

Das neue BMW M2 Coupé. Inhaltsverzeichnis.



1. Highlights.	2
2. Das neue BMW M2 Coupé. Hochleistungssportler mit begeisternder Performance. (Kurzfassung)	3
3. Antrieb. Powered by M für maximales Fahrvergnügen.	6
4. Fahrdynamik. Rennsporttechnik auf die Straße gebracht.	11
5. Design. Sichtbares Kraftpotenzial.	15
6. Ausstattung. Dynamik, Exklusivität und Entertainment.	18
7. Historie. Ein Sportler mit Familiengeschichte.	20
8. Technische Daten.	23
9. Leistungs- und Drehmomentdiagramme.	25
10. Außen- und Innenabmessungen.	26



1. Highlights.

- Das neue BMW M2 Coupé – neuer Maßstab im Segment der kompakten Hochleistungssportler bei Fahrdynamik und Agilität.
- Neuer Reihen-Sechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und drei Liter Hubraum, 272 kW/370 PS, maximales Drehmoment 465 Nm. (Kraftstoffverbrauch kombiniert mit Sechsgang-Handschaltgetriebe: 8,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 199 g/km; mit optionalem M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) kombiniert: 7,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 185 g/km)*.
- Sprint von 0 auf 100 km/h: 4,3 s (mit Sechsgang-Handschaltgetriebe 4,5 s), Topspeed: 250 km/h (abgeregelt), mit M Driver's Package 270 km/h (abgeregelt).
- Rennstreckentauglichkeit auf der Nürburgring-Nordschleife erprobt.
- Fahrdynamik sichtbar gemacht: muskulös-dynamische Linienführung, exklusive 19-Zoll-Aluminium-Schmiederäder, Doppelendrohr-Sportabgasanlage.
- M typisch gestaltetes Interieur mit Sportsitzen, M Sportlenkrad und M Schalthebel signalisiert den dynamischen Führungsanspruch.
- Motorsport-Technik für Straße und Rennstrecke: Leichtbau M Sportfahrwerk aus Aluminium, optionales 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG), Aktives M Differenzial, M Compound-Bremse und M Dynamic Mode.



2. Das neue BMW M2 Coupé. Hochleistungssportler mit begeisternder Performance. (Kurzfassung)

Bereits vor über 40 Jahren sorgte BMW mit einem kompakten Hochleistungssportler für Furore. Der BMW 2002 turbo verkörperte schon seinerzeit perfekt den Anspruch von BMW an herausragende Fahrdynamik, höchste Agilität und optimale Fahrzeugkontrolle. Dass dieser Anspruch auch heute noch gilt, demonstriert die BMW M GmbH einmal mehr auf einzigartige Weise mit dem neuen BMW M2. Mit seinem Hochleistungs-Sechszylinder-Reihenmotor, dem agilen Hinterradantrieb, einem Leichtbau M Sportfahrwerk aus Aluminium und seiner extrovertierten Linienführung ist das neue BMW M2 Coupé bestens gerüstet, um ein ultimatives Fahrvergnügen zu bieten.

Charakteristisches M Design.

Bereits auf den ersten Blick ist das neue BMW M2 Coupé als Mitglied der BMW M Familie zu erkennen und unterstreicht auch optisch seine betont fahrdynamische Auslegung. Inspiriert von Modellen der BMW Motorsport-Historie, signalisiert das neue BMW M2 Coupé deutlich sein außergewöhnliches Leistungspotenzial. Dazu tragen die tiefgezogene Frontschürze mit den großen Lufteinlässen, seine muskulösen Flanken mit charakteristischen M Kiemenelementen, die 19-Zoll-Aluminiumräder im M typischen Doppelspeichen-Design und die flache und breite Heckpartie mit der M spezifischen Doppelendrohr-Abgasanlage eindrucksvoll bei. Der BMW M typische Charakter kommt ebenso bei der Gestaltung des Interieurs zum Ausdruck. Die Verwendung von Alcantara für die Türspiegel und die Mittelkonsole sowie offenporiges Carbon vermitteln ein sehr hochwertiges und zugleich sportliches Ambiente, das blaue Kontrastnähte und M Prägungen auf ausgesuchten Details zusätzlich betonen. Mit Sportsitzen, M Sportlenkrad und M Schalthebel hat der BMW M2 Fahrer jederzeit die perfekte Kontrolle über sein Fahrzeug.

Explosive Leistung.

Der neu entwickelte Dreiliter-Reihen-Sechszylinder im neuen BMW M2 leistet mit modernster M TwinPower Turbo Technologie 272 kW/370 PS bei 6.500 min^{-1} (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 199 g/km)* und setzt damit ein Ausrufezeichen im Segment der Hochleistungs-Kompaktsportler. Das gilt ebenso für die Kraftentfaltung. Das maximale Drehmoment von 465 Nm lässt sich per Overboost kurzfristig sogar auf 500 Nm erhöhen. Damit beschleunigt das neue BMW M2 Coupé mit dem

* Die Verbrauchswerte wurden auf Basis des EU-Testzyklus ermittelt, abhängig vom Reifenformat.

optionalen 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) und Launch Control aus dem Stand in gerade mal 4,3 Sekunden auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Gleichzeitig unterstreicht er mit dem M DKG und einem Verbrauch von nur 7,9 Liter* pro 100 km und nur 185 g/km* an CO₂-Emissionen seine hervorragende Effizienz.

Motorsport-Know-how.

Mit der Vorder- und Hinterachse in Aluminium-Leichtbauweise aus den BMW M3/M4 Modellen, geschmiedeten 19-Zoll-Aluminiumrädern mit Mischbereifung, der M Servotronic Lenkung mit zwei Kennlinien und der leistungsfähigen M Compound-Bremse hat das neue BMW M2 Coupé die Messlatte in Sachen Fahrdynamik im Segment der kompakten Hochleistungssportler noch einmal höher gelegt. Ein großer Anteil daran gebührt auch dem elektronisch geregelten Aktiven M Differenzial, das Traktion und Fahrstabilität optimiert. Noch mehr Fahrvergnügen verspricht der M Dynamic Mode (MDM) der Dynamischen Stabilitäts Control, der auf der Rennstrecke Radschlupf zulässt und damit leichte, kontrollierte Drifts ermöglicht.

Auf Wunsch intelligent vernetzt.

Bereits serienmäßig verfügt das neue BMW M2 Coupé über eine umfangreiche Ausstattung, die seiner leistungsorientierten Auslegung gerecht wird. Optional steht das 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic zur Wahl, das ohne Zugkraftunterbrechung die Gänge extrem schnell wechselt. Darüber hinaus steht ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen und Mobilitätsdienstleistungen von BMW ConnectedDrive zur Verfügung. Die optionalen ConnectedDrive Services bieten die Grundlage zur umfassenden Fahrzeugvernetzung. Diese Ausstattung ermöglicht auch die Nutzung innovativer Apps, die mit BMW ConnectedDrive perfekt ins Fahrzeug integriert werden. So lässt sich beispielsweise mit der GoPro App über den iDrive Controller und die Anzeige im Control Display eine Action-Kamera auf dem Armaturenbrett steuern, um schnelle Runden auf der Rennstrecke zu dokumentieren. Der persönliche Fahrstil auf der Rennstrecke kann perfekt mit der M Laptimer App analysiert werden. Geschwindigkeiten oder Bremspunkte lassen sich zudem per E-Mail oder Facebook bequem teilen.

Starker Vorfahre.

