

社论

巴黎车展，电车还是油车？



图源：雷诺

巴黎车展上周日圆满落幕，与上一届相比，参展的主机厂有所增加。包括德国大众、奥迪和宝马，美国的凯迪拉克和福特，以及来自中国的东风风行、问界、创维等。本期内容我们将聚焦本次车展，回顾部分新车型的内饰创新。

简而言之，新车型的内饰凸显CMF视角，柔软的表面更常见于车门的上侧、腰线仪表板下方，但可持续性的特征尚不明显，主要在手册中有所提及。

显示器越来越宽，但似乎正达到一个平台期，并非每款车都采用柱对柱全宽显示屏。然而，更小、更靠近挡风玻璃且更符合驾驶员视野的显示器似乎更受青睐。

巴黎峰会对行业战略进行了探讨，电气化是否是唯一解决方案？什么时候实现取代？替代动力总成技术的氢、e燃料、生物燃料会有怎样的潜力？雷诺、宝马、Stellantis 以及法雷奥等汽车生态大企业，如 Orange 和 TotalEnergies 分享了他们的观点。

DVN内饰都灵研讨会昨日圆满闭幕，我们将在下期报道。



Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

第90届巴黎车展报道



巴黎车展现场

巴黎车展作为全球首个汽车展览，早在1898年汽车刚诞生不久，就在巴黎杜乐丽花园举行了全球首场汽车博览会。

2024巴黎车展聚集了各大品牌的众多新车型，包括来自雷诺集团和 Stellantis 品牌雪铁龙和标致的新车，宝马、奥迪和大众展示的最新创新技术。来自中国的主机厂比亚迪、广汽、红旗等也在此次车展占据重要地位。

以下是对部分车型的内饰总结，一级和二级供应商创新请参考内饰新闻版块。（如无特别说明，所有图源自 DVN）。

雷诺



图源：雷诺

凭借 7 款全球首发和 2 款概念车，雷诺集团继续推进技术和生态转型。

Renault Emblème 演示车反映了公司对汽车应对低碳出行挑战的愿景。该车型旨在其整个生命周期内最大限度地实现脱碳。与今天的同类汽车相比，这是一款家用汽车，旨在将从摇篮到坟墓的二氧化碳当量排放量减少 90%。车身长 4.80 米，流畅、精致、极简主义的设计，技术细节再次证实了雷诺继续在 C 级及更高级别创新的雄心。

R17 Restomod x Ora ĩto 展车



图源：雷诺

雷诺还展示了一款与法国设计师 Ora ĩto 合作开发的全新独特 restomod 展车。R17 electric restomod x Ora ĩto 以标志性的雷诺 17 运动型双门轿跑车为基础，是对 1971 年推出的车型的重新演绎。



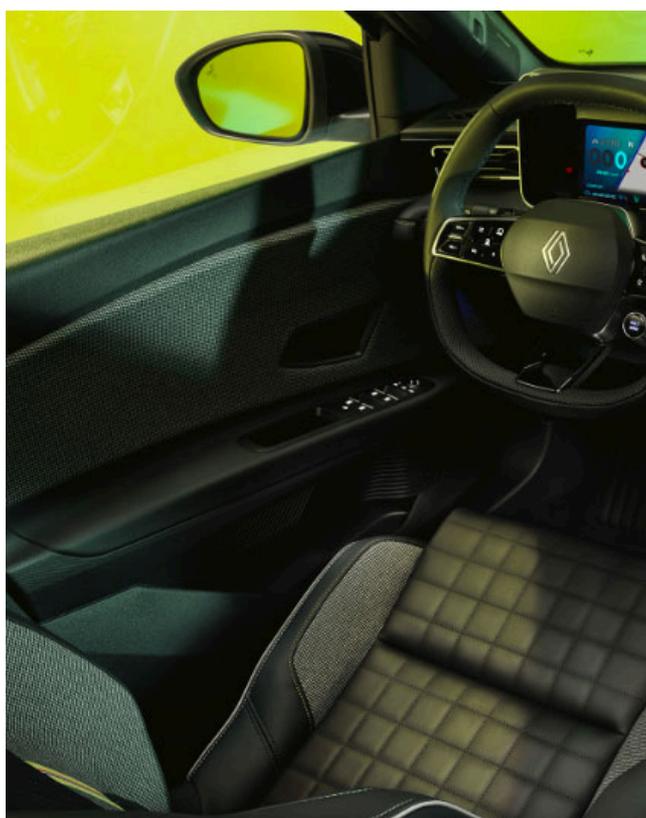
R17 拥有真正旅行车的所有内饰特征，包括其特定的驾驶位置、舒适的座椅、全套设备和一丝不苟的饰面。restomod 版本保持了原来的舒适标准，同时对仪表板和中控台进行了一些更改。座椅围绕原来的“花瓣”结构进行了重新设计，新的内饰灵感来自室内设计世界：棕色面料采用优质美利奴羊毛混纺缎面，米色面料采用精致轻盈的羊毛珠皮呢，既长又厚。作为一款现代汽车，R17 electric restomod x Ora ĩto 配备了一个带有当前雷诺图环环境的中央屏幕和方向盘后面的四个小几何屏幕，其灵感来自原始模型的表盘。

