



The new AS1163 SAID intelligent LED driver provides a connection for any LED to an OSP automotive interior or exterior lighting network

amvi OSRAM

## 社论

### DMS向前迈进



图源：斯巴鲁

汽车车内传感技术和驾驶员监控系统（DMS）有望通过提高乘员的安全性、舒适性和便利性彻底改变驾驶体验，同时为 OEM、一级供应商和服务提供商提供有价值的见解。

DMS 和乘员监控系统（OMS）传统上依赖于标准的 2D 图像传感器，这些传感器为汽车 OEM 提供有限的、2D 的信息，例如驾驶员的眼睛注视或乘员的头部和身体位置。

随着2024年7月起在欧洲的型式批准以及两年后的所有新注册车型中成为强制性要求，DMS/OMS 即将向前迈进一步。监管再次促进了创新，包括 3D 数据，这就是我们本周深度报道的内容，并涵盖卡车市场和数据隐私问题。

本周内饰新闻包括软件定义汽车对用户体验的影响、HMI、回收利用，以及目前汽车内饰的主要发展。

今年4月DVN科隆内饰研讨会视频[链接](#)，欢迎内饰会员和参会嘉宾回看。

Philippe Aumont  
DVN 内饰主编

# 深度新闻

## DMS驾驶监控的新进展



驾驶员监控系统（DMS）作为一款车辆安全系统，可防止驾驶员瞌睡造成事故。

根据 NHTSA 数据，在美国，基于最新可用数据的2022 年，在此期间，约有 3308 人在涉及分心司机的车祸中丧生，289310 人受伤。

今天的系统分为两类，一类是间接监控注意力（通常基于转向输入），另一类是直接使用摄像头（和传感器）跟踪眼睛注视和/或头部姿势。包括沃尔沃、斯巴鲁、通用汽车、福特汽车、特斯拉、梅赛德斯等在内的汽车制造商至少在某些车型上都有搭载，并且摄像头的位置从转向柱到 A 柱再到挡风玻璃上方不等。一些系统在不使用摄像头的情况下，可以检测到驾驶员何时松开方向盘或是否有其它特别情况。

DMS利用两个或多个摄像头来跟踪/监控驾驶员的眼睛，并在驾驶员的注意力水平受到影响时发出警报。它主要利用配备红外发光二极管（LED）的面向驾驶员的摄像头，即使在夜间也能看到/检测驾驶员的脸部，即使驾驶员戴着深色太阳镜也能看到/检测驾驶员的眼睛。此外，DMS 还通过测量对多任务活动（如进食、饮水、使用手机等）的参与度来检测驾驶员的警惕性。

随着2024 年 7 月起在欧洲的型式批准以及两年后的所有新注册车型中成为强制性要求，DMS/OMS 即将向前迈进一步。甚至预计在未来几年内，被动安全功能将包含在EuroNCAP中。因此，这是一个非常活跃的技术领域，包括几周前举办的一年一度In Cabin会议。让我们回顾一下最近发布的动态：

## 3D Emotion



2024年国际消费电子展 (CES 2024) 图源: DVN

在In Cabin会议上，3D Emotion展示了100万像素高视场 (FoV) 驾驶员和乘员监控系统 (DOMS)，并收到了良好反馈，特别是关于基于2D图像的3D姿态估计的平滑度和准确性。眼球凝视跟踪和相关功能也因其其在低分辨率和宽视场设置下的性能而受到认可。Melexis 与 3D Emotion 开展合作，并进行了联合演示，重点介绍了 DOMS 算法及其飞行时间 (ToF) 相机。该演示包括睡意检测、分心监控、手势识别等功能，以及身体分类和位置异常检测等被动安全功能，所有这些都使用了 ToF 摄像头的精确深度感应。通过将ToF相机的3D输出与3D估计算法相结合，即使在VGA分辨率下，也能取得出色的结果。

