

Pressepräsentation BMW M2 Coupé: Einsteiger-Kraftwerk

Von Axel F. Busse

Für BMW ist das M der „stärkste Buchstabe der Welt“. Und weil anhaltend günstige Spritpreise schmerzlindernd auf Vollgasfahrten wirken, ist es kein Wunder, dass die leistungsstarken Pkw der M GmbH sich regen Zuspruchs erfreuen. Ab April wird die Flotte durch das M2 Coupé ergänzt, dem wohl niemand so leicht das Recht absprechen wird, sich „Giftzwerg“ zu nennen.

Der angeschärfte Zweitürer begründet einen Zustand, mit dem das Vorgängermodell seinerzeit Unordnung in die strenge BMW-Nomenklatur gebracht hatte. Als die 1er-Baureihe noch Zwei- und Viertürer vereinte, durfte das 2011 vorgestellte Hochleistungsmodell abweichend vom sonst üblichen Klassensystem nicht „M 1“ heißen. Es wurde „1er M Coupé“ getauft, um die Alleinstellung des Mittelmotor-Klassikers von 1978 nicht zu beschädigen. Nun sind Buchstaben- und Ziffernfolge in allen Baureihen wieder so sortiert, wie es sich gehört: Passend zu M3, M4, M5 und M6 repräsentiert der Newcomer laut M-GmbH-Geschäftsführer Frank van Meel „das Einstiegsmodell in die M-Familie“.

Formal hat van Meel natürlich Recht, denn der 1er ist die kleinste Baureihe, die BMW derzeit anbietet. Gleichzeitig ist es aber auch ein gewagter Euphemismus, einen 370-PS-Sportwagen als „Einsteigermodell“ zu titulieren. Dass es überhaupt wieder einen 1er im Trainingsanzug gibt, ist der Tatsache zu verdanken, dass die Produkte der M-GmbH derzeit gefragt sind die nie. Mit rund 35 000 Autos weltweit im vergangenen Jahr verzeichneten die Kraft-Werker der Bayern-Marke einen Zuwachs um fast 65 Prozent. Das 1er-M-Coupé litt hingegen noch unter den Nachwirkungen der Finanzkrise und wurde nach rund 6300 Exemplaren eingestellt.

Diese Anzahl zu übertreffen, dürfte dem M2 nicht schwer fallen. Besonders in Nordamerika sind die M-Produkte wohlgeboten und der dortige Preis von umgerechnet 2,30 Euro für fast vier Liter Benzin fördert die Nachfrage nach PS-starken Sportwagen. Mit einer Leistung von 271 kW / 370 PS übertrifft der M2 seinen Vorgänger um 30

Pferdestärken, den als seinen Urahnen geltenden BMW 2002 Turbo aus dem Herbst 1973 sogar um 200 PS. Die Kraft stammt aus einem drei Liter großen Reihensechszylinder, in dem ein Twin-Scroll-Turbolader für die nötige Verbrennungsluft sorgt. Maximal 465 Newtonmeter Drehmoment werden wahlweise durch ein manuelles Sechs-Gang-Getriebe oder eine siebengängiges Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterachse befördert. Eine Overboost-Funktion stellt kurzzeitig sogar 500 Newtonmeter zur Verfügung.

Dass dieses Leistungspotenzial nur unvollkommenen auf öffentlichen Straßen ausgelebt werden kann, ist leicht nachvollziehbar. Darum hatte der Hersteller zur Veranschaulichung der M2-Fähigkeiten auf die kalifornische Rennstrecke Laguna Seca geladen, wo sonst die Rennen der Superbike-Weltmeisterschaft ausgetragen werden. Der bis 300 km/h reichende Tacho des M2 dürfte in etwa die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit markieren, bei Tempo 250 greift aber im Normalfall die elektronische Bremse ein. Gegen Bares erhält der Kunde eine Erweiterung auf 270 km/h und einen Gutschein für ein Fahrertraining.

Seine Muskelpakete trägt der M2 in Gestalt von vorwitzig ausgestellten hinteren Radkästen offen zu Schau. Sie beherbergen serienmäßig eine 265/35-ZR19-Bereifung. Zwei verchromte Doppel-Endrohre lassen ahnen, welche Abgasmenge ins Freie geschafft werden muss. Ebenfalls frei von aufdringlichem Firlefanz ist das Interieur, wo die Verwendung von Alcantara, offenporigen Karbonteilen und blauen Kontrastnähten auf den Sonderstatus des Fahrzeugs hinweist. Aluminium-Sportfahrwerk, Compound-Bremsen und ein aktives Sperrdifferenzial – allesamt Elemente aus der M3/M4-Serie – ergänzen die Sportausstattung.

