

社论

驾驶监控系统现状和法规解析



图片：哈曼

在最近两期快讯中，我们提到，音响和车内照明不仅仅是人们在驾驶时的所听和所见。本周深度报道将重点探讨DMS驾驶监控系统。监管和消费者组织正在推动行业强制应用该功能，将安全性提高到一个新的水平。许多企业、初创公司与创新技术正在该领域展开激烈竞争。

DMS 作为安全功能，可减少疲劳驾驶和注意力不集中引起的事故。随着 DMS 变得越来越先进，DMS将比其它以人为本的内饰设计领先一步。行业将利用该检测技术监测驾驶员（和乘客）的健康和舒适度。在符合相关严苛标准后，类似的技术可用于检测与情绪相关的信息，以改善乘员的整体旅途体验。

DMS 将是 4 月 25 日至 26 日在德国科隆举办的下一届 DVN 内饰研讨会的重点话题。该活动的主题是内饰体验：安全性、舒适度和新兴技术。欢迎行业同仁报名参会，参加展览，参与演讲！[点击查看详情](#)。

您真诚的，

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

深度新闻

DMS驾驶监控系统现状和法规



TESLA IMAGE

DVN内饰密切关注快速发展的乘员状态监控和驾驶监控技术和法规。

什么是 DMS

DMS（驾驶监控系统）是一个实时系统，它收集有关驾驶员的可见信息，以确认他们安全执行动态驾驶任务的能力。

这些系统可以通过准确探测眼睛和头部位置、驾驶员注意力和疲劳程度来检测分心和昏昏欲睡的驾驶员。

DMS 还能检测驾驶员是否存在同时操作多个任务的情况，以确认驾驶员的警惕性，例如在驾驶时吃喝或使用手机，甚至在驾驶时眨眼和打哈欠。当人工智能检测到任何这些分心事件时，DMS 将采取行动，即实时发送信号或警报，提醒驾驶员提高警惕并采取必要措施避免事故。

为何使用 DMS?

根据去年秋天消费者报告的分析，大约 50% 的新车型可同时使用自适应巡航控制和车道居中功能。这两个系统一起使用使汽车保持在车道上并与前方汽车保持一定距离，无需驾驶员过多干预。根据最近对 CR 成员的一项调查，许多驾驶员乐于使用该便利操作。



图片：WORDPRESS

但数十年的研究表明，当自动驾驶状态开启时，驾驶员注意力不容易集中，如果他们不警觉并准备好随时接管，可能会导致撞车。

可以说，任何车辆都需要 DMS，不带自动驾驶功能的汽车一样需要。如今智能手机的使用可能导致分心风险的增加，而疲劳驾驶甚至在汽车发明之时即已存在。

随着自动驾驶的发展，DMS 变得越来越重要。越来越多的车辆配备可以控制某些制动、加速和转向功能的驾驶辅助系统，这能减轻驾驶压力，但同时也可能增加驾驶员分心的风险。即使驾驶员了解这些自动驾驶功能的局限性，他们的思绪仍然容易分散。对于司机来说，在自动驾驶状态下保持警惕比自己驾驶时保持警惕更难。

全球在这方面的监管进展如何？

欧洲法规

2019 年 11 月，欧盟理事会投票通过法规，要求在 2022 年年中之前在汽车中安装先进的安全系统。

根据该法规，包括卡车、公共汽车、货车和运动型多功能车在内的所有机动车辆都必须配备 DMS，包括驾驶员困倦和注意力警告系统以及先进的驾驶员分心警告系统。这些先进的安全系统包括基于摄像头的驾驶监控，它能检测驾驶员的注意力不集中或困倦，并在发现驾驶员分心时发出警告。

美国法规

美国众议院于 2020 年 7 月 1 日通过了《前进法案》，这是一项耗资 1.5 万亿美元的基础设施法案，旨在让道路更安全。该法案中包含的一项安全措施是在新生产车辆中安装检测注意力不集中或醉酒驾驶的技术设备。2020 年的《保持所有人警觉 [SAFE] 法案》还强调研究 DMS 可以在未来几年尽量减少因驾驶员分心而造成的道路事故。

