

社论

用户体验成为新动力



图源：CERES

HMI 和显示器、触摸屏等新技术是DVN内饰一直以来关注的话题，这些新技术正在重新定义内饰用户体验（UX）。UX 成为新动力！正如 JD Power 的一项研究所报告提到，人们对解决他们自己认为不存在问题的技术感到恼火。从这个意义上说，他们更喜欢物理按钮而不是触摸屏。

本周深度报道来自 DVN 内饰社区成员Ceres Holographics 的首席执行官 Andy Travers，该公司通过全息光学元件实现的 HUD 帮助将汽车挡风玻璃变成显示器。

DVN科隆内饰研讨会将于 2025 年 4 月 8 日至 9 日举行，记得预定展位和演讲。[点击](#)获取活动单页。

圣诞快乐！

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

汽车真的可以像手机和平板一样工作吗？



OEM 希望更像科技公司，但是，汽车和手机与笔记本电脑的功能，明显有着根本区别。复杂的界面可能会使驾驶员不堪重负，增加分心的风险并降低道路安全。

Ceres Holographics 首席执行官Andy Travers撰写

我们一直在不懈地推动我们可以购买和驾驶的大多数新车的“技术化”。虽然已经配备了比以往任何时候都多的用于控制和监控功能的电子设备和软件，但 OEM 也在不断改进它们，使其操作和感觉更像我们生活中已经习惯的其他消费类设备。

消费者有点自以为是地越来越被越来越大、越来越亮的车内显示器、多功能触摸屏控制以及现在越来越多的人工智能助手所吸引，以实现终极个性化的驾驶体验。据推测，这些通过视觉元素的冲击提供的增强功能将使旅程更加愉快、互动和信息丰富。我们似乎希望在开车在城镇周围或前往遥远的目的地时获得终极的个人设备或家庭娱乐体验。

然而，似乎除了新车的基本运输功能之外，选择这些视觉元素的正确组合的能力，以及在量产车中快速设计、开发和实施它们的能力，将定义汽车行业的赢家和输家。事实上，《经济学人》最近的一篇文章指出，中国汽车行业最大的创新并非来自传统的 OEM，而是华为和小米等消费电子巨头，它们作为移动通信巨头，正在将他们的专业知识应用于新一代科技型汽车的显示屏和界面，为手机开发引人入胜的用户体验。

这篇文章讲述了一种新型电动汽车（EV）的轶事，它允许驾驶员在实际汽车的方向盘上实际玩视频游戏 - 在仪表板显示屏上操纵虚拟汽车。

用户体验成为新动力

虽然这是当今多任务驾驶员的极端情况，但它指出了重要的趋势，因为 OEM 正在努力区分并描绘我们在日常生活中将体验到的未来主义愿景，尤其是与智能手机一代的消费者。

包括这些类型的功能和技术的转变正在顺利进行中，因为购车者现在的购买决定更多地基于仪表板上的内容（通常特别是它与移动设备配合使用的能力），而不是引擎盖下在马力和油耗方面的内容。

已经演变的思维方式是，没有什么比超大的明亮显示屏更能让科技消费者惊叹不已了——无论是为他们的客厅购买娱乐、最新的智能手机或 PC，还是他们的下一组轮子——通过触摸（或非接触式）控制变得更加吸引人。

当然，这在很大程度上是由快速过渡到完全自动驾驶的承诺推动的，汽车制造商率先重新构想了整个车内场所和体验，并创造了让乘员在不太关心驾驶（甚至不需要驾驶）汽车时保持娱乐的方法。

但完全自动驾驶的梦想并没有像最初设想的那样顺利或迅速实现。安全性和实用性问题仍然是 OEM 尚未完全克服的障碍。无论是在工业界还是在政府中，冷静的头脑都盛行，现在人们更加具体和直接地关注驾驶员辅助技术，而不是驾驶员更换。重要的是，顶级品牌 OEM 正在意识到，最有价值和最忠诚的客户是那些真正享受驾驶体验的人，而不是那些寻找可以自动驾驶的汽车的人。

最重要的是，[行业调查](#)表明，消费者对座舱中技术的数量和复杂性感到不知所措，并且越来越感到沮丧。最近对欧洲主要豪华汽车的评论就是一个很好的例子：“很遗憾，（信息娱乐）系统是……通常过于复杂和反直觉。”



通过与伊士曼和科思创合作，CERES HOLOGRAPHICS 已将定制全息元素集成到 BAYFOL HX® 胶片中，通过多个显示器和各种挡风玻璃位置的无与伦比的视野来增强 HUD。

以安全为代价的花哨功能？

上述所有内容都让我想到了一个关键点：尽管我们希望这些充满传感器的汽车——实际上是超载的——汽车像我们的手机和笔记本电脑一样工作，但我们绝不能忘记，当今车辆的主要目标仍然是让我们安全地从 A 点到 B 点——也许作为一个受欢迎的次要奖励，舒适愉快！

