

La nuova BMW M2 Coupé. Indice.



1. Highlight.	2
2. La nuova BMW M2 Coupé.	
Sportiva ad alte prestazioni dalla performance entusiasmante.	
(Versione riassuntiva)	3
3. Propulsore.	
Powered by M per il massimo divertimento di guida.	6
4. Dinamica di guida.	
Trasferimento della tecnica delle corse alla strada.	11
5. Design.	
Potenza in vista.	15
6. Equipaggiamenti.	
Dinamismo, esclusività ed entertainment.	18
7. La storia.	
Una sportiva con una storia di famiglia.	20
8. Dati tecnici.	23
9. Diagrammi di coppia e di potenza.	25
10. Dimensioni esterne e interne.	26

1. Highlight.



- La nuova BMW M2 Coupé, il parametro di riferimento di agilità e dinamica di guida nel segmento delle vetture sportive compatte ad alte prestazioni.
- Nuovo motore sei cilindri in linea con tecnologia M TwinPower Turbo e cilindrata da 3.000 cc, 272 kW/370 CV, coppia massima 465 Nm (consumo di carburante nel ciclo combinato con cambio manuale a sei rapporti: 8,5 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 199 g/km; con optional cambio a doppia frizione M (M DKG): 7,9l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 185 g/km)*.
- Accelerazione da 0 a 100 km/h: 4,3 s (con cambio manuale a sei rapporti 4,5 s), velocità massima: 250 km/h (limitata), con M Driver's Package 270 km/h (limitata).
- Guida sul circuito collaudata sulla Nürburgring-Nordschleife.
- Dinamica di guida visibile: andamento delle linee muscoloso e dinamico, esclusivi cerchi da 19 pollici in alluminio fucinato, impianto di scarico sportivo a doppi terminali.
- Interni nel tipico stile M con sedili sportivi, volante sportivo M e leva del cambio M che confermano la posizione al vertice nel campo della dinamica di guida.
- Tecnica del motorsport adatta alla strada e al circuito: leggero assetto sportivo M in alluminio, come optional cambio a doppia frizione M a sette rapporti (M DKG), Differenziale attivo M, impianto frenante Compound M e M Dynamic Mode.



2. La nuova BMW M2 Coupé. Sportiva ad alte prestazioni dalla performance entusiasmante. (Versione riassuntiva)

Già 40 anni fa BMW fece furore con una sportiva compatta ad alte prestazioni. La BMW 2002 turbo rappresentava all'epoca i principi BMW, cioè dinamica di guida eccellente, massima agilità e controllo ottimale della vettura. Con la nuova BMW M2 la BMW M GmbH dimostra nuovamente in uno stile esclusivo che questi principi sono validi ancora oggi. Grazie al motore sei cilindri in linea high-performance, all'agile trazione posteriore, al lightweight design dell'assetto sportivo M in alluminio e all'andamento aperto delle linee, la nuova BMW M2 Coupé è perfettamente equipaggiata per regalare divertimento di guida.

Caratteristico design M.

La nuova BMW M2 Coupé è riconoscibile già a prima vista come membro della famiglia BMW M e sottolinea anche a livello estetico la priorità dedicata alla dinamica di guida. Ispirata ai modelli che hanno scritto la storia del motorsport BMW, la nuova BMW M2 Coupé esprime il suo straordinario potenziale grazie alla grembiatura frontale abbassata con le grosse prese d'aria, alle fiancate muscolose con i caratteristici elementi a branchia M, ai cerchi in alluminio da 19 pollici nel tipico design M a raggi sdoppiati e alla bassa e larga sezione posteriore con lo speciale impianto di scarico M a doppi terminali. Il tipico carattere M si manifesta però anche nel design degli interni. L'utilizzo dell'Alcantara per i pannelli interni delle porte e la consolle centrale, abbinato alla fibra di carbonio a vista, crea un ambiente molto pregiato ma al contempo anche sportivo, impreziosito ulteriormente dalle cuciture nel colore di contrasto blu e dalle sigle M stampate su dettagli selezionati. Grazie ai sedili sportivi, al volante sportivo M e alla leva del cambio M, il pilota della BMW M2 ha sempre il controllo sulla sua vettura.

Un'esplosione di potenza.

Il motore sei cilindri in linea da 3.000 cc della nuova BMW M2, sviluppato ex novo, eroga con la modernissima tecnologia M TwinPower Turbo 272 kW/370 CV a 6.500 g/min (consumo di carburante nel ciclo combinato: 8,5 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 199 g/km)*, creando un nuovo riferimento nel segmento delle sportive compatte ad alte prestazioni. Questo vale anche per l'erogazione di coppia. La coppia massima di 465 Nm è potenziabile temporaneamente tramite overboost fino a 500 Nm. Equipaggiata con l'optional cambio a doppia frizione M a sette rapporti (M DKG) e Launch Control, la nuova BMW M2 Coupé accelera da 0 a 100 km/h in solo 4,3

* Valori di consumo rilevati in base al ciclo di prova UE, variabili in base alla misura dei pneumatici selezionata.

secondi. La velocità massima viene limitata dall'elettronica a 250 km/h. Grazie al cambio M DKG e al consumo di solo 7,9 litri* di carburante per 100 chilometri ed emissioni di CO₂ di solo 185 g/km*, la vettura sottolinea ulteriormente la propria straordinaria efficienza.

Know-how del motorsport.

Dotata dell'asse anteriore e posteriore in lega leggera di alluminio dei modelli BMW M3/M4, di cerchi in lega da 19 pollici in alluminio fucinato e di pneumatici differenziati, di sterzo Servotronic M con due linee caratteristiche e del performante freno Compound M, la nuova BMW M2 Coupé eleva nuovamente il parametro di riferimento della dinamica di guida nel segmento delle sportive compatte high-performance. Il Differenziale attivo M regolato gioca un ruolo importante nell'ottimizzazione della trazione e la stabilità di guida. L' M Dynamic Mode (MDM) del Dynamic Stability Control assicura un divertimento di guida ancora più intenso tollerando lo slittamento delle ruote sul circuito, permettendo così delle leggere derapate controllate.

A richiesta, collegamento intelligente in rete.

La nuova BMW M2 Coupé è dotata già di serie di un ampio equipaggiamento che tiene conto della configurazione orientata alla performance. Come optional è disponibile il cambio a doppia frizione a sette rapporti M (M DKG) con Drivelogic che esegue i cambi-marcia in modo estremamente veloce, senza interruzione della forza di trazione. Inoltre viene offerta un'ampia gamma di sistemi di assistenza del guidatore e di servizi di mobilità di BMW ConnectedDrive. Gli opzionali BMW ConnectedDrive Services formano la base dell'ampio collegamento in rete della vettura. Questa dotazione offre anche la possibilità di utilizzare innovative app, integrabili perfettamente nella vettura attraverso BMW ConnectedDrive. Per esempio, con la GoPro app, l'iDrive Controller e la visualizzazione sul Control Display è possibile controllare una telecamera 'action' montata sul cruscotto che documenta i giri più veloci sul circuito. La M Lap Timer app offre un'analisi perfetta dello stile personale di guida sul circuito. Le velocità e i punti di frenata sono inoltre facilmente condivisibili per e-mail oppure su Facebook.

