

## Wir tragen bereits im Namen, was uns groß gemacht hat: Motoren.

Die Geschichte des Hauses BMW beginnt mit einem Höhenweltrekord für Flugmotoren. Und sicher hat auch die Tatsache, daß wir jahrzehntelang gleichzeitig technisch hochwertige Automobile, Motorräder und technologisch fortschrittlichste Flugzeugtriebwerke konstruiert haben, den Charakter des Unternehmens und jedes seiner Produkte auf einzigartige Weise geprägt.

Was BMW von anderen unterscheidet, ist sowohl ausgeprägter sportlicher Stil als auch innovative Technik.

Nach Jahren der Abstinenz gibt man sich zur Zeit beim Automobil wieder leistungsbetont.

Die Versuche nehmen zu, auch biederen Fahrzeugen einen sportlichen Anstrich zu geben. Doch ein paar PS oder km/h mehr machen noch keine Sportlichkeit.

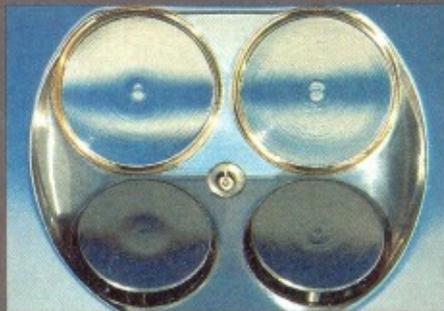
Für überzeugende Hochleistung braucht ein Unternehmen nicht nur umfassende Erfahrung auf sportlichem Gebiet, sondern auch volle Kompetenz auf technologischem.

Bei BMW sind Sportlichkeit und Hochleistungs-Technologie durchgängige Merkmale.

Für die anspruchsvollsten unter den ambitionierten Fahrern bietet BMW Hochleistungs-Automobile mit 4-Ventil-Technologie, die der sportlichen Spitzenklasse neue Dimensionen eröffnen.

In den BMW M 635 CSi, M5 und M3 arbeiten 4-Ventil-Hochleistungstriebwerke, die in modifizierter Form im Rennsport ihre überragende Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit bewiesen haben. Konsequentermaßen auf Alltagstauglichkeit ausgelegt, sind sie ein direktes Ergebnis des Wechselspiels zwischen Sport und Serie.

Unter Hochleistung wie sie diese Automobile verkörpern, versteht BMW aber nicht nur außerordentliche Leistungsreserven beim Triebwerk, sondern



auch beim Fahrwerk, beim Spurtvermögen zum Überholen, bei der Bodenhaftung in Kurven, bei Ausweich- und Bremsmanövern und auch ein umfassendes, sich stufenweise ergänzendes Sicherheitssystem.

Also Hochleistungs-Technik, die weit über das Übliche hinaus den Fahrer unterstützt, wenn er diese Technik einmal braucht.

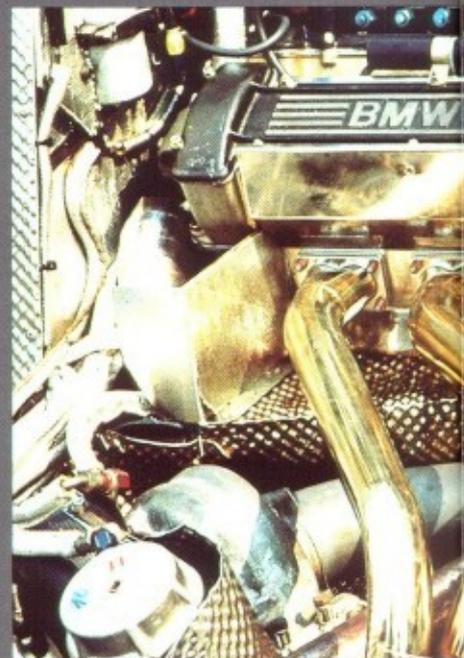
Für jene Fahrer, die Hochleistung also in jeder Beziehung professioneller sehen, ist ein BMW die angemessene Alternative.

Entscheiden auch Sie sich für eine erstklassige sportliche Adresse. Als BMW Fahrer werden Sie sich in guter Gesellschaft befinden. Denn auch im Streben nach Perfektion läßt sich ein Sport erkennen: der Sport, nur mit dem Besten zufrieden zu sein. Und der verbindet BMW Konstrukteure und BMW Käufer.

Dieser Prospekt zeigt teilweise Ausstattungsdetails und Metallic-Farben, die nur auf Wunsch und gegen Aufpreis lieferbar sind.

Die Abbildung auf Seite 3 zeigt das 24-Ventil-Reihen-6-Zylinder-Triebwerk des BMW M 635 CSi.





2  
 BMW Automobile waren und sind führende Wettbewerber auf der Rennstrecke. Die Bilder 4 und 10 zeigen den schon legendären M1.



Gerade im Tourenwagen-Rennsport mit serien-nahen Automobilen ist BMW traditionell engagiert (2, 3). Denn hier werden besonders hohe Anforderungen sowohl an die Leistungsfähigkeit als auch an die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge gestellt. Eine gute Gelegenheit für BMW Technik, sich durchzusetzen.