与我们其他随身携带的移动设备不同，我们不会在无干扰或无危险的真空中驾驶或操作汽车，而忽视公路旅行带来的不受控制和随机的中断，而这些干扰确实需要我们不懈的关注。

这可能包括其他高科技汽车的驾驶者，他们通常专注于驾驶以外的事情（更不用说那些在繁忙的街道上蜿蜒穿过时沉浸在社交媒体厄运卷轴中的乱穿马路的行人）。或者在光谱的另一端，一辆几乎不适合上路的农用车允许用户上路，但不幸的是没有配备最新的防撞或技术。

但是，在我们寻求将汽车智能手机化的过程中，我们可能已经分散了对安全第一的基本需求。为了重新关注这一优先事项，需要重新思考受消费电子产品启发的技术和显示界面如何能够并且应该如何在汽车中工作。

Driving Vision News 在最近一篇关于 HMI 的文章中强调了这一点：“……与消费类设备不同，汽车（显示）界面必须优先考虑安全性，确保对驾驶的干扰最小，并允许汽车在没有不必要或过度认知负荷的情况下运行。它继续指出，消费设备及其应用程序旨在吸引和吸引用户的注意力和认知。“汽车中的屏幕应该具有完全相反的效果：尽可能减少分心和认知负荷。眼睛和思想应该停留在路上，而不是在屏幕上。”

分心驾驶仍然是事故和道路死亡的首要原因，因此监管机构密切关注这种智能手机化趋势也就不足为奇了。例如，保险公司和道路安全组织（如 NCAP）最近推动减少或取消需要视觉交互的触摸屏驱动控制机制（例如通过触摸菜单滑动），并重新加入更具触觉的旋钮和开关，使驾驶员能够更好地专注于道路。但要完成手头的任务。

这种“老派”的方法虽然不那么浮华和酷炫，但实际上在安全方面效果更好。最近的一项研究比较了 2005 年汽车与现代汽车操作控件的速度、准确性和分心，结果表明，物理控件比复杂的触摸屏更安全、更不分散注意力。

宝马首席执行官奥利弗·齐普斯（Oliver Zipse）的说法则更进一步，他提到“完全相信”基于中控台的大型屏幕和触摸屏将很快通过立法消失。

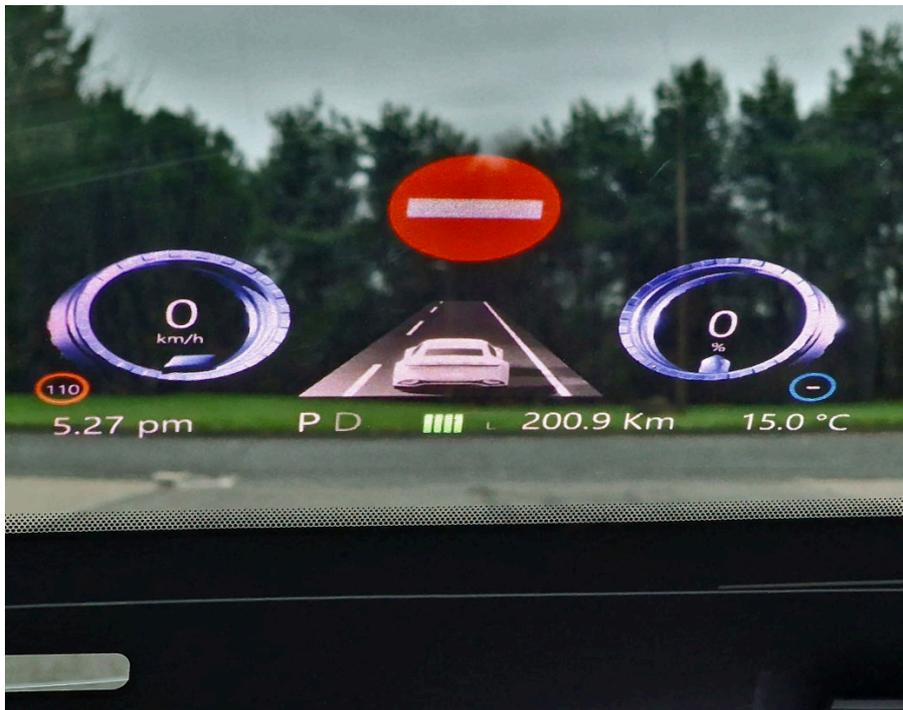
不要停止技术推动

这并不意味着新技术不能为汽车制造商（传统或新时代）以及驾驶员和乘客带来巨大好处。计算机视觉、传感、电气化和 HMI 技术方面的大量创新已经并将继续使驾驶更安全、更高效、更愉快。变革的步伐，部分是由新的、更精通技术的新进入者推动的，支撑了整个行业。

