

北京车展特刊

“金九银十”购车有着数，
北京车展新车看这里

全新宝马 M3&M4

外观设计方面，宝马全新 M3 和 M4 共享了相同的车头设计，包括造型锐利的激光头灯和尺寸夸张的“双肾”格栅及进气坝，视觉冲击力十足。内饰方面，两款车的设计基本保持一致。其在各自基础版车型的基础上加入了方向盘 M 模式按键、带有换挡速度调节按钮的 M 挡杆、仪表盘和中控屏特殊 UI 设计以及运动型座椅等配

置，使其更符合性能车的身份。

全新 BMW M3 和全新 BMW M4 双门轿跑车搭载了宝马双涡轮增压 3.0 升直列六缸发动机，全新动力单元作为宝马 M 家族的御用发动机，展现出了新一代高性能动力单元的无限潜能，更代表了同级别的“性能巅峰”。



赶在金九银十，汽车圈终于迎来了秋天的第一场派对。9月26日，延期5个月的2020北京国际车展拉开帷幕，在上半年受疫情影响多场国际性车展被迫取消的大背景下，北京车展作为“硕果仅存”的全球A级车展，尤为受到关注。

根据车展组委会数据，本次车展共展出车辆785辆，包括全球首发车82辆、概念车36台和新能源车160辆。不难发现，智能网联和新能源是此次车展主旋律，众多厂商除了向智能交互、5G等方向发力之外，也带来了新的电、氢等最新新能源技术进行比拼。

■新快报记者 张磊 辛捷恺 陈璇 付花

保时捷 新款 Panamera

设计方面，新款 Panamera Turbo S 采用全新设计的前脸，其他车型标配 SportDesign 前部组件，而尾灯全面承袭品牌标志性的贯穿式灯带设计，外观辨识度更加鲜明。新一代多功能方向盘的镂空设计仿照赛车的轻质方向盘，动感而不失典雅。

性能方面，新款 Panamera 所提供的动力

范围进一步拓宽，动力等级分布也更加优化。旗舰车型由此前的 Turbo 升级为新款 Panamera Turbo S，输出功率提升 80 PS。新款 Panamera GTS 的输出功率则较旧款车型提升了 20 PS。新加入的 Panamera 4S E-Hybrid 车型系统输出功率达 560 PS。同时，全面优化的底盘系统令新款 Panamera 的驾驶动态与舒适性更为出色，不仅操控精准性和过弯稳定性显著提升，而且在长途驾驶中的舒适性优势也越发明显。

携手奥运“START YOUR IMPOSSIBLE 向不可能说不”

丰田构建的“移动出行社会”离我们还有多远？

在全球经济调整与疫情横行等因素叠加冲击下，中国车市以率先复苏的姿态成为各大跨国车企的避风港。步伐向来稳健的丰田，也在加快对中国的投资。从产品阵营的扩充，到技术专利的开放，再到与多方企业的合作，很显然，丰田正以多种举措并进的方式，在“移动服务提供商”转型的路上稳步前行，并以中国为起点。

2017年，丰田在全球启动了企业挑战“START YOUR IMPOSSIBLE”，此次丰田参加2020北京车展也使用了这一主题。丰田章男社长曾提道：“如今，汽车产业正在迎来百年一遇的巨大变革。丰田牢记初衷——我们要制造更好的汽车，我们要不断创造出有爱的移动工具，我们要让未来的移动社会更加美好。”换句话说，就是这种不变的迎难而上的精神内核，让丰田人具备了直面困难的勇气和解决问题的决心，这也是为什么疫情冲击下，丰田在华销量仍能够快速复苏、实现销量正增长的原因。

■新快报记者 陈璇

丰田在新四化下的变与不变

众所周知，中国汽车产业在“电动化、智能化、网联化、共享化”上，已经呈现出领先全球的发展势头。对丰田而言，便是要全力加速追随中国的发展步伐。

作为新能源的先行者，丰田在新能源解决方案上一直坚持“寻求燃料多样化”的原则，从实现“扩大电能利用”和“氢能源社会”开展技术研发，并将数十年所积累的丰富经验逐步应用到中国市场。凭借全球累计销量超过1600万辆电动化车辆的积淀，丰田不仅早早从产品层面上推动混合动力车型在中国市场的普及，更是借助成熟先进的“三电”技术以厚积薄发之势加速推动 PHEV、EV 乃至 FCEV 在中国的本土化进程，例如丰田于今年率先在中国导入 C-HR EV/奕泽 E 进擎以及雷克萨斯 UX300e 等纯电车型，再到全新的 FCEV“MIRAI”Concept 在2020北京车展亮相，包括现场还设置了 FCEV 氢燃料电池技术展示区，向观众详细介绍为促进中国氢能社会发展，丰田与5家合作伙伴共同开展的商用车燃料电池系统

开发等相关举措。

诚然，身处一个极速变革的时代，丰田深谙不进则退，唯变不破的道理。但最难得的是，丰田始终坚持“通过汽车创造富裕的社会”的企业理念，这与奥运会“使体育运动为人类的和谐发展服务”的宗旨产生共鸣，也使得两者的结缘绝非偶然。再将这样的理念放到中国，我们也就不难理解丰田章男社长在今年庆祝辽宁丰田金杯技师学院建校30周年的寄语卡上所写的：“不忘初心”。要知道，“造物即育人”的理念对于丰田人来说，这是一种深入骨髓的品格。

期待奥运，
窥探丰田未来的“移动出行”

从2018年开始，丰田多次强调将从一家汽车公司转型成为“移动服务提供商”，提出了“Mobility for All”的目标，要实现“世界上每个人都能够安全、安心、自由享受移动乐趣的移动社会”。

作为一个务实的汽车巨头，丰田所构建的未来移动社会离我们还有多远呢？如果说，丰田在2018年首届中国国



际进口博览会上以一家人在“未来的一天”生活场景为故事线，所展示未来新能源及自由移动的生活方式只是一幅蓝图；那么，在延期的2020东京奥运会以及北京2022年冬奥会和冬残奥会上，这幅蓝图将变成现实。

在2020北京车展上，丰田作为国际奥委会以及国际残奥会的全球合作伙伴，不仅发布了北京2022年冬奥会和冬残奥会联合 LOGO，更宣布正在与可口可乐中国、英特尔(中国)有限公司、中国联通、首钢集团等北京2022年冬奥会和冬残奥会的其他合作伙伴积极共同探讨使用 e-Palette 提供相关移动出行服务，为北京2022年冬奥会和冬残奥会的顺利举行以及科技奥运理念的贡献一份力量。

为了更好地在奥运舞台上展示自己的技术，包括燃料电池技术、自动驾驶技术、新能源技术等，丰田汽车至今已投入

数不清的资金用于开发一系列电动、新型移动出行车辆，准备专门为赛事服务——从氢燃料电池巴士到全自动运动员运输车，再到在赛事中提供帮助的一批机器人。其中，还有一款自动驾驶豆荚车将肩负护送火炬传递重任。

如果再具象一点，我们不妨以2020北京车展丰田展出的象征着新四化的“e-Palette”为例，它可以成为普通的通勤车，也有可能成为餐饮店的送餐车，亦或者是成为医疗救护车，也就是说这款车可以根据需求变成不同身份，作为一个全方位服务社会的移动平台，突破了种种行业壁垒，完美符合共享、环保、智能化的理念，在出行领域，如此“跨界”的玩法让人啧啧称奇，也佐证着丰田将“不可能”变成“可能”。

未来，奥运会上丰田又将如何魔法般地打破我们对移动出行的想象呢？这是很值得期待的一件盛事。