

Tue, 18 February 2025  
Weekly Newsletter

**DVN**  
Lighting

NEWSLETTER #892

**Ennostar**

Comprehensive  
Automotive Optoelectronics  
Solution



ADB



EXTERIOR  
DISPLAY



DMS



INTERIOR  
DISPLAY



HUD



AMBIENT  
LIGHT

# 社论

## DVN 走访 DS



与汽车设计师交谈、倾听他们的观点总是一件很棒的事情——无论是聚焦整车设计、照明设计、照明技术为中心，还是这些主题的融合。照明在内饰和外饰设计中发挥着核心作用，在很大程度上占据了镀铬几十年来的利基市场。工程师往往是保守的，受制于此时此地的可能性（以及其他限制，例如成本和生产可行性）。另一方面，设计师们的创

造力旺盛，希望不受此时此地的实用性束缚。因此，这是两个职业不同类型想象力之间的高效共生关系：设计师不断为工程师提供推力和拉力，以扩展照明技术的前沿。

这样的例子比比皆是：越来越小的前照灯、只有在接近或使用时会亮起的“shy tech”技术、3D 造型，不胜枚举。不久前无法想象的事情正在以越来越快的速度变得可行。

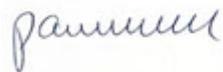
有时，汽车制造商的采购和项目管理人员认为工程师不应与设计师走得太近：他们不必过于理会设计师的观点，而是尊重项目预算，对设计师提出的花哨功能说不。当然，这样做或许有利于升职。尊重高层管理人员的指导方针，不要摇摆不定或为改变而努力，不要偏离久经考验的安全陈规。但是，这种方法或许可以提供满足人们需求的汽车，却通常无法生产出客户渴望的汽车。而正是这种渴望让客户更愿意掏出腰包！当然，最好的路径可能是介于两者之间。这就是我之前在汽车公司任职时一直试图做的事情。我认为需要密切合作才能找到合理的平衡。这正是所有新的电动汽车制造商正在做的事情，包括Rivian、Lucid、Scout、极氪、智己和阿维塔等等，他们在照明设计上投入大量精力，设计师和工程师之间密切合作。

在SIA VISION大会期间，我与Stellantis照明研发部门的Mathieu Collot和设计部门的Philippe Poilane进行了卓有成效的交流。几周后，我受邀会见了 DS 照明设计负责人（PROLAB） Robert Mudie 和 DS 设计负责人 Thierry Metroz。我很高兴能与 Thierry 再次会面；几年前，我曾与他一起共事，当时他还是雷诺的外观设计负责人。

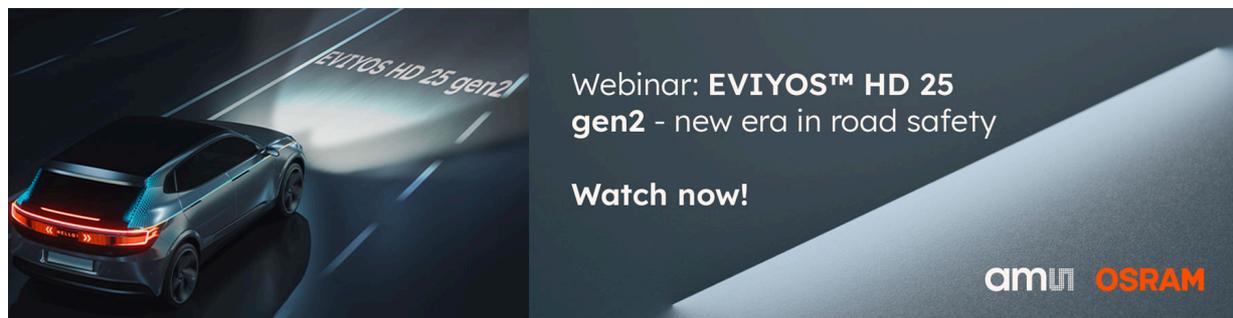
很荣幸与设计师们探讨照明在车辆设计中的重要性，详细内容请见本期快讯。明天慕尼黑研讨会上，我们将继续通过设计师圆桌论坛探讨灯具设计。

此外很荣幸与马瑞利汽车照明和传感业务总裁 Frank Huber 进行交流，他将于明天发表欢迎致辞。

**Paul-Henri Matha, DVN CEO 兼照明总编**



# 深度新闻



## DVN 走访DS Studio



GILLES MOYNIER、ROBERT MUDIE、THIERRY METROZ、PAUL-HANRI MATHA、PHILIPPE POILANE

DS Studio 位于巴黎附近的 Vélizy。它位于 2004 年落成的 Stellantis 创意中心（前身为 ADN for Automotive Design Network）大楼内。



Automotive Design Network成立于 2004 年，并于 2024 年更名为“创意中心”。这座建筑位于巴黎附近的 Vélizy，为集团的创造力服务。它汇集了 Stellantis 的法国品牌雪铁龙、标致和 DS Automobiles 工作室的设计师。

到 2025 年，创意中心将有 1000 名员工在工作。设计师与工程师合作，在平台、引擎、设备以及品牌产品团队方面开展工作。

ADN 的建筑师是 Jacques RIPAULT，夜景照明动画由 James TURREL 创作。Jacques RIPAULT表示，“我想象了一座由水平层组成的建筑，与景观融为一体，象征着动力学和光线，这是汽车建筑的所有特征”。

DS 作为一个品牌创建于 2014 年，借鉴了 DS（在法语中，“DS”的发音与“女神”的发音相同）和 SM 等经典且深受喜爱的雪铁龙的悠久传统。

1955 年，第一辆 DS 问世，在巴黎车展上引起轰动。作为创新、优雅和声望的典范，它体现了法国的专业知识、华丽和前卫的精神——所有这些都仍然是 DS 品牌理念的特色，并为后续的设计作品提供了灵感。

DS 团队同样渴望与众不同和优雅，将现代技术应用于经典的法式完美设计，例如定向大灯和液压悬架，并使其成为强烈的身份元素，以适应新的移动期望。



延续上世纪雪铁龙 DS 创新照明的传统，DS 品牌照明处于前沿和中心位置：

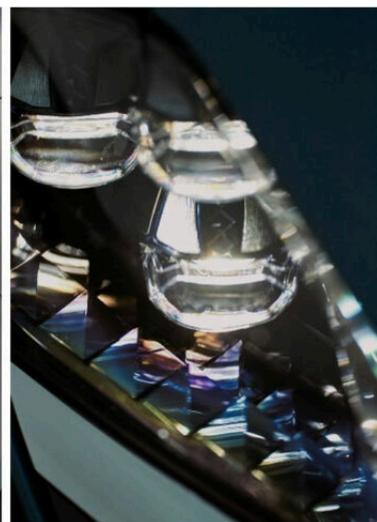
- 2009 年：DS3 中的 LED 日行灯
- 2014 年：小改款 DS3 配备顺序转向灯、无限后视镜尾灯、高科技氙气大灯和 3 菱形信号灯