Predecessori forti.

La nuova BMW M2 Coupé non è solo il successore diretto della famosa BMW Serie 1 M Coupé, ma, in base alla propria filosofia, anche un tardo successore della prima BMW M3 della Serie E30 e della BMW 2002 turbo. Quest'ultima fece furore oltre 40 anni fa e anticipava già all'epoca i principi dell'attuale BMW M GmbH, cioè una straordinaria dinamica di guida, la massima agilità e il controllo ottimale della vettura.

Ulteriori informazioni relative al consumo ufficiale di carburante, alle emissioni ufficiali di CO₂, al consumo di corrente elettrica di autovetture nuove sono descritte nel "Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" disponibile gratuitamente in lingua tedesca in tutti i punti di vendita della Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen e sul sito <http://www.dat.de/en/offers/publications/guideline-for-fuel-consumption.html>. LeitfadenCO₂ (Manuale CO₂) (PDF – 2,7 MB).

3. Propulsore. **Powered by M per il massimo divertimento di guida.**



Il motore sei cilindri in linea nella nuova compatta BMW M2 corrisponde alla migliore tradizione BMW M e garantisce il massimo divertimento di guida sul circuito, ma anche un pratico utilizzo giornaliero. Il motore è estremamente brioso per un propulsore turbo e si distingue per un'erogazione lineare di potenza in un ampio arco di regime ed entusiasmo con il proprio sound caratteristico. A questo si aggiungono l'eccellente coppia, richiamabile in un campo molto esteso, un'alta rapidità di risposta e un rendimento eccellente, risultanti dall'innovativa tecnologia M TwinPower Turbo.

Regime elevato e potenza turbo.

Con una potenza massima di 272 kW/370 CV a 6.500 g/min e un regime massimo di 7.000 g/min, il sei cilindri in linea da 3.000 cc della nuova BMW M2 emette un segnale forte nel segmento delle sportive compatte ad alte prestazioni (consumo di carburante nel ciclo combinato con cambio manuale a sei rapporti: 8,5 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 199 g/km; con optional cambio a doppia frizione M (M DKG): 7,9l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 185 g/km)*. A ciò si aggiunge una coppia massima che rappresenta anche un primato nel segmento. Tra 1.400 e 5.560 g/min sono disponibili ben 465 Nm. Attivando l'overboost il valore aumenta di ulteriori 35 Nm a complessivamente 500 Nm tra 1.450 e 4.750 g/min.

Equipaggiata con l'optional cambio a doppia frizione M (M DKG) e con il Launch Control attivato, la nuova BMW M2 Coupé assolve l'accelerazione standard da 0 a 100 km/h in 4,3 secondi (4,5 s con cambio manuale a sei rapporti). La velocità massima della nuova BMW M2 viene limitata elettronicamente a 250 km/h. Con il Driver's Package, disponibile a richiesta, che comprende anche un buono BMW Driving Experience per un training sul circuito, la progressione viene limitata a 270 km/h. L'elevata efficienza della tecnologia M TwinPower Turbo, che soddisfa naturalmente la norma antinquinamento Euro 6, è dimostrata dal basso consumo di 7,9l/100 km* con cambio M DKG e le emissioni ridotte di CO₂ di appena 185 g/km*.

Lightweight design e rigidità.

Anche nel motore sei cilindri in linea da 3.000 cc della nuova BMW M2 la massima potenza e un'eccellente economia di esercizio formano una simbiosi.

* Valori di consumo rilevati in base al ciclo di prova UE, variabili in base alla misura dei pneumatici selezionata.

Il leggero propulsore costruito interamente in alluminio e termodinamicamente ottimizzato offre un peso basso ed è inoltre particolarmente rigido. Questo permette di realizzare delle pressioni dei cilindri superiori che migliorano il rendimento e contribuiscono all'efficienza affascinante della BMW M2 Coupé.

Modernissima tecnologia M TwinPower Turbo.

Anche il motore della nuova BMW M2 dispone dell'ultima generazione della tecnologia M TwinPower Turbo. Nel motore sei cilindri a benzina questa comprende il turbocompressore a gas di scarico TwinScroll, l'iniezione diretta di carburante High Precision Injection, il variatore di fase degli alberi a camme Doppio VANOS e il comando variabile delle valvole Valvetronic. I controlli delle valvole e degli alberi a camme regolano insieme in modo variabile la corsa delle valvole di aspirazione. Il propulsore reagisce così con la massima spontaneità ed è in grado di erogare in modo ottimale la propria potenza. Contemporaneamente, cala il consumo di benzina e si riducono le emissioni di CO₂.

Nel motore sei cilindri in linea da 3.000 cc della nuova BMW M2 l'integrazione del turbocompressore nel collettore di scarico contribuisce all'ottimizzazione efficiente della potenza. Nell'avviamento a freddo, il periodo di riscaldamento viene sensibilmente abbreviato, minimizzando rapidamente l'attrito interno del sistema e riducendo così notevolmente il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. La valvola di regolazione della pressione di sovralimentazione, ad alimentazione elettrica, ottimizza ulteriormente le emissioni del motore.

Nella nuova BMW M2 le funzioni di serie Auto Start/Stop e Brake Energy Regeneration mettono a disposizione un #ulteriore potenziale di risparmio. Ancora, la gestione intelligente dell'energia dei gruppi secondari assicura una maggiore riduzione del consumo di carburante. La pompa del liquido di raffreddamento è controllata in base al fabbisogno e la pompa dell'olio dalla mappatura. Ma anche il compressore del climatizzatore che viene separato quando non è in uso e il servosterzo elettromeccanico, che non richiede energia elettrica nella guida in rettilineo, contribuiscono agli ottimi valori di consumo di carburante e delle emissioni della nuova BMW M2.

Ottimizzata per soddisfare le massime esigenze.

Per potere soddisfare anche le elevate esigenze di piloti sportivi che amano la guida impegnativa sul circuito, gli ingegneri della BMW M GmbH hanno ulteriormente ottimizzato il propulsore della BMW M2. Il propulsore è stato munito di selezionati componenti del motore high-performance delle automobili M BMW M3 e BMW M4, presentate nel 2014. Per esempio, i pistoni con il top-ring ottimizzato per canne in ghisa grigia sono ripresi dal

propulsore dei modelli BMW M3/M4, analogamente ai semicuscinetti di banco dell'albero motore. Nel nuovo motore della BMW M2 sono state montate candele high-performance dal coefficiente termico superiore.

Approvvigionamento sicuro d'olio anche durante le corse.

La pluriennale esperienza degli ingegneri BMW M nel campo del motorsport si riconosce anche nel sistema di approvvigionamento d'olio del propulsore della BMW M2. Per garantire un approvvigionamento sicuro d'olio nelle forti accelerazioni trasversali e durante le manovre estreme di accelerazione e di frenata sul circuito, nei sei cilindri in linea è stata montata una coppa dell'olio modificata.

Nelle fasi di forte accelerazione, il coperchio supplementare della coppa dell'olio limita lo sbattimento dell'olio. Contemporaneamente, quando la vettura viene fortemente decelerata, una pompa supplementare di aspirazione dell'olio provvede al ritorno dell'olio nella parte posteriore della coppa. Inoltre, per le fasi di forte accelerazione è montato un sistema speciale di aspirazione per l'approvvigionamento d'olio del turbocompressore a gas di scarico. Queste misure assicurano in qualsiasi momento l'approvvigionamento d'olio del propulsore, sia durante la normale guida giornaliera che in presenza della massima dinamica trasversale.

