

北京
BJ40
S



012

枪林弹雨
炼就钢心铁肺
战争塑造了越野车
从此老男孩们有了玩具!

OFF-ROADER,
THE SON OF WAR.

037

纯粹自主研发
蓄势四十年
硬派越野实力
几代人的集体记忆。

THE CLASSIC WAS BORN



054

大胆想象，悉心磨砺
大气而不随意
细致而不拘谨
这就是北京范儿！

BEIJING STYLE





112

一车在手
世界虽大
已装不下你的想象力

PASSION FOR LIFE



OFF-ROADER, THE SON OF WAR.



DANGER
MINES



越野车是探险家的基地
是锯木工的手臂
是医生的担架
是战士的炮台
它是你亲爱的好兄弟



OFF-ROADER, THE SON OF WAR. 越野车,战争之子。

越野和战争是双生子。人类诞生于自然，生来就要四处流动，于是越野诞生。流动产生接触，接触产生争夺，于是战争出现。46个世纪之前，或者更早，我们驯服了马，越野和战争的烈度和广度都大大加强。

大约300年前，人类发明了蒸汽机车，100多年前，又发明了内燃机车，它们的使命就是代替马，加强流动，以及战争。



世界上第一辆四轮驱动车 Dernburg Wagen

01



乔治·马利·哈尔特

他于1931年率领一支越野车队穿越欧亚大陆，完成“东方之旅”。途中央病，1932年于香港去世。堪称最早的知名越野者。



上世纪30年代，主要的工业国家都在积极设计轻型越野军用车，它们的要求几乎是一致的：通过能力强并且易于修理。

雪铁龙为“东方之旅”由C4F和C6F改造的AUTOCHENILLI 1931。

越野的起源

100年以来，流动和战争的强度都发展到了前所未有的程度，人类与自然的密切程度也前所未有的，于是，越野车也坐着技术的火箭，贴合着各地文化，开枝散叶，日益繁荣。

1903年，戈特利布·戴姆勒之子保罗在众人的辅助下设计出了世界上第一辆四轮驱动车 Dernburg Wagen。然而当时的社会普遍对这类车型不太认可，觉得越野车的用途并不广泛，所以当时世界上诞生以及生产出来的越野车型号也并不多，然而为了特殊用途而制造的越野车却是层出不穷。比如安德烈·雪铁龙为了执行“东方之旅”而改造的半履带式越野车。

随后战争接踵而至。二十世纪四十年代是越野车的新纪元。第二次世界大战，美军的 Willys 将越野车的实用和潇洒传遍世界。从

General Purpose 到 GP 再到 Jeep 的名号也传扬开来，这个名字也一度成为了高底盘和高越野能力汽车的统称。

参加过二战的老兵是对越野车这样评价的：“越野车在那次战争（二战）上的作用是我们亲眼见证的，它是机械化部队的灵魂，也许坦克、飞机是战场上的主战部队，但后勤的保障或是突袭战绝对是越野车的天下，如果没有越野车，我想那场战争会持续的更久！”

然而，越野车在战争中使用并不仅仅是美军的想法，Willys 的诞生有一个更直接的目的——对抗德军更早制造出的四驱越野车。虽然二战结束后因为历史的原因让当时战败国德国制造的越野车与技术遭到了抛弃和毁灭，但毕竟它们曾经代表越野车发展的一个分支，因此要想真正了解越野车历史的来龙去脉，不仅要知道美国越野车，也要领会德国越野车的发展。



战争促成了越野车的进化 战争也把越野车带到了世界各地

越野的欧洲流派

德国大众汽车在美式 Willys 出现之前，就已经大量生产了越野型甲壳虫 Type87 及水陆两用的 Schwimmwagen Type166，它们的诞生也是对战争的辅助。1938 年 11 月，费迪南德·波尔金花了近 9 个月的时间在甲壳虫的基础上进行了改进，不但让车重降为 668kg，并且为后轴加装了一级齿轮，使得这辆被命名为 Kuebelwagen (Type82) 车型的车高上升了 5 英寸，同时也大大增加了扭矩，此外这辆车还装有限滑差速器，成为了世界上第一款安装了限滑差速器的车型。通过一系列的改进，这款 Type82 成为了非洲战场上相当强大的武器，二战中这款车型共生产了 55 000 辆。

1940 年，德国还生产了第一辆水陆两用的 Kuebelwagen (Swimmwagen Type166)，保时捷在当时已经意识到了高度可靠的小型越野车对战争来说是多么的重要，因此他为车子加装了四驱系统和船体车身，这部车可以达到 80km/h 的最高车速，水中行驶则依靠了车后的三叶螺旋桨推动，不过这辆车在战争中仅生产了 14 000 辆。

随后，保时捷在 Kuebelwagen 的基础上再把 Type166 的四驱系统和甲壳虫的外壳扣在一块，制造出了四驱版越野型甲壳虫 (Type87)，可惜的是这辆车生产的极少，仅仅 564 辆，二战结束后有一辆保存在大众沃尔夫斯堡的工厂博物馆内。

越野的美国流派

相比于德国这条发展线路来看，越野车在美国发展相对顺利得多。二次世界大战中 Jeep 这个崭新的名词也诞生在了美军的越野车上，当然这种美式 Jeep 也随着盟军在二战战场上的骁勇善战很快声名远播。

在 1940~1945 年间，美国国内共生产了约 30 万辆福特 GPW (Jeep 的第一种量产车)。而在世界的其他地区则是以 Willys 的名义也生产了约 30 万辆。其中英国 105 282 辆、加拿大 8 202 辆、中国 6 984 辆、法国 9 760 辆、苏联 52 770 辆、南美 2 999 辆、其他盟军国家约 10 万辆，数量与分布的广泛程度可以说相当惊人。

二战结束以后，越野车已成为世界各国标准的军事装备，种类虽然五花八门，不过论基础都离不开美军的 Willys。



我们在吉普车的陪伴下，攻破了西西里的铁甲防御，也让法国巴黎得以解放，结束了法西斯的霸权。它的坚韧与顽强激励着我们身边每个人，有了它，就有了和平年代的保障。

—— 乔治·S·巴顿

它是我们身边最大的保障，我们的战争离不开它的帮助。吉普车帮助我手下的士兵勇往直前，无往不至，它的忠诚、强壮与灵活对赢得这场战争至关重要，为国家做出了巨大的贡献。

—— 乔治·卡特利特·马歇尔



我们在战场上能够赢得主动主要靠三大武器：登陆艇、达科塔运输机、吉普车。而这三件法宝中最重要的就是吉普车，它不但发挥了运输的作用，在前沿阵地更有强大的作战能力。

—— 德怀特·戴维·艾森豪威尔

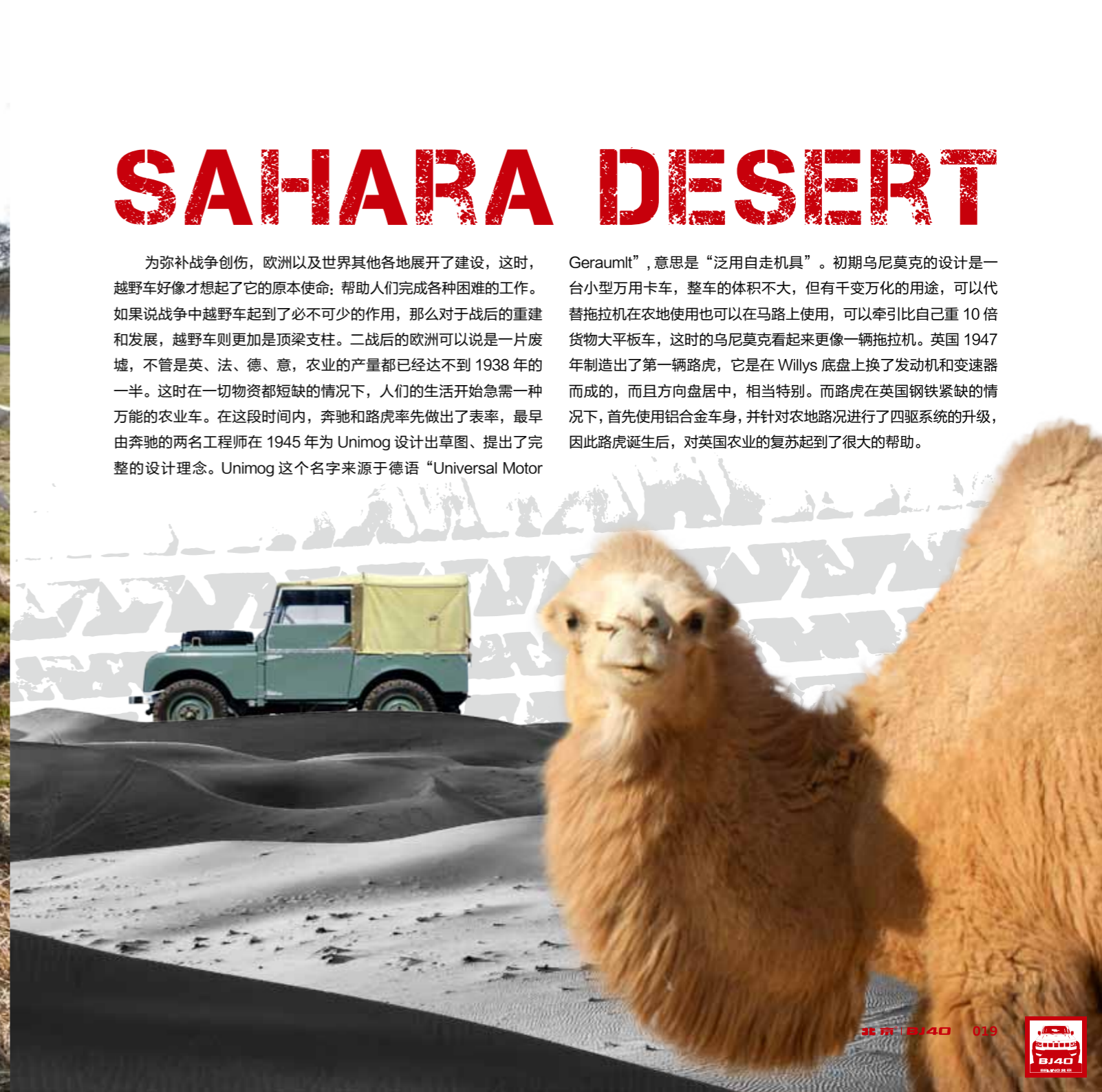


战争结束，越野车和士兵们一起解甲归田，
凭着一身本领在各行各业大展雄风。

SAHARA DESERT

为弥补战争创伤，欧洲以及世界其他地区展开了建设，这时，越野车好像才想起了它的原本使命：帮助人们完成各种困难的工作。如果说战争中越野车起到了必不可少的作用，那么对于战后的重建和发展，越野车则更加是顶梁支柱。二战后的欧洲可以说是一片废墟，不管是英、法、德、意，农业的产量都已经达不到 1938 年的一半。这时在一切物资都短缺的情况下，人们的生活开始急需一种万能的农业车。在这段时间内，奔驰和路虎率先做出了表率，最早由奔驰的两名工程师在 1945 年为 Unimog 设计出草图、提出了完整的设计理念。Unimog 这个名字来源于德语“Universal Motor

Geraumit”，意思是“泛用自走机具”。初期乌尼莫克的设计是一台小型万能卡车，整车的体积不大，但有千变万化的用途，可以代替拖拉机在农地使用也可以在马路上使用，可以牵引比自己重 10 倍货物大平板车，这时的乌尼莫克看起来更像一辆拖拉机。英国 1947 年制造出了第一辆路虎，它是在 Willys 底盘上换了发动机和变速器而成的，而且方向盘居中，相当特别。而路虎在英国钢铁紧缺的情况下，首先使用铝合金车身，并针对农地路况进行了四驱系统的升级，因此路虎诞生后，对英国农业的复苏起到了很大的帮助。



