

M3 M5 M635CSi



BMW M Power



M. Der stärkste Buchstabe der Welt.

Siege, Titel und Rekorde haben bei BMW Tradition. Kaum ein Name in der Automobilgeschichte ist so eng mit dem Motorsport verbunden wie der Name BMW. Weil BMW schon frühzeitig erkannt hat, daß der Wille zu siegen zu neuen technischen Lösungen führt. Zu Lösungen, die im Rennsport die härtesten Prüfungen für den späteren Serieneinsatz durchlaufen. Deshalb hat der Motorsport ganz entscheidend den Charakter der BMW Produkte mitbestimmt. Und er tut es heute noch.

Ende der zwanziger Jahre starteten die Bayerischen Motoren Werke mit der Produktion von Automobilen. Und es dauerte nicht lange, bis BMW den ersten großen Sieg im Motorsport verbuchte: einen dreifachen Triumph bei der Alpenfahrt 1929. Eine Siegesserie begann.

1936 feierte der BMW 328 Premiere. Der erste Reihen-6-Zylinder in der 2-Liter-Klasse, ein reinrassiger Sportwagen mit fortschrittlichster Technik. Er war zum Siegen gebaut und wurde in kürzester Zeit zum Traum einer ganzen Generation.

Anfang der 60er Jahre ging es dann Schlag auf Schlag. Die technisch besonders reizvollen Varianten des BMW 1800, die TI und TI/SA, sorgten für Furore. Schon in der normalen Serienausführung waren diese BMW Limousinen ein Synonym für Sportlichkeit. Aber Doppelvergaser und 5-Gang-Sportgetriebe machten sie zu viel bewunderten Rennsiegern.

Anfang der 70er Jahre entlockte eine Benzineinspritzung dem BMW 2002 ti serienmäßige 96 kW/130 PS und machte ihn damit zu einem idealen Basisfahrzeug für den Tourenwagensport.

Wenig später setzten die 3,0 Liter-Coupés den Wert auf der Meßplatte für erfolgreiche Hochleistungstechnik noch ein Stück höher.

Zu dieser Zeit wurde auch die BMW Motorsport GmbH gegründet. Sie koordinierte und unterstützte den Ehrgeiz der zahlreichen Privatteams, die für Ihre Rennsiege auf BMW Automobile setzten.

So wurden die 3er BMW der ersten Serie für den Sieg in der deutschen Rennsportmeisterschaft vorbereitet. Auch das neue 6er Coupé erhielt bei ihr das Rüstzeug zum Siegen, und der 528i errang unter den kundigen Händen der BMW Motorsport GmbH ebenfalls begehrte Titel im Tourenwagensport. 1986 gewann ein BMW 635CSi bereits zum dritten Mal seit 1981 den Titel in der Tourenwagen-Europameisterschaft. Ein weiterer Höhepunkt in der BMW Motorsport-Geschichte.

Auch im Formelrennsport ist die Motorsport GmbH seit Jahren erfolgreich tätig. 6 Europameisterschaften und unzählige Siege errangen die BMW Formel-2-Triebwerke. Grund genug, 1982 einen Vorstoß in die „Königsklasse“, die Formel 1, zu unternehmen. Bereits ein Jahr später wurde der Weltmeistertitel mit dem M Power Triebwerk gewonnen.

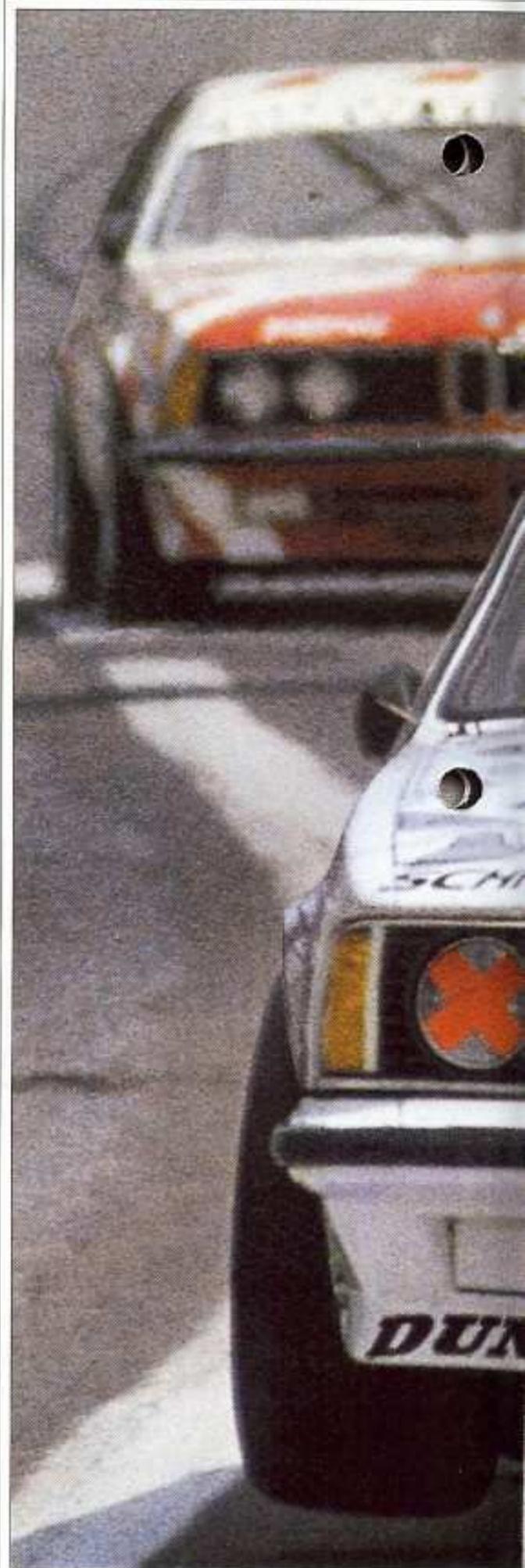
1978 schmückte erstmals das „M“ ein neues BMW Automobil: den BMW M1, einen Mittelmotorsportwagen, der für den Rennsport entwickelt und für den Straßenverkehr extra gezähmt wurde. Sein 3,5 Liter-Triebwerk mit 24 Ventilen sorgte erst für Aufsehen unter Ingenieuren und später unter Rennprofis. In der Markenweltmeisterschaft und in der eigens für ihn geschaffenen Procar-Serie entwickelte sich der M1 schnell zum Fahrer- und Publikums-liebling.

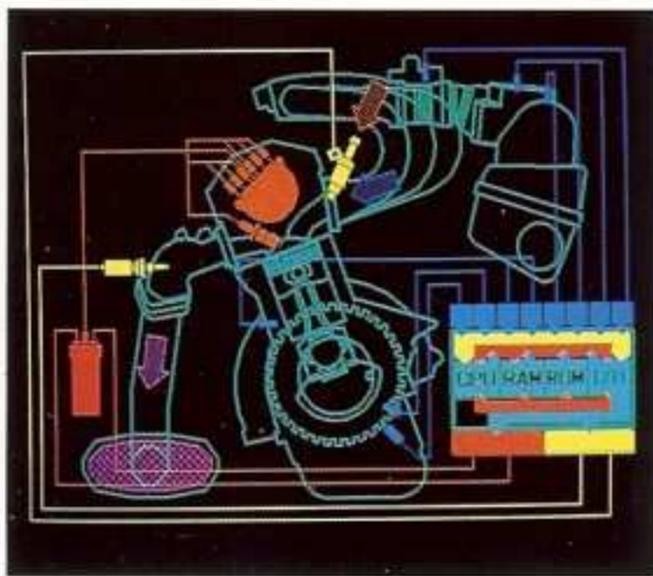
Die Faszination des Rennsports wird — noch deutlicher als in jedem anderen BMW — in den Automobilen spürbar, die heute mit dem „M“ versehen sind. Gebaut für ambitionierte Fahrer, die jeden Tag ein Automobil genießen wollen, das mit der Erfahrung eines der erfolgreichsten Rennställe der Welt entwickelt wurde.



Die Formel 1-Erfahrungen von BMW machten sich 1986 auch im Tourenwagen-Rennsport positiv bemerkbar. In zwei Fahrzeugklassen dominierten nahezu ständig

BMW Automobile. Zwei Höhepunkte des Jahres: fünf-facher Sieg für BMW in Spa. Und der Europameister-Titel für den BMW 635CSi-Fahrer Roberto Ravaglia.





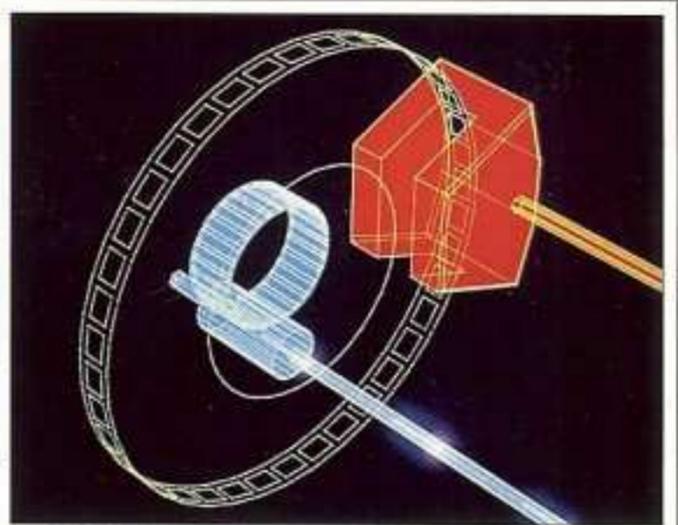
Möglichst effiziente Ausnutzung des Kraftstoffs ist im Motorsport genauso wichtig wie in der Serie. BMW verwen-

det deshalb auch im Rennsport intelligente Triebwerkssteuerungssysteme wie die Motronic.



Bereits vor 20 Jahren erzielten BMW Automobile mit Vierventil-Technik erste Rekorde. BMW hat als Pionier auf die-

sem Gebiet heute die größte Erfahrung mit ausgereiften Hochleistungsautomobilen.



Bei BMW Automobilen mit mehr als 125 kW/170 PS gehört ein elektronisches Anti-Blockier-System zum selbstverständlichen

Serienumfang. Denn bei BMW bedeutet außerordentliche Dynamik auch immer außerordentliche Sicherheitsreserve.





Von Profis für Profis.

