

社论

当座舱智能遇上循环设计



图源：宝马

多年来，我们行业一直认为，现代内饰首先要带来视觉震撼。而我如今的观点恰恰相反。

未来座舱的评判标准，不再是显示屏的尺寸，而是其能否以智能化方式统筹信息、舒适性与交互体验。真正的现代化不再追求“惊艳效果”，而是追求一套极致流畅、自然无感的使用逻辑。这一点也正是座舱理念与循环设计交汇之处。因为一套成熟的内饰，不能仅做到清晰易用、格调优雅、层次合理；还必须在材料选用、拆解逻辑、工业化二次利用等方面进行系统性设计，从而形成一个全新体系——让座舱、内饰与HMI团队真正实现协同一致。

我们正进入一个更具价值、也更具挑战性的阶段：即车辆的智能化既体现在其**认知架构**中，也体现在零部件的**技术真实性**上。少一点展示堆砌，多一点精准务实。

在我看来，这对我们行业是极佳的发展方向。

更多信息可联系[Emilie Bonnet](#) 或 [Laurent Sérézat](#)。

谨上，

Laurent Sérézat
DVN Interior General Editor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'LS', written over a light blue circular graphic element.

第一部分：Kanzi Design 打造的AquaDrive AIOS 1.0 荣获 2026 年 iF 设计奖



RIGHTWARE IMAGES

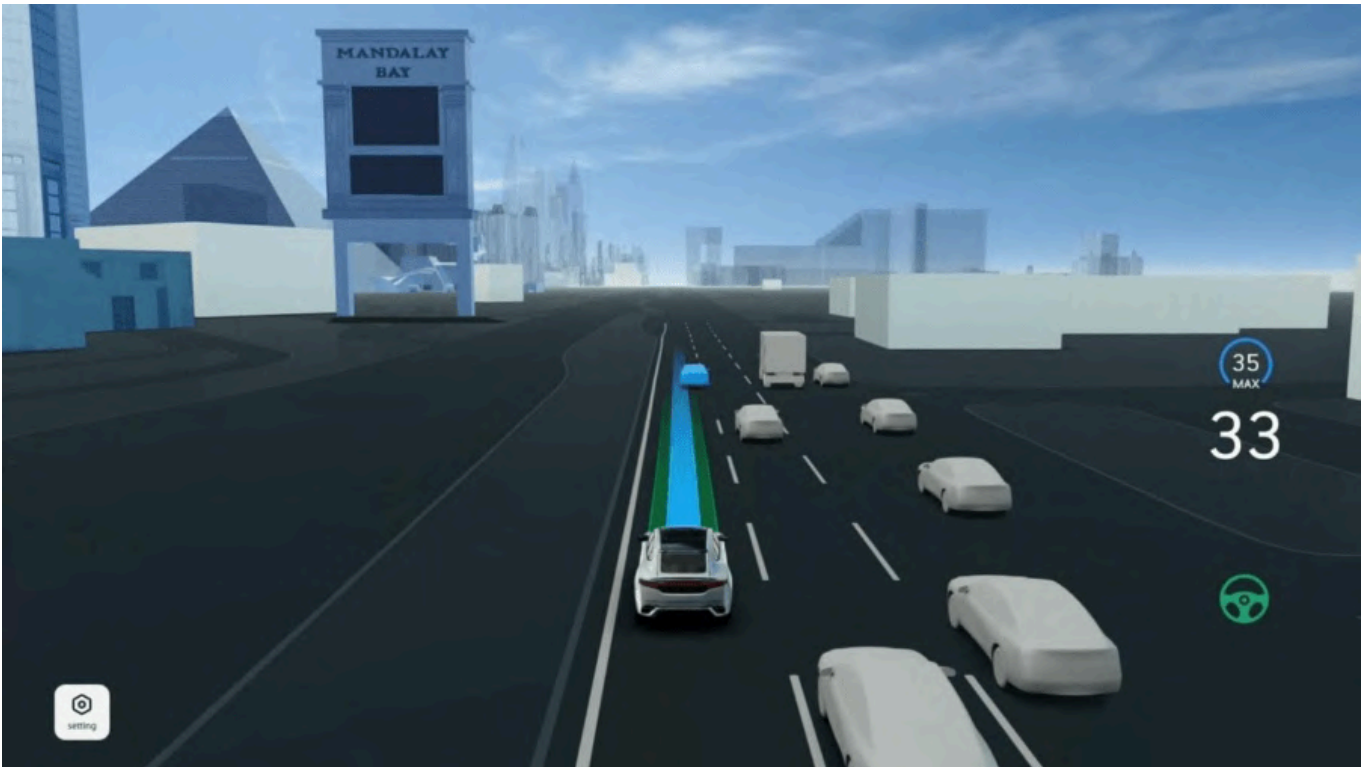


该项目体现了数字座舱开发领域的整体趋势转变。在 iF 设计奖官方页面中，AquaDrive AIOS 1.0 被定义为可量产的车载人机交互平台，于 2025 年推出，具备 **8K 实时渲染能力**、统一的相机切换框架，以及可适配多屏布局的自适应界面缩放功能。



从内饰与用户体验角度来看，核心转变在于：**从孤立的屏幕设计转向一体化座舱逻辑**。仪表、中控屏，以及可选配的副驾屏可作为**统一系统**协同工作，具备统一的视觉语言、更流畅的界面切换与更一致的信息层级。这一理念与 Rightware 对 Kanzi 的定位高度契合：Kanzi 作为面向仪表、车载信息娱乐系统（IVI）及抬头显示系统（HUD）的开发框架，依托一体化工具链，可加速车载人机交互的开发与部署。

