

Nowe BMW M2 Competition. Spis treści.



1. Nowe BMW M2 Competition. (wersja skrócona)	2
2. Napęd.	4
3. Dynamika jazdy.	7
4. Wygląd zewnętrzny.	10
5. Wnętrze, wyposażenie i ConnectedDrive.	11

Nowe BMW M2 Competition. Wersja skrócona.



Wraz z nowym BMW M2 Competition (zużycie paliwa w cyklu mieszanym z sześciobiegową skrzynią manualną: 9,9-10,0 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 225-228 g/km*; z opcjonalną skrzynią dwusprzęgłową M: 9,2 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 209-210 g/km*) firma BMW M GmbH wyznacza nowe standardy w segmencie kompaktowych samochodów wyczynowych i jeszcze bardziej wyodrębnia charakter BMW M2 Coupé.

Nowy silnik o mocy 410 KM.

Sercem nowego BMW M2 Competition jest nowy silnik bazujący na jednostce z BMW M3 i BMW M4. Podwójnie doładowany sześciocylindrowy silnik rzędowy z technologią M TwinPower Turbo zapewnia moc 410 KM w zakresie od 5250 do 7000 obr/min. Maksymalny moment obrotowy wynoszący 550 Nm dostępny jest od 2350 do 5200 obr/min. Ta wysokoobrotowa jednostka łączy charakterystyczną dla silników turbo łatwość wchodzenia na obroty, liniową charakterystykę mocy oraz wysoki moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów. Podwójny układ wydechowy ze sterowanymi przepustnicami zapewnia niepowtarzalny dźwięk typowy dla M, a technologia M TwinPower Turbo wyjątkową wydajność. Ponadto BMW M2 Competition wyposażone jest w określonych krajach UE w benzynowy filtr cząstek stałych (OPF), który jeszcze bardziej zmniejsza zanieczyszczenie pyłem zawieszonym.

Nowe BMW M2 Coupé Competition przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,2 s (z 6-biegową skrzynią manualną 4,4 s). Prędkość maksymalna ograniczona jest elektronicznie do 250 km/h. W połączeniu z pakietem M Driver prędkość maksymalną można podnieść do 280 km/h – to o 10 km więcej niż w BMW M2 Coupé. Godne uwagi są również parametry zużycia paliwa: z 6-biegową skrzynią manualną zużycie paliwa w cyklu mieszanym wynosi 9,9-10,0 l/100 km, a emisja CO₂ 225-228 g/km*. Z opcjonalną skrzynią dwusprzęgłową M (M DKG) jest to tylko 9,2 l/100 km i 209-210 g CO₂/km* w cyklu mieszanym.

* Wartości zużycia paliwa są tymczasowe i ustalone na podstawie cyklu jeźdźnego NEDC zależnie od rozmiaru opon.

Zaawansowane smarowanie silnika i układu chłodzenia zaczerpnięte i zaadaptowane z BMW M4 z pakietem Competition wywodzi się bezpośrednio ze sportów motorowych. Smarowanie i chłodzenie zostały przetestowane w wyścigach i również w BMW M2 Competition przystosowane są do eksploatacji na torach wyścigowych. Większe nerki BMW i nowy pas przedni o zwiększonym przepływie powietrza pozwalają

rozpoznać ten ulepszony układ chłodzenia z zewnątrz. Nerki są w standardowym błyszczącym lakierze czarnym Shadow Line. To samo dotyczy skrzeli w błotnikach przednich i nowo zaprojektowanych czterech końcówek podwójnego układu wydechowego z dwoma elektrycznie sterowanymi przepustnicami. Tył zdobi ciemny znaczek M Competition. Nowe, zoptymalizowane aerodynamicznie lusterka zewnętrzne M ze stylizowanymi podwójnymi nóżkami to kolejny charakterystyczny element stylistyki nowego BMW M2 Competition.

Inżynierowie BMW M dostosowali również dynamikę jazdy BMW M2 Competition do zwiększonych osiągnięć. W komorze silnika uwagę zwraca efektowna rozpórka kielichów z karbonu pochodząca z BMW M3/M4. Zwiększa sztywność przodu, zapewniając jeszcze większą precyzję kierowania. Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy, aktywny mechanizm różnicowy M i dynamiczna kontrola stabilności DSC mają różne nowe charakterystyki.

Ustawienia za pomocą przycisków bezpośredniego wybierania.

