Der neue BMW M2 Competition.
Inhaltsverzeichnis.

1. Der neue BMW M2 Competition.
(Kurzfassung) 2

2. Antrieb. 5

3. Fahrdynamik. 8

4. Exterieur. 11

5. Interieur, Ausstattung und ConnectedDrive. 12

Der neue BMW M2 Competition.
(Kurzfassung)

Mit dem neuen BMW M2 Competition (Kraftstoffverbrauch kombiniert mit Sechsgang-Handschaltgetriebe: 10,0 – 9,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 228 – 225 g/km*; mit optionalem M Doppelkupplungsgetriebe kombiniert: 9,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 210 – 209 g/km*) setzt die BMW M GmbH neue Maßstäbe im Segment der kompakten Hochleistungssportler und schärft den Charakter des BMW M2 Coupé noch einmal spürbar.

Neuer Motor mit 410 PS.
Das Herzstück des neuen BMW M2 Competition ist sein neuer Motor, der auf dem Aggregat des BMW M3 und BMW M4 basiert. Der doppelt aufgeladene Sechszylinder-Reihenmotor mit M TwinPower Turbo Technologie leistet 410 PS, die zwischen 5.250 min-1 und 7.000 min-1 anliegen. Zwischen 2.350 min-1 und 5.200 min-1 steht das maximale Drehmoment von 550-Newtonmetern zur Verfügung. Das Hochdrehzahl-Triebwerk verbindet eine für Turbomotoren einzigartige Drehwilligkeit, eine lineare Leistungsentfaltung sowie ein hohes Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich. Eine zweiflutige Abgasanlage mit Abgasklappensteuerung sorgt für einen unverwechselbaren, M typischen Sound, die M TwinPower Turbo Technologie für eine herausragende Effizienz. Darüber hinaus verfügt der BMW M2 Competition in den relevanten EU-Ländern über einen Otto-Partikelfilter (OPF), der die Feinstaubbelastung weiter verringert.

Der neue BMW M2 Competition absolviert den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h in 4,2 Sekunden (mit M DKG, 4,4 Sekunden mit 6-Gang-Handschaltgetriebe). Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. In Verbindung mit dem optionalen M Driver's Package lässt sie sich auf 280 km/h anheben – 10 km/h mehr als beim BMW M2 Coupé. Bemerkenswert sind auch die Verbrauchswerte: Mit Sechsgang-Handschaltgetriebe liegt der kombinierte Kraftstoffverbrauch bei 10,0 – 9,9 l/100 km, die CO_2-Emissionen bei kombiniert 228 – 225 g/km*. Mit optionalem M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) sind es lediglich kombinierte 9,2 l/100 km und 210 – 209 g CO_2/km.*

Direkt aus dem Motorsport stammen die ausgeklügelte Ölversorgung des Motors und das Kühlsystem, die aus dem BMW M4 mit Competition Paket übernommen und angepasst wurden. Ölversorgung und Kühlung sind im

* Die Verbrauchswerte sind vorläufig und wurden auf Basis des EU-Testzyklus ermittelt, abhängig vom Reifenformat.

Rennsport erprobt und auch im BMW M2 Competition Rennstrecken-tauglich ausgelegt. Durch eine vergrößerte BMW Niere und eine neue Frontschürze mit vergrößertem Luftdurchsatz ist dieses optimierte Kühlsystem bereits von außen erkennbar. Die Niere trägt die schwarze Lackierung der serienmäßigen Hochglanz Shadow Line. Gleiches gilt für die seitlichen Kiemen an den vorderen Kotflügeln sowie die neu gestalteten vier Endrohre der zweiflutigen Abgasanlage mit zwei elektrisch einstellbaren Klappen. Das Heck des Fahrzeugs ziert das dunkle M Competition Badge. Die neuen aerodynamisch optimierten M Außenspiegel im Doppelfußdesign sind weitere charakteristische Designelemente des neuen BMW M2 Competition.

Auch die Fahrdynamik des BMW M2 Competition haben die BMW M Ingenieure an die gesteigerte Performance angepasst. Im Motorraum fällt die markante CFK-Präzisionsstrebe ins Auge, die aus dem BMW M3/M4 stammt. Sie verleiht dem Vorderwagen eine höhere Steifigkeit, was für eine nochmals höhere Lenkpräzision sorgt. Neu abgestimmt wurden zudem die verschiedenen Kennlinien der elektromechanischen Servolenkung, das Aktive M Differenzial und die Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control).

