

Der neue BMW M2 CS. Inhaltsverzeichnis.



Der neue BMW M2 CS.

Alltagstauglicher Hochleistungssportler. 2

Markantes Design.

Viel Carbon und intelligenter Leichtbau. 4

Fahrdynamik.

Wild auf der Rennstrecke, zahm im Alltag. 5

Motor.

Spontane Leistungsentfaltung dank M TwinPower Turbo Technologie. 8

Innenausstattung.

Puristisch, sportlich und leicht. 11

Der neue BMW M2 CS. Alltagstauglicher Hochleistungssportler.



Mit dem neuen BMW M2 CS (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,4 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 238 – 214 g/km*) erweitert die BMW M GmbH ihre Palette exklusiver und limitierter Sondermodelle mit betont sportlichem Auftritt erstmals in die Premium-Kompaktklasse. Der exklusive BMW M2 CS ist als High-Performance-Fahrzeug oberhalb des BMW M2 Competition positioniert und setzt die Erfolgsgeschichte der Modelle BMW M3 CS und BMW M4 CS fort. Zugleich bildet er die leistungsfähige Basis für den BMW M2 CS Racing, das ab der Saison 2020 verfügbare neue Einstiegsmodell von BMW M Motorsport für den Breitensport und das neue Clubsport-Segment.

Der BMW M2 CS schärft den Auftritt des BMW M2 Competition nochmals und kombiniert eine hervorragende Performance auf der Rennstrecke mit uneingeschränkter Alltagstauglichkeit zu einem faszinierenden viersitzigen Sportwagen. Bei Beschleunigungswerten, Fahrdynamik, Präzision und Agilität setzt der BMW M2 CS in seinem Segment neue Maßstäbe. Damit ist er die perfekte Wahl für Liebhaber hochwertiger High-Performance-Fahrzeuge und bildet einen neuen, hochemotionalen Einstieg in die Produktpalette der BMW M GmbH – auch für eine jüngere Zielgruppe. Der Einstiegspreis für den BMW M2 CS liegt bei 95.000 Euro.

„Die gemeinsame Entwicklung des BMW M2 CS und des BMW M2 CS Racing unterstreicht die enge Verzahnung von BMW Motorsport und der BMW M GmbH. Unsere Kompetenzen treffen sich genau in der Mitte zwischen High-Performance-Fahrzeugen für die Straße und reinrassigen Rennfahrzeugen, nämlich im wachsenden Clubsport-Segment. Dem tragen wir mit der Clubsport-Variante des BMW M2 CS Racing bereits Rechnung, und wir werden bei künftigen Sondermodellen von BMW M in eine ähnliche Richtung arbeiten“, erklärt Markus Flasch, Leiter der BMW M GmbH.

BMW Group Motorsport Direktor Jens Marquardt sagt: „Auf der perfekten Basis des BMW M2 CS und im engen Austausch mit den Kollegen der BMW M GmbH haben die BMW Motorsport Ingenieure viele Erkenntnisse aus der Entwicklung des BMW M4 GT4 genutzt, um mit dessen kleinerem Bruder BMW M2 CS Racing völlig neue Maßstäbe in der Einsteiger-Klasse zu setzen. Ich bin sicher, dass wir mit diesem Fahrzeug die Erfolgsgeschichte von BMW M Kundensport Fahrzeugen fortschreiben werden.“

Beim limitierten Sondermodell BMW M2 CS hat die BMW M GmbH mit zahlreichen Carbon-Teilen eine äußerst sportliche Optik realisiert, die schon im Stand die außergewöhnliche Agilität und Dynamik des Fahrzeugs erkennen lässt. Die Leistung des doppelt aufgeladenen Sechszylinder-Reihenmotors steigt im Vergleich zum BMW M2 Competition um 29 kW (40 PS) auf 331 kW (450 PS) und wird durch das adaptive M Sportfahrwerk, das bisher den M4-Modellen vorbehalten war, sowie Cup-Reifen perfekt auf die Rennstrecke und die Straße gebracht. Für die entsprechende Verzögerung sorgen die serienmäßige M Sportbremse mit rot lackierten Bremssätteln oder die optionale M Carbon-Keramik Bremse.