来自美国和欧洲的知名顶级品牌 OEM 现在意识到，他们必须改变现状，以前所未有的方式采用最佳技术——部分原因是他们检查了自己的业务后视镜，并意识到他们的竞争对手正在从众多入口（从北京到班加罗尔）向他们施压。

中国和印度制造商将新汽车概念从绘图板推向生产的速度之快，让守旧派的西方 OEM 感到震惊。他们不能停滞不前，忽视客户欲望的海啸。

Ceres：透明 HUD



CERES HOLOGRAPHICS 与领先的行业合作伙伴合作，通过全息 HUD 为驾驶员安全和专注设定新标准，该 HUD 将重要的驾驶信息直接投射到挡风玻璃上，将驾驶员的眼睛保持在最重要的位置。

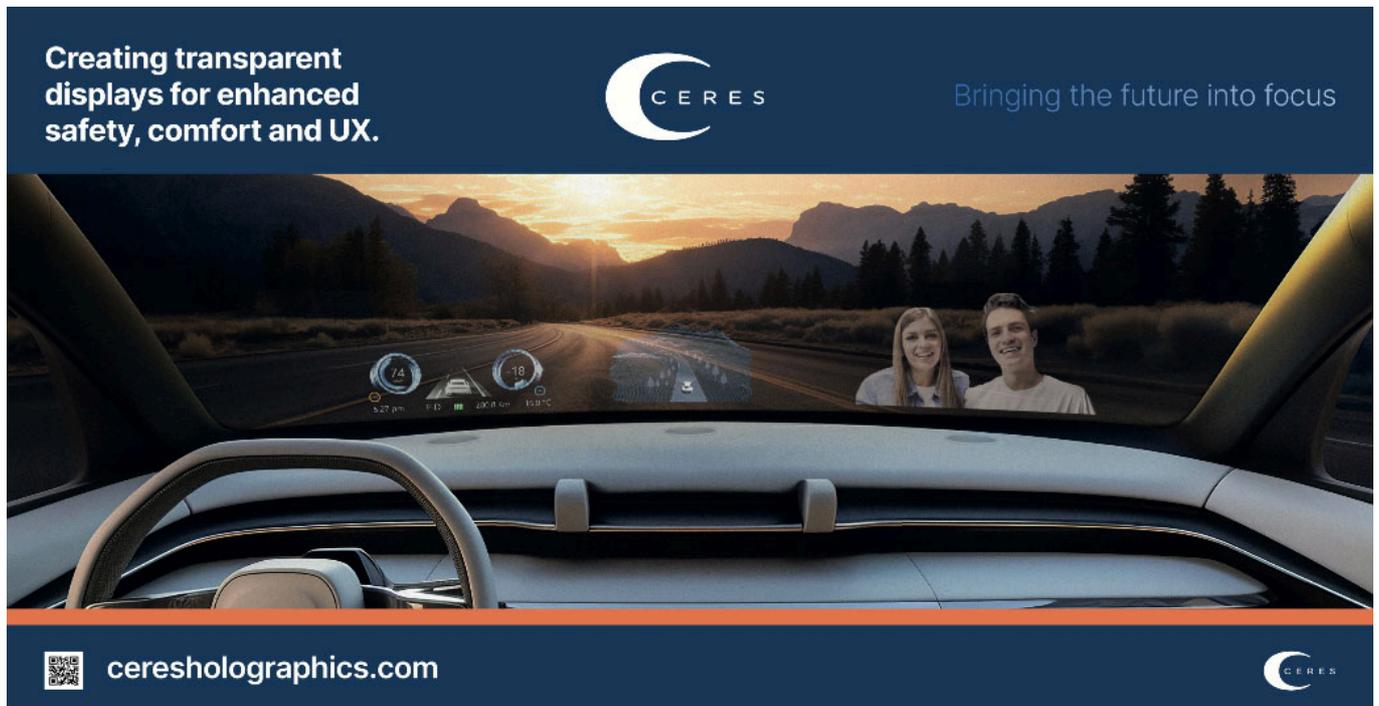
在 Ceres，我们坐在前排座位上，从字面上看，未来汽车和卡车驾驶舱发生的变化。近年来，随着 OEM 寻求在不影响安全性的情况下增强用户体验的方法，人们对我们的透明显示平视显示器（HUD）技术的兴趣激增，该技术最初受到喷气式战斗机导航系统（非干扰用例的终极设计）的启发。车辆中明亮、清晰、清晰的 HUD 与精心设计的 HMI 内容相结合，并结合方向盘上舒适的触觉控制，为驾驶员提供最佳信息和操作请求，同时保持所有重要的道路观察行为。

抬眼看向前方

HUD 在汽车领域有着一段令人担忧的历史，努力克服与成本、显示性能、封装尺寸、易于实施和可扩展性相关的挑战。早在 1980 年代，基于全息显示器就一直被 OEM 视为解决这些问题的潜在救星。

