

社论

能否通过一款限速简规的欧版电车，唤回 Twingo 1 的自由灵魂？



(左) 经典车 / (右) 雷诺

当我先后打开第一代Twingo与全新纯电Twingo的驾驶舱门，恍若穿越三十载光阴：前者承载着1990年代自由奔放的设计灵魂，后者则承受着被当代科技与安全法规束缚的千钧之重。

初代Twingo的内饰，堪称一部不拘一格的空间宣言。随性洒脱的仪表板，电子玩具般的仪表板，标志性的滑动式长座椅更能随心将座舱在迷你工作室与小型货车之间自由切换。在法规相对宽松的年代，其内饰设计全然围绕几个核心机械结构展开，纯粹而高效。

相比之下，2026款电动Twingo面临的挑战则严峻许多：必须维持A级车尺寸、成本控制在2万欧元以内的前提下，整合平铺于底盘的电池组、双大屏显示系统、全套高级驾驶辅助系统（ADAS），以及符合GSR2通用安全法规2的全套配置——涵盖驾驶员监测系统、智能速度辅助、自动紧急制动与事件记录器等多项功能。

26年新款Twingo采用的悬浮式圆柱形仪表板设计，在其下方设计出一个连贯的储物平台，绝非简单的造型噱头。这实际上是一种基于建筑学思维的应对策略，旨在缓解因日益复杂的线束布局、控制单元与传感器安装需求而导致的内饰空间压迫感。

与此同时，Euro NCAP（欧洲新车安全评鉴协会）与GSR2标准也在持续提升仪表板和中控台区域的复杂程度。方向盘、侧面安全气囊、侧面结构加强件、乘员传感器以及集成于顶衬中的DMS摄像头等，都不断递增着设计的层级与约束。

回顾往昔，第一代Twingo在没有传统中控台的情况下，依然提供了出色的驾乘体验。而当前的设计趋势却倾向于在车厢中部植入一个坚实的“骨干”结构。此举虽显著增强了车身刚性与安全性能，但有时不免会牺牲第一排乘客的空间开阔感。这便构成了当代欧洲电动车内饰设计的一道核心课题：电池组 + 智能驾驶系统 + 安全标准 = 更重的整车质量、更厚的结构部件，以及分布更为零散的电子设备。

正当设计师们为优化中控台的每一毫米空间而精益求精时，来自布鲁塞尔欧盟总部的政策风向却预示着另一种可能。在“小型平价汽车倡议”的框架下，欧盟委员会正携手汽车产业，探索创立一个受日本轻自动车启发的新“电动车”类别。此类车型将具备更小的尺寸、更轻的重量和限定的性能，并有望豁免部分传统M1类别车辆所必需的设备要求，从而将目标价格区间重新锚定在1.5万至2万欧元。雷诺、Stellantis等主流车企正积极推动此

方向，甚至提议为该细分市场的监管要求设定一个长达10至15年的“冻结期”，以便为成本控制与架构优化赢得宝贵的时间窗口。

这在我们内饰设计师看来，是一场即将到来的实践。一款受规约的简易电动车，能让我们重拾Twingo 1的设计精髓：彻底释放地板空间、打造更薄更具功能性的座椅，并让储物能力从工程设计中的妥协项，再度升华为对用户的核心承诺。而这一切，都基于一个我们必须共同拥抱的理念：我们不是在浓缩SUV的奢豪，而是在定义一种专属于城市的新型代步工具，它拥有自己独特的安全与价值逻辑。

诚邀您莅临将于2026年1月14日至15日，在意大利都灵国家汽车博物馆举行的DVN汽车内饰座舱研讨会。为期两天的议程，将聚焦座椅、智能座舱、人机交互及内饰材料等领域的未来演进，共探行业前沿。

现可通过Driving Vision News官网或联系DVN团队 (lserezat@drivingvisionnews.com) 预留席位。

Laurent Sérézat

DVN-I Interior senior consultant



全新雷诺Twingo



图源：雷诺

Laurent SEREZAT撰稿

若将一代Twingo与新款电动版并置，同步开启车门的那刻好似一场时空跃迁——仿佛从90年代的大学宿舍，瞬移至全面互联的现代微型公寓。车身尺寸与紧凑理念如出一辙...但其内饰设计理念却天差地别，反映出汽车内饰三十年的时代变迁。



初代设计：可随心变化的“泡泡客厅”



