
Fahrbericht BMW M2: Ein kommendes Sammlerstück

Von Jens Meiners, cen

Ein BMW, wie er puristischer nicht sein könnte, ein Sammlerstück, das direkt aus dem Showroom ins Museum fahren könnte: Das ist der BMW M2, der jetzt in seine zweite Modellgeneration geht, eigentlich aber in die dritte: Denn er ist der direkte Nachfolger des BMW 1-series M Coupé, das unter der internen Bezeichnung „Pyrat“ entwickelt wurde und vor mehr als 10 Jahren die Autoliebhaber begeisterte. Wenn man ganz weit zurückgeht in der Historie, dann stößt man auf den BMW 2002 turbo: Schon vor 50 Jahren sprengte ein kleines Coupé von BMW die Maßstäbe seiner Klasse.

Damals genügten 170 PS, um die Auto-Welt in Erstaunen zu versetzen, heute leistet der BMW M2 schier unglaubliche 460 PS. Die schöpft das Coupé aus einem seidenweich laufenden Reihen-Sechszylinder namens S58 mit exakt drei Litern Hubraum. Trotz Turboaufladung liegt die Maximaldrehzahl bei stolzen 7200 U/min.

Das maximale Drehmoment von 550 Newtonmetern liegt auf einem Plateau von 2650 bis 5870 U/min an. Die Kraft wird über eines von zwei Getrieben auf die Hinterräder übertragen: Es gibt eine Sechsgang-Handschaltung – oder eine achtstufige Wandlerautomatik aus dem Hause ZF.

Dabei ersetzt der Wandlerautomat das beim Vorgänger angebotene Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, dem man keine Träne nachweinen muss: Die Achtgang-Automatik schaltet bei Bedarf so trocken und zackig, dass keine Wünsche offenbleiben. Beim Schalten und Gaswegnehmen sind Motor und Getriebe so perfekt abgestimmt, dass sich eine wahre Klangwolke entfaltet.

Doch echte Sportwagenfahrer dürften weiterhin für das perfekt abgestufte Sechsgang-Schaltgetriebe optieren, das mit kurzen Wegen operiert und mit dem Charakter des Sechszylinder-Motors perfekt harmonisiert. Auch hier gibt es einen Assistenten: Wer das Zwischengasgeben nicht beherrscht, kann sich dabei helfen lassen. Das Programm lässt sich jedoch auch abschalten: Gut so.

Weil die Schaltpausen praktisch entfallen und der Motor mit den zwei Extra-Übersetzungen noch präziser im optimalen Leistungsbereich gehalten werden kann, ist die Automatik-Version etwas schneller: Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert nur 4,1 Sekunden, beim Handschalter sind es 4,3 Sekunden. Bis 200 km/h vergrößert sich der Abstand sogar noch: 13,5 versus 14,3 Sekunden. Und das, obwohl die handgeschaltete Version um 25 Kilogramm leichter ist.

Doch wir würden uns trotzdem für den Handschalter entscheiden: Er bietet einfach das perfekte Fahrgefühl, den direkten Durchgriff von Fahrer zu Auto. Und er ist vielleicht das perfekte Sammlerstück: Eigentlich gibt es fast jeden BMW mit Automatik, nur die ganz besonderen Modelle kommen noch mit Handschaltung. Egal, welches Getriebe verbaut ist: Die Spitze liegt bei 250 km/h und lässt sich optional auf 285 km/h anheben.

Das Fahrwerk ist sehr sportlich ausgelegt, bietet aber mehr Komfort als das Vorgängermodell – dafür sorgt nicht zuletzt der längere Radstand. Der M2 steht auf Mischbereifung (275/35 ZR 19 vorn, 285/30 ZR 20 hinten), die elektronisch gesteuerte hintere Differentialsperre kann bis zu 100 Prozent Sperrwirkung darstellen.

Die Achsen entsprechen nicht dem regulären 2er-Coupé, sondern dem M3 und M4, und das Fahrzeug ist gegenüber den anderen 2er-Coupés erheblich versteift. Eine Verbund-Bremsanlage und eine aktive Dämpferregelung gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Die Radgrößen liegen oberhalb des Einstiegsniveaus bei M3 und M4; der M2 ist eben nochmals sportlicher ausgelegt.

Und so fährt er sich auch auf den kurvigen Landstraßen der Sonora-Wüste im US-Staat Arizona, wo wir den M2 ausgiebig testen konnten. Das Fahrzeug liegt ruhiger als der

Vorgänger, lässt sich perfekt positionieren, die neutrale Charakteristik ist leicht vorhersehbar und lässt sich problemlos in gut kontrollierbares Übersteuern verwandeln.

Kaum ein Sportwagen fährt sich besser als dieser BMW. Verzichten könnten wir allerdings auf die zehnstufig einstellbare Traktionskontrolle, die Amateuren das Driften erleichtern soll. Für Experten wirkt die Rückmeldung konfus, und Anfänger sollten sich besser auf konventionellem Weg an das natürliche Fahrverhalten herantasten.

Die Karosserie des BMW M2 folgt in ihren Proportionen dem bewährten Muster, wirkt aggressiv und durchaus modern; interessanterweise schrumpft die Doppelniere und wirkt im Vergleich zu M3 und M4 geradezu diskret. Im Vergleich zum Vorgänger ist der neue M2 ein wenig größer geworden: 458 Zentimeter Länge, 189 Zentimeter Breite und 140 Zentimeter Höhe positionieren ihn in der Mittelklasse.

Das Interieur verfügt über Sportsitze, die serienmäßig mit edlem Alcantara bezogen sind. Vor dem Fahrer erstreckt sich ein gewöhnungsbedürftiger, leicht gebogener Bildschirm, der die traditionellen Rundinstrumente ersetzt. Entfallen ist der mittig positionierte Druckknopf, mit dem sich bisher schnell die einzelnen Assistenzsysteme abschalten ließen. Die Einstellung ist komplizierter geworden, es lässt sich aber einiges auf die spezifischen M-Tasten legen.

In Europa kostet der BMW M2 ab 72.800 Euro. Das ist angesichts seiner Fahrleistungen fast schon ein Sonderangebot. Und seine Auslegung prädestiniert ihn als Sammlerstück – gilt er doch vielen Fans als „der letzte seiner Art“, bevor sich Elektroautos durchsetzen. Ob es dazu kommt? Wir sind gespannt. Das Konzept des M2 ist viel zu gut, um es einfach aufzugeben. (cen/Jens Meiners)

Daten BMW M2 (Automatik)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,58 x 1,89 x 1,40
Radstand (m): 2,75
Antrieb: 3,0-Liter-6-Zylinder-Reihenmotor, Hinterradantrieb
Gesamtleistung: 338 kW / 460 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 550 Nm bei 2650-5870 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 bzw. 285 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 s
Durchschnittsverbrauch: 9,6 l/100 km
CO₂-Emissionen: 218 g/km
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1800 kg / max. 430 kg
Preis: 72.800 Euro

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



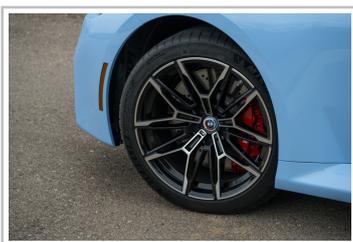
BMW M2.

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



Unser Autor Jens Meiners mit dem 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