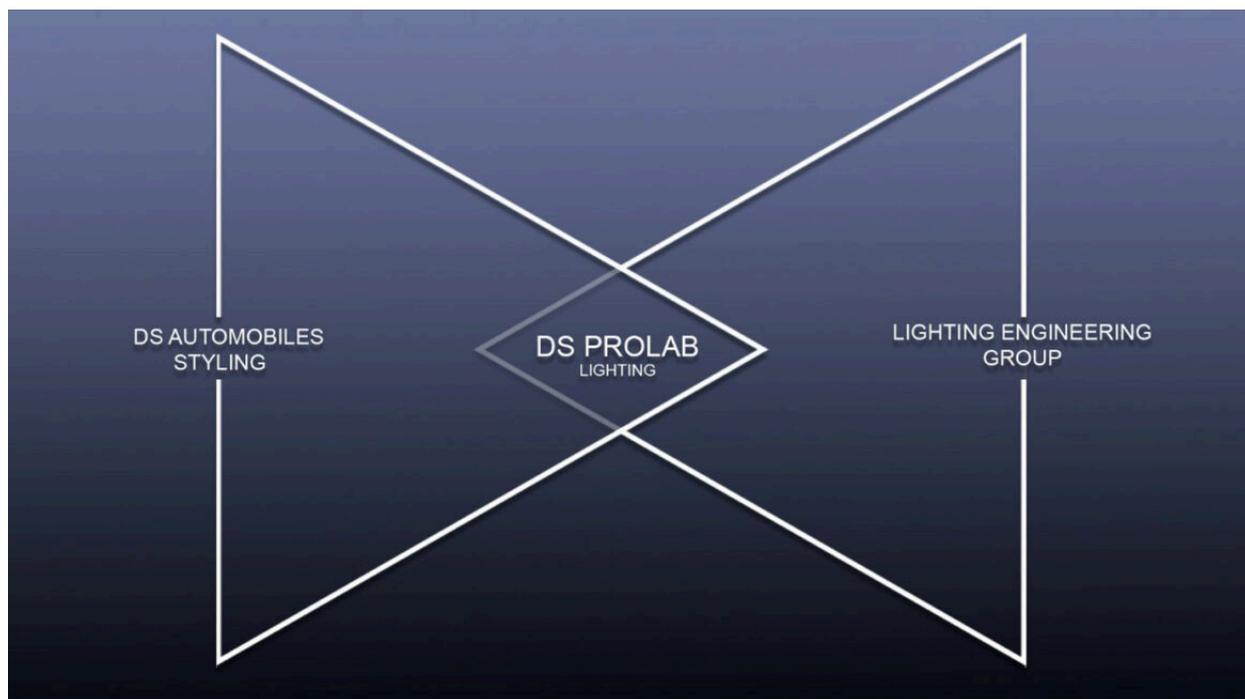
- 2017 年：[DS7](#) 和 [DS9](#) 上的机械迎宾序列（点击这些链接观看视频）精心设计，向 DS-SM 旋转大灯致敬



- 2018 年：DS3 Crossback 上的矩阵大灯



- Robert Mudie介绍了位于造型部和研发部中间的DS PROLAB照明团队。



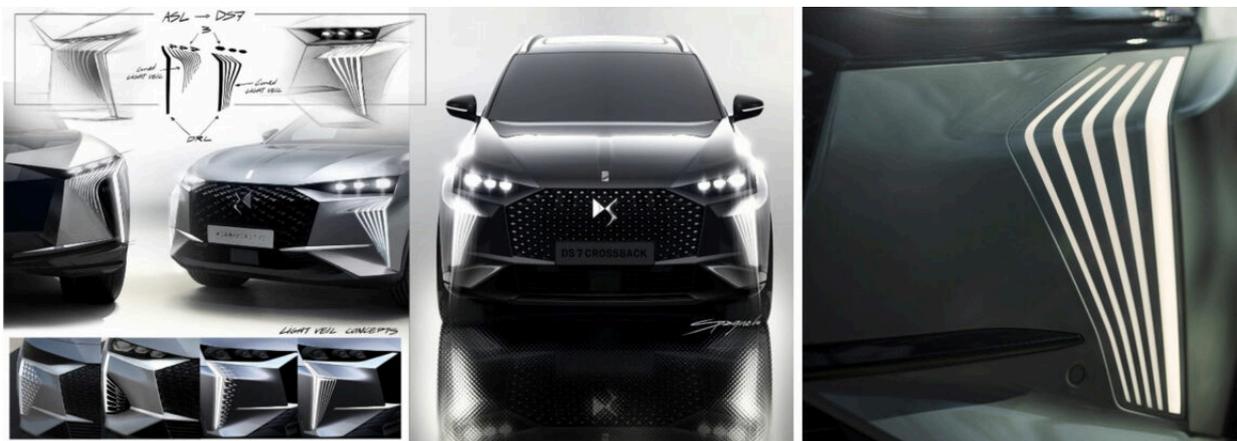
随后提到了 DS 和 SM 的 DNA 及其照明设计元素的重要性：从 1970 年代 SM 开始的 3 模块外观总是以不同的诠释出现。这是左边的汽车，每侧有三个黄色大灯（法国在 1993 年之前要求使用黄色大灯）：



DS 还引入了倾斜垂直日行灯签名，并提供各种不断发展的诠释：



DS 团队不习惯重复;他们不仅不断推动技术的发展，而且不断推动技术的发展。菲涅耳光学元件、光导、shy tech技术和侧光经过多年的发展，但始终尊重垂直性的宏伟设计主题。