Das neue BMW M2 Coupé ist nicht nur der direkte Nachfolger des erfolgreichen BMW 1er M Coupé, sondern – von der Philosophie her – auch ein später Nachfahre des ersten BMW M3 der Baureihe E30 und des BMW 2002 turbo. Letzterer sorgte vor über 40 Jahren für Furore und verkörperte schon damals den Anspruch der heutigen BMW M GmbH an herausragende Fahrdynamik, höchste Agilität und optimale Fahrzeugkontrolle.

3. Antrieb. Powered by M für maximales Fahrvergnügen.



Der Sechszylinder-Motor im neuen kompakten BMW M2 entspricht bester BMW M Tradition und garantiert maximalen Fahrspaß auf der Rennstrecke ebenso wie höchste Alltagstauglichkeit. Sein hohe Drehwilligkeit verspricht eine für Turbomotoren extreme Drehfreudigkeit, zeichnet sich durch eine lineare Leistungsentfaltung über einen großen Drehzahlbereich aus und begeistert mit seinem charakteristischen Motorsound. Dazu kommen das hervorragende Drehmoment, das über einen weiten Bereich zur Verfügung steht, sowie ein, dank der innovativen M TwinPower Turbo Technologie, schnelles Ansprechverhalten und exzellenter Wirkungsgrad.

Hochdrehzahl plus Turbokraft.

Mit seiner Höchstleistung von 272 kW/370 PS bei 6.500 min⁻¹ und einer Maximaldrehzahl von 7.000 min⁻¹ setzt der Dreiliter-Reihen-Sechszylinder des neuen BMW M2 ein deutliches Zeichen im Segment der Hochleistungs-Kompaktsportler . (Kraftstoffverbrauch kombiniert mit Sechsgang-Handschriftgetriebe: 8,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 199 g/km; mit optionalem M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) kombiniert: 7,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 185 g/km)*. Dazu kommt ein maximales Drehmoment, das in diesem Segment ebenfalls einen Bestwert darstellt. Zwischen 1.400 und 5.560 min⁻¹ stehen satte 465 Nm parat. Mit Overboost erhöht sich dieser Wert um weitere 35 Nm auf insgesamt 500 Nm zwischen 1.450 und 4.750 min⁻¹.

Mit optionalem M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) und aktivierter Launch Control vollendet das neue BMW M2 Coupé den Standardsprint aus dem Stand auf Tempo 100 km/h in 4,3 Sekunden (4,5 s mit Sechsgang-Handschriftgetriebe). Die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW M2 wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Mit dem auf Wunsch erhältlichen M Driver´s Package, zu dem auch ein BMW Driving Experience Gutschein für ein Rennstreckentraining gehört, findet diese Abregelung erst bei 270 km/h statt. Für die hohe Effizienz der M TwinPower Turbo Technologie, die selbstverständlich die EU6-Abgasnorm erfüllt, sprechen der geringe Verbrauch von nur 7,9 l/100 km* mit M DKG und der niedrige CO₂-Ausstoß von lediglich 185 g/km*.

* Die Verbrauchswerte wurden auf Basis des EU-Testzyklus ermittelt, abhängig vom Reifenformat.

Leichtbau und Steifigkeit.

Auch beim neu entwickelten Dreiliter-Sechszylinder-Motor des neuen BMW M2 bilden höchste Leistung und hervorragende Wirtschaftlichkeit eine Symbiose. Das leichte, thermodynamisch optimierte Vollaluminium-Triebwerk ist dank seiner sogenannten Closed-Deck-Bauweise, bei der der zylinderumhüllende Wassermantel nach oben geschlossen ist, besonders steif. Dadurch sind höhere Zylinderdrücke möglich, die die Leistungsausbeute verbessern. Die Zylinderlaufbahnen verringern zusätzlich das Gewicht des Sechszylinder-Motors und reduzieren die innere Reibung.

Modernste M TwinPower Turbo Technologie.

Der Motor des neuen BMW M2 verfügt über die neueste Generation der wegweisenden M TwinPower Turbo Technologie. Diese umfasst bei dem neuen Reihen-Sechszylinder-Benziner einen TwinScroll Abgasturbolader, die High Precision Injection Benzin-Direkteinspritzung, die stufenlose Nockenwellensteuerung Doppel-VANOS und die variable Ventilsteuerung Valvetronic. Ventil- und Nockenwellenverstellung regeln zusammen den Hub der Einlassventile vollvariabel. Dadurch spricht das Triebwerk sehr spontan an und kann seine Leistung optimal entfalten. Gleichzeitig werden so der Benzinverbrauch verringert und die CO₂-Emissionen reduziert.

An der effizienten Leistungsoptimierung des neuen Dreiliter-Sechszylinders im neuen BMW M2 hat auch die Integration des Turboladers in den Abgaskrümmen einen großen Anteil. Nach einem Kaltstart wird so die Aufheizphase merklich verkürzt, wodurch die innere Reibung schneller verringert wird und Kraftstoffverbrauch sowie CO₂-Emissionen erheblich sinken. Das elektrisch betätigte Ladedruck-Regelventil und die motornahe Anordnung des Katalysators optimieren das Emissionsverhalten des Motors weiter.

Zusätzliches Einsparpotenzial ermöglichen im neuen BMW M2 die serienmäßige Auto Start Stop Funktion und die Bremsenergie-Rückgewinnung. Eine weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauchs wird durch das intelligente Energiemanagement der Nebenaggregate ermöglicht. So wird etwa die Kühlmittelpumpe bedarfsgerecht gesteuert und die Ölpumpe ist Kennfeld geregelt. Auch der Klimakompressor, der bei Nichtgebrauch abgekoppelt wird, und die elektromechanische Servolenkung, die bei Geradeausfahrt keine elektrische Energie benötigt, liefern einen erheblichen Beitrag zu den sehr guten Verbrauchs- und Emissionswerten des neuen BMW M2.

Für höchste Ansprüche optimiert.

Um auch die hohen Ansprüche sportlicher Fahrer, die ihr Fahrzeug gerne ambitioniert auf der Rennstrecke bewegen, zu erfüllen, haben die Entwicklungsingenieure der BMW M GmbH das Antriebsaggregat des neuen BMW M2 weiter optimiert. Dazu erhielt das Triebwerk ausgewählte Bauteile des High-Performance-Motors der 2014 vorgestellten M Automobile BMW M3 und BMW M4. So stammen unter anderem die Kolben mit ihrem für Graugussbuchsen optimierten TOP-Ring ebenso aus dem BMW M3/M4 Triebwerk wie die Kurbelwellen-Hauptlagerschalen. Dazu erhielt der neue Motor des BMW M2 auch die entsprechenden Hochleistungs-Zündkerzen mit erhöhtem Wärmewert.

Sichere Ölversorgung auch im Renneinsatz.

Die langjährige Motorsport-Erfahrung der BMW M Ingenieure zeigt sich auch bei der Ölversorgung des neuen BMW M2 Triebwerks. Um bei den starken Querschleunigungen und den extremen Beschleunigungs- und Bremsmanövern auf der Rennstrecke immer eine sichere Ölversorgung aller Motorkomponenten zu garantieren, erhielt der Reihen-Sechszylinder eine modifizierte Ölwanne.

So führt etwa eine zusätzliche Ölwanneabdeckung zu einer Einschränkung der Ölbewegung bei starker Beschleunigung. Gleichzeitig sorgt eine zusätzliche Ölabsaugpumpe für die Rückführung des Öles in den hinteren Ölwanneerraum, wenn das Fahrzeug stark abgebremst wird. Dazu gibt es noch eine spezielle Absaugung für die Ölversorgung des Abgasturboladers bei hoher Fahrzeugbeschleunigung. Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass die Ölversorgung des Triebwerks sowohl im normalen Alltagsbetrieb als auch bei maximaler Querdynamik immer gewährleistet ist.