Einstellungen über Direktwahltasten.
Dabei kann der Fahrer erstmals im BMW M2 über zwei Direktwahltasten in der Mittelkonsole unmittelbar auf die verschiedenen Kennlinien und Einstellungsoptionen von Motor, Lenkung und bei Ausstattung mit dem M DKG auch der Drivelogic zugreifen. Die unterschiedlichen Konfigurationen lassen sich frei und ganz nach persönlichen Vorlieben miteinander kombinieren und auf den Tasten M1 und M2 am Lenkrad abspeichern. Zur Serienausstattung gehören neben dem jetzt roten Startknopf adaptive LED-Scheinwerfer sowie die Park Distance Control (PDC) auch für vorn.

Faszinierende neue Optionen.
Ein funktionales und optisches Highlight ist der neue optionale M Sportsitz. Mit seinem Schalencharakter lehnt er sich direkt an den Motorsport an und bietet dem Fahrer in jeder Fahrsituation optimalen Halt, die Kopfstützen sind in die Sitzlehne integriert. In der Rückenlehne sitzt auf Schulterhöhe ein beleuchtetes M2-Logo. Die schwarze Lederpolsterung weist in der Sitzfläche und Rückenlehne eine Designperforation auf, die es wahlweise in Blau oder Orange gibt. Die serienmäßigen Sportsitze sind ebenfalls in schwarzer Lederpolsterung wahlweise mit Kontrastnaht in Blau oder Orange erhältlich.

Die langjährige Motorsport-Erfahrung der BMW M GmbH zeigt sich in der neu verfügbaren optionalen M Sportbremse, die mit vergrößerten Bremsscheiben (Vorderachse: 400 mm Durchmesser, Hinterachse: 380 mm Durchmesser)

und Grau lackierten Bremssätteln (Vorderachse: 6-Kolben-Festsattel, Hinterachse: 4-Kolben-Festsattel) höchste Brems-Performance bietet. Neu sind außerdem die optionalen 19-Zoll-Schmiederäder (Vorderachse: 9J x 19, Hinterachse 10J x 19) in neuem Y-Speichen Design. Neu und exklusiv für den BMW M2 Competition verfügbar ist die Farbe Hockenheim Silber metallic.

Antrieb.

Der doppelt aufgeladene Sechszylinder-Reihenmotor, der auf dem Aggregat des M3 und M4 basiert, 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 das maximale Drehmoment über ein breites Drehzahlband zur Verfügung. Daneben begeistert der Motor mit herausragender Effizienz.

Im kompakten Coupé leistet das Triebwerk 410 PS, die zwischen 5.250-min-1 und 7.000 min-1 anliegen; zwischen 2.350 min-1 und 5.200 min-1 steht das maximale Drehmoment von 550 Newtonmetern zur Verfügung. Damit absolviert der neue BMW M2 Competition den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h in 4,2 Sekunden (mit M DKG, 4,4 Sekunden mit 6-Gang-Handschaltgetriebe). Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt, als Bestandteil des optionalen M Driver's Package lässt sie sich auf 280 km/h anheben, das sind 10 km/h mehr als beim BMW M2 Coupé. Bemerkenswert sind auch die Verbrauchswerte: Mit Sechsgang-Handschaltgetriebe liegt der kombinierte Kraftstoffverbrauch bei 10,0 – 9,9 l/100 km, die CO_2-Emissionen bei kombiniert 228 – 225 g/km*. Mit optionalem M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) sind es lediglich kombinierte 9,2 l/100 km und 210 – 209 g CO_2/km.* Darüber hinaus verfügt der BMW M2 Competition in den relevanten EU-Ländern über einen Otto-Partikelfilter (OPF), der die Feinstaubbelastung weiter verringert.

Spontanes Ansprechverhalten 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 sowie 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 und eine bessere Leistungsausbeute. Buchsenlose,

* Die Verbrauchswerte sind vorläufig und wurden auf Basis des EU-Testzyklus ermittelt, abhängig vom Reifenformat.

LDS-beschichtete Zylinderlaufbahnen sorgen für eine deutliche Gewichtsreduzierung.