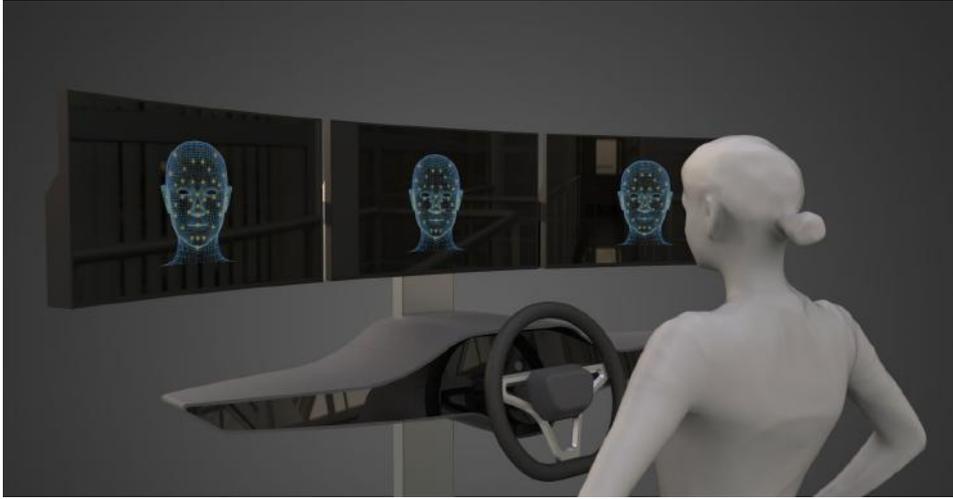
首席深度学习工程师Fabian Windbacher在活动中发表了关于车内监控现状的演讲。他强调，在法规、成本效益和创新的推动下，对可同时捕捉多个特征的单摄像头解决方案的需求日益增长。该公司的 DOMS 解决方案通过将主动安全、被动安全和用户体验功能结合到一个产品中来满足这一需求。

单摄像头解决方案以经济高效且资源高效的方式实现高特征覆盖率。除了成本之外，高效利用资源和低处理负荷是汽车制造商在考虑驾驶员监控解决方案时的其他优先事项。



Luxoft在斯图加特的汽车测试博览会和ADAS和自动驾驶汽车技术博览会上展示了联合3D Emotion DMS演示！创新设置包括高级防分心功能，当驾驶员的视线指向时，副驾驶显示屏会逐渐变黑

## 艾迈斯欧司朗



图源：艾迈斯欧司朗

艾迈斯欧司朗在InCabin USA 2024期间展示了其多样化的闪电和传感器项目，并详细介绍了ICARUS3D驾驶员监控系统。ICARUS的亮点包括：

- 监控驾驶员的嗜睡、分心和凝视，以及监控儿童和宠物的驾驶室。
- 3D 传感功能，可确定微睡眠、眼睛凝视方向和眨眼持续时间。
- 能够支持新兴功能，包括增强现实平视显示器和人脸身份验证。

“驾驶员监控系统对于确保道路安全和增强驾驶员体验至关重要，”艾迈司欧司朗发言人说。“ICARUS系统以3D方式测量驾驶员头部的位置，以检测微睡眠和其他可能对道路安全构成严重风险的瞌睡迹象。”

此外，ICARUS评估套件还具有垂直腔面发射激光器（VCSEL）或红外LED，用于2D近红外（NIR）传感的泛光照明。它可以升级为包括近红外点阵投影仪，以实现准确且经济高效的3D传感。艾迈斯欧司朗还展示了AS8579，这是一款电容式传感器，旨在确定驾驶员的手是否放在方向盘上（这是确保2级及以上车辆更安全运行的关键标准）。

## Eyeris



EYERIS 首席执行官 MODAR ALAOU (右) 是第一屆 DVN 內飾研討會演講嘉賓 图源：EYERIS

人工智能继续推动深度传感能力的改进。一个例子是 Eyeris 单目 3D 传感生成式 AI 软件。它使用专有技术和先进的神经网络，为汽车制造商准确地回归来自 2D 图像传感器的 3D 深度信息，这适用于所有车内功能。

