

生来狂野

体验全新一代BMW M235i

它体型小巧却拥有狂暴的动力，它全身上下拥有十余块M徽章却并不属于M家族，它是目前BMW家族中最具驾驶乐趣的双门Coupe，它就是M235i。



在性能车变得越来越臃肿的时候，BMW家族中的高性能车型也不能免俗，这种趋势让我们有很多理由去抱怨，但如前文说的那样，M235i并不属于M家族，它选择了背离设计潮流的方式进化。这个小家伙具有的魔力在提车时就初露端倪。办理手续时，工作人员的态度仿佛是最宝贵的东西被抢走般，光凭眼神就能让我们回避三舍。

外观：比1M更低调中庸 却更和谐

如果BMW上一代小型性能Coupe代表1M在你的印象中还未完全消失，那它应该能够衬托出M235i在设计上的不同之处。1M足够短小精悍，但在车身比例和细节部分的拿捏上并不如M235i精准。几乎所有元素在1M身上都显得过于夸张，尺寸偏大的灯组及进气格栅让它看上去像是Q版的M3、夸张的轮毂和车身包围又将其性能毫无掩饰的展现出来。

1M有着足够的理由选择高调的设计，而M235i选择了内敛的风格。灯组尺寸变得合理，轮毂和车身线条也不再夸张。它们都帮助M235i获得了比1M更协调的视觉效果。

内饰：源自1系的设计 空间够用

1系作为BMW大家族中的入门车型，内饰部分受制于成本等因素的影响，用料和做工与同品牌其他车型相比有着明显的差距。如今从1系衍生而来的2系对于这一问题采取了一些补救措施。以M235i为例，它的内饰面板采用了更具设计感的材料，加上标志性M徽章和彩色缝线的点缀，减弱了内饰的廉价感。

设计师曾经绞尽脑汁的通过设计手法把多媒体显示屏融入到中控台内部，但它们能力的提升远比不上屏幕尺寸的增长幅度。所以，现在的做法是干脆将显示屏独立于中控台以外。这样做一定程度上降低了设计上的整体感，但好处是可以匹配更大尺寸的屏幕。

提供测试的M235i采用了8.8寸屏幕作为iDrive系统的显示部分，特殊的高宽比会让人产生错觉，总认为屏幕在不使用的时候下端至少还有一半被插入到了中控台内部。实际上，点亮之后的屏幕可视面积也就比iPad半屏尺寸大点有限。尺寸和高宽比没有对阅读和使用产生任何影响，最新版本的iDrive系统也处在自它诞生以来的最好状态。

人机交互设计师没有像某些企业般过度在

乎创新，而忽略创新之后对使用造成的不便。他们尽可能的将常用功能单独拿出来，以物理按键的形式放在最便于驾驶员操作的位置。熟悉它们之后，你可以掌控车内大部分功能。其他不太需要频繁操作的功能则整合到了iDrive系统的树状菜单内，如果你能适应市面上其他车型的多媒体系统，那么使用iDrive时完全不会遇到问题。

M235i的驾驶辅助系统也得到了完善，包括远光辅助、自适应大灯、泊车辅助系统、自动巡航系统等都可进行选择。导航系统还可提供实时路况信息。只是由于我们没有获得车辆导航系统的解锁码，所以无法体会与导航相关的功能。有能力驾驶M235i的人对于倒车影像的需求应该不会太强烈，但他们的另一半可就不好说了。如果你不想被心爱的那位剥夺驾驶权，那就老实花四千多人民币选装倒车影像系统吧。驾驶者还能够根据自己的使用习惯，依靠集成在iDrive系统内的互联驾驶功能下载需要的App。

小巧的车身总会让人怀疑它的后排是否具有实用性，实际体验发现这里的确能够容纳身高在1.8米以内的成年人。当然，能坐进去不代表可以提供舒适的感受。设计师已经努力从车顶内饰板掏出了更大的空间，但头顶还是有明显压迫感。如果前排的二位身高也在1.8米左右，那后排乘客的膝盖只能毫无选择的与前排座椅来个亲密接触了。

实用性对于一辆并非来自日本的小型运动Coupe来说，本不值一提。而M235i在这方面的表现属于常规水准之内，车内各处储物空间基本都能够得到有效利用。车尾行李厢的容积略大于1M，靠背可折叠的后排座椅对于实用性也作出了补偿。遗憾的是，它并不是白给的。如果需要后排折叠功能，得支付2800元选配所谓的直通装载系统。除了测试期间用各种设备把行李厢塞满的我们，很难想象还有谁会愿意主动花钱让一大堆行李去影响M235i所能提供的乐趣。

