社论

DVN上海内饰&座舱研讨会倒计时！

自2019年以来，DVN 内饰已定期发布（自2019年以来已发布60期）关于驾驶监控的内饰新闻，以及其对安全、法规遵从性及其他方面的重大影响，包括用户体验、人机界面、情绪等。这些内容也经常成为我们研讨会的议程，包括即将于10月29-30日举行的上海研讨会，其中包含一场Smart Eye演讲。本期深度报道的主题便是这一话题。

设计师常常会质疑某种既有解决方案，并寻求能够实现另一种解决方案的新技术。本周“设计休息室”，DVN顾问Andreas Friedrich深入探讨了即将到来的技术之一——印刷电子学。

DMS正在为车内增加一个额外的功能层，而印刷电子技术则通过一层超薄且可塑形的电子层（包含传感器、照明等）提供全新的解决方案。两者都在彻底改变车内设计以及用户与所有车内设备之间的互动。

10月29-30日DVN上海内饰&座舱研讨会，主题为：

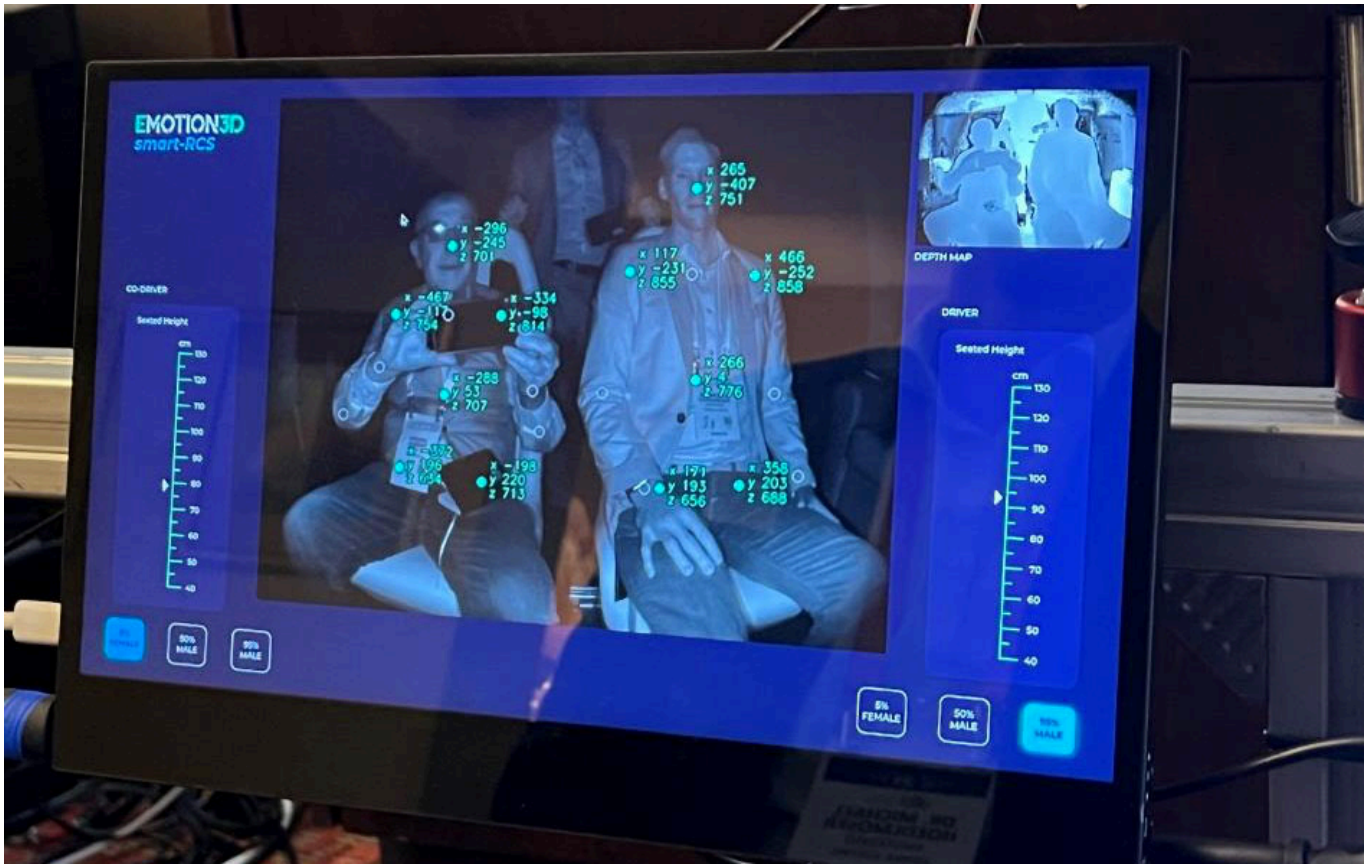
HMI, CMF 和内饰照明 – 塑造下一代汽车内饰

这是行业交流互动的绝佳机会，详细议程现已发布。

精彩活动，不要错过！

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

驾驶监控系统，有哪些新进展?



