



OSP . SAID
Smarter Design - Superior Performance
Next-gen innovation through light and intelligence.

社论

DVN 内饰走向全球



极氪杭州星光店 图源：极氪

上周DVN 团队参加了与易贸联合举办的2025 EAC 汽车产业大会，活动详情将于下期报道。此行我们特别前往宁波，拜访主机厂极氪、吉利以及零部件一级供应商福尔达。

福尔达成立于 1995 年，拥有 3000 名员工，其中包括 600 名工程师，专业从事座舱零部件和照明系统制造。

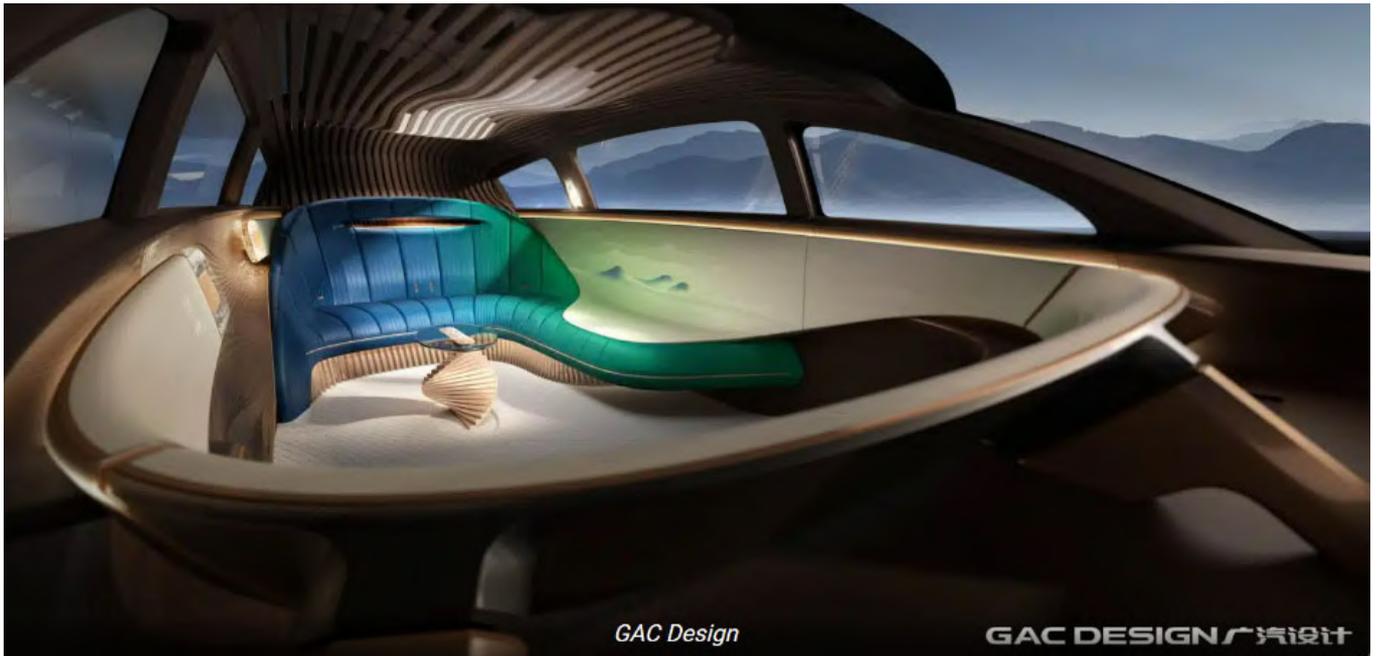
深度报道聚焦内饰架构，得益于电子和数字化发展而不断发展，我们认为未来内饰也需要架构和空间的转变，并且值得在座舱的组织方式、使用场景的灵活性方面进行创新。

本期刊发了马瑞利内饰专访，探讨内饰照明和智能表面的话题。第二个专访来自加拿大科技公司 VueReal，专门从事 MicroSolid 打印™，助力下一代 microLED 显示和照明解决方案。

如果您还不是 DVN内饰会员，[点击即可订阅](#)。不仅仅是来自行业参与者的传统新闻稿。

Philippe Aumont
DVN 内饰主编

未来内饰：架构和空间值得创新



图片：广汽乘用车，座舱概念

当前的大趋势，电动化、电气化、SDV、软件定义汽车 - 自动驾驶 - 汽车共享，应该/将重新定义汽车内饰空间的设计、感知和体验方式。

但到目前为止，汽车内部架构保持不变，它似乎正在努力赶上不断发展的趋势，我们很少看到创新内部架构概念车变成量产车。

那么问题在哪里呢？好吧，中国的工业和市场正在向我们展示，没有问题，只有机会。遗憾的是，汽车遗留行业通常与现有平台、昂贵且漫长的重新开发周期、长期合同和复杂的供应链相关联。改变汽车内部架构显然是一个挑战，但灵活性（短期且经济实惠的开发）和生态系统的差异化可能是关键。

但我们不想专注于问题，而是探索机会。此外，像上面开场图中的 GAC 这样的未来主义概念，让我们看看一些短期可能的解决方案。

空间架构：电动汽车平坦的地板，自动驾驶

EV fla 得益于以上两点，所有内饰组件都可以/将要重新设计：

- 模块化座椅、折叠式座椅、不同设置的旋转座椅，如用于社交的休息室设置或用于办公的工作空间：技术解决方案就在那里，因为只需在可接受的时间以合理的成本实施它们。

平坦的地板为滑动和座椅移动提供了自由度，并让位于“个性化”座椅迷你控制台，HMI 集成和存储在这里找到了位置。仍然要解决晕动症问题，如果有的话，但对它影响最大的因素很可能是外部能见度，这不应该受到影响（我们将不得不妥协并放弃在非传统座位位置上使用花哨的窗纱和调暗颜色.....



