

# 社论

## 座舱与内饰技术：本周关键信号



图源：法雷奥 / 梅赛德斯-奔驰

300期快讯，从来不止是一个整数而已。它几乎承载着一段共同的行业记忆。

如今我感触最深的是：价值不再只集中于驾驶座舱，而是延伸至整个驾乘空间，贯穿电子架构、人机工程、舒适性、软件与感知品质的整体协同。真正的核心问题，已不再是能否再多增加一块屏幕，而是我们能否打造更清晰、更实用、更具吸引力的体验，以及这份体验究竟为谁而设计。

行业当下的转变正在于此。驾驶座舱不再是唯一的重心，驾乘空间正成为一套完整系统，需要在模块化、人机交互、感知舒适性、法规要求与软件架构之间寻求平衡。这改变了我们的设计思路、集成方式、赢得整车厂认可的逻辑，甚至改变了我们探讨创新的方式。

值此第300期快讯发布之际，我最想表达的是感谢。感谢每一位阅读内容、提出质疑、丰富视角、深化行业探讨的读者。这样一份刊物之所以存在，正是因为有一群行业专家坚守专业、不逐风潮，始终对产品进行深度思考。

一个月后，我们将在科隆迎来绝佳契机，面对面重新探讨这些议题，抛开多余修饰，不设舞台效果。真正有价值的对话，往往由此开启。

更多信息请咨询 [Emilie Bonnet](#)或[Laurent Sérizat](#)。

谨上

Laurent Sérizat  
DVN Interior General Editor

## DVN汽车内饰2026美国研讨会调研

作为DVN汽车内饰的重要成员，我们诚挚邀请您参与即将于九月下旬或十月初在底特律举行的活动议程。请分享您希望本次活动涵盖的主要议题。

感谢您的宝贵意见。

### Interior US 2026 Workshop Survey

You are a valued member of DVN Interior, and we are pleased to invite you to contribute to shaping the agenda for our upcoming event that will take place mid-September or early-October in Detroit. Could you please share the main topics you would like to see included?

serezatlaurent@gmail.com [Changer de compte](#)

\* Indique une question obligatoire

Adresse e-mail \*

Votre adresse e-mail

What topics do you prefer for our US interior workshop?

- Future of Electronics
- Smart surface/Smart Cockpit
- Driver/Cabin Monitoring
- HMI, UX
- Interior Materials, Colours, Finishes & Sustainability
- Seating
- Interior Lighting & its EE Architecture
- Displays

# DVN Detroit Design Talks - March 25, 2026 - DVN

## DVN DETROIT DESIGN TALK NEWLAB CENTRAL MICHIGAN MARCH 25, 2026 • STARTING AT 3:00 PM



### ROUND TABLE 3 – *INTERIOR DESIGN - THE EMOTIONAL FUTURE OF AUTONOMOUS VEHICLES - FROM COCKPIT TO LIVING INTERFACE - MODULAR INTERIORS FOR A CIRCULAR FUTURE*

**Moderator:** Paul-Henri Matha

**Preh** – Luis Hernandez, Senior Mechanical design engineer

**Marelli** – Mike Miller, Engineering & New Business Development Interior Development Group

**ItalDesign** – David Kalinowski, Head of Engineering USA

**CCS** – Ehab Kaoud

**Chevrolet** – Jennifer Kraska, Director of Interior design

---

### ROUND TABLE 4 – *CMF DESIGN - FROM MATERIAL INTELLIGENCE TO SYSTEM VALUE*

**Moderator:** Laetitia Lopez

**Covestro** – Karen Guzman, Automotive marketing Manager

**CCS** – Kelly Slank, Color, Material & Finish (CMF) Design Consultant | Adjunct Professor, College for Creative Studies

**Ford** – Chrissy Fehan, Strategic Manager Color & Material Design

# 梅赛德斯-奔驰 VLE：奔驰将重心从驾驶座舱转向全车座舱



图源：梅赛德斯-奔驰

随着VLE正式亮相，梅赛德斯-奔驰推出了这款大型纯电动车型。在内饰设计方面，品牌将价值重心从以驾驶员为中心的驾驶座舱，转向覆盖前排、第二排及第三排的全域一体化座舱体验。