第二部分：Rightware IntelliSphere Reality——迈向 ADAS 座舱融合可视化



Rightware 推出 IntelliSphere Reality (ISR) 全新人机交互概念方案，该方案基于 Kanzi 开发，搭载高通骁龙 Ride Elite 平台。其核心思想对座舱架构具有重要意义：将导航、高级驾驶辅助系统 (ADAS) 感知数据以及全景环视影像融合至统一的实时 3D 场景中。

从内饰与用户体验视角来看，真正的价值在于信息架构的革新。当前许多高阶驾驶界面仍将地图、摄像头画面、目标识别结果与预警信息以分层叠加的方式呈现，驾驶员需自行在脑中整合信息。而 ISR 旨在为驾驶员呈现连贯统一的驾驶场景视图。从用户体验角度，这可减少驾驶员在仪表、中控屏与弹窗视频之间的注意力切换。

从产业角度，Rightware 表示，ISR 依托统一数据流管线，将感知输出与地图数据整合为同一呈现载体。这与高通汽车技术路线的整体方向高度契合：ADAS 与座舱功能正日益共享集中式计算资源。这一优势对所有整车厂与一级供应商项目团队而言并不陌生：减少软件冗余、提升计算效率，并有望降低车辆感知结果与 HMI 显示之间的时延。

高通骁龙 Ride 技术路线还着重强调混合关键度负载、虚拟化以及座舱与智驾融合计算，以此更高效地扩展此类架构。

对于座舱开发团队而言，ISR 标志着一场更深刻的变革：ADAS 可视化不再是挂载在界面上的附属模块，而是座舱核心视觉语言的一部分。这也与 Kanzi 的市场定位一致——该框架已广泛应用于各类汽车项目，旨在将实时图形、嵌入式地图与场景数据融入统一的视觉体系。地图不再只是路线图层，而是升级为场景理解图层。

汽车内饰新闻

Jeep 指南者：少一分浮夸，多一分务实

汽车内饰新闻



图源：STELLANTIS

全新Jeep 指南者并未一味追求超大尺寸显示屏。在本周发布的资料中，其座舱最突出的亮点是层次清晰、布局合理：配备 16 英寸中控屏、10 英寸全液晶仪表、联网导航、无线 Apple CarPlay 与 Android Auto、OTA 升级能力、氛围灯以及基础驾驶辅助功能；高配车型还可根据配置等级选装 HUD、前排通风 / 按摩 / 电动调节座椅。



