

社论

车载显示器后视监控：安全时尚



图源：雷克萨斯

汽车越来越宽，停车位越来越窄。对于多数城市居民，至少对于仍在使用自己汽车的人来说，多少有这样的感触。停车时的第一个动作是停车前翻转后视镜！

汽车设计师梦想摆脱后视镜，原因有很多，比如提高安全性、更好的空气动力学、降低噪音从而获得更安静的座舱、在不利条件下获得更好的能见度以及更时尚的设计等。

这种趋势也与舱内显示器 HMI 保持一致，从功能方面，后视镜可以被摄像头和位于车门与仪表板之间的显示器所取代。

关注本期深度报道，了解相关内容。

HMI将作为4月 DVN 科隆内饰&智能座舱研讨会的重要环节，此外还有内饰照明、座椅、材料、驾驶监控和设计等议题。欢迎[点击注册参会](#)。已确认出席的企业包括 Lucid、Italdesign、宝马、马瑞利、延锋、安通林、法雷奥、陶氏、艾迈斯欧司朗等。活动还将安排主机厂和一级供应商圆桌论坛。

期待会面！

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

后视镜进入车内



图源：镜泰

如今，一些顶级豪华车采用数码摄像头系统取代传统侧后视镜，在显示屏上再现道路视觉。虽然这项创新已经在市场上推出多年，但尚未成为主流。为了理解原因，让我们回到根源，捕捉后视镜的关键行业步骤，并与最新的创新进行比较。

汽车后视镜的历史

后视镜是现代汽车最简单但最重要的部件之一。虽然这在今天非常寻常，但它的发展与汽车本身的演变有着一段有趣的历史。



早期概念和前汽车时代

在汽车发明之前，早期形式的后视装置偶尔会用在马车上。

已知最早在汽车上使用后视镜的案例来自1911年的印第安纳波利斯 500 比赛。一位名叫 Ray Harroun 的车手在他的 Marmon Wasp 赛车上安装了一面镜子。

随着 Harroun 的创新，汽车制造商开始认识到后视镜的实用性。到 1920 年代，它们开始更频繁地出现在量产车中。在 1930 年代，汽车制造商开始将内后视镜和外后视镜更一致地纳入车辆设计中，为它们的广泛采用奠定了基础。

在 1950 年代，新的发展改进了后视镜的功能。昼夜后视镜的推出使驾驶员能够调整夜间大灯的眩光，显著提高了安全性。



到 1960 年代，外侧后视镜变得越来越普遍。在许多地区，它们被强制要求作为所有车辆的标准安全设备。

在 70 年代，汽车安全法规进一步影响了后视镜设计。美国的联邦机动车辆安全标准（FMVSS）开始要求所有车辆同时包括一个内部后视镜和至少一个外部后视镜。在欧洲，1971 年发布了第一项欧洲指令。

随着技术的进步，传统的后视镜演变为具有集成摄像头、显示器和自动调光功能的智能后视镜。一些关键进展包括：

- 自动调光后视镜：减少夜间大灯的眩光。
- 集成摄像头显示器：高清摄像头在后视镜中提供实时视频源。
- 盲点监控系统：雷达和传感器提醒驾驶员注意盲点内的车辆。
- 全数字后视镜：用高分辨率屏幕取代传统后视镜，提供更宽、更清晰的视野。

如今，近年来最具开创性的创新之一是从传统的侧视镜和后视镜转向基于数码摄像头的系统，通常称为无后视镜汽车。



无后视镜汽车涉及的技术

1. 摄像头系统

无后视镜汽车的核心部件是摄像头系统，它由高分辨率的广角摄像头组成。这些摄像头战略性地放置在车辆外部，以覆盖必要的视野。这些摄像头通常配备：

- 高动态范围（HDR）可在不同的照明条件下提供更好的对比度
- 红外夜视功能
- 防眩光涂层，可最大限度地减少大灯和阳光的反射

2. 显示屏

来自摄像头的视频馈送显示在车内的高分辨率屏幕上。这些屏幕通常位于 A 柱附近或集成到仪表板中或车门和仪表板之间。该放置位置可确保驾驶员可以查看信息，而不会将视线从道路上明显移开。



3. 图像处理 and AI 集成

为了确保流畅清晰的显示，摄像头馈送使用人工智能（AI）进行实时图像处理。AI 算法可提高图像质量、调整亮度和对比度，并过滤掉不必要的干扰。一些系统还包括预测分析，可以警告驾驶员在摄像头馈送中检测到的潜在危险（如盲目运动警告）。

4. 与自动驾驶系统的连接和集成

无后视镜技术与其他高级驾驶辅助系统（ADAS）无缝集成，例如：

- 盲点监控（BSM）
- 车道偏离警告（LDW）
- 自适应巡航控制（ACC）
- 防撞系统（CAS）
- 通过结合这些技术，无后视镜汽车有助于实现更广泛的自动驾驶目标，即汽车依靠传感器和 AI 进行导航和决策。

为何无后视镜汽车发展较为缓慢.....?