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Markantes Design. Viel Carbon und intelligenter Leichtbau.



Der optische Auftritt des BMW M2 CS wird schon auf den ersten Blick dem sportlichen Anspruch gerecht und grenzt ihn vom BMW M2 Competition ab. Dabei haben die Designer der BMW M GmbH vor allem auf den Einsatz von Carbon gesetzt, das ein emotionales Design mit zahlreichen Bezügen zum Motorsport mit intelligentem Leichtbau und einer außergewöhnlichen Steifigkeit der Karosserie verbindet.

Neue Motorhaube und neues Dach aus Carbon.

Speziell für den BMW M2 CS entstanden eine neue Carbon-Motorhaube sowie – als Novum bei einem BMW M2 – auch das komplette Dach aus kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen (CFK). Die Form der Motorhaube wurde gegenüber dem BMW M2 Competition neu gestaltet und um einen markanten mittigen Luftauslass in hochglänzendem Schwarz im vorderen Bereich ergänzt. Das neue Design erhöht den Abtrieb des Fahrzeuges an der Vorderachse und verbessert zudem die Kühlung des Motors. Das Gewicht der Haube wurde um 50 Prozent verringert. Das neue Dach in Sandwich-Bauweise erhöht die Steifigkeit der Karosserie und wirkt wie aus einem Guss, da keine Zierleisten benötigt werden und damit auch keine Fugen auftreten. Zudem wird die Akustik im und außerhalb des Fahrzeugs verbessert sowie durch die nicht benötigten Dachspiegel und Isolierungen das Gewicht reduziert. Das sorgt zusammen mit der leichteren Motorhaube für einen tieferen Fahrzeugschwerpunkt und damit eine erhöhte Fahrdynamik.

Frontsplitter, Gurney und Heckdiffusor für optimierte Aerodynamik.

Aus markantem Sicht-Carbon sind der neue Frontsplitter unterhalb der Frontschürze, der so genannte Gurney – eine Abrisskante an der Heckklappe – sowie der Heckdiffusor gefertigt. Angelehnt an Aerodynamik-Bauteile aus dem Motorsport sorgen diese drei Applikationen für einen erhöhten Abtrieb des Fahrzeugs und optimieren den aerodynamischen Luftfluss um die und unter der Karosserie. Abgerundet wird der großflächige Einsatz von Carbon an den Spiegelkappen der aerodynamisch optimierten M Außenspiegel im Doppelfußdesign. Für einen markanten Heckabschluss sorgen die neu gestaltete zweiflutige Auspuffanlage mit vier Edelstahl-Endrohren und M Logo sowie das fahrzeugspezifische M2 CS Badge. Exklusiv dem neuen BMW M2 CS vorbehalten ist die Lackierung in Misano Blau metallic.

Fahrdynamik. Wild auf der Rennstrecke, zahm im Alltag.



Der neue BMW M2 CS setzt konsequent die Linie des BMW M3 CS und des BMW M4 CS fort. Er ist ganz auf eine herausragende Performance auf der Rennstrecke abgestimmt, ohne Abstriche beim täglichen Umgang mit dem Fahrzeug zu machen. Die bereits hochkarätigen Eigenschaften des BMW M2 Competition in den Bereichen Agilität, Fahrgefühl, Fahrstabilität, Lenkpräzision und Kontrollierbarkeit im Grenzbereich wurden weiter geschärft und machen den BMW M2 CS zu einem echten Sportwagen.

Adaptives M Fahrwerk und M Sportbremse serienmäßig.

