

对话 BMW M 总裁：电动化时代，M 车型的初心从未改变！

来源：韩志宏 发布时间：2025-11-15 20:11:23

在昨天的宝马M嘉年华上，我有机会采访了BMW M总裁/首席执行官 范梅尔先生，我把专访的一些重点提炼分享给大家：

▲首先我挖了个坑，很多车迷都知道纽北作为M的大本营，M在这条赛道上创造过很多辉煌的成绩。我问他们怎么看现在很多中国品牌也前往纽北赛道进行测试，刷新圈速纪录，的现象，包括采访现场有M底盘方面的负责人在场，希望他能从专业角度分享一下看法？

■范梅尔先生：首先，我非常欢迎中国制造商前往纽北赛道测试。我很高兴看到大家都认可纽北是世界上难度最高、最适合车辆测试的赛道，这对我们来说也是一件好事。因为现在纽北赛道在中国的关注度越来越高，而我们每天都在那里开展工作，所以我们在纽北取得的成绩也能被更多中国消费者知晓、理解和接受。比如 M2 CS 在紧凑型车级别中创下了纽北最快圈速纪录，这个消息在中国也引起了很大反响，因为现在大家都在关注纽北的圈速成绩。



不过对我们来说，圈速成绩并不是核心目标，驾驶质感才是。我们更看重车辆的综合表现，比如耐久性 —— 车辆能否持续稳定地跑出优异成绩。比如 M3、M2、M4 车型，我们会在纽北赛道组织客户试驾活动，让客户驾驶量产车亲自体验。



另外，我们的圈速测试从来不用赛车手，而是由我们自己的研发工程师来完成。因为我们希望每一位消费者都能在纽北赛道开着我们的车跑出优异成绩，车辆的驾驶质感必须可控、可复制。所以对我们来说，核心是车辆的驾驶性能，而不是单纯的圈速纪录。我们非常欢迎更多制造商前往纽北赛道测试、学习和提升，这是一件非常好的事情。

■底盘专家补充说：车辆必须在纽北赛道完成 8000 公里的测试，并且在测试过程中保持稳定一致的性能表现，才会签字确认通过。或者车辆必须参加正式的耐力赛并取得相应成绩，我们才会认为它能够兑现对消费者的承诺，批准量产交付。



▲提问：电动化的 M 车型在调校上会和燃油版有明显区别，还是会保持类似的驾驶特性？

■范梅尔先生：在底盘调校或其他微调理念上，我们会努力让电动化 M 车型的驾驶感受与内燃机型保持一致。我想说，这个问题我们已经被问了将近 40 年。明年就是 M3 诞生 40 周年了，39 年前我们推出第一款 M3 时，搭载的是源自一级方程式的四缸发动机；

后来我们换成了六缸发动机，所有人都问：“它还能有 M3 的驾驶感受吗？” 因为车型变重了，重量分配也变了，但它不仅保留了 M3 的驾驶质感，还比四缸版本更出色。之后我们又推出了高转速 V8 发动机，大家又问：“现在车型更重，重量分配更差，为什么要这么做？” 但这款车依然有纯粹的 M3 驾驶感受，甚至更优秀。再后来我们回归到直列六缸涡轮增压发动机，大家又一次问：“它真的还能有 M3 的味道吗？” 现在，我们即将迈入下一种驱动形式（电动化），但它依然会有 M3 的驾驶感受 —— 当你坐进车里开起来，就

会说：“没错，这就是 M3。” 这可能是我能给出的最佳答案。由于公关部门的要求，我不能透露我们具体的研发细节，但可以肯定的是，电动化 M 车型会延续 M3 的驾驶精髓。核心依然是赛车运动和情感共鸣，你会感受到与车辆的融为一体，感受到精准的操控和驾驶乐趣，在每一个弯道都能体验到快乐 —— 这才是 M 品牌的核心。

■M车型的研发工程师也向我们提了一个问题：

既然我们一直在讨论电动化 M 车型，大家作为宝马或 M 品牌的粉丝，对高性能电动 M 车型有什么期待？

它最核心的特征应该是什么？我想听听大家的看法 —— 一款高性能电动 M 车型，最重要的特质是什么？

▲以下是我的回答：

我觉得应该是情绪价值。燃油车时期，我更在意声浪，而不是加速时间这类数据，更看重的是与车辆的交流感。现在很多电动车都是为家用需求设计的，真正的高性能电动车很少，能带来情绪价值的就更少了。所以我们一直期待一款真正能像燃油版 M 车型那样，带来情绪价值的电动车 —— 目前市场上这类产品非常稀缺。

■M研发工程师：我非常认同这个观点！

■范梅尔先生：是的，我们的工程师听到你这个观点也非常激动，说完全可以实现。负责现款 M3 驾驶动态调校的工程师，也将负责电动化 M 车型的调校。他是一位非常硬核、纯粹的机械工程师，所以大家可以放心，电动化 M 车型会延续现款 M3 的驾驶质感，我们会将这种核心体验传承到电动化版本中。

HTML版本： [对话 BMW M 总裁：电动化时代，M 车型的初心从未改变！](#)