Lo stesso vale per il bilancio termico di tutti i componenti del motore. Per soddisfare la richiesta di un raffreddamento estremo durante la guida impegnata, il propulsore della BMW M2 è stato dotato di un radiatore a olio supplementare per l'olio del cambio (solo M DKG) e un ulteriore radiatore ad acqua per il motore.

Il sound: una composizione perfetta.

Alla straordinaria esperienza di guida dinamica a bordo della nuova BMW M2 contribuisce anche l'impianto di scarico ottimizzato e il suo concetto a valvola. I quattro terminali di scarico identificano la BMW M2 a prima vista come modello BMW M e assicurano, grazie alla contropressione minima dei gas di scarico, dei cambi di carico perfetti. Inoltre, la valvola a controllo elettrico provvede alla caratteristica sonorità BMW M nell'intero arco di regime, senza toccare i valori limite di omologazione. Il guidatore può selezionare inoltre la modalità di guida attraverso il rispettivo tasto e così il sound preconfigurato.

Cambio manuale con doppietta automatica.

La nuova BMW M2 Coupé è equipaggiata di serie con un cambio manuale a sei rapporti che colpisce per il suo ingombro compatto e il peso leggero. L'utilizzo d'innovativi sincronizzatori con materiale d'attrito in carbonio aumenta il comfort di cambiata. La lubrificazione a carter secco evita lo

sbattimento dell'olio del cambio, garantendo così un approvvigionamento sicuro d'olio di tutti i componenti. Grazie alla cosiddetta regolazione del numero di giri successivo, che crea la doppietta nelle scalate di marcia e abbassa il numero di giri del motore quando si sale di rapporto, aumenta nuovamente il comfort di cambiata e la vettura viene ulteriormente stabilizzata durante la guida impegnata in pista.

Cambiate perfette in frazioni di secondo.

Per la nuova BMW M2 è disponibile come optional l'ultima generazione del cambio a doppia frizione M a sette rapporti (M DKG con Drivelogic). Il sistema composto da due cambi, dotato ognuno di una propria frizione, è configurato appositamente per la particolare dinamica del motore M, l'elevata coppia e potenza. Il cambio permette, a seconda della modalità di guida, di realizzare delle cambiate estremamente veloci senza interruzione della forza di trazione ma anche dei cambi-marcia molto confortevoli. Nelle fasi di accelerazione, l'aggiunta di una settima marcia – rispetto al cambio manuale a sei rapporti – consente di realizzare le cambiate con salti di regime molto piccoli, riducendo contemporaneamente il consumo di carburante attraverso la maggiore spaziatura dei rapporti.

Il guidatore esegue le cambiate nella modalità automatizzata oppure manualmente, attivando la leva del cambio M inserita nella consolle centrale oppure attraverso i paddles del volante in pelle M. Il sistema Drivelogic è tarato per il cambio a doppia frizione M e mette a disposizione sei programmi di guida (tre nella modalità automatizzata e tre nella modalità manuale). I programmi sono attivabili attraverso il tasto di selezione della modalità di guida nelle posizioni COMFORT, SPORT e SPORT+. Nella modalità automatizzata e nella posizione COMFORT viene ridotta l'intensità di cambiata e anticipato l'aumento o la scalata di marcia. Nelle posizioni SPORT e SPORT+ i cambi-marcia avvengono con maggiore rapidità e a regimi superiori. Grazie alla funzione di doppietta automatica nelle scalate, la cambiata risulta ancora più dinamica; inoltre, attraverso la posizione del pedale dell'acceleratore vengono influenzati il momento di cambio-marcia e l'intensità di cambiata.

Le tre modalità manuali influenzano esclusivamente la dinamica di cambiata: il guidatore decide personalmente momento di cambio-marcia. Il sistema riconosce, in base al numero di giri, alla posizione del pedale dell'acceleratore, all'accelerazione e alla modalità di guida, quale sarà la marcia che il guidatore inserirà e la attiva ancora prima che egli usi il bilanciere sul volante, così che al momento di cambiata devono venire aperte o chiuse solo le frizioni. Il cambio-marcia avviene in frazioni di secondo e aumenta sensibilmente l'esperienza dinamica di guida.

Accelerazione ottimale a tutte le condizioni.

Il sistema Launch Control integrato garantisce l'accelerazione ottimale da fermo a tutte le condizioni. A questo scopo viene inserito automaticamente il numero di giri successivo ideale e vengono regolate le frizioni, così da ottenere la massima spinta. Dopo l'avviamento, i punti di cambio-marcia vengono regolati in modo di mettere a disposizione sempre il numero di giri successivo ottimale. La BMW M2 equipaggiata con l'innovativo cambio M DKG supera addirittura gli eccellenti valori di accelerazione realizzabili con il cambio manuale a sei rapporti.

Innovative funzioni di Drivelogic.

L'optional cambio a doppia frizione M a sette rapporti con Drivelogic offre una serie di funzioni specifiche M. Lo Stability Clutch Control (SCC) per esempio apre le frizioni quando la vettura sta per sovrasterzare, così da stabilizzarla. La funzione "Creep on Demand" viene attivata dal guidatore a vettura ferma attraverso un colpetto al pedale dell'acceleratore e mette a disposizione l'avanzamento a velocità minima, noto dai tradizionali cambi automatici, che permette per esempio di uscire da un parcheggio particolarmente stretto. Inoltre è integrata la funzione "Smokey Burnout" che durante l'avanzamento della vettura permette di far scivolare le ruote posteriori entro determinati limiti.

4. Dinamica di guida. **Trasferimento della tecnica delle** **corse alla strada.**



Che la BMW M GmbH abbia le proprie radici nel motorsport lo si riconosce anche nella superiorità dinamica dei modelli BMW M. Anche la nuova BMW M2 Coupé definisce nuovamente i benchmark di agilità, di feeling di guida, di stabilità di guida, di precisione di sterzo e di controllabilità nel campo limite, senza sacrificare però l'uso giornaliero.

Lightweight design e preciso cinematismo delle sospensioni.

La premessa fondamentale per una dinamica di guida al massimo livello sono un'elevata rigidità e un peso leggero degli assi. Per questo motivo gli ingegneri della BMW M GmbH hanno utilizzato l'asse anteriore e l'asse posteriore dei modelli BMW M3/M4, realizzati in lega leggera di alluminio. I bracci, i mozzi delle ruote, i supporti degli assi e l'elemento di spinta dell'asse anteriore a doppio snodo pesano cinque chilogrammi in meno di una tradizionale costruzione in acciaio. Ulteriori risparmi di peso li apportano le sospensioni in alluminio e la barra stabilizzatrice trasversale in costruzione tubolare.

Per garantire l'elevata precisione nella guida delle ruote, la trasmissione di potenza in direzione trasversale avviene attraverso snodi sferici senza gioco. Fattori che influenzano positivamente la precisione di guida sono l'elemento di spinta e il collegamento supplementare a vite del montante del fuso a snodo con il longherone, così da aumentare la rigidità della sezione anteriore della vettura. Le forze dello chassis in direzione longitudinale vengono trasmesse direttamente ai tiranti attraverso speciali cuscinetti elastomerici, così da garantire contemporaneamente il comfort di avanzamento.