与传统 3D 传感器相比，由单目 3D 传感 AI 软件提供支持的传感器具有多项优势。这些包括：

- 与ToF相比，硬件设置更简单
- 更紧凑、更轻便
- 校准复杂度较低
- 更宽的视野

大多数一级汽车供应商和汽车制造商依靠多种来源来构建自己的摄像头模块、处理器和其他车辆系统。这有助于他们创建适合其独特需求的定制解决方案。

Eyeris、Omnivision 和 Leopard Imaging 携手打造了汽车量产参考设计套件。这种组合解决方案在定制、更短的开发周期、更低的间接成本、减少对外部供应商的依赖和更好的质量控制方面为汽车制造商和一级供应商提供了多项优势。这些优势转化为更快的上市时间、节省成本并降低客户风险，同时提供我们认为是最先进的、一体化、深度感知的车内单目 3D 传感 AI 解决方案。

## **Deep-In-Sight**



图源：DEEP-IN-SIGHT

韩国初创公司Deep-In-Sight推出了其新的车内监控系统（ICMS），该系统除了监控安全隐患外，还提供面部识别和手势控制。

该产品名为Camosys，在美国InCabin上展出。该系统监控嗜睡、分心、手机使用、安全带使用和其他事件。该公司在一份声明中表示，它还允许司机和乘客在短短三秒钟内解锁车辆，同时检测虚假的面部图像。这家位于板桥科技谷的公司还开发了其他基于3D飞行时间（ToF）相机和人工智能技术的产品。其中包括卷管理系统（VMS）和驾驶监控系统（DMS）。

## **卡车**



图源：沃尔沃

Euro NCAP - For Safer Cars, Vans & Trucks 最近发布了新的TruckSafe测试协议。

对于卡车和商用车，尤其是大型卡车，由于驾驶员需要长时间驾驶，DMS的好处更加明显。正如 DVN 在 [Optalert 采访](#) 中已经介绍的那样，DMS 测量瞌睡始于 20 多年前在澳大利亚等国家的采矿和运输行业。

卡车司机由于在路上工作时间长，更容易疲劳。美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）报告称，2020 年有 633 人死于与疲劳驾驶相关的车祸。

早在法律要求之前，沃尔沃卡车就首次提供了此功能，该功能可监控和分析卡车在车道上的运动，以检测驾驶员的疲劳和困倦。系统会发出警报，然后通知驾驶员在需要时休息一下。它现在已经更新，以利用卡车上的最新摄像头技术。

## Seeing Machines



Seeing Machines 宣布其下一代售后市场 Guardian Gen. 3 已开始生产。该产品将红外光路、视觉处理器和 4G 调制解调器全部集成到一体化解决方案中。该步骤平衡了小尺寸（不妨碍驾驶员视线）的冲突，并有足够的空间来散发有源组件的热量。

第3代的首批交付将满足欧洲卡车制造商的“制造后”供应。这是卡车在装配线上滚动时制造的地方，在生产结束时但在离开工厂之前添加专业硬件。首先，这将符合 GSR 关于疲劳驾驶的指南，但随后是分心检测。显然，Euro NCAP也即将推出新的协议，欧洲卡车将需要遵守这些协议。

近十年来，Seeing Machines 一直为 Guardian 提供服务，通常用于检测分心和昏昏欲睡的驾驶并提供实时警报。第 3 代的新功能是 Seeing Machines 能够通过 4G 调制解调器通过无线 OTA 更新算法。这样一来，随着新功能的开发或新要求的生效（对于GSR或Euro NCAP），产品可以进行终身更新的升级。这种持续更新的商业模式将有助于车队运营商在硬件成本的初始支出方面面向未来，并且似乎比将DMS嵌入卡车中更灵活，例如在仪表盘或转向柱上，就像在汽车行业看到的那样。

## Privacy



图源：CYBERARC

驾驶员监控技术确实引发了一些隐私问题，尤其是在汽车制造商因共享驾驶员数据而受到越来越多的审查的时候，在某些情况下，这些数据对现实世界产生了影响，例如提高保险费率。

但是，如果这些系统正在录制视频，或者设备收集的任何数据流向车辆外部的地方，包括汽车制造商，那么它们将令人担忧。

这将取决于任何使用该技术的汽车制造商来决定它希望系统提供多少功能以及它将具有什么样的隐私限制。

他说，消费者“绝对”会有一些反弹，他们中的一些人无疑会对摄像头看着他们开车感到不舒服。监管机构很可能会限制它，至少在欧洲是这样。

# 汽车内饰新闻

## 安通林单一材料解决方案，实现全面回收

汽车内饰新闻



图源：安通林

安通林开发了ECover和ECover Tech，这是两款创新的综合性汽车内饰解决方案。这些组件的设计和开发旨在为客户提供更可持续的组件，而不会影响设计、感知质量或新功能的集成。