Twingo



雷诺展出了雷诺 Twingo E-Tech Electric Prototypem, 致敬其于 1992 年推出的著名 Twingo 的大胆精神。该制造商计划开发其原始 Twingo 的现代 100% 电动版本, 计划于 2026 年上市。

雷诺 4



图源：雷诺



1961 年的雷诺 4 彻底改变了汽车市场，随后成为全球畅销车型。这是雷诺第一款配备前置发动机的家用车，无传动通道，因此地板是平坦的。宽敞的设计和多功能，使其在市区和乡村都很受欢迎，最终销往 100 多个国家/地区，累计生产超过 800 万辆。

如今，雷诺 4 E-Tech electric 与其前身一样“多才多艺”。这是一款长 4.14 m 的电动汽车，与 3.92 m 长的雷诺 5 组成了 B 级车的完美搭档。它同样采用 AmpR Small 平台，为内饰空间设计提供毫不妥协的敏捷性和舒适性。雷诺 4 E-Tech 电动车将在法国莫伯日制造，并于 2025 年上市。



雷诺 FL4WER Power Concept 继承了新款 R4 的各个方面，但仍有一些特别的细节，例如经过黄色处理的格栅、带有黄色嵌件的重新设计的保险杠、黑色和车身颜色的新钢轮辋、配备全地形轮胎或几乎倾向于午夜蓝色的哑光深灰色调。雷诺表示与传统电动 R15 相比，离地间隙提高了 4 毫米。内部，可以看到一种新的“flower power”处理方式，座椅覆盖着蓝色花朵织物，该织物也沿着面向乘客的仪表板以及帆布车顶延伸。灵感来自雷诺所说的“超现实主义画家”。

雷诺 5



已于《日内瓦车展专题》进行[报道](#)。

Alpine



雷诺旗下运动和赛车品牌 Alpine 推出了 A390_β 概念 EV Fastback，表示未来生产车型将 85% 与该概念车保持一致。这是一款 5 座快背运动车型，拥有流畅的线条，该品牌的设计师将其描述为“整体气泡”，在功能和空气动力学之间维持平衡。



ALPINE A290 内饰

该车沿用了 Alpine A290 掀背式 BEV，并领先于其计划的未来运动/赛道日 A110 车型电动版本。



ALPINE 配饰，包括多种座椅选装

达契亚



新车型Dacia Bigster，它的名字不言自明，尺寸比较大！就材料而言，塑料是为了经久耐用，而不是为了看起来漂亮。我们身处“按成本设计”的世界：保持简单、稳健和经济实惠。

10 英寸数字仪表盘显示器很简单，Media Nav Live 多媒体系统设计实用。此外还有智能手机的无线连接，以及高端饰面的感应充电器。Audio 具有 Arkamys 3D 系统。

Stellantis

Stellantis 在 2024 年巴黎车展上带来全球产品组合，推出时尚、高科技电动汽车的完整菜单，雪铁龙、标致和阿尔法罗密欧展示了以客户为中心的性能和续航里程的新型 BEV，而 零跑首次推出其首款全球紧凑型 SUV B10，作为其品牌不断扩大的产品阵容中新 B 系列平台的一部分。

雪铁龙



C5 AIRCROSS 概念车

雪铁龙以四款新品开启新时代。雪铁龙 C4 和 C4 X 汽车的首次亮相（均提供纯电动版本）以及宣布全新 C5 Aircross 的概念车，标志着该品牌汽车阵容改造的下一步。C5 Aircross 概念车揭示了该系列中下一代 C 级 SUV 的新比例。它目前隐藏了部分创新 - 尤其是内饰创新 - 这些创新目前尚处于保密阶段。内饰方面，雪铁龙以休息室的理念实现了舒适性设计，五位乘客均可放松身心，享受宁静地旅行。



雪铁龙 ë-C3

雪铁龙 ë-C3 作为第一款售价约为 20000 欧元的 Stellantis 电动汽车推出，这是在欧洲普及电动汽车所需的一个关键方向。它的小型平底方向盘顶部有一个数字仪表盘，看起来像标致的人体工程学。与之前的 C10 相比，驾驶位置提高了 3 厘米，显眼的引擎盖给人一种 SUV 的既视感。软垫既柔软又温馨，给用户舒适的体验和感受。