Die herausragende Fahrdynamik des BMW M2 CS wird ermöglicht durch den serienmäßigen Einsatz des Adaptiven M Fahrwerks und der M Sportbremse, in die Erfahrungen aus dem Motorsport eingeflossen sind. Beim Adaptiven M Fahrwerk – bisher den M4-Modellen vorbehalten – kann der Fahrer zwischen den drei Modi Comfort, Sport und Sport+ wählen. Sie verändern jeweils die Dämpfungsabstimmung. Während zum Beispiel im täglichen Einsatz im Stadtverkehr die Einstellung Comfort für ein Höchstmaß an Fahrkomfort sorgt, ermöglicht die Einstellung Sport auf der Landstraße eine besonders dynamische Fortbewegung. Wer mit dem BMW M2 CS auf die Rennstrecke geht, erreicht mit Sport+ die härteste Fahrwerksabstimmung, die für minimale Aufbaubewegungen und maximale Fahrdynamik steht. Angepasst an diese drei Kennlinien ist auch die elektromechanische Servolenkung mit M spezifischer Charakteristik, die elektronisch die Lenkunterstützung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit und den über Drivelogic ausgewählten Einstellungen regelt, über die der Fahrer jederzeit die Lenkunterstützung seinen persönlichen Vorlieben anpassen kann. Die Motorsport-Erfahrung der BMW M GmbH zeigt sich in der M Sportbremse. Sie bietet gegenüber der M Compound Bremse des BMW M2 Competition vergrößerte Bremsscheiben (Vorderachse: 400 mm Durchmesser, Hinterachse: 380 mm Durchmesser) und Bremssättel (Vorderachse: 6-Kolben-Festsattel, Hinterachse: 4-Kolben-Festsattel), die in markantem Rot lackiert sind. Diese Hochleistungsbremsanlage garantiert höchste Brems-Performance mit exzellenten Verzögerungswerten unter allen Bedingungen, hoher Fadingstabilität und thermischer Standfestigkeit. Auf Wunsch ist für den BMW M2 CS die BMW M Carbon-Keramik Bremse mit Sechs-Kolbensätteln vorne und Vier-Kolben-Sätteln hinten erhältlich, die leichter ist, höchsten Belastungen wie etwa beim Rennstreckeneinsatz standhält und überdies auch noch langlebiger ist.

Steifer Vorderwagen für erhöhte Lenkpräzision.

Bereits bekannt aus dem BMW M2 Competition ist die CFK-Präzisionsstrebe. Dieses einteilige und lediglich 1,5 kg schwere Carbon-Bauteil verleiht zusammen mit der Dom-Stirnwandstrebe dem Vorderwagen eine hohe Steifigkeit und wirkt sich positiv auf das Einlenkverhalten und die Lenkpräzision aus. Vorder- und Hinterachse sind in Aluminium-Leichtbauweise ausgeführt, für eine hochpräzise Radführung erfolgt die Kraftübertragung in Querrichtung über spielfreie Kugelgelenke. In Längsrichtung werden die Fahrwerkskräfte unmittelbar über spezielle Elastomerlager in den Zugstreben übertragen, was gleichzeitig den erwünschten Abrollkomfort sicherstellt. Bei der Fünflenker-Hinterachse sind alle Lenker und Radträger in Aluminium-Schmiedetechnik hergestellt. 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.

Aktives M Differenzial und speziell abgestimmtes DSC.

Die Elektronik der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) regelt äußerst feinfühlig, bietet viel Traktion bei Nässe und Schlupf und sorgt dafür, dass im Drift die Traktion nicht abrupt abreißt. Unterstützung liefert dabei das Aktive M Differenzial, eine elektronisch geregelte Lamellensperre, die mit höchster Präzision und Schnelligkeit Traktion und Fahrstabilität optimiert. Dabei ist die Sperrwirkung je nach Fahrsituation zwischen null und 100 Prozent variabel und reagiert auf 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 Newtonmetern steht innerhalb von 150 Millisekunden 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. 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 ergeben sich zudem

eine erhöhte Agilität, die Vermeidung von Untersteuern am Kurveneingang und eine verbesserte Spurstabilität beim Bremsen und bei Lastwechseln.