Gleiches gilt auch für den Wärmehaushalt aller Motorkomponenten. Um den extremen Kühlansprüchen bei forcierter Fahrt gerecht zu werden, erhielt das BMW M2 Triebwerk einen zusätzlichen Ölkühler für das Getriebeöl (nur M DKG) und einen weiteren Wasserkühler für den Motor.

Perfekt komponierter M Sound.

Zum außergewöhnlichen fahrdynamischen Erlebnis im neuen BMW M2 trägt nicht zuletzt die optimierte Abgasanlage mit ihrem Klappenkonzept bei. Mit ihren vier Endrohren macht sie den BMW M2 auf Anhieb als BMW M Modell erkennbar und gewährleistet durch ihren minimalen Abgasgedruck perfekte Ladungswechsel. Zudem sorgt die elektrisch gesteuerte Klappe für den charakteristischen BMW M Sound über den gesamten Drehzahlbereich, ohne die Zulassungsgrenzwerte anzutasten. Zusätzlich kann der Fahrer über

den Fahrerlebnisschalter den Fahrmodus und mit ihm den vorkonfigurierten Sound aktivieren.

Manuelles Getriebe mit automatischem Zwischengas.

Serienmäßig ist das neue BMW M2 Coupé mit einem Sechsgang-Handschatgetriebe ausgestattet, das durch seine kompakte Bauform und sein geringes Gewicht besticht. Der Einsatz neuartiger Carbon-Reibbeläge erhöht dabei den Schaltkomfort. Eine Trockensumpfschmierung verhindert das Pantschen im Getriebeöl und garantiert eine effiziente Versorgung aller Bauteile mit Öl. Mit einer sogenannten Anschlussdrehzahlregelung, die beim Runterschalten Zwischengas gibt und beim Hochschalten die Motordrehzahl absenkt, wird der Schaltkomfort weiter verbessert und das Fahrzeug bei forcierter Fahrt auf der Rennstrecke zusätzlich stabilisiert.

Perfektes Schalten in Sekundenbruchteilen.

Optional steht für den neuen BMW M2 auch die neueste Generation des 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebes (M DKG mit Drivelogic) zur Verfügung. Dieses System, das aus zwei Teilgetrieben mit jeweils eigener Kupplung besteht, ist speziell auf die M typische Motordynamik, das hohe Drehmoment und die Leistung ausgelegt. Es ermöglicht, je nach Fahrmodus, extrem schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung ebenso wie sehr komfortable Schaltvorgänge. Der gegenüber dem Sechsgang-Handschatgetriebe zusätzliche siebte Gang ermöglicht beim Beschleunigen sehr kleine Drehzahlsprünge beim Gangwechsel und reduziert durch die größere Spreizung der Getriebeübersetzung gleichzeitig den Verbrauch.

Die Gangwechsel erfolgen entweder im automatisierten Modus oder manuell durch den Fahrer über den M Schalthebel auf der Mittelkonsole oder Schaltwippen am M Lederlenkrad. Dabei stellt die auf das M Doppelkupplungsgetriebe abgestimmte Drivelogic sechs Fahrprogramme (drei im automatisierten und drei im manuellen Modus) zur Verfügung. Diese lassen sich jeweils über den Fahrerlebnisschalter in den Stellungen COMFORT, SPORT und SPORT+ abrufen. Im automatisierten Modus der Stellung COMFORT wird mit verminderter Schaltintensität früh hoch- und runtergeschaltet. In den Stellungen SPORT und SPORT+ erfolgen die Schaltvorgänge spontaner und erst bei höheren Drehzahlen. Durch die automatische Zwischengasfunktion beim Runterschalten erfolgen sie noch dynamischer, wobei Schaltzeitpunkt und -intensität durch die Gaspedalstellung zusätzlich beeinflusst werden.

Die manuellen Modi beeinflussen ausschließlich die Schaltdynamik, während der Fahrer den Schaltzeitpunkt selbst bestimmt. Abhängig von Drehzahl, Fahrpedalstellung, Beschleunigung und Modus, erkennt das System hier,

welchen Gang der Fahrer als nächsten wählen wird, und legt den Gang bereits ein, bevor die Schaltwippe betätigt wird, so dass anschließend nur noch die Kupplungen geöffnet beziehungsweise geschlossen werden. Die Schaltung erfolgt dabei in Sekundenbruchteilen und steigert deutlich spürbar das fahrdynamische Erlebnis.

Optimale Beschleunigung unter allen Bedingungen.

Die integrierte Launch Control garantiert darüber hinaus unter allen Bedingungen eine optimale Beschleunigung aus dem Stand. Dafür werden automatisch die ideale Anfahrtdrehzahl eingestellt und die Kupplungen im Hinblick auf maximalen Vortrieb geregelt. Nach dem Start werden die Schaltzeitpunkte jeweils so gesetzt, dass stets die optimale Anschlussdrehzahl zur Verfügung steht. So unterbietet der BMW M2 mit dem innovativen M DKG selbst die hervorragenden Beschleunigungswerte, die mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe zu erzielen sind.

Innovative Drivelogic Funktionen.

Zusätzlich stellt das optionale M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic weitere spezifische M Funktionen zur Verfügung. Die Stabilitäts Clutch Control (SCC), zum Beispiel, öffnet bei drohendem Übersteuern die Kupplungen, um das Fahrzeug zu stabilisieren. Und mit der Funktion „Creep on Demand“ aktiviert der Fahrer im Stillstand durch Antippen des Gaspedals das von herkömmlichen Automatikgetrieben bekannte „Kriechen“, um sich etwa aus einer engen Parklücke zu manövrieren. Integriert ist ebenfalls die Funktion „Smokey Burnout“, die erlaubt, bei rollendem Fahrzeug die Hinterräder bis zu einem gewissen Grad durchdrehen zu lassen.

4. **Fahrdynamik. Rennsporttechnik auf die Straße gebracht.**



Dass die BMW M GmbH ihre Wurzeln im Motorsport hat, wird nicht zuletzt durch die überragende Fahrdynamik aller BMW M Modelle deutlich. So setzt auch das neue BMW M2 Coupé in seinem Segment einmal mehr Maßstäbe hinsichtlich Agilität, Fahrgefühl, Fahrstabilität, Lenkpräzision und Kontrollierbarkeit im Grenzbereich, ohne dabei die Alltagstauglichkeit zu kurz kommen zu lassen.

Leichtbau und präzise Radführung.

Grundvoraussetzung für Fahrdynamik auf höchstem Niveau sind eine hohe Steifigkeit und ein geringes Gewicht der Achssysteme. Deshalb haben die Ingenieure der BMW M GmbH für den neuen BMW M2 auf die Vorder- und Hinterachse der BMW M3/M4 Modelle zurückgegriffen, die in Aluminium-Leichtbauweise ausgeführt sind. So wiegen allein Lenker, Radträger, Achsträger und Schubfeld der Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse fünf Kilogramm weniger als bei einer herkömmlichen Stahlkonstruktion. Weitere Gewichtseinsparungen bringen die Aluminium-Federbeine sowie der Querstabilisator in Rohrbauweise.

Für eine hochpräzise Radführung erfolgt die Kraftübertragung in Querrichtung über spielfreie Kugelgelenke. Weiter positiv beeinflusst wird diese durch das Schubfeld und die zusätzliche Verschraubung des Achsträgers mit dem Schweller, wodurch die Vorderwagensteifigkeit erhöht wird. In Längsrichtung werden die Fahrwerkskräfte unmittelbar über spezielle Elastomerlager in den Zugstreben übertragen, was gleichzeitig den erwünschten Abrollkomfort sicherstellt.