所展示的车型具有 10.25 英寸触摸屏和高度可调的高级座椅。

该品牌还举办了 Ami 微出行汽车推出四周年庆典，展示了全新的 Ami、冒险家 Buggy Vision 和塔式显示器。



雪铁龙 AMI TOWER – 雪铁龙 BUGGY VISION

标致



标致全电动产品系列亮相巴黎车展 – 图源：标致

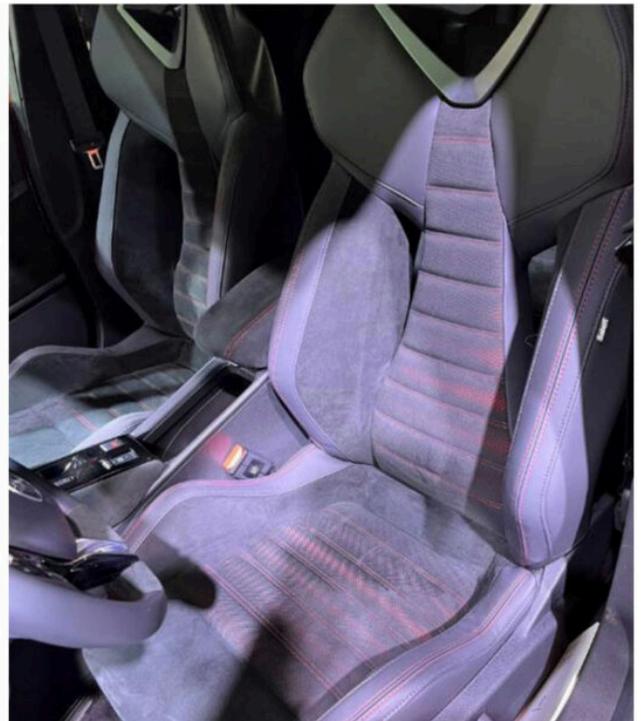
标致 E-408 全球首发，将该品牌的 BEV 产品阵容扩大到 12 款。此外还有标致 E-3008（700 公里）和标致 E-5008（668 公里）SUV 的远程版本，现已开放订购。同时展示了已在 CES 2023 亮相的 Inception 概念。请参阅 DVN CES 专题[报告](#)。

阿尔法罗密欧



阿尔法罗密欧全球首发紧凑型运动型 136 马力 Junior Ibrida，它与 Elettrica 一起提供 156 马力和 280 马力两种功率变体，

阿尔法·罗密欧品牌对搭载了136匹马力的紧凑型运动车款Junior IBRIDA进行了全球首秀,与此同时,该品牌也对搭载了156匹马力的纯电车型Junior Elettrica以及280匹马力的Junior Elettrica VELOCE进行了展示,以满足各个价格区间的需求。首次亮相是阿尔法罗密欧整个汽车阵容展示中的一大亮点,其中包括 2025 Tonale 的首发。



阿尔法罗密欧展示了各种内饰，包括阿尔法罗密欧 JUNIOR SPECIALE IBRIDA 的 SABELT 座椅。

(Sabelt 成立于 1972 年，最初是一家生产安全带的制造商。多年来，安全带的扩展带来了新的生产系统，使公司能够整合和发展有关带扣系统、安全带和复杂固定系统的广泛知识。这一技术基础使得为具有极端条件和安全要求的赛车创建特定系统成为可能。Sabelt 还致力于高端跑车配件和利基市场，扩大了其产品范围，成为开发和生产 3 项不同业务的欧洲领导者：赛车、OEM 座椅和特殊应用皮带。

零跑



正如 Stellantis 首席执行官 Carlos Tavares 所解释的，自从零跑纳入广泛的产品组合，有助于覆盖电动汽车负担得起的细分市场，并帮助开发团队从中国汽车制造商的速度和效率中“受到启发”。



零跑演示车身和 C16 驾驶舱

除了全球首发的 B10 SUV 外，零跑汽车还展示了包括 T03（一款具有 B 级内部空间的紧凑型 A 级城市电动汽车）、C10（一款专为现代、精通技术的消费者设计的电动 D-SUV）——两者都可以从欧洲特定 Stellantis 经销商处订购——以及 C16 SUV，它具有 800 伏架构和快速充电功能。