Po raz pierwszy w BMW M2 kierowca ma bezpośredni dostęp do różnych charakterystyk i ustawień silnika, układu kierowniczego, skrzyni M DKG (jeśli jest) i Drivelogic za pomocą dwóch przycisków bezpośredniego wybierania na konsoli środkowej. Różne konfiguracje można dowolnie łączyć w zależności od osobistych preferencji i przypisywać przyciskom M1 i M2 na kierownicy. Poza czerwonym przyciskiem Start w wyposażeniu seryjnym znajdują się diodowe reflektory adaptacyjne i funkcja Park Distance Control (PDC) również z przodu.

Fascynujące nowe opcje.

Nowe opcjonalne fotele sportowe M wyróżniają się funkcjonalnością i wyglądem. Ich kubelkowy charakter inspirowany jest motorsportem i oferuje kierowcy optymalne trzymanie w każdej sytuacji. Zagłówki są zintegrowane z oparciem fotela. W oparciach umieszczone jest podświetlane logo M2 na wysokości ramion. Czarna tapicerka skórzana ma ozdobną perforację w siedzisku i oparciu dostępną w kolorze niebieskim lub pomarańczowym. Standardowe fotele sportowe oferowane są również w czarnej tapicerce skórzanej z kontrastującymi szwami w kolorze niebieskim lub pomarańczowym.

Wieloletnie doświadczenie BMW M GmbH w motorsporcie znajduje odzwierciedlenie w nowych opcjonalnych hamulcach sportowych M z większymi tarczami (przód: 400 mm, tył: 380 mm) i lakierowanymi na szary kolor zaciskami (przód: 6-tłoczkowe zaciski stałe, tył: 4-tłoczkowe zaciski stałe). Nowością są również opcjonalne 19-calowe kute obręcze kół (przód: 9J x 19, tył: 10J x 19) w nowy wzorze Y Spoke. Nowy i dostępny wyłącznie w BMW M2 Competition jest metalizowany lakier w kolorze srebrnym Hockenheim.



Podwójnie doładowany sześciocylindrowy silnik rzędowy M TwinPower Turbo bazujący na jednostce z M3/M4 łączy to, co najlepsze: jego wysokoobrotowy charakter gwarantuje charakterystyczną dla silników turbodoładowanych łatwość wchodzenia na obroty, liniową charakterystykę mocy w szerokim zakresie obrotów i charakterystyczne brzmienie. Technologia M TwinPower Turbo zapewnia maksymalny moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów. Silnik zaskakuje też niezwykłą wydajnością.

W tym kompaktowym Coupé jednostka generuje 410 KM w zakresie od 5250 do 7000 obr/min i moment obrotowy 550 Nm w zakresie od 2350 do 5200 obr/min. Dzięki temu nowe BMW M2 Competition przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,2 s ze skrzynią dwusprzęgłową M (4,4 s z 6-biegową skrzynią manualną). Prędkość maksymalna jest ograniczona elektronicznie do 250 km/h, a w połączeniu z opcjonalnym pakietem M Driver można ją podnieść do 280 km/h – to o 10 km więcej niż w BMW M2 Coupé. Godne uwagi są również parametry zużycia paliwa: z 6-biegową skrzynią manualną zużycie paliwa w cyklu mieszanym wynosi 9,9-10,0 l/100 km, a emisja CO₂ 225-228 g/km*. Z opcjonalną skrzynią dwusprzęgłową M (M DKG) jest to tylko 9,2 l/100 km i 209-210 g CO₂/km* w cyklu mieszanym. Ponadto BMW M2 Competition wyposażone jest w określonych krajach UE w benzynowy filtr cząstek stałych (OPF), który jeszcze bardziej zmniejsza zanieczyszczenie pyłem zawieszonym.

* Wartości zużycia paliwa są tymczasowe i ustalone na podstawie cyklu jezdnego NEDC zależnie od rozmiaru opon.

Spontaniczna reakcja dzięki technologii M TwinPower Turbo.

Technologia M TwinPower Turbo obejmuje dwie szybko reagujące turbosprężarki Mono Scroll, bezpośredni wtrysk benzyny High Precision Injection, adaptacyjne sterowanie zaworami VALVETRONIC oraz płynną regulację faz rozrządu Double VANOS. Regulacja zaworów i faz rozrządu wspólnie płynnie regulują skok zaworów ssących. Dzięki temu silnik może optymalnie rozwijać moc i wykazuje się bardzo spontaniczną reakcją. Oprócz tego mniejsze jest zużycie paliwa oraz emisja spalin. Skrzynia korbowa sześciocylindrowego silnika w tzw. konstrukcji Closed Deck (zamknięty blok silnika) jest wyjątkowo sztywna, co umożliwia wyższe ciśnienie w cylindrach, a tym samym lepsze oddawanie mocy. Beztulejowe gładzie cylindrów z powłoką LDS zapewniają znaczną redukcję masy.