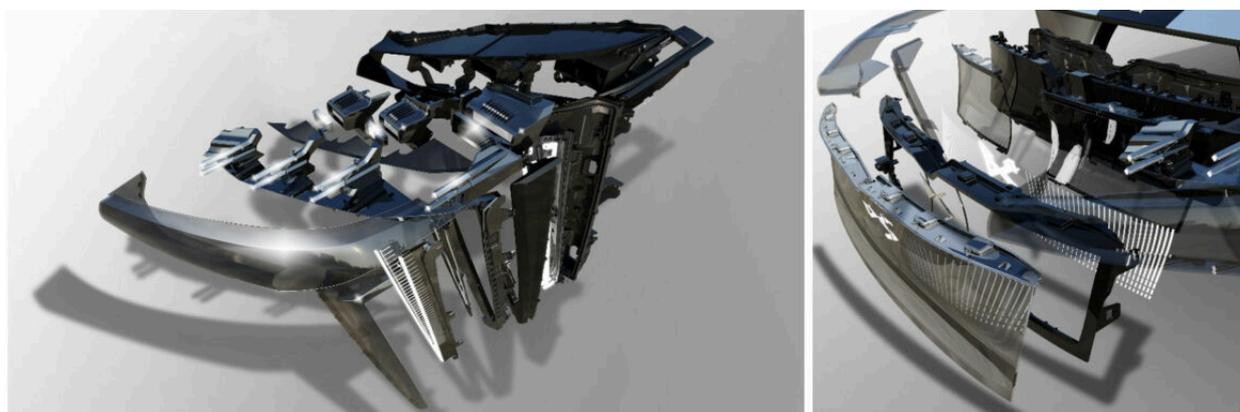
对于 DS No 8 设计，Mudie 决定采用锋利的轻型设计（称为 DS Lightblade），这有助于以 2 dm<sup>2</sup>（相当于 8 公里的 WLTP 续航里程）降低汽车的空气阻力。



2022 年，DS E-Tense Performance 概念车首次引入 V 形设计，目前已在 DS No 8 上投入生产。



在 No 8 上，照明完全取代了外观设计上的镀铬。该车的前灯设计包括供应商曼德的 48 像素 ADB 解决方案，基于 3 模块概念，提供各种 AFS 光束类别，包括数字弯曲灯。



爆炸图：前照灯、保险杠灯和格栅板

Thierry Metroz 介绍了 DS Luminascreen 前格栅板的推出，其中还包括 No 8 上采用的 DS 品牌首个发光徽标，由于 No 8 无燃油车版本而成为可能；这是该品牌的首款纯电动汽车，无需提供散热器格栅。从 2023 年 1 月开始，欧洲允许使用发光徽标，从监管角度出发为该设计铺平了道路（欧洲法规将发光徽标限制为 10 cm<sup>2</sup>，因此与 2020 年在 DS Aero Sport Lounge 和 2022 年在 E-Tream 上的提案相比，徽标必须缩小一些尺寸）。



徽标由 Flex-N-Gate 采用嵌件成型技术制成。它嵌入到带有垂直发光线条的前面板中。这种光学设计由带有微型元件的内部光学叶片组成，由水平平面 PCB 照明，是前位置灯的一部分。

此面板提供两个版本 – 发光或不发光。发光版本功耗非常低，约为 10 瓦。该徽标日夜可见，凸显了 DS 品牌，在视觉上与日行灯和谐匹配。它让人想起了第一款 SM 的全宽玻璃盖透镜覆盖在复杂的大灯系统上——以及去年在法国的 Chantilly Arts & Elegance Richard Mille 活动上展示的 SM tribute。



从前到后，DS 设计还结合了传统和创新。

- DS9 上的 DS Cornet 等传统



- 带顶棚的后轮，包括后侧示廓灯（在北美以外地区不常见）



- 2014 DS3 上的首个创新性无限透镜尾灯



- 比例型后灯设计。Thierry 解释了所有 DS 车型（DS3、DS4、DS7、DS9 和现在的 No 8）上这种品牌识别设计的起源和演变。2018 年在 X-Tense 和 2020 年的 Aero Sport Lounge 上首次采用车身颜色灯。



- 从概念车到量产车，比例型设计都集成到了尾灯中。激光蚀刻技术是在覆盖白盒和间接 LED PCB 的金属化箔上开发的。



在 DS No 8 上，表圈如今是黑色漆的。几乎所有镀铬都已被去除，以保持所有外部组件的黑色外观。



我们可以通过 V 形前信号灯来识别 DS 标志，继 Aerolounge 上的第一个概念之后，现在也首次在量产车中出现在尾端。这项技术被称为 DS Lightblade，由 Odelo 提供，将后位置灯功能与垂直叶片上的转向指示灯以及水平叶片上的停止灯相结合。该叶片对空气动力学也很有效：节省 1 dm<sup>2</sup> 的阻力，相当于 4 公里的 WLTP 续航里程。

正如 Thierry Metroz 所解释的那样，这个签名的主要兴趣是从 100 米处看到和识别汽车。就其本身而言，可以从 3 米处看到鱼鳞设计。因此，这款车向远近的观察者展示了迷人的照明设计！