男人们以前有多爱他们的马，现在就有多爱他们的越野车。

与此同时，五花八门的越野车也在全球各地默默地为人们承担各种工作，这些工作包括：耕耘英国东南部缺少劳力的肥沃农田；将瑞典中部和加拿大卑诗省的原木拖出；清扫冬天德国北部铁轨上的厚厚积雪；将摩洛哥渔民的渔获从浅滩的渔船上转运到海边市场；承载士兵巡逻冷战双方漫长的边境线。

世异时移，越野车的任务渐渐变得有趣起来，从1979年起，它们要每年相聚一次奔赴非洲，以“巴黎-达喀尔”的名义释放一群人多余的荷尔蒙；它们要带纳米比亚的游客去看狮子；到了90年代，还要带着劳拉去探访古墓。越野车的含义丰富起来，它从一种劳动工具发展成了一种文化。它开始越来越多的和探险、自由等名词联系在一起，成为和平时期释放老男孩以及“女汉子”们英雄情结的阀门。与此同时，越野车的种类也从战争时期的寥寥几种变得纷繁起来。

法国军队做了M201；苏联做了GAZ67；1953年三菱得到许可证正式在日本生产Willys，编号为CJ-3B-J3，后来发展为了帕杰罗；1951年丰田也在Willys技术上生产BJ系列，后来发展为更加了不得的陆地巡洋舰系列；1948年生产的日产Patrol也是在Willys上发展而来。

在美国，Willys退役之后，克莱斯勒将“Jeep”这个品牌发扬光大，成为旗下最有生命力的品牌，衍生出了切诺基等受欢迎的产品，并和中国最有越野车制造传统的北京汽车制造厂联姻，成就了一段越野佳话。Willys则蜕变为Wrangler，继续其越野传说。在这段时间内，美国其他厂商的越野车产业也在蓬勃发展。代替Willys的Hmmw随着1991年的海湾战争声名鹊起，带动了民用品牌Hummer的诞生，成就了属于它的一段传奇。





OFFROAD LEGENDS

选择越野车就像选一个共同去历险的好兄弟，一定要选最棒的那个家伙！

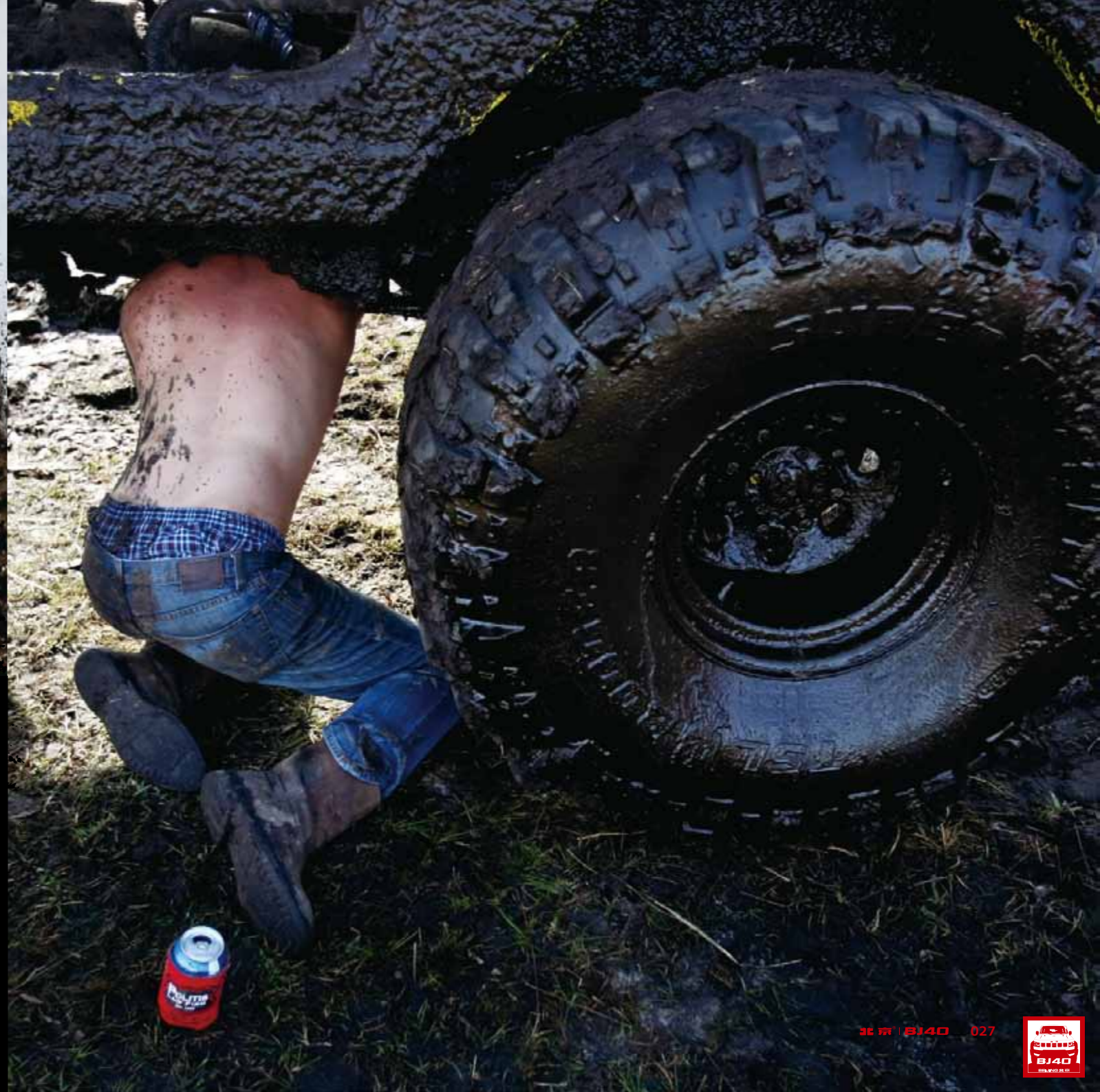
探索是告诉人们要敞开心扉，拥抱世界，这是一种心态，越野车正可以满足这种需要。世界上最先使用越野车进行探索的是 1931 年雪铁龙汽车的东方之旅，当时出征的雪铁龙 AUTOCHENILLE 越野车属于半履带式，1931 年 4 月 4 日，43 位法国勇士驾驶着 AUTOCHENILLE，沿着 13 世纪威尼斯商人马可·波罗走过的道路，从地中海东岸的贝鲁特出发，一路东行，穿越喜马拉雅山，于第二年的 2 月 12 日最终抵达太平洋西岸的北京，这是雪铁龙的“东方之旅”，是世界汽车发展史上最执着的一次远征，他们用自己的鲜血和生命在世界汽车发展史上谱写了不朽的传奇。如今人们运用越野车探索的活动已经数不胜数，就像达喀尔拉力赛，虽然是一种比赛形式，但也是种人类驾驶越野车探索大自然精神的升华。



OFFROAD LEGENDS 越野传奇

90年代后期，随着人们对汽车舒适性要求的提高，轿车与越野车之间的交叉车型“SUV”开始兴盛起来，不仅原来的越野厂商推出了这一类车型，很多新的厂商也借机进入四驱车市场，四驱车的种类一下繁多起来，21世纪以来，这一浪潮更是席卷到了高档豪华车领域，顶级SUV成为一种结合了空间、通过能力、超强动力的特殊豪车，然而还是有些产品坚守“纯正越野”的路线，因为纯正越野车已经用它的雄性魅力，把自己与“自由”“强大”“无所不能”联系在一起，深深地吸引了一部分忠实拥趸，在他们心目中，只有一部分车型才能称为真正的越野车。





它的外观设计不应屈从于时代，服务于功能的设计才是最经典的设计。主流汽车的外形已经经历了数个潮流的更迭，但是真正的越野车永远不随波逐流。真正越野车往往是一副直来直去、愣头愣脑的样子，就是这副样子让男孩们对它们百看不厌。在真正的越野车世界里，设计语言可以简略成一句话：只有简洁的，才是最美的。

比外观更重要的是品格，真正的越野车要坚强、牢固、可靠，就像人们对真正的男人的要求。具体到技术特点上，真正的越野车

不应该是为考虑省油和公路操控而生的承载式车身，尽管后者出现的更晚、应用更广。它应该有一副钢筋铁骨，平梁大架、硬桥硬马，不会因为你的野心和装备太多而被压垮。

最重要的，真正的越野车总是以将人们送达目的地为目的。它要有一颗强健心脏，它要有能够跋山涉水如履平地的四肢。万水千山，它能把自己的好哥们带去又带来。

几十年以来，有一些车型成了全世界越野迷共同的好哥们，用现在的眼光，它们其中的某些也许已经技术落伍，但是它们或者开创了一代先河，或者在它们的时代和领域里，带着它们的小伙子们创造出一个个令人感喟的故事。真正的越野车不会老，与爱它们的小伙子一相逢，它们会随时重返青春。





1938

1941



1970



1944



每一个越野传奇
都是由经典越野车和
它们的驾驭者共同谱
写的。

1980



1943



星光闪耀，
人们翘首期盼
继任者续写
经典……



1956



1946

1964



1947



2013

北京

纯粹自主研发；延续四十年；
硬派越野实力；几代人的集体记忆。



THE CLASSIC '1961'
WAS BORN

经典诞生。



二战中军用越野车起到了出乎意料的作用。解放初期，中国对军用越野车的需求量也在与日递增。由于各种因素的影响，解放初期中国民族汽车工业的自主开发能力几乎为零。当时我军战斗越野车不得不依靠苏联提供的 GAZ69 装备部队。

THE MIRACLE OF CHINA BJ212 中国的奇迹

直到 60 年代初，中苏关系决裂，我军的军用战术越野车一下子失去了供应来源。因此，当时的中央军委发出指示：一定要以最快的速度研发制造出部队用车，以满足国防建设的需要。于是中国人民解放军总参立刻向国务院副总理提上呈报，建议以曾研制成功“东方红”轿车的北京汽车制造厂为基地，自主开发生产轻型越野车。1961 年元月，国防科委批准了上述建议，当时的一机部根据 1959 年颁发的汽车标准和编码规范，将北京汽车制造厂设计试制的轻型越野车定为 BJ210 型。BJ210 成为新中国军用指挥车开发的起点。

1961 年 4 月 30 日，中国人民解放军副总参谋长张爱萍将军亲临试制现场视察参观了 BJ210 型汽车的 1:1 泥模型。同年 6 月，试制的第一辆 BJ210 型 2 门、独立悬架轻型越野车模型车，送张副总长审查。之后，北京汽车制造厂对首长提出的修改意见进行了逐项研究，并分析比较了英国 AUSTIN、美国 M-150、意大利 FIAT 等同类车型，先后设计出 BJ210 型系列的五种选型方案。



BJ212 中国的奇迹 THE MIRACLE OF CHINA

至 1963 年 4 月，北京汽车制造厂组织精兵良将，全力开发并先后试制生产 300 多辆北京吉普 BJ210 轻型越野车。北京吉普 BJ210C 通过了一机部技术鉴定，后根据张副总长的建议将试制的北京吉普 BJ210C 汽车定名为“北京”牌，并在部队试验使用后得到了一致的好评。而这也就是我国最初生产的越野车，北京汽车制造厂也成为了自主研发制造中国越野车的鼻祖。


随着中国军事力量的继续扩大，对军用越野车的需求也在日益增加。在北京吉普 BJ210 诞生后的一次军委大会上，部分参加过解放战争与抗美援朝战争的部队老首长和高级将领都试坐或观看了北京吉普 BJ210，最终这些老干部也提出了自己的意见，认为北京吉普 BJ210 的设计仅为两门，人员上下不方便，如果在战争年代，浪费在这些上下车的时间是非常致命的。另外北京吉普 BJ210 的车身设计也偏小很多，不够符合军用指挥的实战要求。为此，当时我军的副总参谋长也下达指示：在北京吉普 BJ210 的基础上，设计一款车身稍大、四门、双排座、空间更为宽敞且适合作为军用指挥车的军用越野车，而性能指标也绝不可低于苏制 GAZ69。

