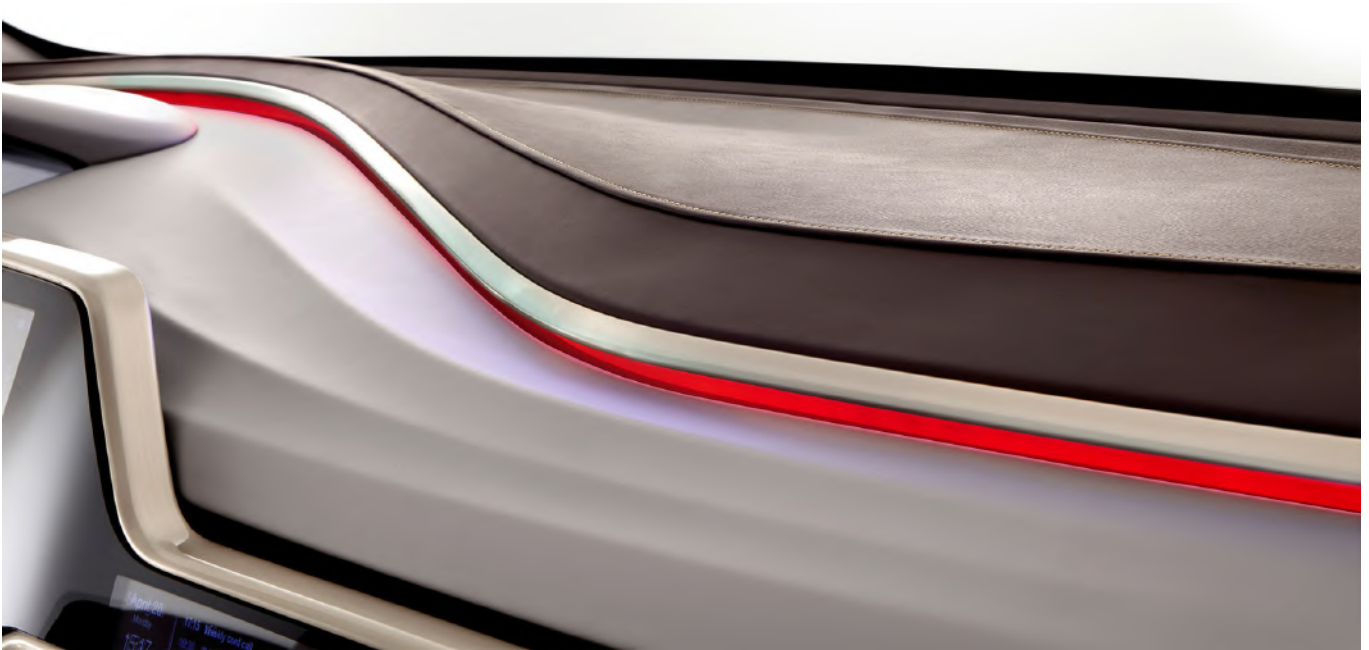


社论

塑料不是问题，而是解决方案的一部分



图源：延锋

政府间谈判委员会旨在制定一项具有法律约束力的减少塑料污染国际文书，该委员会最近结束会议，是联合国谈判的最后一轮。缺乏共识意味着汽车制造商面临着拼凑而成的地区法规（例如，欧盟到 2030 年实现 25% 的回收成分目标），而不是统一的全球框架。

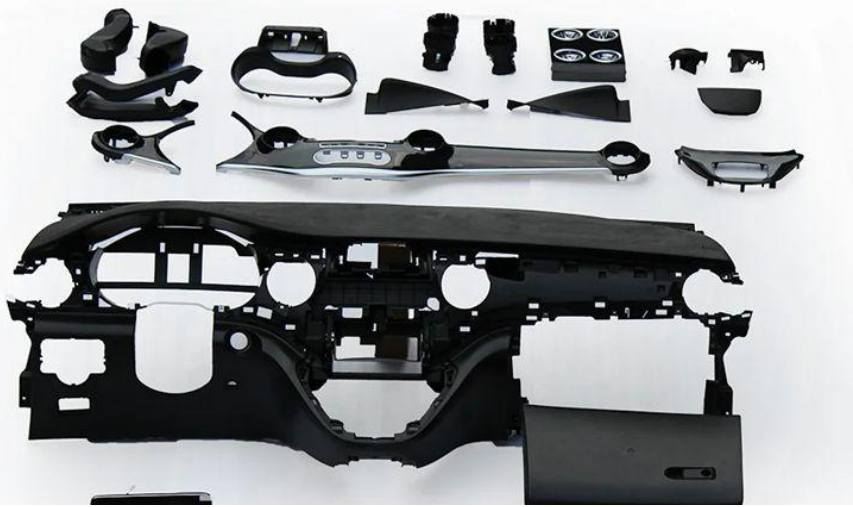
它还表明，我们必须将辩论从禁止塑料转向建立真正的循环，证明塑料不是问题，而是解决方案的一部分。可持续交通的未来不会通过妖魔化塑料来构建，而是通过设计更智能的方法来让它们保持真正的循环。本期深度报道聚焦行业应对塑料问题的方案汇总。

DVN内饰最近走访了 Yank Technologies，这是一家总部位于美国的小型公司，其创新可以消除车辆线束，而布线在数字化和互联的内饰中变得越来越重要。内饰新闻报道了 Yank 如何将自己定位为高功率、安全和真正无线能源传输领域的领导者。

所有这些技术，以及更多关于材料、表面和可持续性的技术，都将在我们即将举行的 DVN 活动中展示，包括 10 月 29 日至 30 日的 DVN 上海研讨会（一场照明、一场内饰&座舱）。活动正在紧密筹备中，会议同期安排展览。详情见[DVN官网](#)。