但是，我们在全息光学元件（HOE）的设计和制造、工业化制造能力方面的进步，以及可行的挡风玻璃供应链的出现，已经消除了所有这些 OEM 的担忧。

大多数蓝筹 OEM 都在认真评估我们的全息 HUD，将其视为一种可行的转型技术，它可以让驾驶员的眼睛和注意力集中在任务上，并安全舒适地驾驶。HUD 比向下看的侧向方式更受欢迎，可以在物理控制台类型的显示器上查看和处理操作信息。



借助 CERES 先进的全息 HUD，驾驶员可以直接在视线范围内享受清晰、简化的信息，从而显著提高安全性并减少分心

OEM 所取得的进步让我们深受鼓舞，他们看到了新的（而且很酷的）面向安全的接口对他们的车辆的价值。福特最近在 SID2024 年汽车显示会议上发表了关于其开发、测试和批准制造的支持 HOE 的 HUD 挡风玻璃的 [演讲 \(DVN内饰报道\)](#)，强调了在挡风玻璃中嵌入显示技术的好处和实用性。在他们的综合设计诊所进行了大量用户测试后，他们得出结论，这种系统可以为驾驶员提供一种无缝且不会分散注意力的方式来查看信息和采取行动，而不会失去对前方道路的关注。

在未来的某个时候，无人驾驶汽车可能会让我们四处走动，让我们可以自由地看电影、查看电子邮件和玩视频游戏（所有这些都可以通过 HUD 技术实现，该技术利用了车辆中丰富的玻璃空间，这是一种比多个 LED 显示屏更具成本效益的方法）。但就目前和可预见的未来而言，人类驾驶员的安全操作以及愉快的互联体验必须仍然是重中之重。

汽车内饰新闻

大陆：全景HUD

汽车内饰新闻



图源: 大陆

大陆集团通过新一代 HUD 提出了一项安全性和舒适性创新，在挡风玻璃的下边缘可见，使信息更接近街道，具有壮观的虚拟图像质量。它为新的仪表板设计提供了高度的自由度。

开车时，用户的眼睛应该向前看，朝向道路。因为如果用户查看前排乘客或中控台上的显示屏，用户可能无法立即看到前方车辆的制动操作或令人惊讶的障碍物，例如动物过马路。就制动距离而言，仅仅一秒钟就会产生重大影响。因此，在驾驶员的视野中显示相关信息的屏幕的趋势并不奇怪。大陆集团现在通过第一款所谓的 Scenic View 平视显示器（HUD）顺应这一趋势。

与以前的平视显示器不同，Scenic View HUD 不会将显示器投射到挡风玻璃的透明区域，而是在挡风玻璃的下边缘使用特殊涂层的黑色印刷区域，以实现高图像质量和对比度。据大陆集团称，由于光线强度高，在所有照明条件下，都可以在挡风玻璃的整个宽度上以锐利的质量看到图像。它有一个矩阵背光，由 Continental 提供局部调光。投影距离为 1m

这意味着信息直接显示在驾驶员的视线范围内。同时，它们对车辆的所有乘客都可见，即使戴着带有特殊薄膜的偏光太阳镜，该镜还能阻挡反射的水平光线并允许垂直光线穿过眼睛。

采埃孚、下一代安全气囊和方向盘

汽车内饰新闻



图源：ZF-LIFETEC

预计新车中安全设备的比例将显著增加 - 无论是电动汽车还是内燃机汽车。不断增长的全球安全法规和汽车行业的大趋势推动了需求，“ZF Lifetec 负责人 Rudolf Stark 说。

自动驾驶、传动系统的电气化和新的内饰概念是汽车行业变革的主要驱动力。一方面，乘员保护必须适应自动驾驶的新座椅位置，另一方面，新的保护系统也可以为汽车制造商开辟创新设计的可能性。

2024 年采埃孚 Lifetec 技术日的解决方案：

- 具有创新无缝设计的方向盘，允许定制和改进的用户体验。
- 驾驶员安全气囊，展开在方向盘的上部区域，而不是前表面。这释放了方向盘中以前被安全气囊占用的空间，用于新功能。
- 驾驶员安全气囊解决方案（双轮廓气囊），可在正常驾驶或舒适座椅位置保护驾驶员。
- 内部侧面安全气囊，可在侧面碰撞前不久触发，并在侧门和驾驶员之间分两个阶段形成一个额外的褶皱区。

驾驶员的安全气囊现在安装在方向盘后面，而不是安装在轮毂中。发生事故时，它会通过方向盘从后面向驾驶员展开。安全气囊的这种新安装位置允许将水平辐条（包括集线器）设计成类似智能手机的无缝设计。用于车辆娱乐和辅助功能的压敏控制装置集成在连续的表面后面。这种设计反过来又无缝地融入了现代汽车内饰的数字化设计仪表板中。“通过这个新概念，我们在不影响安全性的情况下实现了方向盘的设计自由度，”ZF Lifetec 开发主管 Harald Lutz 解释道。