大众



图源：大众

大众推出了大众 Tayron，这是一款介于途观和途锐之间的大型五至七座 SUV。



新 ID3 GTX显示架构

奥迪



奥迪 SPORTBACK Q6 E-TRON

奥迪 Q6 奥迪正在扩大 Q6 E-tron 阵容，包括两款类似轿跑车的车型：Q6 Sportback E-tron quattro 和 SQ6 Sportback E-tron，这两款车都在巴黎首次亮相。

斯柯达



斯柯达新 Elroq 是一款纯电动 SUV，轴距为 2.77m，为该细分市场提供了不错的空间，许多功能反映了该品牌“简单聪明”的理念。

宝马



宝马展示了两款 Neue Klasse Vision Vehicles，它们对 BMW 未来车型组合的广泛前景进行了展望。

BMW Vision New Class 是一款适用于高级中档的运动型电动轿车。BMW Vision New Class X 将下一代汽车的理念和技术转移到运动型活动车领域。

凯迪拉克



凯迪拉克展示了 Lyriq 和 Optiq。内饰方面，33 英寸的大型数字面板让人印象深刻。它集成了仪表和多媒体系统。表面处理非常好，具有增强的材料和讨人喜欢的细节，如圆柱形变速杆。

创维



创维 Y



创维于 1988 年成立于深圳，生产电视、电话、计算机、平板电脑；蓄电池、半导体以及热能和电动多用途车。自 2017 年以来，该公司已多元化进入电动汽车生产，采用宁德时代锂电池和比亚迪发动机。巴黎车展上，创维展示了四款新产品（创维 K、Q、Y 和鸿途）？创维 Y 为高端车型。根据创维官网信息，只有 K 在欧洲销售。

红旗





红旗是中国历史最悠久的汽车品牌（成立于 1958 年），推出了多款车型，包括 EHS7、E-SH9、东方劳斯莱斯等。

比亚迪



比亚迪展示了多款车型，包括流行的海豹及其旋转显示屏，只需在纵向或横向位置按一下按钮即可轻松旋转。

广汽



广汽 Hyptec HT 是一款 SUV 轿跑概念车，内部空间宽敞。

特斯拉 Cybertruck



首次出现在欧洲车展？

汽车内饰新闻

巴黎车展：法雷奥移动出行体验馆

汽车内饰新闻



今年巴黎车展，法雷奥在展会外的 Valeo Mobility House 举办了一个完整的产品展览。

沿着不同的大厅和车库（带有演示车），展示了法雷奥的所有业务，包括照明、ADAS、电气化和内饰体验。

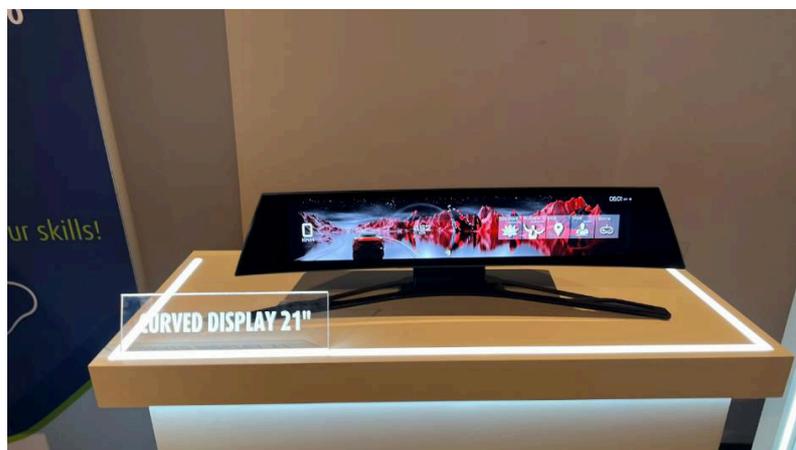
反映车辆的 SDV 架构，许多解决方案都可见，例如法雷奥平台、ITI（车载信息娱乐）、驾驶辅助、单个 SoC 平台上的停车辅助。此外，Lighting for UX 可改善任何情况下的用户体验，提高安全性，同时增强舒适度，通过可调节软件为乘员配置文件提供动画和定制的内饰体验。