4

5



6



7



8



9



10

Der BMW Formel-1-Motor (5) basierte als einziger auf einem Serienmotorblock. 1983 gewann Nelson Piquet auf einem Brabham BMW in einem harten Wettbewerb gegen renommierte Gegner die Formel-1-Weltmeisterschaft. Angetrieben durch ein überlegenes BMW Konzept: Qualität durch Fortschritt. Und Höhepunkt des erfolgreichen Engagements von BMW in der Formel 1 (6, 7, 8, 9).

**BMW Hochleistungs-Technologie:**  
Der Erfolg, den wir im Sport erreichen, ist zugleich ein Gewinn für das bessere Automobil.

Selbstverständlich kann man heute auch ohne Motorsport exzellente Automobile bauen.

Testgelände mit computergesteuerten Simulatoren für Realerprobungen bringen viele Erkenntnisse. Aber für eines gibt es bislang noch keinen Ersatz: In der sportlichen Auseinandersetzung liegt für den Renn-techniker und den Konstrukteur die größte Chance zur Erneuerung bestehender Ideen – die Chance zu echter Innovation.

Hier finden sie die Voraussetzungen, in Grenzbereiche vorzustoßen und dabei unbezahlbare Erfahrungen zu sammeln. Das betrifft besonders den seriennahen Bereich des Motorsports wie z. B. die Tourenwagen-Kategorien. So gesehen ist Motorsport auch Grundlagen-Forschung. Ein Gebiet, auf dem Theorie und Praxis auf eine einmalige Art und Weise enger zusammenliegen – enger, als es in der Serienentwicklung jemals der Fall sein könnte.

Erfolge im Sport haben bei BMW auch immer wieder Erfolge für die Serie bedeutet.

Der Austausch zwischen den Motorsport-Spezialisten und den Technikern des Serienbereichs ist bei BMW intensiv.

Informationen bleiben in Fluß, kein Wissensvorsprung geht verloren. Das Ergebnis dieses Kommunikationsprozesses ist Technik, die jederzeit Anspruch auf einen der ersten Plätze erheben kann – im Sport genauso wie in der Serie. Und wenn BMW Automobile aus der Produktion denen für den Sport so ähnlich sind, dann liegt das vielleicht auch ein bißchen daran, daß kaum etwas so sehr verbindet wie der Erfolg.

**Die BMW Idee:  
Hochleistung als Basis.  
Sportlichkeit als  
Konsequenz.  
Überlegenheit als  
Resultat für die Serie.**

Motorsport ist bei BMW ein mit industriellen Mitteln betriebenes Programm – wissenschaftlich und professionell. Als Beweis für Kompetenz und Leistungsfähigkeit auf einem hochtechnisierten Gebiet. Ein Maßstab, an dem sich die Fähigkeit eines Unternehmens zur Lösung komplexer technologischer und organisatorischer Probleme messen läßt. Daß wir uns bei BMW den anspruchsvollsten sportlichen Aufgaben in aller Breite widmen, wird beim Selbstverständnis des Hauses nicht verwundern. Und daß wir Erfolg auf ganz innovativen Wegen suchen, auch nicht. Beides hat bei BMW schon Tradition.

Weil wir bei BMW technologische Herausforderungen früher als die meisten annehmen, sind wir so oft als erste am Ziel.

Ein gutes Beispiel für die Innovationsstärke des Unternehmens ist der konsequente Einsatz von Elektronik. Damit kann ein BMW bzw. ein BMW Triebwerk heute bei Qualität, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit eine führende Rolle spielen – auch bei sportlichen Wettbewerben. So setzte BMW z. B. als erster in der Formel 1 die Digitale Motor-Elektronik ein.

Was also bei Serien-Automobilen hilft, sowohl leistungsfähige als auch umweltfreundliche Motoren zu bauen, hilft genauso, in härtesten Wettbewerben zu bestehen.

BMW – das bedeutet auch besondere Kompetenz bei 4-Ventil-Technologie.

Hochleistungs-4-Ventil-Triebwerke datieren bei BMW zurück ins Jahr 1965. Und BMW Erfolge mit 4-Ventil-Motoren haben ebenfalls Tradition. Schon die ersten Ausführungen dieser für die Zukunft des Sportwagenbaus wohl richtungweisenden Triebwerkstechnik stellten mit ihren 2 l Hubraum und 228 DIN kW (310 PS), installiert in ein Formel-2-Chassis, gleich mehrere internationale Beschleunigungsrekorde auf. Diesen vielversprechenden Ansätzen folgte ein kontinuierlicher Ausbau auf breit angelegter Basis.

Neue Triebwerke, neue Erfahrungen, neue Lösungen und immer neue Erfolge.

Einer der Höhepunkte war das Triebwerk des BMW M1. Ein Fahrzeug, konsequent für den Sport entwickelt und dennoch voll und ganz straßentauglich. Sein Herz: ein BMW 6-Zylinder-24-Ventil-Motor. 204 DIN kW (277 PS) standen in der Serienversion zur Verfügung, die Sportausführung nach Gruppe-4-Reglement brachte es auf satte 353 DIN kW (480 PS).

Heute ist das Hochleistungstriebwerk des M1 mit weiterentwickelter Technik auch im M 635 CSi und M5 zu finden. Und es ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür, wie BMW reinrassige Rennmotorentechnik mit erstklassiger Alltagstauglichkeit für sportliches Fahren harmonisiert.

