

V8双涡轮增压+插电，是坚持还是妥协？试驾BMW M5！

来源：袁纬萍 发布时间：2025-11-15 08:17:07

V8没有消失，只是被“电”后变得更强大了！

在电气化浪潮下，舒适、豪华、智能，甚至是速度都已变得唾手可得。然而，最为直击汽车本质的操控却越来越远。誉有“驾驶者之车”称号的BMW无疑是将操控蚀刻在了基因之中，并当仁不让地占据了核心地位，其中成立于1972年，历经53年发展的M系列算是最为完美的诠释。而本次驾驶的M5则算得上是M系列中的代表作，同时也被赋予了崇高使命。

如今，BMW M5已发展至第七代，底盘代号为G90。外观设计依然采用了经典短前悬长前轡、长发动机设计，使得驾驶者座椅更靠近车辆前后轴的中心位置，并实现50：50的前后轴配重比。车身高、宽、高和轴距分别达到了5096、1970、1513和3006mm，相比上一代M5，车身宽度增加了67mm，离地间隙降低18mm，在饱满的身形中，实现了更宽的轮距和更低的车身姿态，值得一提的是，有了碳纤维车顶的加持，整车减重30.45kg。可以说，无论是设计还是在驾驶层面，都在极力强调着其无与伦比的运动性能。



 东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

当然，细节处相比上一代大有不同，不仅采用了全新BMW家族化设计语言，C柱位置带

有M5黑色哑光徽标，搭载M专属前后包围、碳纤维后视镜、略显夸张的尾部扩散器等，还融入了更具电气化设计的M环形光耀格栅，并与巨大的双肾进气格栅一起营造出了夸张的视觉效果，不过，除了营造视觉效果外，最为显著的功能就是创造出了更大的撞风面积，以便内部搭载的冷却系统获得更高效的散热。

尽管面露一丝狰狞与凶狠，这样做也无可厚非，毕竟是当今M系列的中流砥柱。不过，作为一款专注于运动操控的四门轿车，并且在轴距超过3米的情况下，如何让车身在巨大的设计面中展现出设计感，并且不显得臃肿，绝对是设计界的难题。于是，BMW的设计师除了通过底部复杂的饰条、中间部位的多面变换、独具M特征的造型、霍夫迈斯拐角以及熏黑处理的20英寸多辐轮圈，将BMW符号融入其中，至少让我们从先入为主的感官之中，感受到相比于其他品牌四门轿车更具灵动和激进的视觉感受。

我总说BMW在内饰设计上很少能够带来惊喜，这主要体现在一成不变的整体设计中。我相信不少朋友只需看到某一处细节即可辨认出这是宝马，但是，具体到哪一款车型，想必只有忠实粉丝才会自信满满地指认出来。不过，在细节之处，绝对可以说是有了较大的改变，当然这只是相对于BMW而言。

首先，还是那句话，无论它与它相处多久，只要开启车门跨步迈进车内，类似于飞机驾驶舱式的包裹感总是能够无时无刻唤醒起你的驾驶欲望。中控台上矗立着12.3英寸液晶仪表盘和14.9英寸中控屏，尽管这不算是新鲜事物，但是显示界面能够呈现出简洁、清晰的设计和简单、易用的操作体验，而这一点应该是多数国产品牌学习和加强的。中控屏幕通过iDrive 8系统的搭载，可以实现触摸控制、iDrive旋钮控制和手势控制三种操作方式，另外，屏幕内容还支持自定义，让操作更加简单和人性化。

G90 M5在豪华质感的营造方面上升到了全新的台阶，这一点除了上述设计外，还体现在乘坐方面。首先，前排座椅采用Nappa真皮面料拼接设计，质感出色，腿部、腰部以及背部支撑均可进行调节，配合多种按摩、加热和通风功能，驾乘体验达到了极致。与前排座椅不同的是，第二排座椅设计十分柔软，配合抱枕，坐入其中就如同身处其中充满安全感和舒适感的豪华会客厅之中。