Philippe Aumont
DVN-Interior General Editor

汽车内饰塑料，确保循环的工程设计是关键



内饰塑料零件 - 图源：AUTOPROTOWAY

最近结束的日内瓦峰会是联合国谈判的最后一轮，旨在制定一项具有法律约束力的全球条约，以大幅减少塑料污染。

日内瓦的这一成果表明，我们必须将辩论从禁止塑料转向建立真正的循环——证明塑料不是问题，而是解决方案的一部分。

缺乏共识意味着汽车制造商面临着拼凑而成的地区法规（例如，欧盟到 2030 年实现 25% 的回收成分目标），而不是统一的全球框架。

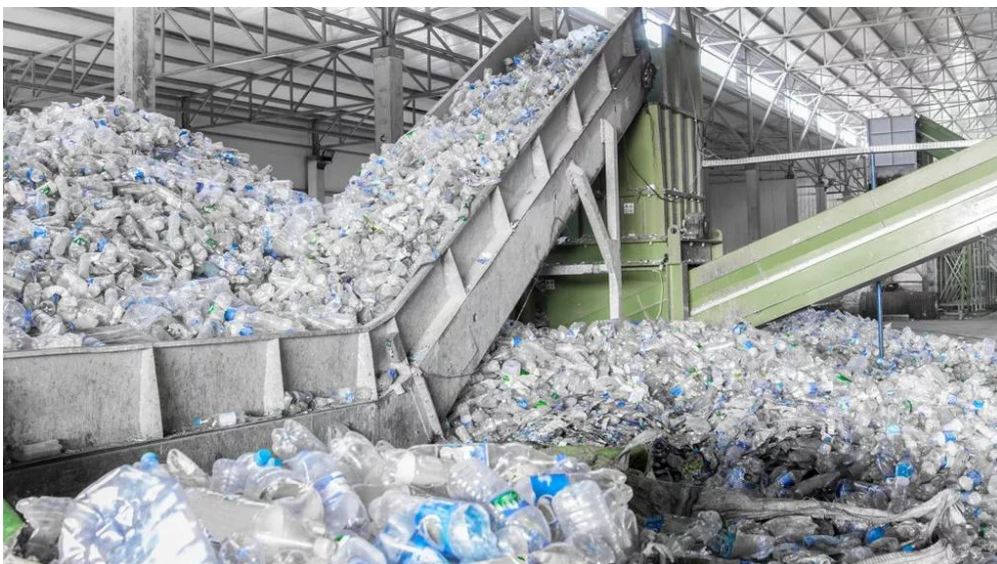
直接影响汽车的主要提案如下，此外还有减少塑料生产和逐步淘汰一次性塑料：

- 改善废物管理：目标是为全球更好的废物收集、分类和回收技术提供资金。
- 产品重新设计和回收成分：行业代表建议强制使用回收成分并重新设计产品以减少塑料的使用

然而，汽车行业，尤其是最大的塑料用户汽车内饰，可能会受到这些法规的影响，因为塑料广泛用于仪表板、座椅和装饰。无论有没有条约，原始设备制造商和一级供应商在其价值链的支持下，可能需要转向替代材料，增加再生塑料的使用，或重新设计组件，以符合新的全球目标。

缺乏共识意味着汽车制造商面临着拼凑而成的地区法规（例如，欧盟到 2030 年实现 25% 的回收成分目标），而不是统一的全球框架。

汽车制造商、一级供应商和材料供应商正在积极实施多项关键举措，以减少塑料使用并支持全球减排塑料目标：



图源：CDF

1. 闭环回收系统：宝马和奥迪等汽车制造商采用闭环回收，将报废汽车的旧塑料部件重新用于新部件。这减少了对原生塑料的需求并节省了资源
2. 使用再生塑料和海洋塑料：一些制造商将回收海洋塑料融入汽车部件中，例如门板和仪表盘。例如，佛瑞亚旗下专注于可持续材料研发与生产的新品牌Forvia Materi'act 使用海洋塑料和源自牡蛎壳的材料开发了概念车
3. 增加回收成分：沃尔沃等公司已承诺到 2025 年在新车中使用至少 25% 的再生塑料。丰田和现代汽车也在包括内饰在内的各个部件中使用再生塑料
4. 生物塑料和可再生材料：一级供应商正在开发创新材料，例如 NEOPS——一种由可再生资源制成的经过认证的泡沫。可回收成分（高达 100%）的发泡聚苯乙烯（EPS）和聚丙烯（EPP）被用于轻质、可持续的组件
5. 循环经济伙伴关系：GIC 汽车塑料循环项目等举措正在促进整个行业的合作，以扩大塑料回收并改善报废汽车塑料管理
6. 可持续包装和物流：汽车制造商要求供应商提供绿色包装解决方案，以减少物流和采购中的塑料垃圾
7. 材料创新和轻量化：非常注重将塑料与其他轻质材料相结合的研发，提高燃油效率，同时保持可持续性

这些努力符合日内瓦峰会的目标，并表明汽车行业致力于减少塑料废物和向循环经济转型。

日内瓦会议的成果表明，我们必须将辩论从禁止塑料转向建立真正的循环——证明塑料不是问题，而是解决方案的一部分。

为何塑料用于汽车（内饰）？



图源：CHRISFIX

塑料广泛用于汽车内饰有以下几个原因：

1. 减轻重量：使用塑料有助于减轻车辆的整体重量，对于电动汽车及其电池重量负担来说应该更为重要，但在行业将投资重点放在电动动力总成和内饰体验的当下受到限制。
2. 成型性：塑料可以模制成各种形状和尺寸，从而实现复杂的设计和功能性部件。这种灵活性对于创建仪表盘、门板和其他装饰部件至关重要
3. 耐用性：许多塑料，例如 ABS 和 PVC，非常耐用，可以承受磨损、温度变化和紫外线照射。（缺点，可能更难回收！）
4. 价格实惠：塑料通常比金属或木材等其他材料更具成本效益。
5. 美观和舒适：塑料可以设计成具有不同的颜色、纹理和饰面，有助于提高汽车内饰的美观性和舒适度
6. 安全性和舒适性：碰撞情况下的能量吸收、阻燃性，并符合严格的安全标准（例如 FMVSS、UNECE）。

塑料有哪些缺点？

情感与科学：一些提案旨在“禁止在汽车内饰中使用塑料”，以符合消费者情绪趋势，但忽略了性能、安全法规和二氧化碳生命周期的影响。

挑选解决方案：法规通常强调“天然”材料（如木材或生物基纤维），而不考虑工业层面的可用性、可扩展性、耐用性或可回收性。

内饰对客户而言，是整个车辆接触最多的地方。人们喜欢舒适性，不喜欢硬接触点。硬塑料对于内饰的某些地方来说是可以的，但在接触点，人们更喜欢更柔软的表面。这就是为什么硬塑料“只能”用作纺织品、皮革、薄膜和塑料片包裹的部件的载体，以获得更具吸引力的外观和更柔软的触感。此外，硬塑料通常也意味着公差较大，并且通常制造质量较差。这意味着，即使您不触摸该表面，它也可能发出更大的噪音。