EMOTION 3D 演示 – 图片：DVN

到2026年，驾驶监控系统（DMS）在欧洲将成为新车的强制性法规要求。根据欧盟《通用安全条例》（GSR），所有新车型必须从2024年年中起配备高级驾驶员分心警示（ADDW）系统，并且这一要求将从2026年7月7日起扩展到所有新车。这意味着，到2026年，在欧洲销售的每一辆新车都必须配备DMS，以检测驾驶员分心和困倦，从而确保符合监管要求和Euro NCAP安全标准。DMS也是DVN研讨会的常规议题，包括即将于10月29-30日在上海举办的研讨会，其中将包括一场Smart Eye的演讲。

首先，提供一些数据，让大家了解现实情况以及客户的采用意愿：

- 安全统计：2023年，美国约有4,000起致命事故是由困倦/分心引起的。DMS被视为一种主动解决方案，可以降低这些风险（参考IIHS）。
- 斯巴鲁调查：90%的受访斯巴鲁车主大部分或全部时间使用DMS，其中70%希望下一辆车也配备该系统。斯巴鲁DriverFocus系统能够减少分心和困倦，63%的用户表示它帮助避免了调整控制装置或使用导航等分心行为。

斯巴鲁 DriverFocus（视频）已开发与斯巴鲁 EyeSight 系统协同工作，以防止驾驶员分心或疲劳驾驶（该系统由双彩色摄像头和传感器组成，可监控交通状况、优化定速巡航，并提醒您潜在的危险） 斯巴鲁图片从监管角度来看，以及其延伸的 Euro NCAP 2026：