图片：小鹏X9

座椅模块化的最好例子之一小鹏 X9：

- 第二排座位，提供“零重力”倾斜、按摩功能和腿部支撑功能。顶棚安装 3K 显示器为后排乘客服务。
- 第三排座椅可电动折叠，扩大载货量



图片：小鹏 X9

另一个示例是具备高灵活性的极氪 MIX：

- 极氪 Mix 是一款专注于最大化内部空间的电动汽车。它具有能够旋转高达 270° 的前排座椅，允许乘客面对面或面向后排乘客（仅适用于不开车时）。这种设计有助于各种配置，例如移动休息室或工作区。Mix 还有一个滑动中控台，集成了冰箱和折叠桌等功能，增强了其对不同用例的适应性。



图片：极氪 MIX

- 先进的驾驶舱设计：驾驶舱区域提供了多种重新定义空间的机会。在自动驾驶的情况下，可伸缩的方向盘和减少对 HMI 交互的需求可以为娱乐屏幕腾出空间，也许可以与 shy-tech 技术集成，以减少感官过载并促进放松。

生成式 AI 语音和手势识别可以进一步增强用户交互。得益于电气化，更大的仪表板空间在座舱内重新分配，为座椅和存储提供更多空间。

传统的手套箱（我们不再戴手套开车了，对吧！）可以取消，以进一步允许腿部伸展，并且可以将存储空间集成到座椅下方或靠垫区域。或者在中央/侧面浮动和滑动控制台中，在休息室座位位置时更容易接近，并适应用户（积极的生活方式、城市通勤者、长途旅行者）。



图片：现代 IONIQ 5 中控台

• 增强的娱乐系统：为了传达舒适空间的感觉，可以安装高分辨率屏幕和沉浸式音频系统，以获得剧院般的体验。后座显示器可以支持视频流和游戏，让长途旅行更加愉快。许多概念在车展上展示，但量产的汽车很少！



图片：宝马后排剧院屏

空间即体验：舒适、娱乐、隐私、多功能性

• 声音区、光线分区、个人气候气泡：对可用空间的不同看法以及我们使用它的方式可以通过更加个性化的方式来创建。

可以不受干扰地听音乐，但在需要时仍能与环境互动（耳机往往更隔离），仅照亮单个区域而不打扰其他乘客，或使用特殊纺织品调节气候舒适度。所有这些都助于让用户觉得空间是一个专有的空间。



图片：ANALOG DEVICES 网站

通过 CMF 雕刻空间：体积的幻觉与现实

• 内饰的感知也可以通过设计、颜色和纹理来改变：斯堪的纳维亚/日本的简洁设计理念，用更少的资源做更多的事情，给人一种周围空间更广阔的印象。浅色调、天然材料、反光和半透明表面的使用支持空间感和开放感。

线条和对比鲜明的纹理可以引导空间流动，而不太明显的控制可以避免技术过载。

例如，对于 EV4 概念车座舱设计，KIA CMF 团队从元素 earth 中汲取了灵感。茜草根和核桃壳等天然染料被用来创造独特的色调和色调。手织织物条纹应用于存储区域和仪表盘，以产生 3D 效果。麻纤维用于增强玄关桌的美学吸引力和功能。这种材料具有可持续性、可塑性、多功能性，并为 EV 概念车的座舱增添了丰富的色彩。



图片：起亚 EV4 概念车



汽车共享：以不同的方式设计内饰

为汽车共享重新设计汽车内饰需要从以车主为中心的思维转变为用户中立、适应性强且耐用的设计。

- 模块化和可重新配置的内部空间：可移动的座椅轨道或折叠座椅允许根据乘客数量或行李需求进行重新配置，滑动控制台或扶手可以收起，以创建一个更开放的座舱。
- 可旋转或可折叠座椅可以支持各种用例，如社交互动、独自通勤或送货。
- 易于清洁、耐用的材料：使用抗菌、防刮擦和防污表面（例如 TPU、硅胶皮革或竹纤维混合物）和无缝表面，以简化用户之间的维护。
- 通过数字化配置实现个性化：允许驾驶者通过数字 ID 登录，自动调整座椅位置、温度、环境照明和信息娱乐偏好，与智能显示器或自适应 UI 配对，根据车内人员及其偏好而变化。
- 灵活的存储解决方案：用于临时个人存储的可锁定隔间和用于包包、送货包裹或工作工具的专用区域，与休息区分开。
- 基于区域的功能：将汽车划分为多个区域：工作区（带有折叠式办公桌或平板电脑支架）、放松区，甚至是未来自动驾驶汽车中的午睡舱状座椅
- 用于地图、娱乐或共享乘车协调的交互式显示器。



图片：EDAG 电动轻车共享概念车



总之，无论是私人用途还是共享用途，为了重塑汽车内饰，设计师和工程师都面临着一个令人兴奋的挑战：

不仅要最大限度地利用空间，还要让每一英寸都更智能、更具适应性和更以人为本。

改造内饰空间不再是增加更多空间，而是要利用现有空间做得更多、更好。请参阅以下新闻中的极氪哲学。

汽车内饰新闻

DVN走访宁波极氪研发中心

汽车内饰新闻



从左至右：极氪车灯专家陈超军，DVN ANN AI, PAUL HENRI MATHA, PHILIPPE AUMONT, 极氪高级项目总监兼产品线总工程师 郭常忠



浙江吉利控股集团是一家总部位于中国杭州的全球移动出行技术集团。作为一家具有全球视野的企业，在过去三十年里，吉利已经发展了全球品牌组合。该集团目前在全球拥有超过 140,000 名员工。品牌包括吉利汽车、领克、Proton、路特斯、吉利商用车、LEVC（伦敦出租车）、沃尔沃、极氪和吉利科技。

近日DVN团队走访位于杭州宁波湾的极氪研发中心(图源：DVN)。极氪总部设计以“Superchain DNA”的创新理念为中心，旨在营造一个充满活力、高效和前沿科技感的环境。