无缝设计变体，更好地集成 HMI 功能和新表面，将显著决定未来方向盘的外观和功能范围。这不仅为使用新材料和形状开辟了许多可能性，而且在功能方面也开辟了许多可能性。可以想象所谓的按需功能（可自由分配的字段）、触摸显示器或中央屏幕，例如，将所谓的拇指滚轮与集成在方向盘中的触摸屏作为锚点相结合，从而使驾驶员能够安全地操作系统。

通用申请可旋转、倾斜的座椅专利

汽车内饰新闻

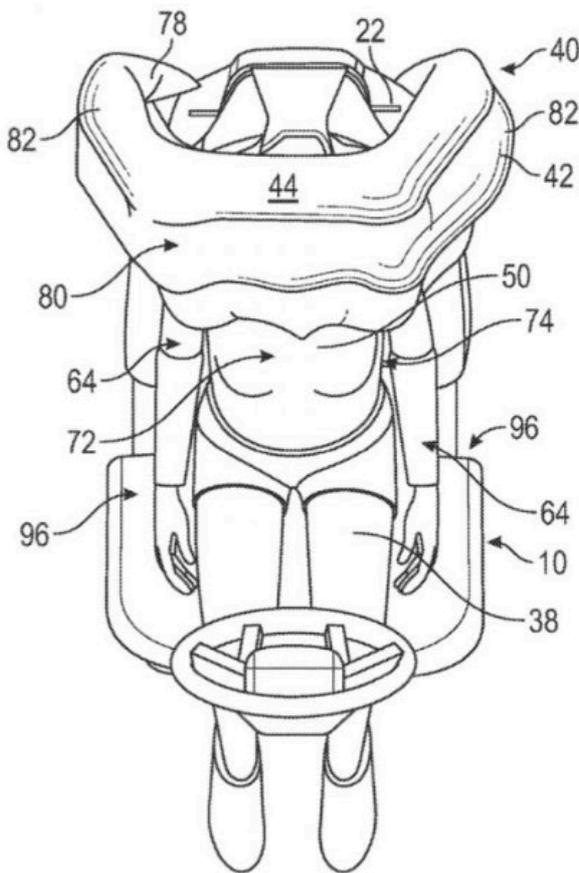


FIG. 4

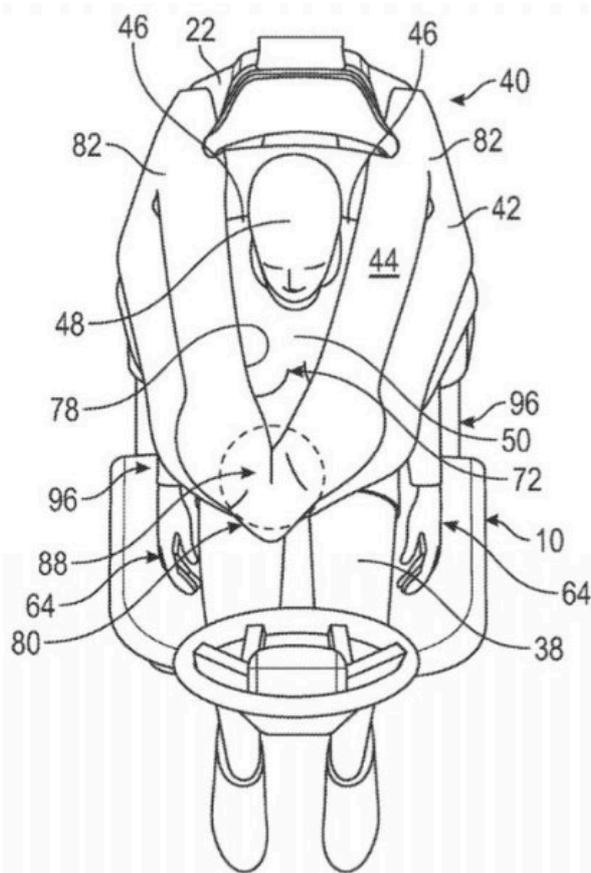


FIG. 5

通用汽车已为一种专为可旋转或倾斜的座椅设计的座椅安装式安全气囊约束系统申请了专利（专利号 [US 12,139,091 B1](#) 与 USPTO），并于 2024 年 11 月 12 日公布。该通用汽车专利申请将 Ashish Nayak、Chin-Hsu Lin 和 Shan Jain 列为发明人。