汽车内饰中使用的塑料有哪些类型？



ABS

PVC聚氯乙烯

基于制造工艺，可以是刚性的，也可以是柔性的。这种灵活性确保 PVC 可以模制成从仪表板、车门表面到车顶内衬和电线保护盖的各种零件



PVC搪塑成型表皮

ABS

ABS 通常用于仪表板、轮胎罩和特定的车身部件，因为在低温/高温和高强度等具有挑战性的条件下表现不错。



PS: 聚苯乙烯，柔韧且耐多种物质，可以是半透明的，用于按钮和显示屏，有助于现代时尚的外观。

PE/PP 聚乙烯/聚丙烯

聚乙烯和聚丙烯属于称为聚烯烃的热塑性塑料类别;可用于座垫、装饰部件、地毯和衬垫，其聚乙烯的柔软度为舒适度提供了必要的支撑。

也用作 EPP发泡聚丙烯，用作车门区域、保险杠、头枕、遮阳罩、行李箱、座椅等的部件。

PC聚碳酸酯

聚碳酸酯是目前最坚韧的塑料之一，使其成为需要耐用性和弹性以及最终透明度的汽车内饰部件的首选，即经常受到磨损的车窗控制装置，受益于其耐用性。

PU聚氨酯



PU 泡沫垫 - 图源：安道拓

聚氨酯主要用于座椅缓冲，作为泡沫，或带有喷涂表皮的优质表面，作为人造革，具有奢华的外观和舒适的触感体验。可用于车顶内衬，作为硬质或半硬质泡沫载体。

存在许多其他类型的塑料，如 PET、PBT、PMMA、PEEK 等。适用于特定应用。回收利用和使用回收材料代替或与原始材料一起使用是行业目标。

有几种方法可以为塑料闭环

1. 机械回收（第一循环）

塑料被切碎、清洗、重熔和重新造粒。最适合单一聚物流（例如 PP、ABS）。限制：降级回收（基本特性的损失）、颜色污染、添加剂。

2. 高级排序

在 ELV（报废车辆）阶段拆卸。

人工智能、机器人和近红外（NIR）技术可分离聚合物，从而提高回收物的质量。

3. 化学回收（第二循环）

将塑料分解回分子组成部分（热解、化学分解、解聚）。

生产类似原始质量的聚合物，甚至适用于高规格汽车内饰，特别适用于透明应用。

补充而不是替代机械回收。

4. 闭环循环

原始设备制造商和供应商终于可以将回收聚合物重新引入仪表板、装饰件、座椅，从而闭环。

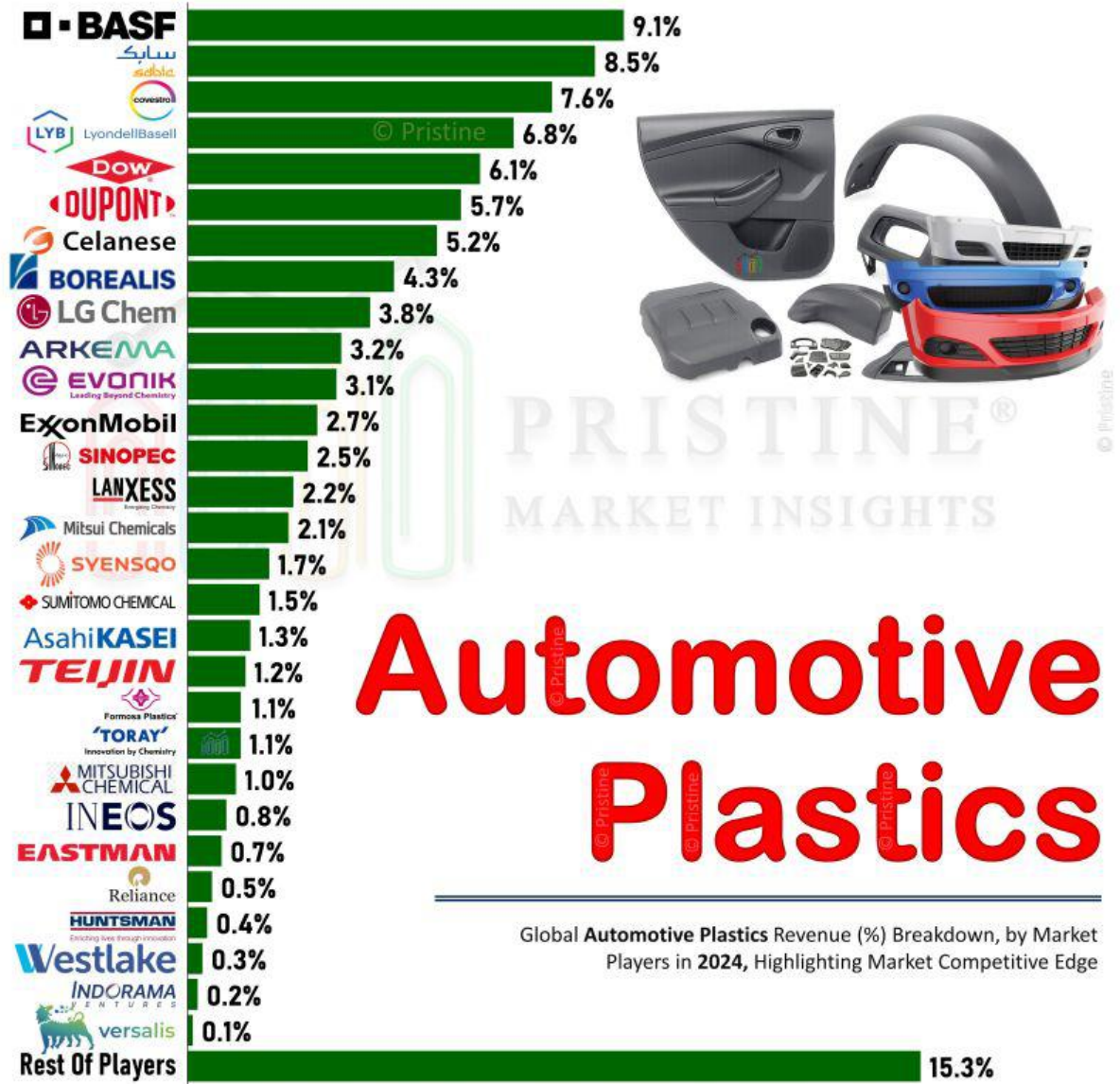
注塑



图源：ENGEL

大多数塑料都是用注塑机注塑成型的，其中材料（化合物、颗粒）被加热到熔融状态，然后按照最终产品的设计注入模具中。一旦它冷却并凝固，零件就会被弹出，露出组件。它可以从一个小的头枕套到一个完整的仪表板，具体取决于压力机的强度和尺寸。

塑料供应商



PRISTINE[®]
MARKET INSIGHTS

Automotive Plastics

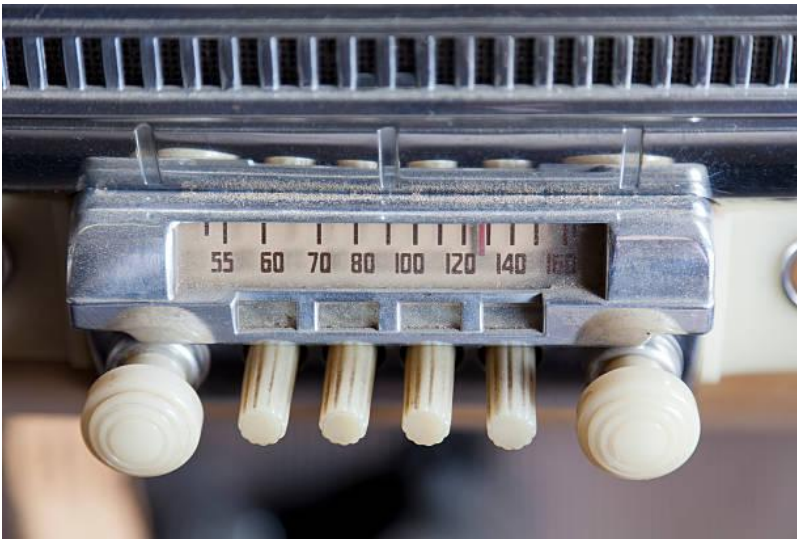
Global Automotive Plastics Revenue (%) Breakdown, by Market Players in 2024, Highlighting Market Competitive Edge

© Pristine Market Insights 2025. *Reproduction, or Mimicking Image will be considered as Copyright Infringement.