极氪 X - 图源: 极氪

在座舱内，极氪致力于提供精致的工艺、氛围和智能技术。这不只是为了增加技术，而是如何做得更好，将它们结合起来以提高成本竞争力。极氪内饰中的每一个细节都经过精心打造，以增强感官享受，使座舱成为驾驶员个人空间的延伸。

正如我们会面的极氪开发团队所说，成功的秘诀之一是设计和工程之间的密切合作，以便从一开始就确保任何技术或设计都足够安全。近距离工作意味着永远面对面！



ZEEKR IMAGE 图源: 极氪

质量管理和开发是关键，从设计开始，一直到供应商质量。此外，发布后的快速反馈也很关键，以便立即改进；对于数字和通过 OTA 进行校正都是如此，对于其他所有功能也同样。极氪遵循客户需求，工程设计始终并行进行。

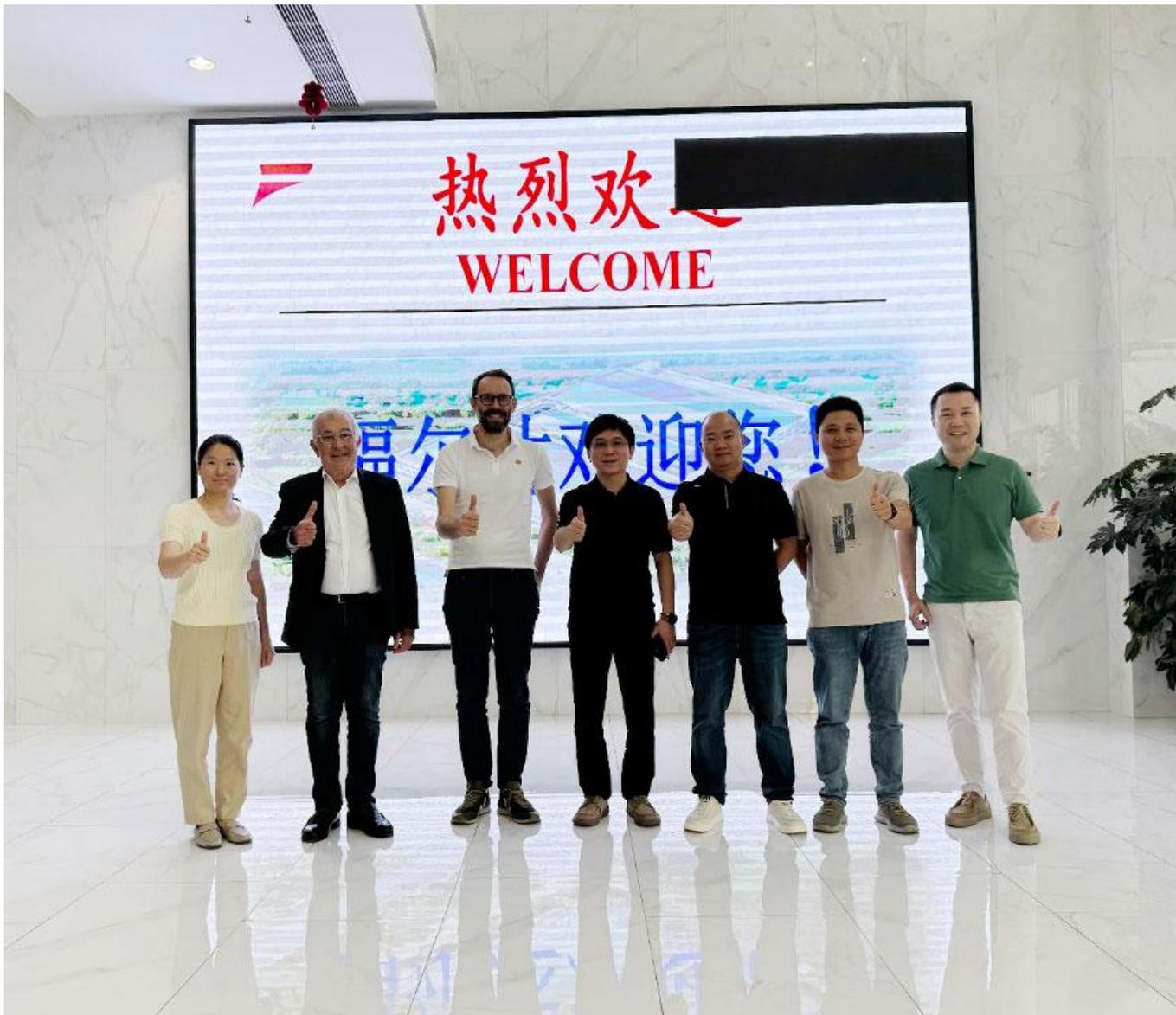
极氪共有 5 条产品线，开发车辆的各个细节，非平台方面。他们确认不需要两班倒，采用快速工程设计策略，全部工作并行进行。

- M 系列家用车
- 适合年轻人的 L 系列，跑车
- 适合企业高管的 X 线

软件集中化，AI 多用于产品，作为 24 小时助手。
座椅方面，创新的主要领域是 AI 和零重力座椅。
最后，他们声称其设计优于竞争对手。

福尔达：出风口和内饰照明技术

汽车内饰新闻



福尔达和DVN团队合影 - 图源：DVN

宁波福尔达智能科技股份有限公司成立于1995年，是一家集设计、研发、制造于一体的汽车零部件综合制造服务供应商，凭借在技术研发、产品设计、质量管理、成本控制等方面积累的综合优势，主要为国内外知名整车制造企业提供汽车智能光电系统以及汽车座舱功能件等产品。公司的产品主要包括顶灯、氛围灯、照明控制模组、座舱小灯、空调控制面板、蓝牙虚拟钥匙、USB、车身控制器BCM、开关、电动/机械式出风口、拉手、电池盒、中央通道等，相关产品已经拥有相当的市场规模，有着良好的市场口碑及竞争优势。