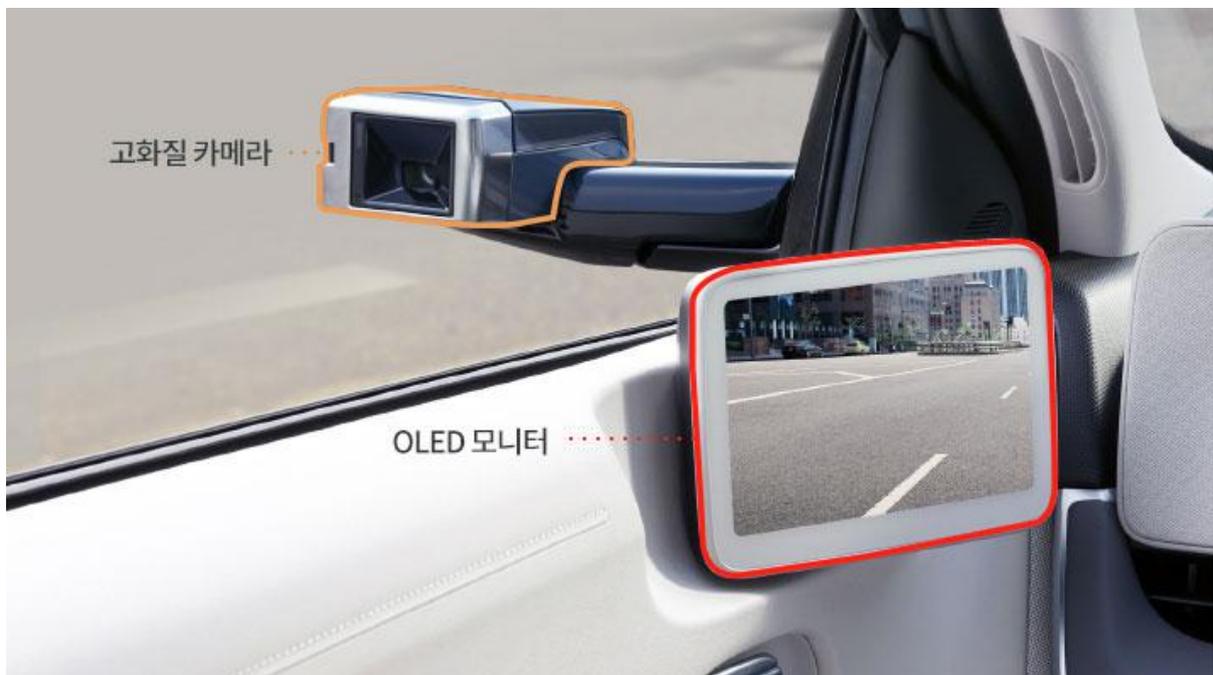
理论上，使用摄像头代替传统后视镜可以快速成为现实，就如其他汽车高科技创新迅速成为最先进的技术一样。

此外，法规正在朝着强制使用摄像头技术的方向发展。从 2024 年 7 月 7 日起，欧盟通用安全法规 II（GSR II）的最新发展引入了欧盟道路上的车辆必须遵守的几项新规则，例如倒车检测（REV）：摄像头和/或其他传感器技术（CMS，摄像头监控系统）提供车辆后方区域的清晰视图，提醒驾驶员注意易受伤害的道路使用者或他们可能无法看到的障碍物，并降低事故风险。

尽管如此，无论可用的先进技术和法规进展如何，今天仍然没有无后视镜汽车上路。

原因有几个，从技术安全到简单的最终用户怀疑，再到成本相关问题。

让我们看看它的优缺点，并尝试理解为何无后视镜汽车很可能在一段时间内仍然是少数富有的汽车技术爱好者的选择。



图源：现代汽车

优点：

1. 提高能见度和安全性

无后视镜技术的主要优势之一是提高能见度。传统镜子有固有的局限性，包括盲点和在雨、雾和黑暗等恶劣天气条件下的性能不佳。然而，基于摄像头的系统可以配备夜视、防眩光和防风雨功能，提供更可靠和全面的车辆周围环境视图。

此外，这些系统还可以整合高级驾驶员辅助功能，例如物体检测、车道偏离警告和实时危险警报。这通过减少人为错误来显著提高道路安全性，而人为错误是全球事故的主要原因。

2. 减少空气阻力

传统后视镜会产生空气阻力，这会对车辆的燃油效率产生负面影响。通过用紧凑的摄像头模块取代笨重的后视镜，无后视镜车辆可以实现更时尚的设计并减少阻力。这有助于提高内燃机汽车的燃油经济性，并延长电动汽车（EV）的电池续航里程。研究表明，移除传统后视镜可以将燃油效率提高多达 3-5%，使无后视镜技术成为可持续交通的关键创新。

3. 美学和功能设计

汽车制造商不断追求现代、未来主义的设计。无后视镜汽车通过消除后视镜的突出元素，实现更时尚、更美观的外观。这增强了车辆的整体外观，同时也提高了结构完整性并降低了风噪。

4. 智能功能和定制

无后视镜系统提供传统反光镜无法提供的定制选项。驾驶员可以通过数字方式调整摄像头角度、放大或缩小，甚至可以接收增强现实（AR）叠加层以提供导航辅助。先进的系统还可以与自动驾驶功能集成，进一步突破车辆自动化和安全性的界限。



图源：雷克萨斯

挑战和限制

1. 监管和法规障碍

无后视镜汽车的主要障碍之一是监管部门的批准。许多国家/地区都有严格的规定，要求使用传统镜子来确保道路安全。然而，随着技术证明其可靠性和优势，监管机构开始适应。日本和欧盟已经批准在量产车中使用数字后视镜，而包括美国在内的其他地区仍在评估可行性。