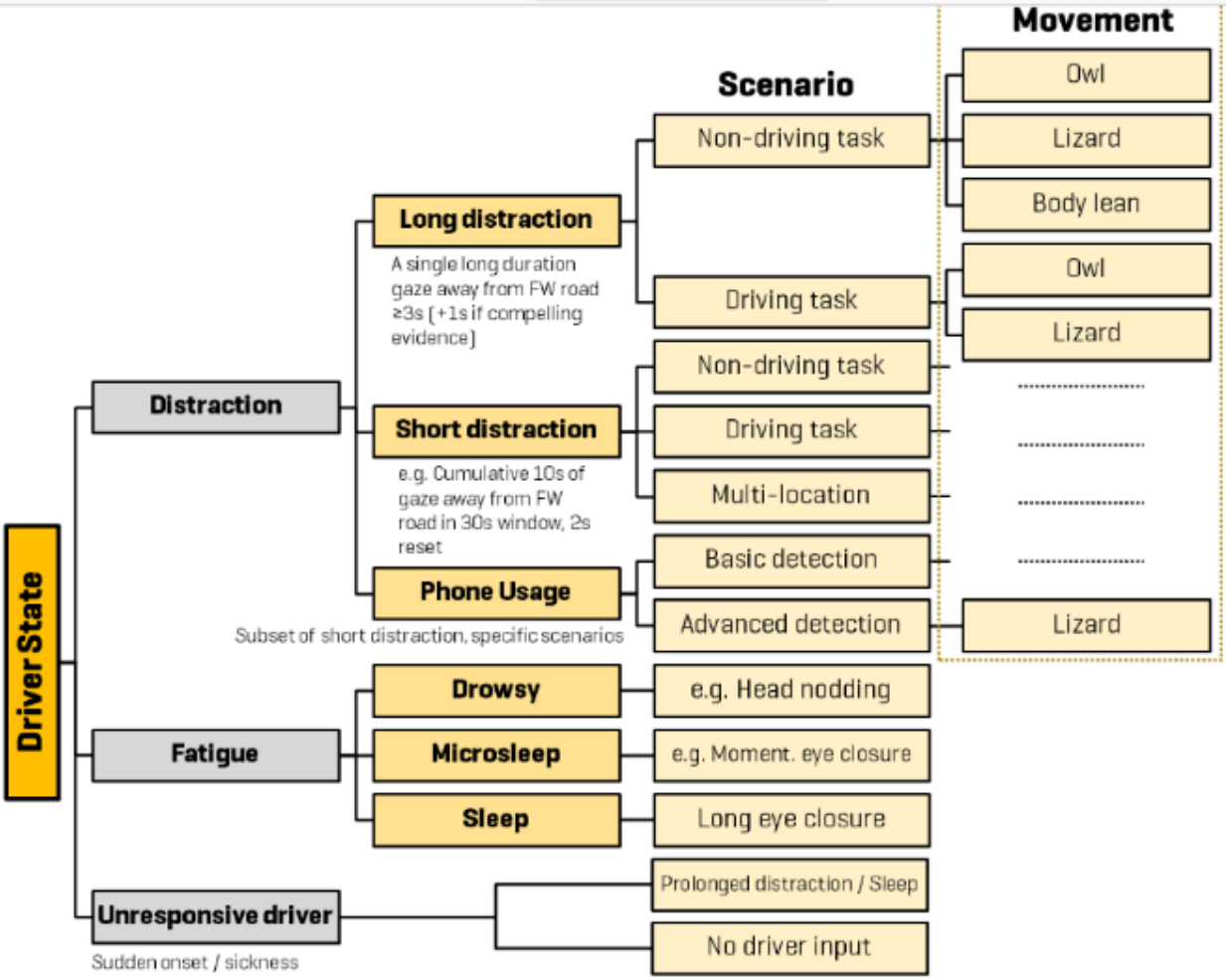


Figure 2 Summary of Driver States

图源：EURONCAP

驾驶监控系统（DMS）必须能够检测多种行为：分心（使用智能手机、认知分心）、受损（酒精/药物影响）以及无反应状态。

新要求：儿童在座检测（CPD）、智能安全带监测以及自适应气囊。总体而言，新更新将 DMS 推广为安全与舒适多种可能应用中的关键技术。

DMS 如何影响 EuroNCAP 评级

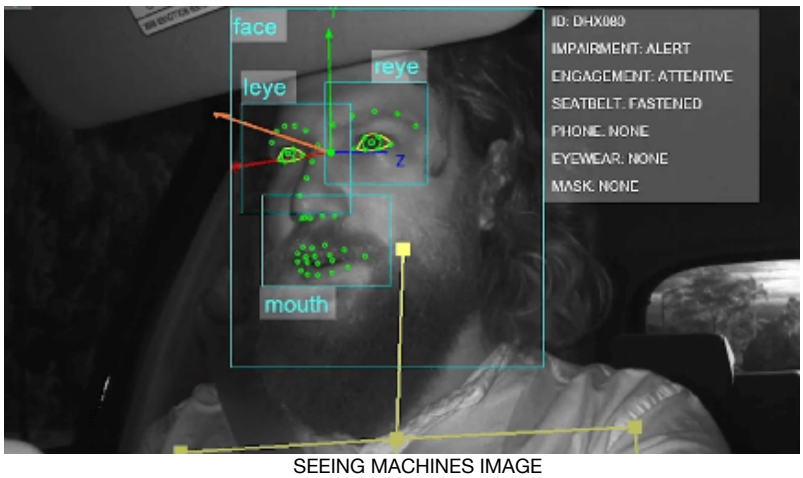
- 只有能够可靠检测这些多种行为和分心状况的车辆才能获得满分。
- DMS 得分可高达 25 分，而不是 2 分
- 需要直接系统（眼睛和头部动作检测），其功能包括：
  - 检测智能手机使用情况，例如手持、操作或注视手机
  - 监测驾驶员是否存在认知分心，例如目光离开道路、注意力短暂转移
  - 检测驾驶能力受损情况，例如因酒精或药物影响
  - 检测并警告驾驶员无反应情况，并采取必要措施停止驾驶
  - 儿童存在检测（CPD）：完整评分必需——目前仅通过直接检测（运动、呼吸、心跳）和主动对策实现。奖励5分
  - 智能安全带监测：检查安全带是否正确佩戴；错误使用（仅扣上安全带、完全置于背后、仅腰带）会降低评分
  - 自动安全气囊适配：智能约束系统根据乘员体型、位置和姿势调整安全气囊，检测不安全坐姿，并对后向儿童座椅关闭安全气囊

总体而言，车辆必须在安全性与“可驾驶性”和用户体验（UX）之间取得平衡。

最新进展

先进的摄像头和人工智能技术：驾驶监控系统（DMS）使用车内摄像头和人工智能来追踪驾驶员的注意力、眼球运动，甚至面部表情。这些系统可以实时检测分心、困倦或健康问题，并在必要时发出警示或采取干预措施。一些先进系统现在能够更深入地理解驾驶员和乘客的行为，从而在提升安全性的同时改善用户体验。

图源：Seeing Machines



SEEING MACHINES IMAGE

- 酒精影响检测：新的驾驶监控系统（DMS）可以检测低至 0.05 的血液酒精含量（BAC），主要针对高风险的 0.10 范围。NHTSA 统计数据显示，67% 的酒精影响导致的死亡事故中，至少有一名驾驶员的 BAC 达到 0.15 或更高！
- 该系统同样允许驾驶员免提操作，已经能够检测分心和疲劳，同时也能判断驾驶员是否醉酒。
- 这符合欧盟 NCAP 2026 标准以及美国的政策讨论。
- 2024 年，Seeing Machines 作为 NHTSA 高级拟议规则制定的先进酒精检测部分，提交了一项大胆计划。该计划提出了 DMS 采用的分阶段路线图。

第1阶段：提醒驾驶员，表明系统认为他/她可能存在驾驶能力受损；鼓励驾驶员靠边停车。

第2阶段：车辆安全系统会被提醒驾驶员可能存在受损行为，并且系统将变得更加明显、稳健和具有针对性。

第3阶段：车辆采取更积极的措施，通过限制信息娱乐功能并进入“跛行模式”，同时限制速度，这是酒驾致死的一个主要因素。

- Guardian 第三代：通过三菱电机在Savannah Transport Inc.车队中部署，展示了快速采纳和可扩展性。Guardian 第三代利用Seeing Machines的汽车级技术，进行了精细的微睡眠检测和视线追踪。

Tobii

图源：TOBII

- Tobii，总部位于瑞典，推出业内首个座舱内检测软件平台，可通过单一摄像头同时实现驾驶员监控（DMS）和乘员监控（OMS），目前已与一家欧洲顶级豪华汽车制造商进入量产阶段。通过单一摄像头结合驾驶员监控（DMS）和乘员监控（OMS），针对高通 Snapdragon Ride™ 进行了优化。支持先进的驾驶辅助系统（ADAS）和个性化功能。
- **量产：**已被一家欧洲领先的汽车制造商采用，预计2025年开始生产。