Auch bei der Fünflenker-Hinterachse des neuen BMW M2 sind alle Lenker und Radträger in Aluminium-Schmiedetechnik hergestellt, wodurch die ungefederten Massen der radführenden Bauteile gegenüber einer Stahlbauweise um rund drei Kilogramm reduziert sind. Zusätzlich ist der Hinterachsträger in Stahl-Fachwerk-Leichtbauweise, wie im Rennsport üblich, ohne elastische Gummielemente starr mit der Karosserie verschraubt, was Radführung und Spurstabilität weiter optimiert. Auf M typisch präzise Radführung ist auch die Kinematik, die über die Anordnung der Lenker die Bewegung der Räder beim Einfedern steuert, ausgelegt.

Maßgeschneiderte Räder und Reifen.

Um das fahrdynamische Potenzial optimal auf die Straße zu bringen, wurde in die Achskonstruktion auch die Entwicklung spezifischer Reifen für den neuen BMW M2 von Anfang an mit einbezogen. Insbesondere für einen Hochleistungssportler gelten hier besondere Prioritäten. So werden an die Vorderräder höchste Ansprüche im Hinblick auf Seitenführung, Spurstabilität, Lenkgefühl und Lenkpräzision gestellt, während von den Hinterrädern optimale Traktion, Seitenführung und Spurstabilität verlangt werden. Deshalb haben die BMW M Entwicklungsingenieure sich beim neuen BMW M2 für Aluminiumräder mit Mischbereifung entschieden.

Die leichten 19-Zoll-Schmiederäder (Vorderachse: 9J x 19, Hinterachse 10J x 19) verringern die rotierenden und ungefederten Massen maßgeblich. Zusammen mit den exklusiven „Michelin Pilot Super Sport“-19-Zoll-Reifen (Vorderachse 245/35 ZR 19, Hinterachse: 265/35 ZR 19) leisten sie einen erheblichen Beitrag zu den herausragenden fahrdynamischen Eigenschaften des neuen BMW M2 und garantieren gleichzeitig einen guten Fahrkomfort.

Hochleistungsbremse aus dem Motorsport.

Ebenfalls aus dem Motorsport stammt die Hochleistungsbremsanlage, auf Antrieb erkennbar an ihren in Blau metallic lackierten Bremssätteln (Vorderachse: 4-Kolben-Festsattel, Hinterachse: 2-Kolben-Festsattel), vorne signiert mit dem M Logo. Bei dieser im neuen BMW M2 serienmäßigen M Compound-Bremse besteht der hochbelastete, gelochte und innenbelüftete Bremsscheibenring (Vorderachse: 380 mm Durchmesser, Hinterachse: 370 mm Durchmesser) aus Grauguss, der Bremsscheibentopf ist zur Gewichtsreduzierung aus Aluminium gefertigt.

Die M Compound-Bremse garantiert exzellente Verzögerungswerte unter allen Bedingungen, überzeugt mit ihrer hohen Fadingstabilität und thermischen Standfestigkeit. Darüber hinaus leistet ihr gegenüber herkömmlichen Bremsanlagen deutlich geringeres Gewicht durch die Reduzierung der ungefederten und rotierenden Massen einen erheblichen Beitrag zur weiteren Steigerung der Fahrdynamik des neuen BMW M2.

Elektromechanische Lenkung bietet zwei Kennlinien.

Zu dem einzigartigen BMW M Fahrgefühl trägt auch die serienmäßige elektromechanische Servolenkung des neuen BMW M2 bei. Bei ihrer Entwicklung standen M typische Eigenschaften wie direktes Lenkgefühl, präzise Rückmeldung des Fahrzustandes und das Fahren im Grenzbereich im Vordergrund. Die integrierte Servotronic Funktion mit M spezifischer Charakteristik regelt elektronisch die Lenkunterstützung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Darüber hinaus bietet die Lenkung des neuen

BMW M2 zwei Lenkungsprofilen – COMFORT und SPORT/SPORT+ –, die per Tastendruck auf den Fahrerlebnisschalter wählbar sind. So kann der Fahrer die Lenkunterstützung jederzeit dem Einsatzzweck und seinen persönlichen Vorlieben anpassen. Der Modus SPORT kann per iDrive konfiguriert werden. So können die Motorcharakteristik und die Lenkungsprofil gemeinsam oder aber einzeln in den SPORT Modus versetzt werden.

Im Gegensatz zu herkömmlichen hydraulischen Lenkungen benötigt die elektromechanische Lenkung des neuen BMW M2 zudem bei Geradeausfahrt oder bei stehendem Fahrzeug mit laufendem Motor keine Energie. Dadurch wird eine Verbrauchsreduzierung um 0,3 l/100 km erreicht.

Permanente, stufenlose Differenzialregelung.

Optimale Traktion und maximale Fahrstabilität im neuen BMW M2 verspricht das Aktive M Differenzial. Diese elektronisch geregelte Lamellensperre optimiert die Traktion und Fahrstabilität. Die aktive Regelung der Lamellensperre erfolgt mit höchster Präzision und Schnelligkeit. Dabei ist die Sperrwirkung je nach Fahrsituation zwischen null und 100 Prozent variabel. Sensoren ermitteln unter Einbeziehung der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) Lenkwinkel, Gaspedalstellung, Bremsdruck, Motordrehmoment, Raddrehzahlen und Gierrate. Aus dieser Analyse der Fahrsituation erkennt das Steuergerät einen drohenden einseitigen Traktionsverlust und errechnet die optimale Sperrwirkung, die über einen Elektromotor eingestellt wird. Das volle Sperrmoment von 2.500 Nm steht innerhalb von 150 ms zur Verfügung. So wird auch unter extremen Bedingungen auf glattem Untergrund oder bei hohen Reibwertunterschieden zwischen den beiden Hinterrädern das Durchdrehen eines Rades verhindert.

In bestimmten Situationen agiert das Aktive M Differenzial sogar proaktiv. Noch bevor beim Anfahren auf rutschiger Fahrbahn ein Rad durchdrehen kann, wird die Sperre um einen definierten Prozentsatz geschlossen, um sicherzustellen, dass beide Räder zum gleichen Zeitpunkt gleich viel Schlupf aufbauen. So sind beste Traktion und Stabilität garantiert. Auch bei hochdynamischer Kurvenfahrt wird die Sperre, abhängig von Querbeschleunigung und Antriebsmoment, um den erforderlichen Prozentsatz geschlossen, der verhindert, dass sich das entlastete kurveninnere Rad zu schnell zu drehen beginnt.

Durch die permanente und stufenlose Differenzialregelung ergibt sich zudem eine erhöhte Agilität, die Vermeidung von Untersteuern am Kurveneingang und eine verbesserte Spurstabilität beim Bremsen und bei Lastwechseln.

Drifts auf der Rennstrecke.

Besonders hohe Ansprüche an die Fahrdynamik des neuen BMW M2 erfüllt auch der M Dynamic Mode (MDM). MDM ist eine Unterfunktion der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC). DSC wirkt drohendem Über- oder Untersteuern sowie Traktionsverlust mit gezielten stabilisierenden Maßnahmen (Reduktion der Motorleistung, Abbremsen einzelner Räder) wirkungsvoll entgegen. In bestimmten Situationen, etwa beim sportlich-dynamischen Fahren auf der Rennstrecke, kann jedoch größerer Radschlupf vorteilhaft sein.