ECover在车辆内部的塑料载体和覆盖它的织物中使用单一材料聚丙烯。因此，在其生命周期结束时，整个解决方案是 100% 可回收的，包括生产废物。饰件盖不需要分离，完整的零件可以转化为回收材料批次，用于制造汽车或其他行业的新型塑料零件。

此外，通过为产品增加重要价值，ECover Tech 版本允许将照明和交互功能集成到最终组件中。从用户体验的角度来看，此版本为消息、按需交互性和复杂的内部照明元素提供了定制可能性。

安通林当前和未来的创新重点在于设计和开发技术解决方案，这些解决方案考虑了产品生命周期的所有阶段及其对环境的影响。这包括从材料获取到生产、使用以及最终在其使用寿命结束时的回收或再利用的方方面面。

促进产品的最终回收是安通林致力于发展循环业务的一部分，该业务优先考虑负责任的资源使用，并整合对环境影响较小的材料。

这种创新与可持续发展的联盟突显了安通林从积极影响的角度引领新移动出行模式的能力，为行业 and 客户的脱碳战略提供支持。

[视频](#)

# Stradvision SVnet 沉浸式 MI 技术

汽车内饰新闻



图源：STRADVISION

总部位于韩国的 Stradvision 是屡获殊荣的人工智能图像识别软件“SVNet”的创建者，为其尖端的增强现实（AR）产品“Immersive”赢得了新的量产项目。

这一里程碑代表了与日本领先的汽车制造商（OEM）的战略合作，开创了汽车行业技术进步和合作伙伴关系的新时代。

Immersive旨在增强日本整车厂的驾驶舱域控制的导航系统，用于信息娱乐。利用SVNet沉浸式技术的强大功能，通过提供准确的车道检测，提供详细的语义分割来了解道路上的各种元素，并精确识别道路边缘以提高导航精度和安全性，从而显著提高导航系统的感知能力。Stradvision SVNet 已在全球部署超过 200 万台设备，突显了其技术的强大性和可靠性。

“我们很高兴与我们尊敬的日本OEM合作伙伴一起开展这一开创性项目，”Stradvision首席商务官Philip Vidal说，“沉浸式的持续成功标志着我们在彻底改变汽车导航和安全的使命中迈出了重要一步。通过将我们先进的视觉处理技术与OEM的行业专业知识相结合，我们将提供一款能够增强驾驶体验并在行业中树立新标准的产品。”

与日本 OEM 的合作突显了 Stradvision 致力于提供尖端解决方案和扩大其全球足迹的承诺。Immersive将于 2026年第三季度开始生产，旨在通过先进的AR功能彻底改变驾驶体验，从而增强安全性和便利性。

# Vinfast VF3 – 最佳迷你内饰设计?

汽车内饰新闻



VinFast 在 CES 2024 上展示了这款价格实惠的 VF 3 电动车，VF 3 已成为“越南的社交媒体现象”。

小而便宜的汽车，适合短途城市或郊区旅行，易于停车，由于电池相对较小，短距离可以节省成本。



VF3确实是一款非常小的汽车，长3.19米（达契亚弹簧3.73米），宽1.68米，高1.62米。与其他同类型的汽车一样，它只有4个座位，与大多数汽车不同，它的轴距为2.07 m——换句话说，后排座椅是一个带衬垫的架子，而不是一个座位区。相比之下，Leapmotor的后排空间非常有限，轴距为240厘米。

VF3确实是一款非常小的汽车，长3.19米（达契亚弹簧3.73米），宽1.68米，高1.62米。与其他同类型的汽车一样，它只有4个座位，与大多数汽车不同，它的轴距为2.07 m——换句话说，后排座椅是一个带衬