2. 驾驶员适应和学习曲线

从传统镜子过渡到数字屏幕需要一个学习曲线。习惯了传统后视镜的驾驶员可能会发现依赖数字显示器具有挑战性。汽车制造商必须确保直观的放置和用户友好的界面，以促进无缝过渡。

3. 2D 视觉

该摄像头提供 2D 视觉，但由于深度缺失，这是普通后视镜中存在的特征，这使驾驶员能够正确评估与其他车辆的距离。

此外，驾驶员通常非常频繁地检查后视镜：使用显示器时，需要不断地从道路聚焦到显示视觉，这会产生眼睛疲劳。

镜子会反射已经从现有对象反射的光线。由于光线必须从物体传播到镜子，然后到达驾驶员，因此他们的眼睛仍然聚焦在远处的物体上。驾驶员视力的任何其他现有缺陷（近视、远视或其他）以相同的方式适用。相比之

下，摄像头将图像传输到显示器，显示器是要聚焦的对象，而且距离更近。随着后视镜被屏幕取代 - 无论驾驶员佩戴多么坚固的眼镜，它们都无法适应所需的快速焦距变化，因为这取决于我们的眼睛，而不是眼镜。

3. 可靠性与维护体制

摄像头系统需要持续的校准和维护才能发挥最佳运行。灰尘、雨和雪等环境因素会遮挡摄像头镜头，从而可能影响能见度。制造商需要结合自清洁机制和除雾功能。但最重要的是，技术故障是问题所在。当没有传统镜子时，摄像头出现故障，这是一个非常危险的情况，可能是致命事故的来源：除非存在冗余系统来确保可靠性，否则安全法规不允许使用。冗余系统也会增加制造商的成本。

4. 成本考虑

由于需要高质量的摄像头、屏幕和图像处理软件，实施无后视镜技术会增加车辆的总体成本。虽然随着技术的成熟，预计成本会下降，但大众市场采用的可负担性仍然是一个问题。



图片：奥迪 E-TRON

市场上的现有系统

一些汽车制造商已经将无后视镜汽车推向市场，为广泛采用铺平了道路。

- **奥迪 e-Tron**：奥迪 e-Tron 是首批采用无后视镜技术的量产车之一，在座舱内提供带 OLED 显示屏的侧视摄像头。
- **雷克萨斯 ES**：雷克萨斯在部分车型中集成了数字后视镜，提高了能见度并减少了空气阻力。
- **本田 e**：本田的紧凑型电动汽车采用创新的无后视镜系统，有助于其未来主义的设计和效率。
- **特斯拉和未来电动汽车**：特斯拉和其他电动汽车制造商正在探索无后视镜技术，作为其提高车辆效率和自动化使命的一部分。
- **Polestar 4** 在纽约车展上展示了一款完整的无后视镜汽车。预计驾驶员将依赖数字后视镜、传统后视镜和少数驾驶员辅助系统。根据 Polestar 的说法，独特的设计“还增强了内部空间和后视空间”。
- **Ficosa**：2018 年率先推出数字后视镜系统，并继续在该领域扩张，为各种汽车市场提供解决方案。



图源：FICOSA SYSTEM

- **镜泰**：开发了 Full Display Mirror®，这是一种智能后视系统，使用定制摄像头和后视镜集成视频显示器来优化车辆的后视。



图源：镜泰

- **哈曼**：推出 E-mirror，这是一种摄像头和显示器的组合，通过提供有价值的信息（例如与其他车辆的距离或速度）来增强视觉感知。



图源：大陆

- **大陆集团的 ProViu®**：摄像头系统可提供高清图像，提高各种驾驶条件下的能见度。它首先是为商用车和特种车辆开发的。
随着技术的进步和法规的宽松化，预计会有更多的汽车制造商在各个汽车细分市场采用无后视镜系统。

未来趋势



图源：镜泰

无后视镜汽车代表了汽车创新的重大飞跃，结合了改进的安全性、空气动力学和美学。虽然挑战仍然存在，但持续的技术进步和监管变化将加速这种变革性技术的采用。在未来几年，我们可以期待更多的无后视镜系统作为可选系统提供，有助于实现更安全、更高效的全球运输。

汽车内饰新闻

李尔为通用提供 ComfortMax 座椅

汽车内饰新闻



图源：李尔

李尔位列汽车供应商前 20 名名单，在财富 500 强中排名第 174 位，是座椅和电子系统的领导者，最近宣布从 2025 年第二季度开始与通用汽车进行 ComfortMax 座椅的工程整合，该座椅将热舒适技术集成到装饰罩中，为乘员提供舒适和福祉、热管理和提高制造效率。

李尔™ ComfortMax 座椅是李尔热舒适系统（TCS）套件的一部分。ComfortMax 提供热管理，可缩短感觉时间，使加热和通风的感觉时间缩短 40%。此外，智能模块化设计简化了装配流程，并有助于减少高达 50% 的零件数量。

作为对 ComfortMax 的补充，李尔的 TCS 产品组合还包括其他解决方案，例如：

- ComfortFlex by Lear™，集成了两个或多个 TCS 产品，以提高灵活性。
- FlexAir™，一种传统聚氨酯泡沫的可持续替代品，旨在与汽车制造商的可持续发展计划保持一致。