与此同时，政府运营的 NHTSA（美国国家公路交通安全管理局）自 2015 年以来一直在考虑如何在其 NCAP 五星级碰撞测试标签中评估驾驶辅助和半自动系统，但目前还没有解决方案。

中国法规

早在 2018 年，江苏是中国第一个实施要求长途卡车和危险品运输车辆使用驾驶监控的省份。但这些规定仅被视为第一步，因为包括其他类型车辆在内的通知预计将随之而来。

英国法规

英格兰和威尔士法律委员会和苏格兰法律委员会发布了一份联合报告，研究了自动驾驶和 ADAS 的法律影响以及应如何调整法律。



该报告建议引入一项新的《自动驾驶汽车法案》，该法案明确区分了辅助驾驶员的功能，例如自适应巡航控制和自动驾驶功能。

该报告的一项重要建议是，驾驶座位上的人将不再被定义为驾驶员，而是“负责人”，不能因驾驶任务产生的罪行而受到起诉。他们将免于各种违法行为——从危险驾驶到超速或闯红灯。但是，“负责人”将保留其他驾驶员职责，例如购买保险、检查负载或确保儿童系好安全带。

此外，该报告还解决了车辆可能被授权在没有任何人就坐驾驶座的情况下自动驾驶的问题。它提到，该情况下，乘员只是乘客，被许可的运营商需负责监管旅程，而不是让用户负责。此外，还需提供乘客服务，特别是对老年人和残疾人。

值得注意的是，法律委员会还建议采取新的保障措施，以阻止将驾驶员辅助功能当成自动驾驶功能进行销售。他们说，这将有助于将公众成员认为在驾驶辅助功能运行时无需注意道路而造成的碰撞风险降到最低。

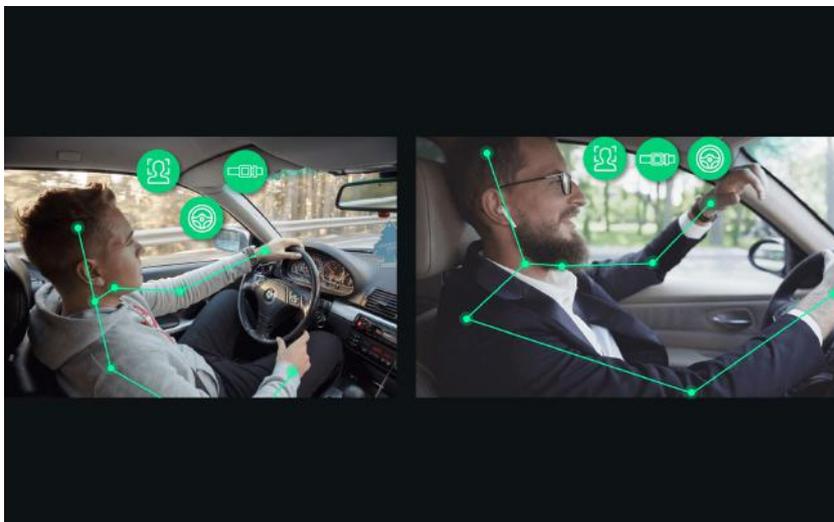
欧盟 NCAP

Euro NCAP（欧盟新车安全评鉴协会）成立了 OSM（乘员状态监测）小组。OSM 小组由参与 Euro NCAP 的不同组织和主管部门组成。为 OSM 小组的工作做出贡献的两个重要组织是欧洲汽车制造商协会 ACEA 和欧洲汽车供应商协会 CLEPA。

ACEA 和 CLEPA 凭借其在汽车行业的专业知识推动行业发展，并影响 OSM 集团的决策。为及时了解相关进展，OSM 小组也从外部组织收集重要信息，其中包括二级供应商。二级供应商 Smart Eye（瑞典）、Seeing Machines（澳大利亚）、Affectiva（美国）和 Cippa（以色列）等驾驶监控系统软件开发商凭借其技术专长，为 OSM 小组提供重要的行为指标和初步测试建议。Smart Eye 也被列为斯堪的纳维亚组织 FKG 的成员和代表，为 OSM 集团提供斯堪的纳维亚汽车供应商的视角。