Der M Dynamic Mode (MDM), eine Unterfunktion der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC), die sich gezielt anwählen lässt, gewährt für bestimmte Situationen, etwa bei besonders sportlichem Fahren auf der Rennstrecke, einen größeren Radschlupf. Die Stabilisierungsmaßnahmen des DSC werden dann 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.

19-Zoll-Räder mit Cup-Reifen.

Der BMW M2 CS rollt auf 19-Zoll-Schmiederädern im Y-Speichen-Design und hochglänzendem Schwarz. Auch hier haben die Ingenieure der M GmbH auf konsequenten Leichtbau gesetzt. So wiegen die vorderen 9J x 19 Zoll großen Räder nur gut 9 Kilogramm, die hinteren 10J x 19 Zoll unter 10 Kilogramm. Das hält die ungefederten Massen gering und trägt zur außergewöhnlich hohen Fahrdynamik des M2 CS bei. Als Option sind diese auch in einem matten Goldton erhältlich. Die Vorderräder mit den eigens auf den M2 CS besonders abgestimmten Reifen Michelin Pilot Sport Cup 2 im Format 245/35 ZR 19 erfüllen höchste Ansprüche im Hinblick auf Seitenführung, Spurstabilität, Lenkgefühl und Lenkpräzision, die Hinterreifen im Format 265/35 ZR 19 sorgen für optimale Traktion, Seitenführung und Spurstabilität. Wer den M2 CS überwiegend im Alltag einsetzen möchte, erhält wahlweise ohne Aufpreis auch Michelin Pilot Super Sport-Reifen, die auf regennasser Fahrbahn mehr Grip aufbauen als die Cup-Reifen.



Motor.

Spontane Leistungsentfaltung dank M TwinPower Turbo Technologie.

Der doppelt aufgeladene Sechszylinder-Reihenmotor des BMW M2 CS basiert auf dem Aggregat des BMW M4 Competition Coupé und kombiniert das Beste aus zwei Welten: Der Hochdrehzahlcharakter garantiert eine für Turbomotoren einzigartige Drehwilligkeit, eine lineare Leistungsentfaltung über einen weiten Drehzahlbereich und einen markanten Sound.

Die M TwinPower Turbo Technologie stellt über ein breites Drehzahlband das maximale Drehmoment zur Verfügung. Daneben begeistert der Motor mit herausragender Effizienz.

Das Triebwerk leistet 331 kW (450 PS) bei 6.250 min⁻¹; das sind 29 kW (40 PS) mehr als im BMW M2 Competition. Zwischen 2.350 min⁻¹ und 5.500 min⁻¹ steht das maximale Drehmoment von 550 Newtonmetern zur Verfügung. Damit absolviert der BMW M2 CS mit dem optionalen 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h in 4,0 Sekunden. Mit dem 6-Gang-Handschaltgetriebe dauert es 4,2 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit des mit dem M Driver's Package ausgerüsteten Sondermodells wird bei 280 km/h elektronisch abgeregelt. Mit dem 6-Gang-Handschaltgetriebe liegt der kombinierte Kraftstoffverbrauch bei 10,4 bis 10,2 l/100 km, die CO₂-Emissionen bei kombiniert 238 bis 233 g/km*. Mit dem M DKG sind es lediglich kombinierte 9,6 bis 9,4 l/100 km und 219 bis 214 g CO₂/km.* Darüber hinaus verfügt der BMW M2 CS in den relevanten EU-Ländern über einen Otto-Partikelfilter (OPF), der die Partikelemissionen weiter verringert.

Spontane Reaktionen dank M TwinPower Turbo Technologie.