VLE是基于梅赛德斯-奔驰全新厢式架构打造的首款车型，其核心亮点在于品牌对内饰实用性、界面层级与感知舒适性的重新思考。该车最多可容纳8名乘员，相比传统以驾驶舱为核心的产品，VLE更被定位为围绕不同乘员场景打造的空间化系统。



图源：梅赛德斯-奔驰

前排部分，奔驰采用了更强调整体布局、更偏向横向舒展的设计。仪表台可在一整块宽大玻璃面板下方集成三块显示屏：10.25英寸驾驶员仪表、14英寸中控屏以及14英寸副驾屏。其核心用意并非只是增加显示面积。



图源：梅赛德斯-奔驰

真正的变革发生在后排空间。VLE将后排乘客视为核心用户。可选装的**MBUX后排空间体验系统**，在前排座椅上方的车顶内衬中集成了一块可伸缩的31.3英寸、32:9比例全景显示屏。奔驰官方标注其支持8K分辨率、分屏功能，并内置800万像素摄像头，可在后排实现视频播放、游戏以及视频会议功能。这不再是一个以驾驶舱为核心、后续简单加装后排娱乐的设计，而是一个多区域数字座舱，第二排与第三排乘客均被纳入整车核心数字架构之中。



图源：梅赛德斯-奔驰

可选装的Burmester 3D环绕音响系统配备22个扬声器，功率750瓦，支持杜比全景声，针对每一排座位均进行了专属调音。奔驰将氛围灯从驾驶座舱一直延伸至第三排，并与全景星空车顶及电动遮阳帘实现联动。



图源：梅赛德斯-奔驰

梅赛德斯-奔驰公布了五座至八座的多种座椅布局，全新开发三款后排独立座椅：手动舒适型、电动舒适尊享型与电动豪华舒适型，同时提供手动或电动版本的三人连体后排座椅。

豪华舒适型座椅额外配备舒适软垫、无线充电、带按摩功能的腰椎支撑以及小腿支撑。真正的价值升级体现在座椅结构、运动机构、支撑点位设计，以及座舱对不同乘客需求的自适应能力。



图源：梅赛德斯-奔驰

奔驰推出两套相辅相成的座椅系统。第一套为手动式**Roll & Go**系统，通过四个集成脚轮即可实现座椅滑动、锁止或拆卸。第二套为**远程可变后排空间系统**，用户可通过信息娱乐系统、侧方座椅控制面板或奔驰应用程序，远程调节电动座椅的位置。官方提供四种预设模式：行李模式、行政模式、乘员行李模式与标准模式。该系统实现了软件与物理模块化的直接联动。

# 汽车内饰新闻

## AGC FeellnGlass “Reflective Blade”: 重新定义 HUD 与玻璃界面的集成设计

汽车内饰新闻



AGC IMAGES

凭借Reflective Blade技术，AGC及其FeellnGlass部门为前挡风玻璃下部带来了全新设计思路：该系统不再将挡风玻璃作为投影面，而是采用一块嵌入仪表板内的独立超薄玻璃反射片。这一设计意义重大，因为它并非简单的HUD改进方案。将抬头显示功能从对挡风玻璃的几何结构与工艺依赖中解放出来，显然是一项核心突破。





该设计具备多项优势：

- 取消偏振涂层，即便佩戴偏光太阳镜，也能保证画面清晰可见。
- 集成安装更简便。需结合仪表台结构及新增 X/Y 轴空间占用情况，逐车型验证；同时需进一步明确所需机械安装空间，以确认 AGC 所强调的这一优势。
- 通过将反射面与投影单元分离，AGC 为量产装车及后装市场应用提供了新可能（反射片不含电子元件，可独立更换）。