“我们很荣幸能与通用汽车合作，这家公司以其对质量和创新的承诺而闻名，因为我们为精选的通用汽车带来了极致的座椅舒适度和设计，”李尔总裁兼首席执行官雷·斯科特说。“我们的 ComfortMax 座椅体现了李尔对创新的奉献精神，在提高客户满意度的同时，也简化了制造流程。凭借我们的内部能力和先进技术，李尔始终处于重塑汽车座椅体验的最前沿，我们很高兴为通用汽车的尊贵客户提供优质的舒适度和行业定义的创新。”

Explorer 在欧洲重塑福特

汽车内饰新闻



图源：福特



福特探险者是重要的第一步，对科隆工厂的生存尤为重要。

福特探险者，避免了外饰的任何未来主义噱头：无 LED 灯条，无可伸缩手柄，无 UFO 外观。该车型的内饰相比大众 ID.4 脱颖而出。

中央 14.6 英寸屏幕略低，位于边缘。只需按一下按钮，即可轻松移动显示屏，露出其后面的秘密隔间。触摸屏是中央指挥中心。这是控制空调、音响系统和助手的地方。这是清晰的布局，幸运的是，它不再像早期的 ID 模型那样容易出错。控件与大众大致相同。此外，方向盘后面的 5.8 英寸屏幕可在驾驶时提供所有必要的附加信息。如果用户仅短暂触摸方向盘上的触摸区域，它们就会灵敏地触发。音量由中央的 Touch Bar 控制。

只需按一下按钮，即可打开一个具有 17 升存储空间的隔间。杯架可以拆卸。仅在中控台下方有空间放置一个小包。3D 打印机的六个可选附件可用于内部 - 从储物盒到手提包架。此外，还有 470 升的行李空间 - 尽管这比 ID.4 要小。Explorer 驱动程序也必须在引擎盖下没有额外的存储空间。轮胎修理包的空间刚好。这款 SUV 的转向令人愉悦的直接和清脆，但又不过分运动。驾驶过程中内部保持安静。用户很快就会习惯稍微棱角分明的方向盘。Explorer 可以轻松吞下小颠簸。转弯半径很小 - 这在城市中机动时有很大帮助。

自适应巡航控制是标准配置，但如果用户需要助手来保持和改变车道，则必须支付额外费用。多达 12 个超声波传感器、5 个摄像头和 3 个雷达单元有助于实现这一目标。360 度停车助手也需额外付费。电动中型 SUV 市场竞争激烈。福特在科隆的成功是当之无愧的。

Unity为丰田开发车载 HMI 图形用户界面

汽车内饰新闻



图源: 丰田

Unity 将为丰田下一代车载 HMI 开发图形用户界面（GUI），以增强驾驶体验。

Toyota 的这一认可凸显了 Unity 实时 3D 技术的潜力，该技术多年来已在游戏行业众多平台上的使用中得到完善。这种合作伙伴关系将 Unity 的技术引入丰田的 HMI 开发管道，通过最大限度地减少返工、优化开发、简化数据管理并为消费者提供稳定、高性能的 GUI 体验，提高设计和开发各个阶段的效率。

丰田汽车公司数字软件开发中心首席项目经理 Takashi Imai 评论道：“在丰田，作为我们努力创造创新用户体验的一部分，我们正在开发自己的‘数字驾驶舱’，以连接驾驶员、车辆和社会。数百名软件工程师参与了仪表盘、信息娱乐系统和其他组件的开发。最近，高级 3D 图形的使用在汽车行业已变得司空见惯。但是，这项技术需要专业技能，这可能会使新工程师感到困难。这就是 Unity 带来真正创新的地方。”