在中央军委指示后的半年时间，北京吉普 BJ211 和北京吉普 BJ212 两款样车同时诞生在北京汽车制造厂。研制北京吉普 BJ212 时，正值全国人民代表大会时期和各大军区司令员来京开会。因此这些首长也在开会期间对北京吉普 BJ211 和北京吉普 BJ212 进行了评定，最终大家选择了北京吉普 BJ212。于是，总参谋长拍板定案，决定选用北京吉普 BJ212 作为军用战术车。

1966 年初，总参谋、总后勤部和国家科委代表与专家对北京吉普 BJ212 进行了全面认真的鉴定。其结果是：北京吉普 BJ212 主要技术指标和性能指标均达到设计要求，动力性、燃油经济性等指标还超过了苏制 GAZ69 的水平。1966 年 5 月 5 日，国务院军工产品定型委员会批准了北京汽车制造厂研制的北京牌 BJ212 轻型越野车设计定型。北京吉普 BJ212 汽车 1966 年 5 月投产，当年生产 532 辆。从此，北京“212”便登上了我国民族汽车工业史上一个不可替代的宝座，而创造这个神话的正是北京汽车制造厂。

北京吉普 BJ212 是时代的必需品，它诞生的过程正是传奇经历的开始。谁也没有想到这样一款车就此驰骋大江南北，并且由军而民，谱写了四十余年的华章。





虽然技术在变，工艺在变，北京汽车这 50 年做越野车的传统，却一直是传承的。

50 年 薪火相传

YEARS

北京吉普 BJ212 越野车设计师魏忠印谈北京 BJ40

在新一代北京汽车越野车上市之际，我们荣幸采访了经典越野车北京吉普 BJ212 的设计师魏忠印老先生。年逾七旬的他坐在沙发前，爱不释手地把玩着北京 BJ40 的模型。虽然已经离开北京汽车设计师职位 20 多年，但作为北京汽车第一代设计师的他，依然心系着北京汽车的一举一动，而对于北京 BJ40 以及中国的汽车设计领域，魏老也有着自己的看法。

您怎么看北京 BJ40 这款车型的设计？

魏忠印：这个车很漂亮，设计成熟，比我们那个时代考虑的更多，更加时尚了。现在的越野车设计，普遍偏向轿车化，因为使用人群已经从军人变成了普通百姓，舒适性必须提高。北京 BJ40 也是这样，不过从造型上说它应该说是偏向越野的，线条很硬朗。

您认为现在的汽车设计与您那个时代最大的区别是什么？

魏忠印：应该说还是工艺、材质和科技的进步，我离开这个行业很久了，也没有再参与过任何跟汽车设计相关的事情，这次看到这台北京 BJ40 的模型，虽然它的设计也很粗犷，但是有很多效果和工艺是我们那个时代想都不敢想的。那个时候我们设计北京吉普 BJ212 的前翼子板的一个曲面，设计师画出来觉得还不错，也很实用，但是在车间冲压时曲面会产生许多褶皱，必须让人拿锤子砸平，后来干脆冲压成两件，用焊接的方法连在一起。这在现在就是轻而易举的事情，其实那个时候先进的国家已经能够解决这个问题，但是我们也没有钱去买技术，也不让去买。现在解决不了的问题可



TRADITIONAL INHERITANCE 薪火相传



以找专业的公司，去买最好的技术。设计与技术就是并存的，设计好了技术实现不了没有用，技术上去了，设计自然也就跟上去。不过虽然技术在变，工艺在变，北京汽车这 50 年做越野车的传统，倒还是传承的。”

您感觉北京吉普 BJ212 与勇士再到北京 BJ40 在设计语言上有什么传承吗？

魏忠印：从设计语言上讲，我倒是觉得北京吉普 BJ212 与北京 BJ40 没有太多相近的地方，毕竟两个车相差了 40 多年。一些带有标志性的位置，诸如格栅、车灯、腰线，发动机盖等等都已经发生了翻天覆地的变化。倒是勇士与北京 BJ40 之间是有传承的，这个显而易见，你看格栅的形状，车灯都还是有延续性的，这个还是希望能保持下去，你看欧洲的汽车设计，家族的特征有的甚至延续百年，一个可以成为经典的品牌，一款车型的设计固然重要，但是更重要的是家族的特点，日本韩国的工业设计能力世界一流，但是它们的汽车设计仍然缺乏自己的个性，没有个性，就称不上经典。不过要谈传承，那么北京 BJ40 与北京吉普 BJ212 之间最大的传承应该是北京汽车的精神，或者说是越野车的一种精神，刚毅、征服、简练、硬线条。

能谈谈您当年设计北京吉普 BJ212 时的情况吗？

魏忠印：五六十年代的中国跟苏联关系僵化，于是苏联老大哥便停止了对我们 GAZ69 的出口，当时中央领导要求我们自己设计生产一款军用指挥车，领导说 GAZ69 脸像老鼠不要，也不要太像美国的 Willys。不过 Willys 设计的实在是太经典，没有什么多余的线条，我在研究它时不知不觉自己就迷进去了，Willys 的前脸是竖式的，像骷髅头，我们就把线条横过来。整个北京吉普 BJ212 造型完成的时间就用了 1 个月的时间，领导说不错，虎头虎脑的，造型就定下了，也没有太多的考虑，剩下的事情，比如不够长、不够宽等等都是工程师们的事情了，然后就卖了 30 多年。

你们那时候的设计语言或者思路是什么？

魏忠印：北京吉普 BJ212 真的没有太多关注设计语言，这辆车的诞生就是为了军队，一切为了简单，好修。你看北京 BJ40 的大灯很好看，楔形的虎目圆瞪，还有氙灯等等，北京吉普 BJ212 的灯就是圆的，那时候做方形也是可以的，但是圆形更多，生产更容易，配件多所以就选择了圆形。你刚才问发动机盖上的几条“筋”是不

是故意设计，因为北京 BJ40 发动机盖上有两条类似的“筋”。我们那时候那几条筋就是为了减小发动机盖的振动，那时候冲压能力没那么好，发动机盖太平车开快了振动严重，影响安全，加了几条筋，觉得也挺好看。而翼子板就完全是为了放工具方便，所以设计成平的。至于北京 BJ40 的这两条筋，可能更多的是设计的考虑，两条像军刀一般的线条，很威武，很好。北京 BJ40 的设计语言相比北京吉普 BJ212 要丰富了许多，不过我很喜欢现在设计总监单伟说的那句话“我不喜欢为设计而设计，把不需要的线条都去掉，取其本质”，北京 BJ40 虽然是一款民用 SUV，但是设计非常简练，没有过分的东西，实际上我觉得设计越野车真的是很难的事情。你既要保持越野车的本质也要符合功能性还要美观，比轿车的设计条框更多。

您怎么看经常提起的在汽车设计中融入中国元素？

魏忠印：民族元素，这个不光是今天提到的，我们那个时代也经常

会提到的这个词。我们早期在北京汽车做设计的时候，领导经常提的就是民族特色，我们做了很多尝试，但都不太成功，我们那时候尝试着把石狮子抽象出来放在保险杠上，甚至考虑大漆工艺、景泰蓝，甚至把故宫的窗花搬到格栅上，效果都不好，我们那时容易混淆手工艺和机械化生产，而且设计就是设计，生搬硬套也不见得会有很好的效果，我觉得现在中国的汽车设计比那时候好了很多，很多自主设计的车型也没见得套用了很多中国元素，特点这种东西，

有了数量的积累才能看得出来。

您对我们国家汽车未来的设计方面有什么期望？

魏忠印：过去我们受很多的制约，汽车无论从技术还是从设计都像狗熊掰棒子，掰一个扔一个，没有积累，现在我觉得挺好的，你看从勇士到北京 BJ40，很有传承性，多积累，多保持，做一个有特色，有个性的品牌。



诞生的特殊背景，使得北京吉普 BJ212 一出世就光环加身。作为军中的顶梁柱，它成为了力量、胜利、权威的象征。



A FAMILY OF OFF-ROAD VEHICLE 越野世家

1966年11月10日和11月26日，中华人民共和国的开国领袖毛泽东乘北京吉普 BJ212 沿东西长安街和西郊机场的跑道行驶，“检阅”汇集在街旁的百余万学生。毛主席身穿军装站在后排的地板上，手扶前排座椅后加装的扶手，频频向两旁的人们招手致意。

北京吉普 BJ212 批量生产后，作为独特的军队用车，它爬高原、穿沙漠、驰骋越南战场，奔赴非洲丛林。在部队里，团级以上的干部才能坐北京吉普 BJ212；在地方，县级干部才有资格跨上这匹铁马，这都给北京吉普 BJ212 增添了特殊的色彩。随后，北京吉普 BJ212 成为了我国部队最重要的军需品，它也在枪林弹雨中立下赫赫战功，渐渐的在人们心中它也成了胜利的象征。当毛主席站立在敞篷北京吉普 BJ212 上向聚集在天安门广场的红卫兵招手时，它又成为当时青年人心目中的英雄之车。这些历史的光环和过硬的技术也为北京汽车制造厂打下了最坚实的基础。

随着和平时代的延续，北京吉普 BJ212 以其坚固耐用、价格平易、维修简便、越野性能良好等优势逐步扩展到民用。六、七十年代，我国轿车工业的弱小与国家限制进口的限制为朴实用耐用的“北京吉普 BJ212”提供了良好的机遇，相当长的时间里，身着“绿军装”的“北京吉普 BJ212”遍及城乡。

除了北京汽车制造厂大批生产北京吉普 BJ212 系列吉普车外，七、八十年代，全国数以千计的汽车厂都在生产以北京吉普 BJ212 为原型的各种乘用车。使用北京吉普 BJ212 底盘，加上手

工敲制的车壳，以各种品牌充斥全国各条公路。当时工作于北京吉普的工程师胡东方介绍说：“当时也没有知识产权意识，工厂出面组织打假，到外地查车，假冒的北京吉普 BJ212 只要没有‘北京’这两个字就拿它没办法”北京吉普 BJ212 就像是神话一样伴随了几代人的成长，繁多的衍生品也让其成为了累计产量中国第一的车型。此外，北京吉普 BJ212 保持了40年的销售奇迹，1988年1月30日，北京汽车工业联合公司在北京吉普汽车有限公司举行了北京吉普 BJ212 越野车的第50万辆下线仪式。而到2004年5月，最后一辆北京吉普 BJ212 才驶下生产线。





北京吉普 BJ212 出没在非洲

当我们终于向全世界开放，骤然推开国门的时候，才清醒地看到，禁锢了太长时期的民族汽车工业，与世界先进水平相比至少拉开了 30 年的距离。1984 年，改革开放的旋律催生了国内汽车行业首家中外合资的北京吉普汽车有限公司。长期受封闭的国家计划经济体制保护着的娇弱的民族汽车工业自此开始经受市场大潮的冲击与洗礼，曾经在百姓心目中占据着显著地位的“北京吉普 BJ212”也以它顽强的生命力开始了在新时代里峰回路转的神奇生存之路。

合资后的北京吉普引进了具有当时国际领先水平且潇洒大方的美国切诺基吉普车。相形之下，老北京吉普 BJ212 在人们眼中显得有些“土得掉渣”了。1990 年，结束北京吉普 BJ212 生产的决议由此被纳入公司董事会文件。此时，人们还无法预见，数年后，经过中西合璧的北京吉普 BJ212 会以其卓越不凡的市场表现使股东双方不得不否定自己原先的决议。

自 1987 年至 1993 年的几年中，北京吉普公司在引进、消化、吸收切诺基先进技术的基础，大胆探索实践，对北京吉普 BJ212 不断实施年度型改进与新技术的嫁接。仅仅几年间，北京吉普 BJ212 一改过去的老面孔，演变为人们熟知的 BJ2020，大规模的改进换型极大地丰富了老产品的技术含量。这其中包括：车面漆从无光漆发展到有光漆，直至部分选用金属漆；漆色一改单色的“绿军装”，增添了白、砂、红、蓝等多种漆色；国内首次采用子午线轮胎，解决了危及行车安全的侧滑问题；选用四挡变速器，前进挡之间采用同步器，改善了换挡性能。正是这一系列改进，使北京吉