图源：STELLANTIS

Jeep 此番并非只打造一套交互界面，而是提供舒适、互联、易用性三位一体的完整座舱方案，同时带来实实在在的空间优化：新一代车型车内储物空间更充裕，行李箱容积提升至 550 升。这款座舱更像是调校成熟、可直接量产的产品，而非单纯的数字化展示作品。

设计休息室

宝马 i3 新世代 (Neue Klasse)：循环设计深入零部件层级

设计休息室



图源：BMW

3月18日亮相的宝马 i3 新世代车型之所以备受关注，是因为该车首次将循环设计落实到零部件层级。宝马表示，整车约 30% 的材料采用再生材料。座舱内部，Econeer 座椅面料的表层织物由 100% 再生 PET（聚对苯二甲酸乙二醇酯，简称聚酯）制成；车顶内衬、A 柱及衣帽架同样使用再生纱线。即便是前保险杠，也并非停留在可持续理念宣传层面，而是真正落地工程实践：采用 30% 再生塑料，材料种类从 15 种减少至 7 种，可回收塑料占比从上一代的约 46% 提升至约 85%。真正的变革在于：循环设计不再是企业层面的软性宣传，而是成为设计、拆解与材料选型的硬性约束，这一理念也延伸至座舱可见区域。这对于座舱与内饰件工程开发而言，意义更为深远。