ARGUS老爷车

初代Twingo的匠心，全部倾注于“空间”营造。作为一款极致纯粹的小车，它四轮把守角落，风挡大幅前倾，整个座舱宛若一个通透的气泡。仪表盘仅是一片横亘于两侧A柱之间的灰色塑料波浪，没有变速箱通道，也没有突兀的中控台，唯有一个作为技术“图腾”的著名中央数字显示屏。

只为向所有用户传递了一个理念：这不是驾驶舱，而是一个小型生活空间。

后排座椅可长距离滑动，靠背能放倒，前座也可前倾折叠：仅需几个简单步骤，就能从四座模式变身为迷你休旅车的装载空间，甚至是一张近乎全平的“床”。这种重构车辆的自由，不带任何营销炒作，使其成为一款真正的个人多功能车：无论是紧急搬家、周末露营还是二人短途旅行，它都能胜任。

织物内饰更进一步，褪去了汽车的神秘感。厚实填充、“彩纸”般活泼的非汽车图案、门把手和控件上跳跃的青绿色——它不像汽车座椅，倒更像一张90年代家里的神奇沙发。塑料是硬质的，没错，但用料扎实，触感令人安心，侧面设计了宽大的储物格，风挡下方还有横贯整个中控的置物台。Twingo初代从不标榜“豪华”，它只追求让你感到宾至如归，简洁易懂。

新款车型：相同的基因，电动车的限制



图源：雷诺

在全新Twingo中，雷诺需要解决第一代车型不曾遇到的问题：地板下的电池、更严格的碰撞测试、屏幕、ADAS、互联等。可贵的是，它设法保留了一些原有的精神，且并未落入Mégane E-Tech缩小版的陷阱。

悬浮的圆柱形仪表板是全新内饰的核心。它集成了7英寸的仪表盘和10.1英寸的中央屏幕，依然紧凑。最重要的是，在下方释放出连续的“储物空间”，提供可用的水平表面——而许多现代城市车为了双屏选择牺牲储物空间。相比推给客户一个生硬的交互界面，全新Twingo

在车内重新创建了一个生活空间，这与Twingo的理念相一致。



模块化仍然是规格的核心，但已被简化。从一个可滑动的横排长座转变为两张独立的后排座椅，安装在轨道上，同时结合双层行李厢地板和专门用于电缆的底层储物空间。可用容积增加了，折叠乘客座椅后，装载长度接近2米，同时仍然遵循电池/底盘接口。相比1993年，“自由风格”少了一些，但更适合城市电动使用：线材放在这，行李放在那，智能手机安全地放置在后排孩童前方。

在材料方面，这款汽车已经从简单的地毯和厚重织物转向了更多技术性纺织品的混合使用，以及像展车上展示的染色软木地板等创新设计。这个选择既体现了对可持续性标准日益重视，也凸显了对适合零排放城市汽车的声学舒适性的追求。Twingo 1 的图形元素在细节处得以呼应——缝线、嵌件、车门板——但并未落入模仿老款的俗套。其血统依然可辨，但执行得更加精细，更符合当今的质量期望。

最后，人机工程学展示了预期的代际差距。对于“模拟”用户，有真实的空调旋钮、尺寸合适的物理控制面板、高可视性的警告按钮以及视野良好的高驾驶位置。对于互联用户，智能手机兼容性、车载服务和专用图形提供了预期的技术水平，同时又不会干扰日常操作。Twingo 1 以其简洁性带来安心感，而新款车型则以其清晰性带来放心。

第一代 Twingo 依然是完全自由的象征：简单的车身、高度模块化的座椅以及将小型雷诺汽车变成移动小工作室的织物内饰。新款 Twingo 延续了“移动生活空间”的理念，但受到电动化和法规限制：保持相同的基本逻辑——优化每一寸车内空间以适应日常生活——但设计更加结构化，围绕数字界面和电池组进行布局。

对于有经验的读者来说，这与其说是简单的复古设计案例，不如说是一本教科书式的范例，展示了如何在不影响技术、标准或工业成本的情况下，将1990年代的使用理念重新引入2026年的电动城市汽车之中。

设计休息室

Clean Motion EVIG 全电动“最后一公里解决方案”——出自设计师 Ola Granlund

设计休息室



EVIG停靠在法国某地（图源：CLEAN MOTION）

DVN 有机会在瑞典哥德堡郊外试驾 EVIG 最后一公里配送电动车。EVIG 这个名字很有趣——“Evig” 在瑞典语中意为“永恒”，而 EV 是电动的意思。对于 EVIG，“永恒”意指它配备了太阳能电池，在一些使用场景下，如果阳光充足，它并不需要充电。