中西的碰撞，让北京吉普 BJ212 得到了全新的进化。北京吉普 BJ212 越野车成功地从军用和官车走向了民众。



BJ212 大量的衍生车型
让它驰骋大江南北，成为各行
各业的得力工具。



普 BJ212 这个老产品转型成功，BJ2020 再次焕发青春，为北京汽车制造厂带来了超凡的市场效益。

1993 年，在 BJ2020S 车换型投产之时，新产品试装过程中因顾及成本而未能体现的铝圈、宽胎问题被再次提起。当时，两种意见争执不下，最终由公司决定：落实项目，拿到市场上去检验。没有想到，这一决策成了成全 BJ2020S 车市场热销的关键。铝圈、宽胎的 BJ2020S 样车摆到销售大厅，迅速引起了轰动效应。该车车价较普通“S”车高出 3000 元，用户的热情也仿佛上涨了 3000 倍。先是样车被热衷者抢购，然后，一批批试装投产车销售一空。一时间，铝圈、宽胎“S”车搅沸了冷寂的汽车市场，价格仅 5 万元的成品车，批零售价达万元以上，连续数月，生产铝圈的外协厂拼命加班仍难

满足主机厂的装车需求。经销商与用户几乎挤破销售大厅，一些焦急难耐者竟违反常规，执意跑到总装线上等车。

这时候北京汽车的设计师也得到了消费者的启发，铝圈、宽胎“S”的火爆是新时代越野车的一种趋向：面向市场、适应用户是产品取胜的根本，是企业竞争的法宝。随后，大功率发动机的 BJ2020SG、威猛英武的城市猎人等系列新产品相继问世，BJ2020 的市场被大大拓展开了，据统计，“S”系列车 1994 年销量达 42 000 辆，1995 年达 55 000 辆。在国内车坛群雄逐鹿的竞技场上，BJ2020 继承了北京吉普 BJ212 纯正的越野血统，并以销售业绩再显英雄本色。



1997 年，四川人周光强用 157 天的时间，驾驶 BJ2020 进行了环球旅行



BJ2020 参加了申奥等活动，成为城市青年的时尚座驾。





北京吉普 BJ2020 驰骋赛场，
成为越野玩家的挚爱。



二代军车勇士，让外方对中方技术团队的研发能力刮目相看。



2002年9月，中央军委批准了勇士的研发项目。继我国第一代军车北京吉普BJ212系列之后，北京汽车再次成为独家定点研制和生产二代军车的企业。

与民用车相比，军车有许多特殊要求，涉及动力性、通过性、安全性、可靠性、操控性、生存性、维修保障性、经济性、人机环境工程等9大方面，每一个要求都意味着一大堆技术难题等待攻克。随后经过前后三轮设计修改和连续7年的技术攻关，勇士最终定型。随后北京汽车勇士在极寒的黑龙江省塔河，极热的敦煌大漠，潮湿的云南元江与景洪地区，以及高海拔的青藏高原上进行了35万公里的行驶试验，创下了多项国产车新纪录，验证了真金不怕火炼的品质。从性能而言，勇士在信息化水平上大幅升级，配置了一般车型所不具备的双体制全球卫星导航定位和无线集群通信系统，车上留有安装两副通信天线的结构或位置，加强了与外界或集团行动队、组之间的信息沟通与联络，能适应军队的特殊需要。另外，这部车可以在零下41℃启动；涉水深度可达800mm；而它也采用了与当今国际先进越野车相比独创的金属主、副油箱形式来满足长续航里程的要求。主油箱容量85L、位于车架后部，副油箱容量18L、位于车架中部。车架后部及支架的强度保证了油箱不受挤压，确保燃油不会泄露。主、副油箱能实现快捷、可靠的手动切换，车辆的连续行驶里程不少于600km。其车底可防御4kg的TNT当量炸药的爆炸，车身可防御5.56mm口径的步枪子弹在50米范围内的射击，车顶则具有预防155mm榴弹爆破击穿的能力，安全性堪与总统座驾媲美。





BEIJING STYLE

北京范儿

一方水土养一方人，车也一样。这里有长城故宫，有鸟巢胡同，有后海、798，这里有最多的高校，最多的艺术家，这里北接山海，西临大漠，自古慷慨悲歌之士多自此扬鞭出塞，在这里长大的爷儿们带着一股有胆有识的北京范儿。车也一样。



我们用了好几天时间，“泡”在这栋建筑里，与和北京 BJ40 有关的人们，董事长、院长、副院长、总工程师、各部门总监、设计师——交谈，北京 BJ40——这一几乎可以说是目前最特立独行而炙手可热的车型，如何从设想到产品的全过程，也在我们面前慢慢浮现。

在首都国际机场 T3 航站楼附近，有一栋气势不逊于 T3 的宏伟建筑，从天空望下就像一辆巨大的抽象的汽车，这就是北京汽车工程研究院，被北京汽车的员工称为“T4”。这栋大楼本身就是一件工业设计的杰作，环状的玻璃幕墙大楼通透明亮，如同一座巨大的蜂巢，超过 2000 名汽车工程师忙碌其中，勾画着北京汽车现在和未来的汽车蓝图。除了建筑面积和人员规模，北京汽车设计院还分出一个专门的“越野车研究院”，这在全国是独一无二的。





北京汽车 就是要在专业 越野车上走出 一条代表中国 汽车行业新水平 的路。

徐和谊

北京汽车集团董事长

您如何定位北京吉普 BJ40？北京汽车研发 BJ40 的初衷是什么？

徐和谊：从汽车制造来讲，这是一款真正的非承载式车身越野车。对中国这个世界第一汽车市场来讲，越野车的需求空间巨大，但目前主要还是依靠进口车。我们国家全军各兵种的指挥作战用车，四十多年来一直在北京汽车生产。作为这样一个越野世家，北京汽车现在就是要把“越野”这杆大旗重新扛起，所以从数年前就开始卧薪尝胆地运作越野车的系列产品。北京吉普 BJ40 就是其中之一。

现在市场上销售增长最高的是 SUV 类型，为什么北汽率先选择的是典型越野车？

徐和谊：我国汽车行业面临一个问题：如何能够从一个汽车大国成为一个汽车强国？这个“强”含义很深，对北京汽车来讲，就是要围绕着越野车这个细分领域做出中国特色、中国水平。因为北京汽车出身就是做纯越野车的，BJ212 在国内多少代人心目中记忆犹新，这个特色在行业里无人可比，这种历史积淀是我们的优势。如今我们要在这基础上把当今世界上最好的技术运用到咱们的车上，要把之前的这些优势重新发扬光大。

北京汽车为北京吉普 BJ40 做了哪些准备？

徐和谊：我们不仅在研发上付出极大努力，专门成立了独一无二的接近 500 人规模的越野车研究院，从国内外吸引了大批做越野车产品开发的专业优秀人才，还投资了 20 多个亿，建造国内目前唯一一个具有世界装备水平的专业化制造非承载式车身的越野车工厂，一期将于 2014 年 4 月份正式投产。北京汽车就是要在专业越野车上走出一条代表中国汽车行业新水平的路。这就是北京汽车的责任，也是北京汽车的气魄。

为什么对越野车在中国的市场前景如此看好？

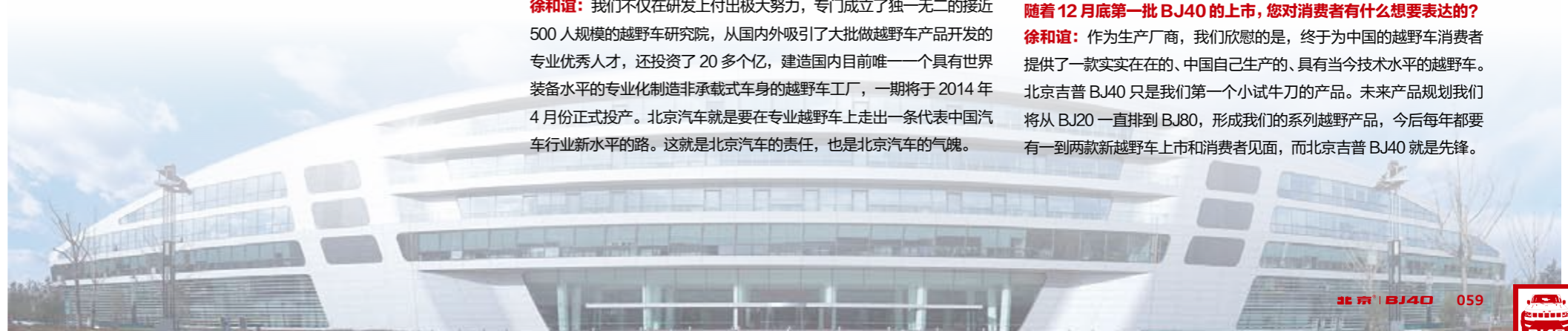
徐和谊：咱们国家有几个特殊条件，第一，地域广阔，而且东西部差别大，高原、沙漠、戈壁等地貌占了国土接近三分之二；第二，人口众多，消费潜力巨大；第三，市场需要，过去几年，整个越野车市场需求特别高，特别是对中高档的纯越野车的需求，而进口的越野车价格有扭曲的现象；第四，进入汽车社会之后，人的生活需求也到了一种追求消费越野车的阶段。这也促使我们下决心在这方面要有所建树。

随着北京吉普 BJ40 能给消费者提供哪些不同的价值？

徐和谊：第一，从车的造型来讲，带有我们浓厚的基因，比如五孔格栅，带有强烈的北京吉普的传承；第二，从性能上来讲，我们接近或者达到中高越野车级别，我们不比谁逊色一点，甚至还要强；我们也做了很详细的市场调研，请了一些越野车玩家针对我们的产品提出宝贵建议，使我们的产品更接近消费者的实用情况，真正做到为中国的越野爱好者量身打造。我们一共推出 6 款车型，有偏城市的、偏越野的，市场细分得很好。另外，我们未来的目标是要走向国际市场，我相信在国际市场有我们的优势。

随着 12 月底第一批 BJ40 的上市，您对消费者有什么想要表达的？

徐和谊：作为生产厂商，我们欣慰的是，终于为中国的越野车消费者提供了一款实实在在的、中国自己生产的、具有当今技术水平的越野车。北京吉普 BJ40 只是我们第一个小试牛刀的产品。未来产品规划我们将从 BJ20 一直排到 BJ80，形成我们的系列越野产品，今后每年都要有一到两款新越野车上市和消费者见面，而北京吉普 BJ40 就是先锋。



打造独树一帜的现代越野车；
用军车血统满足男人的军旅情怀。

北京 BJ40 的产品定位使其在市场竞争中独树一帜，其在国内没有完全相同定位的竞争对手。很多国内厂家不敢去做这样的车，但北京汽车拥有辉煌的越野车建造历史，这样的历史是一份宝贵的财富，因此我们敢于去挑战和做这样的事情。在 BJ212 基础上重新确定这个细分市场，因为这个市场需求确实存在。我多次赶赴西北地区，同当地政府人员、部队和自然保护区机构工作人员进行深入了解，但这些大量需要越野车的地方目前所使用的几乎是国外品牌车型，作为一名汽车开发工作者我一直感到很内疚，所以我们要全力打造我们国产品牌自己的越野车。

北京 BJ40 是纯越野车，其拥有 BJ212、勇士这样的军车延伸血统。北京 BJ40 是在北京汽车建立越野车研究院后第一款推向市场的越野车，接下来我们还会有北京 BJ40 加长版、BJ80 甚至更大型的系列车型推出，以满足越野车用户的不同需求。

当兵是很多男人心中内在的固有情怀，从这个角度上讲，这种风格的延续会容易被大家喜欢，不仅是道路情况较差的地区，还包括在城市里生活但是喜欢纯正越野车的用户。



“北京汽车为了倾力发展现代越野车，专门成立了越野车研究院，这个创举在国内甚至全球都史无前例。”

