



Martijn Verhoef  
18 september 2017

## M in puurste vorm

Je zou maar een icoon op moeten volgen. Die zware taak wacht de BMW M2 die de hoofdrol speelt in deze test. Want ondanks - of dankzij - de korte leverperiode die de 1 M CoupÃ© kende, groeide het hitsige model uit tot een regelrechte klassieker. Inmiddels zijn al vele exemplaren gesneuveld op de Nordschleife en ver daarbuiten, zodat het aanbod snel uitdunt. Zijn opvolger moest iets minder hardcore worden en een tandje liever voor zijn bestuurder. Of de BMW M2 hieraan voldoet, zochten we met alle plezier voor je uit.



## Fel kleintje

Qua ontwerp kan er geen twijfel over mogelijk zijn dat je met een zeer potente auto te maken hebt. Hoewel je met een M-pakket op een doorsnee 2 Serie zeker wat ingrediënten van het hoofdgerecht mee kunt pikken, is het origineel onovertroffen agressief vormgegeven. Veel spoilerwerk, grote velgen en een viertal uitlaten geven geen ruimte voor verwarring met zijn 'gewone' broers. Uiteraard kun je ook opteren voor een unieke lakkleur, zoals het Long Beach Blue dat alleen voor M-modellen is weggelegd. Wij zijn gelijk al fan van deze metallic lak, want de auto komt daarmee letterlijk nog beter uit de verf dan in een wit of zwart jasje. De 19 inch wielen horen origineel niet bij de M2, maar zijn vanwege schade aan de standaard aanwezige sloffen geplaatst. Zonde, want de zwart gesmede dubbelspaaks velgen die er eigenlijk onder hadden moeten zitten, staan de auto veel beter.

Door het sportieve uiterlijk lijkt het ontwerp van de 2 Serie coupé veel beter tot zijn recht te komen. Nog steeds oogt de auto compact, maar hij straalt aan alles uit dat er met hem niet te sollen valt.



## Sportief met een functioneel randje

Zoals bij veel M-modellen is het binnenste niet enorm aangepast ten opzichte van de minder krachtige soortgenoten. Het heerlijke M-stuurtje (met iconisch stiksel) en het aangepaste pookje springen het meest in het oog. Ook de koolstofvezel inleglijsten geven het interieur een extra sportief tintje. De stoelen hebben nÃ©t iets bredere wangen, maar vallen in het niet in vergelijking met de kuipstoelen uit een Mercedes-Benz A-Klasse AMG of de sierlijke en uniek vormgegeven sportstoelen uit een Audi RS3. Overigens zitten de stoelen prima en weten ze je ook bij het sportieve bochtenwerk goed in hun greep te houden. Wil je met vier inzittenden genieten van de M2, dan is het een vereiste dat de achterste pasagiers niet te lang zijn. Dat valt natuurlijk te verwachten bij een dergelijke coupÃ© en je kunt niet zeggen dat zijn directe concurrenten heel veel meer ruimte op de achterbank bieden. Het interieurontwerp van de M2 heeft niet al te veel poespas, maar je voelt je wel gelijk op je gemak in de auto. Zelfs ondanks de enorme hoeveelheid vermogen die je tot je beschikking hebt in de M2. Of het de stoelen zijn, waarvan de wangen je na het op het contact zetten van de auto nog eens extra vastgrijpen, of de ideale zitpositie en

stuurinstellingen die de M2 te bieden heeft: Wij kunnen de vinger er niet op leggen, maar de BMW weet je prima op je gemak te stellen. Bij dagelijks gebruik ga je waarderen dat de ergonomie tiptop in orde is en dat het standaard aanwezige grote multimediascherm niet alleen een vermogensmeter, maar ook de functionele gemakken als bluetooth-telefonie en navigatie herbergt. Bovendien kun je een GoPro camera heel gemakkelijk koppelen, zodat je ook de circuitprestaties gemakkelijk kunt delen.



