

## 社论

### 车载显示屏的未来将是什么模样？



图源：TCL 华星—CES 2026

在 2026 年国际消费电子展（CES 2026）上，TCL 华星（TCL CSOT）展示了一款喷墨打印 RGB OLED 显示屏，其物理尺寸可从约 16 英寸滑动扩展至 28 英寸，采用多曲面设计，呈现效果更像是一个能根据使用场景伸缩的曲面，而非传统意义上的“屏幕”。这正是其愿景：一种可在适用场景下扩展为共享屏幕的自适应“架构”。

而现在，想象正遭遇量产现实的考验。德国科隆将成为检验这些设计是否符合耐用性、成本、感知安全性、视觉舒适度，以及那些光鲜的演示视频中无法体现的长期稳健性等硬性要求的理想场所。我们将于 2026 年 4 月 22 - 23 日举办专题研讨会，围绕车内照明、智能表面及用户体验、用户界面展开深入探讨。

在探讨屏幕向内饰一体化材质转型的同时，我们也应关注实际车用材料的发展。本期专题中，MATERI'ACT 公司的专访直击行业痛点：其研发的工业级再生低碳材料，可满足座舱各项约束要求——碰撞安全、抗紫外线、工艺稳定性，且无需整车厂重新改造现有生产工艺体系。

**Laurent Sérizat**  
DVN Interior General Editor

## AFEELA 2026 原型车正式发布：车内畅玩 PS5 游戏



在 2026 年国际消费电子展（CES 2026）上，AFEELA 2026 原型车正式亮相。该车型是索尼本田移动公司（SHM）旗下 AFEELA 品牌打造的全新纯电动 SUV 概念车，计划最早于 2028 年在美国启动量产并上市。

### AFEELA 2026 原型车官方图片

从侧面轮廓和尾部看，AFEELA Prototype 2026 展现出跨界 SUV 的设计风格。其配备双色车身涂装与六辐式双色低风阻轮毂，车门预计沿用 AFEELA 1 的按键式开启设计。该车尾部配备了扰流板，除贯穿式尾灯与驾驶辅助传感器外，几乎无其他设计元素。



## AFEELA 系列车型将支持 PlayStation 远程游玩功能

AFEELA 2026 原型车的内饰暂未正式公布。不过该公司表示，未来 AFEELA 系列产品将搭载高通骁龙数字底盘，配备交互式对话人工智能“个人助手”。此外，AFEELA 品牌车型还将搭载 PlayStation 远程游玩功能，用户可通过车载信息娱乐系统（IVI）直接远程访问并操控家中的 PS4 或 PS5 主机。



# 汽车内饰新闻

## DVN专访 MATERI'ACT

汽车内饰新闻



图源：MATERI'ACT

### **Laurent SEREZAT**撰稿

伊莉丝的从业背景诠释了她的言谈基调。她曾“供职于博世，深耕发动机控制、燃油喷射及热管理领域”，后加入佛吉亚，负责斯特兰蒂斯合作项目，主攻“仪表板与门板业务”。2024年末起，她出任佛吉亚MATERI'ACT负责人。她的言谈，全无实验室研究者初入行业的生涩，反倒像一位深谙汽车行业准入标准的从业者——对产品的抗冲击性、耐紫外线性、气味的、工艺稳定性都了然于胸，更深知“量产”这一不容妥协的终极考核标准。

在欧洲，相关法规终于开始为行业变革注入动力，伊莉丝对此时间节点的表述十分直白：“欧洲的法规推进此前稍显迟缓，但去年年底出现了重大转变。”她指出，当下的行业发展路线图正由一系列目标明确塑造：“官方公告提出，2032年前需实现再生材料占比15%，其中15%来自汽车报废件……到2032年，这一比例将提升至25%。”她还补充了一句对产业化推进而言至关重要的话：“这一规划显然正切实落地，逐步成为具象化的现实。”因为缺乏规模效应，再生材料供应链始终难以稳固；唯有形成规模，才能发展为成熟的产业体系。

这也是MATERI'ACT的创立初衷。伊莉丝将其定位为行业的前瞻布局，而非被动应对：“MATERI'ACT成立于2022年”，更重要的是，“彼时相关法规尚未正式发布”。其发展愿景十分明确：“为汽车行业整合再生材料资源，研发低碳材料产品”，但有一项硬性要求始终不容妥协：所研发材料必须“满足汽车行业的性能标准”。她又谈及座舱应用的实际场景：“尤其是仪表板，对材料性能要求极高，需满足抗冲击与耐紫外线的硬性指标。”她对行业过往短板的分析同样一针见血：“此前行业始终未能研发出兼顾这些性能要求的材料”，而这正是MATERI'ACT成立的意义，即在不降低车规级标准的前提下，推动行业的转型。