但对车企而言，尽管该设计可打造极具创新性的仪表台，却会在一定程度上限制高端配置升级的灵活度。由于其采用了非常特殊的结构，必须配套使用这类专用设备。

# 镜泰可调光玻璃概览

汽车内饰新闻



图源：镜泰

镜泰-可变电致变色玻璃



## 可变透光率玻璃：从舒适愿景到驾驶员视觉合规的现实落地

镜泰该方案的真正价值，在于将电致变色技术的应用逻辑，从后方眩光管控，延伸至驾驶员视野范围内更为敏感的光线管理问题。这正是产品理念与法规要求的交汇点。该可调光遮阳板的核心作用，是在降低日光眩光（以及近光、远光眩光）的同时，确保驾驶员仍能清晰观察交通状况、信号灯、交通标识及前方道路。

参数	欧洲	美国
直接视野	R125: 向前 180°, 适用于 M1/N1 类车辆	乘用车 / 轻型车无统一对应的联邦法规
透光率	透明区域 $\geq 70\%$	驾驶视野必需区域 $\geq 70\%$ ; 采用遮阳带 / AS-1 合规逻辑
遮挡限制	A 柱 $\leq 6^\circ$ ; 超出允许范围不得有遮挡	FMVSS 104 主要管控雨刮工作区域 A/B/C
产品设计要求	遮阳板需保持光学有效性, 且不得形成法规意义上的遮挡	核心取决于玻璃 / 视野要求及整车厂法务审核

在欧洲，法规体系相对明确。针对 M1 类和 N1 类车辆，适用联合国第 125 号法规 UN R125。该法规刊载于《欧盟官方公报》，适用于驾驶员向前 180° 视野范围，旨在确保通过前挡风玻璃及其他玻璃表面获得充足视野。该法规同时将每根 A 柱的遮挡角度上限设定为 6°，这也表明合规性不仅关乎透光率，还涉及直接视野的几何要求。此外，关于安全玻璃的联合国第 43 号法规 UN R43 规定，前挡风玻璃以及更广泛意义上驾驶员前方视野所需的玻璃，可见光透射比不得低于 70%。在实际应用中，这意味着欧洲可以开发调光功能，但一旦该功能影响到按法规认定为前方视野必需的玻璃区域，就会进入严格的监管范畴。

在美国，法规体系更为分散。目前没有单独的联邦乘用车法规，能像联合国第 125 号法规那样，作为直接的前方视野几何标准。车辆合规需满足多项联邦机动车安全标准要求。关于玻璃材料的联邦机动车安全标准第 205 号，旨在保证驾驶员视野所需的透明度。美国国家公路交通安全管理局多次明确，乘用车上驾驶视野必需玻璃的透光率通常不得低于 70%，仅允许顶部遮阳带区域除外。与此同时，关于风窗玻璃刮洗系统的第 104 号标准，以及关于除霜除雾系统的第 103 号标准，共同规定了实际使用条件下有效视野区域的可用性要求。对行业而言，其影响十分明确：在美国，对法规认定的核心视野区域进行调光，与对可移动遮阳板或车顶玻璃调光，属于完全不同的技术方案。

镜泰的方案从座舱与人机交互角度具有重要意义。该方案并未试图突破法规限制，而是寻找可实现主动光线管理、提升用户价值，同时不影响核心前方视野玻璃的应用区域。因此，这款可调光遮阳板并非对风窗玻璃的颠覆性革新，而是将防眩光功能进行了智能化重新布局。其核心问题不在于玻璃能否变暗，而在于在不与认证要求冲突的前提下，变暗的位置、幅度以及控制逻辑。



图源：镜泰

除法规层面外，多项实际使用场景的验证同样值得关注，尤其是内后视镜底座附近的无遮挡区域（参见镜泰相关图片）。无论是在太阳高度较低时，还是在弯道超车过程中，该区域都属于关键视野区域。