供应商基础非常广泛，很大程度上是生产能力驱动的，每个大陆，而不是每个国家。着眼于未来，我们的行业也倾向于生物塑料，它在不影响性能的情况下提供了更环保的替代品。

塑料的简短历史总结

这是一个非常简短的总结。Parkesine 是第一种半合成塑料，以其发明者亚历山大·帕克斯的名字命名，于 1856 年推出，源自植物原料纤维素。它可模塑、重量轻且耐用，使其成为现代塑料的先驱。



图源：ISTOCK



座椅垫橡胶碎末 - 图源：MB219

真正的突破出现在 1907 年，当时比利时裔美国化学家 Leo Hendrik Baekeland 开发了电木，这是第一种全合成塑料。电木耐热、电绝缘且用途广泛（仍用于相机和娱乐部件）

塑料的真正繁荣是在第二次世界大战之后出现的，这加速了塑料的发展，尼龙和有机玻璃等材料最初是为军事目的而制造的，后来被改编为民用。

塑料材料成为进步和繁荣的象征。乐高和 Playmobil 等玩具、医疗设备和一次性物品体现了塑料如何丰富日常生活。

在汽车内饰中，它在同一时期开始，以 PU 泡沫作为标志，在 50 年代后期取代了橡胶头发，以创造更高效的座椅缓冲。

后来它甚至用于保险杠和加固/能量吸收梁等结构部件。

然后减轻重量是驱动力，直到电动汽车出现。

进入 21 世纪，塑料进入环保意识和循环经济，我们现在就处于这一阶段！

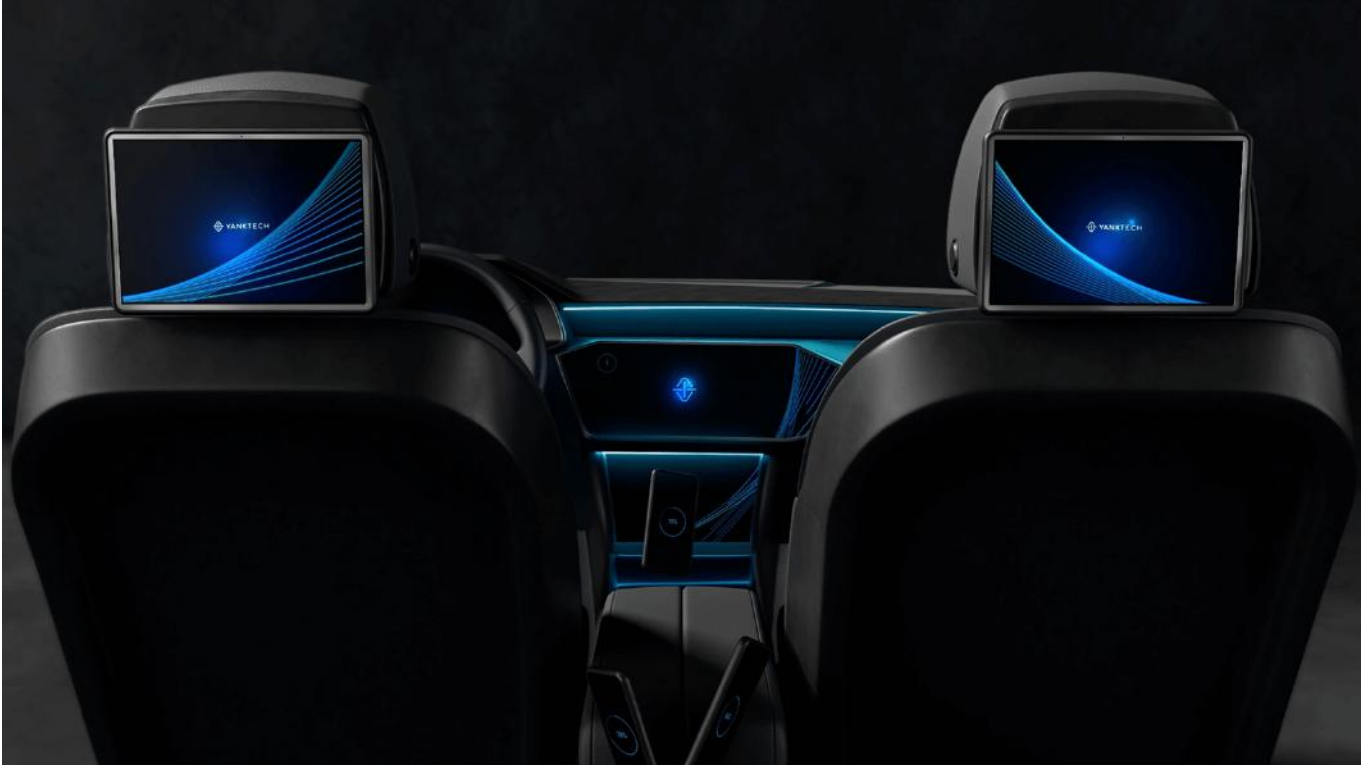
总结

可持续交通的未来不会通过妖魔化塑料来构建，而是通过更智能的工程设计来让它们保持在真正的循环中。

汽车内饰新闻

Yank Technologies 内部创新

汽车内饰新闻



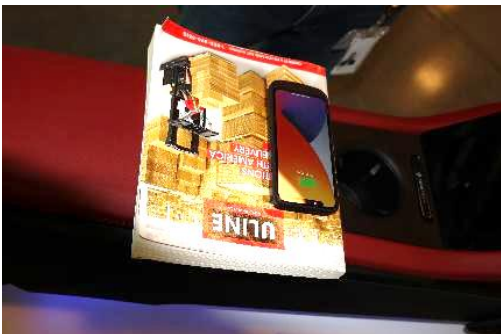
YANK IMAGES IN THIS ARTICLE EXCEPT AS NOTED



Yank Technologies内部创新，有望消除车辆线束等等。

我们都经历过将手机放在车辆充电控制台上的挫败感，比如由于对齐不良而无法充电，或者更糟糕的是，摸起来很热。总部位于布鲁克林的初创公司 Yank Technologies 正在通过可定制的磁共振无线电源系统正面应对这一挑战，并展示了超越客户设备、车辆应用、机器人技术甚至国防解决方案的解决方案。

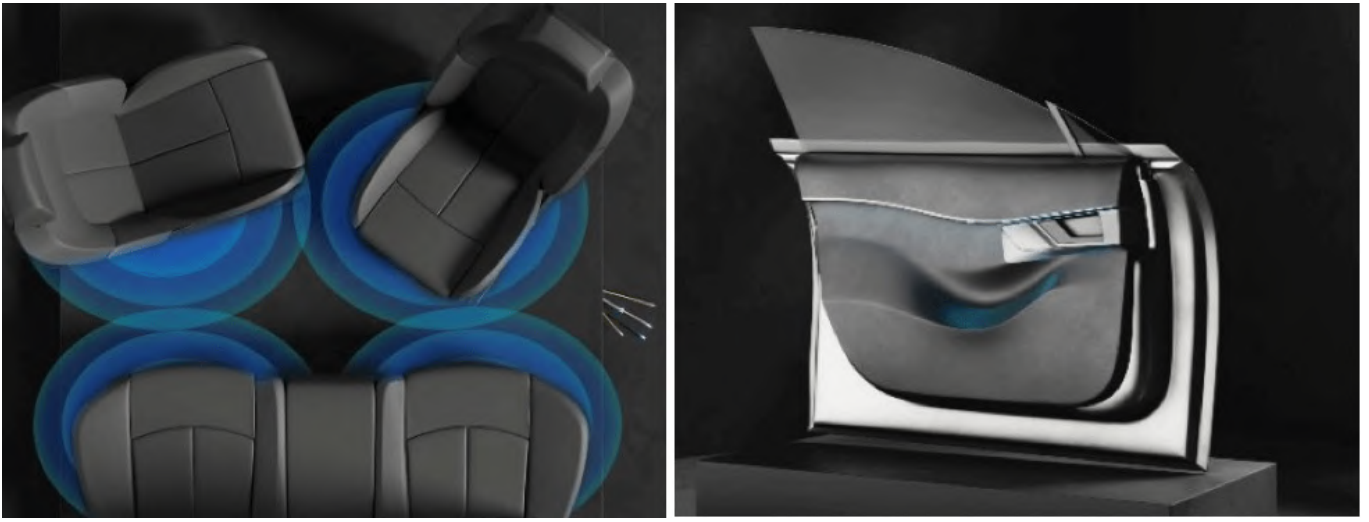
他们的方法创造了一个安全的、可调谐的磁场，实际上是一种“Wi-Fi 供电”，可以同时通过塑料或织物等材料以不同的功率水平向多个设备提供能量，即使附近存在金属也是如此。