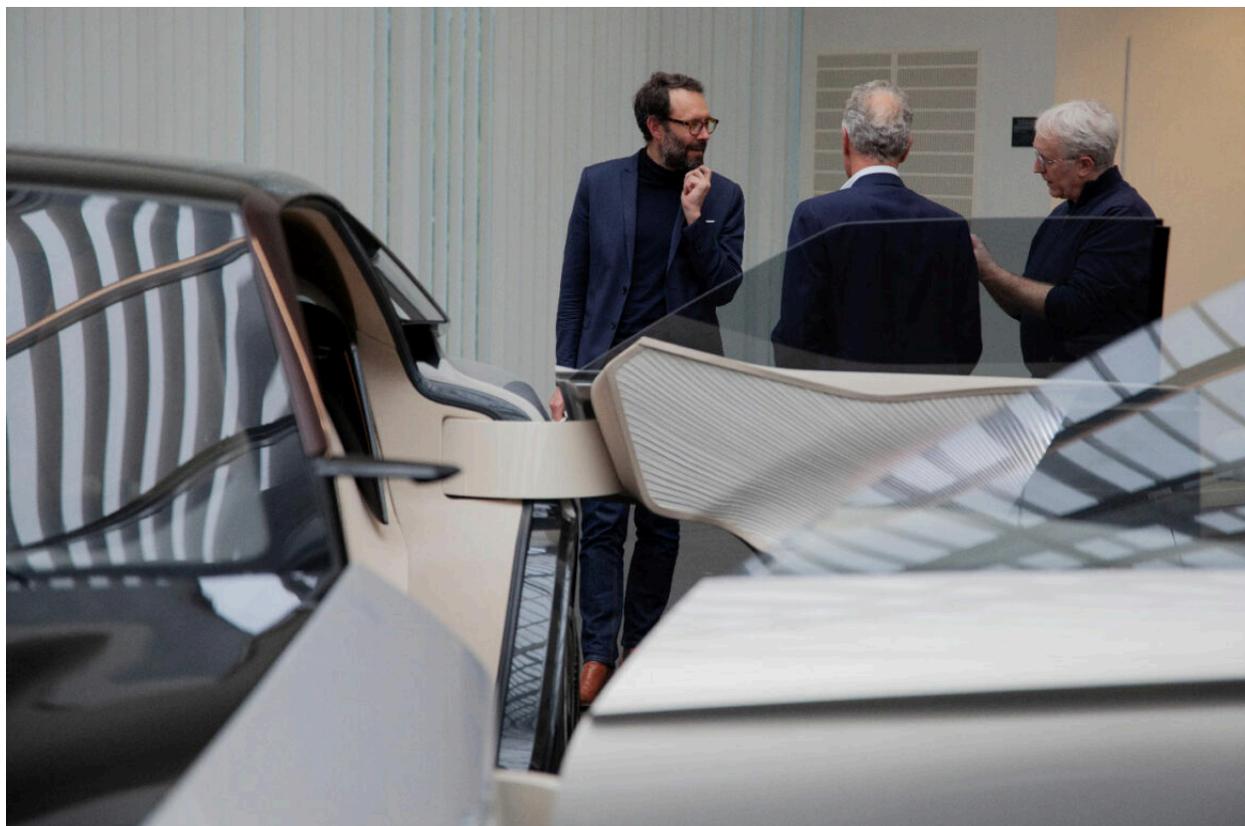
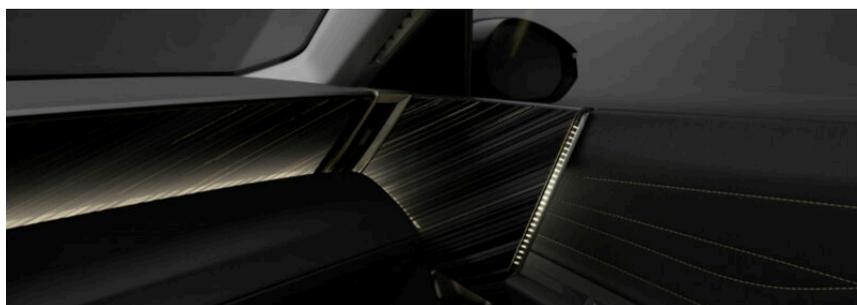


Thierry 详细解释了 DS 如何在内饰设计中使用照明。例如，车门上有 V 形日行灯设计的再现。



中央控制台带有发光表面。

确实，在 DS 内部和车身，有趣、诱人的照明设计无处不在，成为品牌家族设计表达的主要锚点！



# 照明新闻

## DVN 专访 Frank Huber

照明新闻



采访人 Paul-Henri MATHA

很荣幸 1 月份与 Frank Huber 会面，就未来几年汽车和汽车照明市场面临的挑战进行了交流。Frank Huber 自 2024 年 3 月起担任马瑞利汽车照明和传感业务总裁。此前两年他曾就职于佛瑞亚，负责带领汽车座椅旗舰业务。更早前，他曾海拉的中国、美国、墨西哥和全球担任领导职务，包括该公司照明业务的首席执行官，该业务于 2024 年成为佛瑞亚的一部分。Frank 还曾在麦肯锡、奥迪、梅赛德斯-AMG 和利勃海尔航空航天工作。他拥有哈佛商学院的汽车工程博士学位和高级工商管理硕士学位。

**Paul-Henri Matha:** Frank, 您担任马瑞利汽车照明与传感业务总裁已有一年，并在此前离开照明领域两年（就任佛瑞亚座椅期间），您是否很高兴回到照明社区？

**Frank Huber:** 当然，照明是我的热情所在。对我来说，这是车辆最令人兴奋的功能之一。照明是情感化的，在很大程度上定义了车辆的个性，使 OEM 的品牌形象栩栩如生，它对安全性和舒适性至关重要。这是创造独特客户体验的关键。加入马瑞利是重返这一高度创新、技术驱动和充满活力的业务的绝佳机会。我真的很喜欢与这里的优秀团队以及我们的合作伙伴一起研究未来的照明技术。

**P.H.M:** 您有没有注意到短短两年内的一些变化？

**F.H:** 我一直在关注照明领域，但是，是的，这两年已经有了显著的进步。将照明与先进的传感和计算技术相结合的重点变得更加明显，特别是随着对智能和自适应照明解决方案的需求不断增长，以及与先进的光学系统相结合。此外，可持续发展方面的发展，例如节能 LED 和材料，继续突破可能性的界限，并支持新的用例。

**P.H.M:** 对于马瑞利可以为大家做一个分享吗？

**F.H:** 马瑞利是一家卓越的公司，致力于创新、质量以及与客户和合作伙伴的共同创造。我们的重点是推动技术和设计的发展，创造超越客户需求的尖端解决方案。这一切都是为了创造端到端的独特用户体验和保持高度竞争力。马瑞利的团队非常有才华、热情、灵活和敬业。我很自豪能成为其中的一员。

**P.H.M:** 您如何看待市场演变，尤其是汽车照明市场的发展？市场仍在增长，我们看到越来越多的参与者，但与此同时，竞争也在加剧。

**F.H:** 汽车行业正处于其历史上最大的转型之中。关键因素不仅是电气化、软件定义汽车和新品牌，还有每个地区不同的市场动态和高度竞争的格局。所有这些都是具有挑战性的 – 我想说汽车行业正面临一场完美的风暴。这不仅带来了挑战，也带来了巨大的机遇，因为通过新技术和功能实现差异化以获得独特客户体验的愿望正在大幅增加，而竞争对手正在努力竞争。是的，市场上有新的参与者，是的，竞争越来越激烈。但是，我们可以通过我们的卓越运营、高竞争力、技术能力以及我们的经验和全球足迹来做出改变。