基于内部讨论和外部组织的意见，OSM 小组正在开发测试和评估协议，Euro NCAP 将使用该协议对新车模型中的驾驶监控技术进行评级。

IIHS 要求半自动驾驶配备DMS



静态/动态姿势 - IMAGE: PLAYMENT

IIHS（美国公路安全保险协会）作为保险业资助的组织，早些时候宣布其将成为第一个检测自动驾驶系统安全性的独立安全机构。IIHS“良好”评级的标准主要在于驾驶监控标准，分为八类，如下所示：

- 监控驾驶员的视线和手的位置；
- 使用音频和视频等多种类型的升级警报来引起驾驶员的注意；
- 如果驾驶员没有反应，请将车辆减速至停车并通知汽车制造商或紧急服务；
- 自动变道必须由驾驶员启动；
- 如果驾驶员没有看路，自适应巡航控制不会从长时间停止中恢复；
- 主动车道控制应鼓励驾驶员共享转向，而不是像目前所有系统那样将其交给系统并轻敲方向盘以表示警觉；
- 如果驾驶员安全带未系好，系统将无法使用；
- 如果禁用自动紧急制动或主动车道控制，则无法使用该系统。

IIHS 表示在实施和评估严格评级方面还需要做一些工作，预计今年将进行第一轮评级，但时间取决于芯片短缺下汽车供应有限何时缓解。

最初，大多数系统的评级估计只能达到“可接受”、“勉强接受”和“较差”级别。何时或如何能达到TSP（最高安全级别）尚有待观察。通用汽车的 Super Cruise、特斯拉的 Autopilot 和沃尔沃的 Pilot Assist 等半自动系统尚不能达到良好级别。



图片：凯迪拉克SUPER CRUISE

AAA美国汽车协会

AAA（美国汽车协会）是整个北美的汽车俱乐部联合会。AAA 最近发表了一项研究，指出具备自动驾驶功能的汽车必须配备驾驶监控系统 DMS，但所有驾驶监控都需要改进。



图片：AAA

这项新研究表明，基于摄像头的系统是确保驾驶员在汽车自主完成大部分任务的情况下仍能保持关注道路的最佳方式。

这家非营利组织测试了四辆配备自动驾驶辅助系统的车辆，这些系统可监控驾驶员是否注意力集中。它的研究人员将直接的、基于摄像头的驾驶监控系统与仅能检测驾驶员的手是否在方向盘上的间接系统进行了比较。发现在提醒注意力不集中的驾驶员方面，未配备摄像头的系统比配备摄像头的系统反应时间多51秒。

有的情况下，司机可能会分心，专注于电话，甚至在超过一公里的高速公路行驶中打瞌睡。

研究人员还表示，所有驾驶监控系统在防止滥用和误用方面仍需进行改进。

AAA 研究人员基于以下条件在南加州 24 英里的环路上对车辆进行了检测：

- 双手从方向盘上移开，驾驶员的头朝上并朝向道路，但眼睛向下注视。
- 将手从方向盘上移开，但驾驶员的头部和视线向右下方，好像在看中央控制台。
- 改变头部位置和眼睛注视并偶尔移动或触摸方向盘来“击败系统”。