现代摩比斯推出可移动音响系统

汽车内饰新闻



图源：现代摩比斯

现代摩比斯推出了一项新技术，该技术具有与安装在驾驶舱内的可卷曲显示器的运动同步的可移动音响系统。该公司旨在创造独特的内饰设计并确保最佳音质。

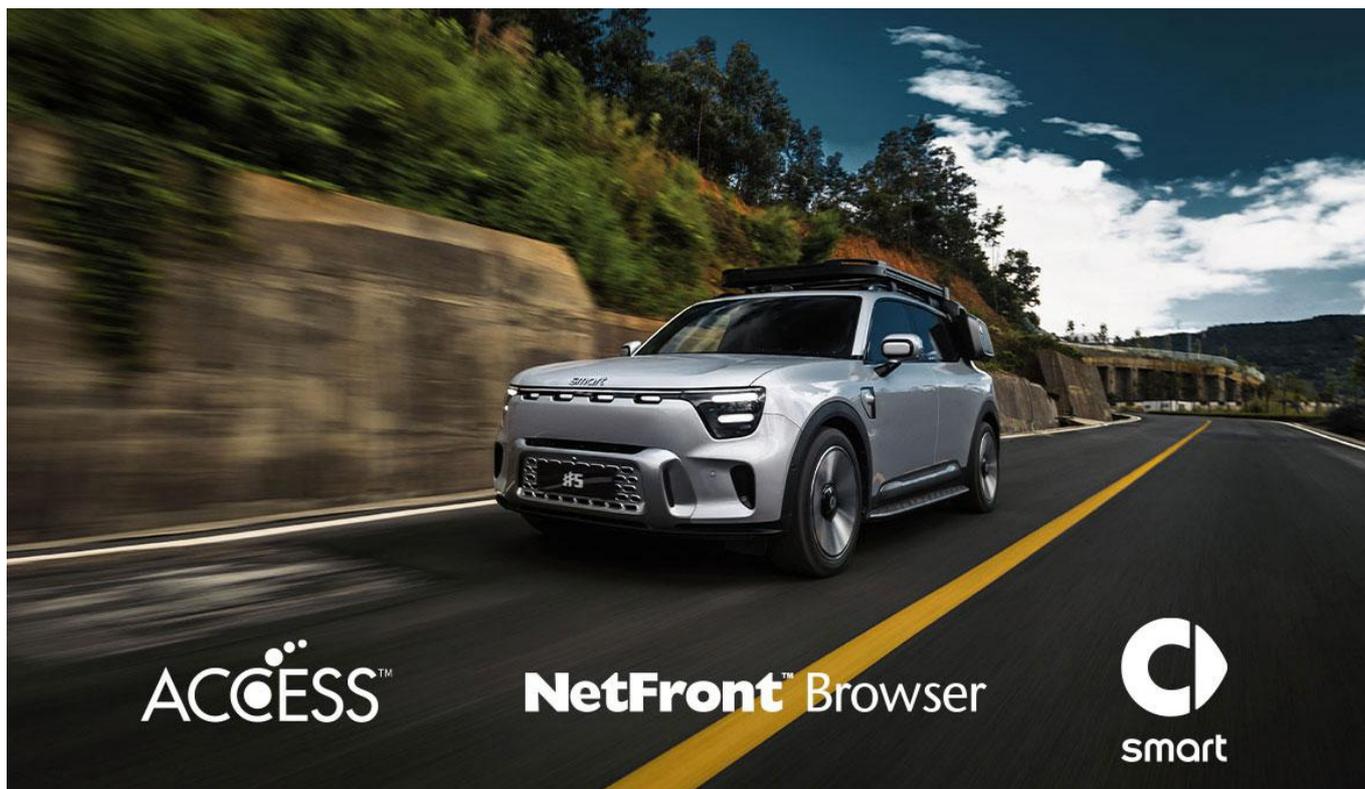
两年前，现代摩比斯开发了世界上第一台可卷曲显示器（DVN 内饰），它可以上下移动。它配备了一个 30 英寸的大显示屏，可以根据驾驶条件进行调整，为用户提供信息。当显示器运行时，安装在右侧、左侧和中间的扬声器会调整其角度并移动，以最大限度地减少周围声波的干扰。

当可卷曲显示屏扩展到最大尺寸时，驾驶员和乘客可以在车辆处于怠速或自动驾驶模式时欣赏音乐和视频。此时，可移动音响系统倾斜并将声音引导至车辆的挡风玻璃，以防止扩展显示屏的声音干扰。相比之下，显示屏在驾驶过程中仅扩展到其原始尺寸的三分之一，以确保驾驶员的视野保持畅通无阻。在此期间，扬声器向驾驶员移动，并根据显示屏的尺寸调整其位置，以便为驾驶员和乘客提供更生动的音质。

该公司还通过与英国音频专家 Meridian 合作，进军全球优质音响系统市场。

Smart NetFront 浏览器实现智能车载连接

汽车内饰新闻



图源：SMART

Smart 和软件公司 Access Europe 宣布建立合作伙伴关系，将 Access 先进的 NetFront 浏览器引入中国的智能汽车。此次合作将带来用户友好的车内浏览体验，有望为互联网可访问性和车辆连接性设定新标准。smart 的全球首席技术官 Yang Jun 评论道：“Access 在提供高级浏览器解决方案方面有着良好的记录，我们相信其专业知识将为我们的中国客户带来卓越的互联网体验。此次合作不仅提升了车内体验，还为中国汽车市场的浏览树立了新的标杆。

Access 将为 smart 的新一代车辆配备专为中国驾驶环境和法规设计的定制版 NetFront 浏览器。Access 的欧洲专业工程团队及其在中国的业务开发部门将与 Smart 密切合作，使浏览器符合监管标准，并提供专为中国消费者量身定制的用户体验。

Access Europe 首席执行官 Masahiro Aono 补充道：“smart 正在重新定义城市出行，此次合作使我们能够将我们的车载浏览技术专业知识与 smart 的移动体验开创性愿景相结合。我们共同提供卓越的互联网体验，满足现代中国司机的需求。此次合作提供了多种功能，例如优化的 UI、语音控制、与车辆多媒体系统的集成、更好的安全和安保功能以及增强的书签和历史记录管理。

Stellantis 与 Mistral AI 合作开发车载助手

汽车内饰新闻

The image shows the Stellantis logo, which consists of the word "STELLANTIS" in a bold, white, sans-serif font. The letter "L" is stylized with a circular pattern of white dots around it. The logo is centered on a dark blue background.