Smart Eye：2025年1月，Smart Eye与风险分析公司Greater Than合作，研究眼动、分心提醒与事故风险之间的关系。此次合作利用Smart Eye的AIS DMS平台收集行为数据，并增强用于OEM和商业车队应用的预测安全算法。

人工智能增强

图片：福特 BLUE CRUISE

新的 DMS 平台利用先进的人工智能和机器学习，更准确地分析驾驶员行为，包括眼动追踪、面部识别，甚至健康监测（例如检测疲劳、压力或受损状态）。这些系统现在可以处理来自多种传感器（摄像头、近红外、人体生物特征）的数据，以提供驾驶员状态的整体视图。例如，Mobileye 或类似福特 BlueCruise 和通用汽车 Super Cruise 的系统使用红外摄像头，确保驾驶员保持注意力，即使汽车在执行大部分驾驶任务时。如果驾驶员没有注意，系统可以减慢车辆速度或发出警告。

- 情境感知： Mobileye 等企业正在将车内驾驶监控系统（DMS）数据与高级驾驶辅助系统（ADAS）摄像头的实时道路信息融合，使系统能够更精确地区分正常和高风险行为。
- 微型化：新的DMS摄像头和传感器正变得更小、更隐蔽。例如，Queclink无线解决方案在2025年推出了一款安装在车窗上的DMS摄像头，其尺寸比以前的型号小50%，使安装更加便捷且不显眼。这反映了中国在提升道路安全和利用紧凑高效技术解决方案方面的高度重视。
- 低光及近红外技术：近红外（NIR）和图像传感器技术（如 OMNIVISION 的 OX01N1B）的进步确保了在各种光照条件下的可靠性能，包括夜间驾驶。

总结

驾驶监控系统（DMS）正快速从仅用于分心/困倦检测发展为全面的损伤和车内乘员监控，这一趋势受到了法规要求（如Euro NCAP 2026）和消费者对安全需求的推动。先进技术的整合——例如AI驱动的损伤检测和统一的车内感知——使DMS成为下一代汽车安全、舒适性和自动化的基石。

汽车内饰新闻

梅赛德斯-奔驰GLC配备安通林氛围照明

汽车内饰新闻

全新的梅赛德斯-Benz GLC 配备了安托林的完整氛围照明系统，增强了仪表板的悬浮效果，并强化了车辆的未来感内饰设计。该照明套件包括可选的全景天窗氛围灯，配备可切换的玻璃表面和点亮的星星。安托林还为该车型配备了完整的模块化顶棚。

在过去几年中，前款 GLC 是梅赛德斯-Benz 全球的畅销车型。

马瑞利获得可持续制造Enlighten奖项

汽车内饰新闻

图源：马瑞利

马瑞利的粘合剂废水回收解决方案荣获2025年Altair Enlighten可持续工艺类别奖项。该公司的工艺可回收在制造内饰件过程中清洗机械时产生的85%的废水。

马瑞利的粘合剂废水回收解决方案提高了水的回收率，并在用于粘合的机械清洗过程中减少了废物。粘合工艺是车辆内饰件包装中常用的工艺。每次使用后，用于粘合的喷枪、软管及相关组件必须清洗干净以去除粘合剂残留物。清洗后残留的水含有有机物质，因此被归类为工业废水；因此，它不能在其他制造操作中重复使用，必须妥善处理。

马瑞利开发的方法使用三种化学试剂，以精确比例混合，使废水中的有机溶剂（粘合剂残留物）能够分离、冷凝并固化。剩余的水随后可以在同一工厂的其他制造操作中重复使用。

经过与多家全球供应商的广泛测试，以确定最合适的化学试剂、比例和组合，马雷利于2024年底在日本九州的工厂推出了这一工艺。使用这一方法，该工厂每年可减少8160千克的水使用量。

本奖项与汽车研究中心（CAR）联合呈现，Altair Enlighten 奖旨在表彰在可持续性和轻量化方面的创新，这些创新有助于降低碳足迹、减少水资源和能源消耗，并促进材料的再利用与回收。

Cerence 与 DSP Concepts 合作推动AI 驱动车载音频新机遇

汽车内饰新闻

图片：CERENCE

Cerence 已将其音频 AI 套件集成到 DSP（数字信号处理器）概念公司的 Audio Weaver 中。该集成使客户能够在 Audio Weaver 强大的音频开发平台中无缝部署 Cerence AI 的创新汽车音频解决方案。