为了确定外部因素是否在起作用，包括摄像头无法识别驾驶员，AAA 在白天和夜间均进行了测试，且特意安排了不同种族和民族背景的测试人员。

他们发现：

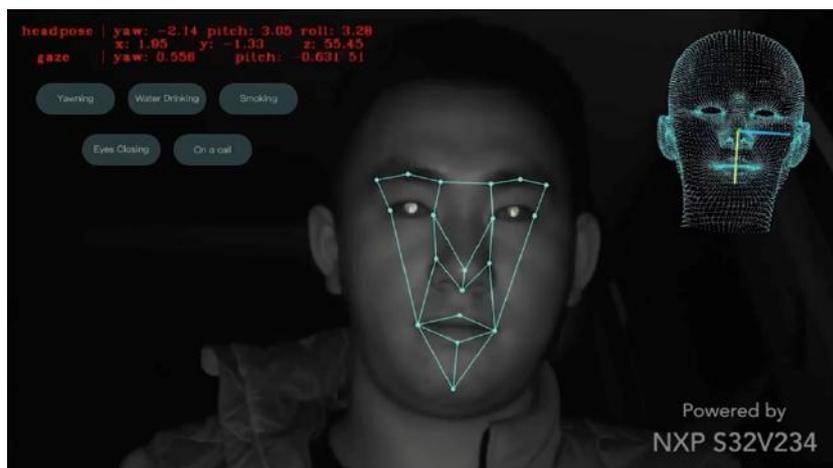
- 基于摄像头的直接系统比检测驾驶员手是否在方向盘上的系统早 51 秒发出警报。
- 尽管两种类型的 DMS 都可能被故意滥用，但基于摄像头的系统更能防止误用和滥用。
- 在 10 分钟的驾驶中，基于摄像头的系统仅允许驾驶员脱离 2 分钟，而基于方向盘的系统允许 5 分钟脱离。
- 基于摄像头的系统在白天和夜间条件下性能没有显著差异。

最后，AAA 研究人员建议所有配备 DMS 的车辆都应该有某种形式的直接驾驶监控，并且基于摄像头的系统效果最好。但其研究人员表示担心这些系统很容易被故意破坏 - 并且驾驶员可能会在两次警告之间行驶长达 5 分钟。

未来预测

一旦上述相关法规生效，行业将继续投资、开发、发明更好的监控技术，弥补目前的不足。

与此同时，随着 DMS 变得越来越先进，通过驾驶员监控技术，行业将不仅关注安全性，还将关注驾驶员健康和舒适度监测。



图片：恩智浦

目前行业正在开发更先进的系统，以检测心率或呼吸模式，并能引导驾驶员去医院或在他/她出现任何心脏病发作症状时通知他/她的医生。在接下来的几年中，驾驶监控系统还将更好地了解人类行为，例如乘客的舒适度、在娱乐方面的偏好等。例如，手势识别可用于控制车内空调温度，调节音乐的音量，甚至开启与语音助手的对话。

简而言之，驾驶监控系统的功能主要在于安全性，但未来也将扩展到改善整体驾驶体验。

汽车内饰新闻

商汤汽车座舱、驾驶监控系统和智能内饰

汽车内饰新闻



图片：商汤

该检测系统还可作为驾驶监控系统，检测驾驶员疲劳迹象或识别驾驶员何时分心或表现出危险驾驶行为。例如，如果有孩子被独自留在车内，该系统能及时检测并发出警告。未经授权的乘客也能被检测到，因此汽车基本上不可能被人开车偷走。

“SenseMARS Agent”是一个可以识别手势、面部表情和语音的虚拟助手。驾驶员和乘客可通过语音命令控制汽车的娱乐功能。“SenseAuto Cabin-O Health Partner”能在不到30秒的时间内检测出心率、呼吸频率和血压等多项健康指标，为驾驶员的健康保驾护航。

智能“SenseAuto Pilot”搭载整个道路路线图，帮助驾驶员和车辆系统做出决策并规划有效路线。此外，还具备许多其他附加功能，例如：距离检测、应对复杂场景、车道偏离警告或跟踪、超车或导航时自动换道以及自动驶入坡道。

此外，商汤科技让未来的V2X连接成为可能。在智慧城市的背景下，它有助于减少拥堵、降低燃料消耗、建立全面的交通管理系统，更好地为紧急情况提供帮助。

Kurz和施华洛世奇合作开发水晶豪华装饰

汽车内饰新闻



图片来源：库尔兹和施华洛世奇

KURZ 位于德国菲尔特，是薄膜技术的全球领导者。施华洛世奇是一家玻璃生产商，总部位于奥地利瓦滕斯，业务范围包括珠宝、光学仪器以及研磨工具和机械。

两家公司合作开发豪华内饰，结合库尔兹汽车内饰专长和施华洛世奇水晶玻璃的专业知识。3D 组件采用印刷模具装饰 (PMD) 工艺，提供多种设计，水晶与外观颜色相匹配，可触摸操作且具备背光照明。