图源：MATERI'ACT

该产品组合的研发初衷便是追求实用适配，而非标新立异。当被问及是否按零部件类型推出定制化产品系列时，伊莉丝给出了肯定答复：“当然有。”她同时阐明了最初的研发初衷：“打造契合汽车行业需求的车用产品组合。”她将其划分为两大核心产品线：“我们重点布局了两条产品线。”第一条是：“复合料（聚丙烯类）……以再生塑料和天然纤维为原料。”第二条为：“表面材料，一款可替代皮革的热塑性聚氨酯材料，我们将其命名为TPU”，这类材料中“同时融入了再生原料与天然纤维成分”。但公司研发的初衷并非单纯推出差异化产品，而是打造具备实际替代价值的解决方案。伊莉丝强调，团队始终致力于“提供与原生材料规格要求相当、性能水平一致的解决方案”。她还明确了业务定位：“我们的产品已通过多家整车厂的认证准入”，产品既可供应给佛吉亚，也可面向竞争对手，还能直接对接终端客户”。

工业兼容性是这一研发思路的核心立足点。在流变特性与加工工艺方面，伊莉丝并未夸大其词，而是设定了清晰的目标：“整体而言，我们的产品与现有工艺贴合度颇高”，且“研发目标是打造能适配现有生产体系的解决方案”，从而实现“不会因引入我们的产品，就给车企增设特殊的工艺要求”。她坦言，部分创新级材料需进行小幅工艺调整：“以NAFILean-R这类产品为例……我们需要对模具设计做些许优化”，但同时也给出了产业化层面的定心丸：“我们会提供全套技术参数，助力车企完成适配。”她还着重提及佛吉亚生态体系的优势：“我们依托佛吉亚在零部件注塑领域的技术积淀”，得以深入研究材料的加工应用方式，推动技术创新的稳健落地。

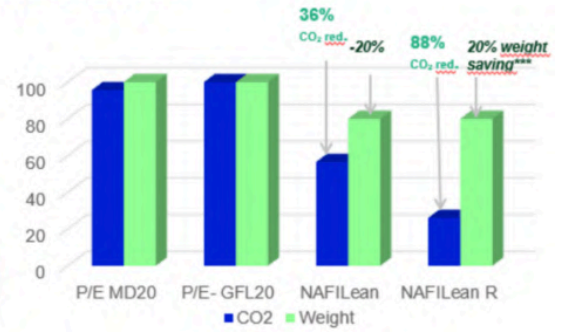
对于面向整车厂的实际业务情况，她也明确表示：“要知道，我们的产品主要面向整车厂销售。”她介绍了两种采购模式：一种是“部分整车厂直接指定用料”，即供应商无选择权；另一种则是整车厂“自行采购后提供其配套供应商，或要求配套供应商选用该类材料”。面对市场竞争，她也毫不回避：“我们同样参与市场竞争”，并认为这类竞争是良性的，因其能倒逼MATERI'ACT在“产品竞争力与性能表现上始终与行业对标”。

# REVOLUTIONARY COMPOUND

## NAFILEan-R

20% natural hemp fibers  
 100% recycled polypropylene sourced from post-consumer waste, in collaboration with  
 No compromise on durability, crash safety, or cabin air quality... of course !

New Renault 5 equipped with a complete instrument panel structure in NAFILan-R



Weight Saving **-20%\***

CO<sub>2</sub> Reduction **-88%\***

3 kg/vehicle of NAFILan-R:

2,1 kg of PCR

0,6 kg of Natural fibers

Emission Factor **0,3\*** kg CO<sub>2</sub>e/kg

Recyclability **100** %

Recycled **75/80**

Bio-material **20** %

\*vs PP Fiber Glass 20% , including biogenic CO<sub>2</sub>  
 \*\*Cradle-to-gate CO<sub>2</sub> footprint incl. Biogenic CO<sub>2</sub> in kg CO<sub>2</sub>e/kg  
 \*\*\* versus PIEMD20