#### 引用法规标准

联合国第125号法规：M1/N1类车辆向前180°视野要求，包括前方视野充足性及A柱遮挡限值。

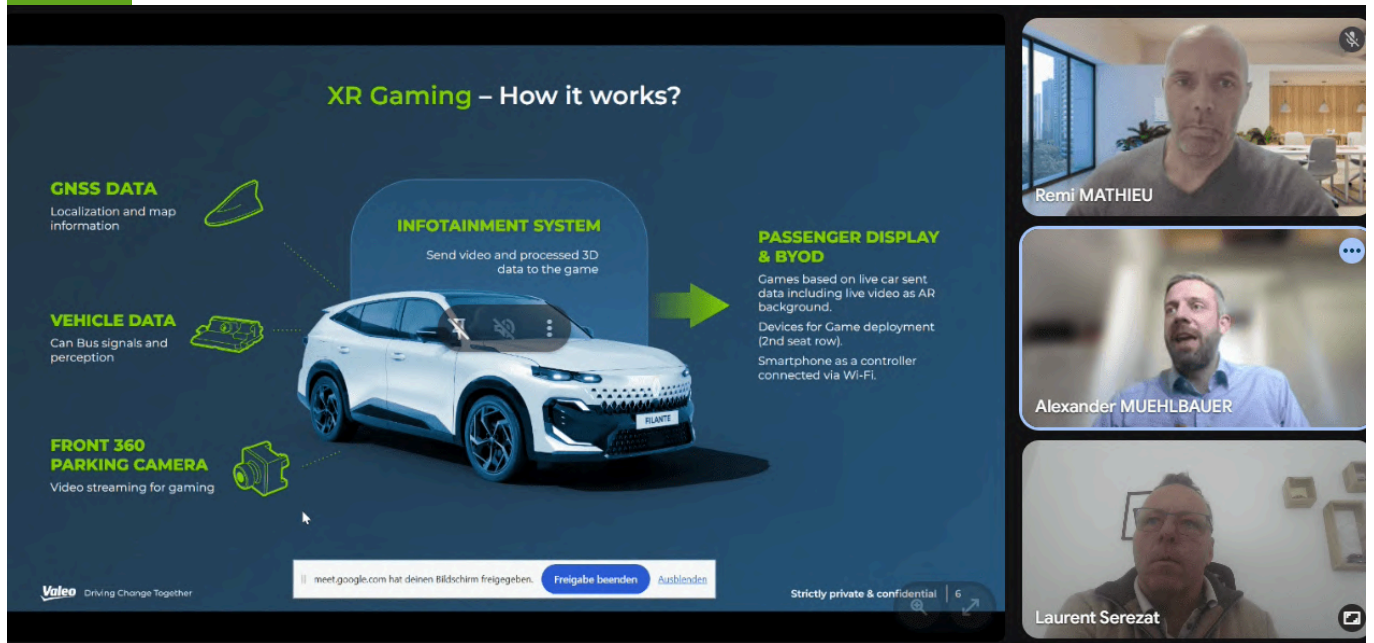
联合国第43号法规：安全玻璃，包括前挡风玻璃及驾驶员前方视野所需玻璃的70%透光率要求。

联邦机动车安全标准第205号：玻璃材料，以及美国国家公路交通安全管理局关于“驾驶视野必需区域”及70%透光率标准的解释。联邦机动车安全标准第104号、第103号：风窗玻璃刮洗系统与除霜除雾系统。