In diesem Fall erlaubt der M Dynamic Mode, der in dem für Rennstrecken empfohlenen Modus SPORT+ automatisch aktiviert wird oder sich mit einem kurzen Druck auf den DSC-Taster einschalten lässt, mehr Schlupf. Die aus dem DSC-Mode bekannten Stabilisierungsmaßnahmen werden jetzt erst später eingeleitet, so dass sich der Spielraum im fahrdynamischen Grenzbereich erweitert. Der erhöhte Radschlupf bringt mehr Traktion und damit Vortrieb. Stärkeres Über- und Untersteuern sind ebenso möglich wie leichte, kontrollierte Drifts. Die Fahrsicherheitshilfen der Dynamischen Stabilitäts Control greifen in Grenzsituationen dennoch zuverlässig ein. Die Verantwortung für die Stabilisierung des Fahrzeugzustandes liegt dabei in jedem Fall beim Fahrer.

5. Design. Sichtbares Kraftpotenzial.



Geballte Kraft und lässiger Charme der Jugend auf der einen Seite, gleichzeitig auf der anderen Seite aber auch puristisch auf den sportlichen Erfolg fokussiert und seriös den Alltag meisternd: Das neue BMW M2 Coupé ist das perfekte Einstiegsmodell in die Welt der erfolgreichen BMW M Automobile. Mit seiner herausragenden Fahrdynamik und Agilität, die ein außergewöhnliches Fahrerlebnis garantieren, seinen präzisen Fahrerrückmeldungen und der perfekten Fahrzeugkontrolle setzt das neue BMW M2 Coupé die Standards im Segment der kompakten Hochleistungssportler.

Und diesen Anspruch macht das neue BMW M2 Coupé auch auf Antrieb äußerlich deutlich. Der Nachfolger des erfolgreichen BMW 1er M Coupé demonstriert aus jeder Perspektive seine hohe Präsenz auf der Straße. Mit seinen M spezifischen äußeren Merkmalen ist er geradezu ein Statement für Dynamik und Agilität. Damit verspricht er sowohl eine überlegene Leistung auf der Nürburgring-Nordschleife als auch einen distinguierten Auftritt im urbanen Umfeld. In der großen Tradition der BMW Sport Coupés spielt das neue BMW M2 Coupé dabei gleichzeitig optisch auf die Highlights seiner Vorfahren aus der BMW Motorsport-Historie an – wie etwa den BMW 2002 turbo oder den legendären BMW 3.0 CSL.

Inspiziert von der Motorsport-Historie.

Bereits ein Blick auf die Front des neuen BMW M2 offenbart die charakteristischen M Design Merkmale. Der BMW typische Nierengrill mit seinen schwarz lackierten Doppelstegen, die das Design der M Doppelspeichenräder zitieren, trägt das BMW M Logo. Die dreidimensionale Ausprägung des Grills lässt an eine „shark nose“ denken. Modern interpretierte BMW Doppelrundscheinwerfer mit Xenon-Licht unterstützen den optischen Vorwärtsdrang des Fahrzeugs und schaffen eine enge visuelle Bindung an den Grill. Dadurch wird die starke Fokussierung des neuen BMW M2 auf die vor ihm liegende Straße nochmals deutlich betont.

Die große Frontschürze mit trapezförmigen Blades und dem Air Curtain in den äußeren Lufteinlässen erinnert an die ausladenden Spoiler, die aus der Motorsport-Historie bekannt sind. Sie wurden beim BMW M2 insbesondere von der Renntourenwagen-Ausführung des BMW 3.0 CSL inspiriert. Die großen Blades sind aber nicht nur ein Zitat, sondern unterstreichen

gleichzeitig die große Spurweite des neuen BMW M2 und leiten – gemäß dem Prinzip „form follows function“ – einen Teil des Luftstroms gezielt durch das Radhaus ab, während der Air Curtain die Strömung gezielt am Rad vorbeilenkt. Im Zusammenspiel verringern beide Features die Luftturbulenzen an den Radhäusern und optimieren so den Luftwiderstand. Zudem decken die großen Lufteinlässe den immensen Kühlluftbedarf des Hochleistungstriebwerks. Durch die gezielte Luftführung bei Umströmung und Durchströmung konnte, trotz der gestiegenen Kühlleistung, der Luftwiderstand gegenüber dem BMW 2er Coupé um fünf Prozent gesenkt werden. Die aerodynamischen Maßnahmen haben außerdem den Auftrieb um 35 Prozent reduziert und die aerodynamische Balance bei höheren Geschwindigkeiten deutlich verbessert.

BMW typische Proportionen.

Ein Blick aus der seitlichen Perspektive macht auf Anhieb deutlich, dass das neue BMW M2 Coupé ein echtes Mitglied der BMW M Familie ist. Das beginnt mit den kompakten Dimensionen und den BMW typischen Proportionen: kurzer Frontüberhang, lange Motorhaube, langer Radstand und ein zurückversetztes Greenhouse mit dem BMW klassischen Hofmeisterknick. M typische Designelemente verstärken den dynamischen Ausdruck. Dafür steht etwa das neu interpretierte BMW Kiemenelement hinter dem vorderen Radhaus, das die erstmals beim BMW 3.0 CSL zu sehende Kieme zitiert. Sie ist ein visuelles Statement und der optische Ursprung der Sickelinie.

Muskulöser Athlet.

Auch die seitliche Sickelinie, die beim neuen BMW M2 hinter der Vorderachse beginnt, dann dynamisch nach hinten ansteigt und die Seitenpartie mit dem Heck verbindet, gehört zu den klassischen BMW Designmerkmalen und lief etwa beim BMW 2002 ganz um das Fahrzeug herum. Typisch für den kraftvollen Auftritt des neuen BMW M2 sind auch die skulptural ausgeformten Kotflügelverbreiterungen an Vorder- und Hinterachse, die sofort einen muskulösen Athleten mit breiten Schultern im Sportdress assoziieren und die herausragenden dynamischen Fähigkeiten optisch betonen. Doch auch diese deutlichen Karosserieverbreiterungen (vorne 55 mm, hinten 80 mm) sind nicht nur ein formales Statement, sondern waren erforderlich, um die größere Spurweite und die breiteren Räder aufzunehmen. Bei Letzteren handelt es sich um 19-Zoll-Aluminium-Schmiederäder im BMW M charakteristischen Doppelspeichen-Design.

Ein Blick auf den Überholenden.

Die breite Heckpartie des neuen BMW M2 verdeutlicht seinen festen Halt auf dem Asphalt, was durch die horizontalen Linien in Kofferraumdeckel und

Heckschürze zusätzlich unterstrichen wird. Der M Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel akzentuiert darüber hinaus den hohen dynamischen Anspruch des neuen BMW M2.

Mit den vertikalen Reflektoren ganz außen in der Heckschürze wird eine formale Verbindung zu den trapezförmigen Blades in der Frontpartie geschlossen und der kraftvolle Auftritt des neuen BMW M2 noch einmal betont. Verstärkt wird dieser Eindruck zusätzlich durch die BMW typischen L-förmigen Rückleuchten. Deren horizontal angeordnete LED-Lampen unterstützen ebenfalls die breite und prägnante Anmutung des Fahrzeugs.

Komplettiert wird die Optik der Heckpartie durch ein weiteres klassisches BMW M Merkmal. Das in die hintere Heckschürze integrierte Diffusor-Element ist eine klare Referenz an die motorsportlichen Fähigkeiten des neuen BMW M2 und weist auf seine optimierte Aerodynamik hin. Ebenfalls in die Heckschürze eingebettet sind die BMW M typischen vier Auspuffendrohre in Hochglanz-Chrom, die hier noch einmal den niedrigen optischen Schwerpunkt unterstreichen und einen deutlichen Hinweis auf die dynamische Performance des neuen BMW M2 geben.