Ma anche tutti i bracci e mozzi delle ruote dell'asse posteriore a cinque bracci della nuova BMW M2 sono costruiti in alluminio fucinato, così da ridurre le masse non sospese dei componenti che guidano le ruote di circa tre chilogrammi rispetto alla costruzione in acciaio. Inoltre, il supporto del ponte posteriore in costruzione leggera in traverse di acciaio è avvitato rigido alla scocca senza elementi elastici in gomma, come si usa nel motorsport, così da ottimizzare sensibilmente la guida delle ruote e la stabilità di traiettoria. Anche il cinematismo che gestisce attraverso i bracci il movimento delle ruote nella fase di compressione è stato configurato come tipica guida delle ruote M.

Cerchi e pneumatici su misura.

Per potere scaricare il potenziale di dinamica di guida in modo ottimale sulla

strada, nella progettazione degli assi è stato considerato sin dall'inizio anche lo sviluppo di pneumatici speciali per la nuova BMW M2. Soprattutto per una vettura sportiva high-performance valgono delle priorità particolari: infatti, le ruote anteriori devono soddisfare dei severissimi criteri a livello di guida laterale, di fedeltà di traiettoria, di feeling e di precisione di sterzo, mentre le ruote posteriori devono assicurare la trazione ottimale, la guida laterale e la fedeltà di traiettoria. Per questo motivo gli ingegneri BMW M hanno deciso di equipaggiare la nuova BMW M2 con cerchi in lega di alluminio con pneumatici differenziati.

I leggeri cerchi fucinati da 19 pollici (asse anteriore: 9J x 19, asse posteriore 10J x 19) riducono notevolmente le masse non sospese in rotazione. In combinazione con gli pneumatici da 19 pollici (asse anteriore 245/35 ZR 19, asse posteriore: 265/35 ZR 19), essi apportano un contributo importante alle eccellenti caratteristiche di dinamica di guida della nuova BMW M2, garantendo contemporaneamente un ottimo comfort di guida.

Impianto frenante high-performance del motorsport.

Anche l'impianto frenante high-performance è stato ripreso dal motorsport e ciò si riconosce immediatamente dalle pinze freno verniciate in blu metallizzato (asse anteriore: pinza fissa e 4 pistoni, asse posteriore: pinza fissa e 2 pistoni), anteriori firmate con il logo M. Nell'impianto frenante Compound M, di serie nella nuova BMW M2, l'anello del disco freno soggetto a carichi estremi è forato e autoventilato (asse anteriore: diametro di 380 mm, asse posteriore: diametro di 370 mm) e realizzato in ghisa grigia, mentre la tazza del disco freno è in alluminio, così da risparmiare del peso.

L'impianto frenante Compound M garantisce in tutte le condizioni degli eccellenti valori di decelerazione, un'alta stabilità al fading e un'elevata resistenza termica. Inoltre, grazie al peso nettamente inferiore a quello dei tradizionali impianti frenanti e alla conseguente riduzione delle masse non sospese in rotazione, esso contribuisce in modo determinante al potenziamento della dinamica di guida della nuova BMW M2.

Il servosterzo elettromeccanico offre due linee caratteristiche.

All'inimitabile feeling di guida BMW M contribuisce anche il servosterzo elettromeccanico, di serie della nuova BMW M2. Durante la sua fase di sviluppo la priorità è stata data alle tipiche caratteristiche di guida M, come feeling di guida diretto, feedback preciso sullo stato di guida e la guida nel campo limite. La funzione Servotronic integrata con caratteristiche specifiche M regola elettronicamente la servoassistenza in dipendenza della velocità. Inoltre, lo sterzo della nuova BMW M2 offre due linee caratteristiche, COMFORT e SPORT/SPORT+ –, selezionabili premendo uno dei tasti di

selezione della modalità di guida. Il guidatore può adattare così in qualsiasi momento la servoassistenza all'utilizzo momentaneo e alle sue preferenze personali. La modalità SPORT è configurabile con iDrive. Nella modalità SPORT le caratteristiche del motore e la linea dello sterzo possono essere modificate insieme oppure anche separatamente.

A differenza dei tradizionali sterzi idraulici, lo sterzo elettromeccanico della nuova BMW M2 non richiede dell'energia durante la guida in rettilineo oppure a vettura ferma con motore acceso. Questo permette di ridurre il consumo di carburante di 0,3l/100 km.

Regolazione permanente e continua del differenziale.

Il Differenziale attivo M promette una trazione ottimale e la massima stabilità di guida nella nuova BMW M2. Il bloccaggio elettronico a lamelle ottimizza la trazione e la stabilità di guida. La regolazione attiva del bloccaggio delle lamelle avviene con la massima precisione e rapidità. L'effetto di blocco varia, a seconda della situazione di guida, tra lo 0 e il 100 per cento. I sensori rilevano, considerando i dati della regolazione della stabilità di guida DSC (Dynamic Stability Control) l'angolo di sterzo, la posizione del pedale dell'acceleratore, la pressione dei freni, la coppia motore, i numeri di giri delle ruote e il tasso d'imbardata. Da questa analisi della situazione di guida la centralina riconosce un eventuale rischio di perdita unilaterale di trazione e calcola l'effetto di bloccaggio ottimale, realizzato successivamente da un motore elettrico. La coppia di bloccaggio totale, di 2.500 Nm, viene messa a disposizione in 150 ms. Dunque anche a condizioni estreme e su fondi scivolosi o in presenza di forti differenze di coefficiente di attrito tra le due ruote posteriori viene evitato lo slittamento di una ruota.

In determinate situazioni il Differenziale attivo M interviene addirittura in modo proattivo. Ancora prima che nella fase di avviamento su un fondo scivoloso una ruota possa slittare, il bloccaggio viene chiuso a una percentuale predefinita, così da garantire che entrambe le ruote abbiano contemporaneamente lo stesso quantitativo di slittamento. Questo garantisce la migliore trazione e stabilità. In dipendenza dell'accelerazione trasversale e della coppia motrice, anche durante la guida altamente dinamica in curva il bloccaggio viene chiuso con la percentuale necessaria per evitare che la ruota al lato interno della curva sulla quale non grava un carico inizi a ruotare troppo velocemente.

Grazie alla regolazione permanente e continua del differenziale, aumenta inoltre l'agilità, si evitano fenomeni di sottosterzo all'entrata in curva e migliora la fedeltà di traiettoria nelle fasi di frenata e di cambio di carico.

Derapate sul circuito.

Nella nuova BMW M2, M Dynamic Mode (MDM) soddisfa dei criteri particolarmente alti a livello di dinamica di guida. MDM è una sotto-funzione di Dynamic Stability Control (DSC). Il DSC compensa efficacemente la tendenza al sovrasterzo o sottosterzo e alla perdita di trazione attraverso una serie d'interventi di stabilizzazione (riduzione della potenza motore, frenata di singole ruote). In determinate situazioni, per esempio durante la guida sportiva e dinamica in pista, un maggiore slittamento delle ruote può essere un vantaggio.