# 全新出行

## 当汽车成为游戏平台：法雷奥 XR 演示究竟揭示了什么

全新出行



图源：DVN

本周，我有幸就法雷奥刚刚在韩国发布的创新技术，采访了Alexander与Rémi。



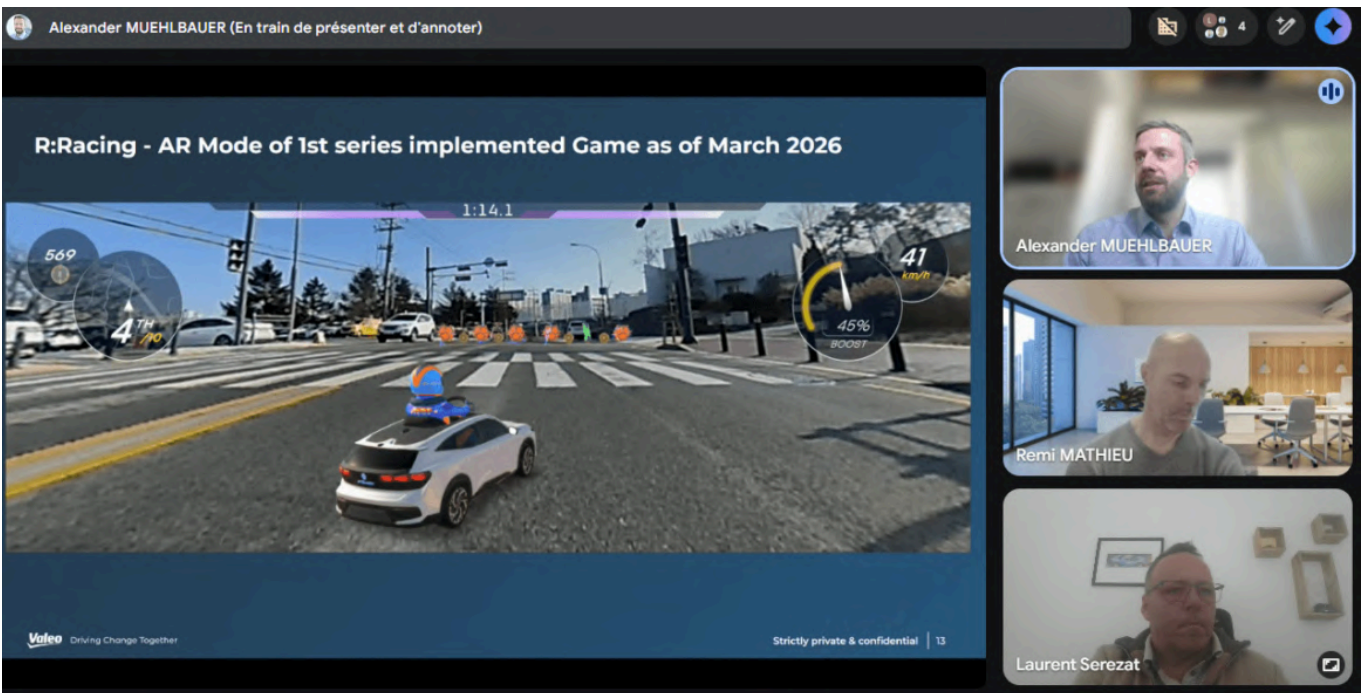
图源：法雷奥

法雷奥官方公告表示，其扩展现实游戏演示将于 3 月 12 日至 14 日在奥斯汀展出，并与 Holoride 合作，在韩国雷诺的 Filante 车型上实现韩国市场首发商用。法雷奥将该体验定位为基于现有车载传感器、车辆动态信号与软件集成打造的驾乘体验。

从内饰与座舱角度来看，该概念并不依赖新增硬件，而是采用复用策略：利用 GNSS 数据实现定位与地图构建，从车载总线获取车辆动态状态及环境感知数据，将前视或 360° 全景摄像头的视频流用作游戏背景，再由信息娱乐域将视频与处理后的三维数据推送至应用端。在用户端，该体验可在乘客显示屏上运行，也支持自带设备模式，通过 Wi-Fi 将智能手机作为控制器。简言之，这是一个实时软件层，接入感知 - 娱乐 - 显示链路。



图源：法雷奥



图源：法雷奥

法雷奥将增强现实游戏纳入覆盖服务、中间件、计算平台、自动驾驶传感器及座舱体验设备的软件定义汽车整体技术架构中。增强现实游戏与驾驶员监测、数据融合、计算机视觉、操作系统及中间件等功能并列部署。该游戏并非被看作独立的后排娱乐噱头，而是依托已具备中央计算、高级辅助驾驶传感器与感知算法的整车平台所实现的一项应用。这或许是向行业传递的最核心信息：高级辅助驾驶系统的价值不再局限于安全层面，它还能提升乘客体验，并在座舱内开辟全新的数字服务领域。