Konsequente, sportliche Fahrerorientierung.

Wie bei allen BMW M Modellen zeichnet sich auch die Innenraumarchitektur des neuen BMW M2 durch eine konsequente Fahrerorientierung und eine perfekte Ergonomie aus. Um der ausgeprägt fahrdynamischen Auslegung gerecht zu werden, verfügt das Fahrzeug über eine Vielzahl BMW M spezifischer Ausstattungsdetails. Die Sportsitze in Leder Dakota Schwarz mit blauer Kontrastnaht und M Emblem in der Rückenlehne verfügen über einstellbare Seitenwangen, um Fahrer und Beifahrer auch in schnell gefahrenen Kurven optimalen Seitenhalt zu geben. Dazu passend gibt es für den Fahrer eine M Fußstütze und ein Kniepolster an der Mittelkonsole.

Instrumente mit BMW M2 spezifischen Zifferblättern und Zeigern, eine Geschwindigkeitsskala bis 300 km/h und ein Drehzahlmesser bis 8.000 min^{-1} weisen schon beim Einsteigen auf das außergewöhnliche Leistungspotenzial des Fahrzeugs hin. Darüber hinaus wird das Fahren im M Dynamic Mode durch ein DSC-Schleudersymbol und den Schriftzug „Traction“ angezeigt. Weitere M typische Ausstattungen im neuen BMW M2 sind M Logos auf dem Drehzahlmesser, auf dem Schalthebel, den Einstiegsleisten und im M Lederlenkrad mit Schaltwippen. Als weiteres Highlight im Interieur zeigt das neue BMW M2 Coupé Dekorleisten mit offenporiger Carbon-Oberfläche, einem besonders leichten und stabilen Hightech-Werkstoff, sowie Alcantara in den Türspiegeln und am Handbremshebelbalg.

6. Ausstattung. Dynamik, Exklusivität und Entertainment.



Schon ab Werk verfügt das neue BMW M2 Coupé über eine umfangreiche Ausstattung, die ihn als hochdynamischen Sportwagen kennzeichnet. Darüber hinaus hat der Kunde die Möglichkeit, sein Fahrzeug mit einem ausgewählten Angebot an Ausstattungsoptionen weiter zu individualisieren.

Dynamik serienmäßig.

Zur Serienausstattung des neuen BMW M2 gehört bereits alles Wesentliche, was seiner betont leistungsorientierten Auslegung gerecht wird. Dazu zählen beispielsweise das M Sportfahrwerk in Leichtbauweise und das Sechsgang-Handschriftgetriebe mit Zwischengasfunktion ebenso wie das Aktive M Differenzial an der Hinterachse, das optimale Traktion und höchste Fahrstabilität garantiert. Ebenfalls schon ab Werk an Bord sind die elektromechanische M Servotronic Lenkung mit zwei Kennlinien und die leichte und besonders effiziente M Compound-Bremse. Ein weiteres Highlight ist der M Dynamic Mode (MDM) der Dynamischen Stabilitäts Control, der dem ambitionierten Fahrer auf der Rennstrecke auch leichte, kontrollierte Drifts ermöglicht.

Optional steht auch das 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic zur Wahl, das beim Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung arbeitet und mit der integrierten Launch Control eine optimale Beschleunigung aus dem Stand ermöglicht. Zudem kann der Kunde das M Driver's Package wählen, bei dem die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW M2 erst bei 270 km/h abgeregelt wird und zu dem auch ein BMW Driving Experience Gutschein für ein Rennstreckentraining gehört.

Exklusivität garantiert.

Zum Serienumfang des neuen BMW M2, der in vier Außenlackierungen erhältlich ist (Long Beach Blau metallic, Alpinweiß, Black Sapphire und Mineralgrau), gehören außerdem unter anderem M Sportsitze, das M Lederlenkrad, eine M Fußstütze und ein Kniepolster an der Mittelkonsole, Dekorleisten aus offenporigem Carbon, Instrumente in M2 spezifischem Design sowie das M Logo auf Einstiegsleiste, Schalthebel, Lenkrad und Drehzahlmesser.

BMW ConnectedDrive für Sicherheit und Komfort.

Darüber hinaus stehen für den neuen BMW M2 die innovativen

Fahrerassistenzsysteme und Mobilitätsdienstleistungen von BMW ConnectedDrive zur Verfügung.

Zum optionalen Angebot der Fahrerassistenzsysteme zählt der Driving Assistant, der unter anderem die Auffahr- und Personenwarnung mit City-Anbremsfunktion sowie die Spurverlassenswarnung einschließt. Das System warnt innerorts vor drohenden Kollisionen mit Fußgängern oder anderen Fahrzeugen und bremst selbsttätig. Zudem weist es mit Lenkradvibrationen auf ein unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur hin. Mit der Speed Limit Info werden Verkehrszeichen und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit angezeigt und es wird vor Überholverböten gewarnt. Die Rückfahrkamera in Kombination mit hinterer Park Distance Control unterstützt den Fahrer beim rückwärts Einparken und Rangieren. Die optionale Navigation Professional bietet eine brillante Kartendarstellung sowie den iDrive Touch Controller für noch bequemere Bedienung der Funktionen.

Den eigenen Fahrstil analysieren, Rennrunden aufzeichnen.

Die optionalen ConnectedDrive Services öfönen die Welt der Fahrzeugvernetzung, zu intelligenten Services und Diensten sowie einem umfassenden Angebot an Apps. So etwa die GoPro App oder die M Laptimer App der BMW M GmbH, mit der sich der eigene Fahrstil auf der Rennstrecke gezielt verbessern lässt. Die Anwendung protokolliert die Geschwindigkeit, Längs- und Querschleunigung, Motordrehzahl, den jeweils eingelegten Gang, Lenkwinkel sowie Gaspedalstellung und Verbrauch. Das ermöglicht, die Fahreraktionen später Kurve für Kurve exakt zu analysieren, die eigene Fahrt mit anderen zu vergleichen oder die Aufzeichnung mit anderen per E-Mail oder Facebook zu teilen.

Die GoPro App ermöglicht die Steuerung einer GoPro Kamera, um etwa schnelle Runden auf der Rennstrecke zu dokumentieren. Alle Anwendungen sind mit BMW ConnectedDrive perfekt ins Fahrzeug integriert und können über den iDrive Touch Controller bedient werden, die Anzeige erfolgt im Control Display.

Weitere Dienste von BMW ConnectedDrive.

Über die im Fahrzeug fest eingebaute SIM-Karte ist auf Wunsch der Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen oder Nachrichten möglich. Mit Diensten wie dem Concierge Service – dem persönlichen digitalen Assistenten – sowie dem Echtzeit-Verkehrsinformationssystem RTTI und dem Intelligenten Notruf unterstreicht BMW auch im BMW M2 die führende Position bei der Vernetzung von Fahrer, Fahrzeug und Umwelt.

7. Historie. Ein Sportler mit Familiengeschichte.



Mit dem neuen BMW M2 setzt die BMW M GmbH die Erfolgsgeschichte des BMW 1er M Coupé fort. Und wie dieses setzt der BMW M2 einmal mehr Maßstäbe im Segment der kompakten Hochleistungssportwagen. Doch der BMW M2 hat nicht nur diesen unmittelbaren Vorgänger, sondern steht ebenso in der Tradition des legendären ersten BMW M3 der Baureihe E30 aus dem Jahr 1986. Darüber hinaus hat er auch einen Vorfahren, der bereits vor über 40 Jahren den Anspruch der BMW M GmbH an herausragende Fahrdynamik, höchste Agilität und jederzeit optimale Fahrzeugkontrolle perfekt verkörperte: den BMW 2002 turbo.