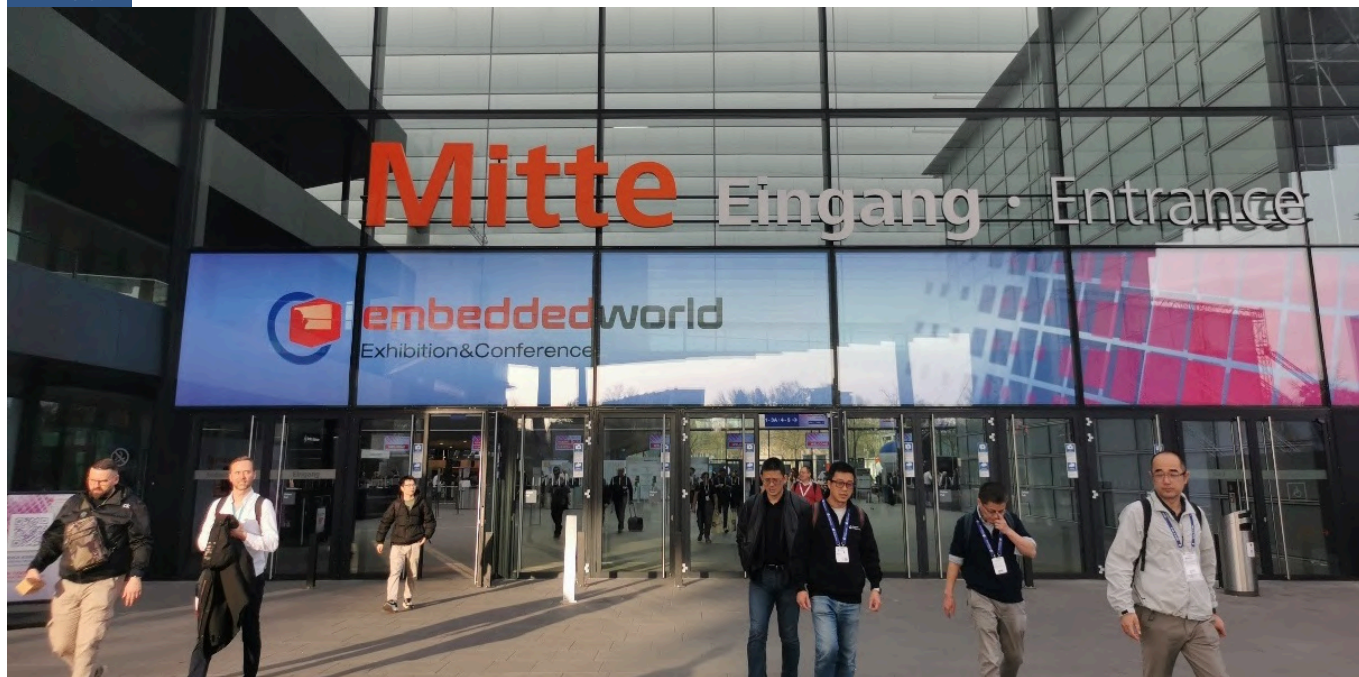


图源：宝马

一般新闻

Stephan Hellmann: 2026年2月11-12日纽伦堡嵌入式世界展会见闻

一般新闻



在纽伦堡嵌入式世界（Embedded World）展会度过了精彩纷呈、令人印象深刻的两天，诸多交流与议题至今仍历历在目。

我不仅重逢了旧友，还看到了众多全新创新成果亮相。



图源：DVN

例如，天马微电子展出了透明显示屏原型产品，该屏幕未来将搭载于车辆的仪表台区域。



图源：DVN

现场还展示了多款HUD 投影应用方案。

近年来，部分车载应用受到诟病，外界担心驾驶员在滚动菜单时会分心，再加上部分场景缺少触觉反馈，可能带来安全隐患。因此，一些领域又重新开始使用多组物理按键。

我与普福尔茨海姆大学的 Karl-Heinz Blankenbach 博士 就此展开了深入交流，核心结论是：一套运行良好的语音控制系统，足以抵消诸多潜在风险，并最终提升道路行车安全。

此外，在严苛工况环境中（例如农用机械，设备长期承受冲击与振动），交互式显示屏的优势并不明显。在这类场景下，物理按键目前仍是更优选择。

总体来看，本次展出的车载显示应用技术水平极高。尤其在新一代车型中，显示屏及其交互方式已成为用户的本能操作，现代人从小便熟悉这类交互，如今的汽车内饰已很难离开显示屏。

欧摩威：财务环境分析

一般新闻



图源：欧摩威

这家从大陆集团分拆出来的企业预计其2026年调整后营业利润率为3.5%–5%，低于2025年的3.9%。公司目前仍面临美国关税、来自中国的竞争压力以及供应链不确定性等挑战。更关键的是，其正持续推进效率提升计划：裁员上至4000人、再关闭两家工厂（中国与立陶宛各一家）、另有1500个岗位受影响，目标将生产基地控制在不超过45个。

佛瑞亚座椅：座椅脱碳同样依托钢材实现

一般新闻



FORVIA IMAGES

佛瑞亚表示，公司已准备好将其欧洲钢材采购组合的 70% 转向低排放替代方案，同时指出，座椅调角器等部件对成型精度要求极高，且必须满足严格的汽车行业标准。这意味着相关讨论并非停留在理论层面的“绿色钢材”概念，而是针对机械约束极高的零部件开展实际生产。

该表态也与其长期发展方向一致：佛瑞亚此前已与 SSAB 合作推出无化石钢材座椅骨架，据称相比传统骨架可减少约 90% 的碳足迹。对内饰工程而言，其意义显而易见：座椅脱碳不仅关乎发泡材料、织物或仿皮面料，同样依赖金属骨架——而后者仍是座椅的核心工业重心之一。产品中这些看不见的重量，同样是碳排放的重要组成部分。

佛吉亚歌乐电子：战略重心进一步向亚洲转移

一般新闻



3月17日，佛瑞亚正式将佛吉亚歌乐电子总部迁至日本，此前分散在日本与法国的核心决策人员一并转移。官方表示，此次搬迁旨在满足合规要求、强化在日本及亚洲的市场布局，并通过内部转型提升敏捷性与治理效率。当一家嵌入式电子企业将决策中心向日本乃至整个亚洲靠拢时，恰恰反映出：当下信息娱乐系统、座舱架构、项目执行效率及客户期望等关键决策，正越来越多地由该区域主导。因此，这并非一次单纯的行政调整，更是一个地缘战略信号：汽车电子领域的格局重心持续东移，而总部选址，迟早会跟随业务重心而动。