Erfahrungen aus dem Motorsport.
Höchste Fahrdynamik wie beim BMW M2 Competition 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 gegenüber dem Triebwerk des Vorgängers trägt der BMW M2 Competition mit mehreren Maßnahmen Rechnung. Dank größerer Niere sowie einer neuen Frontschürze mit einem modifizierten Lufteinlass wird die Durchströmung der Fahrzeug-Front optimiert. Außerdem kommt das Rennstrecken-erprobte Kühlsystem des BMW M4 mit Competition Paket zum Einsatz, das aus einem zentralen sowie zwei seitlichen Kühlern und einem zusätzlichen Motorölkühler besteht. Fahrzeuge mit dem optionalen 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) verfügen außerdem noch 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.
Neben dem neuen Motor verfügt der BMW M2 Competition auch über eine komplett neue Abgasanlage. Sie ist zweiflutig ausgelegt, besitzt einen neuen Schalldämpfer und endet in den BMW M typischen vier Endrohren in schwarz chrom. Zwei elektrisch gesteuerte Klappen sorgen dafür, dass der BMW M2 Competition den charakteristischen BMW M Sound entwickelt, den der Fahrer über die Auswahl des Fahrmodus über die M Motordynamik Control weiter beeinflussen kann – ab sofort auch mittels Direktwahltasten in der Mittelkonsole.

Freie Auswahl zwischen zwei Getriebe-Varianten.
Serienmäßig verfügt der neue BMW M2 Competition über ein Sechsgang-Handschaltgetriebe, das durch seine kompakte Bauform und sein geringes

Gewicht besticht und dank des Einsatzes von Carbon-Reibbelägen einen erhöhten Schaltkomfort bietet. 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 automatischen Modus die Schaltzeitpunkte, die Schaltintensität und die automatische Zwischengasfunktion beim Runterschalten 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, so dass anschließend nur noch die Kupplungen geöffnet beziehungsweise geschlossen werden und der Gangwechsel in Sekundenbruchteilen erfolgt.

Fahrdynamik.

Bereits das BMW M2 Coupé hat in seinem Segment Maßstäbe in den Bereichen Agilität, Fahrgefühl, Fahrstabilität, Lenkpräzision und Kontrollierbarkeit im Grenzbereich gesetzt, ohne dabei Abstriche bei der Alltagstauglichkeit zu machen. Diese Fahrwerks-Eigenschaften wurden für den BMW M2 Competition nochmals verfeinert und an die gesteigerte Motorleistung angepasst.

Steiferer Vorderwagen für erhöhte Lenkpräzision.
Das auffälligste Bauteil findet sich im Motorraum: die aus dem BMW M3/M4 bekannte CFK-Präzisionsstrebe. Dieses einteilige und lediglich 1,5 kg schwere Bauteil aus dem extrem leichten und hochfesten Material Carbon verleiht zusammen mit der ebenfalls aus dem M4 übernommenen Dom-Stirnwandstrebe dem Vorderwagen eine spürbar höhere Steifigkeit und wirkt sich damit positiv auf das Einlenkverhalten und die Lenkpräzision aus.

Basis des Hochleistungs-Fahrwerks sind Vorder- und Hinterachse der BMW M3/M4 Modelle, die in Aluminium-Leichtbauweise ausgeführt sind. 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.

Die Abstimmung der drei Kennlinien der elektromechanischen Servolenkung haben die Ingenieure der BMW M GmbH an die höhere Leistung und die erhöhte Steifigkeit des Vorderwagens angepasst. Die integrierte Servotronic Funktion mit M spezifischer Charakteristik regelt elektronisch die Lenkunterstützung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit und den über Drivelogic ausgewählten Einstellungen, über die der Fahrer die Lenkunterstützung jederzeit seinen persönlichen Vorlieben entsprechend anpassen kann.

Aktives M Differenzial und neu abgestimmtes DSC.
Komplett neu abgestimmt wurde die Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control). Im BMW M2 Competition regelt die Elektronik noch feinfühliger, bietet bei Nässe und Schlupf eine bessere Traktion 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), der als eine Unterfunktion der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) im Modus SPORT+ automatisch aktiviert wird oder 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.

M Sportbremse mit Erfahrung aus dem Motorsport.