So erfolgreich, daß mit dem M3 auch für ein Fahrzeug der 3er Reihe 4-Ventil-Hochleistungstechnik angeboten werden kann. Sein Triebwerk basiert auf dem 4-Zylinder-16-Ventil-Motor, der in der Formel 1 eingesetzt wurde und schon nach kurzer Zeit seine außerordentliche Leistungsfähigkeit bewies: Rund eineinhalb Jahre nach dem Debüt in der Formel 1 sicherte das BMW Triebwerk im Brabham BMW BT 52 Nelson Piquet die Weltmeisterschaft '83.



olivetti

Castrol

Castrol

olivetti

7

olivetti

olivetti

**BMW M 635 CSi:  
Überzeugende Synthese  
aus technischer  
Unbescheidenheit und  
souveräner  
Zurückhaltung.**



Der BMW M 635 CSi setzt die Coupé-Tradition des M1 fort, erweitert dessen Anspruch aber noch einmal: bei den Fahrleistungen in etwa vergleichbar, bei Fahrkultur und Raumkomfort weit überlegen.

Galt das BMW 24-Ventil-Triebwerk bereits im M1 als hervorragendes Beispiel für äußerst fortschrittlichen Hochleistungs-Motorenbau, so wurde es für den M 635 CSi noch einmal optimiert, in der Leistung gesteigert und durch eine komplette elektronische und damit auch umweltfreundliche Triebwerkssteuerung ergänzt.

Damit bietet der M 635 CSi ambitionierten Könnern sportliches Fahren in Dimensionen, die nur eine kleine Elite des internationalen Angebots sportlicher Automobile überhaupt erreicht. Die technischen Daten in Kürze: Hubraum 3453 cm<sup>3</sup>, 210 DIN kW (286 PS) bei 6500/min, Drehmoment 340 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,5:1, Höchstgeschwindigkeit 255 km/h, Beschleunigung von 0-100 km/h in 6,4 s.

**Der BMW M 635 CSi:**

Ein Automobil für außergewöhnlich sportliche Individualisten, die zuviel erreicht haben, um noch Übertreibungen zu brauchen.

Der BMW M 635 CSi verbindet seine außerordentliche Dynamik mit einem funktionalen, ästhetischen Äußeren. Sein Stil der souveränen Zurückhaltung unterscheidet ihn klar von jenen exotischen, demonstrativen Hochleistungs-Automobilen, die vielen anspruchsvollen Fahrern hinsichtlich der Seriosität des Auftretens nicht genügen konnten: Selten war es weniger auffällig, so auffallend anspruchsvoll zu sein.

Der M 635 CSi ist ein überzeugendes Angebot für all jene Fahrer, die deutlich mehr Dynamik fordern, diese Hochleistung aber in zurückhaltend eleganter Form und ohne Verzicht auf Fahrkultur bevorzugen sowie auf ein ausreichendes Raumangebot im Fond Wert legen.

Metallic-Lackierung ist beim M 635 CSi serienmäßig.



BMW M 635 CSi  
Sonderausstattung:  
Leichtmetallräder 210 TR 415 mit TRX-Bereifung  
240/45 VR 415, Radausschnitts-Verbreiterungen,  
Lederausstattung, Radio-Anlage



**Im Cockpit des M 635 CSi geht es so professionell zu, wie man es von einem solchen Typ Automobil erwartet.**

Die kompromißlos fahrerorientierte Innenraumgestaltung des M 635 CSi ist beispielhaft und geht über das hinaus, was man selbst bei manch anspruchsvollen Alternativen erwarten kann.

Cockpit und Bedienungselemente sind nach neuesten Forschungsergebnissen ergonomisch optimiert. Die konkav um den Fahrer geführte Armaturenanlage versetzt jeden Fahrer in die Lage, alle Bedienungselemente bequem, schnell und sicher zu erreichen. Die Bedienungselemente sind verwechslungssicher angeordnet, die meisten mit beleuchteten Symbolen versehen. Die Hauptinstrumente sind in einem Instrumentenfeld direkt im Blickfeld des Fahrers zusammengefaßt, wobei das axial verstellbare Lenkrad dem Fahrer stets einwandfreie Sicht auf die Instrumente gestattet. Der sekundäre Armaturentafelbereich – Heizung, Radio etc. – ist dem Fahrer zugewandt.

Das BMW Cockpit hat Design-Preise erzielt, und seine Sachlichkeit ist für zukunftsorientierte Gestaltung von Automobilen geschmacksbildend geworden.

Die Ästhetik ist ein Ergebnis der hohen funktionalen Qualität, die vor allem eine Aufgabe erfüllt: das Zusammenspiel von Fahrer, Fahrzeug und Umwelt so klar, intensiv und störungsfrei wie möglich zu gestalten.