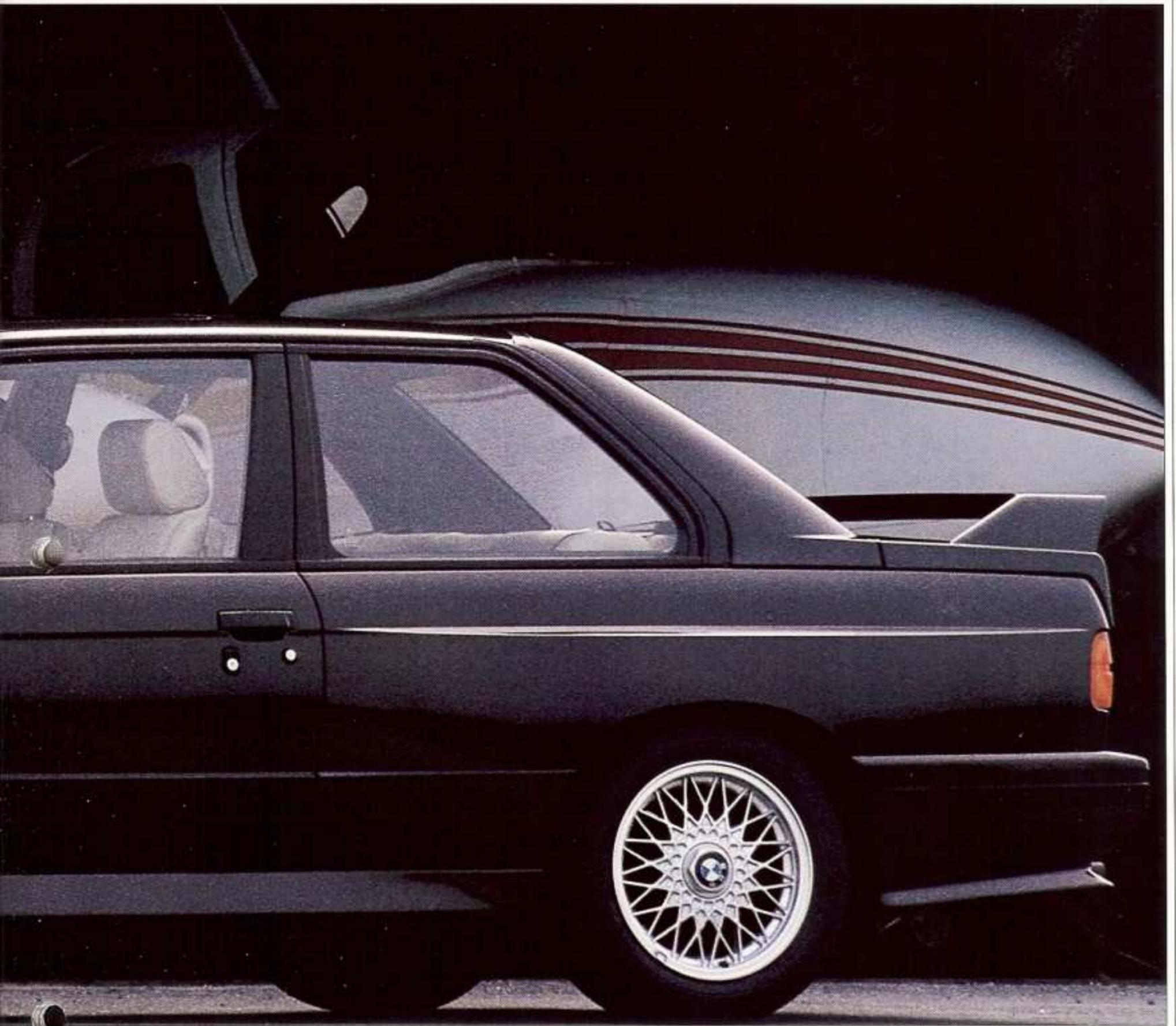
Wie der BMW M1 ist der M3 als reinrassiger Rennwagen konzipiert. Von der BMW Motorsport GmbH für den Tourenwagenrennsport entwickelt und auf die Anforderungen des

Straßenverkehrs abgestimmt.

So offenbart der BMW M3 bereits auf den ersten Blick, daß hier etwas ganz Besonderes entstanden ist. Markant verbreiterte Seitenteile, harmonisch durch Türschweller verbunden, ein tief her-

untergezogener, großflächiger Frontspoiler, ein unverwechselbarer Heckflügel, eine Heckschürze mit einer Aussparung für die beiden Auspuffrohre.

Jedes dieser Details dient einem einzigen Zweck: der optima-



len Funktion.

Die Seitenteile sind breit genug, um im Sparteinsatz bis zu 10 Zoll breite Rennfelgen aufzunehmen. Der Frontspoiler optimiert die Bodenhaftung. Er ist so gestaltet, daß viel Kühlluft an die Bremsen und den Ölkühler gelangt.

Zusammen mit dem Heckflügel liefern diese Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag dazu, daß der M3 bei hohen Geschwindigkeiten regelrecht auf die Fahrbahn „gedrückt“ wird.

DER LEICHT-ATHLET.

Soviel zu den auffälligsten Karosseriemerkmalen des M3. Aber auch im Verborgenen gibt es viele

Dinge, die ihm zu seiner Sonderstellung verhelfen. So sind der Heckscheibenaufsatz, der Kofferraumdeckel und die Spoilerstoßstangen in Kunststoff- bzw. Glasfaserverbundtechnik hergestellt.



Das Kürzel M3 —
Die Farben der
Motorsport GmbH

als Garant für ein
Maximum an Fahr-
freude.

Das verbessert das Leistungsge-
wicht ganz entscheidend.

Die Front- und Heckscheibe

sind mit der Karosserie bündig verklebt, was erstens die Aerodynamik verbessert und zweitens die Karosseriestabilität noch einmal erhöht.

NICHT EINMAL DER WIND KANN IHM WIDERSTEHEN.

Die hintere Dachsäule (C-Säule) ist breiter, die Heckscheibe ist schräger gestellt und der Kofferraumdeckel ist etwas höher und kürzer als bei den anderen Modellen der 3er-Serie. So erinnert die Linie des sportlichsten Zweitürers noch mehr an ein Coupé.

Diese Modifikationen tragen dazu bei, daß der M3 trotz der ausladenden Seitenteile und der



breiten Reifen einen c_w -Wert von 0,33 hat.

Der M3 zeigt ganz offen, was in ihm steckt.

EIN MOTORBLOCK MIT WELTMEISTER-EHREN.

Eine Beschreibung des M3 Triebwerks liest sich wie eine Aufzählung des derzeit technisch Machbaren.

Der Motorblock des M3 ist praktisch der gleiche wie der des BMW Formel-1-Triebwerks. Also eine Basis, die auch mehr als 735 kW/1000 PS problemlos verkräftet.

Der Zylinderkopf entspricht in den Grundzügen dem des BMW M1. Seine Ventile, insgesamt 16 an der Zahl, stehen in einem Winkel von 38° zueinander. Das ergibt einen besonders kompakten Brennraum. Zwei obenliegende Nockenwellen steuern über Tasenstößel den Gaswechsel.

Die Gemischzuführung erfolgt über vier Ansaugtrichter und vier Drosselklappen. Auch das ist ein typisches Merkmal von Sportmotoren.

WENN ES HART AUF HART KOMMT, BEWAHRT ER EINEN KÜHLEN KOPF.

Die Kraft des M3 wird in vier Brennräumen erzeugt, weil ein



Ein „optischer Lekturbissen“: das M Power-Triebwerk des M3. Für den Rennsport konstruiert, praktisch beim Service: Die Aggregate sind leicht erreichbar.

4-Zylinder unter extremen Bedingungen besonders belastbar ist. Er hat eine relativ kurze Kurbelwelle und erzeugt somit kaum Drehschwingungen.

Da der M3 für die Rennstrecke konzipiert wurde, verwundert es

nicht, daß die maximale Drehzahl der Straßenversion erst bei 7000/min liegt.

DIE TRIEBWERKS-STEUERUNG. EINE SAUBERE LÖSUNG.

Um unter allen Bedingungen ein optimales Ansprechverhalten und spontane Reaktionen auf die



Um Schäden vorzubeugen, unterbricht der Drehzahlbegrenzer den Schub knapp über 7000/min

Befehle des Gaspedals zu erhalten, ist das 2,3 Liter-Triebwerk mit einem hochmodernen Motor-Management ausgerüstet: der Digitalen Motor-Elektronik.

Sie stellt sich in Bruchteilen von Sekunden auf jede Veränderung ein. Für ihre Steuerimpulse berücksichtigt sie u. a. die Luftdichte, die Außentemperatur und die Triebwerkstemperatur.

Hinter dem Rennsport-Fächerkrümmer des M3 ist ein geregelter Dreibege-Katalysator montiert, der für umweltfreundliche Leistungsentfaltung des Triebwerks bürgt. 143 kW bzw. 195 PS bei 6750/min sind Werte, die überzeugen. Genau wie das maximale Drehmoment von 230 Nm bei 4750/min.

STAR OHNE ALLÜREN.

Trotz dieser Daten ist das M3 Triebwerk eine Antriebsquelle, mit der es sich im Straßenverkehr mehr als gut leben läßt. Der gleichmäßige Drehmomentverlauf und die überzeugende Laufkultur sorgen dafür, daß der M3 auch dann schon Vergnügen bereitet, wenn andere Sportwagen noch durch manche Allüren Probleme bereiten können. Kaltstart, Warmlaufphase, Stadtverkehr und stop

and go, alles absolut unproblematisch.

WIE ER SICH GEGEN DURCHDREHENDE RÄDER SPERRT.

Die Kraftübertragung des M3 ist ganz auf die hohen Anforderungen des Sports abgestimmt. Ein 5-Gang-Sportgetriebe (bei dem der erste Gang in der Schaltkassette unten links liegt, damit sich 2. und 3. Gang direkt gegenüberliegen) leitet die Kraft über ein Differential mit 25%iger Sperrwirkung weiter. So wird eine optimale Bodenhaftung beim Beschleunigen erreicht, ohne daß sich die PS in Schall und Rauch auflösen.

Die Vorderräder sind einzeln an einer Eingelenk-Federbein-Vorderachse aufgehängt, die Hinterräder werden von Schräglenkern geführt. Kräftig dimensionierte Stabilisatoren vorn und hinten sorgen für minimale Seitenneigung in Kurven. Die Fahrwerksabstimmung ist sportlich hart. Gasdruckdämpfer vorn und hinten halten den M3 sicher auf der Straße.

IDEALLINIE SERIENMÄSSIG.

Das Fahrverhalten ist auf Neutralität ausgelegt. Erst in Bereichen, die im Straßenverkehr schon provoziert werden müssen, setzt sanftes Übersteuern ein.

Dann hilft die serienmäßige Servolenkung, kurze Kurskorrekturen

ren schnell und präzise auszuführen. Auch die Bremsanlage des M3 ist den hohen Anforderungen gewachsen. Sie hat 4 großzügig dimensionierte Faustsattel-Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet) und serienmäßig ein ABS in 4-Kanal-Technik.

In Verbindung mit den 205/55er Breitreifen auf 7 × 15 Zoll-Leichtmetallrädern im Kreuzspeichen-Styling sind so kürzeste Bremswege realisierbar.

Dieses Fahrwerk ist nicht nur die Grundvoraussetzung für die Überlegenheit auf allen Rennpisten, sondern auch für die Straßen der Welt.

WAS DEN M3 VON EINEM RENNWAGEN UNTERSCHIEDET.