本次展示的 R-Racing 案例同样具有代表性：系统支持虚拟模式与增强现实模式，这两种模式计划于 2026 年 3 月正式量产搭载。真实道路将成为游戏的实时背景；即便在虚拟模式下，游戏画面也会与车辆运动保持同步。法雷奥表示，系统将实时车辆数据与实时环境感知融合，打造与车身运动同步的体验。而 Holoride 指出，这种同步设计虽无法完全消除晕车感，但可实现有效缓解。



图源：法雷奥

从人机交互角度来看，本次演示画面同样具有参考意义。画面清晰展示了安装在前排座椅后方的后排屏幕或平板，以及作为输入设备的智能手机或游戏手柄。这体现出全新的终端用户应用场景、平板与车载屏幕的使用方式，以及一种“第三屏”逻辑，同时也反映出在实现更高级别自动驾驶之前，驾驶员目前仍受到使用限制。短期内，这类功能最自然的应用场景是乘客区域，也可拓展至车辆驻车或充电时的其他应用。长期来看，挑战在于如何在不突破驾驶员分心安全红线的前提下，拓展使用场景。

从产业角度而言，真正关键的问题并非视觉效果更接近街机游戏而非高端模拟，这一点无关紧要。真正的挑战在于技术链路：端到端时延、感知系统的稳定性、光照与天气变化下的AR渲染质量、计算资源分配、与安全关键功能的优先级划分、网络安全，以及在车载屏幕与个人设备之间保持一致的用户体验。在车内开发一款游戏相对简单，但在不影响安全架构的前提下，基于量产级感知资源打造具备场景感知、运动同步能力的游戏体验，是完全不同的工程课题。

该功能率先搭载于雷诺韩国的Filante车型在韩国上市，后续将进入其他非欧洲市场。对于座舱领域参与者而言，核心问题已不再是“人们能否在车内玩游戏”，而是未来还能在同一套传感器、计算平台与软件架构上，开发出哪些其他高价值应用。

非常期待能在法国克雷泰伊附近的道路上亲自体验！

# 一般新闻

## 奇瑞Quirio荣获iF设计奖

一般新闻



图源：奇瑞



3月8日，上海——奇瑞汽车上海造型设计中心宣布，奇瑞 Quirio 荣获全球知名的 2026 年 iF 设计奖。iF 设计奖是一项国际公认的奖项，旨在表彰杰出的设计与品质，由德国汉诺威 iF 国际设计论坛（iF International Forum Design）设立。

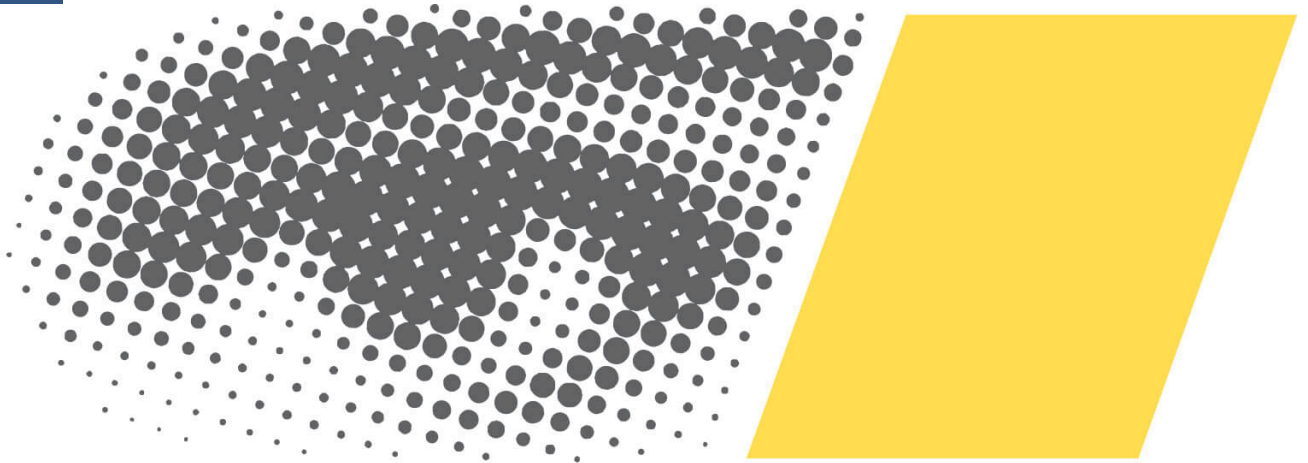
本次，奇瑞Quirio 凭借其创新且卓越的设计表现在汽车设计类别中摘得奖项。本届大赛吸引了来自全球多个国家及地区的近万件作品参赛，竞争尤为激烈。