高卫民

北京汽车集团总工程师
北京汽车集团越野车研究院院长

曾任职于同济大学、泛亚技术中心等，担任多款国产车型的开发。



北京 BJ40 相对于勇士也是全新的，悬架不同，车架和布局也就完全不同，这也就是为什么这个车的产出过程如此痛苦。

北京汽车策划北京 BJ40 这样一款车的过程是怎样的？

在北京汽车和克莱斯勒 20 年合资要结束时，那时一个现实的问题就是“合资结束以后中方工厂做什么”。1998 年 1999 年左右，北京吉普也出过一款叫做“挑战者”的车型，2020 也有几次改进，包括“陆迪”、“战旗”等，那时甚至还没有提倡“自主品牌”。

2000 年以后的几年，北京汽车以做乘用车为方向，主要以轿车为主。2008 年车展，主要是轿车，感觉比较单一，当时基于切诺基的轻型越野车定位做了北京 BJ40 这一款车（当时叫北京 B40）。前期没有立项，是以设计师的工作为主。最初定义为“替代 2020”，然而 2020 完全是实用的。我们刚开始的定位是给年轻人用的。从产品设计角度讲，主要的东西跟勇士接近，只是尺寸民用化，外观上做的也是勇士的姊妹车。但是车展展出之后，反馈很热，后来北京汽车的品牌也在提升，做了两次改款，向成熟化调整了。

这个车的外观标识度很高。原来担心几年不上，车型就过时了，然而现在看这一类车型比较“耐久”，现在定的外形还是 2010 年锁定的，基本没有变。装备都是最纯粹、最经典的东西，没有什么太新的太炫的。性能不错，具备很强越野能力。

这种车型别的车厂不会做。有能力的车厂不愿意干，没能力的车厂干不了。所有的东西都是自己做，即便是有些外观相似，翻开外壳没有什么一样的地方。

我们当时做勇士的时候就考虑过民用版，但是勇士是“七分功能，三分设计”，而北京 BJ40 是“三分功能，七分设计”。当时勇士的外观的定义是“威武”，符合军容军貌，是个“野生状态”，老百姓是不能用的。北京 BJ40 对勇士也是全新的，悬架不同，车架和布局也就完全不同，这也就是为什么这个车的产出过程如此痛苦。

张泉

汽车研究院 副院长

自北京吉普开始，见证多款国产越野车及军车的研发过程。



“延续历史，继承荣耀，这是北京汽车的担当；然而王者归来，要花费更多的心血。”

如何定位北京 BJ40 这样一辆车？

现在很多厂商在做城市 SUV，这代表着目前生活方式的转变。北京汽车作为“越野世家”，有多年的军车制造经验，我们怎么利用我们的优势去应对现在市场的需求？目前有些厂商的所谓“SUV”，其实是城市化的车型，还有一些厂商使用质量特别差的货车底盘，它们都不能称为合格的越野车。我们北京汽车是制造轻型越野车的专业厂家，之前很多产品都是经典的轻型越野车，比如 BJ212 和切诺基，都是越野精神的代表。我们要做一款代表 Off-road 的轻型越野车代表，目前国内没有的产品。这就是我们对北京 BJ40 的要求。

北京 BJ40 的设计经历了怎样的过程？

一个产品从无到有，从市场调研，根据各个企业的特点确立产品方向。首先要有一个市场定位，从北京 BJ40 上来讲，这款车要反映在轻型越野车方面的“北京汽车的精神”，2008 年做出的概念车是对市场的一种试探，或者说是宣布一种设计语言。概念车没有布置图，完全是设计师的想法，离量产还有很远。

北京 BJ40 概念车的反响非常不错，便开始立项，之后进行生产系统、质量系统、产供系统的分析准备。解决了大部分工程问题，然后跑试验，包括高原、漠河、安徽定远军车试验基地，试验通过之后，就可以准备批量生产。工厂下线的车仍会试验，解决问题，再进行小批、中批、大批生产，最终到达销售环节。一款成熟的车型的诞生，是一个漫长和精细的过程。



单伟

北京汽车汽车研究院 设计部 副总监
毕业于吉林大学汽车工程学院

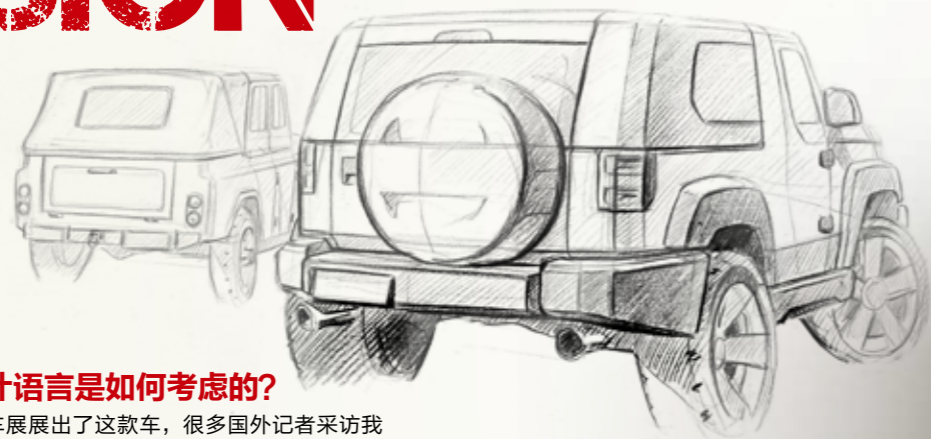




“做出一辆能代表越野精神的车，并且贴近本国用户的现实需求，是我们设计北京BJ40的初衷。”



AUTOMOTIVE DESIGN



北京 BJ40 的设计语言是如何考虑的？

不避讳地讲，自从车展展出了这款车，很多国外记者采访我们，说你们的车“融合性”做的比较好，话里的意思就是说它像某车。汽车是分类的，一类车中的一些厂商，做得很职业，确立了一类车的标准，导致后面的产品都对标它，这种情况是存在的。北京 BJ40 属于轻型越野车，这一类车不是我们发明的，我们的任务是做中国的这类车的开发，同时还要考虑成本，贴近我国的最广的越野迷，贴近他们的承受能力，这是我们的目的。

北京 BJ40 这一类轻型越野车，功能是第一位的，造型永远要服从功能。所以它的风格就是简洁，能用简单设计语言表达出来，绝对不用复杂的。保证强度、刚度、可靠性是主要课题，如何简单、模块化、利于其保养和维修也是设计的目的。在这一宗旨下，相似功能的越野车很多结构相似，说明这是很成熟的设计，我们也可以拿来借鉴。如果我们非得全新地研发一款完全不一样的车，第一是时间比较长投资比较大，此外也是没有必要的。

北京汽车作为轻型越野车，“越野世家，军工品质”，传承了 BJ212 的精神，是一款独立的小车，皮实耐用，能让个人完成工作之余的释放，是一款个性化的产品，这是我们要从 BJ212 身上继承的。

此外，我们是军车供应商，很多设计是与军车相通的。2006 年勇士列装部队，2007 年我们开始做北京 BJ40，在设计上很多延续了勇士的特点，比如“五孔格栅”，在整车的比例上，比如门和前舱，我们都借鉴了勇士。北京 BJ40 的外观能让大家看出来它与勇士的关系，当然不会像勇士那样绝对功能化，还要考虑个人喜好，符合人们出行中实际的需求。



技术档案

P076 设计师及各位总监采访

P082 专题：01 Frame 车架

P084 专题：02 Body 车身

P086 专题：03 Undercarriage 底盘

P088 专题：04 Suspension 悬挂

P090 专题：05 Traction Control 牵引力控制

P092 专题：06 Powerplant 发动机



GOOD PRODUCT NEEDS TIME.

造车如磨铁

——如何打造一台越野车

从2008年参加北京车展开始，北京 BJ40 得到了万千中国车迷的期待，然而一款新车型的问世并不像很多人想象的那样，设计出来就可以准备投产，中间要经过漫长的优化成熟过程，尤其是对一款全新的越野车型。在5年间人们的期待中，有那么一群人从未停下手中的工作，他们或者在一遍遍地精化设计，或者在一次次地进行试验，上高原下定远，“要求很高，军车要求的除了空投试验，其他的我们都经过了”。国产汽车中也许有很多所谓 SUV，但能称自己为一辆名副其实的越野车的，也许仅此一款。

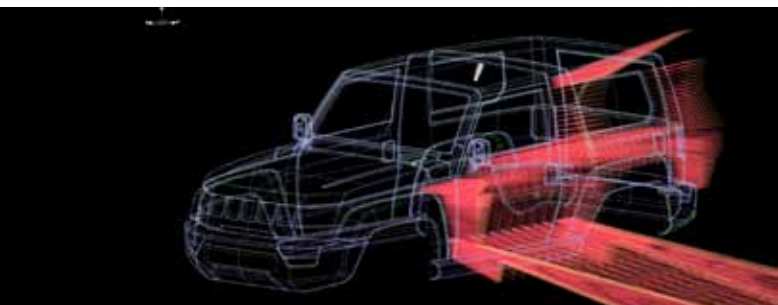


“被理解，被信任，被期待，用手刮油泥模型也充满热情。”从2008年开始，北京汽车设计院里的一群年轻人的生活就和这样一款车联系在一起。



尾灯全LED，效果好，使用寿命长；电器控制系统使用了CAN总线，耗电量低，可靠性和故障报警能力都非常高。

——汽车研究院电子电器与空调部副总监 **张进明**



我们当时评估过这么几个产品：美国吉普的Wrangler系列，三菱帕杰罗io，铃木Jimny，丰田FJ系列，它们在中国都有很多人喜欢，但是它们的价格都太高了。

——汽车研究院车型总师 **邢建**



北京 BJ40 的发动机是一款很成熟的发动机机型，使用在国内很多车型上。前独立悬架、后整体桥在很多越野车上采用，非常经典。

——汽车研究院底盘与动力总成集成部总监 **席玉岭**



在北京 BJ40 之前，在国内其实是很少有人设计 Off-Road 车型的。这是一种机械工具的感觉，在设计中使用的线条曲面甚至倒角都不一样，很硬，但是要玩车还是这种车型比较对路子。