Die BMW M TwinPower Turbo Technologie umfasst zwei spontan ansprechende, nach dem Mono-Scroll-Prinzip agierende Turbolader, die Benzin-Direkteinspritzung High Precision Injection, die variable Ventilsteuerung VALVETRONIC und die stufenlose Nockenwellenverstellung Doppel-VANOS. Die Ventil- und die Nockenwellenverstellung regulieren gemeinsam den Hub der Einlassventile vollvariabel. So kann der Motor seine Leistung optimal entfalten und spricht sehr spontan an. Zusätzlich werden der Verbrauch und die Abgas-Emissionen reduziert. Das Kurbelgehäuse des Sechszylinder-Motors ist dank seiner sogenannten Closed-Deck-Bauweise besonders steif, ermöglicht dadurch höhere Zylinderdrücke

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

und eine bessere Leistungsausbeute. Buchsenlose, LDS-beschichtete Zylinderlaufbahnen sorgen für Leichtbau auch beim Motor.

Erfahrungen aus dem Motorsport.

Höchste Fahrdynamik wie beim BMW M2 CS stellt beim Einsatz auf der Rennstrecke besondere Anforderungen an die Ölversorgung des Motors. Hier zeigt sich die langjährige Motorsport-Erfahrung der BMW M GmbH. So verfügt die Ölwanne beispielsweise über eine zusätzliche Abdeckung, um die Bewegung des Schmiermittels bei starken querdynamischen Richtungswechseln des Fahrzeugs einzuschränken. Bei extremen Beschleunigungs- und Verzögerungsmanövern sorgen zudem eine zusätzliche Ölabsaugpumpe sowie ein ausgeklügeltes Ölrücklaufsystem im Bereich des Abgasturboladers für einen stabilen Ölkreislauf. Somit ist eine sichere Ölversorgung sämtlicher Motorkomponenten unter allen Umständen garantiert – im Alltagsbetrieb ebenso wie bei hochdynamischer Fahrt auf der Rennstrecke.

Dem erhöhten Kühlluft-Bedarf des Triebwerks trägt der BMW M2 CS unter anderem mit der im Vergleich zum BMW M2 Competition veränderten Motorhaube aus CFK Rechnung. Diese sorgt durch die integrierte Lufthutze für eine bessere Abfuhr warmer Luft. Übernommen hat der BMW M2 CS die große Niere und die großen Lufteinlässe in der Frontschürze, die für eine optimale Durchströmung der Fahrzeugfront sorgen. Das Rennstrecken-erprobte Kühlsystem stammt aus dem BMW M4 mit Competition Paket und besteht aus einem zentralen sowie zwei seitlichen Kühlern und einem zusätzlichen Motorölkühler. Fahrzeuge mit dem optionalen 7-Gang M DKG verfügen zusätzlich über einen Getriebeölkühler. Dieses aufwändige System stellt sicher, dass im normalen Alltagsbetrieb, auf Kurzstrecken in der Stadt und beim Einsatz auf der Rennstrecke immer optimale Betriebstemperaturen herrschen.

Zweiflutige Abgasanlage mit zwei elektrisch gesteuerten Klappen.

Die gegenüber dem BMW M2 Competition in Optik und Sound verfeinerte Abgasanlage ist zweiflutig ausgelegt und endet in den typischen vier Endrohren, die ein M Logo tragen. Zwei elektrisch gesteuerte Klappen sorgen dafür, dass der BMW M2 CS einen charakteristischen BMW M Sound entwickelt, den der Fahrer über die Auswahl des Fahrmodus über die M Motordynamik Control auch mittels Direktwahltasten in der Mittelkonsole weiter beeinflussen kann.

Zwei Getriebe-Varianten zur Auswahl.

Serienmäßig verfügt der BMW M2 CS – erstmals bei einem CS-Modell von BMW – über ein 6-Gang-Handschaltgetriebe, das perfekt zur M2-Zielgruppe passt, die sich sehr oft für eine manuelle Schaltung entscheidet. Das Getriebe besticht durch seine kompakte Bauform und sein geringes Gewicht und bietet dank des Einsatzes von Carbon-Reibbelägen einen erhöhten Schaltkomfort. Dieser wird mit der sogenannten Anschlussdrehzahlregelung, die beim Runterschalten automatisch Zwischengas gibt und beim Hochschalten die Motordrehzahl absenkt, weiter verbessert. Zudem wird das Fahrzeug bei forcierter Fahrt auf der Rennstrecke zusätzlich stabilisiert. Bei ausgeschaltetem DSC ist die Anschlussdrehzahlregelung deaktiviert.