4  
Sonderausstattung:  
Leichtmetallräder 210 TR 415 mit TRX-Bereifung  
240/45 VR 415, Radausschnitts-Verbreiterungen,  
Stahlkurbel-Hebedach, Radioanlage,  
Leuchtweitenregulierung, Sitzheizung,  
Klimaanlage, Lederausstattung, Kopfstützen  
im Fond



1



2



5

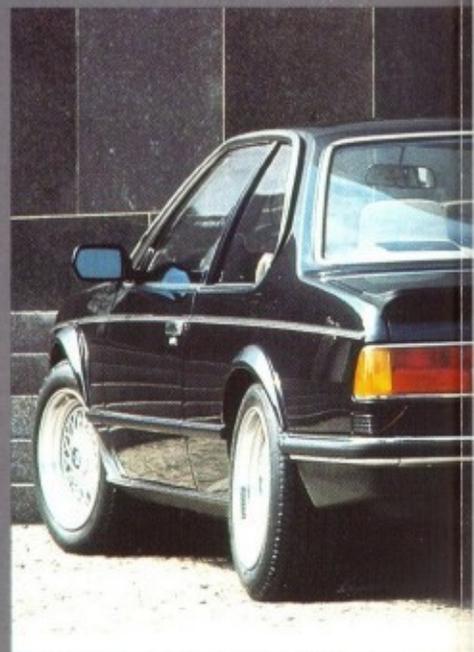


3



4

Sonderausstattung:  
Leichtmetallräder 210 TR 415 mit TRX-Bereifung  
240/45 VR 415, Radausschnitts-Verbreiterungen,  
Leder Ausstattung, Kopfstützen im Fond,  
Radioanlage, Klimaanlage im Fond



6



7

8

Sonderausstattung:  
Bild 1, Stahlkurbel-Hebedach  
Bild 3, M-Style-Garderobe  
Bild 5, Leder

## **Der M 635 CSi läßt die üblichen Kompromisse von Hochleistungs-Automobilen bei Platz- und Reisekomfort vergessen.**

Hinter dem Automobilkonzept des BMW Coupés steht eine andere Auffassung vom Fahren in der Spitzenklasse.

Nicht allein die Dynamik zählt, auch dem Fahrkomfort kommt entscheidende Bedeutung zu.

So erleichtern die immer weiter verfeinerte Cockpit-Technik und die ergonomisch vorbildliche Innenraumgestaltung es dem Fahrer, mit geringstmöglichem physischen und psychischen Aufwand überlegene Leistungsfähigkeit sicher zu beherrschen und dabei auch komfortabel zu reisen. Die im M 635 CSi serienmäßigen BMW Sportsitze für Fahrer und Beifahrer sind eine im Motorsport und bei Langstreckenfahrten erprobte Sitzkonstruktion. Sie entsprechen hohen anatomischen Anforderungen und lassen sich auf vielfache Weise individuell an den Fahrer bzw. Beifahrer anpassen. Die BMW Sportsitze stellen somit eine ideale Kombination aus Sportlichkeit und Komfort dar und bieten optimale Voraussetzungen für sicheres, konditionserhaltendes Fahren.

Für den Mitfahrer wird der Unterschied des M 635 CSi zu manch anderen, vergleichbar leistungsfähigen Automobilen auch im Fond deutlich.

Anatomisch perfekt geformte Einzelsitze gewährleisten außerordentlichen Sitzkomfort mit hervorragendem Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne im Fond und elektrische Fensterheber vorn und hinten gehören zum Standard. Die Innenraumgestaltung ist optisch auf die jeweilige Wagenfarbe abgestimmt. Sitze und Mittelteil der Seitenverkleidung in hochwertigem Stoff Highland fügen sich harmonisch ein.

Das Stahlkurbel-Hebedach (auf Wunsch) ist elektrisch zu betätigen, arbeitet in Hebestellung zugfrei und geräuscharm, auch bei schneller Fahrt. Zusätzlich gibt es einen Windabweiser.

Der M 635 CSi besitzt das Sport-Lederlenkrad in M Technic. Sein handvernähter, griffsympathischer Lederbezug und der sportlich exklusive Charakter harmonisieren optimal mit der hochklassigen Innenraumgestaltung.

Auf Wunsch ist für den M 635 CSi selbstverständlich auch eine Leder Ausstattung erhältlich.

Zu den Vorzügen einer zeitlos eleganten, außerordentlich attraktiven Ausstrahlung kommen auch materialbedingte Vorteile:

Leder atmet und kann sich so wechselnden thermischen Bedingungen optimal anpassen.

Eine weitere Steigerung an Komfort und exklusiver Ausstrahlung stellt die Polsterung aus handverarbeitetem, herrlich strukturiertem Buffalo Naturleder (2) dar.

Sie wird in den Farben nutria und anthrazit angeboten.

Als Sonderausstattung ist eine Klimaanlage im Fond mit einer integrierten Kühlbox erhältlich (2, nur in Verbindung mit der normalen

Klimaanlage). Sie bietet auch den Fondpassagieren angenehme Temperaturverhältnisse und maximalen Komfort.

Wenn Sie ein Coupé der Kategorie des M 635 CSi fahren, sollten Sie bedenken, daß Ihr Automobil nicht zuletzt auch Ihren eigenen Stil repräsentiert.

Das Außergewöhnliche am BMW M 635 CSi ist nicht allein seine Sportlichkeit, seine Verwandtschaft zu reinrassiger Renntechnik, seine innovative und damit auch umweltfreundliche Triebwerkssteuerung. Noch bemerkenswerter ist die Idee, die er realisiert: Sportlichkeit ohne demonstrative Auffälligkeit. Und das ist durchaus ein Stück neue Exklusivität, wie sie bei den ganz wenigen Hochleistungs-Automobilen keineswegs üblich ist.