Burg Design 的设计和装饰包括 KURZ 子公司 PolyIC 的钕基金属化、高透明度的传感技术以及施华洛世奇的手工制作可触摸操作水晶。烟色玻璃外观的深色施华洛世奇水晶突出了车辆的黑红色哑光亮丽外观，土黄色和铜色调给人一种微妙的奢华触感。水晶的金色也同样完美匹配。

手工制作、精确切割的水晶具有深度效果和多重反射效果。借助智能传感器技术，还可实现触摸操作。集成在面板中的传感器由超薄金属网银色结构组成，人眼不可见。它们坚固耐用，可灵活适应各种组件的几何形状。此外，传感器不会影响组件的可回收性，这一点也非常重要。

KURZ 在汽车内饰领域提出了更多其它创新概念，包括具有 Shy Tech 专业知识的中控台数字设计、可持续和自我修复的表面、3D 结构和集成的智能功能。

安通林：智能红外辐射热舒适

汽车内饰新闻



图片：安通林

汽车电气化需要克服若干难题，包括自主性。车辆推进系统是最大的耗电环节，供暖、通风和空调 (HVAC) 系统是电动汽车的第二大耗电环节。在恶劣的冬季或炎热的夏季，车舱的加热和降温使车辆续航里程减少高达 60%。车舱加热是当今面临的全新挑战，因为在电动车中它几乎可以实现零费用（零用电）。

Grupo Antolin 专注于红外辐射提供热舒适的加热表面。任何高温表面都会发出红外光谱中的辐射，可用于在给定距离内对乘客进行有针对性的加热。红外光谱允许个性化和集中加热，从而避免加热车舱空气所消耗的电量。

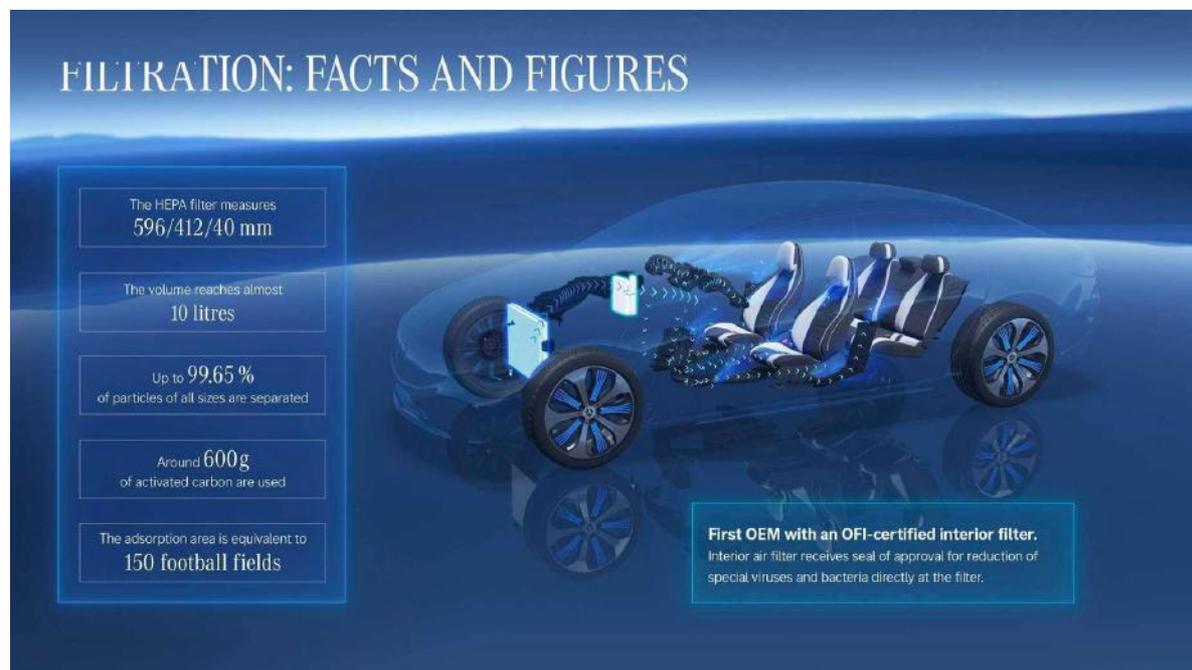
将加热元件集成到内部零件的表面需要广泛制造这些零件的知识，包括塑料和电子产品的组合。通过结合适应不同环境的模拟并优化加热元件的管理，基于不同的使用场景，安通林将与乘客加热相关的能源消耗降低高达 70%。它还减少了达到车辆舒适所需的时间，这在冬季启动汽车时具有很高的价值。它还具有噪音优势，因为不再需要嘈杂的风扇。