该专利申请描述了一种安装在座椅上的安全气囊约束系统，该系统专为可旋转、旋转或倾斜的车辆座椅而设计。与通常为前向乘客设计的传统安全气囊系统不同，通用汽车专利申请中描述的系统可以保护乘客，无论座椅相对于车辆其他部分的位置如何，使其成为自动驾驶汽车或具有独特运动的座椅的理想选择。

该系统被描述为一个可扩展的安全气囊体，该气囊体从座椅内的收起位置过渡到展开位置。展开时，安全气囊围绕着乘员“胸部”的一部分，在发生碰撞时提供保护。

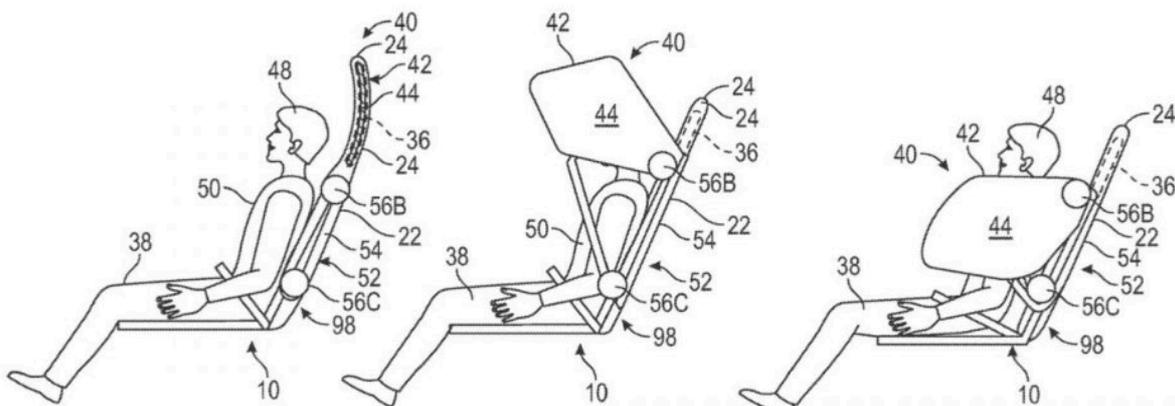


FIG. 2A

FIG. 2B

FIG. 2C

该系统的一个关键组件是连接到安全气囊的系带。这条带子穿过带有多个轮子的滑轮系统，有助于控制安全气囊的膨胀。滑轮系统将安全气囊拉到其展开位置，确保平稳可靠的充气。

充气时，安全气囊会形成保护屏障，前部面向乘员，以限制突然停止或碰撞时的向前运动。相对的侧面对应于乘员的左侧和右侧，提供侧面碰撞保护。

马瑞利乘客显示器获得隐私功能奖项

汽车内饰新闻



图源:马瑞利

由马瑞利开发的带隐私功能的乘客显示器在 2024 年数字工程奖中获得了“挑战者”荣誉。在德克萨斯州达拉斯举行的颁奖典礼上，马瑞利的技术获得了“年度工程产品”类别的认可。由L&T技术服务与ISG（信息服务集团）和CNBC-TV18联合举办的数字工程奖 - 认可并庆祝全球工程的卓越和创新。

马瑞利的 Passenger Display with Privacy 是一种经济实惠的创新产品，可提供动态区域隐私，以增强安全性和用户体验。该技术允许乘客在与内容交互时隐藏特定的显示区域，从而防止驾驶员分心。它将尖端的隐私软件与使用标准有机发光二极管（OLED）或薄膜晶体管（TFT）技术的显示面板相结合。这种方法使汽车制造商能够在各种乘客显示器中引入高质量、动态和灵活的电子设备。

该解决方案由两个关键组件组成：显示面板和显示控制元素。显示面板可以使用 OLED 或 TFT，后者依赖于液晶显示器（LCD）。显示控制元件是一个活动层，旨在调节面板的光线特性，根据需要缩小发射角度。

这两个组件相结合，使用软件在公共或私人模式下为驾驶员和乘客动态调整预定义的视角。在公共模式下，显示屏从较宽的视角可见，因此驾驶员和乘客都可以看到相同的内容。在私人模式下，它在较窄的视角下可见，因此只有乘客才能看到内容。用户可以在显示面板的特定区域激活公共或私人模式，选择要对驾驶员隐藏的特定内容，而市场上以前的解决方案提供仅限于整个显示器的有限隐私，没有分区选项。

隐私功能在马瑞利的 EliteDisplay 和 ProDisplay 硬件开发平台上均作为选项提供。EliteDisplay 使用 OLED 作为光源，针对豪华和高档汽车市场，通过使用标准 OLED 面板而不是定制面板，使这种高端功能变得负担得起。通过这种方式，该解决方案首次为 OLED 面板提供了动态隐私。中端 ProDisplay 平台使用 TFT，特别有吸引力，因为它将隐私显示屏的优势带到了更广泛的车辆中。