驾驶感受：城市路段表现灵活轻快

发动机舱里边放着的是一台大家比较熟悉的直列六缸涡轮增压发动机，最大功率达到了235千瓦，峰值扭矩为450牛·米。这样的动力储备对于自重不到两吨的M235i来说有些过剩。如果它像1M一样只提供手动变速箱，那



么它的结局也会和1M一样，过了蜜月期之后车主就会以各种理由把它打入冷宫。

归根结底是因为1M对于驾驶者的要求太高，难以驾驭。至于M235i，BMW聪明的选择将标配8挡自动变速箱的车型率先进。毕竟面对绝大多数中国消费者来说，拥有傻瓜驾驶模式的性能车更讨人喜欢。

跑起来的M235i给人很好的印象，不仅是因为排气声浪非常动听，还有就是经过M运动部门之手的避震机和四条宽胎可以给驾驶者传递丰富的路感。和BMW旗下的其他车型一样，M235i的驾驶模式列表中包含了ECO PRO经济模式。它能够帮助我们在赶路的过程中尽可能的减轻钱包的压力。当然，这是以牺牲运动性能为前提的。

更常见的状态是我们让车辆处于SPORT+模式，此时它能让8挡自动变速箱拥有非常接近双离合变速箱的性能。油门踏板也变得敏感，转向系统的助力程度降低。这一切



都是为了让M235i更能够迎合驾驶者对于性能的渴求。

带有M徽标的部件对于提升M235i的性能起到了积极的作用。至于作用有多大，你在下一页的性能测试环节会找到答案的。

性能测试：并非最强但乐趣无限

首先进行的0-100公里/小时加速测试让这个小家伙首先给我们露了一手。动力过剩的它在官方测试中的最好成绩是4.8秒破百，在我们的测试中最好成绩则为5.12秒。考虑到测试场地的路面摩擦系数、车辆轮胎的磨损程度以及环境温度等因素的影响，这一成绩基本体现了M235i的真正实力。

如果你也想在购买M235i之后亲自跑出5秒左右的成绩，其实非常简单。只需要将驾驶模式选到SPORT+，然后再将挡把推入S挡，剩下的就是踩住刹车踏板的同时用力踩下油门踏板。此时，电脑会自动对起步转速进行



控制，避免轮胎长时间滑动影响成绩。

制动测试的操作过程就更加简单。在车速达到100公里/小时的瞬间，测试仪器会发出蜂鸣声，只要蜂鸣声一响起就全力踩下刹车踏板，待车辆完全静止后就可以读取仪器上的数值了。M235i在全力制动时，制动力输出均匀有力，车身姿态也保持得较好。最终，M235i的实测成绩为39.39米。

最后的绕桩环节是为了考察车辆悬架设定对于操控感受和性能的影响到底有多明显。M235i与BMW旗下其他车型一样采用了缺气保用轮胎，也就是俗称的防爆胎。硬度和韧性都比普通轮胎更高的防爆胎在车辆绕桩时能够提供更充足的侧向支撑力，保证轮胎始终处于提供最大摩擦力的状态。在一定程度上可以抑制车辆因为轮胎胎壁接地，摩擦力发生变化而导致的失控。

完全性能化调校的避震器毫不吝啬的将路面信息传递给驾驶者，快速回弹让每一次入桩出桩都干脆利落，避免了车身晃动幅度过大和动能叠加带来的不利影响。

与M235i快乐的玩耍了几天之后，静下心来想了想这家伙将要面对的问题。首先就是实力强大的对手们。在小型运动车市场中，大众早已完成布局，并且大众军团的价格优势也比较明显；如果不考虑价格因素，奔驰的CLA45 AMG、本田新一代Type-R和未来的奥迪S3也都在伺机向M235i发起进攻。

在性能层面，M235i的胜算没有想象中那么大。但有一点是M235i制胜的绝杀，那就是在所有竞争面前，只有BMW是后轮驱动。这一点对于像我一样的后驱车迷来说已经完全足够。M235i所扮演的角色更像是一个传道者，它让人了解并喜欢上BMW的新成员2系，虽然生来狂野但也具有足够的亲和力。如果因为这一点而让你对它的性能还存有怀疑，那么留了一手的BMW会用真正属于M家族的2M或者M2来发出最有力的声音。(XCAR)