内饰照明体验采用静态环境和背光系统作为品牌标志，并在演示车中展示了动态环境照明。

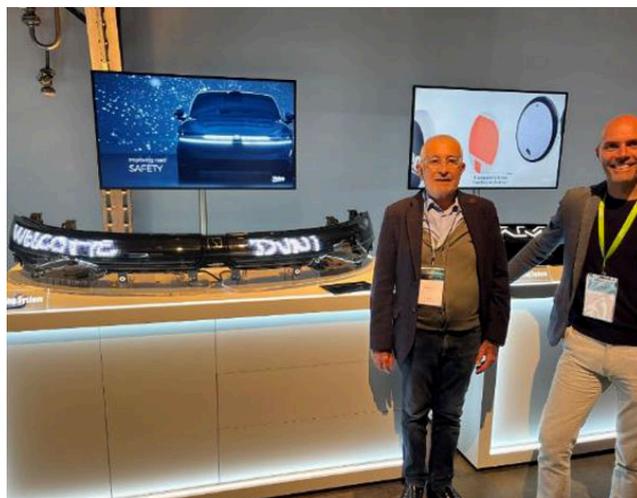
对于内饰体验重塑，则展示了Panovision、P2P 隐形数字集成显示器（3 倍 16 英寸显示器）。这项技术作为一种现代化的全景显示器，结合增强现实平视显示器，驾驶和导航信息以虚拟图像的形式出现在用户的视野中，确保用户始终向前看。它可以与其他法雷奥技术相结合，以确保驾驶员注意道路（例如 DMS），旨在提供身临其境的体验，避免对用户的干扰！

内饰创新的其它示例：



- 21 英寸宽 4K 曲面显示屏集成了仪表盘和中央信息，已在标致 3008/5008 内批量生产。
- DMS 摄像头集成于后视镜下方的解决方案中
- 内饰雷达，用于具有机器学习功能的入侵和运动检测
- 手机变车钥匙，采用UWB技术进行门禁控制，儿童存在检测

Intuition XR 演示器，在等待充电时使用虚拟现实进行娱乐。



VALEO BRAIN DIVISION 产品营销经理 REMI MATHIEU（右），
PHILIPPE AUMONT（左）

THK Stealth 座椅滑动系统无缝调整

汽车内饰新闻



图源：DVN

THK Co., Ltd. 成立于 1971 年，总部位于日本东京，是一家开发和生产机械部件的制造商。该公司生产各种机械部件，包括直线运动系统、LM 导轨、滚珠花键、滚珠丝杠和电动执行器。



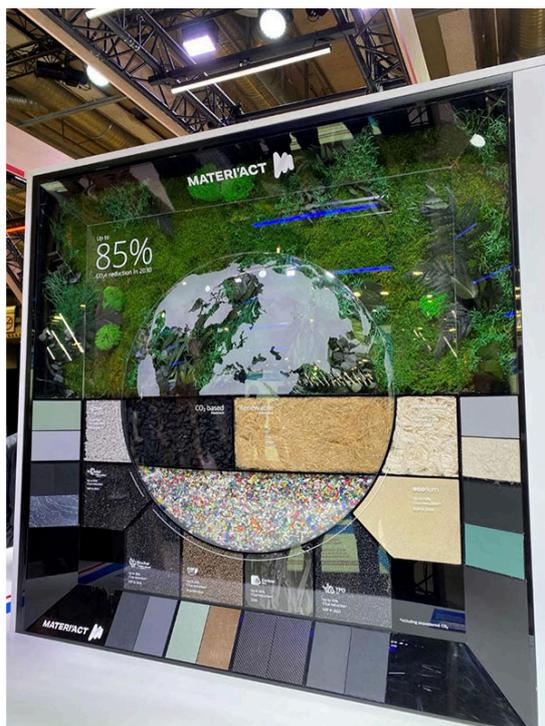
THK 在 Mondial 上展示了 EV 原型 LSR-05，该原型采用原创开发的 EV 组件。这个创新的原型展示了 THK 对推动电动汽车未来的承诺。它包括一个优雅的座椅调节系统，名为 Stealth Seat Slide，基于线性导向系统。[观看视频](#)

直线导轨是一种利用轴承的机械元件，轴承是为旋转运动而开发的，以便轻松地沿直线移动重物。它被 ISO 和 JIS 称为“循环线性滚珠轴承”，被日本机床制造商协会称为“线性导轨”。THK CO., LTD. 将其称为 LM Guide（直线运动导轨）。它还有其他名称，如“直线运动滚珠导轨”，甚至被称为“线性轴承”，因为它采用线性运动的轴承，而不是旋转运动的类型。

对于座椅应用，与传统座椅相比，它需要在车辆地板上的安装位置要小得多，但得益于 THK 所描述的特殊执行器，它仍能提供充足的机动性。这节省了内部空间，从而改进了整体包装。

巴黎车展：佛瑞亚脱碳材料

汽车内饰新闻



在巴黎国际车展上，法国汽车平台（PFA）组织了一个名为 Fabrique de l'Electrique（制造电动汽车）的展位，这是一个身临其境的空间，展示了实现出行脱碳的解决方案、发现电动机的工作原理（无论是电池还是氢动力）、新的生物来源和/或回收材料。