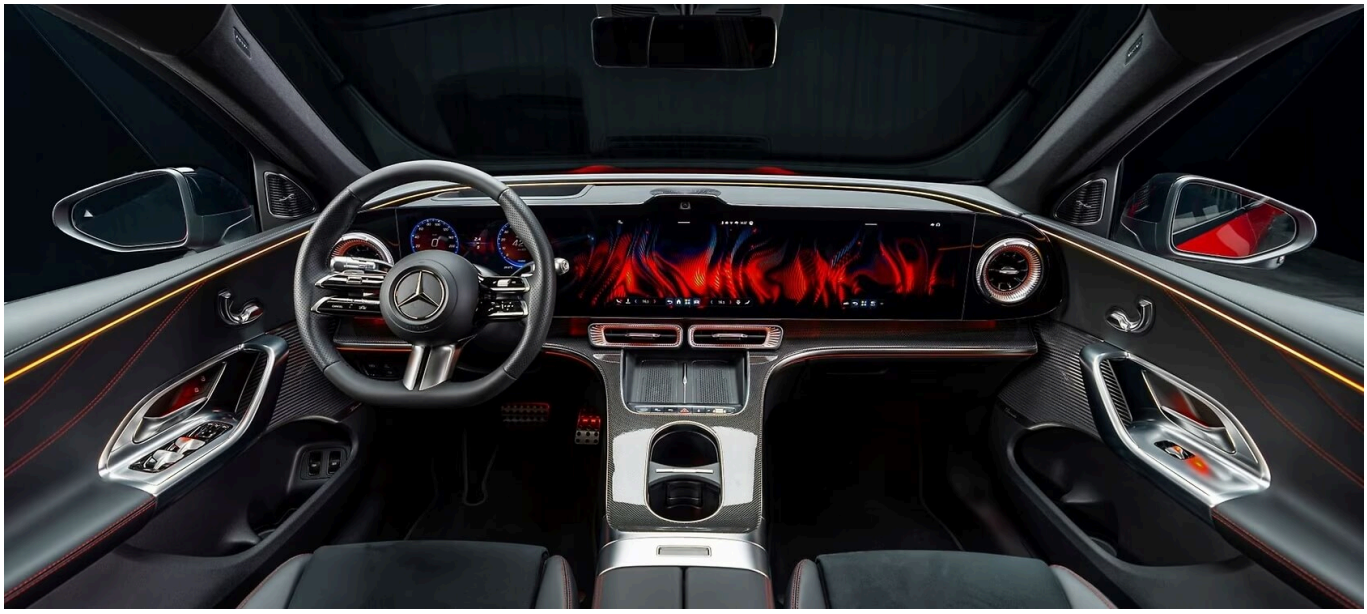
Cerence 公司是一家在汽车和交通领域创造直观、无缝、AI 驱动体验的全球企业。超过 5.25 亿辆搭载 Cerence 技术的汽车已出货，公司与领先的汽车制造商、交通设备 OEM 以及科技公司合作，共同推动下一代用户体验的发展。Cerence 总部位于马萨诸塞州伯灵顿。

Cerence 的音频 AI 解决方案以即用型模块形式提供在 Audio Weaver 中。公司的语音信号增强套件提供免提的先进声音处理技术，旨在通过去除背景噪音来清理麦克风输入。这使得 Cerence AI 的车载助手能够准确理解驾驶员和乘客的语音。公司紧急车辆检测（EVD）解决方案是一种车载技术，可提醒驾驶员接近的紧急车辆。随着车辆越来越自动化，EVD 变得至关重要。它能够在 800 米范围内识别警车、消防车和救护车的警报声，并确定紧急车辆行驶的方向。随后，EVD 可以建议驾驶员手动靠边停车，或者指导自动驾驶车辆采取行动，确保紧急车辆能够安全通过。

车内通信（ICC）解决方案也可用。这种语音处理技术通过放大和清晰化语音，增强了车内乘客之间的对话。ICC 使用分布在整个车厢内的麦克风和扬声器。“汽车是市场上最复杂的音频产品，而音频处理对于提供舒适性、安全性和个性化体验至关重要，”DSP Concepts 汽车部门负责人 Steve Ernst 表示。“将我们的汽车信号处理技术与 Cerence AI 在对话和音频 AI 方面的专业知识结合，有助于汽车制造商设计并提供尽可能最佳的车内音频体验，同时减少开发周期和工程成本。”

梅赛德斯 GLC 获得全球首个纯素认证

汽车内饰新闻



图片：梅赛德斯-奔驰

梅赛德斯-奔驰成为首家提供由独立机构认证的纯植物基内饰材料汽车制造商。这意味着车辆内饰的所有接触点，从高质量的ARTICO仿真皮座椅到方向盘、车门饰条和中央控制台，均经过素食协会商标团队的测试和认证。素食商标是国际公认的素食产品认证，由素食协会于1990年创立，此后一直致力于让素食产品更易于获取。

梅赛德斯-奔驰集团管理委员会成员、首席技术官（开发与采购）Markus Schäfer表示：“我们的客户可以放心，我们的纯素内饰材料不含任何动物产品，并且符合非常高的测试标准。我们非常高兴能够通过与独立且全球公认的认证机构的合作，为客户提供这一保证。”

首先，梅赛德斯-奔驰现有车辆中使用的内饰材料以及生产这些材料的工艺，在一项试点项目中由素食协会（The Vegan Society）进行了审核。这包括软质触感材料，如替代皮革MB-Tex、超细纤维绒布和其他纺织品。任何显示包含动物成分的指标都会导致这些材料与各供应商合作进行进一步开发，并用其他无动物成分或替代材料替换受影响的组件。

经过认证的纯素套件不仅覆盖座椅表面，还延伸到客户经常接触的内部其他许多部位。这些包括暴露的表面，如座椅和方向盘的内饰、车顶衬垫、门槛、车柱、车门板、遮阳板、中控台和仪表板，以及车内和行李厢的地毯。其中许多材料还含有较高比例的可回收材料。