公司在国内拥有慈溪、宁波、上海三个研发中心和五个制造基地；在德国设有子公司和研发中心，与海外主机厂进行同步设计开发、市场服务等工作。2024年，福尔达在罗马尼亚及墨西哥分别建立了生产制造基地，以确保对欧洲、北美客户的区域供应能力，以进一步开拓海外市场份额。

福尔达的智能光电产品包括：

- 智能照明系统及智能电子模块

该公司的“全向无线电技术”麦克风、不同类型的传感器或摄像头都可以集成到顶灯中。在控制方面，全面应用了触控技术，甚至可以实现手势控制全景天窗系统，并结合摄像头实现智能灯光分配。同时还实现了投影灯、门板环境灯等市场化。



DFLZM JOYEAR 顶灯



F一汽-大众 奥迪 A6 出风口 (图源：福尔达)

座舱功能部件，包括电动/机械/隐藏式出风口、拉手、电池盒、中央通道等产品。模内注塑装配技术、多色注塑技术及自主模具设计开发能力，进一步形成其行业内的竞争力。

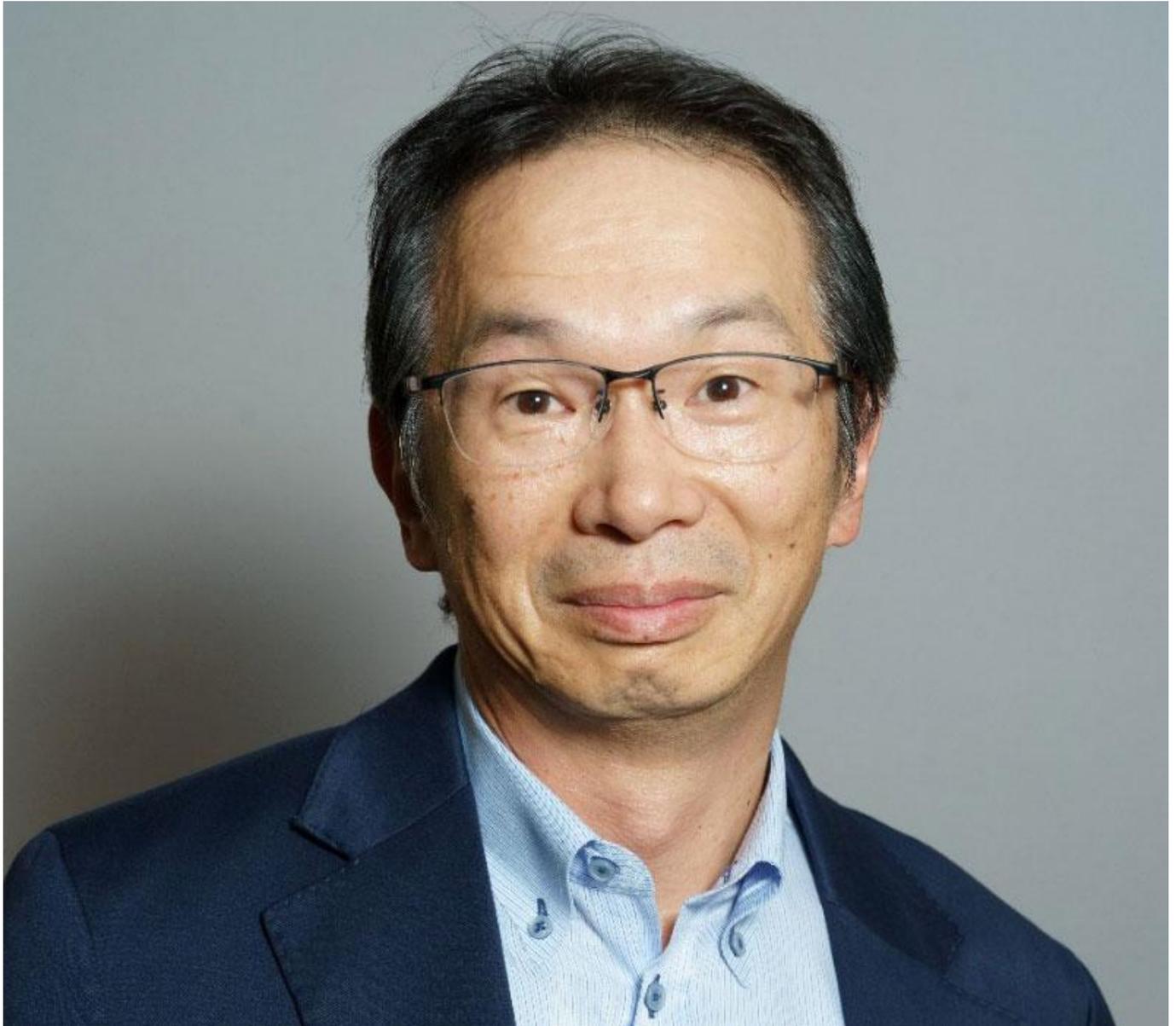


制造能力方面，福尔达全球拥有各类注塑设备284台、7条 SMT（表面贴装技术）生产线、14条喷漆线、微机构和组装设备的开发能力。

该公司已成为上汽大众、一汽大众、德国大众、奥迪、丰田、奔驰、捷豹路虎、一汽红旗、广汽传祺、长城、江淮等汽车品牌供应商，也作为一级供应商服务于赛力斯、蔚来、小鹏、理想、广汽埃安、小米、领跑等新能源汽车品牌。福尔达秉承“以技术引领市场、以创新追求发展”的经营方针，强调技术创新对公司持续发展的驱动作用。

DVN专访马瑞利内饰部门研发负责人

汽车内饰新闻



在雷诺工作期间，我和 Mitsuyoshi Naritomi 曾一起共事。记得他领导着整个内饰/外饰团队，我们始终与他的团队保持密切合作。

Paul-Henri Matha: Naritomi-san，很高兴在下周的 DVN 东京研讨会之前与您交流。您能介绍一下您自己、您的背景以及您在日本马瑞利的新职位吗？