MATERI'ACT（佛瑞亚合资企业，开发、改造和商业化具有低和超低 CO2 足迹的材料）展示墙介绍了用于汽车内饰的新型生物来源和/或回收材料，非常有教育意义。



佛瑞亚还展示了下一代座椅 Seat for the Planet，专为电动汽车设计，旨在更耐用；该座椅的设计旨在减少循环经济中每一步的二氧化碳足迹，从使用可持续材料到改善生命周期管理。

与此同时，在新款雷诺 5 E-Tech 中，采用了多项佛瑞亚技术，以及 NAFILean-R 和 Ecorium 等低二氧化碳材料。NAFILean-R 是一种生物复合材料，由 20% 的天然大麻纤维和完全回收的聚丙烯组成，用于仪表板的结构部分。这种材料可减少 70% 的二氧化碳排放量并减轻 20% 的重量，而不会影响阻力、碰撞安全性和车舱空气质量。Ecorium 是一种用于座椅的优质装饰材料，代表了动物皮革的替代品。

Savoir faire Paris：皮革座椅废料变身为鞋履

汽车内饰新闻



在凯迪拉克展位旁边，Savoir Faire Paris 与他们合作，组织了一个小型研讨会角，利用凯迪拉克皮革座椅的废料生产定制运动鞋。

Savoir Faire Paris 是一家初创公司，声称他们在定制运动鞋艺术方面的专业知识。这是循环经济的一个很好的示范。

同时，研讨会很好地说明了什么是手工艺，包括切割、缝纫、预成型，以及座椅内饰生产中使用的不同技术和工艺。

64% 法国人：“汽车是快乐的源泉”

汽车内饰新闻



在巴黎车展期间，市场研究的全球领导者 Ipsos 与 Mondial 合作进行了一项关于法国人和他们对汽车的热情的研究。益普索（Ipsos）基于社交网络、汽车爱好者在线社区进行调研，收集了法国人对汽车的看法。

研究得出的主要数据：

81% 的人表示，他们对自己的汽车充满情感，这辆车“陪伴他们度过了人生的不同阶段”

64% 的人说“汽车是快乐的源泉”

74%（日常使用）和 86%（长途旅行）的法国人认为舒适度成就一款理想的汽车。

78% 的法国人认为“可以调和汽车乐趣和对环境的尊重”。

在购买习惯和标准方面，77% 的法国人、92% 的 35 岁以下人群和 80% 的女性将价格放在首位。

其次是发动机（43%）、舒适性（39%）、品牌（36%）和内饰空间尺寸（32%）；值得注意的是，品牌在法国乡村居民眼中，重要性达到43%，高于平均水平7个百分点。

除了定量调查外，益普索（Ipsos）还调研了法国人对汽车趋势的看法。

第一次汽车体验与童年记忆有关，与父母和祖父母的汽车有关，它们被带有一丝怀旧之情地描述为“大玩具”。所有的感官都被征求（通过风格、气味、材料、发动机的声音）并影响汽车的未来选择、对品牌或设计类型的依恋。偏好由座椅的舒适度、感官内饰、悬架和抓地力等特征定义。其他重要维度包括自主性

设计休息室

THK 原型车设计：高科技组件

设计休息室



日本 THK 在 2024 年巴黎车展推出了 LSR-05 EV 原型车。目的是在情境中展示 THK 组件，包括从电动动力总成到充电系统再到悬架甚至座椅的所有内部技术。



然而，这款原型是一个真正的设计练习，由前日产设计主管 Shiro Nakamura 负责，他现在创办了一家自己的公司，名为 SN Design Platform，一家总部位于东京的设计公司。

日产车迷熟知作为原始 Leaf EV 以及当前 GT-R 跑车设计师的 Nakamura。1999 年至 2017 年，他还设计或监督了多款其他 Nissan 和 Infiniti 车型的设计，同时领导这两个品牌的创意团队。

LSR-05 并不是 Nakamura 和团队最近在 SN Design Platform 设计的唯一一款电动汽车。他去年已展示了

EV Sport 01，这是一款电动跑车概念车，旨在展示日本科技公司 AIM 开发的电动机。虽然 AIM 表示计划建立一个商业案例来将 EV Sport 01 投入生产，但 THK 尚未为其 LSR-05 发表类似声明，尽管 THK 在一份声明中表示，它正在开发更先进的 EV 原型，该原型将被称为 LSR-07。

该原型还使用了 THK 开发的轮毂电动机。每个后轮都有一个，每个额定功率为 125 马力，与驱动前桥的传统电动机一起工作，额定功率为 295 马力。轮毂电机也与后轮转向系统配合使用，具有可变磁通系统，该系统利用 THK 开发的高刚性滚珠丝杠。这种配置就像东风在其风神 E70 上安装的配置，被这家中国汽车制造商称为世界上第一款配备轮毂电机的乘用车。