当然，“永恒”也可以指与品牌之间建立的深厚感情。

在上周 Charles Trelogan 的文章中，我们讨论了未来汽车的可能造型，我认为 EVIG 正是我们所讨论的极简产品之一。[点击](#)回顾。DVN 内饰顾问 Andreas Friedrich 会见了首席执行官 Ulf Rask 和销售与市场副总裁 Stefan Janols。在试驾过程中，我们进行了深入的讨论。

相比设计一款新的电动车，他们重新构想了什么是真正可持续的交通解决方案。

EVIG 不仅仅是电动车——它的核心是节能。

Clean Motion 认为，未来的出行应注重高效利用能源、节约资源以及保护地球。集成的太阳能电池板可以延长续航，减少对充电站的依赖。轻量化设计使移动所需能量更少，从而极大地提高了效率。

这是一款真正可持续的产品，帮助企业实现可持续发展目标。2025 年夏季，EVIG 在 Smögen Bryggan 进行测试，该地是瑞典西海岸夏季最受欢迎的休闲船港口之一。在那里，它被用于向各个酒吧和餐厅运输啤酒和酒类，整个夏天甚至一次都没有给 EVIG 充电——阳光为整个夏天的充电提供了保障。

Ulf 告诉 DVN，公司已向迪拜一家度假村售出 18 辆 EVIG，用于夜间收集垃圾。车辆安静的巡航，不会打扰顾客。因为阳光充足，几乎不用为它们充电。

在材料选择上，重点放在纯净且易于回收的材料上，并尽可能使用再生材料。



CLEAN MOTION 首席执行官 ULF RASK（左）和销售与市场副总裁 STEFAN JANOLS（图源:DVN）

此外，通过使用欧洲供应商以尽量减少供应链的二氧化碳足迹。

轻量化的上部结构由瑞典供应商Hydro提供的铝材制成，下部结构来自德国的AL-KO，传动系统则来自法国法雷奥。



车架基础的3D CAD（图源：CLEAN MOTION）

EVIG 不仅适用于最后一公里配送，还可以基于多种场景进行定制。在没有充电桩的情况下，太阳能车顶使得 EVIG 满足自动售货用途；从事设施管理或园艺时，当需要为电动工具充电，可以使用货物区的 230V 插座，用纯太阳能为电池充电。

驾驶 EVIG 非常有趣，感觉直观且轻松。

DVN 很荣幸采访 EVIG 背后的设计师 Ola Granlund。



OLA GRANLUND 的设计过程渲染图（图源：OLA GRANLUND）



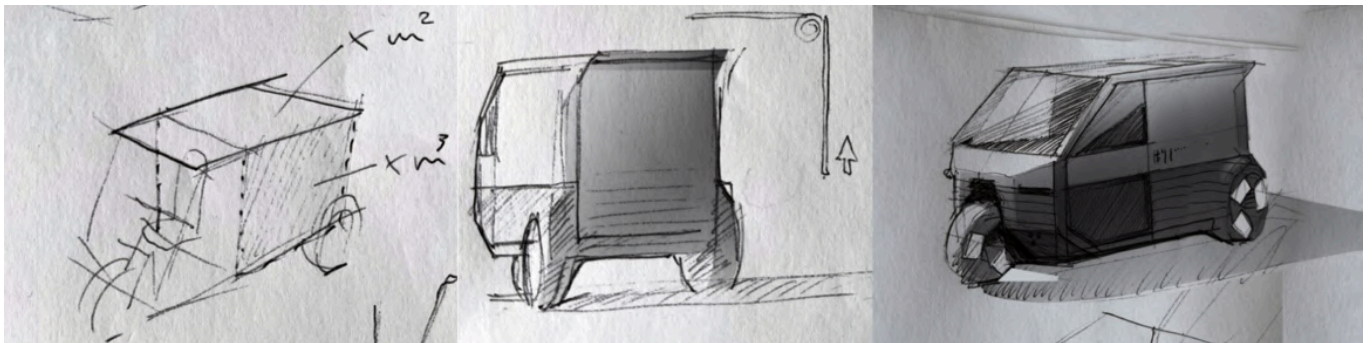
在线采访OLA GRANLUND (图源: DVN)

DVN 内饰顾问Andreas Friedrich: Ola, 可否介绍您的设计背景?