Doświadczenie z motorsportu.

Maksymalna dynamika jazdy BMW M2 Competition wymaga podczas jazdy na torze wyścigowym specjalnego smarowania silnika. Z pomocą przychodzi

tutaj wieloletnie doświadczenie BMW M GmbH w sportach motorowych. I tak na przykład miska olejowa ma dodatkową pokrywę, która ogranicza ruch oleju przy dużych przeciążeniach bocznych. A przy ekstremalnym przyspieszaniu i hamowaniu dodatkowa pompa ssąca oraz zaawansowany system powrotu oleju w obszarze turbosprężarki zapewnia stabilną cyrkulację. Gwarantuje to niezawodne smarowanie wszystkich komponentów silnika w każdych warunkach – zarówno w codziennej jeździe, jak i podczas bardzo dynamicznej jazdy na torze wyścigowym.

Wiele rozwiązań w BMW M2 Competition uwzględnia zwiększone zapotrzebowanie na powietrze chłodzące w porównaniu z silnikiem jego poprzednika. Większe nerki oraz nowy pas przedni ze zmodyfikowanym wlotem powietrza optymalizują przepływ powietrza w przedniej części pojazdu. Zastosowano również sprawdzony na torze wyścigowym układ chłodzenia z BMW M4 z pakietem Competition składający się z centralnej chłodnicy, dwóch chłodnic bocznych i dodatkowej chłodnicy oleju silnikowego. Samochody z opcjonalną 7-biegową skrzynią dwusprzęgłową (M DKG) mają również chłodnicę oleju przekładniowego. Ten kompleksowy system zapewnia zawsze optymalne temperatury pracy w codziennej eksploatacji, na krótkich dystansach w mieście i podczas jazdy na torze wyścigowym.

Podwójny układ wydechowy z dwoma elektrycznie sterowanymi przepustnicami.

Oprócz nowego silnika BMW M2 Competition ma również zupełnie nowy układ wydechowy. Posiada podwójną konstrukcję, nowy tłumik i cztery końcówki w typowym dla BMW M czarnym chromie. Dwie elektrycznie sterowane przepustnice dają BMW M2 Competition charakterystyczne brzmienie BMW M, które kierowca może zmienić poprzez wybór trybu jazdy za pomocą układu dynamicznego sterowania silnikiem M – teraz również za pośrednictwem przycisków bezpośredniego wybierania na konsoli środkowej.

Dwa warianty skrzyni biegów.

Nowe BMW M2 Competition wyposażone jest standardowo w 6-biegową skrzynię manualną wyróżniającą się kompaktową konstrukcją i niewielką masą oraz oferującą większy komfort zmiany biegów dzięki zastosowaniu węglowych okładzin ciernych. Wyższy komfort to również zasługa funkcji wyrównania obrotów, która przy redukcji biegu automatycznie daje międzypas, a przy włączeniu wyższego biegu obniża obroty silnika. Dodatkowo samochód jest stabilizowany podczas intensywnej jazdy na torze wyścigowym. Przy wyłączonym DSC wyrównanie obrotów jest wyłączone.

Opcjonalnie oferowana jest 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa (M DKG z układem Drivelogic). Układ składający się z dwóch przekładni, każda z własnym sprzęgłem, umożliwia w zależności od trybu jazdy ekstremalnie szybką zmianę biegów bez przerywania transmisji napędu lub bardzo komfortowe przełączanie biegów. Zmiana biegów odbywa się w trybie zautomatyzowanym lub ręcznym za pomocą dźwigni biegów na konsoli

środkowej lub łopatek przy kierownicy skórzanej M. Drivelogic daje kierowcy w trybie zautomatyzowanym i ręcznym wstępnie skonfigurowane tryby jazdy EFFICIENT, SPORT i SPORT+. W trybie zautomatyzowanym zmieniają one punkty przełączania biegów, intensywność zmiany biegów oraz automatyczną funkcję międzygazu przy redukcji biegu.

W trybie ręcznym zmieniają tylko dynamikę przełączania, a kierowca sam określa punkty zmiany biegów. W zależności od prędkości obrotowej, położenia pedału gazu, przyspieszenia i trybu jazdy system rozpoznaje, który bieg kierowca wybierze jako następny, a następnie przed poruszeniem łopatki włącza bieg tak, aby do błyskawicznej zmiany biegu wystarczyło tylko otwarcie jednego sprzęgła i zamknięcie drugiego.