图源：奇瑞

# Smart Eye 深化欧洲卡车市场 DMS 布局

一般新闻



# smart eye

2026年3月10日，Smart Eye宣布与欧洲一家现有商用车客户再获两项驾驶员监测系统（DMS）软件定点项目。该项目由Smart Eye与一家全球一级供应商联合共同负责，覆盖两款全新卡车车型，计划于2028年投产，预计全生命周期收入为1500万瑞典克朗。该卡车制造商名称未予披露。

此次并非首次试点项目，而是对一家已在多个车型平台采用Smart Eye DMS软件的整车企业进行项目范围扩展。Smart Eye表示，目前已累计获得24家整车企业的372个定点项目，合计预计全生命周期价值超过87.9亿瑞典克朗。

公告措辞同时显示，这一最新定点延续了公司在2025年12月展现的卡车领域增长势头。当时Smart Eye曾宣布在某欧洲卡车制造商再增两款车型定点，合作模式高度相似：联合全球一级供应商、2028年第一季度投产、单项目预计价值同样为1500万瑞典克朗。

该公告也处于更广泛的法规与产品背景之下。欧盟2019/2144号法规已将驾驶员疲劳、注意力及分心监测纳入高级车辆安全框架，2026年7月7日是相关车型搭载高级驾驶员分心预警的关键实施节点。产品层面，沃尔沃卡车已将其驾驶员疲劳监测系统升级为双目摄像头+眼球追踪架构，并表示该系统满足2026年7月生效的GSR2法规要求。

由此可见清晰的行业趋势：在重卡领域，DMS已不再是项目末期为满足法规而简单加装的补丁，而是开始成为座舱架构中常态化的核心模块。行业关注的焦点也从“是否需要DMS”转向“如何布置、如何在真实工况下保证系统可靠性、如何进行预警且不造成界面干扰”。这也正是相关技术文档所体现的核心方向。

卡车整车企业同样表明，DMS如今已成为实实在在的座舱工程课题，而非仅仅满足法规的形式要求。沃尔沃卡车将眼球追踪摄像头布置在侧方显示屏上方，通过弹窗信息与声音提示实现预警；奔驰卡车的注意力辅助系统2.0则采用红外摄像头监测头部与瞳孔位置。戴姆勒卡车同时强调，相关数据仅在车端处理，并会在15分钟后由系统自动删除。

# 巴斯夫：面向座椅与内饰软泡的实用化材料方案

一般新闻



巴斯夫于3月10日宣布，在路易斯安那州盖斯马的一体化基地正式启动北美地区生物质平衡聚醚多元醇的商业化生产，这也是该地区首个此类商业化项目。此类多元醇可应用于汽车等多个行业，巴斯夫表示产品已通过**ISCC PLUS**认证，采用质量平衡法生产：在生产上游以可再生或生物循环原料部分替代化石原料，同时保持产品性能与传统产品一致。

针对汽车内饰领域，巴斯夫明确将这类多元醇定位为**聚氨酯软泡原料**，并强调其属于**即插即用型解决方案**，可直接降低泡沫配方的**产品碳足迹**，且**性能、工艺参数与传统化石基产品完全相同**。巴斯夫表示，客户无需重新配方或更改工艺即可完成切换。对于**座椅泡沫**、扶手、头枕及其他内饰软质部件而言，这类材料是切实可行的低碳方案，因为这些部件本身受到成本、工艺和耐久性的严格约束。

若该材料**无需大幅改型或工艺调整**即可批量应用，将成为一条可落地的座舱低碳路径。