Mitsuyoshi Naritomi: 2020 年 4 月之前，我一直在日产担任内饰和外饰工程总经理，在那里我与雷诺的 Marc Geissmann 密切合作，参与涉及内饰、车灯、座椅、HVAC 系统等的联盟活动，以在两家公司之间创造协同效应。与 Marc-san、Matha-san、Bedu-san 和其他雷诺同事一起工作是一次真正有益的经历，我仍然感谢他们所有人。

2020 年 4 月，我加入马瑞利，担任内饰部门的研发负责人。我负责驾驶舱模块、仪表板、横梁和控制台等领域的创新和产品开发，其中内饰照明是我们的主要开发领域之一。

Paul-Henri Matha: 我们将首次在日本研讨会安排内饰照明环节。可否请您介绍过去 5 年该领域的主要创新有哪些？

Mitsuyoshi Naritomi: RGB-LED 技术的采用大大丰富了照明光色的范围，增强了功能方面（如 HMI 和娱乐）和车舱的整体氛围。与装饰板相结合，内饰照明现在也有助于增强表面美感。

Paul-Henri Matha: 马瑞利是如何参与这一领域的？它是马瑞利汽车照明的一部分还是其他部门的一部分？

Mitsuyoshi Naritomi: 内饰照明是马瑞利内饰部门的关键产品，我们正在积极扩展该领域的业务。

Paul-Henri Matha: 日本对内饰照明有特定需求吗，还是日本遵循全球趋势（RGB、智能 RGB、音乐互动、ADAS、照明激活、电话等.....

Mitsuyoshi Naritomi: 目前，我们在内饰照明方面的产品开发在功能方面与全球趋势保持一致。然而，在氛围和情感表达方面，我们正在探索反映日本用户需求、以健康为导向的设计。

Paul-Henri Matha: 您如何看待智能 RGB 的演变？它们仍然很昂贵，而且没有标准化：每个 LED 供应商或 LED IC 供应商都使用自己的协议。现在是标准化的时候了吗？

Mitsuyoshi Naritomi: 智能 RGB 支持跨 IP、车门和顶棚的多个 LED 的协调控制，从而实现更身临其境的照明效果。同时，控制协议的标准化将有助于简化系统架构并降低总体成本。

Paul-Henri Matha: OEM 的预算似乎从外饰照明转移到了内饰照明，对吗？尤其是专注于内饰的中国 OEM 的推动。

Mitsuyoshi Naritomi: 虽然发光外部标志的使用越来越多，高性能外饰灯也在不断进步，但外饰照明的总体预算并没有减少。与此同时，为了提高感知的内饰价值，环境和功能性照明应用明显呈上升趋势。在中国，内饰照明的采用率在 2023 年后显著增加，现在已进入更加成熟的阶段。最近，OEM 倾向于支持经济高效但增值的功能，将一些预算转移到娱乐和其他体验功能上。

Paul-Henri Matha: 您如何看待智能表面，包括触觉激活、带有印刷电子设备的柔性 PCB？我们在 CES 等活动中看到了很多演示，但目前只有少数应用。技术准备好了吗？有哪些限制？

Mitsuyoshi Naritomi: 在马瑞利，我们为 Nissan ARIYA 量产了全球首个大型装饰性触觉开关面板，使用了两项专有技术：一项用于触觉传输，另一种用于力传感。



传统的物理开关由力参数定义，而智能表面需要基于距离的传感。关键的技术挑战在于确保一致的触觉反馈，尤其是当手套使用等因素改变手指到表面的距离时。我们开发了专有技术来解决用户交互中的这些变化。

Paul-Henri Matha: 您如何看待 Miniled 和 microLED。它也会涉及到内饰照明应用吗？

Mitsuyoshi Naritomi: 得益于 MiniLED 和 microLED 技术的精细间距，可提供高亮度和分辨率，使显示质量接近 LCD。虽然它们的优势在于高分辨率显示器，但我们预计不会显著扩展到内饰照明应用。

Paul-Henri Matha: 您如何看待汽车内饰投影？与其他技术相比，它成本更低吗？主机厂的反馈如何？它会成为未来趋势吗？（比如宝马mini 有搭载该技术）

Mitsuyoshi Naritomi: 目前，投影技术仍然比 LED 照明或 TFT 显示器更昂贵。OEM 通常认为静态图像投影（例如 BMW MINI 中使用的图像）功能有限，因此优先级较低。

相反，人们对从 IP 到车门的无缝、动态 3D 投影越来越感兴趣——这种提供沉浸式内容的方案是 OEM 开始优先考虑的。



DVN专访VueReal 首席商务官 Robert Selley

汽车内饰新闻



VueReal 今年参加了 DVN慕尼黑研讨会，展示汽车照明应用 MicroLED 产品。VueReal 将于下周参加东京研讨会并发表演讲，我们借此机会采访了 Robert 。

Paul-Henri: Rob, 请向照明社区介绍一下您自己和 VueReal 公司。

Robert Selley: 我担任 VueReal 首席商务官，这是一家总部位于安大略省滑铁卢的加拿大科技公司。我们专注于 MicroSolid Printing™，可实现下一代 microLED 显示和照明解决方案，并专注于汽车行业。我在半导体和先进显示行业拥有超过 25 年的经验，负责关键安全、高性能应用的全球业务工作。

在 VueReal，我负责商业战略、合作伙伴关系和客户开拓，将我们的 MicroSolid 打印™平台推向市场。这种可扩展的高精度技术支持玻璃内显示器、透明照明和高级平视显示器等应用，重新定义汽车设计和功能。除了 microLED 显示器，我们的平台还支持在多个行业中实现更广泛的微型半导体制造。