**P.H.M:** 中国的竞争很激烈。但我们已经看到一些 马瑞利的成功案例，例如蔚来 ET9 的新型高清灯。您如何看待中国市场？

**F.H:** 中国不仅是最大，也是竞争最激烈的汽车市场。一个关键的成功因素是利用当地差异来发挥我们的优势。例如，我们接受中国的速度。我们刚刚在中国市场为令人印象深刻的蔚来 ET9 推出了马瑞利的首款 micro-LED 大灯，展示了我们的能力。我们在中国的团队是高度自主的，我们不仅能够为本地客户推动本地创新，还能够为全球应用推动创新。

**P.H.M:** 在中国，高清灯的主要关注点是投影。马瑞利是第一家在奥迪和梅赛德斯上使用 DLP 技术的灯具制造商。华为或比亚迪正在推广 DLP 技术。您仍然认为 DLP 在中国有未来吗？贵司的模块组合中可以提供这两种技术。

**F.H:** 照明是品牌形象的关键推动因素。但是，欧洲和中国在高清照明的部署方面存在差异。在欧洲，高清技术主要用于增强主要照明功能的性能，例如近光灯、远光灯和自适应驾驶光束，以及选定的地面投影。相反，中国汽车制造商专注于我所说的通过高清技术实现的表演和娱乐。用例中的这些变化导致对分辨率、清晰度和照明区域有不同的要求。DMD（数字镜像设备）技术，尤其是 RGB 选项，非常符合中国的需求。马瑞利提供全系列 DMD 选项，包括白光和 RGB 光。我们还认识到，中国对 micro-LED 25,000 像素系统的兴趣日益浓厚。我们将全面分析中国的高清灯的采用率以及市场接受度，以确定不同市场的高清灯中期战略，以不断创造独特的客户体验。

**P.H.M:** 马瑞利在印度和巴西拥有非常强大的地位。您如何看待这些市场的演变（在技术方面）？

**F.H:** 这两个市场都在增长，同时专注于经济实惠的高性能解决方案。凭借我们的平台和标准化解决方案，我们有能力有效地服务于这些市场。对我们来说，授权我们的区域团队在特定区域的技术和流程方面发挥领导作用至关重要。同时，明确定义全球标准并将其与必要的区域灵活性相平衡也至关重要。

我们最大的资产是我们的员工。在这两个国家，我们很自豪拥有技能娴熟、充满活力和敏捷的团队，他们在各自的照明市场中取得了领先地位。这两个国家的首要任务是安全和可持续性。由于夜间驾驶明显更危险，因此高质量的大灯是必不可少的。此外，能耗也是一个关键的考虑因素，即使对于灯具也是如此。除了成本之外，这些市场越来越关注风格和技术，这使我们成为印度和巴西的首选合作伙伴。自适应远光灯（ADB）目前是印度和巴西市场高档汽车的目标，但由于需要摄像头和相应的电气/电子架构，它仍然是一个昂贵的选择。因此，较低的细分市场需要一个中间解决方案。自动远光灯技术可以成为未来几年的中间步骤。

**P.H.M:** 软件定义汽车（SDV）正在 OEM、一级供应商和服务公司之间掀起一场功能开发和软件重新分配的革命。对于当前道路上的 SDV 车辆，照明仍然很保守（只有 LIN 或带有嵌入式软件的 CAN）。您认为软件会从车灯转移到 OEM 域控制器或主控制器吗？您对此有何看法？（我们已经看到了很多马瑞利关于 SaaS 或 SaaP 的演示文稿）

**F.H:** 我们看到了将专用软件功能和特性集中在光域控制器中的趋势，特别是对于高分辨率照明和数字光应用。对于不太复杂的灯系统，我们正在过渡到完全从灯中去除嵌入式软件。这种方法具有多种优势，例如增强系统可靠性、降低成本和能耗、更容易集成到车辆网络中、提高安全性以及按需功能。其他优势包括在软件定义汽车的新时代支持软件即服务（SaaS）和软件产品（SaaP），以及更快的上市时间。这些趋势与马瑞利对区域架构中照明的愿景相一致，其中区域计算机作为托管软件的强大平台，而灯本身则采用标准化的硬件驱动程序架构。这种硬件与软件的明确分离确保了经济实惠的系统概念。

**P.H.M:** 所有欧洲 OEM 都希望加快开发速度。每个人都在谈论 AI。它是否将用于（或者已经用于？）CAD 开发、模拟吗？这可能会加速设计师和工程师之间的循环。

**F.H:** 加快开发速度是欧洲 OEM 的首要任务，而人工智能（AI）确实在实现这一目标方面发挥着至关重要的作用。人工智能在产品开发的各个领域变得越来越重要，包括 CAD（计算机辅助设计）和仿真，并有可能显著增强这些流程

**P.H.M:** 您将在 DVN 慕尼黑研讨会第一天担任主题演讲嘉宾。您对照明界有怎样的寄语，您对这次慕尼黑活动有怎样的期待？

**F.H:** 我很荣幸能成为第一天的主题演讲嘉宾，我期待着与我们的照明界一起度过一段鼓舞人心且富有成效的时光。正如我之前所说，照明是品牌形象和安全的关键推动因素，我们都站在技术和设计的交汇处。我们的共同努力可以带来突破，从而提高全球照明解决方案的安全性、效率和可持续性。前瞻性思维、尽可能的合作和富有成效的竞争将带来光明的未来。

通过这次慕尼黑活动，我期待着激动人心的讨论、思想交流以及新的合作伙伴关系。这是一个相互学习和启发的独特机会，我很高兴看到在这里获得的见解将如何转化为现实世界的创新。

# 前照灯的温度表现：电动车和燃油车的比较分析

照明新闻



applied sciences

an Open Access Journal by MDPI



## An Analysis of Visibility Requirements and Reaction Times of Near-Field Projections

Tabea Schlürscheid; Alexander Stuckert; Anil Erkan; Tran Quoc Khanh

*Appl. Sci.* 2024, Volume 14, Issue 2, 872

### **Tabea Schlürscheid 和 Jean-Paul Ravier撰写**

达姆施塔特大学的 Tabea Schlürscheid 和 Tran Quoc Khanh，以及宝马的 Alexander Buck 和 Stefan Weber 最近在《应用科学》上联合发表了一篇有趣的文章，内容是关于电动汽车（BEV）和燃油车（ICE）前照灯温度的比较。（[前照灯的温度表现：电动车和燃油车的比较分析](#)）

