

V8双涡轮增压+插电，强大的背后是坚持还是妥协？试驾BMW M5！

来源：陈志绍 发布时间：2025-11-22 15:23:56

V8没有消失，只是被“电”后变得更强大了！

宝马M5 PHEV最低售价：146.89万起
图片参数配置询底价
懂车分暂无
懂车实测暂无
车友圈2017车友热议二手车119.90万起 | 11辆

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。

保时捷911最低售价：146.80万起
图片参数配置询底价
懂车分4.29
懂车实测空间·性能等
车友圈12万车友热议二手车19.30万起 | 608辆
保时捷911最低售价：146.80万起
图片参数配置询底价
懂车分4.29
懂车实测空间·性能等
车友圈12万车友热议二手车19.30万起 | 608辆

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，XM百公里加速时间仅需3.5秒，最高车速250km/h，同时，在22.06kWh锂电池的配合下，WLTC工况下的纯电续航里程为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。

宝马M5 PHEV最低售价：146.89万起
图片参数配置询底价
懂车分暂无
懂车实测暂无
车友圈2017车友热议二手车119.90万起 | 11辆

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