BMW M2 Coupé wyznaczyło już w tym segmencie standardy w zakresie zwinności, wyczucia jazdy, stabilności, precyzji kierowania i łatwości panowania nad pojazdem na limicie bez utraty przydatności do codziennego użytku. Te właściwości układu jezdny zostały w BMW M2 Competition dopracowane i dostosowane do zwiększonej mocy silnika.

Sztywniejszy przód – większa precyzja kierowania.

Najbardziej widoczny element znajduje się w komorze silnika: karbonowa rozpórka kielichów znana z BMW M3/M4. Ten jednoczęściowy element o wadze zaledwie 1,5 kg wykonany z niezwykle lekkiego i wytrzymałego karbonu wraz z rozpórką pomiędzy kielichami i grodzią silnika, również zaczerpniętą z M4, daje przedniej części auta znacznie większą sztywność i pozytywnie wpływa na precyzję kierowania.

Wysokowydajny układ jezdny bazuje na aluminiowej przedniej i tylnej osi z BMW M3/M4. Dla uzyskania precyzyjnego prowadzenia kół, przeniesienie sił w kierunku poprzecznym realizowane jest przez przeguby typu uniball. Siły działające na układ jezdny w kierunku wzdłużnym są przenoszone bezpośrednio przez specjalne tuleje elastomerowe w drążkach reakcyjnych, co jednocześnie zapewnia komfort jazdy. Wszystkie wahacze i wsporniki kół w pięciowahaczowej osi tylnej wykonane są z kutego aluminium. Ponadto rama zawieszenia tylnego w lekkiej konstrukcji stalowej jest sztywno przykręcona do nadwozia bez elastycznych elementów gumowych, jak to ma miejsce w motorsporcie, co jeszcze bardziej optymalizuje prowadzenie kół i stabilność toru jazdy.

Inżynierowie BMW M GmbH dostosowali trzy charakterystyki wspomaganie kierownicy do wyższych mocy silnika i zwiększonej sztywności przodu pojazdu. Zintegrowana funkcja Servotronic o specjalnej charakterystyce M elektronicznie steruje wspomaganie układu kierowniczego w zależności od prędkości jazdy i ustawień wybranych przez Drivelogic, dzięki czemu kierowca może w każdej chwili dostosować wspomaganie do własnych preferencji.

Aktywny mechanizm różnicowy M i nowe zestrojenie układu DSC.

Układ dynamicznej kontroli stabilności DSC (Dynamic Stability Control) został zestrojony całkowicie na nowo. W BMW M2 Competition elektronika reguluje z jeszcze większą precyzją, zapewnia lepszą trakcję na mokrej i śliskiej nawierzchni oraz zapobiega nagłemu zerwaniu trakcji podczas driftów. Działanie to wspiera aktywny mechanizm różnicowy M, sterowana elektronicznie szpera wielopłytkowa optymalizująca trakcję i stabilność jazdy.

Stopień zblokowania kół waha się w zależności od sytuacji od 0 do 100% i reaguje na kąt ich skrętu, pozycję pedału gazu, ciśnienie hamowania, moment obrotowy silnika, prędkość obrotową i kątową kół. Na podstawie tej analizy sytuacji sterownik rozpoznaje tendencję do utraty traktacji i oblicza stopień blokady, który ustawiany jest za pomocą silniczka elektrycznego. Pełen moment blokujący 2500 Nm uzyskiwany jest w ciągu 150 milisekund. Zapobiega to buksowaniu kół nawet w ekstremalnych warunkach na śliskiej nawierzchni lub przy dużych różnicach w przyczepności pomiędzy tylnymi kołami.

W określonych sytuacjach aktywny mechanizm różnicowy M działa nawet proaktywnie. Jeszcze zanim koło zacznie buksować podczas ruszania na śliskiej nawierzchni, blokada załącza się w określonym procencie, aby zapewnić w danym momencie taki sam poślizg na obu kołach. W przypadku bardzo dynamicznego pokonywania zakrętów, blokada załącza się w wymaganym procencie, w zależności od przyspieszenia bocznego i momentu obrotowego napędu, zapobiegając buksowaniu odciążonego koła po wewnętrznej stronie zakrętu. Stała i płynna regulacja różnicowa daje również większą zwinność, zapobiega podsterowności na wejściu w zakręt oraz zwiększa stabilność toru podczas hamowania i zmian obciążenia.