Paul-Henri: 在今年 DVN 慕尼黑研讨会上，VueReal 展示了一款引人注目的透明 microLED 外饰显示屏。可否介绍一下这项技术？

Robert Selley: 我们展示的透明 microLED 平台专为汽车集成而设计，包括挡风玻璃、侧窗、全景天窗等。通过我们专有的 MicroSolid 打印™平台，将数百万个 microLED 放置在透明基板上，达到极高的精度，并最小化对可见度的影响。最终的效果是，显示屏在关闭时不可见，在激活时提供充满色彩明亮、高亮度的内容。此功能为集成照明通信、品牌和安全提示开辟了新的机会——无缝嵌入到车辆的玻璃表面。



Paul-Henri： 贵司自己生产microLED晶圆吗？

Robert Selley： 我们不生产晶圆，我们与顶级晶圆供应商合作，专注于我们最擅长的领域——基于我们的MicroSolid 打印™平台加工、传输和集成 microLED。这种模式使我们能够保持敏捷性和可扩展性，这与我们汽车合作伙伴的需求非常吻合。

Paul-Henri： MicroSolid Printing™ 与传统的 LED 集成方法有何不同？

Robert Selley：完全不同。传统的COB方案或基于激光的拾取和放置在生产量和精度方面受限。我们的工艺可并行传输数百万个器件，能做到确定性放置和高良率。这使得大面积、透明的集成在商业上变得可行的，这是行业多年来一直在追求的方向。

我们业界首创的参考设计套件同样带来变革。这些套件为合作伙伴和客户 提供即用型蓝图和集成指南，大大加快了 microLED 的采用速度。通过将 MicroSolid Printing 的可扩展性与这些资源相结合，我们正在消除障碍，并实现更快、更广泛的高级 microLED 应用商业化。

Paul-Henri： 哪些基材与贵司技术兼容？

Robert Selley：我们的方案非常灵活。在汽车领域，我们与 OEM 和一级供应商密切合作，共同开发基板解决方案——通常是夹层安全玻璃或高性能光学薄膜。这些材料符合汽车集成所需的严格环境和光学标准。

Paul-Henri： microLED 如何驱动？贵司是否采用 CMOS 集成？

Robert Selley：目前，我们的大多数解决方案都使用无源矩阵背板和 LTPS。我们正在开发 CMOS 微型驱动程序解决方案，将于 2026 年发布。这将显著提高集成度，降低功耗，并为未来的汽车应用提供更智能的显示。

Paul-Henri： 显示屏的确是透明的吗？

Robert Selley：是的，透明度是一个关键特征。关闭后，显示屏看起来像普通玻璃。启用时，它能产生非常明亮的视觉效果，且不会阻挡驾驶员视线。我们优化了 LED 布局和光学特性，以保持透明度，同时提供良好的视觉效果。

Paul-Henri： 达到的亮度水平是多少？

Robert Selley：我们达到了令人印象深刻的表现。透明显示器（超 5000 尼特）、汽车照明（高达 100,000 尼特）、用于 AR/光学的微型显示器（接近 100 万尼特）。
该系列使我们能够为多种汽车应用提供服务——从氛围内饰照明到高亮度外饰照明信号。

Paul-Henri： VueReal 可以支持哪些像素间距？

Robert Selley：我们的平台具有适应性。我们支持的像素间距从小至 3 μ m 的 AR 微型显示器到几百微米的照明和标牌。对于汽车，通常为 0.2 毫米，但我们可以基于视觉要求和功耗目标进行定制。

Paul-Henri： 预计何时开始汽车应用的量产？

Robert Selley：我们积极参与 OEM 和一级供应商的开发和验证。根据目前进展，我们预计在 2027 年底或 2028 年初左右开始生产，这与电气化、自动驾驶和个性化方面的更广泛行业趋势保持一致。

Paul-Henri： 贵司如何解决汽车级可靠性问题？

Robert Selley：可靠性是重中之重。我们已经根据汽车标准完成了热、湿度和振动测试。我们的工厂还有望在 2027 年初获得 IATF 和 ISO 认证，以支持全面生产准备。

Paul-Henri： OEM 是否对 VueReal 的技术表现出浓厚的兴趣？

Robert Selley：是的，客户对我们的 MicroSolid Printing™ 平台非常感兴趣。OEM 正在努力通过照明和玻璃内显示功能实现差异化。电动汽车和自动驾驶平台对支持显示的个性化、品牌和外部通信有着浓厚的需求。我们的技术提供创新的设计语言和用户体验。

Paul-Henri： 除了汽车，还有哪些市场正在采用这个平台？

Robert Selley：虽然汽车是我们的主要市场，但我们也积极参与 AR/VR 微型显示器、可穿戴设备、零售标牌和医疗显示器业务。

Paul-Henri： 最后，未来最大的挑战是什么，是什么让 VueReal 与众不同？

Robert Selley：在不牺牲产量或经济性的情况下进行扩展一直是挑战。这就是我们从头开始构建 MicroSolid Printing™ 的原因，以在可扩展性和可制造性方面表现出色。

现在，我们专注于构建一个强大的生态，以满足需求，同时支持区域制造业。我们的平台能够以传统 OLED 晶圆厂的一小部分成本实现 microLED 和更广泛的微半导体生产，使本地化、分散的生产成为现实。这种方法与去全球化和供应链弹性的行业趋势完美契合。VueReal 已准备好支持汽车创新的新时代。

新款 Dacia Duster: 简洁设计

汽车内饰新闻



图源：达契亚



Duster 内饰仍以硬塑料为主，几乎没有嘎嘎声。此外，它现在的设计注重细节。门板采用压花设计，仪表板饰件采用对比色，并带有大 Duster 字样。门把手基于箭头形日间行车灯的设计，空调的出风口调节器也是如此。它们与外部元件采用相同的铜色调。总体而言，带有配套橡胶垫的内饰看起来很坚固，但并不便宜。YouClip 紧固系统的小方形孔眼也很实用，例如可用于连接衣帽钩或手电筒。座椅的双色面料带有达契亚标志，但会出汗并且可能对污垢敏感。方向盘的顶部和底部是扁平的，形状更像跑车。