安通林表示，通过这种方式，该系统能让电动汽车自主性提高 29%。

此外，动态照明可以通过改变灯光颜色协助优化乘员的热感，在各种情况下均适用。

全新梅赛德斯 EQS 空气和声音管理

汽车内饰新闻



图片：梅赛德斯

在第三步中，其它细小颗粒，二氧化硫、氮氧化物和难闻的气味被过滤掉。孔结构设计使其具有非常大的内表面积。HEPA 过滤器中使用了大约 600 克活性炭。吸附面积相当于约150个足球场。活性炭由椰子壳制成，椰子壳是化妆品行业的副产品。

全新 EQS 配备“畅心醒神空气控制系统”，采用 HEPA 过滤器（高效微粒空气）清洁进入的外部空气。在再循环模式下，空气通过自动气候控制系统的内部空气过滤器进行过滤。得益于 HEPA 过滤器和内部空气过滤器上的活性炭涂层，最终二氧化硫，氮氧化物和异味都减少了。HEPA 过滤器可利用前罩下方的空间。

该系统配备过滤器、传感器、显示器和空调。通过智能新鲜空气/再循环空气切换模式，颗粒物水平可实时显示在 MBUX。预进入气候控制模式下，还能在乘员进入车辆前清洁车内空气。

过滤分为三个步骤。大颗粒预过滤器可拦截树叶、雪花和沙子并拦截其它较大颗粒。同时，它保护 HEPA 过滤器免受高浓度粗颗粒的影响。该 HEPA 过滤器采用合成膜的机械工艺技术，超细纤维层捕获 PM 2.5 至 PM 0.3。根据 DIN EN 1822 认证的过滤器效率，可去除 99.65% 以上的各种颗粒。

ENERGIZING COMFORT 系统提供身临其境的车载音响体验，包括三个 ENERGIZING NATURE 程序：Forest Glade、Sounds of the Sea 和 Summer Rain。

与其它 ENERGIZING COMFORT 程序一样，照明和图像可用于影响其它感官。比如在休息时，短睡眠模式的一个新功能是对内饰的扩展调节：它关闭全景滑动天窗的卷帘，并将驾驶员座椅调整为适合休息的状态。这为睡眠创造了有利的气氛。小睡（比如车辆充电时）让驾驶员精神焕发，提高驾驶员的表现。



AIR-BALANCE 系统则提供让人舒适的嗅觉。它散发一种特殊的香味，名为No.6 MOOD Linen。之所以编号为 6，因为第一款电动汽车“Mercedes Electric”于 1906 年增加到该车型系列中。

捷豹路虎与亚马逊 Alexa 合作开发语音控制HMI

汽车内饰新闻



捷豹路虎宣布将在全部车型中加载 Amazon Alexa。Alexa 是一种语音体验工具，使用时非常直观自然，操作时可以仍然将双手放在方向盘上，眼睛依然聚焦路面。

诸如“Alexa，带我回家”、“Alexa，播放我的放松音乐清单”和“Alexa 帮我查看附近的咖啡店”等请求都可以通过语音完成，无需触摸 Pivi Pro 的信息娱乐触摸屏。用户还能够通过询问的方式了解时事新闻、天气情况，并且管理他们的日程安排和购物清单。该软件可以无线更新。Pivi Pro 的功能包括导航、媒体播放、电话和兼容的智能设备。