在现场演示中，Yank Tech 业务发展副总裁 Edward Saenz de Viteri 展示了手机即使在旋转、抬起或部分受阻时也能在中控台上无缝充电。与传统线圈不同，Yank 的高 Q 型天线（耦合系数高达 2,000）可实现松散耦合，在最远半米的距离内以及汽车控制台或装甲车座椅等具有挑战性的金属环境中保持 80-85% 的效率。

汽车内饰是这项技术的关键目标。该技术能够为信息娱乐集群、车内照明、电动车窗、区域电子设备和完整的子系统供电，而无需笨重的线束，可以降低与传统连接器相关的组装成本、重量和

保修风险。



手机不仅可以放在控制台或门袋中的任何方向并可靠充电，而且由于 Yank Tech 独特的电源和通信复用功能，无线门和座椅也可以完全供电。真正令人惊奇的是，这项技术可以为完整的车门和座椅子系统提供 500 W 的功率，为可拆卸车门或座椅中的车窗电机和开关提供动力，这些电机和开关可以连续旋转，因为不需要电线和笨重的连接器。

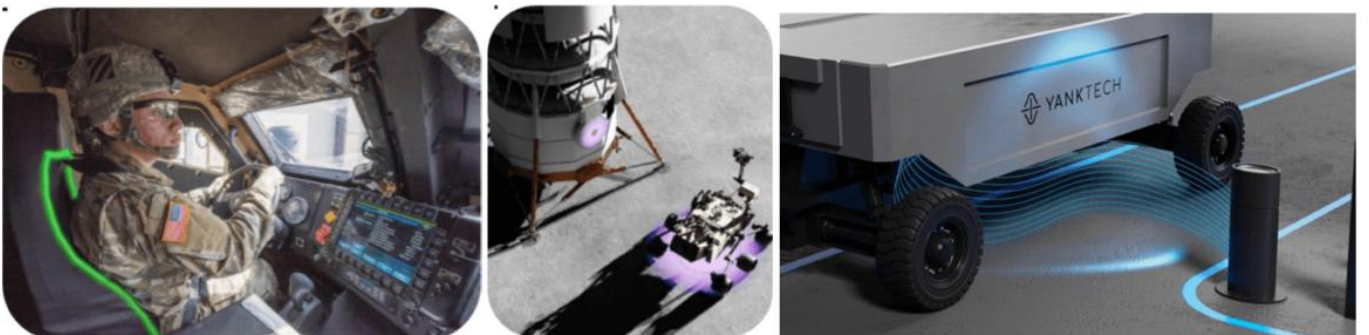
在探索其他应用时，它们包括工具和货物区，Yank Tech 与卡车改装商和电动工具 OEM 合作，正在为商用车开发无线充电区，允许工具电池在运输过程中无需插头即可充电。



该公司还设计了织物嵌入式发射器，在座椅垫和铺有地毯的车辆地板上进行了演示，并展示了在动态、真实条件下为多个设备供电的能力，例如在车辆运动期间或松散对齐的位置。

除了汽车之外，Yank 还致力于国防和航空航天创新，其中相同的核心技术正在应用于军用可穿戴设备和自主系统。对于美国陆军，Yank 为士兵的装甲开发了无线保形电池充电，使士兵只需坐在车辆或飞机上即可接收无线电、传感器和计算设备的电力。消除了困扰传统大功率无线系统的错位问题，即使在

人体运动和可变的座位位置。





DVN
FELIPE

在航空航天领域，该公司持有六份 NASA 合同，包括月球车和无尘无线耦合器解决方案，可在极端环境中实现可靠的电力传输。

但是，它安全吗？与基于射频的远场电源解决方案不同，这些解决方案在安全水平下仅提供毫瓦或需要危险的高频，而 Yank 的磁共振即使在千瓦功率水平下也能高效、安全地运行。该系统已获得 FCC 第 15 部分和第 18 部分认证，满足对人类、宠物和有机材料的严格 SAR（比吸收率）安全要求。

该公司的架构允许单个放大器驱动多个发射器和接收器，从而创建功

能可扩展的网络，可为车辆或工厂车间中多达 16 台设备提供服务。一旦基本架构到位，这种灵活性就会降低整体系统成本，使其对高价值的汽车和工业应用具有吸引力。

Yank 已计划于 2026 年实施生产，并与一级供应商、电动工具、NASA 和国防部进行合作，将自己定位为高功率、安全和真正的无线能源输送领域的领导者。

Cooper Standard - 雷诺彩色可持续车窗密封条

汽车内饰新闻



图源：雷诺

Cooper Standard 与雷诺集团合作开展了雷诺 Emblème 项目，这是一款环保的家庭演示车，旨在减少其生命周期内的二氧化碳排放量。该项目集成了 Cooper Standard 的两项低碳、高性能车辆创新——FlexiCore 热塑性车身密封和 FlushSeal 密封系统。

作为合作的一部分，Cooper Standard 使用其 FlexiCore 车身密封件，用全热塑性解决方案取代了传统的橡胶和金属密封系统。这种转变支持更轻、更可持续的车辆设计，有助于降低生产过程中的二氧化碳排放量，并提供完全可回收的产品。



图源：COOPER

Emblème 项目是 Cooper Standard 首次使用其 FlexiCore 热塑性车身密封件验证在汽车车门密封条上使用全彩色可见表面。这项创新为汽车内饰的美学定制打开了新的大门，增强了汽车制造商的品牌差异化和设计灵活性。此外，Cooper Standard 的 FlushSeal 密封系统实现了称为嵌入式玻璃或嵌入式玻璃的造型趋势。这项创新将风格与尖端技术融为一体，以改善车辆外观和性能

Emblème 演示车还采用了 Cooper Standard 的 FlushSeal 密封系统，该系统采用该公司的下一代空气动力学设计和增强的车窗引导，并通过轻量化选项提供材料灵活性。