博世研究未来汽车内饰

汽车内饰新闻



图源：博世

看电影、玩游戏、工作或放松 - 未来自动驾驶汽车的用户对他们希望如何在驾驶时利用时间有明确的想法。这些要求导致了车辆内部的全新设计，其中还包括舒适的驾驶特性。这给制造商和供应商带来了新的挑战。这些是博世领导的“RUMBA”研究项目的发现，该项目调查了自动驾驶汽车对内部和驾驶行为的要求。

未来可以为用户创造一个全新的生活和工作空间，“博世项目经理 Michel Schulz 解释道。自动驾驶汽车和商用车可以改造成办公室、电影院或卧室。许多服务提供商将车辆视为以前未开发但重要的市场领域。

三年半多来，来自制造商、供应商和科研机构的专家调查了用户对未来自动驾驶汽车的期望。例如，“线控转向技术将为室内设计创造新的自由度，带来前所未有的可能性，提供许多创新功能和特性，”Schulz 强调说。

作为“RUMBA”研究项目的一部分，“RUMBA”代表“通过用户友好的自动驾驶功能内饰设计实现积极的用户体验”，专家们调查了许多具有挑战性的用户要求。重点是一个人在微睡眠后多快可以重新获得对车辆的控制权以及哪些因素在其中发挥作用。与显示和控制元件的距离以及重新获得手动控制所需的时间尤为重要，尤其是在驾驶员之前采用放松的坐姿的情况下。

研究表明，许多参与者在醒来后 60 秒内就准备好控制自己。然而，接手后，驾驶性能也有所损失，主观幸福感也有所下降。这使得车辆必须提前唤醒乘员，以便有足够的时间唤醒、定位和做出反应。此外，该技术必须能够识别乘员的状况，以确定他们是醒着并准备好接管还是仍在睡眠中。

现代 Ioniq 9：SUV面包车

汽车内饰新闻



图源：现代

现代和起亚电动家族中最大的车型简称为 Ioniq 9。在 2025 年春季和夏季之间的某个时候，这款 5 米长的 SUV 将抵达欧洲，具有面包车般的设计和现代迄今为止最大的电池。



车顶的形状和向后略微锥形的侧面是空气动力学优化设计的一部分。平滑的表面和过渡、车顶区域没有物理天线和数字外后视镜，导致阻力系数低至 0.26。

电动伸缩门把手在关闭时与门板齐平。后挡板上的 Ioniq 字母也是齐平的，后挡板上可以找到较新现代车型的典型像素光元件。方向盘保险杠上还有四个像素灯，用作充电指示灯等。



友好明亮的色彩、大型全景玻璃天窗和照亮许多区域的环境照明温暖地赋予了内部温馨的休息室特色。

中控台可以沿 x 方向移动。它可以为前两排的乘客打开，并有两个容积分别为 5.6 升和 12.6 升的储物箱，其中包括一个智能手机充电座。

整洁的驾驶舱设有一个 XL 显示屏，分为两部分，以弧形环绕驾驶员。隐藏在数字表面背后的计算机技术确保了快速、流畅的流程和现代网络。信息娱乐平台还具有 AI 集成，可按需提供无线更新或功能。

这是一个宽敞的内部 7 人座，有 3 排座位。在中间一排，乘客可以选择两个独立座位或一个有三个座位的长凳。前两排有足够的空间，没有隧道挡路。前排四个独立座椅具有倾斜功能，前两个座椅甚至配有折叠式脚踏板。这使得在加载休息期间很容易放松。或者，第二排的旋转座椅可以朝后放置。然后，在休息期间，四个人可以坐在后排相对而坐。

IONIQ 9 的休闲座椅采用现代汽车的首个动态身体护理系统，包括动态触摸按摩功能。该系统利用压力和振动来刺激血液流动和循环，减少长途驾驶时的疲劳。

第二排的折叠机构也使其易于到达第三排。靠背后面有不到 340 升的行李空间。如果第三排的靠背向下折叠，则根据 VDA 标准，存储空间将增加到 900 升。还有一个额外的 frunk，容量为 50 到近 90 升。

设计休息室

MB Craftsmanship Studio, 让汽车变得独一无二

设计休息室



图源：梅赛德斯-奔驰

梅赛德斯-奔驰的设计师利用工艺、材料和高科技来创造非常特别的模型。对于梅赛德斯-奔驰的顶级车型，它可能要花费 250,000 欧元甚至更多，而且有一些奢侈，用户需要慢慢来。

欢迎来到辛德芬根工厂的梅赛德斯-奔驰 Manufaktur! 在这里，梅赛德斯-奔驰和 AMG 客户在个性化领域的梦想成真的一切都汇集在一个屋檐下。在“工作室”中，系列车辆被精心打造成专属车型。例如，钢琴漆或碳纤维方向盘、定制座椅、全皮革内饰（如玫瑰灰色纳帕革）、加热和冷却杯架、后排冰箱配有迈巴赫香槟杯和“香槟长笛”设计的轮辋。无论是皮革、刺绣还是缝纫 - 生产这些部件所需的精湛工艺是显而易见的。