——汽车研究院设计部主任设计师 **邱旭**



**可靠性被贯穿到北京 BJ40 设计的
的每一个环节，这样它才能好用。**



**功能性则是越野车 DNA 里另外
一个要素，这样它才好玩！**



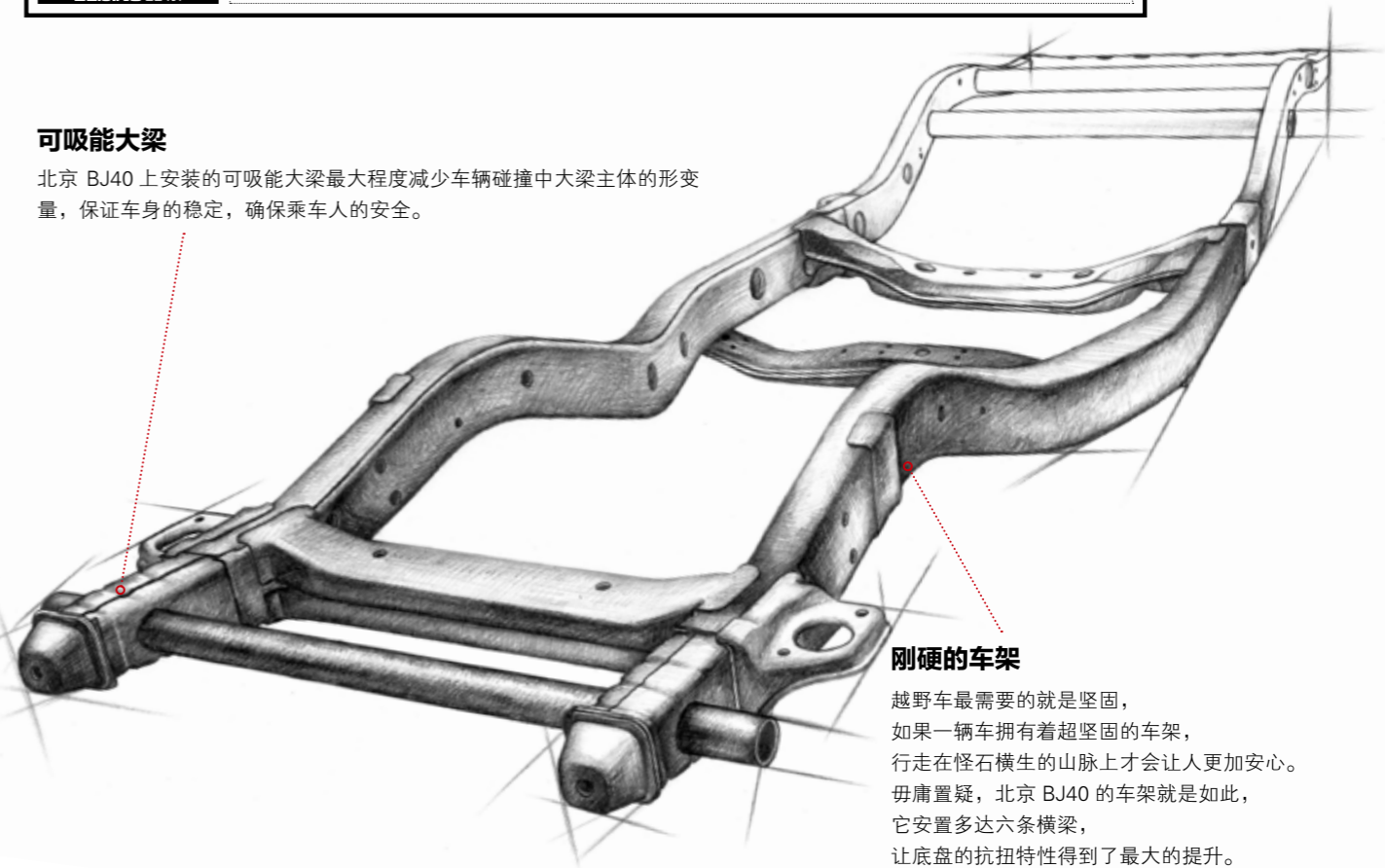


专题：01 / Frame 车架

刚硬的梯型车架，让底盘的抗扭特性得到了最大的提升。

可吸能大梁

北京 BJ40 上安装的可吸能大梁最大程度减少车辆碰撞中大梁主体的形变量，保证车身的稳定，确保乘车人的安全。



刚硬的车架

越野车最需要的就是坚固，如果一辆车拥有着超坚固的车架，行走在怪石横生的山脉上才会让人更加安心。毋庸置疑，北京 BJ40 的车架就是如此，它安置多达六条横梁，让底盘的抗扭特性得到了最大的提升。

车身尺寸： 4350mm x 1843mm x 1837mm

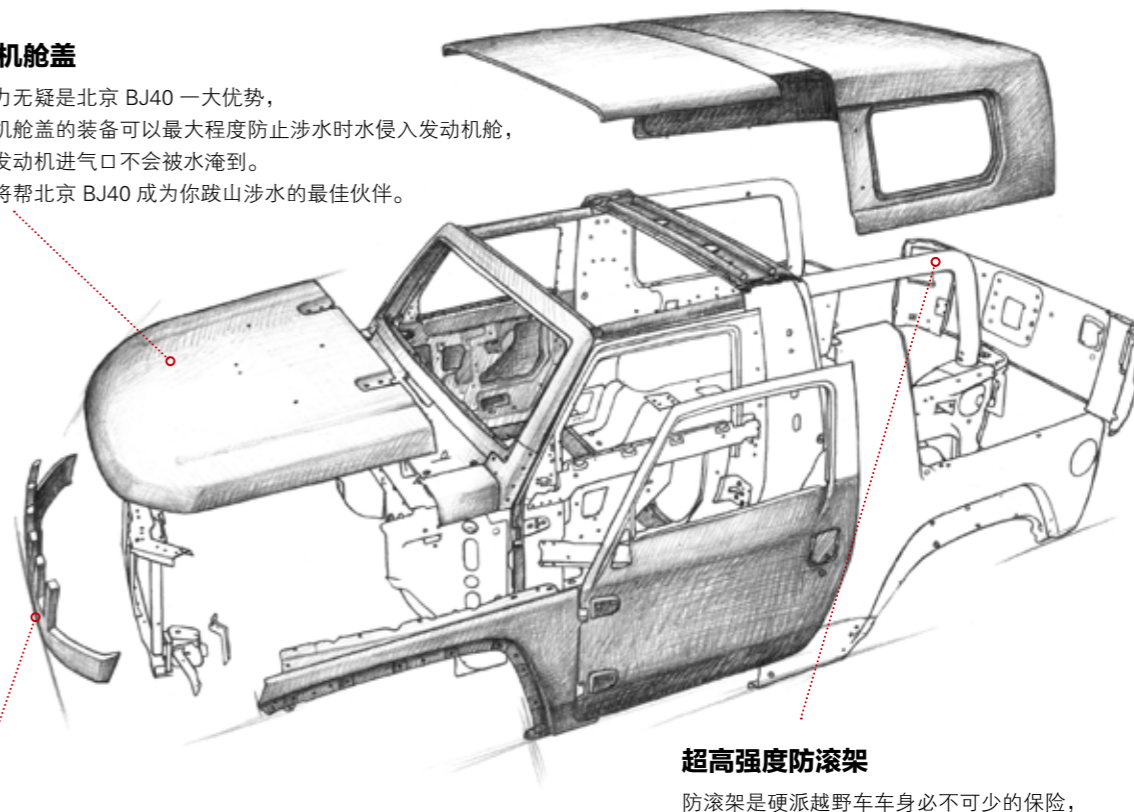




拥有大玩具般可拆卸的乐趣，也拥有安全性和功能性。

防水侵发动机舱盖

强悍的涉水能力无疑是北京 BJ40 一大优势，而防水侵发动机舱盖的装备可以最大程度防止涉水时水侵入发动机舱，更进一步保证发动机进气口不会被水淹到。这套发动机盖将帮北京 BJ40 成为你跋山涉水的最佳伙伴。



轻量化高强度 GMT 保险杠

GMT 的材料拥有轻量化、高强度的特点，北京 BJ40 的前、侧、后保险杠都运用此种材料制造。它可以使车辆发生碰撞后具有良好的吸能效果。此外，结合了塑料外饰部件后，具有吸收碰撞能量快、吸收能力强的优势，不仅对车内乘客的保护更为全面，也大幅度提高了对行人的保护功能。

超高强度防滚架

防滚架是硬派越野车车身必不可少的保险，如今大部分越野车由于轻量化的设计已然放弃了防滚架的安装，但作为原汁原味的硬派越野车，北京 BJ40 为了更为安全可靠，为车身标配了超高强度的防滚架。这套防滚架是全车极致的安全屏障，使北京 BJ40 车顶的抗压刚度达到 22 204N/127mm²，达到国家安全法规要求的 3 倍。

整备质量：

1830kg



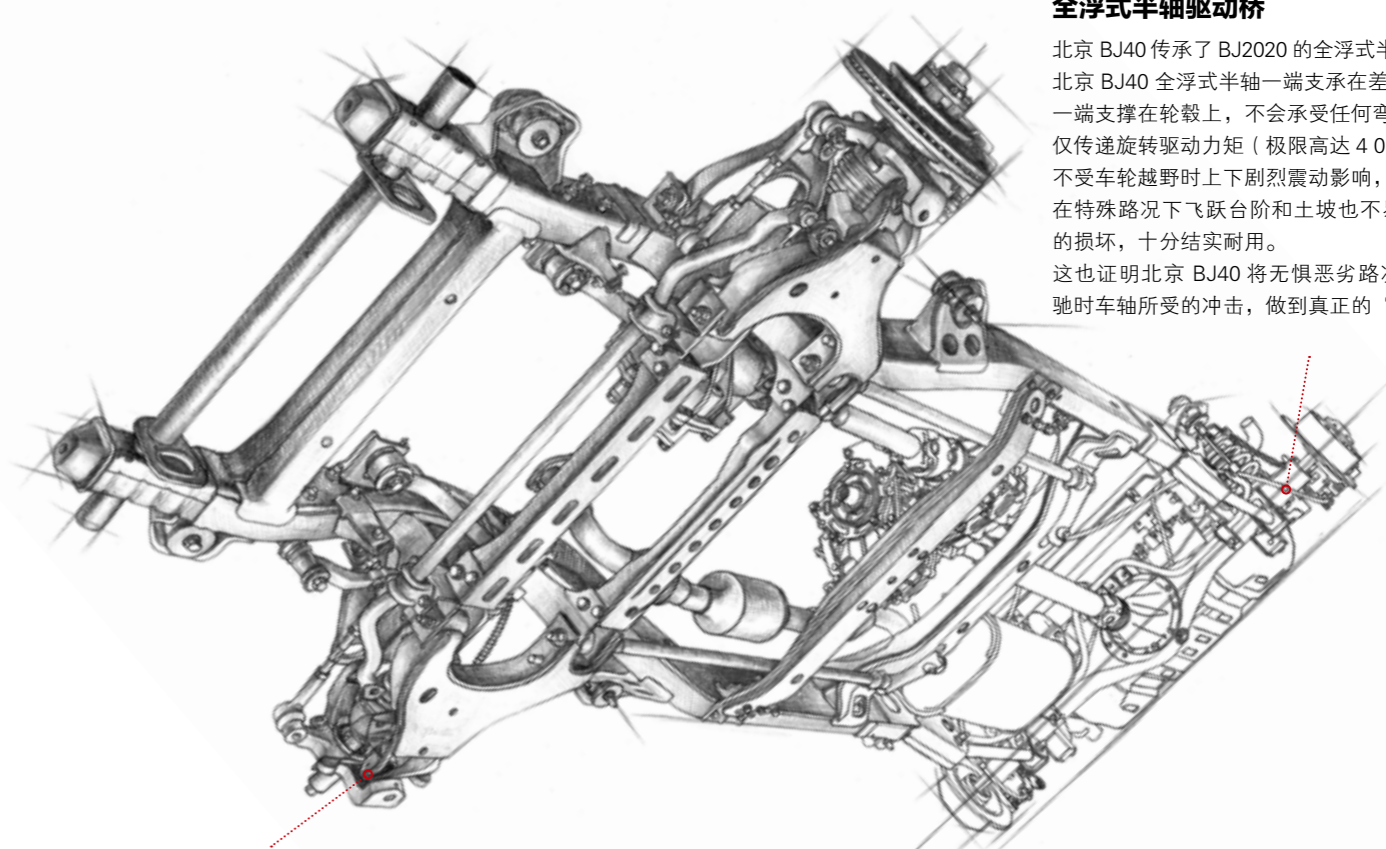


专题：03 / Undercarriage 底盘

稳固可靠的宗旨贯穿每个细节。

全浮式半轴驱动桥

北京 BJ40 传承了 BJ2020 的全浮式半轴驱动桥。北京 BJ40 全浮式半轴一端支承在差速器内，一端支撑在轮毂上，不会承受任何弯矩，仅传递旋转驱动力矩（极限高达 $4000\text{N}\cdot\text{m}$ ）不受车轮越野时上下剧烈震动影响，在特殊路况下飞跃台阶和土坡也不易造成半轴的损坏，十分结实耐用。这也证明北京 BJ40 将无惧恶劣路况下高速飞驰时车轴所受的冲击，做到真正的“硬派”。



非承载式车身

北京 BJ40 运用了坚固的非承载式车身，它的抗扭刚度相比承载式车身增加约 40%。当然，作为硬派越野车来说，非承载式车身最大的优势：悬架对路面颠簸的反馈在车内的感觉要轻微很多，而且就算四个车轮受力再不均匀，也是由车架承担，而不会传递到车身上去，在公路上行驶的时候也会感到比较平稳。此外，北京 BJ40 拥有 3mm 厚度的底盘大梁，最大横截面积为 138mmX60mm。

| | |
|----------------|-----------|
| 接近角 / 离去角 (度): | 37° / 33° |
| 最小离地间隙: | 210mm |