Seite 15, BMW M 635 CSi  
Sonderausstattungen: Leder Ausstattung,  
elektr. Sitzverstellung mit Memory



## BMW M5: Das Hochleistungs- Automobil erreicht eine neue Stufe seiner Entwicklung.



Die Welt des Anspruchsvollen trägt unverkennbar zwei Gesichter. Eines – das herkömmliche – will außergewöhnlichen Aufwand möglichst deutlich zeigen. Das andere – eine neue Form von Anspruch und Luxus – verzichtet bewußt auf demonstrative Äußerlichkeit: Innere Werte gehen über äußeren Schein. Ein gutes Beispiel dafür ist der M5.

Höchste Leistung, größter Aufwand, beste Qualität, Verfeinerung bis ins Detail – aber keine offensichtliche Zurschaustellung.

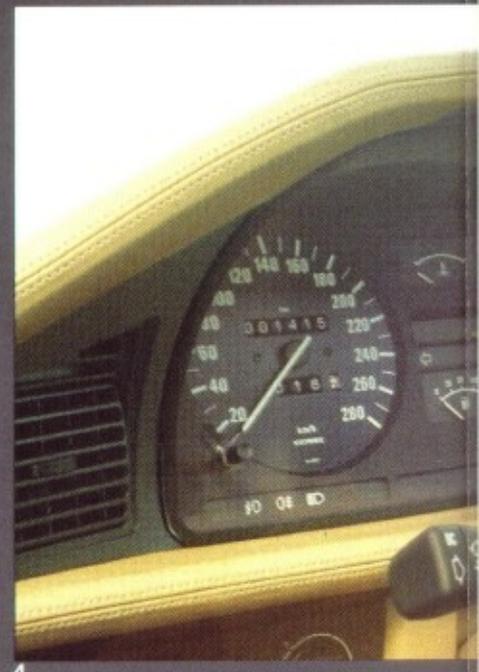
Der M5 – ein Produkt der BMW Motorsport GmbH – ist mit dem weiterentwickelten 24-Ventil-Triebwerk des schon legendären BMW M1 ausgerüstet. Dieses bewährte Triebwerk, ausgestattet mit modernster Elektronik zur Triebwerkssteuerung, verleiht dem M5 ein Fahrvermögen, wie es nur ganz wenige Automobile der Sportwagen-Spitzenkategorie erzielen: 210 DIN kW (286 PS), Beschleunigung von 0-100 km/h in 6,5 s, Höchstgeschwindigkeit 245 km/h. Während leistungsschwächere Automobile fehlende Kraft und Dynamik oft durch eine auffällige Formgebung oder vermeintlich sportliches Beiwerk auszugleichen versuchen, verbindet der BMW M5 seine überlegene Leistungsfähigkeit mit einem einzigartigen Stil bei Erscheinung und Linienführung. In der technisch-rationalen Form der kompakten 5er Limousine vertritt der M5 die Philosophie souveräner Zurückhaltung, des Tunings nach innen und nicht nach außen. Er ist damit „... geschaffen für Leute mit zurückhaltendem, aber um so anspruchsvollerem Lebensstil.“ (Auto Zeitung 6/85). Und „... ein eindruckliches Beispiel dafür, daß leistungsfähig weit überlegene Autos auf jede Art von ‚Show-Tuning‘ getrost verzichten können.“ (Automobil-Revue 26/85).

Der M5 wird von der BMW Motorsport GmbH in limitierter Serie angeboten. Metallic-Lackierung ist beim M5 serienmäßig.





Sonderausstattung: „Shadow-Line“,  
Stahlkurbel-Hebedach, Scheinwerfer-Wisch-  
Wasch-Anlage, Radioanlage, Diebstahl-  
Warnanlage, Leder, Kopfstützen im Fond



2

3

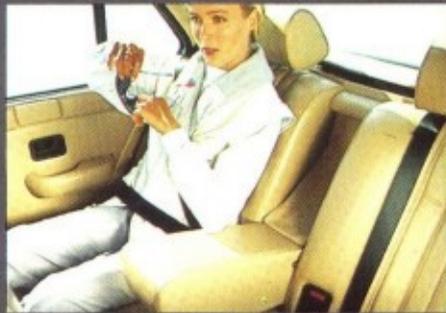
4



5



6



7



9



8

Es liegt nahe, daß eine Marke mit soviel dynamischer Individualität wie BMW anspruchsvollen Fahrern auch über das Automobil hinausgehende Wünsche sportlich-individuell erfüllen hilft. Dafür wurde unter dem BMW M-Signet ein Programm sportlicher Bekleidung und exklusiver Accessoires entwickelt (7). Informieren Sie sich bitte bei Ihrem BMW Händler.

**Sonderausstattung:** Leder, Kopfstützen im Fond, Radioanlage, elektrische Sitzverstellung, elektrische Fensterheber vorn und hinten

# Der BMW M5 bietet in idealer Weise die Dynamik zum sportlichen Fahren ebenso wie die Kultur zum entspannten Reisen.

Die Qualität der Innenraumgestaltung des M5 genügt höchsten Ansprüchen an exklusive Ausstrahlung und durchdachte Funktionalität. Material und Verarbeitung erfüllen sicht- und fühlbar erstklassige Standards. Sichtfeld, Sitz, Lenkrad, Schalthebel, Anzeige- und Bedienungseinrichtungen sind zu einem ergonomisch wie optisch überzeugenden Gesamtkonzept kombiniert.

