



La compatta della gamma Motorsport è una sportiva senza compromessi, velocissima e interamente votata al piacere di guida, nel solco della tradizione. Sotto il cofano pulsa il mitico sei-in-linea con 460 CV, la trazione è posteriore, e per i puristi è disponibile anche il cambio manuale. What else?

di CLAUDIO IVALDI

Un'affilatissima arma da pista, ma nello stesso tempo una vera auto sportiva, di stampo tradizionale. Merce ormai rara nello schizofrenico mondo dell'auto di oggi. Nelle sue vene scorre solo benzina, e in questo motore totalmente endotermico, che non cede a tentazioni di downsizing, i cilindri sono sei, diligentemente disposti in fila indiana, come vuole la tradizione del marchio. Che viene rispet-

tata anche dalla trazione, esclusivamente posteriore. Inoltre, per quanto leggermente cresciuta in lunghezza rispetto alla generazione precedente, rimane un'auto compatta, condizione essenziale di sportività. E tutto ciò da parte di un marchio che certo non sta lesinando in fatto di sostenibilità ed elettrificazione, persino su alcuni modelli della gamma "M". Ma non qui, non su questa, che si

rivolge agli amanti della guida sportiva, come erede ideale di quella 2002 Turbo che quarant'anni fa ha dato inizio alle danze, pur non fregiandosi ancora della lettera "M". Infine, per la felicità dei puristi più integralisti, sarà possibile ordinarla - udite udite - anche con il cambio manuale meccanico, roba dell'altro mondo, quello in cui la guida sportiva aveva un che di rude, un'opzione ormai quasi irrinvenibile sulle sportive di razza. In questo trionfo di ortodossia, l'unica concessione al mondo globalizzato di oggi è il sito produttivo, che non è in Baviera, bensì in Messico. Ma questo non è che un dettaglio per gli amanti delle statistiche, visto che dalla BMW garantiscono che lo stabilimento ha standard qualitativi tra i più alti del gruppo. Comunque, pur in presenza di questa coerenza con la tradizione, la nuova M2 è un'auto tecnologicamente all'avanguardia, sotto tutti gli aspetti, in particolare quelli che contano di più su una sportiva: prestazioni, sterzo, assetto, freni, tutti sviluppati per raggiungere il massimo dell'efficienza e della sportività. La BMW ci ha invitato a testarli in pista, con il team dei suoi corsi di



guida, diretto dal mitico Siegfried Stohr, tedesco di nome ma romagnolo doc, un vecchio amico di AutoCapital, di cui negli anni '80 era uno dei tester più apprezzati. "Le emozioni non si possono descrivere" - diceva un tale che di pista se ne intendeva - tuttavia proviamo a riassumerle brevemente. La M2 ha davvero tanto motore, a tutti i regimi di rotazione, e un'accelerazione da vera supercar (0/100 Km/h in 4 secondi), accompagnata da un sound generoso e iconico. Ma soprattutto una dinamica eccellente, che permette di curvare a velocità davvero elevate, in assenza di rollio e di sbavature. Potente e sincera la frenata: anche dopo svariati giri di pista e relative staccate, i dischi (pur non carboceramici) non perdono di efficacia. La M2, insomma, è una sportiva già pronta per i track-day, senza necessità di ulteriori passaggi dal preparatore.

Queste doti, già ben evidenti nel settaggio Sport, vengono esaltate al massimo in "Sport Plus", che porta in vetta tutte le performance dell'auto, dall'assetto, al sound, alle cambiate, velocissime grazie all'eccellente cambio Steptronic. In alternativa al quale, come dicevamo, è disponibile anche il cambio manuale, al costo di 550 euro e di un paio di decimi in più sullo 0/100 (entrambi fattori trascurabili). A meno che non passiate le giornate al Ring, ci sentiamo di consigliarvelo: potrebbe essere una delle ultimissime occasioni per godere del suo impareggiabile fascino di guida. E per chi un occhio lo rivolge anche al collezionismo, notando quanto sono ricercate (e pagate) le supercar recenti con questo tipo di trasmissione, la scelta potrebbe rivelarsi davvero vincente: una M2 con il cambio manuale è una straordinaria Instant Classic.

## SCHEDA TECNICA BMW M2

**CORPO VETTURA** coupé 2 porte, 4 posti  
**MOTORE** anteriore, sei cilindri in linea biturbo benzina, 2993 cm<sup>3</sup>  
**POTENZA MASSIMA** 460 CV a 62500 giri/min  
**COPPIA MASSIMA** 550 Nm a 2650 giri/min  
**CAMBIO** automatico M Steptronic a 8 marce (a richiesta cambio manuale meccanico a 6 marce)  
**PNEUMATICI** ant. 275/35 zr19 - post 285/30 zr20  
**TRAZIONE** posteriore  
**SOSPENSIONI** adattive M, anteriori con molle a doppio snodo e posteriori a cinque bracci  
**FRENI** a disco ventilati sulle quattro ruote  
**DIMENSIONI:** lungh./larg./alt. 4580/1887/1403 mm  
**BAGAGLIAIO** 390 litri  
**SERBATOIO** 52 litri  
**PESO** 1725 kg in ordine di marcia  
**VELOCITÀ MASSIMA** 250 km/h autolimitata (285 Km/h con pacchetto opzionale M Driver)  
**ACCELERAZIONE** 0-100 Km/h 4,1 sec (4,3 con cambio manuale)  
**PREZZO** a partire da 78.000 euro

In queste pagine, alcuni esemplari di BMW M2 sulla pista di Vallelunga. Data la natura corsaiola dell'auto, potrebbe valere la pena osare un colore sgargiante, di sapore prettamente racing. Anche perché il rombo pieno del sei cilindri non consentirebbe comunque di passare inosservati. Le foto delle vetture impegnate in curva testimoniano anche vivamente l'assenza di rollio per un assetto davvero piatto.