作为捷豹路虎 Reimagine 战略的一部分，这代表了其互联服务能力的一次重大变革，将为客户提供现代奢华的全新体验。它还将加速捷豹路虎向数字汽车行业的转型。

捷豹路虎和亚马逊的工程团队密切合作，确保 Alexa 与 Pivi Pro 无缝连接。这种协作开发的方式确保客户在他们的车辆中享受与他们在家中已经熟悉和喜爱的相同的 Alexa 体验，并在未来从更强大的功能中受益。

设置很简单：所有客户只需扫描 Pivi Pro 触摸屏上的二维码将 Alexa 链接到他们的 InControl6 帐户，然后执行几个简单的步骤。

雷诺 Austral 座舱一瞥

汽车内饰新闻



雷诺 AUSTRAL 内饰 - 图片：雷诺

雷诺 Kadjar 的替代车型已基本到位，这家法国制造商正在为其新增的 SUV 系列做最后的润色。雷诺 Austral 计划于 2022 年上半年推出，目前正在进行最终测试阶段，即验收测试。之后，将进行正式首映和上市。

2022 年 1 月 26 日的新预告图展示了 Austral 的座舱设计。中控台配备大尺寸显示器，呈 L 形，看起来有点像电动车型雷诺梅甘娜 E-Tech。它同样配备来自谷歌的汽车服务。显示屏的总面积为 774 平方厘米，几乎能通过触摸屏操作车辆的所有功能。显示器搭载雷诺的全新 OpenR 软件，该软件与谷歌共同开发，包含地图和谷歌搜索等功能。智能手机也能通过 Android Auto 或 Apple CarPlay 实现连接，无需线缆。

此外，它的方向盘颇具未来感，顶部和底部为扁平设计（批量生产时或许会稍微调低一点），中控台比较高。内饰为模块化设计。这款紧凑型 SUV 后排座椅可纵向滑动折叠，可通过后备箱中的按钮进行操作。车内存储空间很宽裕，比如滑动扶手和中控台都有存储空间。中控台还配备一个为智能手机充电的感应充电座。总体而言，新款雷诺 Austral 车舱内储物空间超过 30 升。

全新出行

Holograktor: 移动出行与元宇宙的融合

NEWS MOBILITY



图片: WAYRAY

总部位于瑞士苏黎世的 Wayray 最近推出了名为 Holograktor 的汽车，这是首选基于 True AR™ 技术和全新叫车业务模式而设计的汽车。现实世界和虚拟世界的无缝连接将提升安全性、舒适性、服务和娱乐性。三座 Holograktor 既可以通过传统方式驱动，也可以通过 VR 遥控器驱动。



得益于 WayRay 的全息 Deep Reality Display® 技术，这辆车是驾驶员和乘客进入元宇宙的窗口。通过个性化的 True AR™，驾驶员可以自行安排活动：休息、工作、娱乐、唱歌——随心所欲。WayRay 凭借其 Deep Reality Display® 技术，Holograktor 用户可通过挡风玻璃和侧窗看到真实世界和虚拟世界之间的无缝连接。甚至游戏对象也似乎融入了汽车的实际环境。驾驶员甚至可以把手从方向盘上移开，沉浸在一个新的虚拟世界——元宇宙。

借助 VR Remote Control，一名专业的司机可以在驾驶站远程操作 Holograktor。而车内乘客则可以在享受完全隐私的同时，让专业司机控制汽车，放松身心。

他们成功发明了一项新技术：AirKnife，将乘客气流分开，防止空气颗粒（由说话或打喷嚏引起）在车舱周围移动，以确保每次乘坐都清洁舒适。

此外，甚至可以通过神经网络模型、数据跟踪或通过应用程序共享给汽车的内容（例如驾驶舒适度偏好、位置和地址）来计划您的下一次旅行。

该公司已筹集 1 亿美元资金，投资者包括保时捷、现代、阿里巴巴等。

Eli ZERO: 城市出行车, 并非标准汽车

NEWS MOBILITY



ELI ZERO内饰 - 图片: ELI

Eli 有望通过其先进、高效且价格合理的微型电动汽车重构个人车辆。Eli 是一家中国公司, 通过众筹融资 ([见众筹页面](#)), 正在开发第一款微型电动汽车模型 Eli ZERO Plus, 它已经在欧洲上路做好了准备。