“工作室”也是一个独特的陈列室，未来的车主可以在这里见证他们汽车的创造过程。该特别系列限量 50 辆，仅在美国提供。根据“所需体积”，车辆在该车间中需要花费数小时至两天时间。

制造范围目前仅限于选定的梅赛德斯-奔驰 G 级和 S 级车型系列、梅赛德斯-AMG 和梅赛德斯-迈巴赫。2024 年上半年，它已经改进了超过 30% 的高端市场销售的汽车。

全新出行

Cruise：通用汽车放弃 Robotaxi

全新出行



图源：CRUISE

通用汽车（General Motors）将退出自动驾驶出租车的竞争。正如这家美国制造商所宣布的那样，子公司 Cruise 将与内部开发团队合并，未来将专注于高级驾驶辅助功能。

给出的原因是通用汽车将“不再为 Cruise 自动驾驶出租车的开发提供资金，因为需要大量的时间和资源来扩大业务规模”。

通用汽车首席执行官玛丽·巴拉（Mary Barra）在接受分析师采访时表示：“通用汽车决定重新调整我们的战略，因为我们相信驾驶员辅助和自动驾驶技术在我们的车辆中的重要性”。

据通用汽车首席财务官保罗·雅各布森（Paul Jacobson）称，建立和运营自动驾驶出租车业务的成本将超过通用汽车近年来已经投资的约 100 亿美元。

Cruise 的退出使已经确立自己领跑者地位的 Waymo 成为唯一一家在美国达到可观规模的自动驾驶出租车公司。

特斯拉现在很可能成为 Waymo 的新主要竞争对手：埃隆·马斯克（Elon Musk）已将宣布已久的 Cybercab 作为其未来战略的核心部分，但该车尚未上路。

通用汽车于 2016 年收购了 Cruise，并在旧金山、凤凰城和奥斯汀部署了配备自动驾驶技术的电动雪佛兰 Bolt。2023 年，Cruise 表示希望到 2025 年实现 10 亿美元的年营业额。

一般新闻

百度-吉利合资的极越汽车寻求筹集新资金

一般新闻



极越 01 内饰（以及极越停车场上的极越 01 汽车） - 图源：DVN

百度和吉利的汽车制造合资企业极越上周表示，将寻求筹集新资金并进行一些运营调整，以应对激烈的市场竞争。

百度和吉利于 2021 年初创立了该公司，名为集度汽车，后来在去年将其更名为极越汽车。根据中国汽车工业协会的数据，它拥有极越 01 EV 和极越 07 EV 两款车型，截至 9 月，这两款车型的总销量为 9,767 辆。

这些汽车试图使用百度的技术，由吉利制造。目前，吉利持有该公司 65% 的股份，而百度持有剩余的 35%。

这家电动汽车制造商在其社交媒体账户上表示，它正在寻求合并具有重复职能的部门和职位，削减短期内不会有财务贡献的项目，并正在积极寻求新资金。

极越的声明凸显了消费者偏好的大规模转变和中国的价格战如何挤压较小的参与者和许多外国汽车制造商，因为比亚迪等竞争对手的市场份额不断扩大。

该公司表示，汽车交付将照常进行，尽管由于业务调整，一些买家可能会延迟收到他们的汽车。它还请求供应商的“理解和支持”，称将有序安排付款。

电动车用户调查显示：车主换车时依然选择电动

一般新闻

Cost of Ownership Tops Reasons for Choosing EV: Survey



Source: Bloomberg, GEVA

Bloomberg

图源：彭博社

根据一个国际游说团体的一项调查，十分之九的电动汽车车主在以旧换新时会坚持使用电池供电的车型，这主要是由于运营成本较低。

在全球电动汽车驾驶者联盟调查的约 23,000 名驾驶者中，92% 的人计划再次购买电动汽车，而 1% 的人表示他们会重新选择化石燃料。根据代表约 336,000 名电动汽车驾驶者的消费者游说团体的数据，约 4% 的受访者表示他们会选择插电式混合动力车。

“我们看到的是，驾驶者在挪威的经历与其他国家发生的事情没有太大区别，”挪威电动汽车协会助理秘书长 Petter Haugneland 说。“选择电动汽车的人对这个选择感到满意。”

调查显示，降低运营成本是选择电动汽车的首位原因，与气候相关的环境因素位居第二。充电基础设施是与会者提到的主要缺点，他们来自美国、奥地利、巴西、加拿大、法国和印度等 18 个国家。

“如果分支机构和政策制定者想要帮助潜在客户，就需要专注于提高汽车价格的竞争力并改善充电基础设施，”Haugneland 表示。