图源: MATERI'ACT

NAFILan系列材料，尤其是NAFILan-R，让“轻量化”不再是一句口号。伊莉丝直白点出了这款材料的差异化核心：“NAFILan-R同时融入了天然纤维与再生原料，全程未使用任何原生材料。”她还解释了为何纤维并非单纯的“环保成分”，而是提升材料性能的关键抓手：“天然纤维能增强结构性能，我们可借此替代玻璃纤维。”随后她给出了令人印象深刻的核心数据：“相较现有结构材料，我们的产品能实现20%的减重效果。”她用汽车行业特有的表述，介绍了产品的认证流程：“先完成材料层面的认证，再推进至零部件端完成验证。”同时她也提及产品的成熟度：“目前，我们的绝大多数材料均已通过主流整车厂的认证。”眼下的工作重心已不再是实验室研发阶段：“我们现已进入销售与业务增长阶段，同时也在持续扩充产能。”



图源: MATERI'ACT

再生“可见”塑料存在三大经典难题——色彩、气味、性能波动，伊莉丝将其视作工程技术问题来解决。针对色彩问题，她秉持务实态度：“我们可调配多种颜色，但加入再生原料后，浅色材料的调配难度会大幅增加。”她解释了背后成因：再生原料需根据终端使用需求筛选：“明确最终应用需求，才能确定原料的选用来源。”对于性能波动问题，她直言现状：“我们投入大量精力管控来料的性能波动问题。”而解决方案则兼顾数字化与化学手段：“我们开发了基于人工智能的模型来管控这种波动，同时也会根据来料特性调整配方，确保最终产出产品的性能一致性。”

她将产业生态中的角色边界划分得十分清晰：“我们的愿景并非越俎代庖，而是理解各方诉求，推动两大产业的协同适配。”她还强调，供应链的重要性不亚于化学配方研发：“我们必须保障原料供应量，尤其是再生产业链的稳定。”

产品研发的核心方向始终清晰：提升再生原料占比、优化气味性能、降低对原生材料的依赖。“我们目前仍在持续升级现有产品系列。”这并非一次性的优化改进：“我们坚持持续创新，对现有产品不断迭代升级。”她还给出了座舱可见部件应用的具体指标：“对于有抗冲击要求的仪表板可见部件，我们的再生原料占比已达约40%”，并随即指明未来方向：“我们将继续努力提升这一比例……长远来看，我们希望彻底摆脱对原生材料的依赖。”

关于材料的可回收性，伊莉丝反对为再生材料单独配置专用设备。当被问及再生材料能否再次回收利用时，她给出肯定答案：“可以。”并抛出核心陈述：“我们所有产品在研发之初就遵循可回收设计原则，即便是添加了天然纤维的产品也不例外。”她还补充了产业化连续性原则：“所有产品均可通过现有回收工艺实现回收，生产时也可使用现有的注塑设备和回收设备。”

谈及价格问题，伊莉丝对行业现状的表述尤为坦率。“当前原油价格处于低位……这也导致原生塑料的价格十分低廉。”她还提及市场的竞争压力：“目前大量聚丙烯从中国进口，价格极具优势。”但她明确了产品的市场落地策略：“我们的目标是实现与原生材料同价。”并解释了实现路径：“我们从产品研发之初就将成本因素纳入考量”；“我们会尝试寻找更低价的原料来源”，但“这类原料的品质相对较低，因此我们会通过调整配方来弥补性能短板”，最终打造出“具备市场竞争力的产品”。她支持相关法规落地，核心原因十分务实：“法规的出台也将推动规模效应的形成。”

她始终保持产品研发的创新开放性，同时也会紧扣实际应用需求。“在添加材料的选择上，我们并未设置过多限制……创新是我们的优势。”但同时也表示：“我们会根据实际应用需求做出相应限制。”针对结构件应用：“我们选用麻纤维，因其技术特性能精准匹配我们的性能需求。”针对可见部件的外观效果需求：“NAFIFLean Vision系列可搭配果壳、芦苇等各类填料……暂无明确限制，具体取决于设计师的需求。”

本土化生产的核心逻辑是降低碳排放，而非品牌宣传。“我们力求实现本地生产”，进而“将碳排放尽可能控制在生产工厂周边区域”。她举出一个典型的本土化案例：“雷诺R5车型所使用的NAFIFLean-R材料，其麻纤维、聚丙烯原料均产自法国，整车也在法国本土生产。”

色彩、材料与表面处理（CMF）的协同开发，遵循整车厂标准的漏斗式研发流程：“与整车厂CMF团队开展前期技术沟通”；“先完成材料层面认证，再落地至零部件端验证”；部分情况下，还会“直接制作注塑样件”，以验证材料在零部件层面的实际表现。