Tabea 将在 DVN 慕尼黑活动的舞台上展示研究结果

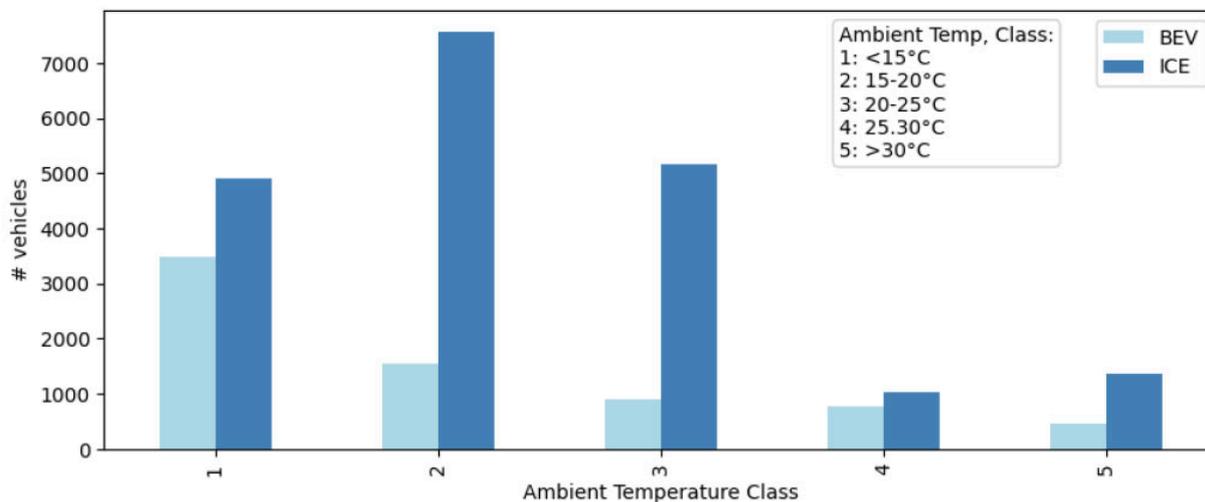
首先，必须确保照明功能在所有可能的驾驶情况下都符合其法规价值，如 SAE“汽车工程师协会”和 ECE“欧洲经济委员会”所述，使用 AEC-Q102 和 ISO 16750 等标准规定了前照灯的热要求和使用寿命测试程序，反过来，影响散热解决方案的设计。

因此，在这项研究中，分析涉及一年内来自 29,516 辆车的 158,304 次测量，为重要的统计推断提供了大量的数据集。

温度是通过位于每个照明功能或照明组合功能的电路板上、靠近 LED 的现有传感器测量的。数据来自驾驶过程中的车辆。这意味着直方图的结果显示了温度传感器在给定温度范围内（温度等级 =  $T_c$ ）的有效时间（以秒为单位）。为了获得更好的可比性，时间以所有温度等级的百分比表示。

该测量温度分为六个等级（1:  $<0^{\circ}\text{C}$ 、2: 0 至  $40^{\circ}\text{C}$ 、3: 40 至  $70^{\circ}\text{C}$ 、4: 70 至  $90^{\circ}\text{C}$ 、5: 90 至  $110^{\circ}\text{C}$  和 6:  $>110^{\circ}\text{C}$ ）

测量是在不同的环境温度下进行的，这些测量基于车辆订单国家/地区通常已知的平均环境温度，在这些不同类型的环境温度下测试的电动车和燃油车车辆的数量将在下文显示。

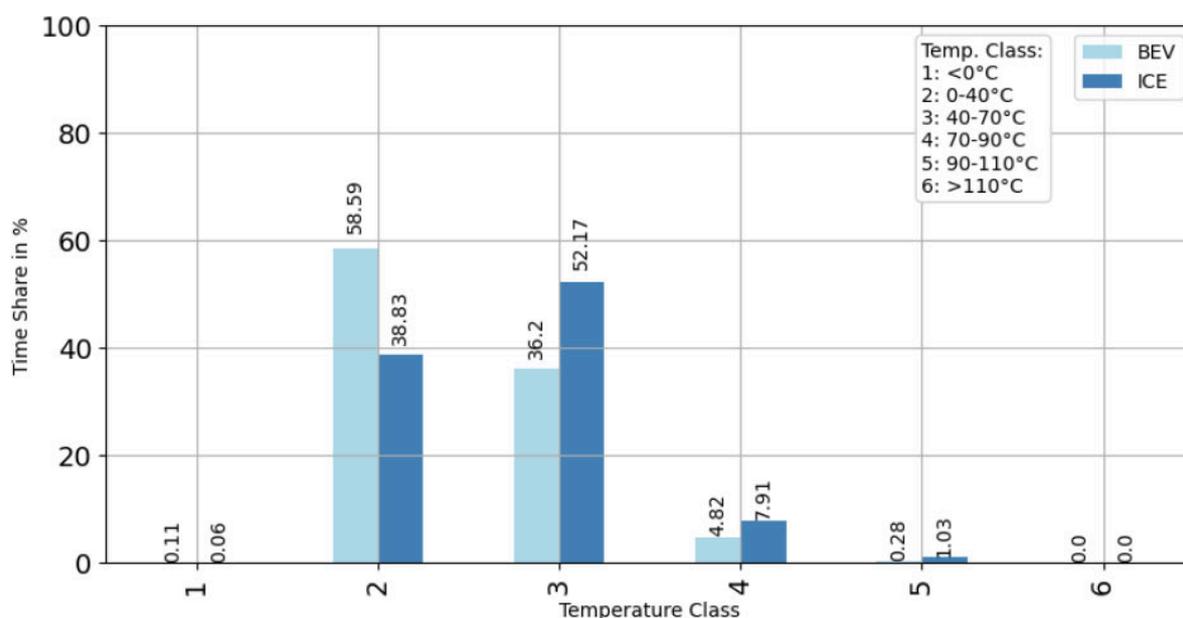


分析的核心在于方差分析（ANOVA）的应用，特别是混合方差分析，这是一种先进的统计方法，用于检查不同性质的因素之间、主体之间和主体内部的影响和相互作用。在本研究中，“主体之间”因素是电动车和燃油车车辆，“主体内”因素是环境温度和环境温度。

还使用了混合线性模型来丰富分析。

结果以每类温度中共享的时间百分比表示。

毫不奇怪，电动车的平均温度低于燃油车，大约 58% 的时间在第 2 类，即低于 40°C，第 3 类有 36% 的时间，即在 40°C 和 70°C 之间，而燃油车在 3 类中的时间占 52%，在 70°C 以上的第 4 类中仍有 8% 的时间。