Fichtner & Schicht, 高级内饰装饰工具

汽车内饰新闻



图源: F&S

对细节的关注是获得车辆卓越感知质量的神奇因素之一！使用者不会真正看到这些细节，但他们能感知到！在定制的内饰（和任何地方）汽车设计中，每个接触点都很重要。

手柄的曲线、指尖下的纹理、真金属的炫酷重量——这就是 Ok 与吸引力的区别。

Fichtner & Schicht GmbH 开发了 5 年来坚固而复杂的工具模具工艺，包括汽车领域著名的镍基工具模具。

电铸、搪瓷工具、层压工具和工具制造方面的专家，您所需的一切都是管理复杂工具形状所需要的，这些刀具形状考虑了复杂的部件几何形状，保证了高成型精度。

核心和技术平台是他们的电铸设施，目前拥有 30 个高性能镍槽。有了这些，他们在以前生产的浴槽模型上电铸镍。由此产生的镍壳具有极高的成型精度，层厚可达 0.1 毫米至几毫米，沉积速率为 25 至 50 $\mu\text{m}/\text{h}$ 至 1 mm/h 。

电铸可以制造出具有传统方法无法比拟的纹理、图案和精度的金属部件，并准备好集成到高端内饰中：

- 真正的金属感——触感凉爽，感觉优质
- 复杂的纹理——从精细图案到深浮雕
- 无缝集成 – 专为适应控制台形状和人体工程学而定制
- 耐用性 – 即使在日常使用中也能耐磨

无论是车身制造的杰作、一次性概念还是独家限量系列，电铸细节都能将每一次互动变成触觉体验

Envisics 将为凯迪拉克 Vistiq 提供 AR HUD

汽车内饰新闻



图源: ENVISICS

Envisics 已被选为 2026 款凯迪拉克 Vistiq 的独家增强现实平视显示器 (AR – HUD) 供应商。先进的 AR-HUD 专为凯迪拉克 Vistiq 和 Lyriq-V 开发。

Envisics 首席执行官兼创始人 Jamieson Christmas 博士在评论与通用汽车的合作时表示：“GM Ventures 从我们成立之初就支持我们，这是实现像 Envisics 这样的深度技术公司从研究到生产之路的关键。

Envisics 于 2018 年和 2023 年获得了 GM Ventures 的投资，作为该公司 B 轮和 C 轮战略融资的一部分。凯迪拉克表示，随着 2026 款凯迪拉克 Vistiq 的首次亮相，凯迪拉克为电动汽车客户增加了更多选择，这是一款豪华三排 SUV。

Vistiq 和 Lyriq-V 是通用汽车首批采用 Envisics Gen-2 AR-HUD 技术的两款车型。Vistiq 和 Lyriq-V 的生产于今年在通用汽车位于田纳西州的 Spring Hill 制造工厂开始。

通用汽车风险投资公司董事总经理 Anirvan Coomer 表示：“我们与 Envisics 的合作展示了通用汽车致力于在早期阶段投资技术颠覆者并与之合作，并帮助他们成功改进、扩张和扩展。“我们合作伙伴关系的最大好处是，我们现在正在为凯迪拉克电动汽车客户提供创新的 AR 技术。”

大众车主因电容式触摸按钮提起诉讼

汽车内饰新闻



大众 ID 4 - 图源：大众

HMI 围绕按钮与显示器或机械与电子设备的争论还没有结束！

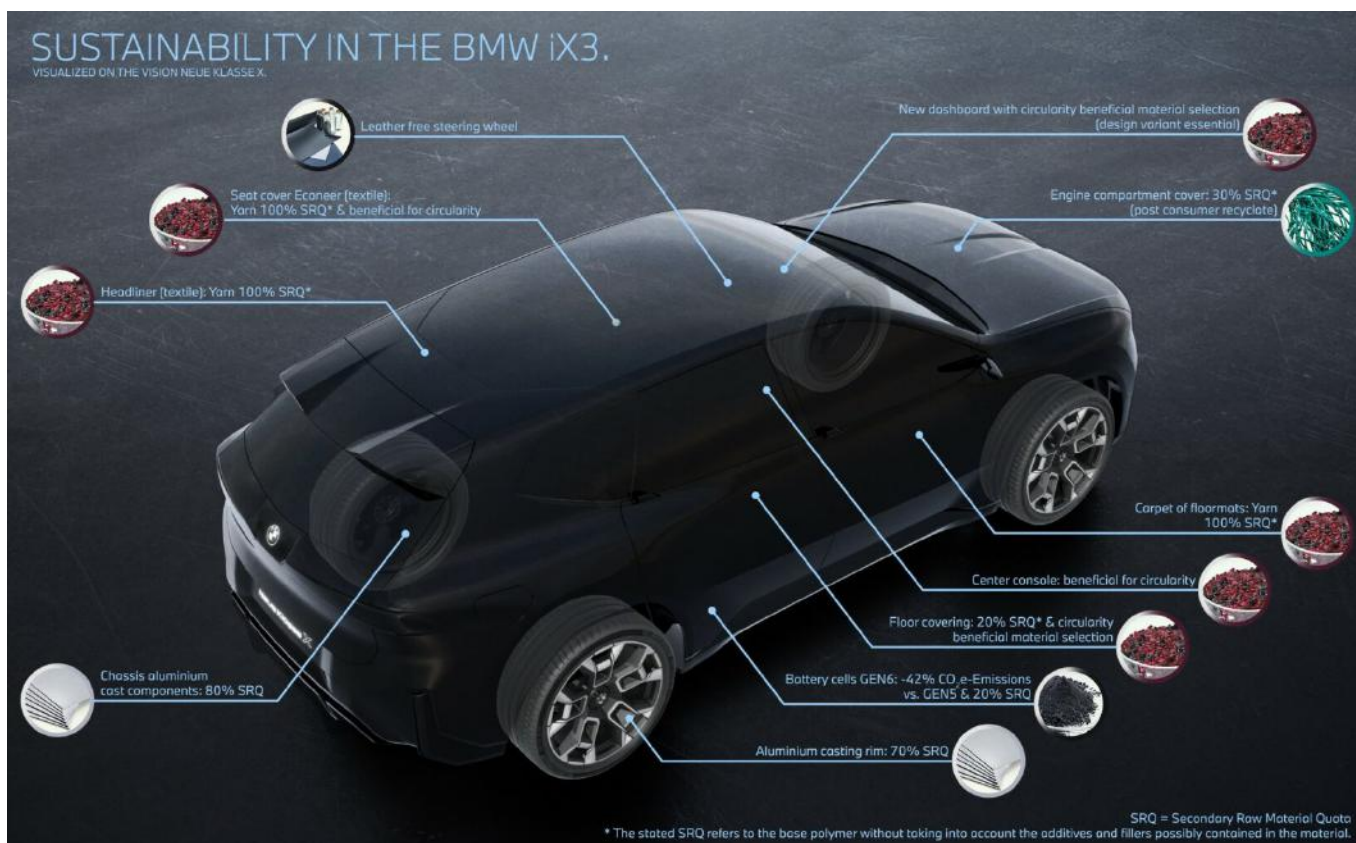
美国的一项新的集体诉讼称，电容式触摸按钮不仅不好用，而且很不安全。即使它们是全新的技术，方向盘上的这些电容式触摸按钮似乎也不是好主意，现在正面临被起诉。