梅赛德斯-奔驰GLC, 感官纯净, MB.OS, MBUX超大屏

汽车内饰新闻

图源：梅赛德斯-奔驰

随着搭载EQ技术的GLC全球首发，梅赛德斯-奔驰推出了其首款体现“感性纯粹”（Sensual Purity）理念的量产车型，公司表示这是品牌设计语言的下一阶段。电动GLC的外观采用重新设计的格栅，内饰融合了数字技术，强调流畅的设计理念。

一块悬浮式MBUX Hyperscreen从A柱延伸到A柱。该屏幕长达99.3厘米，是梅赛德斯-奔驰车系中安装的最大显示屏，采用高分辨率矩阵背光技术，拥有超过1000颗独立LED灯珠。它还具备智能分区调光功能，可通过滑动条同时调节两个显示区域。

一个单一的、流畅的装饰元素在视觉上将两部分融合成一个雕塑般的表面，并通过下缘的环境照明加以突出。根据所选配置，中控台可集成最多两个托盘，用于感应和快速手机充电，以及一个硬按键控制条（包括危险警告按钮）。

杯架为了易用性而分开设计，镀锌通风口则呈现出梅赛德斯所描述的冷峻、精致的科技美学。气候调节时，会短暂改变环境灯光和通风口照明的颜色，以确认所选设置。车门板设计简洁，配有金属扬声器格栅和装饰；皮质座椅的设计同样干净、极简。

可选择高清氛围环境风格作为背景图案。它们提供了丰富的情绪体验——从平静到强烈，从冷冽到温暖，从技术感到情感化。仪表盘、控制元件及环境照明的颜色都与这些情绪主题相协调。物理与数字之间的互动由梅赛德斯-奔驰操作系统（MB.OS）实现。

梅赛德斯：“数据显示物理按键更佳”

汽车内饰新闻

图源：梅赛德斯

想象一下，当我们在高速公路上以130公里/小时的速度行驶，却必须刷菜单才能调节音量。这时，我们就明白了为何汽车控制需要的不仅仅是触控和手势。

梅赛德斯-奔驰首席软件官（CSO）Magnus Östberg在一次采访中解释说：“数据表明物理按钮更好。”

为什么?

- 因为它们使用更安全、更直观。
- 因为它们利用了驾驶员的肌肉记忆。
- 因为减少分心意味着更高的安全性。

车辆操作的未来并非非此即彼——而是在数字灵活性与物理触感之间找到正确的平衡。

梅赛德斯-奔驰的软件负责人Magnus Östberg在接受Autocar采访时表示：“数据显示，物理按钮更好”，梅赛德斯-奔驰将开始在以数字为中心的座舱中整合更多物理控制装置。

这一变化首先体现在全新的GLC和CLA Shooting Brake电动车型上，这两款车型都在新设计的方向盘上配备了大量的摇杆、滚轮和按钮。

这个方向盘将成为梅赛德斯未来车型的标准配置，而且计划还包括将其装配到所有已在售的车型上——从今年晚些时候刚推出的CLA轿车开始。Östberg表示，这是为已经在售的车辆增加物理控制装置，同时仍保持梅赛德斯数字优先座舱的最简便且成本最低的方法。

在慕尼黑车展接受《Autocar》采访时，他解释道：“如果你从CLA（三厢车）——它配备了触摸屏而且硬按键更少——换到新的GLC，你会看到明显的差异。在GLC上我们重新加入了滚轮和按键，因为我们通过数据发现，对于某些年龄段和特定人群来说，滚轮和这些物理按键非常重要。”

“因此，在物理按键和触控之间保持平衡对我们来说非常重要。我们完全依靠数据驱动，数据显示那些高频使用的功能，物理按键的体验更好，这也是我们为何重新加入这些按键的原因。”

这些数据来自软件定义车辆：CLA是梅赛德斯的首款SDV（软件定义车辆），而即将推出的GLC是第二款。

除了更容易进行调整（因为软件可以通过OTA更新，而不需要把买家拖到车库），SDV还让汽车制造商能够完全访问驾驶者的数据和使用情况。“这一点非常重要，”Östberg说道，因为这意味着决策，比如是否恢复某些物理控制装置，可以基于数据做出。

由于这些数据，他暗示可以根据市场使用其他方向盘设计。例如，欧洲人喜欢按钮，而亚洲驾驶者更喜欢触摸屏和语音控制。

设计休息室

设计赋能技术 – 印刷电子

设计休息室

印刷电子或在物体上放置导电层是现在许多技术的基础（图片：DVN整理）

设计师经常质疑现有的解决方案，并寻找可能促成另一种解决方案的新技术。DVN 顾问 Andreas Friedrich 对这些即将出现的技术充满兴趣——“如果……？”系列。

如果我们今天在车辆中使用的（几乎）所有电子设备都可以像报纸一样以卷对卷的方式印刷，会怎么样？从而使所有设备变得更轻、更薄、更智能，并有可能更便宜……？这将为设计师在许多领域开辟全新的可能性。

上图展示了印刷电子赋能的各个领域：从左上角开始：可拉伸材料上的电子设备、印刷光伏（太阳能电池）、玻璃的电致变色调光、飞机内饰中的纤薄智能表面、3D 形传感器、OLED 及其他照明、电子纺织品、可弯曲屏幕技术以及各类屏幕——仅举几例。