## Grote grijns

De 1 M Coupé wordt unaniem geprezen om de manier waarop hij zijn berijder betreft bij het autorijden. Een eigenschap die we de laatste jaren bij M-modellen wat minder aantreffen. De auto's van de BMW M-divisie werden stuk voor stuk goed verkocht, wat aangeeft dat de gemiddelde bezitter liever een iets minder pure sportwagen aanschaft, die alsnog bloedsnel is. We stappen in de M2 met de verwachting dat ook in dit geval de auto de commerciële belangen behartigt en daarmee iets meer mainstream is gemaakt. Dit bevestigde gelijk dat je van tevoren eigenlijk niet teveel moet verwachten,



# BMW 2 Serie Coupé M2 M DCT

want de M2 weet je zeker te verrassen. Na het starten laat de trappelende zes cilinder goed van zich horen. Waar een A-Klasse AMG het van de sportuitlaat moet hebben, klinkt het geluid van de M2 lekker donker en opzweepend. Uiteraard doet de sportuitlaat wel een duit in het zakje, want in de Sport-stand klinken er heerlijke plofjes bij het doorschakelen en een fijn geroffel bij het terugschakelen. De M2 heeft geen instelbare demping, maar aangezien de M-ingenieurs zeer goed hun werk hebben gedaan, is dat ook helemaal niet nodig. De auto is een stuk comfortabeler dan zijn voorganger, maar op geen enkele manier week te noemen. Je zou de auto zeer goed voor dagelijks gebruik in kunnen zetten. Sterker nog, we zouden je erom benijden. Want de BMW M2 weet absoluut een grijns op je gezicht te toveren, elke keer als de auto start. En met diezelfde grijns stap je ook weer uit, nadat je hem eens goed met de zweep hebt gegeven.



## Het zit hem in de bandjes

Omdat de auto zeer direct is in de besturing - met welke snelheid je ook rijdt - dien je wel met volledige aandacht de auto te besturen. De auto komt zeer vaak verrassend uit



de hoek. Dat ligt deels natuurlijk aan het karakter van de auto, maar ook aan de onder de M2 gemonteerde wielen en bijbehorende banden. Die zijn namelijk een aantal centimeter smaller dan de standaard aanwezige banden en dat komt de tractie zeker niet ten goede. Bij bochten die je met een redelijk sportieve auto goed kunt nemen met een gangetje van 60, heeft de M2 toch al gauw de neiging om achter uit te breken. Daarin zet de auto door alle hulpsystemen niet door, maar het maakt het rijgedrag wel onrustig. Dat moet met de volgens specificaties voorgeschreven 265/35 banden veel minder het geval zijn, maar dat hebben we helaas niet kunnen testen.

Gelukkig maakt de uiterst soepele aandrijflijn heel veel goed. Door de DCT-automaat met zeven versnellingen zit je altijd in de juiste versnelling om maximaal te presteren. In de Sport- en Sportplus-stand voel je de klappen van het overschakelen, maar in comfort schakelt de bak in alle rust. De smeuiige zescilinder is echt de kers op de taart die M2 heet. Het vermogen is in vergelijking met zijn directe concurrenten wellicht niet bovengemiddeld, het gaat ermee wat je ermee doet. En daar kan geen A-Klasse of RS3 tegenop, die veel meer mainstream zijn dan de M2. Tot voor kort was de auto ook met handbak leverbaar in Nederland, maar bij het 2017 model is deze transmissie niet teruggekeerd in de prijslijsten.



## Forse vanafprijs

De DCT-transmissie is dus standaard, net als een hele berg aan opties. BMW heeft ervoor gekozen om een zeer complete standaarduitrusting mee te leveren, wat een voor premium begrippen zeer korte optielijst als gevolg heeft. Zaken als de adaptieve koplampen, alarm en navigatie zijn standaard. De vanafprijs van ruim 88.000 euro is dan ook fors, maar de goed uitgeruste testauto zit daar met 90.915 euro niet heel ver boven. Dat zit hem dan met name in de metallic lak en elektrisch verstelbare stoelen met een geheugenfunctie.

Niet alleen in vergelijking met de concurrentie is de M2 het leukste om te rijden, ze moeten zich bij de M-divisie ook achter de oren krabbelen. Want de benjamin van de M-familie zou ook wel eens flink wat marktaandeel van zijn familieleden op kunnen snoepen.

### Plus

- + Maakt slogan BMW meer dan waar
- + Ook geschikt voor dagelijks gebruik
- + Fijn roffelende zescilinder

### Min

- Forse vanafprijs
- Voorlopig geen handbak leverbaar
- Onrustiger dan concurrentie