据 Motor1 称，几位车主在新泽西州提交的投诉称，方向盘上的控制装置过于敏感，“只需用手轻轻擦过方向盘的触觉控制装置”，就会意外激活自适应巡航控制系统。一位车主说，她的 ID 4 在驶入停车位时，她的手擦过“按钮”后加速了。该诉讼称，大众汽车未能披露所称缺陷，也没有免费为客户提供合适的维修或更换。它还声称，大众汽车知道这个问题是因为各种客户投诉、内部记录和经销商发送的信息。

可能被认为是来自市场的微弱信号，但它为媒体世界提供了素材，归根结底，媒体世界会影响设计和工程选择。

宝马iX3, 30% 回收材料和生命周期可持续性

汽车内饰新闻



图源：宝马

该汽车制造商表示，即将推出的 2026 款 BMW iX3 50 xDrive 的开发重点是减少产品的环境足迹，这表明该集团“在整个生命周期中实施产品可持续性的整体方法”。

宝马表示，在产品开发过程中，在整个供应链、生产和使用阶段实施了优先考虑脱碳和资源节约的措施。电动汽车显然是该计划的一部分，当车辆行驶的距离与电池生产产生的碳水平相平衡时。

宝马在 iX3 开发期间在供应链中采取的脱碳措施使 Neue Klasse 车辆提前达到盈亏平衡点。根据 WLTP，当 BMW iX3 50 xDrive 使用欧洲平均能源结构的电力充电时，在行驶约 21,500 公里后，其二氧化碳足迹低于同类燃油车型。当 iX3 完全使用可再生能源电力充电时，它在行驶约 17,500 公里后击败了同类燃油车型。

宝马集团优先考虑使用二次材料、战略性材料选择和拆卸优化，以减少二氧化碳当量排放。因此，二次材料占 iX3 50 xDrive 所用所有材料的三分之一。

实施这三个概念的一个例子是 Econeer 座套，可用于内饰 Essential，其织物、粘合剂和羊毛均由 PET 制成。这种单一材料的选择提高了可回收性，所使用的纺织纱线也完全由回收的 PET 组成。其他优先考虑循环方法的组件包括中控台、仪表板和内部地板装饰（下图）。

宝马通过使用二次材料和可再生能源，并在产品和工艺中实施创新，在产品开发过程中实现了供应链中二氧化碳排放量减少了 35%。

BMW iX3 高压存储系统的 Gen6 电池由 50% 的二次钴、锂和镍材料制成，可再生能源已用于阳极和正极材料以及电池生产。与之前型号的 Gen5 电池相比，每瓦时的二氧化碳当量排放量减少了 42%。

宝马还在其他部件中使用了创新和二次材料。例如，用于发动座舱盖和前舱口下方储物舱的二次原材料中有 30% 是回收的船用塑料——这种消费后材料由旧渔网和绳索组成——二次铝占轮架和旋转轴承的 80% 以及铸铝车轮的 70%。据这家汽车制造商称，宝马的“EfficientDynamics”方法“系统地优化了车辆的各个方面”，用于最大限度地提高所有车辆系统的效率。因此，新款 BMW iX3 通过改进空气动力学、降低滚动阻力和降低车载功耗，以及 BMW 所说的“驱动器无与伦比的效率和动力组合”，比其前身（WLTP 组合）消耗的能源减少了 20%。

设计休息室

梅赛德斯 - 迈巴赫 SL 680 Monogram 系列和梅赛德斯 - 迈巴赫 S 680 版翡翠岛

设计休息室



座椅后部也有花卉图案和白色皮革（图源：梅赛德斯迈巴赫）

梅赛德斯迈巴赫在去年圆石滩赛事的蒙特利汽车周期间展示了一款运动型 SL 680 在高级豪华车中。今年则展示了 S 680 版翡翠岛。本周我们将介绍这两款豪华车。

SL 680 Monogram 系列是一款非常独特的产品，具有精致的细节。



CÔTE D'AZUR DARK BLUE METALLIC (MERCEDES IMAGE)

这是一款 V8 发动机，功率为 585 马力，全可变 4MATIC 全轮驱动 9G-TRONIC 自动变速箱。外观颜色有 2 种预配置的精选变体作为起点——红色氛围和白色氛围。黑曜石黑色引擎盖可根据要求提供，迈巴赫图案融入石墨灰色单色。这个过程非常复杂，部分手工完成。首先，发动机罩涂上底漆，然后手工打磨。然后将迈巴赫图案印在其上。该过程的每个部分在技术上都很复杂，必须以最高精度执行。接下来，在发动机罩上涂上透明哑光漆，手工打磨，最后再涂上一层透明哑光漆。可以通过他们的 MANUFAKTUR 特别程序订购 55 种不同颜色的外观颜色。



水晶白色纳帕皮革内饰（图源：梅赛德斯迈巴赫）

内部采用可持续鞣制的水晶白色纳帕皮革营造出异常精致的氛围，出现在门板、中控台和品牌标志性的舒适座椅上。

座椅内饰采用新的花卉设计（见上图）。座椅后面的空间也采用白色皮革制成。镀锌座椅靠背和银色镀铬饰条形成鲜明对比。

全数字仪表显示屏和电动调节中央显示屏融合了迈巴赫特有的启动动画和显示样式。



座椅后部也有花卉图案和白色皮革（图源：梅赛德斯迈巴赫）



梅赛德斯 - 迈巴赫 S 680 版翡翠岛 (图源: 梅赛德斯迈巴赫)

今年，圆石滩活动梅赛德斯 - 迈巴赫展示了一辆 S 680 版翡翠岛，限量生产 25 辆。这款特别车型采用独特的饰面和手工制作的细节，灵感来自该地区标志性的海岸景观。从圆石滩的蒙特利柏树和白色沙滩中汲取灵感，该版独有的双色调油漆将独特的中爱尔兰绿色金属色与月光白金属色搭配在一起。镀铬外观装饰和 21 英寸迈巴赫独家香槟长笛多辐锻造轮毂也造就了令人惊叹的外观。



内饰采用 MANUFAKTUR 手工缝制浅棕色 NAPPA 皮革 (图源: 梅赛德斯迈巴赫)

内饰体现了细致的工艺和对细节的关注。手工缝制的独家浅棕色纳帕皮革装饰着座舱的许多表面，广泛出现在座椅、仪表板、控制台和门板，以及方向盘、后座舒适枕头和折叠桌上。黑色钢琴漆流畅线条饰边和银色镀铬装饰进一步形成优雅对比。前中控台门上带有迈巴赫花卉图案的“翡翠岛限量版1/25”徽章凸显了车辆的特殊地位。



特制迈巴赫香槟杯，座椅之间的钢琴黑细节（图源：梅赛德斯迈巴赫）

行政后座套件 Plus 具有头等舱四座配置、后舱冰箱和迈巴赫香槟杯是限量车型的广泛标准配置之一。梅赛德斯-迈巴赫与工匠合作，专门为迈巴赫 S 680 版翡翠岛的 Air Balance 座舱空气系统打造了一款定制的手工浇注香水。这款微妙的香水以雪松木、柏树和海盐的香调为特色，让人想起加利福尼亚的中央海岸。