座椅的双色面料带有达契亚标志，但会出汗并且可能对污垢敏感。方向盘的顶部和底部是扁平的，形状更像跑车。方向盘后面右侧的音乐控制卫星很实用。

数字驾驶舱提供可通过方向盘按钮配置的驾驶员显示屏。7 英寸屏幕具有简单且基本清晰的显示功能。信息娱乐系统有一个 10.1 英寸的屏幕，您仍然需要向下滚动几个菜单才能找到各种设置。另一方面，“Extreme”配置包括您现在所期望的一切：使用 Here 导航、Android Auto、Apple Carplay、Spotify 或 Deezer。积极的是，仍然有一个传统的空调开关面板，位于显示屏下方。

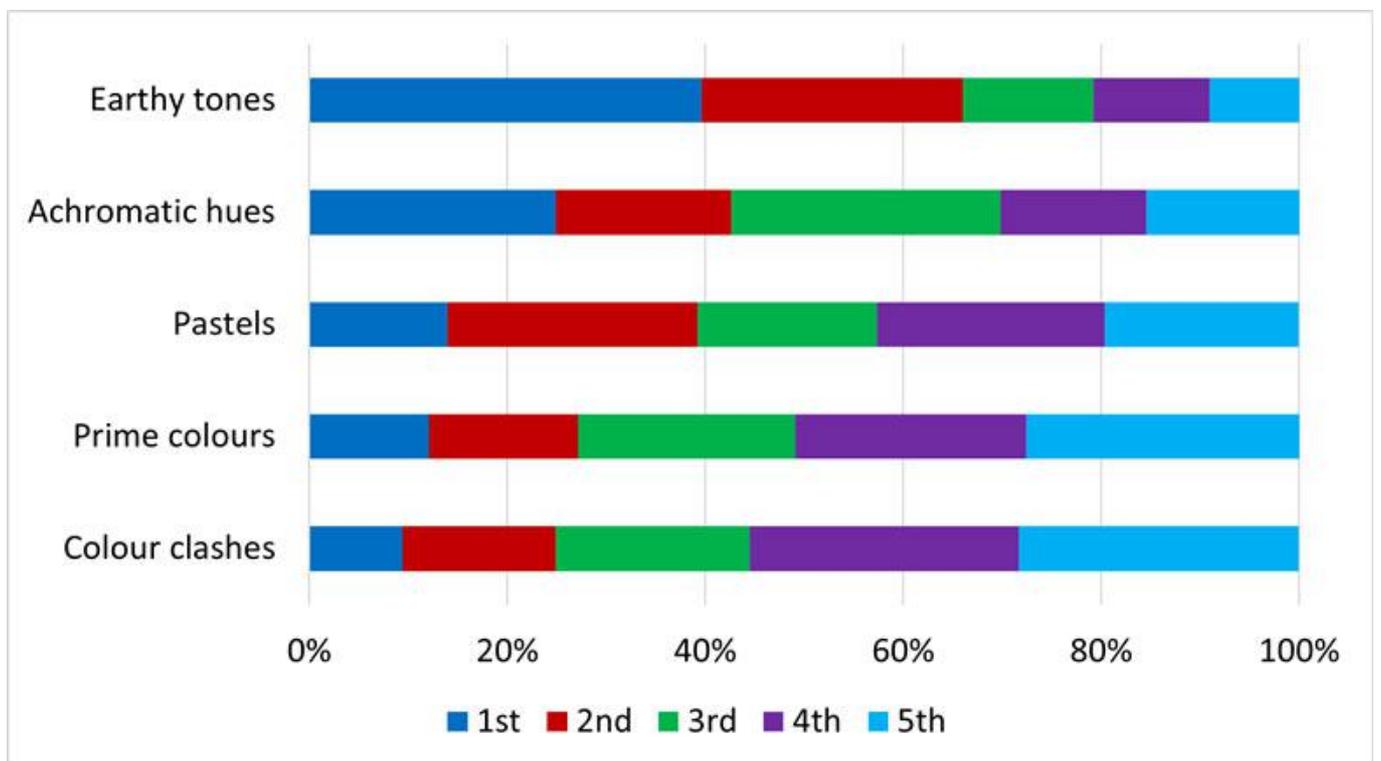
2025汽车设计新闻& Ultrafabrics: CMF趋势调查

汽车内饰新闻



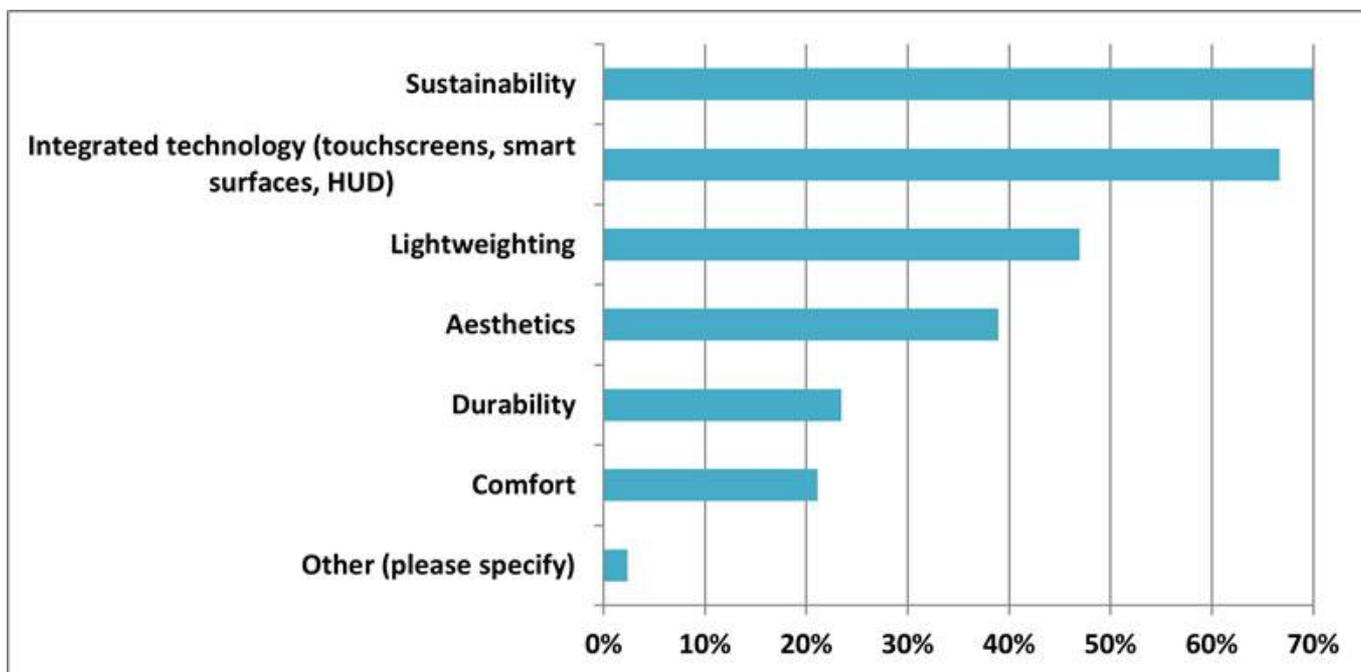
颜色、材料和饰面（CMF）仍然是车辆设计师，特别是车辆内饰设计部门表达他们个人品牌身份、从竞争对手中脱颖而出并吸引目标消费者群体的重要情感词汇。

2025年汽车设计新闻和Ultrafabrics颜色、材料和完成（CMF）调查已经确立了自己作为汽车设计中CMF的年度试金石的地位，但也对汽车设计的未来提出了批判性的眼光，传授了权威的专家见解，同时也回馈了汽车设计社区。



图片：CAR DESIGN NEWS

大地色系显然是主导色彩趋势，（紧随其后的是）消色差色调是全球的主导趋势，但在大多数地区和设计角色中也是如此。



图片： CAR DESIGN NEWS

在材料创新领域，领先的响应是可持续性，紧随其后的是集成技术（触摸屏、智能表面、HUD），第三名是轻量化。不同地区和设计角色存在一些差异，但相同的三个主要问题占主导地位。

材料和颜色的选择在定义乘客的情绪方面起着重要作用。它们应该鼓励一种宁静祥和的感觉，这是传统绒面革几十年来一直在做的事情。婴儿潮一代非常重视舒适和传统材料。X 世代在优先事项之间取得了更多的平衡，例如舒适、极简主义、传统材料、可持续材料和智能表面/技术集成。对于千禧一代来说，他们更倾向于可持续材料和智能表面/技术集成。对于 Z 世代，他们非常重视智能表面/技术集成和可持续材料。不同地区（尤其是日本）存在一些细微的差异，但就设计角色而言，他们遵循全球情况，但存在明显的代沟。

设计休息室

宝马展示 Touring Study 概念车 Speedtop

设计休息室



图源：宝马