Wo bei einem Wettbewerbsfahrzeug gähnende Leere herrscht, dominiert bei dem M3 ergonomische Funktionalität: im Innenraum. Alle Bedienungselemente sind, in logischen Gruppen zusammengefaßt, um den Fahrer positioniert. Jeden Schalter, jedes Instrument findet man auf Anhieb. Alles sitzt dort, wo es spontan vermutet wird. Das Cockpit des M3 mit Service-Intervallanzeige und aktiver Check-Control ist auf jenem hohen Stand, für den BMW so bekannt ist.

Dennoch, ein paar Besonderheiten unterscheiden den „M“ von den anderen Modellen der 3er-Serie. Seine Tankuhr weist auf 70 l

Tankinhalt hin. Dort, wo sonst die Energie-Control ihren Platz hat, befindet sich ein Ölthermometer. Die Skala des Tachometers wurde bis 260 km/h erweitert. Damit die Instrumente noch schneller abgelesen werden können, sind ihre Zeiger rot. Und ein kleines „M“-Signet zwischen Tacho und Drehzahlmesser macht auch dem flüchtigen Betrachter klar, mit welchem Automobil er es zu tun hat.

EINE ANGENEHME SPORTLICHE HALTUNG.

Auch die BMW Sportsitze gehören zum Besten, was es heute an Sitzen gibt. Vielfältige Einstellmöglichkeiten, die sogar die Schenkelaufgabe einschließen, erlauben jedem Fahrer eine optimale Sitzposition und geben damit das sichere Gefühl, mit dem Automobil „eins“ zu sein.

Dieses Gefühl wird durch das M Technic Sport-Lederlenkrad noch verstärkt. Es bietet mit seinem kleinen Durchmesser und seiner Griffigkeit eine wichtige Voraussetzung für präzise Lenkmanöver.

Damit auch die Passagiere im Fond bei zügiger Kurvenfahrt genug Halt haben, wurden zwei gut ausgeformte Einzelsitze entwickelt. Der gesamte Innenraum vermittelt eine für Sportwagen ungewöhnlich luxuriöse Atmosphäre.

Aber was auch immer über den M3 noch zu sagen wäre, eines läßt sich nicht beschreiben: die Faszination, die dieses Automobil auf seinen Fahrer auszuüben vermag. Das überragende Handling, die souveräne Technik, die konsequente Sportlichkeit, einfach die Art, in der der M3 jeden Kilometer zu einer Maßeinheit für Fahrfreude macht. Und es ist auch der Charme der zweckoptimierten Karosserie, der dem M3 den selbstbewußten Auftritt verschafft.

Auch hinten — ein sportwagen-gerechtes Ambiente. Gut ausgeformte Einzelsitze geben selbst in schnellen Kurvenkombinationen Halt.







286 PS, 24 Ventile und 4 Türen.



Eine ungewöhnliche Beschreibung für ein ungewöhnliches Automobil. 210 kW/286 PS und 24 Ventile lassen den Kenner einen reinrassigen Sportwagen vermuten. 4 Türen deuten eher auf eine Limousine hin.

Außen dominiert beim M5 die klassische Eleganz der 5er-Reihe: klare Linienführung und höchste Funktionalität. Lediglich das kleine „M5“-Signet deutet auf seine besondere Herkunft hin.

Die 5er-Karosserie, die einmal ein M5 werden soll, durchläuft im BMW Werk ein 37-Stunden-Programm gegen Korrosion. Dann erfolgt direkt vom Band die Überführung zur BMW Motorsport GmbH. Dort wird in penibler Handarbeit die Karosserie verfeinert, überarbeitet und zu einem kompletten M5 „ergänzt“.

Vor der Freigabe zur Auslieferung des neuen M5 an den Kunden wird der Lack noch Zentimeter für Zentimeter im Licht einer Speziallampe überprüft.

Auch die geringste Unregelmäßigkeit — mit bloßem Auge kaum für den Experten sichtbar — wird entdeckt und korrigiert.

M POWER INKOGNITO

Man kann bei den geringen

Stückzahlen des M5, die im Laufe eines Jahres fertiggestellt werden können, nicht von einem Serienautomobil reden. Zumal jedes Exemplar nur auf Bestellung gebaut wird. Maßgeschneidert für den zukünftigen Fahrer.

Wo sonst läßt sich der Wunsch nach einem exklusiven und seltenen Fahrzeug mit so vielen praktischen Vorzügen und den Quali-



Ein Signet für Exklusivität: M5. Wer sich noch mehr aus Understatement

macht, kann den M5 auch ohne Signet bestellen. M Power inkognito.

täten einer ausgereiften Limousine realisieren?

Der M5 Fahrer bewegt die M Power vollkommen inkognito. Zumindest solange, bis ein neugieriger Tankwart die Motorhaube öffnet. Was er dabei erblickt, wird ihn vermutlich einen Augenblick lang zögern lassen. Aber dazu kommen wir im nächsten Kapitel.



UNTER DER HAUBE FÄNGT DER SPORTWAGEN AN.

Sobald die Motorhaube, von zwei Gasdruckdämpfern gestützt, sanft nach oben gleitet, wird der Blick auf ein technisches und optisches Meisterstück freigegeben. Luftfiltergehäuse und Ventildeckel sind in mattem Schwarz lackiert. In erhabenen Buchstaben, die in kühlem Aluminium schimmern, räumt der M Power-Schriftzug auch die letzten Zweifel des Betrachters aus.

Dieses Triebwerk ist etwas ganz Besonderes. 3,5 Liter Hubraum, 6 Zylinder in Reihe, 24 Ventile betätigt durch zwei obenliegende Nockenwellen, 6 Ansaugtrichter und 6 Drosselklappen. Eine nach Formel-1-Standard optimierte Brennraumgestaltung. Spezielle Kolben und Pleuel sowie

eine Kurbelwelle mit zwölf Gegengewichten.

Ein in unzähligen Stunden auf dem Prüfstand abgestimmter Rennsport-Fächerkrümmer sorgt für schnellen Gasdurchsatz auf der Auslaßseite.

WENN TAUSENDSTELSEKUNDEN ENTSCHEIDEN.

Eine Digitale Motor-Elektronik garantiert die optimale Triebwerks-Steuerung. Über spezielle Kennfelder, sensorisch ermittelte Betriebsdaten und einen Luftmengenmesser mit logarithmischer Kennlinie teilt sie dem Triebwerk in der entscheidenden Tausendstelsekunde den Zündfunken und die exakte Kraftstoffmenge zu. Mit allerhöchster Präzision. Stets soviel, wie für die optimale Verbrennung benötigt wird. Keinen Bruchteil

eines Milliliters zuviel und keinen zu wenig. Für das thermische Wohlbefinden dieses hochverdichteten „Kraftwerks“ ist im M5 ein besonders aufwendiges Kühlsystem installiert. Mit einem zweistufigen Elektrolüfter für das Kühlwasser und mit einem separaten Kühler für das Motoröl.

SPORTWAGEN ODER LIMOUSINE? KEINE FRAGE!

Das Ergebnis dieser aufwendigen technischen Maßnahmen kann sich sehen lassen. 210 kW/286 PS bei 6500/min und ein maximales Drehmoment von 340 Nm bei 4500/min.

Dieses technische Juwel wurde eigens für den Mittelmotorsportwagen BMW M1 entwickelt. Dann wurde es noch einmal verbessert und verfeinert, bis es für



die Verwendung in dem BMW M5 freigegeben wurde. Womit die Frage, ob der M5 nun ein Sportwagen oder eine Limousine ist, beiderseits mit Ja beantwortet werden kann.

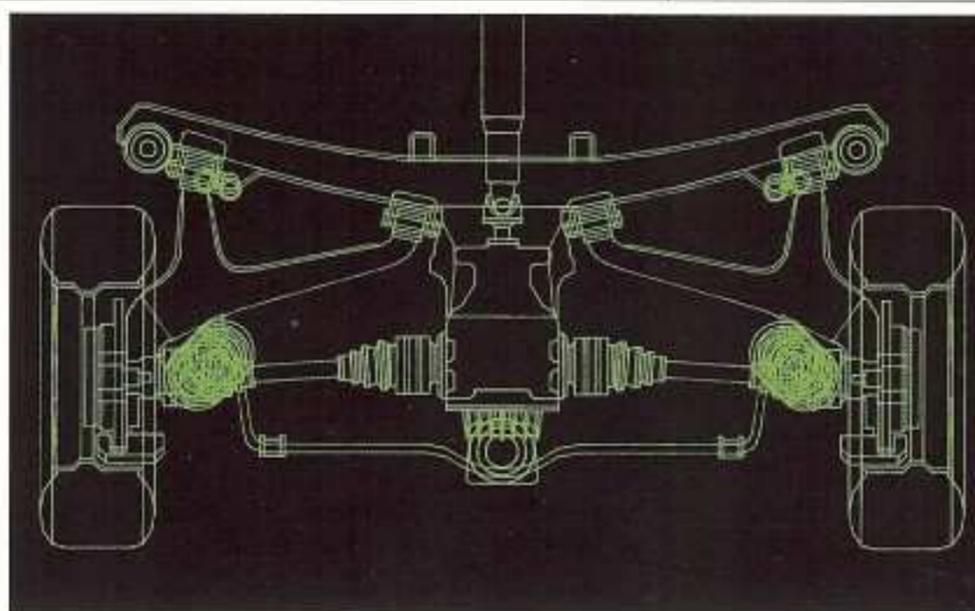
EINE DER
BESTEN VERBINDUNGEN
ZU DEN STRASSEN
DER WELT.

Den Charakter eines Automobils erfährt man am ehesten durch sein Fahrwerk. Die Ingenieure der BMW Motorsport GmbH haben für den M5 ein Fahrwerk geschaffen, das eine ideale Synthese aus sportlichem Handling und echtem Langstreckenkomfort darstellt. Über ein 5-Gang-Sportgetriebe und ein Sperrdifferential mit 25 %iger Sperrwirkung wird die Kraft über einzeln aufgehängte Hinterräder auf die Straße übertra-

gen. Gasdruckdämpfer vorn und hinten stellen den optimalen Kontakt mit der Fahrbahnoberfläche sicher. 220/55er Breitreifen auf Leichtmetallrädern erlauben eine hohe Querschleunigung. Das bedeutet: souveränes Fahrverhalten auch bei schneller Kurvenfahrt.

REINE FREUDE.

Die drehzahlabhängige Servolenkung vermittelt auch in extremen Geschwindigkeitsbereichen Gefühl für die Straße, weil mit zunehmendem Tempo die Servounterstützung abnimmt. Der Geradeauslauf ist genauso untadelig wie die Beweglichkeit in kurzen Kurvenkombinationen. Auch ein Verdienst der großzügig dimensionierten Stabilisatoren. Oft wähnt sich



Überlegene Fahreigenschaften sind das Ergebnis unzähliger Einzelmaßnahmen und langwieriger Feinabstimmung. Der M5 weist die wichtigsten technischen Voraussetzungen für höchste Sicherheitsreserven auf.



der Fahrer in einem viel kleineren Automobil. Handling pur.