手工制作的礼盒，带有专为通风系统制作的额外雪松香味（图源：梅赛德斯迈巴赫）

迈巴赫 S 680 版翡翠岛还配有一个手工制作的礼盒。在内部，一个雕刻的显示屏装有两把车钥匙和第二个香水瓶。

手工制作的 6.0L V12 双涡轮增压发动机可产生 621 马力和 664 磅英尺的功率，为独家版提供动力。9 速自动变速箱和 4MATIC 全轮驱动提供平稳的动力输出。带有自适应阻尼系统的 AIRMATIC 空气悬架提供卓越的乘坐舒适性。

全新出行

Motive推出Positive Driving AI模型强化安全驾驶行为

全新出行



图源：MOTIVE

人工智能驱动的综合运营平台 Motive 宣布在全球推出 Positive Driving，这是一种人工智能模型，可以自动识别积极的驾驶员行为，例如对障碍物做出快速反应以避免碰撞，或者在被另一辆车切断时创造安全的跟车距离。通过自动实时显示这些时刻，Positive Driving的见解使管理人员能够以认可的方式领导辅导课程，培养更具激励性的安全文化，并减少事故和人员流动。

Motive 可以实时识别积极的驾驶时刻。Motive 表示，借助人工智能驱动的认识，公司可以打造一支更敬业的员工队伍，从而使安全事故平均减少 64%，人员流动率降低 43%。

Motive 的Positive Driving功能由准确的人工智能提供支持，可在行业专家安全团队验证之前自动识别智能驾驶行为。结合 Motive 的不安全行为检测，Positive Driving 提供了驾驶员表现的全面视图，使管理人员能够进行建设性的指导、庆祝明智的决策并运行更安全的计划。

“奖励卓越的驾驶性能不仅仅是一件可有可无的事情，更是一种战略杠杆，”Estes Forwarding Worldwide 运输安全总监 Karol Smith 说。“我们的一名司机避免了一场可能非常严重的事故，当时一辆卡车在他面前非法掉头。Motive Positive Driving 让我们立即了解了他的敏捷思维，我们能够称赞他的防御性驾驶。”

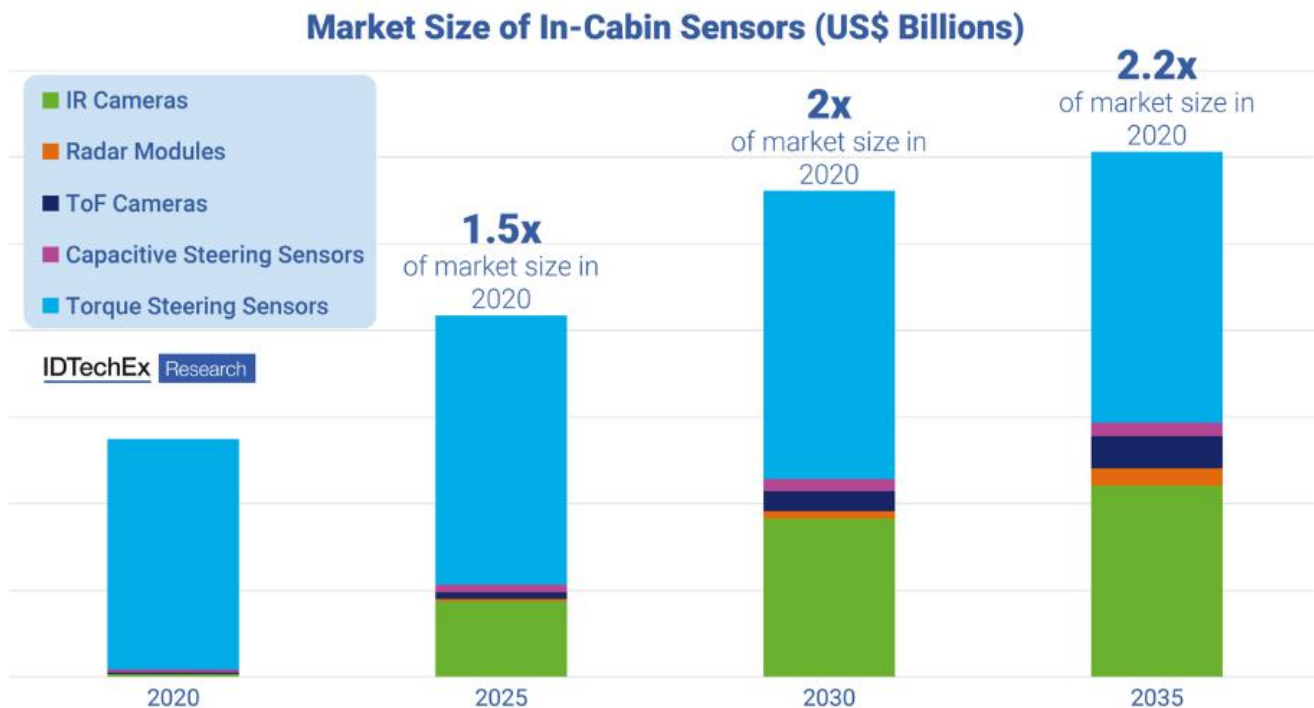
“通过Positive Driving，我们为公司提供了一种简单的方法来认可道路上的卓越表现，以建立信任并提高员工敬业度，”Motive 首席产品官 Hemant Banavar 说。“通过自动呈现重要时刻，Positive Driving 将日常决策转化为强大的指导机会，从而带来更安全的车队和更强大的团队。”

Motive 仪表盘提供来自积极驾驶事件的见解，有助于突出安全和负责任的驾驶员行为。其中包括警报驾驶，它通过对意外障碍物（例如转向车辆、道路碎片、动物或行人）做出快速反应来识别驾驶员何时表现出非凡的意识;和安全距离，当驾驶员在被另一辆车切断后迅速减速并创造安全的跟车距离时。

一般新闻

车内传感器市场发展

一般新闻



(来源: IDTECHEX)

高级驾驶分心警告 (ADDW) 和通用安全法规 (GSR) 等法规正在推动车内传感的重要性日益增加, 尤其是驾驶员和乘员监控系统。

车内传感一般分为DMS驾驶监控系统和乘员监控系统 (OMS)。DMS 预计将在全球范围内强制实施, 而 OMS 预计将主要用于中高端汽车作为差异化因素。DMS 监控驾驶员的困倦和分心等状况, 而 OMS 则专注于跟踪乘客, 例如检测无人看管的儿童或监测生命体征。领先的 DMS 技术是近红外和 RGB 相机的结合, 因为近红外光不会分散驾驶员的注意力。

近红外相机由两个基本组件组成: 近红外照明器 (通常是 LED) 和近红外成像仪。除了困倦检测之外, 手动检测 (HOD) 在确保安全方面也发挥着至关重要的作用。传统的 HOD 系统使用转向扭矩传感器, 尽管它们很容易出现误报。因此, 提供更好性能的电容式触摸传感器越来越多地被采用。然而, 为了降低成本, 许多汽车原始设备制造商选择将近红外 RGB 相机与扭矩传感器相结合, 因为无论如何, 车辆已经需要两者。

一种策略是将这些传感器与人工智能和 SDV 车辆技术相结合, 实现驾驶员配置文件识别和个性化配置等功能。