Stellantis 和 Mistral AI 计划深化战略合作，将人工智能（AI）集成到从车辆工程到车内体验的多个领域。这种合作伙伴关系利用 Mistral AI 在大型语言模型（LLM）和 AI 驱动自动化方面的专业知识，将 AI 引入 Stellantis 的许多系统和应用程序，从而改进数据分析、简化开发并增强客户互动。该合作伙伴关系下的最新举措是高级车载助手，旨在为驾驶员提供实时对话支持，以使用自然语言与车辆互动。

此助手用作支持语音的实时用户手册。客户将能够询问有关车辆功能、故障排除或警告指示灯的问题，并通过自然的对话互动获得即时指导。

它将不断更新并适应 Stellantis 品牌和车型，提供无缝和直观的体验。

除了车载助手之外，Stellantis 和 Mistral AI 正在探索几项人工智能驱动的计划：

- 物料清单（BOM）数据智能，帮助工程师识别、比较和优化零件选择，以最大限度地提高全局重用和效率。
- 车辆反馈数据分析，快速识别趋势和纠正措施，提高产品质量和客户满意度。
- “Club Stellantis”虚拟助手：一个聊天机器人，可帮助法国的 Stellantis 员工购买公司车辆。
- AI 驱动异常检测，用于实时检测制造错误，使操作员能够在组件发布之前采取纠正措施，从而提高质量控制和效率。

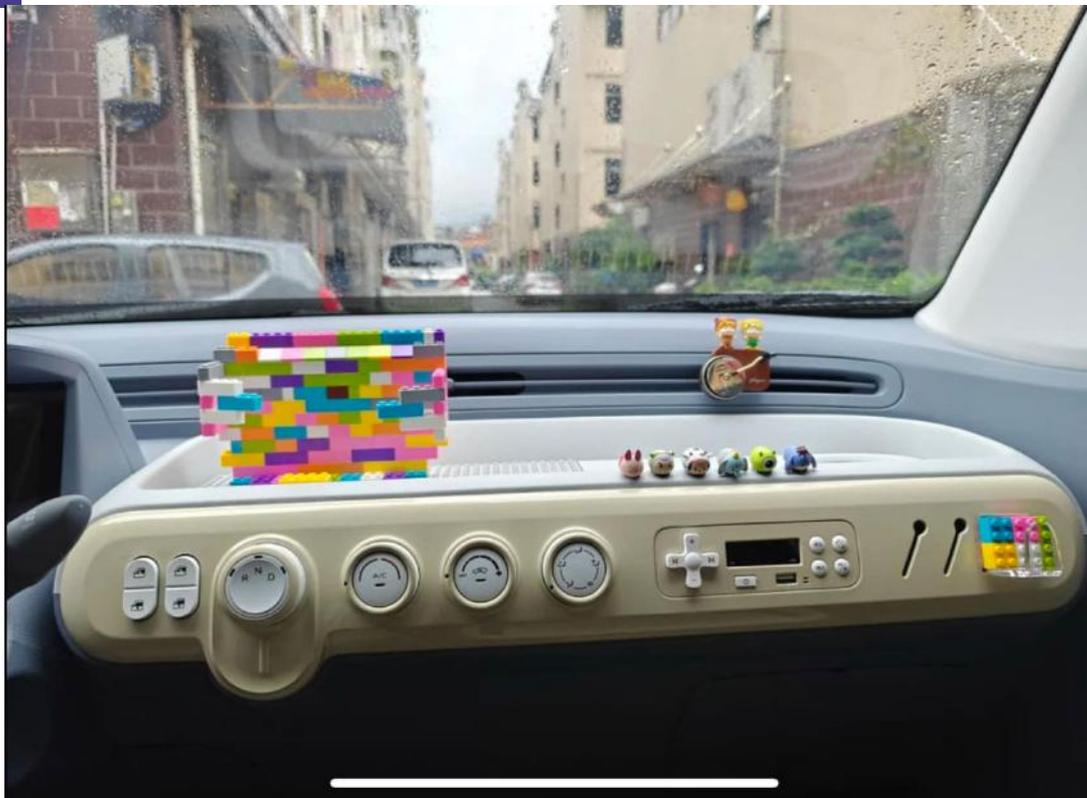
“人工智能领域有很多参与者，我们特别高兴能与 Mistral AI 合作，因为它具有强大的快速适应能力，并以高度协作的方式推动有意义的结果，”Stellantis 首席工程和技术官 Ned Curic 说。“我们正在共同探索 AI 在多个领域的潜力，以增强我们的产品开发、客户体验并提供真正的优势。”

Mistral AI 是一家科学和产品公司，生产可定制的 LLM 和 GenAI 驱动的产品。作为一家独立的全球性公司，总部位于巴黎，在美国和英国设有办事处。mistral.ai