Natürlich hat der M5 auch auf dem Bremssektor Überdurchschnittliches zu bieten. An der Vorderachse sind zwei Festsattel-Scheibenbremsen mit Innenbelüftung, an der Hinterachse zwei Faustsattel-Scheibenbremsen für die Verzögerung zuständig. Der Bremskraftverstärker ist den enormen Fahrleistungen angepaßt worden, und ein serienmäßiges ABS sorgt u. a. für die Lenkbarkeit bei Vollbremsungen.

Insgesamt bietet der M5 ein Fahrverhalten, das in jeder Situation voll überzeugen kann. Sogar dann, wenn der Fahrer einfach einmal eine Runde auf dem Nürburgring drehen möchte, nur so zum Spaß.

**SCHON OHNE EXTRAS
EXTRAKLASSE.**

Der M5 ist bereits in der „Grundausstattung“ ein besonders reichhaltig ausgestattetes Automobil. Angefangen bei der elektronischen Heizungsregelung, der Zentralverriegelung, den elektrischen Fensterhebern vorn und hinten, der Wärmeschutzverglasung bis hin zur Beheizung der vorderen Türschlösser sowie der Außenspiegel und der Scheibenwaschdüsen: Alles, was das Fahren noch ein bißchen angenehmer macht, ist bereits serienmäßig. Und — als kleine Aufmerksamkeit — sind die Schlüsseltasche und das Bordbuch mit feinstem Leder bezogen.

Die BMW Sportsitze des M5 sind in der Höhe und Neigung verstellbar und die Schenkelauf- lage läßt sich jedem Fahrer individuell anpassen. Der weite Längs- verstellbereich in Verbindung mit dem axial verstellbaren M Technic Sport-Lederlenkrad sorgen weiterhin dafür, daß wirklich jeder eine entspannte Sitzposition findet.

Das berühmte, bogenförmig angelegte Cockpit ermöglicht eine optimale Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug. Ein Blick, ein Griff, Verwechslung der Funktionen ist ausgeschlossen.

Natürlich fehlt auch in dem M5 nicht die aktive Check-Control. Sie überwacht ständig die wichtigsten Beleuchtungseinrichtungen und den Stand der entscheidenden Kühl-, Wasch- und Schmierstoffe. Sie macht auf den Motorölstand aufmerksam, wenn das Limit in Sicht ist und warnt rechtzeitig, wenn die Scheibenwaschflüssigkeit zur Neige geht. Zusammen mit der Service-Intervallanzeige

Reihe so beliebt gemacht haben. Das Platzangebot, der große Kofferraum und das angenehme Innenraumklima, da die Außenhaut nicht übertrieben aerodynamisch geformt wurde.

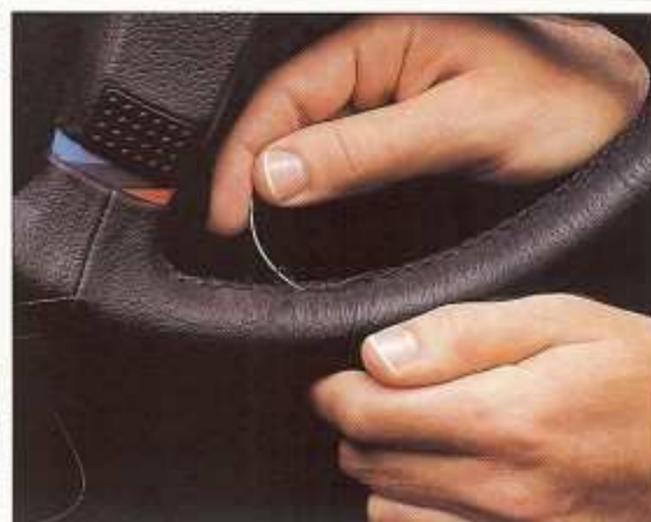
SERIENMÄSSIG EINMALIG.

Wie schon gesagt, der M5 ist ein Automobil, das nur in Kleinserie und auf Bestellung gebaut



Kurze Schaltwege und genau definierte Gänge geben mehr

schon das Schalten zu einem echten Vergnügen.



Edelste Materialien, sorgsam ausgesucht und von Hand verar-

beitet. Atmosphäre, die man sieht, fühlt und riecht.



Einzel ausgeformte Sitze machen den Aufenthalt

im Fond des M5 sehr angenehm. Besonders, wenn die

Rücksitze wie hier mit dem auf Wunsch lieferbaren Natur-

leder Buffalo bezogen sind.

ergibt sich so ein Höchstmaß an Wartungsfreundlichkeit.

Auch ein Bordcomputer ist im M5 serienmäßig. Durchschnittsverbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit, vermutliche Reichweite und viele andere Informationen lassen sich durch Lenkstockhebel abrufen, ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen. Und im Winter warnt die Außentemperaturanzeige bei Glatteisgefahr. Gut zu wissen.

Außerdem zeichnen den M5 all die Merkmale aus, die die 5er-

wird. Das bedeutet natürlich auch, daß so gut wie jeder spezielle Wunsch des Interessenten Berücksichtigung findet. Wenn es Ihrem Stil entspricht, erhalten sie den M5 komplett mit Leder ausgekleidet. Komplett heißt inklusive Armaturentafel, Türverkleidungen und vielleicht sogar des Kofferraums. Sollte Ihnen keine der angebotenen Farben gefallen, oder sollten Sie zweifarbige Lederausstattungen bevorzugen, ist auch das kein Problem.



Ein Coupé für alle Sinne.

Coupés sind eine ganz spezielle Automobilgattung. Sie werden gebaut für einen kleinen Kreis leidenschaftlicher Automobilliebhaber. Coupés wollen genossen werden. Von außen, von innen und auch in technischer Hinsicht. Coupés bieten von den äußeren und inneren Ab-



**M. Eines der
berühmtesten Sym-
bole für technische**

**Leistungsfähigkeit
in unserer Zeit.**

messungen weniger als vergleichbare Limousinen, aber sie bieten ihrem Fahrer mehr. Mehr Faszination.

Der BMW M635CSi ist ein Coupé. Seine Karosserie wurde gestaltet, um zu gefallen. Sanfte Rundungen, eine fließende Linie. Zwei Museen der modernen Kunst



ben bereits heute ein BMW Coupé als Design-Vorbild in ihre ständige Ausstellung aufgenommen.

Doch optische Reize allein machen noch kein hervorragendes Automobil. Der M635CSi wartet deshalb mit vielen Vorzügen auf, die für ein Coupé eher untypisch sind. Er hat zum Beispiel einen großzügigen Kofferraum. Und er hat im Innenraum genug Platz, um auch einmal vier Personen einen angenehmen Aufenthalt zu bieten.

MAN AHNT, WAS IN IHM STECKT.

Die Karosserie ist von vornherein für besonders hochkarätige Technik ausgelegt. Breit genug,

um ein aufwendiges Fahrwerk zu beherbergen und groß genug, um dem kräftigen M Power-Triebwerk einen angemessenen Raum bieten zu können.

Die Frontpartie ist so geneigt, daß der Motorraum optimal mit

kühlender Luft versorgt wird. Diese „negative“ Neigung hat keine aerodynamischen Nachteile, erhält aber das BMW typische „Gesicht“.

Auf besonders auffällige aerodynamische Hilfen konnte bei dem M635CSi verzichtet werden.



Ein dezenter Heckspoiler, zwei verchromte Auspuffrohre, breite Hochgeschwindigkeitsreifen und das bekannte „M“. So harmonisch sieht nur eins der schnellsten Coupés der Welt von hinten aus: der M635CSi.



Lediglich der tief heruntergezogene Frontspoiler und der dezente Heckspoiler deuten an, zu welchen Leistungen dieses Coupé fähig ist.

Bei hohen Geschwindigkeiten produziert der Spoiler Abtrieb an der Vorder- und Hinterachse. Eine wichtige Voraussetzung für optimale Fahrstabilität.

Sie sehen schon, dieses Coupé hat einiges mehr zu bieten als seine harmonische Linienführung.

DER LEGITIME NACHFOLGER DES M1.

Unter der langgezogenen Motorhaube des M Coupés hat das weiterentwickelte Triebwerk des M1 seinen Platz. Auf dem neuesten Stand der Technik verhilft es heute dem M635CSi zu seinen überragenden Fahrleistungen.

Hier die beeindruckenden Zahlen dieses M Power-Triebwerks: 3,5 l Hubraum, 24 Ventile und 191 kW/260 PS bei 6500/min. Natürlich mit serienmäßiger Katalysator-Technik.

In einem so fahraktiven Automobil wie dem M Coupé stellt sich der kräftige Reihen-6-Zylinder als eine besonders erfreuliche Kraftquelle dar.

Schon beim morgendlichen Kaltstart bereichert er die visuellen Freuden des Coupé-Fahrers um den akustischen Genuß.

Dank der bereits erwähnten Digitalen Motor-Elektronik genügt eine Schlüsselumdrehung, um ihn zum Leben zu erwecken.

KRAFT MIT EINEM BESONDEREN KLANG.

Die Laufkultur des Reihen-6-Zylinders fällt spontan auf. Aber ein ganz feiner Unterton, eine kaum hörbare Mischung aus dem Arbeitsgeräusch der 24 Ventile, dem leisen Grollen des Auspuffs und dem unverkennbaren Ansauggeräusch verrät, daß dieses Triebwerk aus dem Motorsport kommt.

Aber viel mehr noch als der Klang vermag die Leistungscharakteristik im täglichen Umgang zu gefallen. Bereits knapp über der Leerlaufdrehzahl steht genug Kraft zur Verfügung, um, ohne viel zu schalten, im großen Gang am Stadtverkehr teilzunehmen. Unbestechlich sorgt die Digitale Motor-Elektronik für einen penibel konstanten Leerlauf und eine stets saubere Gasannahme. Ruhiges, souveränes Fahren ist die eine Seite dieses Coupés.

VIER ZAHLEN SOLLTEN GENÜGEN.

Die andere Seite dokumentiert sich in einer schlichten Zahl: weniger als 7 Sekunden vergehen, bis die 100 km/h-Marke überschritten



Der lederummantelte Schalthebelknopf liegt sehr gut in der Hand. Die Gangebenen des 5-Gang-Sportgetriebes sind exakt definiert. Obwohl das dreh-

momentstarke Triebwerk häufiges Schalten nicht notwendig macht, ist jeder Gangwechsel bei dieser leichtgängigen Schaltung ein Vergnügen.



Geschmiedete Leichtmetallräder im Kreuzspeichen-Styling gibt es für den M635CSi auf Wunsch. Sie vereinigen ausgezeichnete Stabilität mit sehr

niedrigem Gewicht. Und sie harmonieren ausgezeichnet mit der elegant-sportlichen Coupé-Linie.

wird. Danach dauert es nicht einmal die Zeitspanne, die ein Kleinwagen braucht, um auf 100 km/h zu beschleunigen, bis auch die 200 km/h-Marke überschritten ist. Nämlich knapp 20 Sekunden. Selbst darüber beschleunigt der M635CSi vehement weiter. Auf einen kurzen Nenner gebracht heißt das: souveräne Leistungsreserven in jedem Geschwindigkeitsbereich.