Optional steht das 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic zur Verfügung. Dieses System, das aus zwei Teilgetrieben mit jeweils eigener Kupplung besteht, ermöglicht, je nach Fahrmodus, extrem schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung oder sehr komfortable Schaltvorgänge. Die Gangwechsel erfolgen entweder im automatisierten Modus oder manuell durch den Fahrer über den Schalthebel auf der Mittelkonsole oder Schaltwippen am M Lederlenkrad. Die Drivelogic stellt dem Fahrer im automatisierten und im manuellen Modus die vorkonfigurierten Fahrmodi EFFICIENT, SPORT und SPORT+ zur Verfügung, in denen im automatisierten Modus die Schaltzeitpunkte, die Schaltintensität und die automatische Zwischengasfunktion beim Herunterschalten 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, welchen Gang der Fahrer als nächsten wählen wird, und legt den Gang bereits ein, bevor die Schaltwippe betätigt wird. Anschließend werden nur noch die Kupplungen geöffnet beziehungsweise geschlossen und der Gangwechsel erfolgt in Sekundenbruchteilen.

Innenausstattung. Puristisch, sportlich und leicht.



Das Interieur des BMW M2 CS verbindet eine exklusive und puristische Optik mit der sportlichen Haptik von edlem Alcantara und innovativem Leichtbau. So ist die Mittelkonsole komplett aus leichtgewichtigem Carbon gefertigt und bietet einen Gewichtsvorteil von mehr als 50 Prozent gegenüber der Serienvariante. Auch bei den Türgriffen und Türverkleidungen kommen kohlenstofffaserverstärkte Kunststoffe (CFK) zum Einsatz.

Bereits beim Einstieg in den BMW M2 CS wird der Fahrer von der Tür-Einstiegsleiste mit M2 CS-Schriftzug begrüßt, bevor er auf dem Leichtbau M Sportsitz aus dem BMW M4 CS Platz nimmt, der ergonomisch und optisch ein Highlight ist. Mit seinem Schalencharakter lehnt sich der Sitz direkt an den Motorsport an und garantiert auch bei forcierter Fahrt auf der Rennstrecke perfekten Seitenhalt. Die Sitzlehnen sind mit Leder Merino und Alcantara bezogen und tragen rote Kontrastnähte, die auch an den Armauflagen, der Mittelkonsole und den Tür- und Seitenverkleidungen zu finden sind. Die integrierten Kopfstützen der Vordersitze sind mit BMW M Streifen verziert, in die Rückenlehnen ist ein CS-Logo eingepreßt. Die Rücksitze in Leder Merino verfügen ebenfalls über die CS-spezifischen roten Kontrastnähte.

M Sportlenkrad mit Alcantara-Bezug und 12-Uhr-Kennzeichnung.

Direktes Motorsportfeeling verbreitet das optionale M Sportlenkrad mit exklusivem Alcantara-Bezug. Wie in einem Rennwagen trägt es eine rote 12-Uhr-Kennzeichnung und überzeugt durch maximale Griffbarkeit in allen Fahrsituationen. Durch das M Sportlenkrad ist der charakteristische M2 CS-Schriftzug auf der Instrumenten-Kombi zu sehen. Edles Alcantara wurde auch für die Armauflage der Mittelkonsole sowie eine Interieurleiste an der Instrumententafel verwendet. Das große rote CS-Logo auf dieser Leiste kennzeichnet das Fahrzeug als das neue Topmodell der BMW M2-Baureihe, das auf der Rennstrecke und im täglichen Alltag gleichermaßen eine perfekte Figur abgibt.

Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannweiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und der optionalen Sonderausstattung und können sich während der Konfiguration verändern.

Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter <https://www.dat.de/co2/> unentgeltlich erhältlich ist.