## Optimaler Sitzkomfort als Voraussetzung für entspanntes, ermüdungsfreies Fahren.

Der M5 ist serienmäßig mit BMW Sportsitzen ausgestattet. Sie verbinden sportliche Ausprägung mit hohem Langstreckenkomfort. Wesentlichen Anteil daran hat ihre anatomische Formung und die perfekte Aufpolsterung der Sitzschale. Sitzfederung sowie Fahrzeugfederung und -dämpfung sind exakt aufeinander abgestimmt. Die individuell einstellbare Sitzhöhe, -neigung und Oberschenkelaufgabe gestattet in Verbindung mit der axialen Lenkradverstellung die optimale Anpassung des Automobils an den Fahrer, der es so wesentlich entspannter und sicherer beherrschen kann. Sportliche Fahrweise und auch längere Wegstrecken werden so zur größeren Faszination.

## Der BMW M5 verbindet die Fahreigenschaften klassischer Sportwagen und das Platzangebot einer Limousine.

Nicht nur das technische Basiskonzept, sondern auch die hohe Ausstattungskultur sind bei BMW für Fahrer wie Mitfahrer selbstverständlich. So wurde beim BMW M5 neben der optimalen Gestaltung des Fahrer-Arbeitsplatzes auch größte Sorgfalt für komfortables und sicheres Mitfahren angewandt. Dabei ist das Raumangebot im Fond vorbildlich. Zwei bis drei Erwachsene finden bequem Platz. Die Kniefreiheit der Fondpassagiere wird durch eine spezielle Ausformung der Vordersitzlehnen noch erhöht. Zeitgemäße Freude am Fahren wird so auf angenehme Weise mit mehr Freude am Mitfahren verbunden.

## Für fortgeschrittenste Ansprüche: Ausstattungsqualität – individuell nach Maß.

Sitze und Türeinsätze des M5 sind serienmäßig und exklusiv mit dem hochwertigen Stoff »Highland« bezogen (9). Für Fahrer mit besonderen Ansprüchen an Ästhetik und Material lassen sich Komfort und Ausstattung nochmals steigern. So kann der BMW M5 auf Wunsch mit wertvollem Buffalo-Leder geordert werden (8). Und selbstverständlich sind auch für den M5 die Farben und Sonderausstattungen (soweit technisch möglich) verfügbar, die für die Modelle der BMW 5er Reihe angeboten werden. Die BMW Motorsport GmbH ist darüber hinaus in der Lage, spezielle Wünsche sehr individuell zu erfüllen und dem Fahrer dadurch eine exakte Abstimmung dieses Automobils auf die eigene Persönlichkeit zu ermöglichen.

S. 21, Sonderausstattung:  
Leder, Radioanlage, Klimaanlage,  
Geschwindigkeitsregelung, Bordcomputer,  
Leuchtweitenregulierung, elektrische  
Fensterheber vorn und hinten





1

Frontspoiler. Die M5 und M 635 CSi sind serienmäßig mit geschmiedeten Leichtmetallrädern 165 TR 390 und TRX-Bereifung 220/55 VR 390 ausgerüstet. Für den M 635 CSi wird als Sonderausstattung auch ein Leichtmetallrad 195 TR 415 und TRX-Bereifung 240/45 VR 415 angeboten. Zur Abdeckung dieser breiten Räder dienen beim M 635 CSi sowie beim M5 Radausschnitts-Verbreiterungen in Wagenfarbe.

Die Bremsanlage des M5 und des M 635 CSi ist an das hohe Leistungsvermögen angepaßt. Vorn werden speziell belüftete Scheiben mit einem größeren Durchmesser und einer größeren Dicke eingesetzt.

Die hinteren Scheibenbremsen besitzen Faustsättel mit einem größeren Kolbendurchmesser. Das bei beiden Fahrzeugen serienmäßige Anti-Blockier-System (6) wurde auf das Fahrwerk neu abgestimmt. Durch die Verlegung der 90 Ah Batterie



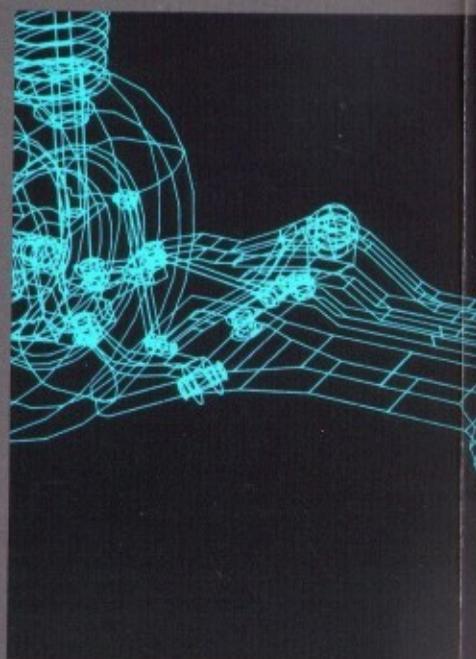
2

in den Kofferraum wird die Achslastverteilung weiter optimiert und eine hervorragende Traktion an der Antriebsachse erreicht.