宝马在今年的 Concorso d'Eleganza Villa d'Este 上展示了 Concept Speedtop。这款运动型豪华旅行车也将进行小批量生产。

“Floating Sunstone Maroon”外部漆面的闪亮棕色调被延续到内饰中。在这里，棕色的“Sundown Maroon”世界与座椅的浅色“Moonstone White”相得益彰。因此，双色皮革内饰明显地划分了内部的动态和功能区域。

车顶杆在双色皮革覆盖的车顶内衬中充当轻盈的接头。皮革覆盖和发光的行李箱采用布达佩斯风格的穿孔。





一个轻便的接缝也照亮了行李箱，由于有一个两部分的隔板，它还可以存放较大的行李，用于持续数天的旅行。外部和内部的精致工艺是通过位于丁戈尔芬的宝马集团工厂的 Manufaktur 车间的专业知识实现的。与意大利皮革大师 Schedoni 的合作也值得注意，他们为 Speedtop 手工制作了量身定制的行李箱。两个配套的包袋可完美放在座椅后面，配套的周末包可轻松存放在行李箱中。这不仅仅是一辆汽车 - 它是一个旅行伴侣，由皮革制成，并饰有 Speed 缝线。

双座 Shooting Brake BMW Concept Speedtop 采用了 2024 年展示的 Skytop Coupé 的设计语言。

一般新闻

共同社报道：马瑞利考虑在美国申请第 11 章破产保护

一般新闻



马瑞利总部 - 图源：路透社

共同社周六援引未具名消息人士的话报道，私募股权公司 KKR 旗下的日本汽车零部件供应商马瑞利控股（Marelli Holdings）正在考虑在美国申请第 11 章破产保护。

最近的消息不仅仅是一个金融事件。

这是全球移动出行价值链中更深层次的结构紧张局势的信号。

在汽车行业工作了 40 多年，我见证了颠覆的周期，但今天的复杂性是前所未有的，其特点是市场需求低、环境压力、电气化、数字化、地缘政治问题和资本密集型创新。

马瑞利的处境反映了供应商脆弱的财务状况，在产量减少的情况下，他们必须平衡研发投入与 OEM 的短期成本压力。

此外还暴露出一个越来越大的风险：在全球运营的战略供应商夹在不同的市场动态、美国的监管变化、欧洲的电气化压力和来自亚洲的成本竞争之间。

对于 OEM 来说，供应商的脆弱性不仅仅是一个采购问题，它还是一个弹性和连续性挑战，涉及整个价值链、项目和生产。

OEM 和供应商之间的长期信任和风险分担是未来的关键。

我们需要重新构想协作模式，并确保在不破坏价值链支柱的情况下持续创新。