垫的架子，而不是一个座位区。相比之下，Leapmotor的后排空间非常有限，轴距为240厘米。

这款电动 SUV 配备了 10 英寸信息娱乐系统，兼容 Android Auto 和 Apple CarPlay。在第二排座椅完全折叠的情况下，VF 3 可提供高达 550 升的载货空间。

乘客舱设计很简洁，但有空调系统的物理按钮、声音强度以及与 Android 和 Apple 兼容的 10 英寸屏幕。这辆车没有仪表盘，显然将使用方向盘上的触摸表面，因为照片中并未显示按钮。没有中控台或扶手。

VF3 最终表现将如何？拭目以待。

更多信息请访问[该公司网站](#)

# 现代汽车创立面向SDV的“现代互联出行”

汽车内饰新闻



图源：现代汽车欧洲公司

现代汽车欧洲公司宣布，今年4月成立的业务部门“Hyundai Connected Mobility GmbH”。它将支持现代汽车向软件定义汽车（SDV）和智能出行解决方案过渡。

Hyundai Connected Mobility旨在满足客户对更互联、更便捷和个性化服务的日益增长的需求。

据现代汽车称，Hyundai Connected Mobility的目标是在整个车辆生命周期内提供一系列数字车载和应用内服务以及新的移动服务。其目的是实现无缝的客户体验。

Hyundai Connected Mobility的产品组合包括三大支柱：移动服务、互联汽车服务和数据驱动的数字服务。

Hyundai Connected Mobility正在通过其移动服务品牌MOCEAN来满足客户对灵活使用模式日益增长的需求。汽车订阅是购买或租赁现代汽车的一种有吸引力的选择。现代汽车定制了MOCEAN订阅，通过无缝的数字用户体验为客户提供快速灵活的汽车访问，完全消除了文书工作。订阅模式对于吸引传统拥有之外的新客户至关重要，使用户能够探索我们屡获殊荣的电动汽车的广泛阵容。

此外，数字服务将在客户如何体验软件定义汽车的优势方面发挥重要作用。除了提供定期的信息娱乐软件无线（OTA）更新外，该支柱还将推出新的以客户为中心的服务，例如按需功能（FOD）、车载支付、车联网（V2X）应用，包括车辆到电网（V2G）和车辆到负载（V2L），并提供与驾驶员相关的停车和智能充电解决方案。通过采用SDV，现代汽车旨在提供无缝、个性化的体验，优先考虑客户的偏好。

# 凯迪拉克推出 2025 款 Optiq 豪华电动汽车

汽车内饰新闻



图源：凯迪拉克

凯迪拉克推出了 2025 Optiq，这是一款新型电动汽车，旨在为下一代电动汽车买家提供豪华入门级产品。



该车型采用Super Cruise驾驶员辅助技术，可提供三年的联网服务。Optiq 还具有较大的载货能力和第二排空间。它将在全球 10 多个地区上市，包括欧洲。

Optiq 的座舱设计为高科技、舒适和互联，采用照明装饰和先进的车载技术，提供直观的体验。

材料包括由100%再生纱线编织而成的图案装饰面料，以及由郁金香木和再生报纸制成的PaperWood贴面。

在照明方面，有一个33英寸对角线的高级LED显示屏，分辨率为9k，能够投射超过10亿种颜色。



标配的驾驶辅助技术与高清GPS地图、驾驶员注意力系统、变道功能和方向盘灯条集成在一起。此外，还集成了雷达、摄像头和超声波传感器，以增强驾驶安全性和监控能力。

在信息娱乐方面，具备 Google 内置兼容性，包括 Google 地图和 Google Assistant，以及带有杜比全景声（Dolby Atmos）的标准 19 扬声器 AKG 音响系统，可提供身临其境的声音体验。

汽车制造商表示，在外观上，有一个固定的玻璃车顶，提供了“从玻璃到钣金的无缝过渡”。这反映在以声学夹层玻璃精密图案排列的窗户上。

“凯迪拉克一直定义着美国的奢侈品，而Optiq是我们大胆创新精神如何推动我们进入电动汽车未来的一个例子，”凯迪拉克全球副总裁John Roth说。

# Tactotek和极星合作开发IMSE技术

汽车内饰新闻



图源：极星

Polestar和Tactotek正式确定合作。他们将探索将Tactotek的IMSE（模内结构电子）技术集成到Polestar的车辆项目中。Polestar将授权Tactotek的技术、产品和解决方案，以探索照明和人机界面。