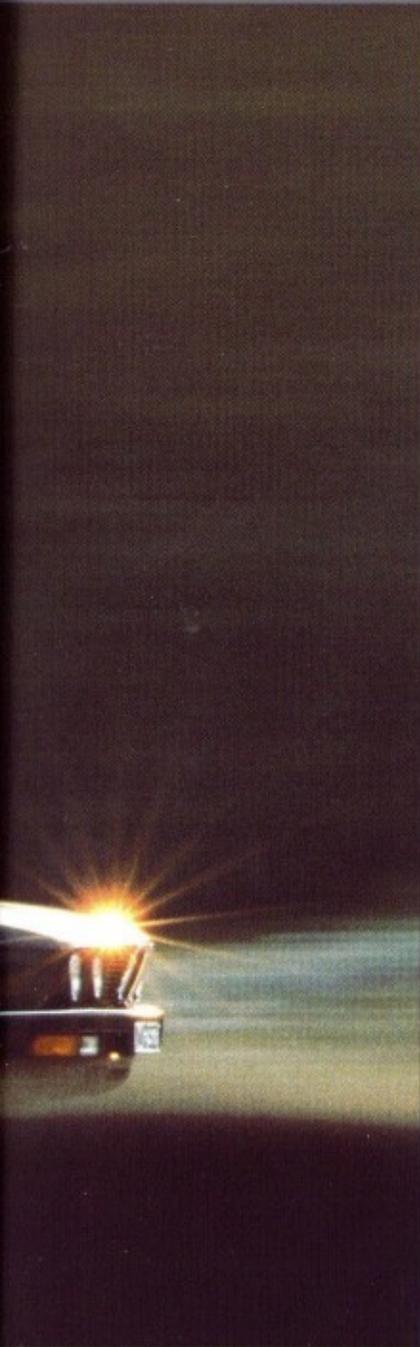
S. 25, Sonderausstattung:

BMW M 635 CSi:

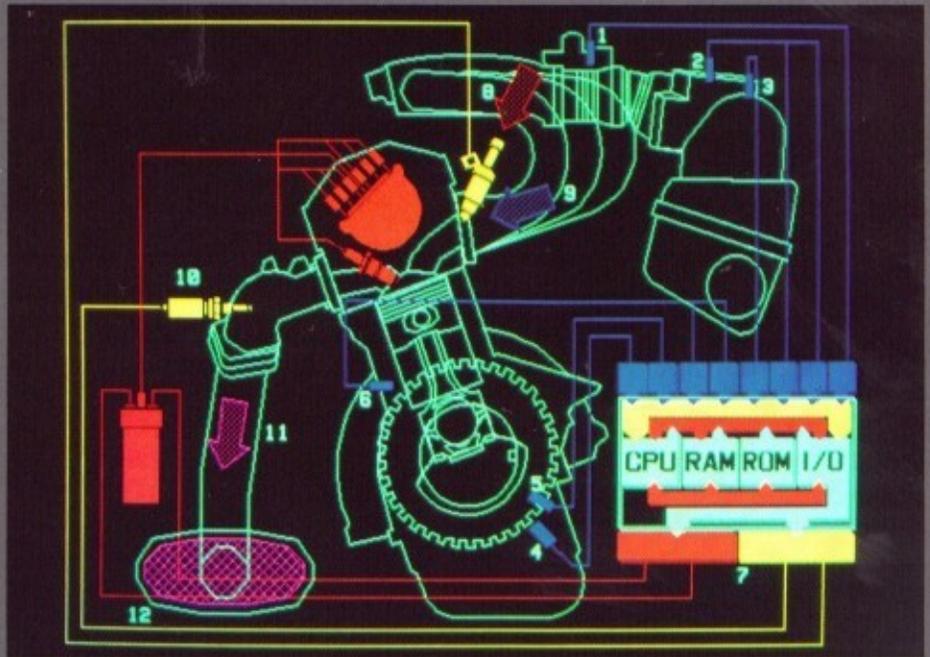
Leichtmetallräder 210 TR 415 mit TRX-Bereifung 240/45 VR 415, Radausschnitts-Verbreiterungen, Stahlkurbel-Hebedach, Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, Leder, Kopfstützen im Fond  
BMW M5: „Shadow-Line“, Stahlkurbel-Hebedach, ohne Modellschriftzug



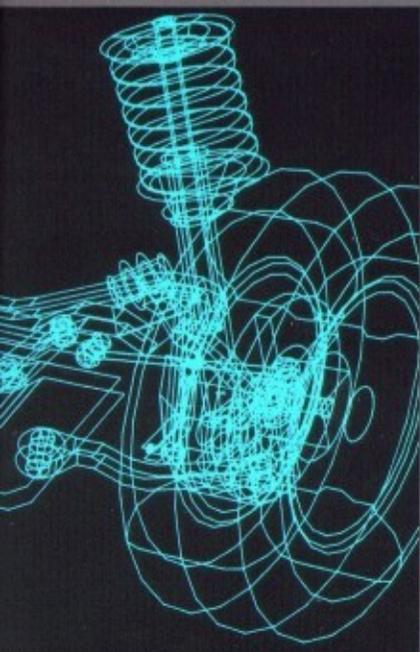
3



4



5



6

**Funktionsschema der Digitalen Motor-Elektronik:**

1. Drosselklappenschalter
2. Luftmengenmesser
3. Lufttemperaturmesser
4. Drehzahlgeber
5. Kurbelwellenstellung
6. Motortemperatur
7. Microcomputer mit vier Kennfeldern
8. Kraftstoff
9. Luft
10. Lambda-Sonde
11. Abgas
12. Katalysator