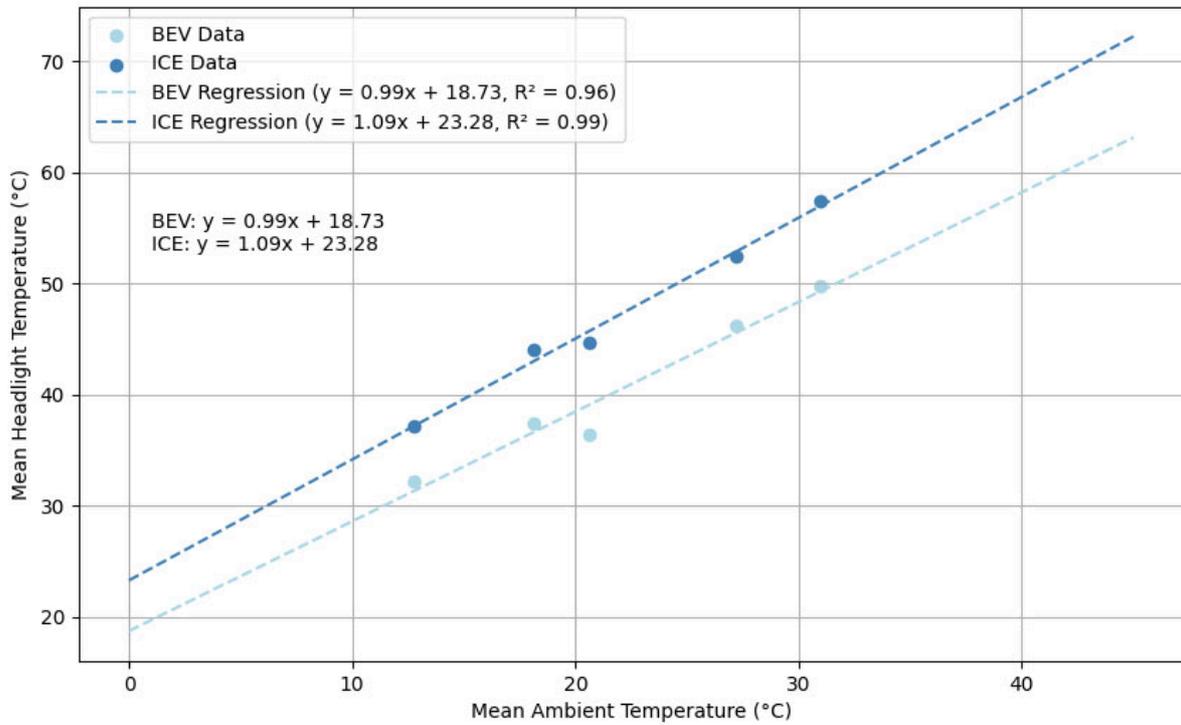


还对不同类别的环境温度进行了分析，每个类别的环境温度都显示出相似的趋势。

还值得注意的是，对于高于 30°C（5 级）的环境温度，电动车的温度在 90°C 至 110°C 之间的时间内小于 1%，而电动车的温度约为 3.7%。

还进行了更详细的分析，表明所达到的温度等级直接受到发动机类型的直接影响。

另一种呈现结果的方式是针对不同类别的环境温度对电动车和燃油车前照灯温度使用回归，自然，与燃油车相比，电动车前照灯温度低约 5 至 8°C。



这些结果表明，电动车中前照灯温度控制更好，无疑有助于提高前照灯系统的性能和可靠性，同时提高能源效率，在某些情况下，还可以降低材料成本。当然，这些结果是基于平均值的，因此对于特定型号的车辆，仍然需要进行特定的研究来检查真实的温度控制。

# 雷诺 Estafette、Goelette 和 traffic E-tech

照明新闻



雷诺及其合作企业 Flexis（包括沃尔沃和达飞）刚刚推出了 3 款新的全电动 LCV  
雷诺 Estafette 于去年在巴黎车展期间作为概念车亮相。



为了实现大规模生产，雷诺去掉了一些花哨的功能，例如显示器，并将LED车灯做得更经济实用。雷诺日行灯签名已被完全更新，前照灯现在分为两部分：挡风玻璃正下方的信号功能（1.2 米高？）和经典的近光灯和远光灯模块（BiLED设置）位于保险杠区域约 650 毫米高度）。

尽管3款车的大灯似乎很相似，Estafette 和 Traffic/goelette 的日行灯签名有所不同。雷诺前端发光徽标（继雷诺 4 之后第二次出现）也是前端签名的一部分。将灯连接到徽标（75 毫米规则）的水平光条非常显眼，仍需更多有关 Estafette 的细节，以了解其如何进行设计以符合法规。



关于尾灯，灯具具有相似的垂直设计和尾部特征



# 2025 艾迈斯欧司朗财报

照明新闻

	Q4	FY24
 Revenue	€882 million	€3,428 million
 Gross margin (adj.)	27.1%	28.7%
 EBITDA (adj.)	€150 million	€575 million
 EBITDA margin (adj.)	17.0%	16.8%
 Free Cash Flow	€1 million	€12 million

Financial results

Find more information at: [ams-osram.com/news](https://ams-osram.com/news)

am OSRAM

艾迈斯欧司朗近日公布了 2024 年第四季度和 2024 年营收。

24 年第四季度收入环比基本持平，为 8.82 亿欧元，高于 8.10 至 9.1 亿欧元指导区间的中点。强劲的季节性汽车灯具售后销售和稳定的半导体汽车业务弥补了工业和医疗应用的持续疲软以及消费手持设备半导体产品开始季节性下降的不足。美元走强也有助于突破指导区间的中点。与去年同期相比，由于汽车和 I&M 半导体业务的周期性疲软以及灯具和系统部分 OEM 模块业务的生命周期结束，集团收入下降了 3%。

大约 2024 年全年，该集团在 23 财年为 35.9 亿欧元后，在 24 财年录得 34.3 亿欧元的收入，原因是在 2023 年剥离其数字系统业务并停止一些 OEM 模块业务后 L&S 部门的业绩下滑。

关于 2025 年第一季度展望，该公司预计 25 年第一季度对其汽车半导体产品的需求将减弱，这反映了全球汽车供应链中持续的不确定性和调整。工业和医疗市场的需求也仍然低迷，尽管最初的小信号可能表明疲软已经触底。该业务及其消费类手持设备的半导体产品将进入典型的强劲季节性下滑。从 L&S 细分市场来看，汽车售后市场卤素灯业务将略有下降——符合其典型的季节性需求模式。因此，集团预计第一季度收入将在 750 至 8.5 亿欧元之间。