Es ist fast überflüssig zu sagen, daß der M635CSi dank seiner aufwendigen Triebwerkstechnologie in dem winzigen Kreis ähnlich kräftiger Automobile auch in puncto Wirtschaftlichkeit zur Spitze gehört.

Der M635CSi verspricht schon von außen eine ganze Menge, aber er hält noch viel, viel mehr.

DIE RENNSTRECKE ALS TESTSTRECKE

Weil BMW Coupés mit großem Erfolg auf den Rennstrecken dieser Welt zu Hause sind, hat es für die Fahrwerksabstimmung des M635CSi bereits wichtige Erfahrungen und Daten gegeben, auf die die Ingenieure zurückgreifen konnten.

Schließlich galt es ja, ein hervorragendes Fahrwerk noch einmal zu verbessern, obwohl bereits

das „normale“ Fahrwerk der 6er-Serie die gestiegene Motorleistung problemlos verkraftet hätte.

Die Grundzüge des Fahrwerks sind bekannt: Einzelradaufhängung vorn und hinten. Hinten an Schraubenkern, vorn an einer Doppelgelenk-Federbeinachse. Wankneigungsanschlüge, Bremsnickausgleich, Anfahrt-Tauch-Reduzierung und Federbeine mit Schraubenfedern. Kräftige Stabilisatoren vorn und hinten. Diese Basis wurde für die Katalysatorversion des M635CSi durch Gasdruckdämpfer vorn und eine Niveauregulierung hinten veredelt.

DIE HOHE SCHULE DER FEINABSTIMMUNG.

Das Ziel der Fahrwerksabstimmung war, eine feine Harmonie zwischen Langstreckenkomfort und ausgeprägter Kurvenfreundlichkeit zu realisieren.

Dieser Harmonie entsprach das Reifenformat 220/55 VR 390. Hohe Querbearbeitung und ein vorbildlicher Geradeauslauf sind das Ergebnis dieser Wahl.

Dazu erwiesen sich die geschmiedeten Leichtmetallräder als ideal. Sie führen die Reibungswärme der Bremsen optimal ab, weisen ein niedriges Gewicht auf und fügen sich vorbildlich in die

Die serienmäßigen Sportsitze, hier mit feinstem Leder bezogen und elektrischer Sitzverstellung mit Memory (beides Sonderausstattung). Die Idealpositionen von 3 Fahrern lassen sich speichern und jederzeit abrufen.





Linienführung des Coupés ein.

Eine direkt übersetzte, drehzahlabhängige Servolenkung rundet das Bündel der technischen Kunstgriffe am Fahrwerk ab.

Wenn Sie das erste Mal das Vergnügen haben, einen M635CSi zu fahren, werden Sie schnell spüren, daß die langwierige Feinabstimmung von größtem Erfolg gekrönt war. Die Ingenieure der Motorsport GmbH haben mit diesem Fahrwerk bewiesen, daß ein agiler Hochleistungssportwagen auch ein idealer Reisewagen sein kann. Und beides ohne irgendwelche Zugeständnisse.

SCHÖNER REISEN, BESSER FAHREN.

Bei einem Automobil entscheidet nicht nur die Eleganz des Innenraumes über das Wohl der Passagiere, sondern auch der Grad der funktionellen Perfektion.

BMW ist bekannt für eine ganzheitliche, faszinierende Innenraumgestaltung. Ergonomie auf der einen Seite und Ästhetik auf der anderen.

Jeder Fahrer findet sofort die optimale Sitzposition hinter dem lederummantelten Volant. Denn die vielfachen Verstellmöglichkeiten der Sitze und des Lenkrads erlauben die hundertprozentige Anpassung des Fahrzeugs an den Fahrer. Und nicht umgekehrt.

EIN ECHTER 2+2 SITZER.

Die speziell ausgeformten BMW Sportsitze gestatten stundenlanges, ermüdungsfreies Sitzen und geben in Kurven sicheren Seitenhalt. Darüber hinaus fördern sie das Gefühl für das Fahrzeug und tragen so zur optimalen Kontrolle über das Coupé bei.

Im Fond des M635CSi werden Sie Notsitze vergeblich suchen. Statt dieses sportwagentypischen Ausstattungsnachteils warten zwei anatomisch optimal gestaltete Einzelsitze auf die Passagiere. Der Komfort läßt sich durch eine separate Klimaanlage, die auf Wunsch zwischen den beiden Rücksitzen integriert wird, noch einmal steigern.

DIE NAHTSTELLE DER KOMMUNIKATION.

Der Informationsaustausch zwischen Fahrer und Fahrzeug muß im Interesse der Sicherheit in Sekundenbruchteilen erfolgen. Deshalb sind im M635CSi alle Bedienungselemente und Anzeigeelemente in logischen Gruppen um den Fahrer angeordnet. Links die aktive Check-Control, die, falls doch einmal nötig, durch ein opti-

sches Signal im direkten Blickfeld des Fahrers auf defekte Glühlampen oder zu niedrige Flüssigkeitsstände aufmerksam macht.

Rechts die Schalter für Heizung und Lüftung sowie der Bordcomputer. Er verfügt über acht Funktionen, die sich über einen Lenkstockhebel abrufen lassen, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnittsverbrauch, Außentemperatur, Tankreichweite



M 6 3 5 C S i

und weitere Informationen werden in Sekundenbruchteilen ermittelt.

Im primären Blickfeld des Fahrers liegen der bis 280 km/h reichende Tachometer, die Tankuhr, das Kühlmittelthermometer und der Drehzahlmesser. Ein kurzer Blick genügt, um die wichtigsten Fahrinformationen aufzunehmen.

AN ALLES WURDE GEDACHT.

Schon die Serienausstattung

des M635CSi läßt keine Wünsche offen.

Die Türen, der Deckel des komplett ausgekleideten Kofferraums und die Tankklappe sind an eine Zentralverriegelung angeschlossen. Die Entriegelungssperre sorgt dabei für eine zusätzliche Sicherung des abgestellten Fahrzeugs. Beide Scheibenwaschdüsen sind beheizt, damit das Einfrieren der Scheibenwaschanlage endgültig ein Thema der Ver-

gangenheit ist. Eine kleine Handlampe im Handschuhfach läßt sich in einer ebenfalls dort befindlichen Steckdose aufladen und bei Bedarf herausnehmen. Die Innenraumbeleuchtung ist mit einem Verzögerungsschalter versehen, damit sie so lange leuchtet, bis der Zündschlüssel im Zündschloß steckt. Das Öffnen und Schließen der Fenster übernehmen vier Elektromotoren. Und sogar die Heizung wird elektronisch geregelt.

Sollten Sie darüber hinaus weitere Wünsche haben, kein Problem. Aber bereits bei dem serienmäßigen M635CSi werden Sie spüren, wieviel Freude die Ingenieure an diesem Automobil gehabt haben.



Im Innenraum des M635CSi herrscht ein Komfort, den viele Limousinen nicht bieten. Eine zusätzliche Fondklimaanlage sorgt für angenehme Temperaturen. Natürlich trägt auch das von Hand verarbeitete Naturleder Buffalo ein wenig dazu bei, daß sogar der Fond dieses Coupés so einladend wirkt (beides Sonderausstattung).

M Power in Zahlen ausgedrückt.

M3 Kat*

M5

M635CSi Kat*

		M3	M5	M635CSi
GEWICHT				
Leergewicht	kg	1200	1430	1515
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1600	1900	1865
Nutzlast	kg	400	470	350
Zulässige Achslast vorn/hinten	kg	790/865	930/1030	950/995
Zulässige Dachlast	kg	75	75	75
Zulässige Anhängelast ungebr./gebremst	kg	kein Anhängetrieb	kein Anhängetrieb	kein Anhängetrieb
MOTOR				
Zylinder		4	6	6
Hubraum	cm ³	2302	3453	3453
Hub/Bohrung	mm	84/93,4	84/93,4	84/93,4
Nennleistung/Nenndrehzahl	kW/PS/min	143/195/6750	210/286/6500	191/260/6500
max. Drehmoment/Drehzahl	Nm/min	230/4750	340/4500	330/4500
Literleistung/Literdrehmoment	kW/l/Nm/l	62,1/99,9	60,8/98,4	55,3/95,6
Verdichtung/Kraftstoffart	: 1	10,5/bleifrei Super	10,5/verbleit Super	9,8/bleifrei Super
GETRIEBE				
Seriengetriebeübersetzung I/II/III/IV/V/R	: 1	3,72/2,40/1,77	3,51/2,08/1,35	3,51/2,08/1,35
	: 1	1,26/1,00/4,23	1,00/0,81/3,71	1,00/0,81/3,71
Hinterachsübersetzung	: 1	3,25	3,73	3,91
FAHRLEISTUNG				
Luftwiderstandsbeiwert		0,33	0,40	0,39
Höchstgeschwindigkeit	km/h	230	245	242
Beschleunigung 0-100 km/h	s	6,9	6,5	6,9
0-1000 m	s	27,6	26,8	26,8
Elastizität 80-120 km/h mit Sportgetriebe im IV. Gang	s	7,5	7,7	7,3
VERBRAUCH**				
5-Gang-Sportgetriebe				
90 km/h	l/100 km	6,2	7,8	8,1
120 km/h	l/100 km	7,8	9,7	10,1
Stadtverkehr	l/100 km	12,4	16,5	17,6
Durchschnitt	l/100 km	8,8	11,3	11,9
RÄDER				
Reifendimension		205/55 VR 15	220/55 VR 390	220/55 VR 390
Raddimension		7 J x 15	165 TR 390	165 TR 390
Material		Leichtmetall	Leichtmetall geschmiedet	Leichtmetall geschmiedet
ELEKTRIK				
Batteriekapazität	Ah	66	90	90
Lichtmaschinenleistung	A/W	90/1260	90/1260	90/1260