Laut Frank van Meel soll der M2 „neue und jüngere Kunden für M-Automobile begeistern“. Deshalb verwundert es nicht, dass Konnektivität groß geschrieben wird. Die im Fahrzeug fest eingebaute SIM-Karte erlaubt auf Wunsch den Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen und aktuelle Nachrichten. Mittels Online-Entertainment sind Millionen von Musiktiteln und mehr als 200 Internet-Radiokanäle zugänglich. Mit Diensten wie dem BMW-Concierge-Service – dem persönlichen digitalen Assistenten – sowie dem Echtzeit-Verkehrsinformationssystem RTTI und dem intelligenten Notruf sollen die Ansprüche von Fahrern und Fahrerinnen des M2 nach Vernetzung mit ihrer Umwelt erfüllt werden. Darüber hinaus lässt sich mit der so genannten Go-Pro-App und dem iDrive-Controller eine Action-Kamera auf dem Armaturenbrett steuern, um schnelle Runden auf der Rennstrecke zu dokumentieren. Der persönliche Fahrstil auf dem Kurs kann anschließend detailgenau analysiert und – ein entsprechendes Mitteilungsbedürfnis vorausgesetzt – über soziale Medien kund getan werden.

Analog zu den Modellen anderer Baureihen steht im M2 an der Mittelkonsole der Fahrerlebnisschalter zur Verfügung. Der M-Dynamic-Mode (MDM) erhöht die Eingriffsschwelle des Stabilitätsprogramms, so dass mehr Schlupf an den Hinterrädern zugelassen wird und kontrollierte Drifts möglich sind. Das Zusammenwirken von klassischem Antriebskonzept, enormen Leistungsreserven, einer präzisen elektromechanischen Lenkung und vergleichsweise kurzem Radstand vermittelt den Insassen ein sehr agiles Fahrerlebnis. Lediglich im Comfort-Modus übt der M2 eine klangliche Zurückhaltung, die Wünsche offen lässt. Die klappengesteuerte Abgasanlage ergänzt erst im Sport-Modus die optische und fahrtechnische Dynamik und die passende akustische Komponente.

Natürlich müssen M2-Kunden nicht auf die auch aus anderen Sportwagen bekannte Launch Control verzichten. Durch elektronisch gesteuertes Hochfahren der Motordrehzahl, schlagartigem Lösen der Bremse und aktivierter Traktionskontrolle sind selbst ungeübte Fahrer in der Lage, den Bestwerk von 4,3 Sekunden von Null auf Hundert zu erreichen. Wohl eher aus der Welt des Showbusiness als vom Personentransport inspiriert scheint eine spezielle Funktion des Doppelkupplungsgetriebes (DKG) zu sein: Wer „Smokey Burnout“ aktiviert, kann bei rollendem Fahrzeug die Hinterräder bis zu einem gewissen Grad durchdrehen zu lassen. Der zweifelhafte Spaß wird nicht nur mit Gummiabrieb bezahlt: Die Bestellung des DKG treibt den Preis des M2 auf mehr als 60 000 Euro.

Zur Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs ist die Burnout-Funktion freilich nicht nötig. Es genügen ein paar zügige Runden auf dem Kurs in Laguna Seca. Wer die berühmte Korkenzieher-Kurve meistert und tapfer am Gas bleibt, braucht sich über Verbräuche von bis zu 30 Litern je 100 Kilometer nicht zu wundern. Auf öffentlichen Straßen und mit Zurückhaltung im rechten Fuß sollen laut Hersteller aber auch 7,9 Liter (mit DKG) möglich sein. Von allen Sonderausstattungen befreit kostet das Coupé in Deutschland 56 700 Euro. Wer das serienmäßige Navigationssystem um Connected-Drive-Funktionen und Online-Entertainment erweitern will, zahlt 1220 Euro Aufpreis. (ampnet/afb)

Daten BMW M2 Coupé DKG

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,47 x 1,85 x 1,41

Radstand (m): 2,69

Motor: R6-Benziner, 2979 ccm, TwinScroll-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 272 kW / 370 PS von 6500 U/min

Max. Drehmoment: 465 Nm von 1400–5560 U/min (Overboost 500 Nm)

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter

CO₂-Emissionen: 185 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1520 kg / 490 kg

Wendekreis: 11,7 m

Räder / Reifen: 9J x 19 / 245/35 ZR 19 (v.), 10J x 19 / 265/35 ZR 19 (h.)

Kofferraumvolumen: 390 Liter

Preis: 60 600 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.



BMW M2 Coupé.