关于 2025 财年的评论，公司预计下半年将大幅走强，这主要是由于产品增长，在某种程度上，市场正常化。

# 领为视觉大湾区总部正式开工建设

照明新闻



2025年2月初，领为视觉汽车零部件（广州）有限公司（以下称“领为视觉大湾区总部”）正式开工建设。这是晶科电子自登录港股上市以来又一大的动作。

领为视觉大湾区总部的启动不仅标志着公司在汽车智能视觉领域战略布局的进一步深化，也为其汽车智能视觉核心部件的全球化发展奠定了基础。

董事长肖国伟在开工仪式上致辞：“领为视觉大湾区总部的建设是汽车智能视觉领域的重要战略布局，进一步夯实公司在该领域的技术领先优势与市场竞争力。领为视觉大湾区总部项目将聚焦于智能汽车视觉系统的研发和生产，核心产品涵盖智能ADB矩阵式自适应大灯、智能动态交互尾灯、AR-HUD、ECU等，同时深度融合系统集成、软硬件开发与测试、模组开发、造型及结构设计等全产业链技术研发。”

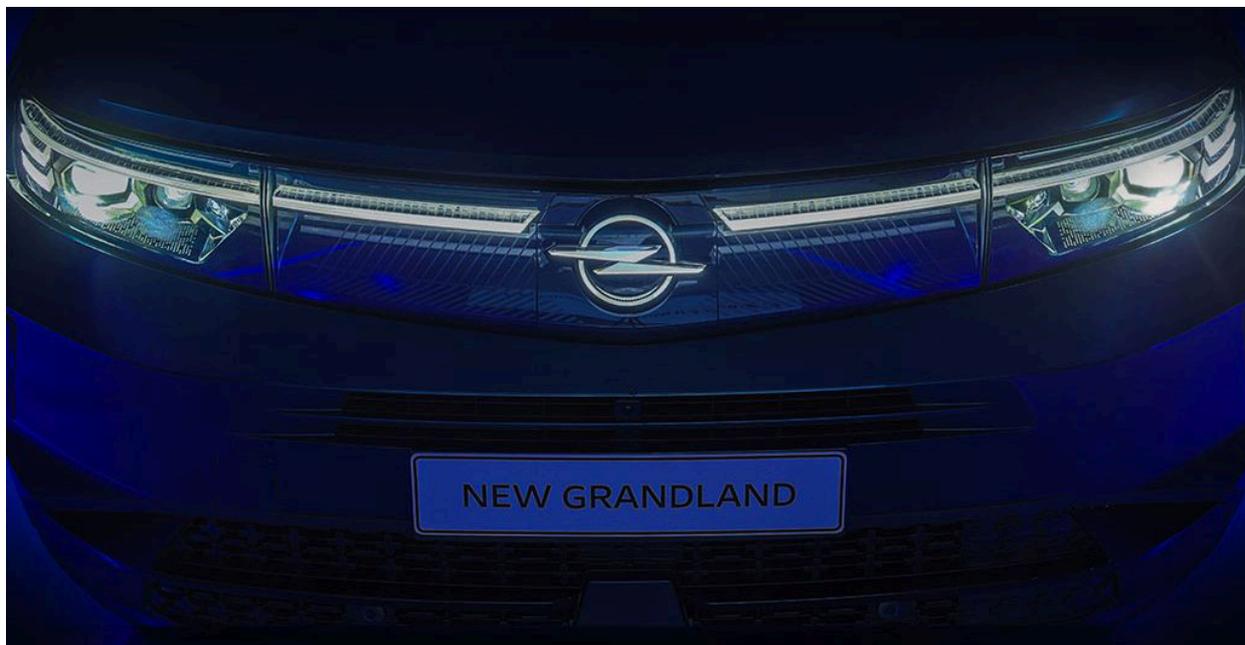
该项目为打造具有高附加值、技术壁垒与全球竞争力的汽车智能视觉核心部件，总投资逾24亿元人民币，占地面积约72亩，规划建设智能视觉产品研发中心及数字化生产基地，项目达产后，将形成年产超过70万套智能前灯系统、70万套智能尾灯系统及20万台车载HUD设备的产能规模，成为汽车智能视觉产品和系统业务板块的总部。

领为视觉大湾区总部推动汽车智能化照明与视觉系统的技术创新与应用落地，提升车辆安全性、智能交互体验和能源利用效率，助力汽车智能视觉的快速发展，构建面向未来出行场景的全方位智能视觉解决方案。

领为视觉为晶科电子旗下全资子公司，为智能车灯的主要制造基地，目前有浙江宁海工厂及杭州湾研发中心。

# Opem Grandland采用马瑞利技术和艾迈斯欧司朗 EVIYOS 光源

照明新闻



OPEL IMAGE

该消息已于9月17日在DVN快讯中宣布，现已由马瑞利和艾迈斯欧司朗公司于上周正式发布。

新款欧宝 Grandland 采用全新的欧宝 Vizer 品牌形象，采用马瑞利的照明技术。发光的3D Logo、三维灯“Vizer”和全数字 micro-LED 大灯是其前照灯系统的亮点。超过50,000 像素的前照灯，被欧宝定义为“Intelli-Lux HD light”，包括其紧凑且节能的 h-Digi® microLED 模块，该模块配备了艾迈斯欧司朗的全系列 EVIYOS® HD 25 光源。

新款欧宝 Grandland 的光线分布非常精确且无眩光——这是 micro-LED 技术的一大优势。这项创新技术集成在马瑞利的 h-Digi microLED 模块中，得益于马瑞利制造的 Stellantis 标准照明 ECU（LDM）和马瑞利的新型电子控制单元 HD ECU（高清电子控制单元）。

欧宝 3D “Vizer”集成欧宝 Blitz，并且首次点亮，贯穿整个车身的创新“侧光 edge light”具备流水元素。它的特点是出色的深度效果和均匀性。此外，还包括多个迎宾和告别灯光动画功能。

# 更多信息，请查阅 ...

## 华为问界 M9灯光秀亮相2025 中国春节联欢晚会

To go further ...



车灯秀越来越受欢迎，得益于软件和 OTA 的出现，这成为可能。  
继特斯拉灯光秀后，华为也进行了精彩展示。