最后，伊莉丝以天然纤维材料的量产应用年限作为其产品可靠度的核心支撑。“在天然纤维应用领域，我们拥有十余年的技术积淀。”她还表示，这项技术的研发早于MATERI'ACT的成立：“相关研发在MATERI'ACT成立前就已启动……彼时我们在法国第戎附近开展合作研发……相关产品实现量产也已有十年时间。”针对生产废品率与工艺稳定性，她给出明确答案：“我们的产品废品率与行业平均水平持平，并未高于市场标准，且所有注塑设备均可加工该类材料。”正是这样的表述，让这款环保材料从“颇具潜力”真正走向“具备规模量产的认证条件”。

随后，她道出了核心观点：材料科学的技术储备已成熟，产业链的生存与稳定才是关键。我将她的总结陈词原文呈现，因其表述本身就极具深度，文末附英文原文。

“总而言之，我们已掌握天然纤维的复合应用技术。如今，我们也能实现汽车报废件的循环利用与产业链闭环管理，尽管现有的回收网络尚不完善。若说我有一个核心观点要传递，那便是：技术层面，这一切皆具可行性。我们必须摒弃固有认知，原生材料并非不可替代，再生材料同样能拥有市场竞争力。但当下，我们亟需发挥供应链的协同效应，更要保障这条产业链的存续。回收企业正身陷困境，我们已见证了诸多破产案例。行业现在最需要的，是规模效应的加持。这就是我想传递的核心主旨。技术上，我们已然准备就绪，也证实了产品的市场竞争力。或许，相关法规的强制要求，将成为再生材料供应链布局的推动力量。”

# 吉利汽车集团携尖端智能汽车 AI 技术首次亮相国际消费电子展

汽车内饰新闻



吉利汽车集团展示了旗下多款全新电动车型，包括极氪9X与银河M9，同时亮相Flyme Auto智能座舱等核心技术，并宣布将对软件及人工智能架构进行一系列重大升级。此次展示清晰展现了吉利集团从“汽车制造商”向“全球智能科技出行企业”转型的宏大愿景。

吉利推出的 Eva 超写实情感 AI 助手正加速迭代升级。它已不再是单纯的车内语音助手，而是进化为具备记忆与推理能力的“智能车辆大脑”。依托端到端语音大模型与动态记忆技术，Eva 将拥有高情商及基于常识的对话能力，实现从“通用 AI”到“个人 AI”的跨越。更重要的是，其将具备突破性的 AI 自主决策能力，能够理解并执行复杂、模糊的指令，例如“帮我规划一个适合全家周末放松的一日游行程”，并自主完成从查询、路线规划到预约预订、车辆调度的全流程，成为真正的“AI 自主出行助手”。

活动现场，吉利正式宣布旗下“千里浩瀚”高级驾驶辅助系统的英文命名及软件版本命名——G-ASD（Geely Afari Smart Driving）。该系统的技术优势基于三大核心支柱：其一，采用具备自主进化能力的世界行动模型（WAM）；其二，搭建了坚实的“数据飞轮”基础，涵盖 850 万辆车辆数据、数千亿公里智能驾驶里程、2500 万条数据片段及数百万条事件记录，支撑系统全生命周期迭代进化；其三，硬件平台保持行业领先水准：H7 方案搭载 Thor + 双 Orin 芯片组及 31 个传感器，H9 方案则配备双 Thor 芯片组（算力达 1400 TOPS）与 5 个激光雷达单元，支持 360° 全方位环境覆盖。基于上述技术储备，该系统计划于 2024 年于合规场景下推出高速 L3 级和低速 L4 级自动驾驶功能，并实现自动驾驶出租车运营。

依托上述技术基础，吉利公布了一副较为激进的智能驾驶功能落地路线图：在获得监管部门批准的前提下，计划于 2026 年内推出高速 L3 级（有条件自动驾驶）与低速 L4 级（高度自动驾驶）功能，同时启动自动驾驶出租服务运营。这标志着吉利正式迈入智能驾驶技术商业化竞赛的冲刺阶段。