Aufsehen erregender Urahn.

Als der BMW 2002 turbo als neues Topmodell der BMW 02er Baureihe im Herbst 1973 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt vorgestellt wurde, begann gerade die erste Ölkrise. Nicht zuletzt deswegen wurde er zu einem der emotionalsten Automobile seiner Zeit. Und heute ist der BMW 2002 turbo ein heißbegehrter Oldtimer.

Dafür gibt es allein schon automobilhistorisch gute Gründe. Denn der BMW 2002 turbo war das erste deutsche Serienfahrzeug mit einem Abgasturbolader. Darüber hinaus begeisterte der BMW 2002 turbo, den es nur in den Farben Polaris metallic und Chamonix gab, auch seinerzeit schon mit seiner herausragenden Fahrdynamik. Mit einer Kugelfischer-Benzineinspritzung und einem KKK-Turbolader holten die BMW Ingenieure aus dem Zweiliter-Vierzylinder-Motor stolze 125 kW/170 PS bei 5.800 min⁻¹. Und auch das Drehmoment war mit 240 Nm bei 4.000 min⁻¹ mehr als beeindruckend. Damit beschleunigte der 1.107 Kilogramm leichte BMW 2002 turbo in nur 8,9 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 212 km/h. Damit gehörte der BMW 2002 turbo seinerzeit zu den schnellsten Automobilen auf deutschen Straßen.

Und das machte er auch optisch deutlich. Ein großer Frontspoiler, angeschraubte Kunststoff-Kotflügelverbreiterungen und eine Spoilerlippe auf dem Kofferraumdeckel signalisierten sofort das hohe fahrdynamische Potenzial des BMW 2002 turbo. Auch der Innenraum war für ambitionierte Fahrer optimiert. Sportsitze boten besten Seitenhalt bei schneller Kurvenfahrt, das griffige Lederlenkrad gab perfekte Fahrzeugkontrolle und über den Ladedruck informierte eine Anzeige über der Mittelkonsole.

Mit seinem modernen Fahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse, einer Schräglenker-Hinterachse, Stabilisatoren vorne und hinten sowie innenbelüfteten Scheibenbremsen vorne setzte der BMW 2002 turbo in den 70er Jahren Maßstäbe in puncto Fahrdynamik.

Vom BMW 2002 turbo wurden von September 1973 bis November 1974 insgesamt 1.672 Fahrzeuge hergestellt.

Eine Motorsport-Legende.

Der erste BMW M3, die Sportversion der kompakten BMW 3er Reihe (E30), wurde Anfang des Jahres 1986 präsentiert. Die 4,36 Meter lange zweitürige Limousine war als Homologationsmodell für den Einsatz in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft konzipiert und ließ auf den ersten Blick ihre großen sportlichen Ambitionen erkennen. Mit bulligen Kotflügelverbreiterungen, großem Frontspoiler, Schwellerverkleidungen, tief heruntergezogener Heckschürze und einem ausladenden Heckflügel trat der erste BMW M3 schon äußerlich wie ein Modellathlet an. Eine gegenüber dem serienmäßigen BMW 3er flachere Heckscheibe und ein höher gesetzter Kofferraumdeckel aus glasfaserverstärktem Kunststoff verbesserten die Aerodynamik zusätzlich.

Angetrieben wurde der BMW M3 von einem 2,3-Liter-Vierzylinder-Motor. Mit Vierventiltechnik leistete das Triebwerk 147 kW/200 PS bei 6.750 min^{-1} . Sein maximales Drehmoment von 240 Nm stellte der Motor bei 4.750 min^{-1} bereit. Die Kraftübertragung erfolgte über ein Fünfgang-Schaltgetriebe – mit einer separaten Schaltgasse für den ersten Gang – auf die Hinterräder. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h benötigte der BMW M3 lediglich 6,7 Sekunden und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h.

Mit diesen optimalen Voraussetzungen wurde der erste BMW M3 zu einer Motorsport-Legende. Bereits in der ersten Rennsaison gewann der BMW M3 die Tourenwagen-Weltmeisterschaft. Und bis heute ist der erste BMW M3 mit über 1.500 Einzelsiegen, darunter viermal in Folge beim 24h Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife, der erfolgreichste Tourenwagen der Welt.

Bis Mitte 1991 wurden vom ersten BMW M3, der ab 1987 auch als Cabriolet erhältlich war, über 18.000 Fahrzeuge gebaut.

Starker Vorgänger.

Um eine Verwechslung mit dem legendären Mittelmotor-Supersportwagen BMW M1 zu vermeiden, erhielt das erste auf der BMW 1er Reihe aufbauende M Automobil im Jahr 2011 die Typenbezeichnung BMW 1er M Coupé.

Das BMW 1er M Coupé wird von einem Dreiliter-Reihen-Sechszylinder mit M TwinPower Turbo Technologie angetrieben und entwickelt eine Leistung von 250 kW/340 PS bei 5.900 min⁻¹. Sein maximales Drehmoment von 450 Nm stellt das BMW 1er M Coupé zwischen 1.500 und 4.500 min⁻¹ zur Verfügung. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h vergehen gerade mal 4,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h abgeregelt.

Serienmäßig verfügt das BMW 1er M Coupé über ein M Sportfahrwerk in Leichtbauweise, eine mechanische Differenzialsperre mit bis zu 100 Prozent Sperrwert, eine M Compound-Bremsanlage und 19-Zoll-Aluminiumräder mit Mischbereifung. Gegenüber dem serienmäßigen BMW 1er Coupé wurde die Spurweite vorne um 60 und hinten um 40 Millimeter verbreitert.

Die optischen Änderungen des BMW 1er M Coupé umfassen eine neue Frontschürze mit größeren Lufteinlässen für den erhöhten Kühlbedarf, Kotflügelverbreiterungen und eine neue Heckschürze. Der Innenraum ist durch M Sportsitze mit Lederbezug, M Sport Lenkrad, Interieurleisten in Alcantara und BMW M Logos M typisch aufgewertet.