Eli ZERO 是一款小巧轻便的四轮电动汽车。从技术上讲, 它不是标准的汽车, 因为它不符合欧洲对四轮车的定义。这意味着它只具备汽车的形状, 但在性能和安全性方面, 它更像是摩托车和封闭式车辆 (如 Renault Twizy 或 Citroën Ami) 的混合体。ZERO 体积很小, 坐在驾驶座上可够着车内每个表面。不同于标准汽车, 对它的监管没那么严格, 当然价格也低很多。



一辆标准的汽车, 最低限度是具备四个轮子、两个座位和三个车门 (包括后舱盖)。方向盘和液晶屏幕的设计让它看起来比高尔夫球车更像汽车。掀背设计和载货区非常实用, 座椅是舒适的桶形设计, 空调可以选装。

电机动力为4 kW, 速度为 40 公里/小时。可以说, Eli ZERO 是一辆城市车, 适合在80 公里范围内的社区行驶。

一般新闻

佛吉亚：完成海拉收购程序

一般新闻



图片：佛吉亚-海拉

佛吉亚上周宣布将持有 Hella 79.5% 的股份。该交易包括来自家族股东池的 60% 的海拉股份，以及来自公开收购要约结算的 19.5%。它最终以 53 亿欧元的价格收购了海拉的控股权，这是过去三年欧洲汽车零部件行业最大的交易之一。

佛吉亚表示，海拉家族的股东将持有两家公司合并后的最大的股份，占9%。

在发布首次公告时，佛吉亚表示，这笔交易表明海拉100%股权的总价值预计为 67 亿欧元。

佛吉亚在其佛吉亚歌乐子公司名下生产座椅、内饰、驾驶舱和移动系统以及电子产品。该公司在 8 月份表示，合并后的集团将更有能力向该行业销售电动汽车产品和自动驾驶服务。

分析师表示，海拉在 ADAS 的业务领域制造电源，电池电子产品以及雷达传感器，该业务与佛吉亚的产品组合非常匹配。

佛吉亚首席执行官 Patrick Koller 上周在一份声明中表示，合并扩张后，公司到 2025 年有望创造 330 亿欧元的收入。

总部位于法国 Nanterre 的佛吉亚在《汽车新闻》全球供应商 100 强名单中排名第 8 位，2020 年对全球汽车制造商的销售额为 175.9 亿美元。

总部位于德国利普施塔特的海拉以 54.7 亿美元的汽车销售额排名第 41 位。它以照明产品而闻名，但也生产传感器、转换器和动力转向组件。

佛吉亚表示，两家公司的合并将使之成为全球第七大汽车供应商。

索尼进军汽车领域的理由

一般新闻



索尼视觉 2 @ CES 2022

自从索尼在 2020 年国际消费电子展上展示其首款 Vision 汽车以来，关于其是否会进军汽车行业一直是个谜。随着 2022 年的 Vision 2 发布，其进军汽车行业的决心愈发明显。

与此同时，索尼成立了索尼移动部门，负责管理这一全新移动业务的高级总经理川西泉在接受采访时表示：“我们认为忽视电动汽车的风险大于它带来的挑战，”他补充说，即将到来的汽车转型在某些方面类似于信息技术如何将手机变成智能手机。

他还表示：“凭借我们的成像和传感、云、5G 和娱乐技术以及在内容方面的专业能力，我们相信索尼已成为重新定义移动性的创意娱乐公司，”他说。

到目前为止，索尼已经在麦格纳国际旗下的奥地利工厂制造了两辆电动汽车“Vision”原型，该工厂还为宝马、梅赛德斯奔驰和丰田汽车等其他公司生产汽车。其电动车平台也来自麦格纳。

其欧洲项目的其他成员包括博世、法国汽车公司法雷奥和匈牙利自动驾驶汽车初创公司 Almotive。

由此可以看出索尼为何做出这一重大战略举措。利用现有的装配厂和强大的系统供应商，索尼将能够让两年前开始的电动汽车开发项目转变为真正的盈利业务。

索尼是越来越多探索汽车领域的科技公司之一，此外还有苹果、LG 电子、富士康和阿里巴巴集团。