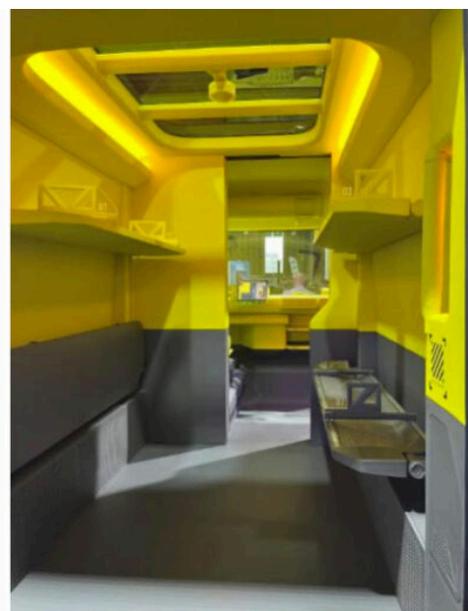
全新出行

雷诺商用货车 – 雷诺Estafette概念

NEWS MOBILITY



雷诺轻型商用车设计项目总监YANNICK BIGNON 和PHILIPPE AUMONT合影



在雷诺 Pro + 展位，展示了雷诺 Estafette 概念车，这是首次向公众展示（之前的汉诺威车展主要面向专业人士）。这款小型货车配备电动发动机，专门用于城市配送（最后一英里概念），其紧凑的尺寸（“长 Kangoo 的占地面积”）和敏捷性（可与 Clio 相媲美）将创造奇迹。最重要的是，这种紧凑性不会以任何方式影响负载能力，因为雷诺宣布的体积可与 Trafic 相媲美，要大得多。如果它的名字确实参考了历史悠久的雷诺面包车（1959 年），那么这里的血统并不像 R4 和 R5 那样明显。新车型确实像它的前辈一样有圆角，圆形大灯位于较低位置。但严格来说，设计师似乎并不想做一款现代化复古车。然而，这款著名的法国多功能车的关键元素被保留了下来：滑动前门，现在是电动的，是城市通勤的关键。



雷诺将与沃尔沃和 CMA-CGM 合作量产该概念车衍生量产版本，预计将于 2026 年正式量产。Flexis 是雷诺与瑞典沃尔沃和法国航运、物流巨头达飞海运 (CMA CGM) 的合资企业

一般新闻

巴黎峰会，展望未来汽车生态

一般新闻



巴黎汽车峰会是巴黎世界汽车峰会的重要支柱，该行业的全球领导者、创新参与者和政府官员分享了他们对汽车行业未来挑战和可持续出行未来的看法。



从左到右，从上到下：STELLANTIS 首席执行官 CARLOS TAVARES - 雷诺首席执行官 LUCA DE MEO - 宝马首席执行官 OLIVER ZIPSE - 道达尔能源首席执行官 PATRICK POUYANNÉ - 法国汽车平台 LUC CHATEL - 华盛顿特区汽车创新联盟总裁兼首席执行官 JOHN BOZZELLA

会议以 PFA 的 Luc Chatel 关于欧盟汽车行业危机的演讲开始。他说：“Mondial de l'Auto 体现了激情与理性的结合。然而，我们现在面临的现实是：这是旨在实现汽车行业脱碳的历史性选择。挑战在于提供尽可能多的人都能负担得起的解决方案。这对该行业来说是一个巨大而毁灭性的挑战”。



雷诺首席执行官 Luca de Meo 呼吁与中国汽车制造商合作。他提到比亚迪和小米是中国在电动汽车行业取得成功的例子。雷诺已经与吉利合作开发内燃机和混合动力发动机，通过新的汽车数字生态系统展示了“竞争”战略。他强调了电动汽车的性能，它比任何其他技术都更适合驾驶。电动汽车产生的二氧化碳排放量比内燃机少 70%。

宝马首席执行官 Oliver Zipse 表示，欧洲必须取消从 2035 年起禁止新排放化石燃料的汽车的计划，以减少对中国电池供应链的依赖。

“作为全面减少二氧化碳排放的一部分，对 2035 年 100% 纯电动汽车目标的修正也将使欧洲 OEM 减少对中国电池的依赖。”



“为了保持成功，必须在政策框架内严格遵循与技术无关的道路，”他补充道。对他来说，我们必须展示技术中立性，并考虑到所有技术都有助于减少二氧化碳排放：“高效内燃机、PHEV、混合动力、混合动力和 BEV。但不仅如此。他强调欧洲有 2500 亿辆汽车，使用合成燃料（如电子燃料）为它们提供动力会更有效。他还提到了氢动力，他将其描述为一项新兴技术，有必要支持氢气的生产和多能源站的安装。100% 电动车的目标是“不可能的”。