Ola Granlund: 我的情况您都知晓, Andreas, 因为我们曾在瑞典哥德堡的HDK (设计与工艺学院) 学习。

DVN-I: 没错。我们1991年毕业, 随后直接创办了自己的公司, 并作为自由设计师一直合作到1995年, 那时我们和朋友及同事Urban Södling在哥德堡的一家大型咨询公司Caran (后合并成为Semcon) 创立了设计部门。这是第一家拥有设计部门的咨询公司。后来您加入了SAAB, 那是哪一年?

O.G.: 我于1997年作为顾问开始在萨博 (SAAB) 工作, 2000年Michael Mauer加入担任设计负责人时, 我被正式聘用。直到2013年, 我离开萨博, 在你的介绍下, 加入了吉利设计 (GeelyDesign)。2017年, 我加入了哥德堡的Cyan Racing, 直到2020年。自2020年起, 我全职经营自己的公司。2021年, 我参与了EVIG项目, 而我之前也曾为Clean Motion工作过, 所以这对我来说是熟悉的领域。



OLA的早期探索性草图。挑战在于尽可能多的M²和M³——太阳能电池和货物空间 (图源: OLA GRANLUND)

DVN-I: 能否多谈谈EVIG的设计过程?

O.G.: 我们很早就知道, 它必须有一种简洁的造型语言, 同时需要符合工程要求, 这是我喜欢的挑战。我们有特定尺寸的太阳能板, 希望有一个相当大的货舱, 由此定下方形的设计思路。我在轿厢前安置一个座椅、一个前轮和一个车把, 作为约束条件。我们一开始尝试加入3D造型, 很快意识到没意义——不如坚持平面, 把它做到最好、最真实。如果做到极致, 它也会变得很酷。

DVN-I: 完全正确。

O.G.: 我们在后轮上方有一块带有部分造型的面板。它通过真空成型, 包含了轮拱、充电口以及一些让人联想到老式雪铁龙车型 (如2CV) 的细节。即使是前部, 也有一块造型更多的面板, 以适应前轮和灯组。车灯是购买的零件, 我们必须围绕它们进行设计。

DVN-I: 你们在整合车灯方面做得非常好。

O.G.: 谢谢，车灯配备了各种所需功能。

DVN-I: 对于造型语言，可否分享您的见解？

O.G.: 我们希望打造一款小巧紧凑、满足日常需求的车辆。我希望它能向用户传达情感，感受到背后团队的贴心考虑。也希望它独具一格，给人真诚的感觉。Clean Motion创始人Göran Folkesson完全认同，并理解我们对于方正设计的考虑。



最终 EVIG 产品图 (图源: CLEAN MOTION)

DVN-I: 相比而言，这是一个产品设计，而非传统汽车设计，对吗？

O.G.: 其实我在这个项目中运用了很多汽车设计技能。比如后轮的布局非常谨慎，从而给车辆提供合适的“姿态”和稳定感。车轮位于车角是一个经典的做法。其他小型电动车通常把轮子放在载货区下方，这让它们看起来不稳定，而我们选择通过货舱空间来平衡它们。此外，尽管面板和窗户采用平整设计，前部仍然提供了不少有趣的造型。它几乎变得像直升机驾驶舱，视野非常好。

