

---

## Vorstellung BMW M2: Purismus aus Bayern

Von Jens Meiners, cen

Der letzte seiner Art? Das ist zum Mantra geworden, wann immer ein Auto vorgestellt wird, bei dem Fahrspaß im Vordergrund steht, das noch echte Interaktion mit dem Fahrer bietet – und das über einen klassischen Antrieb verfügt. Ein schönes Exemplar dieser Gattung ist der BMW M2, der die 2er-Baureihe krönt und alles mitbringt, was nach traditioneller Lesart zu einem echten BMW gehört: Hinterradantrieb, einen Reihen-Sechszylinder und eine klassische Handschaltung.

Mit dem neuen Modell geht der M2 in die zweite Modellgeneration, aber eigentlich beginnt die Traditionslinie mit dem 1er M Coupé – dem Projekt „Pyrat“, mit dem BMW 2011 das Coupé per Hochleistungsmaschine auf Sportwagenniveau anhob. Leistete der Motor damals noch 340 PS, so stieg die Leistung 2015 mit dem M2 auf 370 PS. 2018 kam ein neuer Motor mit 410 PS, und der in begrenzter Stückzahl gebaute M2 CS leistete 450 PS.

Mit dem neuen S58-Hochleistungsmotor kommt der neue M2 nun sogar auf 460 PS (338 kW), die bei 6250 Umdrehungen in der Minute erreicht werden. Das maximale Drehmoment liegt bei 550 Newtonmetern, die auf einem Plateau von 2650 bis 5870 U/min geliefert werden. Die Kraftübertragung erfolgt (im Gegensatz zum M3 und M4, die es auch mit Allradantrieb gibt) ausschließlich auf die Hinterräder, und zwar über eine knackige Sechsgang-Handschaltung oder einen achtstufigen, von ZF zugelieferten Wandlerautomaten. Der Reihen-Sechszylinder, davon konnten wir uns bei einem Sound-Check überzeugen, liefert genau die akustische Emotion, die von einem Hochleistungsfahrzeug der M GmbH erwartet werden kann.

Damit ist der M2 der einzige hinterradgetriebene 2er, den es noch mit manueller Schaltung gibt; früher gab es die schwächer motorisierten 2er-Coupés auch noch mit dem Standardgetriebe. Und so wird das frühere Einstiegsgetriebe zur puristischen Variante für Kenner geadelt, die den direkten Durchgriff aufs Fahrzeug schätzen.

Die Fahrleistungen können sich sehen lassen: Der M2 spurtet in 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, mit dem schneller schaltenden Automaten ist er sogar nochmals 0,2 Sekunden schneller. Die Spitze liegt bei 250 km/h und lässt sich optional auf 285 km/h anheben. Mit Automatik erzielt der M2 auch etwas bessere Verbrauchswerte, im WLTP-Zyklus 9,6 Liter pro 100 Kilometer, die sich nach unseren Erfahrungen mit den M-Modellen von BMW leicht unterbieten lassen.

Im Vergleich zum Vorgänger ist der neue M2 ein wenig größer geworden: 458 Zentimeter Länge, 189 Zentimeter Breite und 140 Zentimeter Höhe prädestinieren ihn nicht gerade als Stadtfahrzeug, der längere Radstand sorgt allerdings für mehr Stabilität bei aggressiven Fahrmanövern und hohen Geschwindigkeiten. 1700 Kilogramm Leergewicht sind der Tribut, den der M2 der steifen Fahrzeugarchitektur und den großen Aggregaten zollt.

Das Fahrwerk ist für sehr sportliches Fahren entwickelt, soll dabei aber mehr Komfort als das Vorgängermodell bieten. Der M2 steht auf Mischbereifung (275/35 ZR 19 vorn, 285/30 ZR 20 hinten), die hintere Differentialsperre kann bis zu 100 Prozent Sperrwirkung darstellen. Die Achsen entsprechen weitgehend dem M3, das Fahrzeug ist gegenüber den anderen 2er-Coupés erheblich versteift. Eine Verbund-Bremsanlage und eine aktive Dämpferregelung gehören ebenfalls zur Serienausstattung.

Übrigens liegen die Radgrößen oberhalb des Einstiegsniveaus bei M3 und M4; dieser Umstand alleine unterstreicht den schärferen Charakter des M2. Das wie bei den Schwestermodellen in zehn Stufen einstellbare Drift-Programm ist allerdings vielleicht

---

etwas zuviel des Guten; weniger wäre mehr.

Das Interieur profitiert von Sportsitzen, die schon in der Serienausstattung mit edlem Alcantara bezogen sind. Vor dem Fahrer erstreckt sich der nach wie vor gewöhnungsbedürftige, leicht gebogene Bildschirm, der die traditionellen Rundinstrumente ersetzt. Entfallen ist leider der mittig positionierte Druckknopf, mit dem sich bisher rasch die bisweilen lästigen Assistenzsysteme abschalten ließen. Die Funktionen sind jetzt in Untermenüs versteckt, offenbar im Vorgriff auf drohende EU-Vorschriften, die das Abschalten der Überwachungssysteme zunehmend erschweren sollen.

Von außen dürfte der M2 auch Puristen gefallen; die Doppelniere ist viel kleiner als bei M3 und M4 ausgefallen, die diagonalen Elemente des regulären 2er weichen großen, rechteckigen Lufteinlässen. Mit 72.800 Euro ist der M2 übrigens exakt 13.000 Euro günstiger als der M3 – und damit ein sehr attraktives Angebot für Enthusiasten, zumal es sich bei ihm um den „letzten seiner Art“ handeln dürfte. Oder doch nicht? (Jens Meiners/cen)

---

## Bilder zum Artikel



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



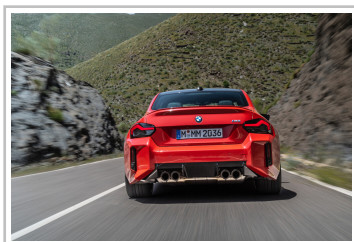
BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---