法雷奥首席执行官 Christophe Périllat 介绍了汽车行业的利害关系和挑战。他表示，它目前正在经历自汽车

发明以来历史上最大的转型。移动性正越来越多地迅速转向电动汽车。他分享了这一历史性转变如何成为汽车行业共同努力应对全球变暖和未来挑战的重要机会。

他强调了转向 SDV 的重要性，SDV 是汽车在其生命周期中不断发展的承诺。“软件定义汽车承诺在车辆的整个生命周期内都可以更新、升级和定制。用户将能够根据需要添加或删除功能。就像智能手机一样”。他强调了 SDV 将如何永远改变我们与汽车的关系，并提醒我们，这场技术革命需要涉及整个生态系统的集体转变。

SDV 将改变汽车的电气/电子架构和内容，从 50 到 150 个 ECU（智能手机大小）更改为 5 个控制器（笔记本电脑大小），从而减少布线。中央单元将独立于汽车程序！

他最后表示，其他燃料，如乙醇或 HVO（一种稍微清洁的柴油）是可能的。他认为，他的加油站在 2050 年之前仍将提供汽油，卡车的供应时间可能会更长，而且非洲不会采用电动汽车。



道达尔能源首席执行官帕特里克·普扬内（Patrick Pouyanné）并不赞成合成燃料，他认为合成燃料的生产成本太高，而且只是一个小众市场。

他解释了这些合成燃料是如何产生的：来自生物CO₂（不是人为的）和地球上并非自然存在的氢分子，必须消耗电和水才能生产。“它的制造比汽油更复杂，成本也更高，”TotalEnergies的老板强调说。他认为，“法拉利车主可以负担得起这种燃料，而不是其他消费者”。此外，Pouyanné对氢能作为一个可靠的选择并不乐观。



CHRISTEL HEYDEMANN, ORANGE 首席执行官和 LES ECHOS 主编
DAVID BARROUX

电信公司 Orange 处于汽车使用转型的核心，其在数字化、集成、连接、存储和安全方面的专业知识现在直接应用于汽车行业。5G、AI 和 IoT 是创造更安全、更智能、更可持续的汽车的关键，它们与许多汽车制造商就此展开合作。她表示，创新伴随着责任，而互联汽车的网络安全是其中的重要组成部分。在 Software République 内部，Orange Cyberdefense与雷诺集团和泰雷兹合作，开发一种AI驱动的“检测与响应”解决方案，以对抗实时网络攻击。她总结道，开放式创新将继续推动这个行业向前发展。

美国汽车创新联盟总裁兼首席执行官 John Bozzella 表示，安全和脱碳是该行业面临的主要挑战。正如他所说，脱碳需要许多技术。关于电动汽车，他建议改变观点，目前里程焦虑并不明显，反而是充电焦虑！他还表示，美国分为两个世界，加利福尼亚州和其他一些州（比例为35%）未来只供货电动汽车，而美国其他地区则期待 CAFÉ 并保持技术中立。

美国汽车创新联盟总裁兼首席执行官 John Bozzella 表示，安全和脱碳是该行业面临的主要挑战。正如他所



“我们需要提高我们的水平。我们花在暂停上的每一秒都是我们失去的改进时间，”Stellantis 首席执行官 Carlos Tavares 在本次汽车峰会上表示。

欧盟 2025 年排放目标的任何延迟都只意味着欧洲汽车制造商将进一步落后于来自中国的竞争对手。

他解释说，该行业正在为“生存”而战。对 2035 年禁止内燃机汽车的决定的批评再次开始，尽管所有欧洲制造商都在为此做准备。没有什么可以强迫客户购买采用新技术的汽车，而这些新技术鲜为人知且推广不力。然而，对于平均每天行驶 34 公里的驾驶员来说，任何电动汽车的自主性在很大程度上都足够了。对于长途旅行，现在可以使用快速充电站。在这场奇特的扑克游戏中，制造商知道他们不能再退缩，转向电动是可取的，也是不可避免的。售价之战仍有待胜利。它在技术层面（汽油/电力对等）正在进行中，但仍需要数量，为此，需要负担得起的欧洲小型汽车。Stellantis 通过 Leapmotors 提供这种类型的车辆，不幸的是，即使它们是在波兰组装的，也带有中国 DNA。



对于中国主机厂在各个市场的份额，他提供了一份有趣的数据，显然仍然有限 - 中国，56% - 印度和亚太地区，4% - 非洲，11% - 南美，10% - 北美，0.7% - 欧洲，2.6%