IMSE零件通常执行传统多零件组件的功能。通过将电子设备（如灯光和控制装置）无缝集成到薄塑料结构中，IMSE技术旨在实现先进的照明功能和人机界面。它们应该更具可持续性和美观性，Tactotek 描述道。

几周前，Tactotek在慕尼黑开设了一家分公司。该地点靠近公司的客户，主要旨在为中欧客户群提供服务。

在慕尼黑，还设有IMSE应用程序和当前技术演示者的陈列室，还可以举办专题讲习班。Tactotek解释说，经过专门培训的工程师为项目构思和设计研究以及报价提供支持。

# 全新出行

## 导航如何成为软件定义汽车的一部分？

NEWS MOBILITY



图源：PININFARINA

当今的导航应用程序处理实时交通数据，使用天气信息并接收持续更新。他们访问传感器数据以获得车辆周围环境的全面图像，并在超过限速时发出警告。借助用于 SDV（软件定义汽车）的现代导航系统，OEM 为其客户提供差异化的解决方案，以实现更好的驾驶体验。

SDV 的导航应用程序提供来自云的数据，这些数据显示在地图上。这包括限速、临时交通标志、交通拥堵和有关封闭道路的信息。除了地图之外，动态流入系统的数据也来自云。它们有助于舒适和安全。

SDV 的趋势是朝着一个中央平台发展，所有系统和服务都通过该平台运行。它们使用相同的数据，包括基于位置的数据。这在信息娱乐系统、辅助系统甚至驾驶控制之间创造了相互作用。这里需要无缝可用和联网的数据，包括地图数据。驱动控制系统使用它来获取有关路线属性的信息。辅助系统使用它来比较来自传感器的信息。这创造了一种整体的、个性化的驾驶体验，OEM 厂商可以使用它来加强和扩大他们的品牌。

在现代导航生态系统中，可以在信息娱乐系统中的智能手机上绘制路线指南。其他专有应用程序也使用基于位置的数据，然后在车辆中使用这些数据。这种无缝的用户体验可以被描述为移动到移动的融合。

对于汽车制造商来说，SDV 中可扩展且易于实施的导航解决方案是值得的。它们以软件即服务解决方案的形式提供，OEM 不必担心地图更新本身。

模块化系统对汽车制造商来说非常重要，它们可以适应的功能范围取决于车型、地区或客户。驾驶员受益于最新的地图、高质量的数据和现代路线算法。导航解决方案有助于克服保留意见，特别是在电动汽车领域，人们担心续航里程和对充电基础设施缺乏信任。预测是对实时数据的补充，以确保更好的驾驶体验。在自动驾驶方面，基于位置的标准化数据与传感器信息的交互至关重要。

这种导航系统易于实施，为汽车制造商提供了巨大的附加值。他们可以以自己的外观提供它，扩展功能，自己添加数据并将其与其他服务相结合。这使他们能够通过新的服务和订阅模式来挖掘新的收入来源。它们可以提高客户满意度，留住客户并创造价值。他们还提高了车辆的价值，并在技术上为软件定义车辆的进一步发展阶段奠定了基础。

# 百度高级地图简化交叉路口理解

NEWS MOBILITY



图源：百度

我们经常听说，与欧洲或美国相比，中国在电动汽车方面具有相当大的领先优势。对于特定的汽车制造商和车型，情况确实如此。然而，特斯拉的美国汽车是个例外。他们在快速充电方面略微落后于某些中国竞争对手（极氪001或理想汽车Mega），但从软件的角度来看，与中国汽车相比，优势相当明显。

特斯拉巨大的中央屏幕往往是摆在桌面上的卖点。必须说它是实用的，特别是一张漂亮、非常流畅和可读的地图。但确实，特斯拉的GPS有时会在困难的路口误导驾驶员，这在屏幕上变得难以阅读。一些制造商，如梅赛德斯或宝马，在其地图上提供特定功能，以更好地考虑复杂的交叉路口。