In questo caso M Dynamic Mode, la modalità attivata automaticamente dalla modalità SPORT+ e raccomandata per i circuiti, inseribile anche manualmente premendo brevemente il tasto DSC, tollera un livello superiore di slittamento. Le misure di stabilizzazione note dalla modalità DSC vengono attivate con ritardo, così da ampliare il campo limite di dinamica di guida. Il maggiore slittamento delle ruote determina una trazione superiore e così una spinta più elevata. Adesso sono possibili un maggiore sovrasterzo e sottosterzo, come anche delle leggere derapate controllate. Nelle situazioni limite i sistemi di ausilio di sicurezza di guida di Dynamic Stability Control intervengono con la massima affidabilità. La responsabilità per la stabilizzazione dello stato di guida resta però sempre nelle mani del guidatore.

5. Design. Potenza in vista.



Da un lato una concentrazione di forza e di charme disinvolto, dall'altro però un design purista e focalizzato sul successo sportivo e una gestione perfetta dei compiti di guida giornaliera: la nuova BMW M2 Coupé è il modello d'ingresso ideale al mondo delle automobili BMW M. Grazie alla propria eccellente agilità e dinamica di guida, che garantiscono insieme un'esperienza dinamica straordinaria, al preciso feedback al guidatore e al controllo perfetto della vettura, la nuova BMW M2 Coupé definisce i parametri di riferimento nel segmento delle sportive compatte high-performance.

La nuova BMW M2 Coupé segnala la sua posizione a prima vista anche con il look esterno. Il successore della famosa BMW Serie 1 M Coupé dimostra in ogni prospettiva la propria forte presenza sulla strada. Le sue particolari caratteristiche esterne M sono un simbolo di agilità e dinamismo e promettono sia superiorità a livello di potenza sulla Nürburgring-Nordschleife che un'immagine distinta nell'ambiente urbano. Ispirata alla tradizione delle BMW Sport Coupé, la nuova BMW M2 Coupé riprende contemporaneamente anche gli highlight stilistici dei propri predecessori nella storia del motorsport BMW, per esempio la BMW 2002 turbo oppure la leggendaria BMW 3.0 CSL.

Ispirata alla storia del motorsport.

Già uno sguardo al modulo frontale della nuova BMW M2 svela i caratteristici stilemi di design M. La tipica griglia del doppio rene BMW con le doppie asticelle verniciate nere che riprendono il disegno dei cerchi a raggi sdoppiati M, è impreziosita dal logo BMW M. La lavorazione tridimensionale della griglia ricorda uno "shark nose". L'interpretazione moderna dei doppi fari circolari BMW con luce allo xeno sottolinea il desiderio di scattare in avanti della vettura, creando un legame estetico con la griglia e accentuando chiaramente la forte focalizzazione della nuova BMW M2 sulla strada che sta per percorrere.

La grande grembiatura anteriore con le Blades trapezoidali e le Air Curtain integrate nelle prese d'aria alle due estremità ricorda generosi spoiler, noti dalla storia del motorsport. Nella BMW M2 l'ispirazione principale proviene dalla versione da corsa della BMW 3.0 CSL. I grandi Blades non rappresentano però solo un ricordo storico ma accentuano contemporaneamente la carreggiata larga della nuova BMW M2 e, fedeli al principio "form follows function", convogliano una parte del flusso d'aria

attraverso il passaruota, mentre le Air Curtain deviano l'aria intorno alla ruota. Insieme, i due elementi riducono le turbolenze d'aria nella zona dei passaruota, ottimizzando così la resistenza aerodinamica. Inoltre, le grosse prese d'aria coprono l'enorme fabbisogno di raffreddamento del propulsore high-performance. Infatti, grazie al convogliamento e alla deviazione mirata del flusso d'aria, è stato possibile ridurre la resistenza aerodinamica del cinque per cento rispetto alla BMW Serie 2 Coupé, nonostante la maggiore potenza di raffreddamento richiesta. Le misure di aerodinamica hanno diminuito la portanza del 35 per cento e migliorato così sensibilmente l'equilibrio aerodinamico a velocità superiori.

Tipiche proporzioni BMW.

Uno sguardo nella prospettiva laterale indica immediatamente che la nuova BMW M2 Coupé è un vero membro della famiglia BMW M. L'appartenenza alla famiglia BMW M inizia dalle dimensioni compatte e dalle proporzioni tipiche di una BMW: sbalzo frontale corto, cofano motore lungo, passo lungo e greenhouse arretrata con il classico gomito BMW dell'ingegnere Hofmeister. Stilemi di design tipici delle automobili M intensificano l'espressione dinamica. Questo vale per esempio per l'elemento BMW dietro il passaruota anteriore che è stato interpretato ex novo e che richiama la branchia introdotta per la prima volta nella BMW 3.0 CSL. Essa rappresenta un messaggio stilistico e l'origine estetica della tipica nervatura laterale dei modelli BMW.

Atleta muscoloso.

Ma anche la nervatura laterale che nella nuova BMW M2 nasce dietro l'asse anteriore, segue un andamento crescente verso il posteriore unendo le fiancate alla coda, è uno degli stilemi classici del design BMW che per esempio nella BMW 2002 avvolgeva la vettura senza soluzione di continuità. Elementi tipici dell'immagine performante della nuova BMW M2 sono anche i codolini, dalla forma scolpita, dell'asse anteriore e posteriore che fanno pensare immediatamente a un atleta muscoloso dalle spalle larghe, accentuando le eccellenti caratteristiche dinamiche. Ma anche questi interventi decisi di allargamento della scocca (anteriore 55 mm, posteriore 80 mm) non rappresentano solo uno statement formale ma erano necessari per accogliere la carreggiata allargata e le ruote più grandi. Quest'ultime sono realizzate come cerchi in alluminio fucinato da 19 pollici con il caratteristico design a raggi sdoppiati delle vetture BMW M.

Uno sguardo alla vettura in fase di sorpasso.

La sezione posteriore della nuova BMW M2 ne sottolinea la stabilità sull'asfalto, che viene accentuata ulteriormente dalle linee orizzontali del cofano del baule e dalla grembiulatura posteriore. Lo spoiler posteriore M sul

cofano del bagagliaio evidenzia inoltre l'elevato dinamismo della nuova BMW M2.

I catarifrangenti verticali alle estremità della grembiulatura posteriore creano un collegamento formale con le Blades trapezoidali della sezione anteriore, così da esaltare ulteriormente l'immagine atletica della nuova BMW M2. L'impressione viene intensificata dalle luci posteriori nella tipica forma a L delle automobili BMW. Le unità LED inserite orizzontalmente supportano l'immagine larga e presente della vettura.

Il look della sezione della coda viene completato da un altro elemento classico BMW M. Il diffusore integrato nella grembiulatura posteriore è un riferimento chiaro alle qualità da corsa della nuova BMW M2 e ne segnala l'aerodinamica ottimizzata. Nella grembiulatura sono stati integrati inoltre i quattro tipici terminali di scarico BMW M in cromo lucido che sottolineano nuovamente il basso baricentro estetico, anticipando in modo deciso la performance dinamica della BMW M2.

Orientamento coerente e sportivo verso il guidatore.