这个领域已有很多参与者，我知道我无法涵盖所有内容，但可以把这看作是一个介绍，也许我们可以继续更深入地探索这个领域 ??（Johnson Electric FPC 柔性印刷电子电路的深入内容即将发布！）如果您在这个领域有贡献或相关知识，请随时联系我：afriedrich@drivingvisionnews.com

基本原理是使用导电墨水与传统印刷方法，从而创建导电线路（类似于 PCB 板上的线路），并在这些线路上使用某些特殊粘合剂放置专门开发的电子元件，瞧—— 这样就拥有了可以工作的电子产品。

VTT 印刷测试机群中卷对卷印刷电子的示例（DVN 图片）

对于那些尚未熟悉这个话题的人来说，有几个集群或能力中心可以探索。

首先是位于芬兰奥卢的芬兰Printocent集群，可能是所有集群中历史最悠久且知识最丰富的。它起源于奥卢的 VTT。我有幸访问过他们几次，那里非常有趣，也非常“极客”，尤其是作为一名创意设计师，我常常会想“我到底在这里做什么”？但前往那里确实很有收获，我发现了许多新的潜在技术和解决方案。

另一个很好的入门方式是参观慕尼黑的LOPEC展会，这是印刷电子领域最大且最好的展览之一。下一次展会时间为2026年2月24日至26日。

我强烈推荐这作为一个良好的了解途径，这里将汇聚包括一级供应商及其供应商、印刷厂、墨水供应商、材料供应商、研究机构、组织等。

只要带着开放的心态去参观，看会发生什么。

我上一次参观是在2022年，我发现了很多有趣的东西。下面的例子来自空客，展示了一些可以轻松加入到传统生产方法中的东西，这些都隐藏在A面材料之下。

这架飞机机身的这一部分印刷了电子设备，用于：2米功率传输、WLAN天线、NFC天线、温度传感器、湿度传感器、手势传感器和OLED照明（图源：DVN）

奥迪在LOPEC 2022展示OLED技术（图源：DVN）

另一个组织是OE-A（有机电子协会），它与慕尼黑展览公司共同组织LOPEC。OE-A是柔性和印刷电子新兴技术的国际领先行业协会。OE-A代表整个价值链，为企业和研究机构之间的本地和国际合作提供了一个独特的平台。

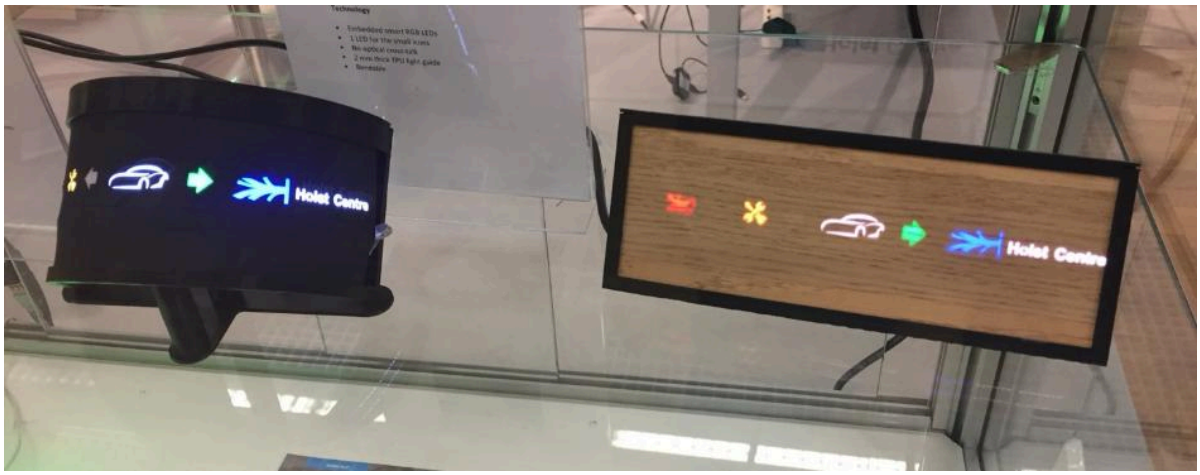
来自法国CEA的智能风车叶片——印刷应变计、加热系统和温度传感器（图源：DVN ）

法国在印刷电子领域也很发达，他们通常称之为“Plastronics”，指的是将印刷的智能直接集成到塑料中或贴在塑料上。主要的卓越中心是位于格勒诺布尔的CEA – Liten。

另一个大型集群是来自德国萨克森州的有机电子网络 (https://oes-net.de) - Organic Electronics Saxony。

德国一个有趣的参与者是海德堡的InnovationLab。那海德堡以什么闻名呢？没错——它以古腾堡闻名，因他在1450年发明了活字印刷技术。当然，他们还有一个印刷技术实验室，其中的一个研究领域就是印刷电子。

从Innovation Lab分出的一个衍生公司是 https://flexoo.com/en/ ——这里有一家为德国各类客户生产产品的企业。他们的传感器和印刷加热器曾被NASA用于其月球漫游车。可以查看他们的客户名单以及生产的零部件。



荷尔斯特中心的嵌入式智能可弯曲 RGB LED 显示屏（图源：DVN ）

其次是霍尔斯特中心（Holst Centre），这是比利时和荷兰的 IMEC 与 TNO 大学合作的一个联合实验室，位于埃因霍温高科技园区——据说，这里是每平方米专利最多的园区。他们进行大量开创性的研究，并尝试与合作伙伴共同进行实验。