8. Technische Daten.



BMW M2 Coupé		
Karosserie		
Anzahl Türen/Sitzplätze		2/4
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4468/1854/1410
Radstand	mm	2693
Spurweite vorne/hinten	mm	1579/1601
Bodenfreiheit	mm	123
Wendekreis	m	11,7
Tankinhalt	ca. l	52
Kühlsystem einschl. Heizung	l	10,3
Motoröl ¹⁾	l	6,5
Leergewicht nach DIN/EU	kg	1495/1570 (1520/1595)
Zuladung nach DIN	kg	515 (490)
Zul. Gesamtgewicht	kg	2010
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	970/1080
Zul. Anhängelast (12 %) gebremst/ungebremst	kg	---/---
Zul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg	75/---
Kofferraumvolumen	l	390
Luftwiderstand	cX x A	0,35 x 2,21
Motor		
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		R/6/4
Motor-Technologie		M TwinPower Turbo Technologie: TwinScroll-Turbolader, Direkteinspritzung High Precision Injection, vollvariable Ventilsteuerung VALVETRONIC, variable Nockenwellensteuerung Doppel-VANOS
Hubraum effektiv	cm ³	2979
Hub/Bohrung	mm	89,6/84,0
Verdichtung	:1	10,2
Kraftstoff		min. ROZ 95
Leistung	kW/PS	272/370
bei Drehzahl	min ⁻¹	6500
Drehmoment	Nm	465
bei Drehzahl	min ⁻¹	1400–5560
Elektrik		
Batterie/Einbauort	Ah/-	80/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	209/2926
Fahrdynamik und Sicherheit		
Vorderradaufhängung		Doppelgelenk-Zugstreben-Federbeinachse in Aluminiumleichtbauweise mit M spezifischer Elastokinematik
Hinterradaufhängung		Fünf-Lenker-Achse in Aluminiumleichtbauweise mit M spezifischer Elastokinematik
Bremse vorne		Vierkolben-Festsattel-Scheibenbremsen belüftet
Bremse hinten		Zweikolben-Festsattel-Scheibenbremsen belüftet
Fahrstabilitätssysteme		Serienmäßig: DSC inkl. ABS und M Dynamic Mode, Kurvenbremshilfe CBC, Bremsassistent DBC, Trockenbremsfunktion, Fading-Ausgleich, Anfahrassistent; Aktives M Differenzial, Vernetzung im Integrated Chassis Management (ICM)
Sicherheitsausstattung		Serienmäßig: Airbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags vorn und hinten, Dreipunkt-Automatikgurte für alle Sitzplätze, vorn mit Gurtstopper, Gurtstrammer und Gurtkraftbegrenzer
Lenkung		Elektromechanische Zahnstangen-Servolenkung (EPS) mit M spezifischer Servotronic Funktion
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	15,0
Reifen vorne/hinten		245/35 ZR19 93Y 265/35 ZR19 98Y
Felgen vorne/hinten		9,0J x 19 LM 10,0J x 19 LM

BMW M2 Coupé			
Getriebe			
Getriebeart	6-Gang Manuell (7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic)		
Getriebeübersetzung	I	:1	4,110 (4,806)
	II	:1	2,315 (2,593)
	III	:1	1,542 (1,701)
	IV	:1	1,179 (1,277)
	V	:1	1,000 (1,000)
	VI	:1	0,846 (0,844)
	VII	:1	----- (0,671)
	R	:1	3,727 (4,172)
Hinterachsübersetzung			:1 3,462 (3,462)
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht (DIN)	kg/kW	5,5 (5,6)	
Literleistung	kW/l	91,3	
Beschleunigung 0–100 km/h	s	4,5 (4,3)	
im 4./5. Gang 80–120 km/h	s	3,6/4,4	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250/270 ²⁾	
BMW EfficientDynamics			
BMW EfficientDynamics Maßnahmen serienmäßig	Bremsenergie-Rückgewinnung, elektromechanische Servolenkung, Auto Start Stopp Funktion, intelligenter Leichtbau, bedarfsgerecht gesteuerte Nebenaggregate, kennfeldgeregelte Ölpumpe, Hinterachsgetriebe mit optimierten Warmlaufeigenschaften		
Verbrauch im EU-Zyklus³⁾			
Mit Serienbereifung:			
städtisch	l/100km	11,6 (10,5)	
außerstädtisch	l/100km	6,7 (6,4)	
insgesamt	l/100km	8,5 (7,9)	
CO ₂	g/km	199 (185)	
Emissionseinstufung	EU6		
Versicherungseinstufung			
KH/VK/TK	n. b.		

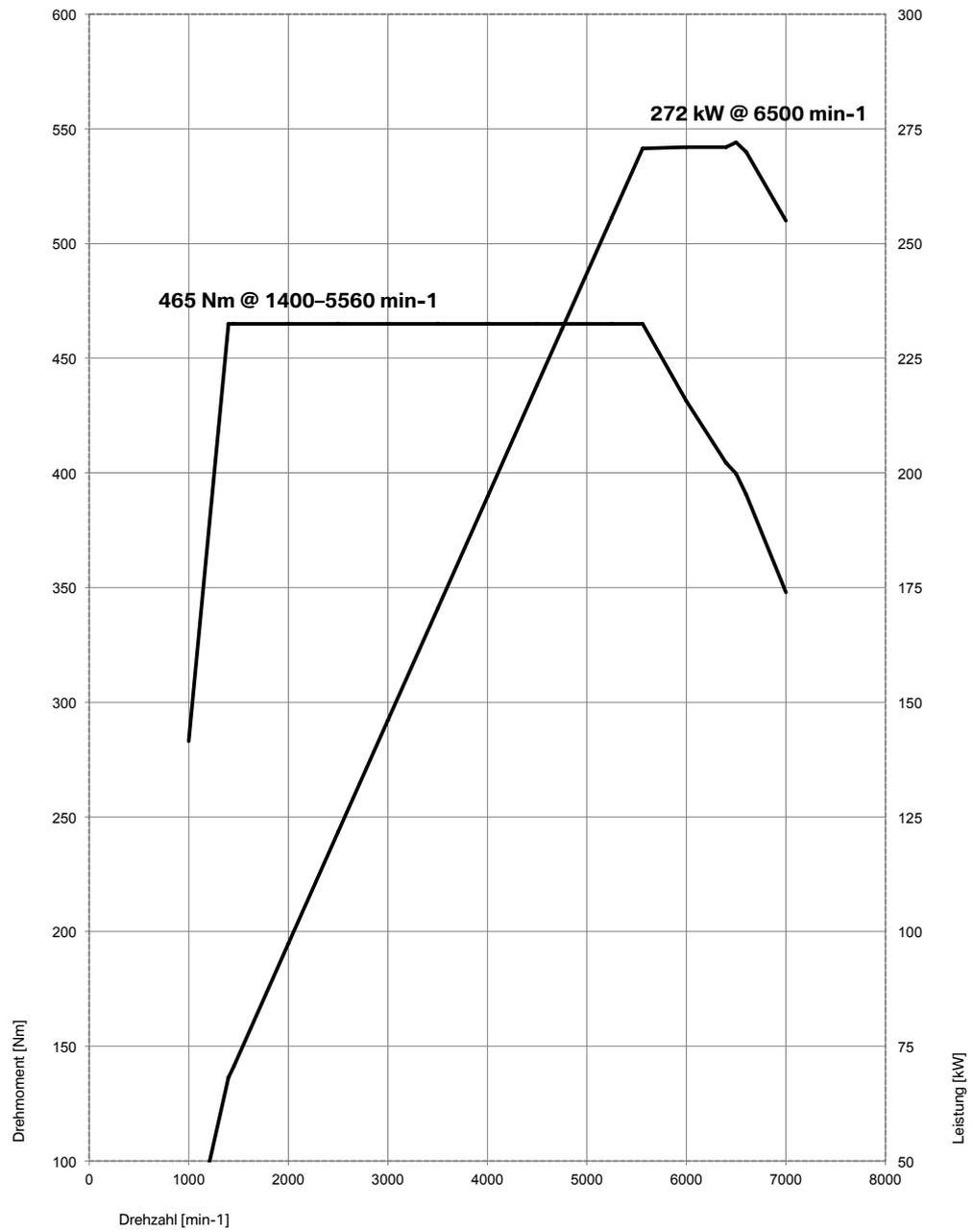
Technische Daten gültig für ACEA Märkte/Zulassungsrelevante Daten teilweise nur für Deutschland (Gewichte)
Werte in Klammern gelten für Fahrzeuge mit M DKG

¹⁾ Öl-Wechselmenge

²⁾ In Verbindung mit optionalem M Drivers Package

³⁾ Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte abhängig vom gewählten Reifenformat

9. Leistungs- und Drehmomentdiagramme.



10. Außen- und Innenabmessungen.