Come in tutti i modelli BMW M, anche l'architettura degli interni della nuova BMW M2 si distingue per un coerente orientamento verso il guidatore e un'ergonomia perfetta. Per offrire una configurazione fortemente orientata sulla dinamica di guida, la vettura è dotata di numerosi equipaggiamenti speciali BMW M. I sedili sportivi in pelle Dakota nera con cucitura decorativa nel colore di contrasto blu ed emblema M nello schienale sono completati da fianchetti regolabili che offrono a guidatore e passeggero la ritenuta laterale perfetta anche nelle curve percorse ad alta velocità. Per il guidatore sono disponibili il poggiatesta M e un paraginocchio applicato alla consolle centrale.

La strumentazione con quadranti e lancette specifici BMW M2, la scala del tachimetro che si estende fino a 300 km/h e del contagiri fino a 8.000 g/min segnalano lo straordinario potenziale della vettura già al momento in cui si sale a bordo. Inoltre, la guida in M Dynamic Mode viene indicata attraverso il simbolo di slittamento del DSC e la scritta "Traction". Ulteriori equipaggiamenti della nuova BMW M2 tipici di una vettura M sono il logo M sul contagiri, sulla leva del cambio, sui battitacco e sul volante in pelle M con paddles. Un ulteriore highlight dell'abitacolo della nuova BMW M2 Coupé sono le modanature dalla superficie in carbonio a vista, un materiale hightech particolarmente leggero e stabile, nonché i rivestimenti in Alcantara nei pannelli interni delle porte e sul soffietto del freno di stazionamento.

6. Equipaggiamenti. Dinamismo, esclusività ed entertainment.



La nuova BMW M2 Coupé è dotata già ex fabbrica di un ampio equipaggiamento che la distingue come automobile sportiva altamente dinamica. In più, il cliente ha la possibilità di personalizzare la propria vettura attraverso un'accurata selezione di equipaggiamenti opzionali.

Dinamismo di serie.

L'equipaggiamento di serie della nuova BMW M2 include già tutto ciò che è indispensabile per una configurazione fortemente orientata sulla performance. Ad esempio, l'assetto sportivo M in lightweight design e il cambio manuale a sei rapporti con funzione di doppietta, analogamente al Differenziale attivo M dell'asse posteriore che garantisce una trazione ottimale e la massima stabilità di guida. Inoltre, sono a bordo già ex fabbrica lo sterzo elettromeccanico M Servotronic con due linee caratteristiche e il freno Compound M, particolarmente leggero e altamente efficiente. Un ulteriore highlight è M Dynamic Mode (MDM) del Dynamic Stability Control che sul circuito consente al pilota impegnato di eseguire delle leggere derapate controllate.

Come optional sono a disposizione il cambio a doppia frizione M a sette rapporti (M DKG) con Drivelogic che durante le cambiate funziona senza interruzione della forza di trazione, con Launch Control integrato che permette di realizzare l'accelerazione ottimale da fermo. Inoltre, il cliente può scegliere M Driver's Package che limita la velocità massima della nuova BMW M2 a 270 km/h e comprende inoltre un buono BMW Driving Experience per un training sul circuito.

L'esclusività è garantita.

L'equipaggiamento di serie della nuova BMW M2, disponibile in quattro vernici esterne (Long Beach blau metallizzato, alpinweiss, black sapphire e mineralgrau), include inoltre i sedili sportivi M, il volante in pelle M, il poggiatesta M e il paraginocchio della consolle centrale, modanature in carbonio a vista, la strumentazione nel design speciale M2 e il logo M sul battitacco, sulla leva del cambio, sul volante e il contagiri.

BMW ConnectedDrive per la sicurezza, il comfort e l'entertainment.

Per la nuova BMW M2 sono disponibili anche gli innovativi sistemi di assistenza del guidatore e i servizi di mobilità di BMW ConnectedDrive.

L'offerta di sistemi di assistenza del guidatore disponibili come optional include Driving Assistant che comprende per esempio Approach and Pedestrian Warning con funzione frenante City e Lane Departure Warning. Nei centri abitati, il sistema avverte in caso di rischio di collisione con pedoni o altre vetture e frena automaticamente. Inoltre, attraverso delle vibrazioni del volante il guidatore viene avvisato che sta per abbandonare involontariamente la corsia di marcia. La Speed Limit Info visualizza la segnaletica stradale e la velocità massima permessa e informa il guidatore in caso di divieti di sorpasso. La telecamera di retromarcia combinata con Park Distance Control posteriore supporta il guidatore nelle manovre di parcheggio in retromarcia. L'optional sistema di navigazione Professional offre una brillante rappresentazione cartografica e l'iDrive Touch Controller per una gestione ancora più confortevole delle varie funzioni.

Analizzare il proprio stile di guida, registrare i lap time.

L'optional ConnectedDrive Services rappresenta l'accesso al collegamento in rete della vettura, a servizi intelligenti e a un'ampia offerta di app. Per esempio, la GoPro app oppure la M Laptimer app della BMW M GmbH che permettono di migliorare il proprio stile di guida sul circuito. L'applicazione registra e analizza la velocità, l'accelerazione longitudinale e trasversale, il numero di giri del motore, la marcia inserita, l'angolo di sterzo, la posizione del pedale dell'acceleratore e il consumo di carburante. Questo consente di analizzare successivamente con precisione le reazioni del pilota curva dopo curva, di confrontare la propria guida con quella di altri piloti oppure di condividere la registrazione con altri via e-mail oppure attraverso Facebook.

La GoPro app permette di controllare la telecamera GoPro per documentare per esempio i giri più veloci in pista. Tutte le applicazioni sono integrate perfettamente nella vettura grazie a BMW ConnectedDrive e possono essere gestite con l'iDrive Touch Controller, mentre la visualizzazione avviene sul display.

Ulteriori servizi di BMW ConnectedDrive.

Grazie alla carta SIM integrata nella vettura, a richiesta è possibile accedere a e-mail, informazioni meteo o notizie di attualità. Online Entertainment apre l'accesso a oltre 22 milioni di brani musicali e più di 200 canali di internet-radio. Con i servizi come il Concierge Service, l'assistente digitale personale, e il sistema d'informazioni sul traffico in tempo reale RTTI e la chiamata di soccorso intelligente BMW sottolinea anche nella BMW M2 la propria posizione di leader nell'interconnessione di guidatore, vettura e resto del mondo.

7. La storia. **Una sportiva con una storia di famiglia.**



Con la nuova BMW M2 la BMW M GmbH dà seguito alla storia di successo della BMW Serie 1 M Coupé. Analogamente al suo predecessore, anche la BMW M2 definisce nuovamente i parametri di riferimento nel segmento delle automobili sportive compatte ad alte prestazioni. La BMW M2 non ha solo questo predecessore diretto, ma rientra nella tradizione della leggendaria prima BMW M3 della Serie E30 del 1985. Inoltre, ha un antenato che già oltre 40 anni anticipava i principi della BMW M GmbH, cioè di dinamica di guida eccellente, di massima agilità e in qualsiasi momento di controllo ottimale della vettura: la BMW 2002 turbo.

Un antenato che fece parlare di sé.