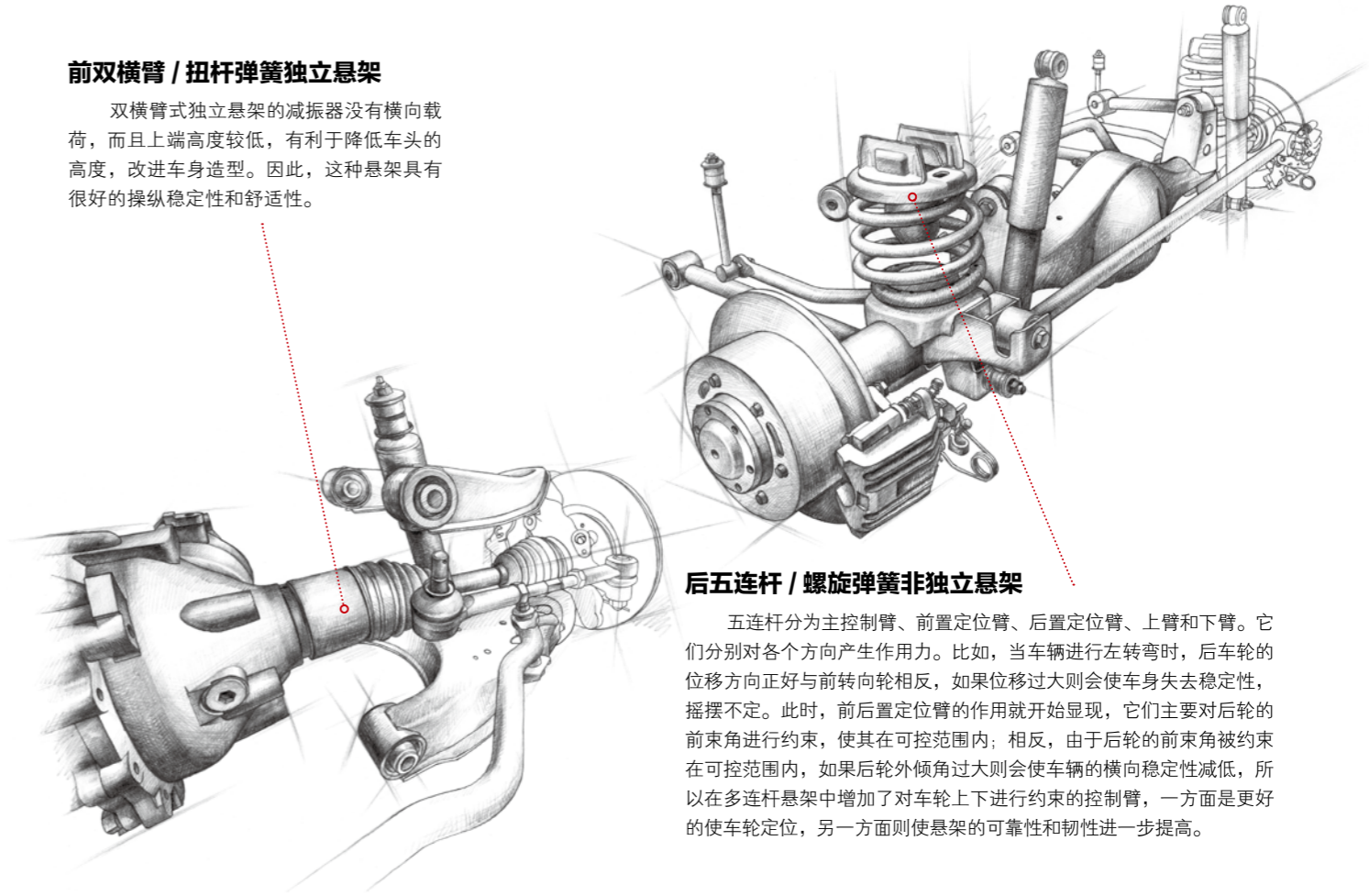


专题：04 / Front Suspension / Rear Suspension 前悬挂 / 后悬挂

经典的越野悬架组合犹如强壮坚韧的四肢。

前双横臂 / 扭杆弹簧独立悬架

双横臂式独立悬架的减振器没有横向载荷，而且上端高度较低，有利于降低车头的高度，改进车身造型。因此，这种悬架具有很好的操纵稳定性和舒适性。



后五连杆 / 螺旋弹簧非独立悬架

五连杆分为主控制臂、前置定位臂、后置定位臂、上臂和下臂。它们分别对各个方向产生作用力。比如，当车辆进行左转弯时，后车轮的位移方向正好与前转向轮相反，如果位移过大则会使车身失去稳定性，摇摆不定。此时，前后置定位臂的作用就开始显现，它们主要对后轮的前束角进行约束，使其在可控范围内；相反，由于后轮的前束角被约束在可控范围内，如果后轮外倾角过大则会使车辆的横向稳定性减低，所以在多连杆悬架中增加了对车轮上下进行约束的控制臂，一方面是更好的使车轮定位，另一方面则使悬架的可靠性和韧性进一步提高。

| | |
|--------|---------------------|
| 悬架系统: | 前双横臂独立悬架, 后五连杆非独立悬架 |
| 前悬架行程: | 154.4mm |
| 后悬架行程: | 172mm |





专题：05 / Traction Control 牵引力控制

让每个车轮都得到动力。

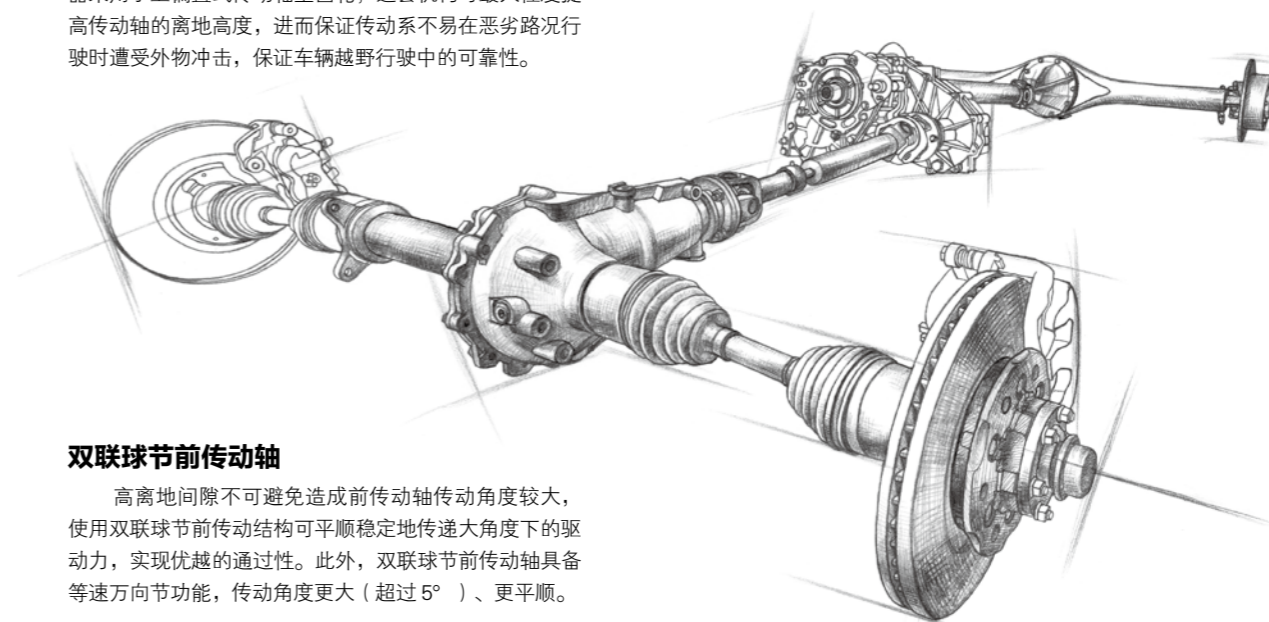
超耐久度分动器

搭载在北京 BJ40 上的高耐磨、超静音链条分动器采用了哈瓦式滚动摩擦齿形链，最大承载扭矩达到 $1350\text{N}\cdot\text{m}$ 。

这套齿形链具有三大优势：第一，噪音小。齿形链是通过工作链板与链轮齿的渐开线齿形进行啮合传递动力，与碾子链和套筒链相比其多边形效应明显降低，冲击小、运动平稳、啮合噪音较小；第二，可靠性较高。齿形链的链节是多片式结构，当其中个别链片在工作中遭到破坏时并不影响整根链条的工作，使人们能够及时发现并更换；第三，运动精度高。齿形链各链节磨损伸长均匀，可保持较高的运动精度。

专业级差速器

作为硬派越野车的典范，北京 BJ40 标配的前桥差速器采用了上偏置式传动轴主齿轮，这套机构可最大程度提高传动轴的离地高度，进而保证传动系不易在恶劣路况行驶时遭受外物冲击，保证车辆越野行驶中的可靠性。



双联球节前传动轴

高离地间隙不可避免造成前传动轴传动角度较大，使用双联球节前传动结构可平顺稳定地传递大角度下的驱动力，实现优越的通过性。此外，双联球节前传动轴具备等速万向节功能，传动角度更大（超过 5° ）、更平顺。

限滑差速器：

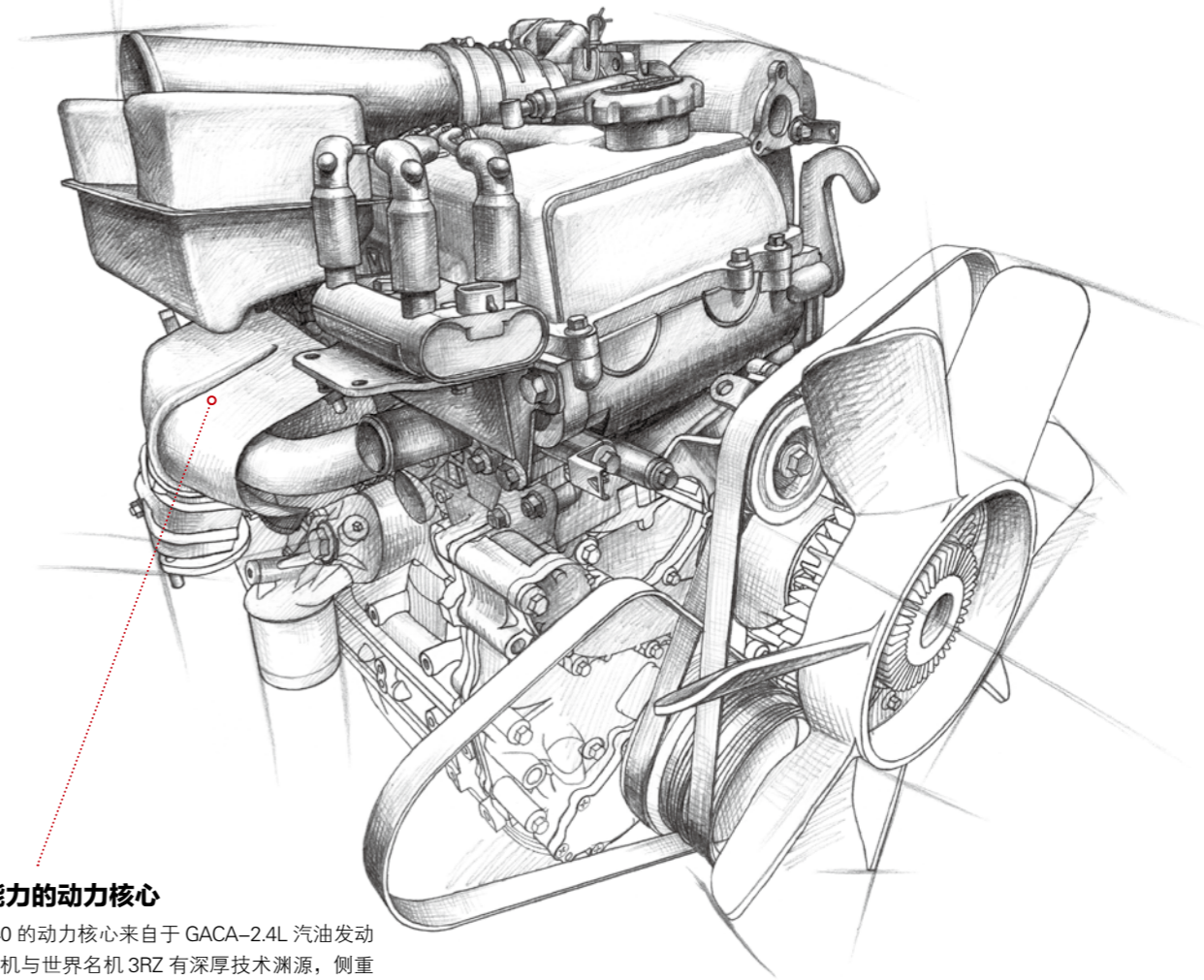
异形行星轮式





专题：06 / Powerplant 发动机

一颗健康稳固的心脏。



非凡越野能力的动力核心

北京 BJ40 的动力核心来自于 G4CA-2.4L 汽油发动机，这台发动机与世界名机 3RZ 有深厚技术渊源，侧重低转速下大扭矩动力输出，于 1800r/min 即可达到 90% 的峰值扭矩，适应越野车的动力需求。此外，北京 BJ40 的低速四驱挡位（4L）可以将扭矩放大 2.5 倍，使峰值扭矩攀升到 542N·m。

| | |
|--------|------------|
| 发动机型号： | G4CA |
| 发动机型式： | 直列 4 缸自然吸气 |
| 最大功率： | 105KW |
| 最大扭矩： | 217N·m |