# TCL 华星光电于2026 年国际消费电子展推出“全球首款可滑移多曲面喷墨打印 OLED 车载显示屏（28 英寸）”

汽车内饰新闻



图源：： TCL华星

TCL华星发布“全球首款可滑移多曲面喷墨打印OLED车载显示屏（28英寸）”。该产品包含以下核心配置：

- 28英寸喷墨打印RGB OLED车载显示屏，物理宽度可从约16英寸扩展至28英寸，适配中控台、前排共享显示场景。
- 采用纯RGB像素排布（非WRGB方案），宣称发光面积占比约50%至60%，兼具车规级亮度与色彩表现；同时具备更高的对比度、更深邃的纯黑显示效果，模组更轻薄、形态设计更灵活。

该显示屏的机械结构专为滑移与曲面显示打造：

- 显示尺寸可从约16英寸扩展至28英寸。
- 多曲面形态设计，弯曲半径<4毫米。
- 搭载强化型滑移机构，滑移或滚动操作寿命可达10万次以上。

TCL华星将该产品作为其APEX设计理念（即极致体验、护眼健康、绿色环保、无限想象）的载体之一。在美通社、《显示日报》、OLED-Info、智友网等官方新闻稿及行业报道中，这款可滑移OLED显示屏始终被列为车载显示领域的标杆示范产品。

从内饰与用户体验设计专业视角来看，座舱设计中始终存在“大屏布局与简洁仪表盘”的设计矛盾，而该产品实现了从“多屏布局”到“单一自适应显示面”的形态切换：收缩至16英寸时，设计更以驾驶员为中心，座舱视觉更简约，能减少驾驶场景下对驾驶员的视觉干扰；展开至28英寸时，可实现前排乘员共享的全景化显示，承载更多内容，大屏形态可支持更多娱乐化使用场景。

车载界面终于可依托硬件改变其空间设计逻辑：不再局限于主题切换，而是能根据行车、辅助、休憩、影院等座舱模式，匹配对应的屏幕形态。

在集成设计层面，这款轻薄、灵活的多曲面OLED显示屏可贴合议表板曲面造型设计，无需强制仪表盘采用平整的矩形布局。这为设计师提供了设计自由度，可将屏幕边缘与内饰饰板、氛围灯条及实体按键自然融合，让整个仪表板成为一体化的数字材质，而非简单外挂的显示设备。整车厂是否会接受该设计带来的机械结构复杂度及耐久性风险，仍是待解问题。但作为面向中外高端座舱的设计概念方向（尤其针对偏爱视觉惊艳大屏的中国市场旗舰车型），该设计具备重要参考价值。

# 设计休息室

## 大众全新ID.系列内饰设计语言正式发布

设计休息室



大众ID. POLO概念车内饰（大众官方图片）

大众发布了他们称为新ID. Polo内饰的“准量产概念车”图片。

汽车的外观尚未公布，但却给出了非常详细的内饰展示。也有一些实车存在，网上还流传着一些早期的评测。

根据新闻信息，大众表示这就是他们未来ID.系列内饰的样子。

他们收集了大量客户反馈，并以此来设计这种新的内饰风格。

该风格既保留了大众的传统，又增强了功能性和用户体验。

它更注重直观的交互和实体按键。

仪表盘布局的设计基础为2块独立式显示屏，屏幕视角均做至最大化设计；其中数字仪表屏尺寸为10.25英寸，信息娱乐屏尺寸接近13英寸。

仪表盘和门板上都有大量的织物材料，给人一种温暖舒适的感觉。

方向盘采用了新的设计，多功能按键布局清晰。还是那些好用的老式可按压实体按键！



展示方向盘全新布局的大众ID. POLO设计草图（大众官方图片）



仪表板上部采用织物材质，搭配天然纤维装饰塑料（存疑）及实体灯光按键（大众官方图片）

这些屏幕还带着向80年代初代大众高尔夫问世时期的复古致敬设计。轻按一枚按键，即可切换至复古模式——音乐界面模拟磁带播放器，数字仪表屏幕也化作经典的指针式表盘样式。大众的设计师们希望让消费者与品牌产品之间建立情感联结，他们将这份设计巧思称作大众的“独家秘诀”。

小时候，我住在科隆的祖母总有着她的独门秘方——那就是美极鲜味汁！而大众的这份“秘诀”虽与祖母的调味汁全然不同，却同样极具吸引力。



车门拉手为带纹理的金属部件，需向上拉动开启（大众官方图片）



屏幕复古视觉设计——大众“独家秘诀”设计理念（大众官方图片）

信息娱乐屏下方的一排实体按键设计十分亮眼，音响则通过中控台的旋钮来操控。

整体而言，这套内饰的设计极佳，我们也期待其中的大部分设计都能落地量产。