Tryb M Dynamic Mode (MDM) aktywowany jako podfunkcja dynamicznej kontroli stabilności (DSC) automatycznie w trybie SPORT+ lub ręcznie dopuszcza większy poślizg kół w pewnych sytuacjach, na przykład na torze wyścigowym. Stabilizacyjne działanie DSC pojawia się wtedy później, rozszerzając zakres jazdy na limicie. Zwiększony poślizg kół daje lepszą traktację, a tym samym lepszy ciąg. Umożliwia też większą nadsterowność i podsterowność oraz lekkie kontrolowane poślizgi. Jednak w sytuacjach ekstremalnych funkcje regulacyjne dynamicznej kontroli stabilności nadal działają niezawodnie.

Sportowy układ hamulcowy M na bazie doświadczenia w sportach motorowych.

Doświadczenie BMW M GmbH w motorsporcie znajduje odzwierciedlenie w nowych opcjonalnych hamulcach sportowych M zapewniających maksymalną skuteczność hamowania. W porównaniu do standardowych hamulców M z pływającymi tarczami z lakierowanymi na niebiesko, metalizowanymi zaciskami hamulcowymi (oś przednia: 4-tłoczkowe zaciski stałe, oś tylna: 2-tłoczkowe zaciski stałe) oraz perforowanymi i wentylowanymi tarczami (oś przednia: 380 mm, oś tylna: 370 mm) z żeliwa szarego, hamulce sportowe M mają większe tarcze (przód: 400 mm, tył 380 mm) oraz zaciski lakierowane w kolorze szarym (przód: 6-tłoczkowe zaciski stałe, tył: 4-tłoczkowe zaciski stałe). Ten wyczynowy układ hamulcowy gwarantuje doskonałe wartości hamowania w każdych warunkach, maksymalną odporność na zanik siły hamowania i stabilność termiczną.

Nowe kute koła w dwóch wersjach kolorystycznych.

Nowe, opcjonalnie kute koła w rozmiarze 19 cali (przód: 9J x 19, tył: 10J x 19) Y Spoke są polerowane i oferowane w dwóch kolorach: z jasną polerowaną lub czarną powierzchnią zewnętrzną. Przednie opony w rozmiarze 245/35 ZR 19 spełniają najwyższe wymagania pod względem prowadzenia bocznego, stabilności toru jazdy, wyczucia i precyzji kierowania, a tylne opony 265/35 ZR 19 zapewniają optymalną trakcję, prowadzenie boczne i stabilność toru jazdy.

Wygląd zewnętrzny.



Nowy pas przedni ze zmodyfikowanym wlotem powietrza i zoptymalizowanym przepływem powietrza nie tylko zapewnia odpowiednie chłodzenie, ale też świetnie wygląda. Większe nerki BMW są lakierowane na czarno, podobnie jak skrzela w błotnikach przednich i nowe cztery końcówki rur wydechowych będące charakterystycznym elementem modeli M Competition. Tył zdobi ciemny znaczek M Competition. Charakterystyczne dla BMW M2 Competition są również nowe aerodynamicznie zoptymalizowane lusterka zewnętrzne M ze stylizowanymi podwójnymi nóżkami.

Ekskluzywny lakier metalizowany w kolorze srebrnym Hockenheim.

Paleta kolorów BMW M2 Competition rozszerzona została o dwa nowe lakiery. Pomarańczowy zachód słońca metalizowany jest już znany z innych modeli BMW M Performance, a nowy ekskluzywny lakier w kolorze srebrnym Hockenheim metalizowany debiutuje w tym modelu.

Wnętrze, wyposażenie i ConnectedDrive.



W nowym BMW M2 Competition przed zajęciem miejsca w opcjonalnym fotelu sportowym M wyróżniającym się ergonomią i wyglądem kierowcę wita listwa progowa z napisem M2 Competition. Kubelkowy charakter fotela inspirowany jest motorsportem i oferuje kierowcy optymalne trzymanie w każdej sytuacji. Zagłówki są zintegrowane z oparciem fotela.

Fotel sportowy M ma na oparciu podświetlone logo M2. Siedzisko i oparcie obite są czarną skórą z perforacją w kolorze niebieskim lub pomarańczowym. Kolorowe akcenty widoczne są również w szwach na siedzeniach, podłokietnikach i osłonie dźwigni biegów; podparcia boczne obite są ałcantarą. Alternatywą dla znanego niebieskiego koloru jest teraz wariant pomarańczowy oferowany również w standardowych fotelach sportowych. Pasy bezpieczeństwa M mają wplecione klasyczne paski BMW M i również kierownica ma szwy charakterystyczne dla M.