设计休息室

一汽奔腾小马迷你电动乐高版

设计休息室



图片：一汽奔腾

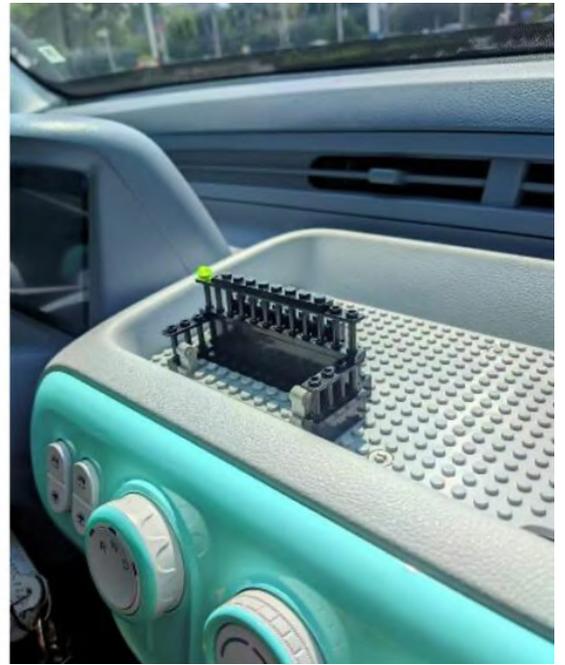


一汽奔腾小马此前在中国上海车展上首次作为敞篷城市轿车亮相。



一汽奔腾小马是一款小型双门城市轿车，尺寸为3000/1510/1630毫米，轴距为1953毫米。为清楚起见，相比之下，2022年曾经是中国最畅销的电动汽车五菱宏光Mini EV长83毫米、宽17毫米、高9毫米。奔腾小马的外观设计是典型的电动城市汽车。可爱的四四方方的比例、短悬垂和矩形大灯和尾灯。充电端口位于前端，上面覆盖着奔腾标志。

内饰方面，它有一个LCD仪表板、一个平底双辐方向盘、人造革座椅。



这款迷你电动车以扁平乐高板为中心面板，将创造力提升到一个新的水平！这意味着用户可以构建自己的仪表板配件——从定制的手机支架到钢铁王座，甚至是在等待红灯时建造的小型城市景观。

上世纪 90 年代末，汽车内饰供应商江森自控（现为安道拓）和乐高集团联手攻克了一个永恒的紧迫问题：“我们到达了吗？第一个由此产生的产品 - 江森自控的带有乐高连接的 PlaySeat - 是一个折叠式后排座椅，背面有乐高连接。它在 1999 年底特律北美国际车展上与通用一起在 Zafira 中展出。不幸的是，它没有通过儿童安全审批程序，从那以后就被遗忘了！

全新出行

Mini 新显示屏集成泊知港电车充电数据

全新出行



图源：MINI

Mini 最新的循环媒体系统将泊知港屡获殊荣的电动汽车充电数据集成到车辆中。这使美国、欧洲和亚洲的驾驶员能够在舒适的汽车中找到电动汽车充电站，解决了拥有电动汽车的痛点之一。

电动汽车充电数据在最新一代电动 Mini 中起着主要作用，该 Mini 配备了汽车界首款圆形车载 OLED 屏幕。这款高分辨率 240 毫米屏幕提供强大的清晰度和更高水平的数字技术，同时保留了标志性的 Mini 设计。屏幕的下部专门用于导航等重要功能，可以随时访问。

中央 OLED 显示屏有助于营造整洁的内部布局，减少分心，使驾驶员能够专注于驾驶。Mini 确保所有车辆功能都可以通过触摸或语音控制进行作，显示屏更靠近驾驶员以确保触手可及。

迷你导航具有 3D 可视化和增强现实显示以及免费停车位信息，并集成了车载支付功能。

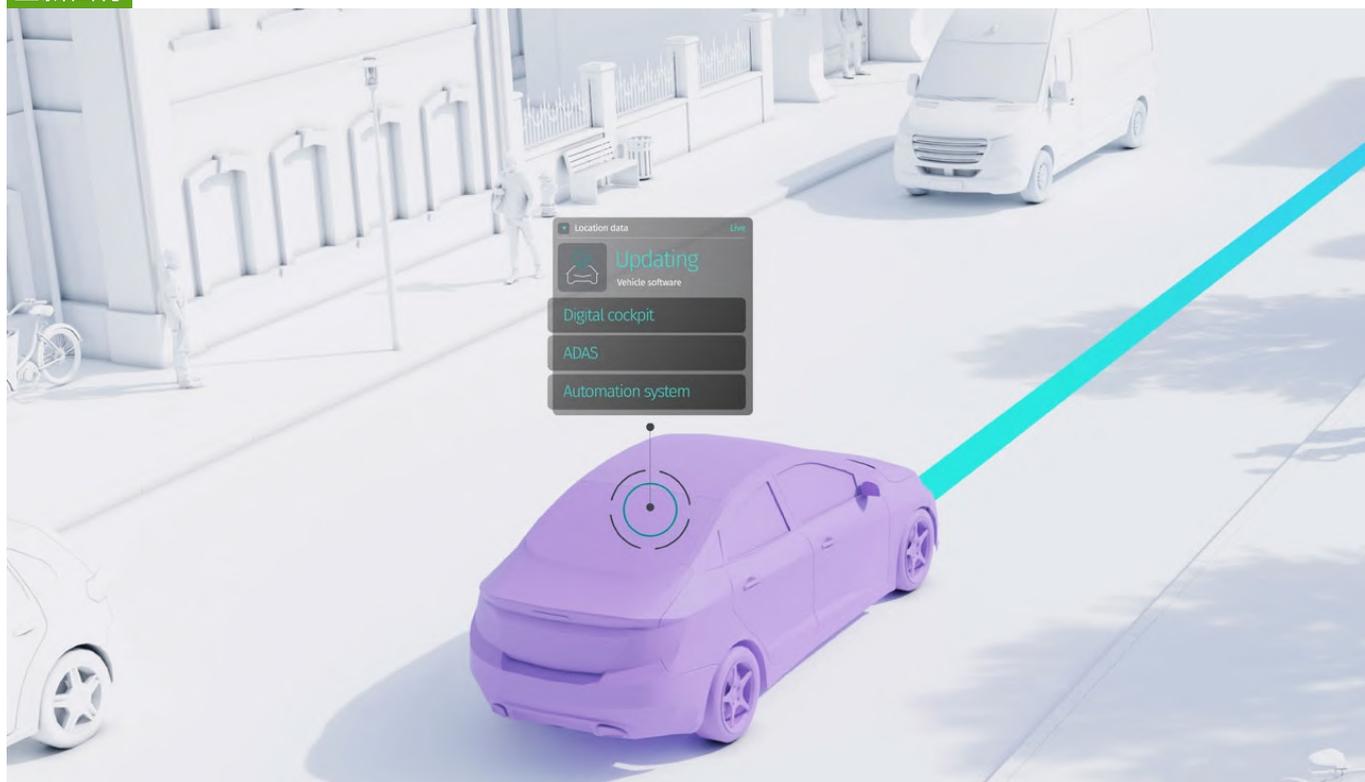
根据泊知港全球驾驶员调查，超过 90% 的电动汽车驾驶员对充电感到焦虑，其中 44% 的驾驶员之前曾耗尽过电量。两家公司表示，新的圆形 OLED 屏幕和充电数据功能旨在使充电成为一种“令人愉悦的体验”。该研究还显示，60% 的司机希望通过车内支付停车、充电、燃料和通行费等服务的费用。