Die Motorsport-Erfahrung der BMW M GmbH zeigt sich in der neu verfügbaren optionalen M Sportbremse, die höchste Brems-Performance bietet. Gegenüber der serienmäßigen M Compound-Bremse mit ihren in Blau metallic lackierten Bremssätteln (Vorderachse: 4-Kolben-Festsattel, Hinterachse: 2-Kolben-Festsattel) und den gelochten und innenbelüfteten Bremsscheibenringen (Vorderachse: 380 mm Durchmesser, Hinterachse: 370 mm Durchmesser) aus Grauguss verfügt die M Sportbremse über vergrößerte Bremsscheiben (Vorderachse: 400 mm Durchmesser, Hinterachse: 380 mm Durchmesser) und Bremssättel (Vorderachse: 6-Kolben-Festsattel, Hinterachse: 4-Kolben-Festsattel), die in Grau lackiert sind. Diese Hochleistungsbremsanlage garantiert exzellente Verzögerungswerte unter allen Bedingungen, höchste Fadingstabilität und thermische Standfestigkeit.

Neue Schmiederäder in zwei Farbvarianten.

Die neuen, optionalen 19-Zoll-Schmiederäder (Vorderachse: 9J x 19, Hinterachse 10J x 19) im Y-Speichen Design sind glanzgedreht und in zwei Farbvarianten erhältlich: mit heller glanzgedrehter oder mit schwarzer Stirnfläche. Die Vorderreifen 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.

Exterieur.

Die neu gestaltete Frontschürze mit dem modifizierten Lufteinlass und einer optimierten Durchströmung liefert nicht nur dem aufwändigen Kühlsystem ausreichend Frischluft, sondern erhöht auch die optische Präsenz. Die vergrößerte BMW Niere ist schwarz lackiert, ebenso die seitlichen Kiemen an den vorderen Kotflügeln sowie die neu gestalteten vier Endrohre als markantes Differenzierungsmerkmal der M Competition Modelle. Das Heck des Fahrzeugs ziert ein dunkles M Competition Badge. Charakteristisch für den BMW M2 Competition sind auch die neuen aerodynamisch optimierten M Außenspiegel im Doppelfußdesign.

Exklusive Farbe: Hockenheim Silber metallic.
Die Farbpalette des BMW M2 Competition wurde um zwei neue Lackierungen erweitert. Während die Farbe Sunset Orange metallic bereits von anderen BMW M Performance Modellen bekannt ist, feiert die neue, exklusive Lackierung Hockenheim Silber metallic ihre Premiere.

Interieur, Ausstattung und ConnectedDrive.

Bereits beim Einstieg in den neuen BMW M2 Competition wird der Fahrer von der Tür-Einstiegsleiste mit M2 Competition-Schriftzug begrüßt, bevor er auf dem neuen optionalen M Sportsitz Platz nimmt, der ergonomisch und optisch ein Highlight ist. Mit seinem Schalencharakter lehnt sich der Sitz direkt an den Motorsport an und bietet dem Fahrer in jeder Fahrsituation optimalen Halt, die Kopfstützen sind in die Sitzlehne integriert.

Der M Sportsitz trägt in der Rückenlehne ein beleuchtetes M2 Logo. Die Sitzfläche und die Rückenlehne verfügen über eine schwarze Lederpolsterung mit einer Designperforation, die wahlweise in Blau oder Orange verfügbar ist. Die Farbakzente ziehen sich auch bei den Ledernähten an Sitzen, Armlehnen und Schalthebelabdeckung durch, die Seitenwangen sind mit Alcantara bezogen. Die Farbvariante Orange ist ab sofort auch für den serienmäßigen Sportsitz als Alternative zum bekannten Blau verfügbar. In den M Sicherheitsgurten sind die klassischen BMW M Streifen eingewebt, auch das Lenkrad weist die M spezifischen Nähte auf.

Beim Blick auf die Instrumententafel fällt die neue Welcome-Inszenierung der Instrumente auf, bei der für einige Sekunden der Schriftzug M2 Competition zu sehen ist. Der nun rote Startknopf unterstreicht den Motorsportcharakter.

Direktwahltasten in der Mittelkonsole.
Der neue BMW M2 Competition bietet dem Fahrer die aus anderen BMW M Modellen bekannte Möglichkeit, über zwei Direktwahltasten in der Mittelkonsole unmittelbar auf die verschiedenen Kennlinien und Einstellungsoptionen zuzugreifen. So lassen sich etwa direkt die drei verschiedenen Einstellungen der Stabilitätskontrolle abrufen, die drei Motorkennlinien oder die verschiedenen Modi der Lenkung auswählen. Zudem hat der Fahrer über die Direktwahltasten auch die Möglichkeit, die unterschiedlichen Einstellungen der verschiedenen Bereiche frei und ganz nach eigenen Wünschen und Vorlieben miteinander zu kombinieren sowie die Dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) einzustellen – einmal drücken aktiviert den MDM Modus, ein langer Druck schaltet das DSC aus.