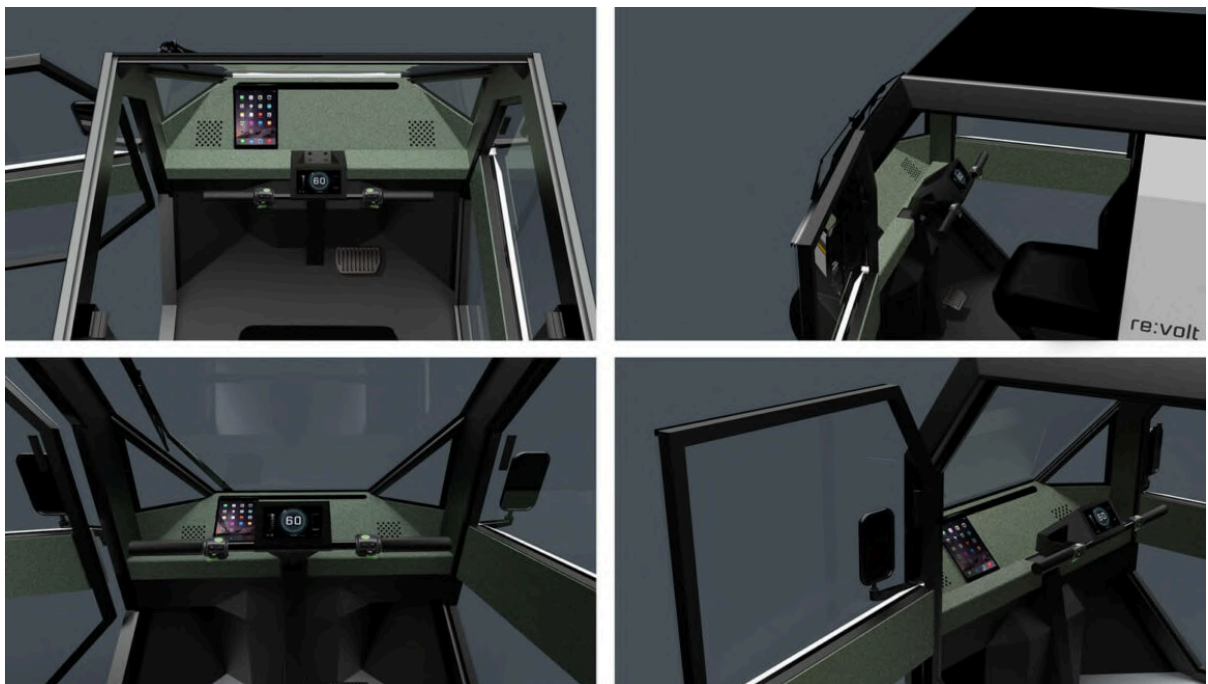
DVN-I: 当EVIG 基于具体应用需要改造，作为设计师您也参与其中吗？

O.G.: 是的！当我们接触新的潜在客户，我会参与，为客户所要求的改动设计草图。这在传统汽车设计中很少见，这是为一家小公司工作的魅力之一。

DVN-I: 内饰方面呢？只是一个平板坐凳吗？

O.G.: 我们需要在发布前做好准备，实际上它只是一个简单的毡复合平板，与货物地板几乎一样。最终的内饰效果与汽车相似，增加了一些实用的细节。

EVIG 标配不带车门——空气自由流通。也可选配车门，车门配有简单的滑动开口以便通风。



内饰效果图 图源: OLA GRANLUND

DVN-I: 我真的很喜欢这款内饰的简洁风格。座椅舒适且可调节，并带有座椅加热功能。方向盘中央配有显示必要信息的屏幕，甚至还有倒车摄像头！内饰就像一块可以随意安装螺丝的平面。



当前内饰。配备传统的刹车踏板，加速方式与摩托车一样（图源：DVN）

O.G.: 是的，我们有很多方便添加的配件创意。

DVN-I: 这款产品非常适合南欧市场——干得好，Ola!

O.G.: 是的，当然。谢谢!



DVN测试货物区 - 可以轻松容纳ANDREAS本人 (图源：DVN)

一般新闻

智己LS9，旗舰车型变成高端迷你房车

一般新闻



图源：智己

凭借 LS9，智己将“生活方式 SUV”的概念发挥到极致：在车尾，品牌最豪华的车型现在配备了真正的淋浴套件。原理很简单：一个 10 升的清水箱，水温加热至 45°C，集成在车辆中。即使身处偏远地区，也足够让用户从沙滩归来几分钟内从‘尘土飞扬’状态变为‘得体’状态。



与经典的房车便携淋浴相比——12V 电压淋浴喷头，需要浸入水桶中，通过点烟器供电，还有储物袋和大致的防溅设计



图源：智己

智己达到了一个全新的水平。在这里，这套装备在行李箱中有一个专用隔层，以确保在发生碰撞时保持固定位置，配备了集成的热水循环系统，以及一个可以直接安装在尾门上的“淋浴帘套件”，类似于车生活中已经熟悉的高端磁性窗帘，但经过厂家工业化处理和包装。

容量为 10 升，这更像是一个“快速冲洗”，而非便携式水疗。但结合同一系列配件中开发的加热地板，这套装置将 LS9 转变为一个非常高端的基地营，从项目初始就根据户外 KOL 的访谈设计，并与露营装备制造商共同开发。虽然这些配件制造商仅销售可整合的技术组件，IM 则提供完整、安全、可操作的整体解决方案……与其旗舰产品的科技奢华定位完美契合。