在西班牙，有 Aimplas，这是他们在瓦伦西亚的印刷电子领域的组织。

还有许多其他集群和组织，我很荣幸曾参加过一次欧盟的会议，会议上所有大玩家都有代表，我作为汽车整车制造商（OEM）代表出席，告诉他们一切都很有趣，值得继续……总之，我已经会见过其中的不少专家。

再举一个例子，印刷电子学中有一个特殊分支称为 IMSE——模内结构电子学。一家专注于此领域并拥有最多专利的公司是芬兰 DVN 内饰会员 Tactotek。我有幸多次拜访他们，我们也已经一起做过一些有趣的事情。其中一个可以分享的例子是我在吉利设计（领克）期间，共同开发的座椅控制单元，双方共同分担了成本，因此双方都能够展示成果。

传统座椅控制单元配有大型黑匣子与集成式 TACTOTEK 版本（图源：DVN ）

上述比较显示了使用 IMSE 的优势。首先，我们使用传统的真空成型工艺来成型印刷电子产品。然后，将成型的塑料薄膜放入注塑模具中——采用传统的 IML（模内贴合）技术，或者有些人称之为 FIM（薄膜嵌入成型）。

一旦注塑成型完成，就可以得到厚度仅 3 毫米的内部含电子元件的部件! 这一切都使用了传统设备和现有技术。

点击 DVN 网站进行搜索，可以找到更多关于 Tactotek 的信息。

我还有很多来自 LOPEC 以及其他走访的例子——我们将继续讨论这个话题。一个知名的参与者是 Kurz 及其子公司 PolyIC——DVN 很快会带来更深入的采访。

一般新闻

2025都灵车展，迄今为止最成功的一届

一般新闻

从9月26日星期五到9月28日星期日，都灵车展重返市中心，汇聚了50家汽车制造商，其中17个中国品牌亮相，展示其尖端的电动汽车产品。

这一显著的中国品牌阵容——此前在类似国际活动中已有体现——反映了亚洲汽车制造商如比亚迪、吉利、东风、零跑、奇瑞欧萌达和岚图在全球市场拓展影响力、提升知名度的战略推动。

当然，展会还展示了欧洲汽车行业的一些顶级品牌，包括Stellantis、宝马、法拉利、兰博基尼、梅赛德斯-奔驰和特斯拉。

凸显亚洲整车制造商影响力日益增长的是“Piemonte Meets China – 都灵汽车设计大奖（TADA）”的首次亮相，这是首个专门针对源自中国的汽车设计的欧洲奖项。

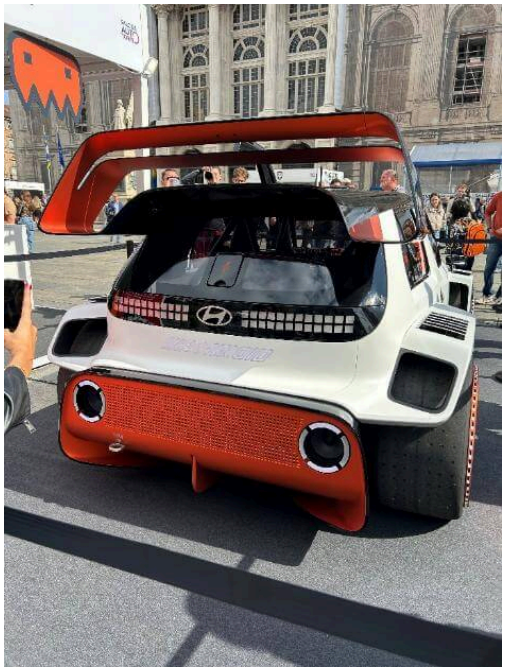
该倡议旨在展示中国制造商在风格和工程方面的发展，同时促进皮埃蒙特丰富的汽车遗产（历史上与Pininfarina等品牌相关）与来自东方的新兴企业以创新驱动的创意之间的建设性对话。

除了奇瑞的Lepas，其他在欧洲早期亮相的新兴中国品牌还包括比亚迪的豪华品牌腾势；

图片：腾势 Z9 GT　图源： DVN

此外，还有威马汽车（WM Motor），也被称为Weltmeister；以及MHero，是东风旗下专注于高端SUV的子公司。长安，中国汽车制造商，在欧洲拥有最大的设计中心，在都灵郊区拥有300多名员工，展示了其深蓝S05和S07运动且时尚的SUV。在经过多次停顿和推进后，长安在今年夏天宣布明年将进入欧洲市场。

现代汽车选择都灵车展作为INSTEROID的首秀地点，这是一款前瞻性的概念车，重新构想了100%电动的INSTER城市SUV，并将游戏灵感的设计引入汽车世界。



图片：现代INSTEROID，图源： DVN

吉利，沃尔沃、极星、极氪 和Lotus的母公司，为了在意大利推出其同名品牌，决定为首批 1000 名 EX5 紧凑型电动 SUV 和 Starray EM-I 插电式混合动力车的买家提供终身保修。终身保修是与车主绑定的，而非车辆，因此不可转让。

总之，扎实的市场存在感和一系列为欧洲市场量身定制的有吸引力的产品，展示了中国汽车制造商巩固他们已获得的显著市场份额的明确意图。