Mini 企业和政府事务发言人 Julian Kisch 表示：“这项服务不仅简化了寻找电动汽车充电器的过程，而且使整个充电体验更符合 Mini 的品牌价值。圆形 OLED 媒体系统提供了独特而有趣的体验，同时能够直接从车辆无缝访问充电数据，从而减轻了 Mini 驾驶员的充电压力。

泊知港欧洲销售副总裁 Markus Dohl 表示：“Mini 的新型圆形媒体系统提供了独特、可定制的驾驶体验，泊知港在其圆形 OLED 屏幕上迷人地展示了高质量和广泛的充电数据，解决了电动汽车驾驶员提出的主要问题之一——寻找并导航到电动汽车充电器以缓解充电焦虑。甚至可能带着微笑。

Here 与 AWS 开启AI 地图系统合作

全新出行



图源：HERE

Here Technologies 和 Amazon Web Services (AWS) 宣布了一项合作。他们计划共同开发用于软件定义汽车的新型 AI 驱动的测绘系统。作为价值 10 亿美元的十年协议的一部分，Here 将使用 AWS 的云基础设施为汽车、运输和物流公司提供实时地图和基于位置的服务。

根据公告，近十年来，Here 一直使用 AWS 作为其核心云基础设施、数据平台、分析以及部署其专有的人工智能和机器学习模型。通过新的、扩大的合作，Here 旨在为汽车制造商提供一套云原生工具和技术，以加速新创新的开发。其中包括增强的主动安全功能、信息娱乐系统和定位技术，以满足复杂的导航需求，包括电动汽车的多个充电站。

例如，在 SceneXtract 中，Here 引入了一个用于模拟真实驾驶场景的工具。SceneXtract 使用来自 Here HD Live Map 的地图数据以及 AWS 的服务进行自然语言处理和生成式 AI。据 Here 称，这允许汽车开发人员快速定位高清实时地图数据并将其导出到场景中进行测试。这将减少准备用于测试驾驶员辅助和自动驾驶功能的新仿真所涉及的时间、精力和成本。

Here 和 AWS 还计划在汽车行业之外开发和扩展新的运输和物流应用程序。这些将通过 AWS Marketplace 提供。其目的是帮助公司优化订单处理和交付流程，并使发货更加透明。

一般新闻

极氪科技集团收购领克

一般新闻



极氪 MIX - 领克 02 内饰 - 图源：领克

2月14日，极氪和吉利汽车控股有限公司（吉利汽车）宣布极氪完成收购并向领克注入资金。交易完成后，极氪目前持有领克的51%股份，而吉利汽车保留了49%，使领克成为极氪的部分子公司。

该交易在 2024 年 11 月 14 日宣布战略整合计划后的短短三个月内完成。与此同时，极氪声称极氪科技集团已经正式注册成立，现在负责监督极氪和领克品牌。

在双品牌战略下，极氪科技集团将以强大的产品阵容运营，将制造、供应链和海外业务整合到一个统一的系统中。利用 AI 驱动的创新，该公司旨在打造一个极具竞争力的汽车巨头。

集团将实施统一的管理框架，并推出四项关键的内部改革：加强产品开发协作、制造系统创新、升级用户运营和突破智能系统。这些举措有望将产品开发效率提高 15% 以上，并将“大制造 + 大质量”的综合管理效率提高 20% 以上。此外，该公司将建立用户管理的“双品牌价值金字塔”，利用人工智能驱动企业转型，将整体运营效率提升 20% 以上。

极氪科技集团将通过整合车辆架构、电子电气系统、智能驾驶和智能座舱方面的资源，最大限度地发挥协同效应，同时利用大规模制造优势来推动降本增效。

极氪科技集团CEO安聪慧表示，2025 年 1 月，集团累计销量超过 42,000 辆，全球用户群已超过 180 万。

2025 年，极氪科技集团计划推出 5 款新车型，包括 4 款全尺寸和大型插电式混合动力电动 SUV。该集团设定了雄心勃勃的年度销售目标，即710,000辆汽车，同比增长40%，其中领克390,000辆，极氪320,000辆。