Na desce rozdzielczej uwagę zwraca nowy „ekran powitalny”, na którym przez kilka sekund widoczny jest napis M2 Competition. Przycisk startowy – teraz w czerwonym kolorze – podkreśla wyścigowy charakter auta.

Przyciski bezpośredniego wybierania na konsoli środkowej.

Nowe BMW M2 Competition oferuje kierowcy znaną z innych modeli BMW M możliwość bezpośredniego dostępu do różnych charakterystyk i ustawień za pomocą dwóch przycisków bezpośredniego wybierania na konsoli środkowej. Można w ten sposób bezpośrednio aktywować na przykład jedno z trzech ustawień kontroli stabilności, jedną z trzech charakterystyk silnika lub różne tryby kierowania. Ponadto kierowca może za pomocą przycisków bezpośredniego wybierania dowolnie łączyć różne ustawienia z różnych obszarów zgodnie z własnymi preferencjami oraz ustawiać dynamiczną kontrolę stabilności (DSC) – jedno naciśnięcie uruchamia tryb MDM, a długie naciśnięcie wyłącza DSC.

Przyciski M1 i M2 na kierownicy.

Dwa przyciski M1 i M2 na kierownicy umożliwiają natychmiastowy dostęp do różnych trybów jazdy. Kierowca może tu zapisać dwie indywidualne konfiguracje różnych ustawień kontroli stabilności, charakterystyki silnika i układu kierowniczego oraz za jednym naciśnięciem przycisku aktywować żądane ustawienie swojego BMW M2 Competition. Przyciskom M1 i M2 na kierownicy przypisany jest fabrycznie program komfortowy i program sportowy, do których można w każdej chwili wrócić.

Nowe elementy wyposażenia.

Wraz ze zmianą z BMW M2 Coupé na BMW M2 Competition jeszcze bardziej wzbogacono podstawowe wyposażenie auta. Teraz sportowe Coupé wyposażone jest standardowo w diodowe reflektory adaptacyjne, a funkcja Park Distance Control (PDC) monitoruje otoczenie pojazdu nie tylko z tyłu, ale też z przodu.

Bogate wyposażenie standardowe wyróżnia BMW M2 Competition jako bardzo dynamiczny sportowy samochód. Obejmuje ono lekki sportowy układ jezdy M i sześciobiegową skrzynię manualną z funkcją międzygazu oraz aktywny mechanizm różnicowy M na tylnej osi gwarantujący optymalną trakcję i maksymalną stabilność jazdy. Samochód wyposażony jest fabrycznie również w elektromechaniczny układ kierowniczy M Servotronic i tryb M Dynamic Mode (MDM), który na torze wyścigowym dopuszcza lekki, kontrolowany dryft. Wnętrze wyposażone jest między innymi w fotele sportowe, skórzaną kierownicę M, podnózek M, podparcie kolan na konsoli środkowej oraz listwy ozdobne z porowatego karbonu.

Oprócz tego klient ma możliwość dalszej indywidualizacji swojego auta poprzez wybrane opcje wyposażenia dodatkowego. Najciekawsze elementy tej listy to 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa M (M DKG) z układem Drivelogic działająca bez przerywania transmisji napędu, oraz pakiet M Driver z podwyższoną do 280 km/h prędkością maksymalną obejmujący również voucher na trening BMW Driving Experience na torze wyścigowym.

BMW ConnectedDrive – bezpieczeństwo, komfort i rozrywka.

Oprócz tego w nowym BMW M2 Competition oferowana jest bogata paleta systemów wspomagających kierowcę i usług mobilnościowych BMW ConnectedDrive. Opcjonalne systemy wspomagające kierowcę zawierają m.in. ostrzeżenie przed kolizją z poprzedzającym pojazdem i pieszymi, miejską funkcją hamowania oraz ostrzeżenie przed zjechaniem z pasa ruchu. Funkcja Speed Limit Info wyświetla znaki drogowe i dozwoloną prędkość oraz ostrzega przed zakazami wyprzedzania. Oprócz funkcji Park Distance Control podczas parkowania wspomaga kierowcę kamera cofania. Nawigacja Professional oferuje klarowne wyświetlanie map oraz kontroler iDrive Touch do jeszcze wygodniejszej obsługi funkcji.