“请相信，长时间的等待对应的产品成熟度也会更高，我们不会辜负用户对北京 BJ40 的期待。”

尹泰和（韩）
北京汽车股份有限公司 副总裁

1986 年进入韩国起亚汽车，负责起亚的海外项目，后在国内某汽车企业工作 6 年，2012 年加入北京汽车，积累了 SUV 生产环节和品质控制的丰富经验。

北京 BJ40 从 2008 年亮相到现在准备上市已经有 5 年时间。今年公司，将其推向市场。作为北京汽车旗下越野车型的代表，北京汽车在生产中将越野车生产经验和最新技术结合在一起。





IT IS WORTHY OF
OUR EXPECTATIONS

北京 BJ40 现在是在绅宝的工厂里生产。绅宝所使用的是一个高端生产基地，刚刚建成投产，从冲压、焊接、涂装、总装四个环节来看，使用的设备都必须符合高端生产基地的要求。有些 SUV 厂商对 SUV 生产标准要求不高，但是北京 BJ40 不一样，在 C70 的高端基地，它享受着同样的硬件和标准。

“对北京 BJ40，北京汽车执行了高级化质量战略，并且按照此战略实施，最终使其成为用户理想中的座驾。”

质量把控

北京 BJ40 质量控制和生产准备，使用了 LMT 体制，也就是项目管理体制。这个体制的优势在于对每一个阶段采用 Audit 评价体系。此外，根据北京 BJ40 特点，为保证设计质量，进行了耐久测试，对发现的问题，及时反馈到设计院解决。

车身工艺

由于北京 BJ40 结构特殊，是带有车架的结构，要求车身精确，对冲压、焊接的质量和强度要求也更高。为了提高车身制造工艺，北京汽车成立了 BQIT，即车身质量提升小组，从冲压单件就开始要求精确，再到分总成件和车身，每一个阶段都进行质量提升。在采购零部件环节，采用 QB 综合检具测试零部件质量，以保证其匹配。

以国际为标杆

纯越野车这一细分市场，目前中国国内可以说是空缺，所以北京汽车的质量对标企业也并非国内的厂商，而是按照美国一些厂商著名的越野车的质量标准来做的，在它们的基础上又进行了改进。对车内饰、车身、车架的稳定性，也参考了国内外一些先进的厂商。



唯越野
行无疆



DRIVING TEST

IN PLATEAU

高原亮剑

像是一个在山中潜心修炼的大侠，虽然蛰伏多年，但江湖上遍及了他的传说。2013年11月12日，北京BJ40首度出山，用一种高调的方式宣布实力派的回归：海拔5000米的雪山，-15℃的低温，稀薄的空气，这是这位硬汉给自己设定的亮相方式，可这“舞台”更像是一个战场。



“高原急行，人有点困难， 但北京 BJ40 呢？四个字： 如履平地！”

对越野车来说，爬坡能力是一个相当重要的指标。一般的越野车都能够在平原上完成 30° ~ 36° 的陡坡攀爬就已经很不错了，可对于高原来说就不一样了，缺氧往往会让发动机的动力大幅度下降。在北京 BJ40 的高原爬坡测试中，“4L”模式将发动机的输出扭矩放大了 2.5 倍，达到 $543\text{N}\cdot\text{m}$ ，挑战 36° 的陡坡简直轻而易举。



“越野车不注重公路表现？北京 BJ40 第一个站出来反对！”

虽为越野而生，但北京 BJ40 已经进化了，它的公路表现依然很到位。单就悬架的作用来讲，公路上的体验用“较为舒适”已是保守的说法，它比想象中的要更加稳定。高速过弯中，虽然由于车身的高度而产生了一些侧倾，但精准的转向绝对无可厚非。这就是北京 BJ40——公路上依然可以大显身手。



“路滑车不滑，想玩雪地漂移？不好意思，北京 BJ40 真的玩不来！”

漫天飞雪，路面湿滑程度超越想象。放轻松，你开的是北京 BJ40，挂上“4H”，四条 AT 胎将牢牢锁住路面，让车辆前行的十分平稳，想不滑就是简单。如果要放手玩两下漂移？那就换回“2H”试试看吧，不过我认为北京 BJ40 超强的附着力最终会导致你选择放弃。为什么？因为我们都放弃了……



“接近一半的车身埋藏在水中，它给人的感觉犹如一条钢铁巨鳄！”

一部优秀的越野车必须拥有强大的涉水能力，这样在多种路况行驶中才能更可靠。北京 BJ40，不但安装了防水侵发动机舱盖，更将进气口设计在离地高度 940mm 的位置，保守来说最大涉水深度已经达到了 800mm。

“碎石铺满了路面，一辆北京 BJ40 呼啸而过，仅能看到轮胎的上下抖动和地面上留下的胎痕！”

碎石路面的易滑程度不亚于冰雪路段，而北京 BJ40 强悍的抓地力没有一丝侧滑的感觉。也许路面上到处都是不小的碎石，可坐在车中却如履平地，原因很简单，强大的悬架系统已基本将地面带来的冲击吸收，传入座舱的振动微乎其微。就算在外面观察碎石路段中高速行驶的北京 BJ40，也仅能看到四条轮胎的上下抖动，而感觉不出车身的起伏。



百变金刚 TRANSFORMERS

改装——相当赋予了车辆新的生命，通过改装后，车辆的越野性和通过性能将有更大的提升。当然，北京 BJ40 拥有很大的改装空间。

外设改装

北京 BJ40 方便拆卸的顶棚可以安装为顶箱、顶筐等装备，用以增加车辆的载物能力。此外，如果经常进行越野穿越，也可以在车顶或前保险杠上加装探照灯，让车辆行驶中拥有更好的视线。

绞盘改装

绞盘是越野发烧友改装车辆时必不可少的配件。电动绞盘可以依靠车辆自身的电力系统驱动绞盘，在车辆死火的情况下基本正常使用，尤其对于水多的地区有很大优势，安装简单可以实现多位置安装及迅速移位。

更换越野轮胎

北京 BJ40 的越野能力有目共睹，但有时候在通过巨石路面或是易划伤轮面的尖石路面上，轮胎就成为了整个车身上最容易受损的部件。因此，不如换上一套超级越野胎，不但胎体强度大、抗撕裂性强，而且表面沟槽的特殊设计可以维护轮胎性能并防止进一步损伤，同时也可以提高在松软和石子路面上的驱动力。

悬架升高

北京 BJ40 的后五连杆式非独立悬架有很大的调校和改装空间。它的主控制臂、前置定位臂、后置定位臂、上臂和下臂可以对各个方向的作用力进行抵销。在升高悬架后，这种五连杆式的横向稳定性不会有任何减低。当然，升高悬架还有提升涉水能力、通过能力等众多优势。



前顶盖可以单独手动拆卸。



前后顶盖也可以同时拆卸。



前风挡具有折叠功能。



后顶盖可以单独手动拆卸。



侧门可以单独手动拆卸。



前风挡不仅可以折叠、同时可以拆卸。



BORN



FOR 为你而生

YOU



郑雄
资深改装玩家

北京吉普，比较靠谱

BJ40 这辆车外形看上去时尚大气，尤其适合年轻人，底盘系统非常好用，价位也挺合适。改装空间很大，比如加装行李架、升高悬架、加宽前后杠、底盘护板，都可以自己做，非常有趣。也可以装上射灯和绞盘，轮胎也可以按照自己喜欢更换，还可以给它装上涉水喉。另外，它车身方面也有很大空间可以用来“再创作”。

它前后悬架各自用了双横臂独立悬架和五连杆非独立悬架，这套悬架系统在丰田的 FJ 系列上也在用，它的优点是在恶劣路况下坚固耐用，公路驾驶也舒服。

当年玩北京吉普的人哪儿都去，什么都不怕。北京吉普的机械结构还是很可靠的，比如这个是机械式手动分时四驱，不分散动力，每一只车轮的劲都很大，这可以说是越野世家的专业性比较靠谱吧。

还记得年少时的梦吗

十来年前有一位儿时好友风尘仆仆来到北京，带了 5000 块钱，就是为了让我为他觅一辆能开的 BJ212。此友琴棋书画件件皆通，除了挣钱之外干什么都很漂亮，声称不怕折腾，就怕不折腾，基本目标是要上西藏，时机成熟，全球都要纳入轮下。

这是我这些年见过的“有越野车瘾”的人，之一。症状还不算严重的。

每个男孩心目中都有一辆越野车，每个少年都有一场浪迹天涯的梦，但不是每个男孩都会成为大款，5000 块，经过十年通货膨胀，相当于现在好几万的观感，再加上眼光的进步，对功能和舒适性的要求总也得上升一个台阶，所以如今的 BJ40 承担的，未尝不是当年 BJ212 的使命。一人，一车，恋恋风尘，有梦想的少年和找青春的老男孩永远不会断档，BJ40 的出现算是一件功德无量的事情。



孙里
《越玩越野》杂志主编

一部令人着迷的机器

大约是在 10 年前，在内蒙古的草原上。我的开车梦被一辆 212 “破了处”。那辆车的化油器发动机在着车时需要拉开手风门，拧动点火钥匙的手必须和踩油门的脚完美的配合，没有助力的方向盘虽然沉，但通过它可以清晰地感受到路面上的变化。

大学选择了汽车专业，212 成了大学汽车拆装及维修的教学用车。由经典的带有白金分火头的分电器来负责点火的 492 化油器发动机，只有高压和低压两条电路，只要不着车，顺着电路测电压电流诊断就可以解决。由两根手柄分别控制两驱、四驱，高速低速的分动箱也是简单、

直接到极致，几乎没有出现不明故障的可能性。带有循环球的转向机不像单纯的齿轮齿条那样沉重和精确，却又巧妙地在减轻方向盘阻力的同时减低了在野外行驶时通过方向盘传到驾驶员手中的回馈力。

这一切正是源自战争的纯粹越野车的那份经典，一切为越野性能服务、没有任何为其它理由而增加的设备。可以说，再减少一个配件就无法使用了，但是现有的配件都是那么的可靠、耐用并且性能强悍。当一辆车存在的全部意义就是爬上去、翻过去、将车上的人带离这里的时候，并且实现这一切只依靠机械，这辆车便成了一件令人着迷的机器。我期待 BJ40 能够带给我的，就是传承下来的这一份纯粹。



白宁
车迷







北京

BJ40