Quando nell'autunno 1973 la BMW 2002 turbo fu presentata al Salone internazionale dell'automobile (IAA) di Francoforte come nuovo modello top di gamma della Serie BMW 02, scoppiò la prima crisi del petrolio. Forse proprio per questo la BMW 2002 turbo divenne una delle automobili più emozionanti dell'epoca. Oggi la BMW 2002 turbo è una vettura storica molto ricercata.

Già la storia dell'automobilismo fornisce una serie di ottimi motivi. La BMW 2002 turbo è stata infatti la prima automobile europea di serie equipaggiata con turbocompressore a gas di scarico. Inoltre, la BMW 2002 turbo, disponibile all'epoca solo nei colori polaris metallizzato e chamonix, affascinava già allora con la sua eccellente dinamica di guida. Dotandola di un sistema d'iniezione di benzina Kugelfischer e di un turbocompressore KKK, gli ingegneri BMW erano riusciti a costruire un motore quattro cilindri turbo da 2.000 cc che erogava la potenza di ben 125 kW/170 CV a 5.800 g/min. Ma anche la coppia di 245 Nm a 4.000 g/min era più che impressionante. La BMW 2002 turbo dal peso di solo 1.080 chilogrammi accelerava da 0 a 100 km/h in solo 6,9 secondi e raggiungeva la velocità massima di 211 km/h. La BMW 2002 turbo era all'epoca una delle automobili più veloci sulle strade tedesche.

E questo lo rappresentava anche a livello estetico. Un grande spoiler frontale, codolini avvitati in materiale sintetico e un labbro aerodinamico sul cofano del baule segnalavano immediatamente l'elevato potenziale di dinamica di guida della BMW 2002 turbo. Anche gli interni erano stati ottimizzati per il pilota impegnato. I sedili sportivi offrivano la migliore ritenuta laterale nella guida veloce in curva, il volante in pelle dall'ottima presa assicurava un controllo

perfetto della vettura e un'indicazione nella consolle centrale informava sulla pressione di sovralimentazione.

Grazie all'assetto moderno con asse anteriore McPherson, asse posteriore a bracci obliqui, barre stabilizzatrici anteriori e posteriori e a freni a disco anteriori autoventilati, la BMW 2002 turbo definì negli anni Settanta il benchmark di dinamica di guida.

Nel periodo dall'ottobre 1973 al giugno 1975 sono state prodotte complessivamente 1.672 vetture BMW 2002 turbo.

Una leggenda del motorsport.

La prima BMW M3, la versione sportiva della compatta BMW Serie 3 (E30), è stata presentata al Salone IAA del 1985. La berlina due porte dalla lunghezza di 4,36 metri era stata ideata come modello da omologazione per l'utilizzo nella Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft e lasciava riconoscere a prima vista le proprie grandi ambizioni sportive. Dotata di grossi codolini, grande spoiler anteriore, rivestimenti dei longheroni sottoporta, grembiulatura posteriore fortemente abbassata e un grande alettone posteriore, la prima BMW M3 si presentava già esternamente come un atleta modello. Il lunotto più basso rispetto alla BMW Serie 3 e il cofano del baule più alto in fibra di vetro termoplastica miglioravano ulteriormente l'aerodinamica.

La BMW M3 veniva alimentata da un motore quattro cilindri da 2.300 cc. Il propulsore equipaggiato con tecnica di quattro valvole per cilindro erogava 147 kW/200 CV a 6.750 g/min. La coppia massima di 240 Nm veniva messa a disposizione dal motore a 4.750 g/min. La trasmissione di potenza alle ruote posteriori veniva assicurata da un cambio manuale a cinque rapporti, con la prima marcia nella griglia dietro a sinistra. La BMW M3 impiegava solo 6,7 secondi per l'accelerazione da 0 a 100 km/h e raggiungeva la velocità massima di 235 km/h.

Dotate di queste premesse ottimali, la prima BMW M3 divenne una leggenda del motorsport. La BMW M3 vinse il Campionato mondiale di turismo già nella prima stagione di corse. Numerosi titoli di campionati e innumerevoli vittorie singole fanno della BMW M3 Gruppo A della Serie E30 fino ad oggi la vettura da turismo di maggiore successo del mondo. A titolo esemplare siano ricordati i quattro trionfi consecutivi nelle 24 Ore della Nürburgring-Nordschleife.

Fino alla metà del 1991 sono stati costruiti circa 18.000 esemplari della prima BMW M3, disponibile a partire dal 1988 anche come Cabriolet.

Un forte predecessore.

Per evitare di confonderla con la leggendaria vettura supersportiva con motore centrale BMW M1, nel 2011 la prima automobile M realizzata sulla base della BMW Serie 1 è stata battezzata tipo BMW Serie 1 M Coupé.

La BMW Serie 1 M Coupé viene alimentata da un motore sei cilindri in linea da 3.000 cc con tecnologia M TwinPower Turbo ed eroga una potenza di 250 kW/340 CV a 5.900 g/min. La coppia massima di 450 Nm viene messa a disposizione dalla BMW Serie 1 M Coupé tra 1.500 e 4.500 g/min.

L'accelerazione da 0 a 100 km/h richiede appena 4,9 secondi, la velocità massima viene limitata a 250 km/h.

La BMW Serie 1 M Coupé è equipaggiata di serie con assetto sportivo M in lightweight design, con un bloccaggio meccanico del differenziale con valore di blocco fino al 100 per cento, con impianto frenante Compound M e cerchi in alluminio da 19 pollici e pneumatici differenziati. Rispetto alla BMW Serie 1 Coupé la carreggiata anteriore è stata allargata di 60 millimetri, quella posteriore di 40 millimetri.

Le modifiche estetiche della BMW Serie 1 M Coupé comprendono una nuova grembiatura anteriore con prese d'aria maggiorate per coprire il fabbisogno superiore di raffreddamento, codolini e una nuova grembiatura posteriore. Gli interni sono stati rivalutati nel tipico stile M con sedili sportivi M rivestiti in pelle, il volante sportivo in pelle M, modanature interne in Alcantara e i logo BMW M.