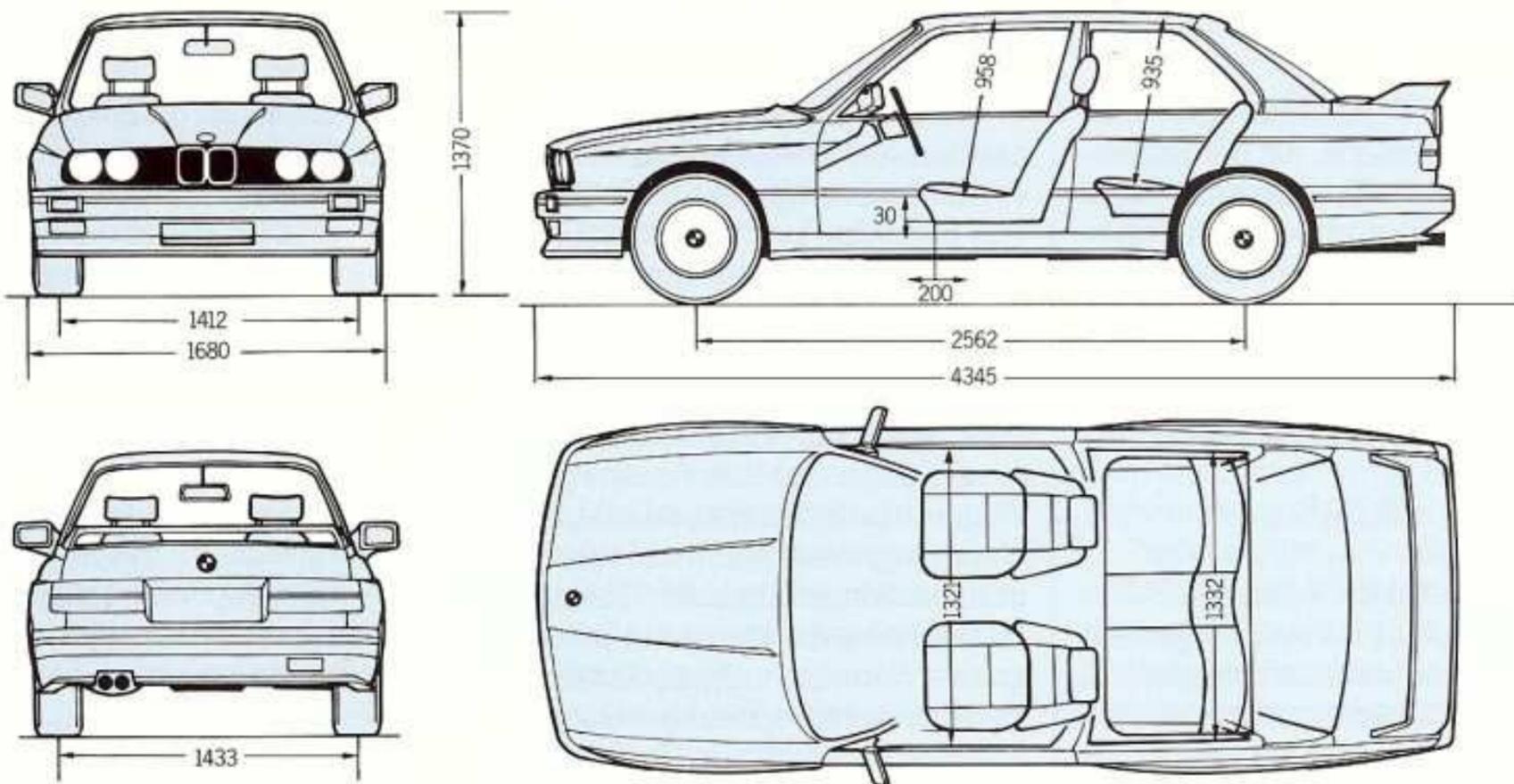
* Die technischen Daten der Modelle ohne Katalysator können bei Ihrem BMW Händler erfragt werden.

Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert.

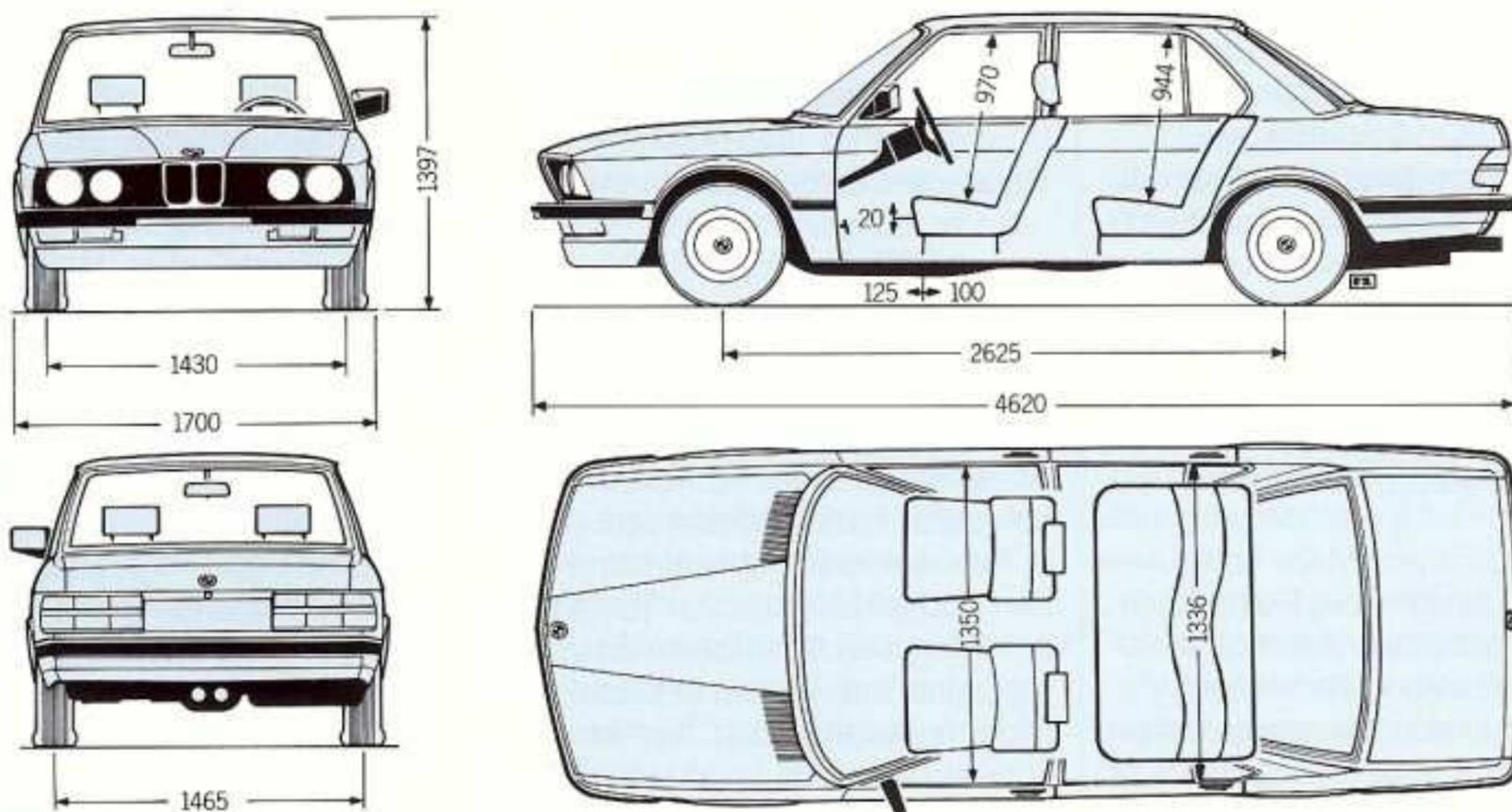
**Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030, Teil 1.

AUSSEN - UND INNENMASSE

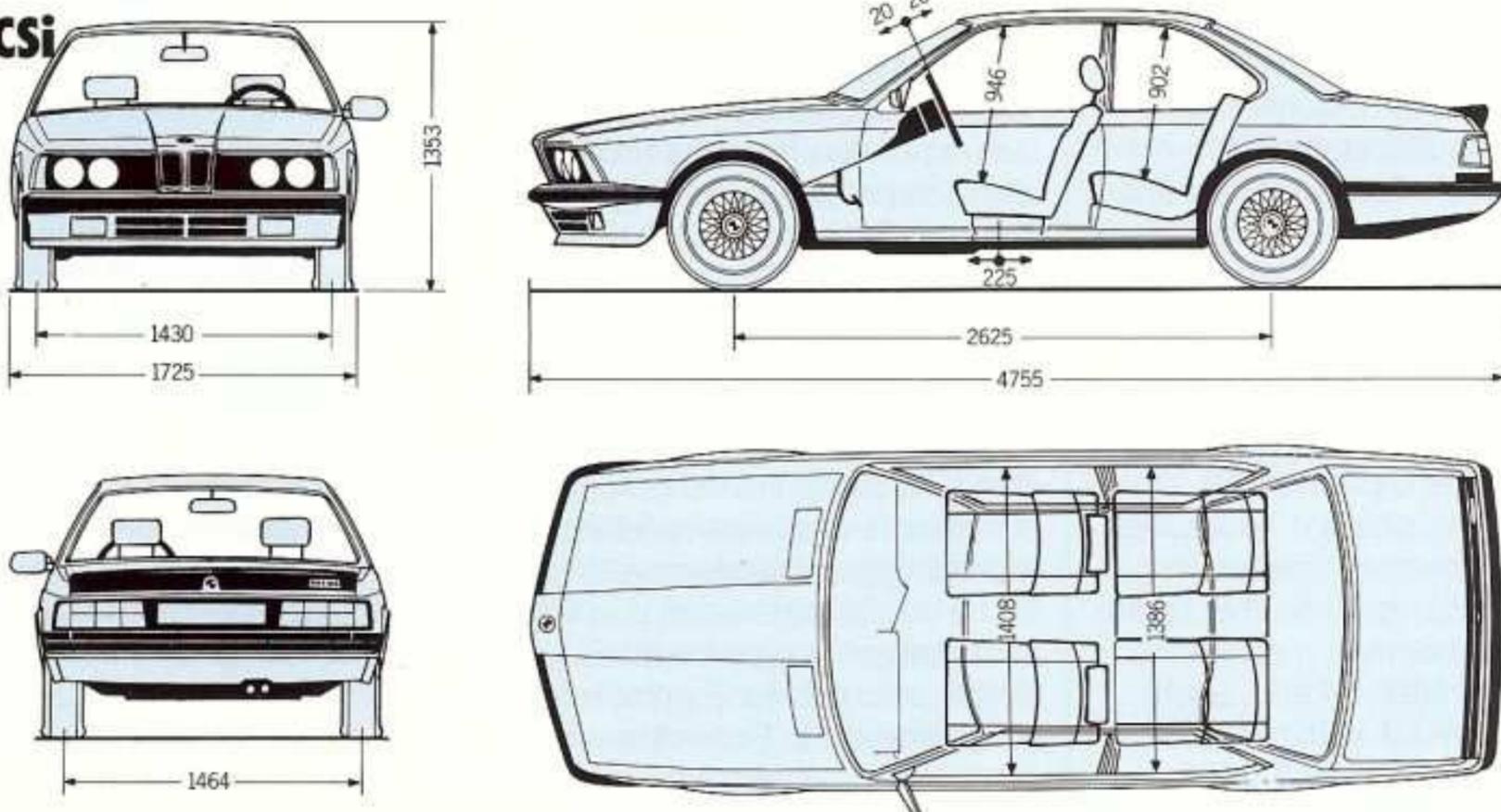
M3



M5



M635CSi



KAROSSERIE

Limousine 2türlich, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, mit der Bodenplatte verschweißt, allseits formsteife Sicherheitszelle, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn/hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen. Kraftstofftank 55 l + 15 l. Anhängetrieb nicht vorgesehen.

