名爵。紧随其后的是 Smart 和极星。在车型排名中排名第六的是比亚迪 Atto 3，这是一款来自没有欧洲背景的品牌汽车。

中国制造的沃尔沃 EX30 是 2024 年上半年欧洲注册量第三大的电动汽车。第四受欢迎的是名爵 4 - 也是在中国制造的。中国在推动市场增长方面发挥了重要作用。如果没有来自中国的这些有竞争力的价格，消费者将面临更高的价格，这意味着未来几个月的需求可能会下降。

欧洲排名前 10 的中国汽车（2024 年 1 月至 2 月）

- 名爵 ZS: 14,085
- 名爵 4: 8,805
- 名爵 HS: 7,795
- 比亚迪 Atto 3: 2,132
- 比亚迪 Seal: 1,082
- 名爵 5: 1,029
- 比亚迪 Dolphin: 987
- 小鹏 G9: 530
- 名爵漫威 R: 362
- 长城汽车欧拉 03: 320

德国汽车供应商裁员数万

一般新闻



图源：采埃孚

该行业正在经历一场深刻的变革。德国甚至欧洲汽车供应商已经连续几个季度定期宣布大规模裁员。采埃孚宣布，到 2028 年，将在德国的 54,000 个工作岗位中裁员多达 14,000 个。博世是德国营业额最大的汽车供应商，其次是采埃孚和大陆集团。马勒、舍弗勒、纬湃科技以及博泽和埃贝赫等较小的供应商紧随其后。他们都在努力实现汽车行业从燃油车到电动车的转型，作为这一演变的一部分，许多人正在德国裁员。

根据管理咨询公司 Horváth 的报告，生产越来越多地在汽车销售地区进行。汽车制造商及其供应商正在印度、中国、东欧和其他亚洲国家以及北美和南美建立产能。这种趋势已经持续了很长时间，但已经变得更加强大。

2018 年，德国汽车供应行业仍有 311,000 名员工，而今年只有大约 270,000 名员工。观察家预计，到本十年末，这一数字将下降到 200,000 人左右。在采用传统驱动系统的车辆中，发动机、变速箱和排气系统（包括废气净化）是核心部件。电动汽车不再需要这些。这就是电动汽车生产需要明显减少人员的原因之一。

博世、采埃孚和大陆集团等供应商在向电动汽车转型方面投入了大量资金，但这尚未如愿以偿。驱动技术部门经常处于危机之中。在采埃孚，还有价值数十亿美元的收购，即 2015 年的 TRW 和 2020 年的 Wabco。

特别是在供应商行业，向气候中和和数字化的转型意味着需要的就业机会更少，并且不会自动在其他地方创造。在 VDA 对中型汽车公司的调查中，几乎每两家公司中就有一家表示他们目前正在减少德国的就业人数。

Ifo 研究所工业经济与新技术中心主任 Oliver Falck 表示，竞争加剧、全球贸易冲突、新冠疫情、乌克兰战争和能源危机再次显著加速了德国汽车行业的结构性变革。

通过与在线工作交流 Indeed 合作，该研究所在一项研究中发现，专注于可持续驱动技术的汽车行业公司在就业市场上表现更好。内燃机作为德国工程的传统领域正变得越来越不重要。与此同时，公司正在寻找软件开发、信息娱乐和自动驾驶方面的专家。

许多公司都在电动汽车方面投入了大量资金，但事实证明，电动汽车和混合动力汽车的预测销售数据过于乐观。VDA 发言人表示，电动汽车疲软的市场前景目前对供应商的处境产生了负面影响。这一发展尤其影响到那些将商业模式转向电动汽车的供应商。

此外，德国和欧洲在地点之间的竞争中越来越落后。在 VDA 调查中，十分之八的公司表示他们将推迟、搬迁或取消在德国的投资计划。超过三分之一的公司计划将投资转移到国外，鉴于当前形势，只有 1% 的公司计划增加在德国的投资。高能源价格、过度的官僚主义以及高税收和关税是给公司带来压力的因素之一