Tasten M1 und M2 am Lenkrad.
Unmittelbaren Zugriff auf die unterschiedlichen Fahrmodi bieten auch die beiden Tasten M1 und M2 am Lenkrad. Hier kann der Fahrer aus den unterschiedlichen Einstellungen für Stabilitätskontrolle, Motorkennlinie und Lenkung seine beiden ganz persönlichen Konfigurationen abspeichern und mit einem einzigen Fingerdruck den gewünschten Charakter seines BMW M2 Competition abrufen. Ab Werk sind die Lenkradtasten M1 und M2 mit einem Komfort- und einem Sport-Programm belegt, zu denen man auch jederzeit wieder zurückkehren kann.

Neue Ausstattungsdetails.
Mit dem Wechsel vom BMW M2 Coupé auf den BMW M2 Competition wurde auch die Grundausstattung noch weiter aufgewertet. Ab sofort verfügt das sportliche Coupé serienmäßig über adaptive LED-Scheinwerfer, die Park Distance Control (PDC) überwacht die Umgebung des Fahrzeugs nicht mehr nur am Heck, sondern auch vor dem Fahrzeug.

Seine umfangreiche Serienausstattung kennzeichnet den BMW M2 Competition als hochdynamischen Sportwagen. Dazu zählen beispielsweise das M Sportfahrwerk in Leichtbauweise und das Sechsgang-Handschaltgetriebe mit Zwischengasfunktion ebenso wie das Aktive M Differenzial an der Hinterachse, das optimale Traktion und höchste Fahrstabilität garantiert. Ebenfalls schon ab Werk an Bord sind die elektromechanische M Servotronic Lenkung und der M Dynamic Mode (MDM) der Dynamischen Stabilitäts Control, der dem ambitionierten Fahrer auf der Rennstrecke auch leichte, kontrollierte Drifts ermöglicht. Den Innenraum zieren unter anderem Sportsitze, das M Lederlenkrad, eine M Fußstütze und ein Kniepolster an der Mittelkonsole sowie Dekorleisten aus offenporigem Carbon.

Darüber hinaus hat der Kunde die Möglichkeit, sein Fahrzeug mit einem ausgewählten Angebot an Ausstattungsoptionen weiter zu individualisieren. Highlights der Optionsliste sind das 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic, das beim Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung arbeitet, und das M Driver's Package, bei dem die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW M2 Competition erst bei 280 km/h abgeregelt wird und zu dem auch ein BMW Driving Experience Gutschein für ein Rennstreckentraining gehört.

BMW ConnectedDrive für Sicherheit, Komfort und Entertainment.
Darüber hinaus stehen für den neuen BMW M2 Competition zahlreiche Fahrerassistenzsysteme und Mobilitätsdienstleistungen von BMW ConnectedDrive zur Verfügung. Zum optionalen Angebot der Fahrerassistenzsysteme zählt beispielsweise der Driving Assistant, der unter anderem die Auffahr- und Personenwarnung mit City-Anbremsfunktion sowie die Spurverlassenswarnung einschließt. Mit der Speed Limit Info werden Verkehrszeichen und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit angezeigt und es wird vor Überholverboten gewarnt. Die Rückfahrkamera unterstützt den Fahrer zusätzlich zur Park Distance Control beim Einparken und Rangieren. Die Navigation Professional bietet eine brillante Kartendarstellung sowie den iDrive Touch Controller für noch bequemere Bedienung der Funktionen.

Die Angaben Kraftstoffverbrauch, CO_2-Emissionen und Effizienzklasse gelten in Abhängigkeit von der gewählten Räderkategorie und können auch durch die Wahl der Sonderausstattung Steptronic Getriebe beeinflusst werden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-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 http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html unentgeltlich erhältlich ist.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO_2-Emissionen und Stromverbrauch wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und der optionalen Sonderausstattung und können sich während der Konfiguration verändern. Die Angaben für die mit * gekennzeichneten Fahrzeuge 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 CO_2-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.