MOTOR

Wassergekühlter 4-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor, vorn längsgeneigt angeordnet, 16-Ventil-Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, 2 obenliegende, 5fach gelagerte Nockenwellen, 5fach gelagerte Kurbelwelle mit 8 Gegengewichten, hydraulisch gedämpfte Motorlager, Motorölkühler, Elektro-Lüfter. Digitale Motor-Elektronik. Auspuffanlage mit Fächerkrümmer, Zweitopf-Anlage mit geraden Endrohren. Abgasentgiftung durch Dreiwege-Katalysator und beheizte Lambdasonde für bleifreies Superbenzin mit 95 ROZ. Aktivkohlefilter mit gesteuerter Tankentlüftung.

GETRIEBE/FAHRWERK

Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten. Hydraulisch betätigte Einscheiben-Membranfederkupplung mit automatischer Nachstellung und Drehschwingungsdämpfer, verstärkt. 5-Gang-Sportgetriebe (Höchstgeschwindigkeit im 5. Gang) mit Rückwärtsgang-Synchronisation und geändertem Schaltschema.

Sperrdifferential (25%). Eingelenk-Federbein-Vorderachse mit Schräglenkerachse hinten (15° Pfeilung), Anfahr-Tauch-Reduzierung und Bremsnickausgleich. Sportliche Fahrwerksabstimmung (tiefergelegt) mit Zweirohr-Gasdruckdämpfern und verstärkten Stabilisatoren. Sicherheitslenksäule, drehzahlabhängige Servolenkung.

Anti-Blockier-System (ABS), asbestfreie Bremsbeläge. Faustsattel-Scheibenbremsen vorn/hinten, vorn innenbelüftet, Handbremse über zusätzliche Trommelbremsen mechanisch auf die Hinterräder wirkend. Leichtmetallgußräder 7 J x 15 mit Niederquerschnitt-Reifen 205/55 VR 15.

AUSSENAUSSTATTUNG

Kühlergrill mit integrierten Doppel-Rundscheinwerfern. Kunststoff-Frontteil mit integrierter Stoßstange und Schürze, Kunststoff-Heckteil mit integrierter Stoßstange und ausgeprägter Heckschürze. Kofferraumklappe aus Kunststoff mit Heckflügel, Seitenwand vorn und hinten stark herausgezogen, Schwellerverbreiterung. Fahrer- und Beifahrerspiegel in Wagenfarbe lackiert, komplette Entchromung. Wischerarm auf Fahrerseite mit Windleitschaufel. Front- und Heckscheibe mit Karosserie verklebt, grünes Wärmeschutzglas, Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe. Abschließbarer Tankdeckel mit Gleichschließung und Halterung an Tankklappe. Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz, 6 Jahre Garantie gegen Durchrostung bei durchgeführter Jahreskontrolle. Begrenztes Farbangebot.

INNENAUSSTATTUNG

Innenraumboden und Hutablage mit Teppich ausgelegt. Abschließbares, beleuchtetes Handschuhfach. Ablagemöglichkeiten auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole vorn, in Tunnelverkleidung hinten und in den Ablagekästen an den Türen vorn. Armlehnen an den Türen vorn mit integrierten Haltegriffen, beleuchteter Sicherheitsascher und Zigarrenanzünder. M Technic Sport-Lederlenkrad, Ø 380 mm, Lederschalthelbkopf und -balg, Handbremshebelmanschette in Leder.

Sicherheitspolsterung an den vorderen Dachsäulen, Rundumpolsterung an den Türen mit Stoffmitteleinlage, Sicherheitspolsterung über der Frontscheibe mit eingelegten Sonnenblenden, geschützter Knieraum, abblendbarer Sicherheitsinnenpiegel.

BMW Sportsitze vorn mit verstellbarer Oberschenkelaufgabe, feinabgestufter Rückenlehnenverstellung, Sitzhöhen- und -neigungsverstellung, leichtgängige Sitzlängsverstellung, Lehne des Beifahrersitzes vom Fahrer aus entriegel- und vorklappbar. Kopfstützen vorn mit Höhen- und Neigungsverstellung, Einzelsitzausformung hinten mit Mittelarmlehne.

Automatik-Sicherheitsgurte vorn/hinten, Gurtstopper vorn, Gurt-schlösser in der Rücksitzlehne versenkt.

Werkzeugbox an der Kofferraumklappe, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden, Kofferraumbelichtung und Ladeschutzkante. Kofferrauminhalt 420 l (VDA-Messung).

ELEKTRIK

Halogen-Doppelscheinwerfer mit Stufenreflektor für das Abblendlicht, Nebelscheinwerfer in Frontspoiler integriert, zwei Nebelschlußleuchten, zwei Rückfahrleuchten. Elektrisch verstellbarer Außenspiegel. Instrumente und Bedienungselemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet, elektronischer Tachometer und Drehzahlmesser, mit integriertem Ölthermometer, Außentemperaturanzeige.

Service-Intervallanzeige, Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige, Kontrolleuchten für: Kraftstoff, ABS, angezogene Handbremse, Bremsbelagverschleiß und Bremsflüssigkeitsstand, Öldruck. Digitaluhr mit Außentemperaturanzeige. Elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und „Tippwischen“, zwei Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, Betätigung über Lenkstockhebel, Innenlicht-Automatik, Kartenleseleuchte vorn, Steckdose für aufladbare Handlampe (Sonderzubehör) im Handschuhfach.

Check-Control mit aktiver Anzeige für Abblendlicht, Bremslicht, Rücklicht, Kennzeichenbeleuchtung, Kühlwasserniveau, Waschwasserniveau, zentrale Hinweisleuchte im Kombiinstrument.

Heizung/Lüftung: luftseitig geregelte, drehzahlunabhängige Frischluftheizung, leises 4stufiges Gebläse, Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über 4 seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, walzenartige Ausführung mit großem vertikalen Schwenkbereich, horizontal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar, Zwangsentlüftung, Fondraumheizung.

KAROSSERIE

Limousine 4türlich, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitszelle, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn/hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen. Kraftstofftank: 70 l.
Anhängebetrieb nicht vorgesehen.

MOTOR

Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor, vorn längsgeneigt angeordnet, 24-Ventil-Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, 2 obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwellen, 7fach gelagerte Pleuellwelle mit 12 Gegengewichten. Motoraufhängung mit Schwingungsdämpfern, Motorölkühler, zweistufiger Elektro-Lüfter mit Hochleistungskühler. Digitale Motor-Elektronik. Doppelrohr-Zweitopf-Langzeit-Auspuffanlage mit Fächerkrümmer und Doppelendrohr. Nur ohne Katalysator lieferbar.

GETRIEBE/FAHRWERK

Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten. Hydraulisch betätigte Einscheiben-Membranfeder-Kupplung mit automatischer Nachstellung und Drehschwingungsdämpfer. 5-Gang-Sportgetriebe (Höchstgeschwindigkeit im 5. Gang) mit Rückwärtsgang-Synchronisation. Sperrdifferential (25 %).

Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse, mit Bremsnickausgleich und Stabilisator. Schraubenker-Hinterachse (13° Pfeilung), Anfahrtauch-Reduzierung, sportliche Fahrwerksabstimmung mit Einrohr-Gasdruckdämpfern. Sicherheits-Lenkssäule, axial verstellbar, drehzahlabhängige Servolenkung.

Anti-Blockier-System (ABS), asbestfreie Bremsbeläge. Innenbelüftete Festsattel-Scheibenbremsen vorn, Faustsattel-Scheibenbremsen hinten, Handbremse mechanisch über zusätzliche Trommelbremsen auf die Hinterräder wirkend.

Geschmiedete Leichtmetallräder
165 TR 390 mit Niederquerschnitt-Reifen 220/55 VR 390.

AUSSENAUSSTATTUNG

Kühlergrill mit integrierten Doppel-Rundscheinwerfern. Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Stoßstangen und Seitenschutzleisten mit stoßelastischer Auflage, tiefgezogener, regenerierbarer Frontspoiler, Heckspoiler auf Kofferraumdeckel, Motorhaubenabstützung mittels Gasdruckdämpfern.

Braunes Wärmeschutzglas, Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe. Beide Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert. Zentralverriegelung mit Entriegelungssperre (inkl. Tankklappe).

Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz, 6 Jahre Garantie gegen Durchrostung bei durchgeführter Jahreskontrolle.

INNENAUSSTATTUNG

Innerraumboden, Hutablage und Kofferraum mit Veloursteppich ausgelegt. Abschließbares, beleuchtetes Handschuhfach, Ablagemöglichkeiten auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole vorn, in Tunnelverkleidung hinten und in den Ablagekästen an den Türen vorn. Armlehnen an den Türen, vorn mit integrierten Haltegriffen, beleuchteter Sicherheitsascher und Zigarrenanzünder. M Technic Sport-Lederlenkrad, Ø 380 mm, Lederschalthelbkopf und -balg.

Sicherheitspolsterung an den vorderen Dachsäulen, Rundumpolsterung an den Türen mit exklusivem Stoffmittelteil, geschützter Knieraum, abblendbarer Sicherheitsinnenspiegel.

BMW Sportsitze vorn mit verstellbarer Oberschenkelauflage, feinabgestufter Rückenlehnenverstellung, Sitzhöhen- und -neigungsverstellung, leichtgängiger Sitzlängsverstellung, Kopfstützen vorn mit Höhen- und Neigungsverstellung, Einzelsitzausformung hinten mit Mittelarmlehne, exklusive Sitzbezugsstoffe.

Automatik-Sicherheitsgurte vorn/hinten, Gurtschlösser in der Rücksitzlehne versenkt, manuelle Gurthöhenverstellung und Gurtstopper vorn.

Große Werkzeugbox an der Kofferraumklappe, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden, Kofferraumbeleuchtung und Ladeschutzkante. Kof-

ferrauminhalt 450 l (VDA-Messung).

ELEKTRIK

Halogen-Doppelscheinwerfer mit vergrößerten Scheinwerfern für das Abblendlicht, Nebelscheinwerfer in den Frontspoiler integriert, zwei Nebelschlußleuchten, zwei Rückfahrleuchten. Instrumente und Bedienungselemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet, elektronischer Tachometer und Drehzahlmesser.

Service-Intervallanzeige, Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige, Kontrolleuchten für: Kraftstoff, ABS, angezogene Handbremse, Bremsbelagverschleiß und Bremsflüssigkeitsstand, Öldruck, Nebelschlußleuchten, Zentralhydraulik. Digitaluhr. Bordcomputer mit Fernbedienung über Lenkstockhebel. Elektrisch verstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber vorn/hinten. Elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und „Tipp-wischen“, zwei Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, Betätigung über Lenkstockhebel, Außenspiegel, Türschloß und Scheibenwaschdüsen beheizt, Steckdose mit aufladbarer Handlampe im Handschuhfach. Verzögerungsschaltung für Innenraumleuchte.

Check-Control mit aktiver Anzeige für Abblendlicht, Bremslicht, Rücklicht, Kennzeichenbeleuchtung, Kühlwasserniveau, Waschwasserniveau, Motorölstandsniveau, zentrale Hinweisleuchte im Kombiinstrument.