G90 M5最大的变化是搭载的是由4.4升V8双涡轮增压发动机和高性能电机组成的M混合动力驱动系统，综合最大输出功率高达535kW，综合峰值扭矩高达1000Nm，结合8挡M Steptronic手自一体变速器及M xDrive智能全轮驱动系统，0-100公里加速时间仅需3.5秒，最高车速250km/h，同时，在22.06kWh锂电池的配合下，WLTC工况下的纯电续驶里程为66km。

在M混合动力驱动系统中，S68B44发动机相比于拥有着12历史的S63B44，在曲轴方面进行了加强，并且为了适配电气化系统，排气侧新增了可切换摇臂，使得发动机排气门可完全关闭，当断油滑行时，动能回收的效率更高。与发动机匹配的是155kW第五代宝马永磁同步电机，布置在8挡M Steptronic手自一体变速器的输入端，进一步放大扭矩后，通过湿式多

片离合器对发动机动力的接合和分离，实现动力辅助和纯电驱动。

在实际驾驶过程中，针对于这套插电式混合动力系统，可以通过M HYBRID按钮在HYBRID、ELECTRIC和eCONTROL三种驱动模式间进行选择，前两者很好理解，分别是混合动力和纯电驱动，最后选项同样是混合动力驱动，但是专注于优化电池电量，也就是电量保持或者发动机充电模式，可以在高速场景中使用，驶离高速后即可选择纯电驱动，节省燃油。另外，还有DYNAMIC和DYNAMIC PLUS模式，发动机与电动机共同驱动，提供平衡且持续的高性能表现，而后者可以理解为动力全开模式，实现短暂的超高强度性能释放。

按下SETUP按键，可以对动力性、驱动方式、转向、制动、悬架进行自由选择，与此同时，声浪模拟也会同步发生变化，并可将其设置保存在M1和M2快捷键之中，驾驶时只需用大拇指点选即可。

在COMFORT模式下，转向系统、刹车、油门调校得十分细腻。当然，这只是针对SPORT和SPORT PLUS而言，作为豪华四门轿车，M5毫无保留地展现出了一种精神分裂般地性格，不要指望它有如同5系、7系一样的舒适感和平顺感，给到你的反而是很强的驾驶参与感，每一次的路面起伏、不经意的油门下探都会让你铭记于心。然而，后排座椅却软得一塌糊涂，可以说M5是在舒适与操控间反复横跳。好在于充足的动力储备配合变速器良好动力传递，加速性远远地超过了驾驶者的预期，毕竟这是一款以M为名的性能车，且精准的转向让M5驾驶起来十分灵活。

在SPORT和SPORT PLUS模式下，变速器会变得特别激进，神速的降挡和缓慢的升挡会让发动机的转速始终保持在2000~3000rpm区间。此时只要你释放一点动力，1000Nm的扭矩就会倾泻而出，随之而来的便是一场酣畅淋漓的加速快感。与此同时，基于BMW M GmbH的专业调校悬架系统在48V主动侧倾稳定系统的配合下，能够表现出极为灵活的驾驶操控性，高强度车身与空气悬架相结合，能够带给驾乘者极强的韧性。同时，整体式主动转向系统可以提供1.5°后轮转向，让车辆在低速时减少转弯半径，并带来更好的车尾循迹性能，在高速并线时，带来精准的指向和稳定的行驶特性，更进一步提高车辆的操控性。

即便BMW的操控性令人痴迷，但是心中始终留有遗憾，那就是在最为展现操控性的超级跑车领域，BMW至今没有一款作品能够占据一席之地，始终在民用车领域大展拳脚，当然，这样做的好处是扩大了受众范围，让更多人能享受到舒适与惬意的同时，还能够在赛道中体验极致操控所带来的乐趣。

HTML版本： [V8双涡轮增压+插电，是坚持还是妥协？试驾BMW M5！](#)