8. Dati tecnici.



BMW M2 Coupé		
Carrozzeria		
Numero porte/posti		2/4
Lungh./ largh./ alt. (a vuoto)	mm	4468/1854/1410
Passo	mm	2693
Carreggiata ant./post.	mm	1579/1601
Luce a terra	mm	123
Diametro di sterzata	m	11,7
Capacità serbatoio	ca. l	52
Radiatore con riscaldamento	l	10,3
Olio motore ¹⁾	l	6,5
Massa a vuoto DIN/UE	kg	1495/1570 (1520/1595)
Carico utile DIN	kg	515 (490)
Peso complessivo legale	kg	2010
Carico per asse ant./ post.	kg	970/1080
Carico trainabile (12 %) frenato/ non frenato	kg	---/---
Carico sul tetto/ al timone	kg	75/---
Volume del bagagliaio	l	390
Resistenza aerodinamica	cX x A	0,35 x 2,21
Motore		
Tipo/ cilindri/ valvole		linea/6/4
Tecnologia motore	Tecnologia M TwinPower Turbo: turbocompressore TwinScroll, iniezione diretta di carburante High Precision Injection, comando valvole variabile VALVETRONIC, variazione di fase degli alberi a camme Doppio VANOS	
Cilindrata effettiva	cm ³	2979
Corsa/alesaggio	mm	89,6/84,0
Compressione	:1	10,2
Carburante		min. RON 95
Potenza	kW/CV	272/370
a giri	g/min	6500
Coppia	Nm	465
a giri	g/min	1400–5560
Impianto elettrico		
Batteria/sede	Ah/–	80/bagagliaio
Alternatore	A/W	209/2926
Dinamica di guida e sicurezza		
Sospensioni anteriori	asse a doppio snodo e bracci tirati in costruzione leggera in alluminio con elastocinematismo specifico M	
Sospensioni posteriori	asse a cinque bracci in costruzione leggera in alluminio con elastocinematismo specifico M	
Freni anteriori	a disco, pinza fissa e quattro pistoni, ventilati	
Freni posteriori	a disco, pinza fissa e due pistoni, ventilati	
Sistemi di stabilità di guida	di serie: DSC incl. ABS e M Dynamic Mode, assistente frenata in curva CBC, assistente di frenata DBC, funzione freni asciutti, compensazione del fading, assistente di partenza; Differenziale attivo M, collegamento in rete nell'Integrated Chassis Management (ICM)	
Equipaggiamenti di sicurezza	di serie: airbag per guidatore e passeggero, airbag laterali per guidatore e passeggero, airbag per la testa anteriori e posteriori, cinture automatiche a tre punti per tutti i sedili, anteriori con blocco fibbia, tendicintura e limitatore di sforzo	
Sterzo	servosterzo elettromeccanico a pignone e cremagliera (EPS) con funzione di Servotronic specifica M	
Rapporto di demoltiplicazione	:1	15,0
Pneumatici ant./ post.		245/35 ZR19 93Y 265/35 ZR19 98Y
Cerchi ant./ post.		9,0J x 19 lega 10,0J x 19 lega

BMW M2 Coupé

Cambio

Tipo	manuale a 6 rapporti (cambio a doppia frizione M a 7 rapporti con Drivelogic)		
Rapporti	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)
Rapporto del differenziale		:1	3,462 (3,462)

Prestazioni

Rapporto massa/potenza (DIN)	kg/kW	5,5 (5,6)
Potenza specifica	kW/l	91,3
Accelerazione 0–100 km/h	s	4,5 (4,3)
in 4./5. 80–120 km/h	s	3,6/4,4
Velocità massima	km/h	250/270 ²⁾

BMW EfficientDynamics

Misure	Brake Energy Regeneration, servosterzo elettromeccanico, funzione Auto Start
BMW EfficientDynamics di serie	Stop, lightweight design intelligente, gruppi secondari controllati in base al fabbisogno, pompa dell'olio controllata dalla mappatura, differenziale posteriore con caratteristiche di funzionamento a caldo ottimizzate

Consumo nel ciclo di prova UE³⁾

con pneumatici di serie:		
urbano	l/100km	11,6 (10,5)
extraurbano	l/100km	6,7 (6,4)
totale	l/100km	8,5 (7,9)
CO ₂	g/km	199 (185)
Classe antinquinamento		Euro 6

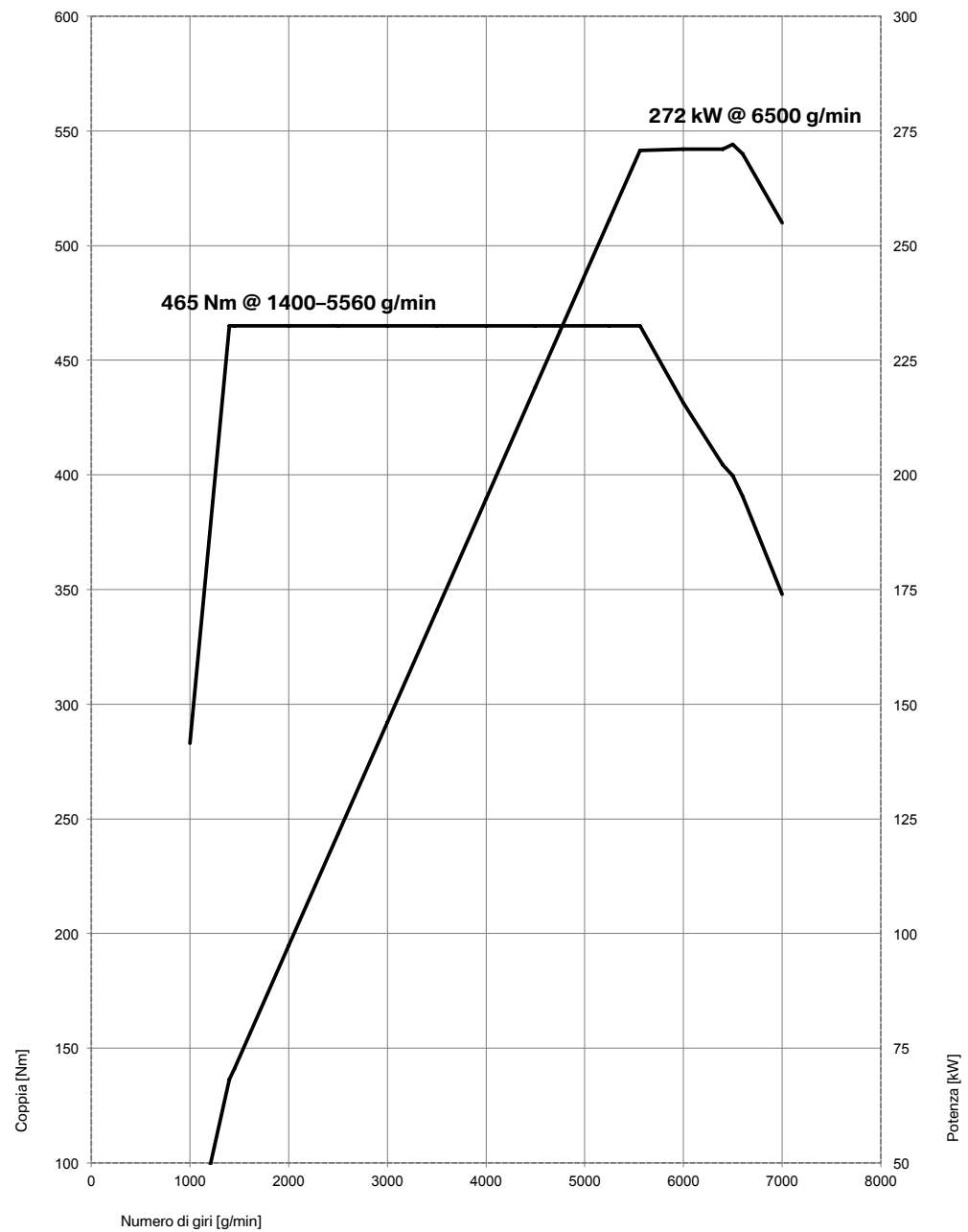
Dati tecnici validi solo per mercati ACEA/Dati di omologazione validi in parte solo per la Germania (pesi)
I valori tra parentesi solo validi per vetture con M DKG

¹⁾ Quantità cambio olio

²⁾ in combinazione con l'optional M Driver's Package

³⁾ I valori di consumo di carburante e di emissioni di CO₂ dipendono dalla misura dei pneumatici selezionata

9. Diagrammi di coppia e di potenza.



10. Dimensioni esterne e interne.