Heizung/Lüftung: wasserseitig, elektronisch geregelte, drehzahlunabhängige Frischluftheizung, leises 3stufiges Gebläse, Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über 5 seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, horizontal und vertikal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar, Zwangsentlüftung, Fondraumheizung.

KAROSSERIE

Coupé 2-türig, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitszelle, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn/hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen. Kraftstofftank 70 l. Anhängetrieb nicht vorgesehen.

MOTOR

Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor, vorn längsgeneigt angeordnet, 24-Ventil-Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, 2 obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwellen, 7fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten. Motoraufhängung mit Schwingungsdämpfern, Motorölkühler, zweistufiger Elektro-Lüfter mit Hochleistungskühler. Digitale Motor-Elektronik. Doppelrohr-Zweitopf-Langzeit-Auspuffanlage mit Fächerkrümmer und Doppelendrohr. Abgasentgiftung durch Dreiwege-Katalysator und beheizte Lambda-sonde für bleifreies Superbenzin mit 95 ROZ. Aktivkohlefilter mit gesteuerter Tankentlüftung.

GETRIEBE/FAHRWERK

Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten. Hydraulisch betätigte Einscheiben-Membranfeder-Kupplung mit automatischer Nachstellung und Drehschwingungsdämpfer. 5-Gang-Sportgetriebe (Höchstgeschwindigkeit im 5. Gang) mit Rückwärtsgang-Synchronisation. Sperrdifferential (25 %).

Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse mit Bremsnickausgleich und Stabilisator. Schraubenker-Hinterachse (13° Pfeilung), Anfahr-Tauch-Reduzierung, sportliche Fahrwerkabstimmung mit Einrohr-Gasdruckdämpfern vorn und Niveauregulierung hinten. Sicherheits-Lenksäule axial verstellbar, drehzahlabhängige Servolenkung.

Zweikreis-Bremsanlage, hydraulischer Bremskraftverstärker, Anti-Blockier-System (ABS), asbestfreie Bremsbeläge. Innenbelüftete Festsattel-Scheibenbremsen vorn, Faustsattel-Scheibenbremsen hinten, Hand-

bremsmechanisch über zusätzliche Trommelbremsen auf die Hinterräder wirkend.

Geschmiedete Leichtmetallräder 165 TR 390 mit Niederquerschnitt-Reifen 220/55 VR 390.

AUSSENAUSSTATTUNG

Kühlergrill mit integrierten Doppelrundscheinwerfern. Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Stoßstangen und Seitenschutzleisten mit stoßelastischer Auflage, tiefgezogener, regenerierbarer Frontspoiler, M Technic Heckspoiler auf Kofferraumdeckel, Motorhaubenabstützung mittels Gasdruckdämpfern.

Braunes Wärmeschutzglas, Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe. Beide Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert. Zentralverriegelung mit Entriegelungssperre (inkl. Tankklappe).

Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz, 6 Jahre Garantie gegen Durchrostung bei durchgeführter Jahreskontrolle.

INNENAUSSTATTUNG

Innenraumboden, Hutablage und Kofferraum mit Veloursteppich ausgelegt. Abschließbares, beleuchtetes Handschuhfach, Ablagemöglichkeiten auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole vorn, in Tunnelverkleidung hinten und in den Ablagekästen an den Türen vorn. Armlehnen an den Türen mit integrierten Haltegriffen, beleuchteter Sicherheitsascher und Zigarrenanzünder. M Technic Sport-Lederlenkrad, Ø 380 mm, Leder-schalthebelknopf und -balg.

Sicherheitspolsterung an den vorderen Dachsäulen, Rundumpolsterung an den Türen mit exklusivem Stoffmittelteil, geschützter Knieraum, abblendbarer Sicherheitsinnen-spiegel.

BMW Sportsitze vorn mit verstellbarer Oberschenkelauflage, feinabgestufter Rückenlehnenverstellung, Sitzhöhen- und -neigungsverstellung, leichtgängige Sitzlängsverstellung, Kopfstützen vorn mit Höhen- und Neigungsverstellung, Einzelsitzausformung hinten mit Mittelarmlehne, exklusive Sitzbezugsstoffe.

Automatik-Sicherheitsgurte vorn/hinten, Gurtschlösser in der Rücksitzlehne versenkt, manuelle Gurthöhenverstellung und Gurtstopper vorn.

Große Werkzeugbox an der Kofferraumklappe, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden, Kofferraumbeleuchtung und Ladeschutzkante. Kofferrauminhalt 335 l (VDA-Messung).

ELEKTRIK

Halogen-Doppelscheinwerfer mit Stufenreflektor für das Abblendlicht, Nebelscheinwerfer in den Frontspoiler integriert, zwei Nebelschlußleuchten, zwei Rückfahrleuchten. Instrumente und Bedienungselemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet, elektronischer Tachometer und Drehzahlmesser.

Service-Intervallanzeige, Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige, Kontrolleuchten für: Kraftstoff, ABS, angezogene Handbremse, Bremsbelagverschleiß und Bremsflüssigkeitsstand, Öldruck, Nebelschlußleuchten, Zentralhydraulik. Digitaluhr. Bordcomputer mit Fernbedienung über Lenkstockhebel. Elektrisch verstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber vorn/hinten. Elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und „Tippwischen“, zwei Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, Betätigung über Lenkstockhebel, Außenspiegel, Türschloß und Scheibenwaschdüsen beheizt, Steckdose mit aufladbarer Handlampe im Handschuhfach.

Check-Control mit aktiver Anzeige für Abblendlicht, Bremslicht, Rücklicht, Kennzeichenbeleuchtung, Kühlwasserniveau, Waschwasserniveau, Motorölstands-niveau, zentrale Hinweisleuchte im Kombiinstrument.

Heizung/Lüftung: wasserseitig, elektronisch geregelte, drehzahlunabhängige Frischluftheizung, leises stufenloses Gebläse, Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, horizontal und vertikal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar, Zwangsventilierung, Fondraumheizung.

SERVICE

SO SICHER WIE DIE FREUDE AM FAHREN.

Damit sich der Kreis zwischen Produkt- und Servicequalität schließt, beginnt zuverlässiger und wirtschaftlicher Service bei BMW schon in der Fahrzeugentwicklung:

durch reparaturfreundliche Konstruktionen.

Durch fortschrittlichste Systeme wie die BMW Service-Intervallanzeige.

Nach dem Kauf bietet der BMW Händler als Ihr kompetenter Partner den „Dienst am Kunden“, den Sie zu Recht erwarten:

ausgezeichnet geschulte Fachleute.

BMW spezifische, modernste Werkstattausstattung.

Zuverlässige und langfristige Teileverfügbarkeit.

Die Verwendung von Original BMW Teilen, damit Ihr BMW im „Original-Zustand“ bleibt.

Eine 12monatige Werkstatt- und Teile-Gewährleistung. Eine Betreuung und Werkstattqualität, die in anonymen Tests stets Spitzenränge belegt.

Auch für den unvorhergesehenen Fall einer Panne sind wir für Sie da:

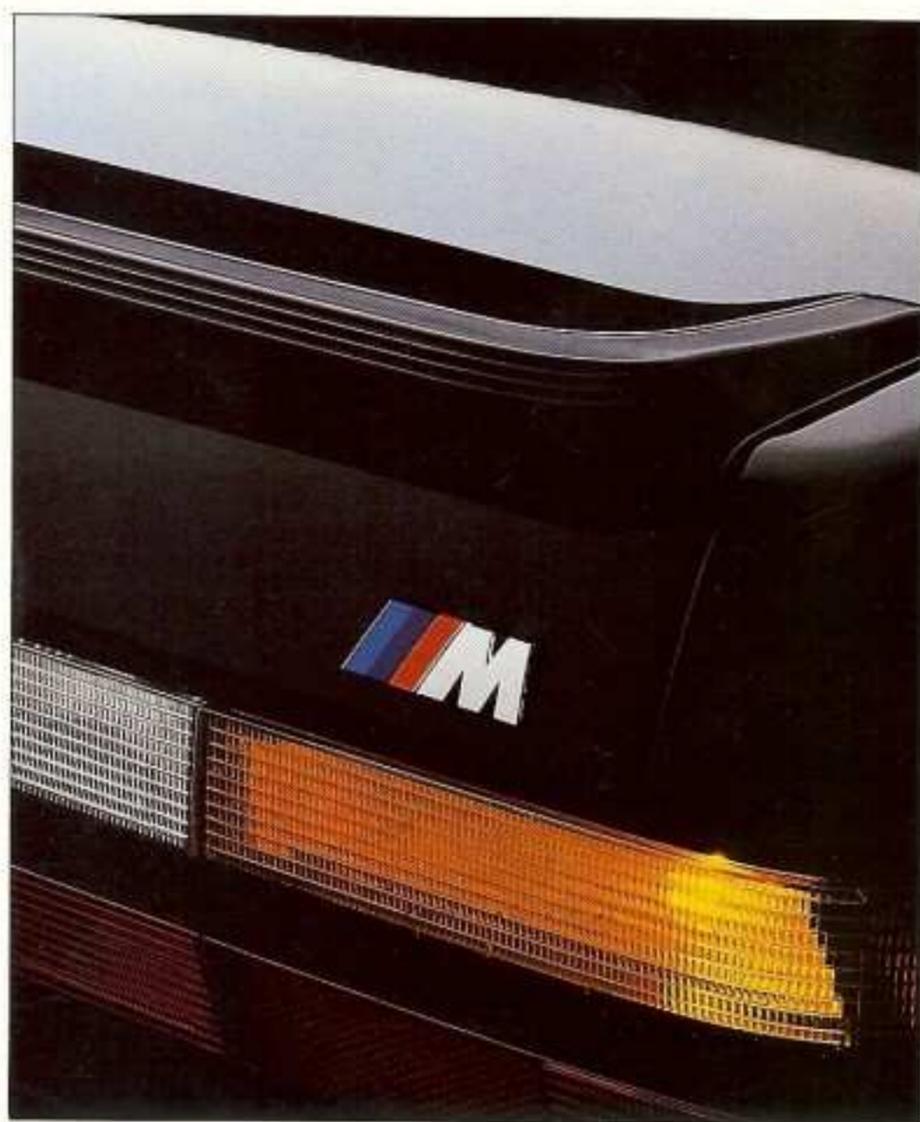
Mit dem BMW Bereitschaftsdienst — Tag und Nacht erreichbar unter der Rufnummer 0130-33 32, aus dem gesamten Bundesgebiet zum Ortstarif.

Die Freude am Fahren hört somit beim Service nicht auf.

Ein sicheres Gefühl, für das wir auch in Zukunft alles tun werden.

Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z. T. auch Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören. In einigen anderen Ländern sind aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten und Ausstattungen möglich. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem BMW Importeur oder Händler. Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

© BMW AG München West-Deutschland. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von BMW AG, München. 7 11 15 02 10 1/87 VM Printed in West Germany 1987.



**Freude
am
Fahren**