百度，相当于中国的谷歌，近日为特斯拉开发了百度地图，还有华为和极越电动汽车。它是一个替换默认汽车地图的应用程序。而百度在微博上展示的视频演示，也颇具说服力。

我们看到了一个比特斯拉提供的基本地图系统更先进的地图系统。汽车显示红灯和变色前的剩余时间。我们显然看到了雷达的出现，但最重要的是，复杂的交叉路口似乎更容易理解。

3D 视图允许您了解所有车道的概览。它们都显示在屏幕上，这可以防止您在非常密集的区域走错车道。

在交叉路口，Model S 和 Model X 的仪表盘屏幕（方向盘后面）上会出现 AR 视图。我们已经从其他制造商那里知道这种类型的功能。在实践中，屏幕显示由特斯拉摄像头拍摄的十字路口的实时视图。叠加了一个 3D 箭头，指示要遵循的方向和要走的路径。

据 IT Home 称，百度地图应用程序应该可以在 5 月份在中国销售的特斯拉上使用。特斯拉似乎不太可能在世界其他地区提供此应用程序。但这家美国公司可以与其他当地公司联手改进其地图系统。

特斯拉电动汽车正准备迎接一项名为百度地图的全新功能。目前为中国保留，该应用程序将取代汽车的 GPS 和内部地图。具有目前在欧洲并未配备的实用功能。

# 一般新闻

## 奥迪任命法雷奥经理为首席软件官

一般新闻



GEOFFREY BOUQUOT 图源：奥迪

奥迪正式将软件部门纳入管理委员会：制造商宣布，法国汽车供应商法雷奥（Valeo）前技术主管杰弗里·布科特（Geoffrey Bouquot）已被任命为新设立的职位。官方称，该功能称为创新和软件定义汽车（SDV）。大众汽车集团子公司监事会确认了这一任命。

Bouquot 现在将加快软件开发的步伐。与此同时，范式也发生了向以软件为主导的车辆整体开发的转变。Geoffrey Bouquot 将作为负责的董事会成员推动这一转型，成为以软件为中心的组织。

“我们需要更快的开发速度和对软件的明确关注，”首席执行官 Gernot Döllner 在解释新的管理结构时说。Bouquot 在管理和改造大型开发和软件团队方面拥有必要的经验。

奥迪股份公司监事会主席曼弗雷德·多斯（Manfred Döss）在公司新闻稿中表示，新的管理部门加强了奥迪的长期技术和创新战略。现在的重点是开发SDV。

# Mutares 收购 Fischer Automotive

一般新闻



图源： FISCHER AUTOMOTIVE

Mutares 从 Fischer 手中收购了 Fischer Automotive Systems。该公司将并入汽车和移动部门。此次收购预计将于2024年7月底完成，但需获得反垄断机构的批准。

Fischer Automotive开发、生产和销售汽车内外饰件，如通风口、储物箱、杯架和电动尾门。产品来自德国内卡河畔霍布的总部。它们还来自捷克共和国的其他工厂（Ivanovice na Hané 和 Holubice）、塞尔维亚的 Jagodina、中国的太仓和美国的 Auburn Hills。

Mutares SE & Co. KGaA是一家总部位于德国的控股公司，收购处于扭亏为盈的中型公司。

大约有1200名员工在Fischer Automotive工作。该公司的年营业额超过1.6亿欧元。该公司的客户群包括奥迪、宝马和特斯拉，以及佛吉亚和麦格纳等一级供应商。

2024年2月初，Fischer Automotive大幅扩建了塞尔维亚Jagodina工厂的生产基地。该公司从那里提供通风口和杯架。Fischer Automotive将新空间主要用于生产、物流、外部物流仓库和社交室。

位于内卡河畔霍布的汽车部门大楼仍将属于Fischer。该公司打算将其用于其紧固系统部门。来自汽车部门生产和物流的当地员工将被转移到紧固系统部门。

根据Fischer的说法，来自收购和项目领域以及捷克共和国，塞尔维亚，美国和中国的国有公司的员工将继续受雇于Mutares。Mutares打算通过收购加强其在欧洲、美国和中国的业务。