## Die BMW M 635 CSi, M5: Überzeugende Ergebnisse des Technologie-Transfers zwischen Motorsport und Serie.

In den M 635 CSi und M5 findet man reinrassige Rennmotorentechnik: zweiteiliger Zylinderkopf, steifer Ventiltrieb mit 24 Ventilen, 2 oberliegende Nockenwellen und Tassenstößel. Um ca. 25% größere freie Ventilöffnungen mit Querspülung durch den Brennraum – damit optimaler Gasdurchsatz bzw. schneller Ladungswechsel. Zentrale Zündkerzenlage. Spezielle Pleuel und Kolben. Brennraumgestaltung nach Standard von Formel 1.

Durch die spezielle Brennraumgestaltung ein für Benzinmotoren ungewöhnlich hohes Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 möglich. Und damit hervorragender thermischer Wirkungsgrad. Ansaugsystem optimal entdrosselt mit 6 Ansaugtrichtern und 6 Drosselklappen für beste Füllung und damit deutlich verbessertes Ansprechverhalten.

Auslaßsystem mit Rennsport-Fächerkrümmer zur dynamischen Abstimmung des Ladungswechsels und zur Leistungssteigerung.

### Das Hochleistungs-Triebwerk wird von der Digitalen Motor-Elektronik gesteuert.

Eine Computereinheit steuert anhand eines Zünd- und eines Gemisch-Kennfeldes sowie über ein spezielles Warmlauf-Kennfeld den Zündzeitpunkt und die Einspritzmenge: in allen Drehzahl- und Lastbereichen, optimal dem Leistungsbedarf angepaßt. Sensoren als Impulsgeber melden der Steuereinheit die erforderlichen Betriebsdaten.

Durch eine spezielle Auslegung des Luftmengenmessers wird statt einer linearen eine logarithmische Kennlinie verwirklicht.

So ist trotz der großen Drehzahlspanne eine noch genauere Signalgebung und damit Dosierung der Kraftstoffmenge möglich.

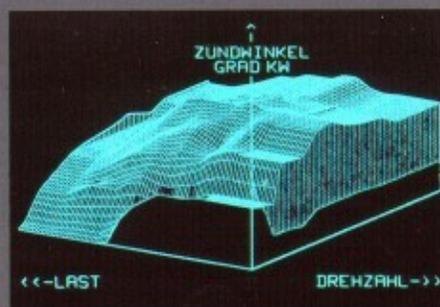
Das Ergebnis der geschilderten Maßnahmen: spontane Leistungsbereitschaft mit bester Dosierbarkeit und hoher Laufkultur auch bei niedrigen Drehzahlen, maßvoller Kraftstoffverbrauch und günstiges Abgasverhalten.

### Ein Hochleistungs-Automobil muß keine Verzichtserklärung an Alltags-tauglichkeit, Komfort und auch Service sein.

Schon im M1 verband der BMW 24-Ventiler seine begeisternde Leistungsentwicklung mit hervorragenden Alltagseigenschaften. Das konsequent weiterentwickelte Triebwerk der BMW M5 und M 635 CSi steigert diese Eigenschaften noch einmal deutlich.

Eine entscheidende Voraussetzung dafür: die Verbindung von Renn-technik mit den Möglichkeiten modernster Elektronik.

Das Ergebnis ist eine professionelle Fahraktivität und Fahrdynamik mit



hervorragender Alltagstauglichkeit. So schrieb die Fachzeitschrift Sport Auto (7/85): „Schon während das Aggregat noch warmläuft, wird klar, daß es trotz seiner Vergangenheit auf der Rennbahn durch perfekte Umgangsformen im Alltagsbetrieb glänzen kann.“

Schon unter 1.500/min liefert der 6-Zylinder gut verwertbare Leistung, selbst Bummelfahrten in hohen Gängen sind bei niedrigen Drehzahlen ein Genuß.“

Das Wissen, sich auf das weitverzweigte Netz von leistungsfähigen Vertragswerkstätten eines renommierten Herstellers stützen zu können, verleiht zusätzliche Sicherheit.

Die BMW M 635 CSi und M5 sind natürlich auch mit Katalysator lieferbar – ideal für Fahrer, die gerne engagiert fahren, aber nicht auf ein Höchstmaß an Umweltfreundlichkeit verzichten wollen.

### Hochleistung der Kategorie des M5 und des M 635 CSi braucht bei Fahrwerk, Kraftübertragung und Bremssystem die Erfahrung aus dem Rennsport. BMW kann sie liefern.

Die BMW M5 und M 635 CSi sind nicht einfach leistungsfähigere Varianten der 5er und 6er Baureihe, sondern auf einem viel höheren Leistungsniveau in jedem Detail neu abgestimmte Hochleistungs-Automobile.

Beide Fahrzeuge besitzen eine weitgehend identische Fahrwerkstechnik. Die 210 DIN kW (286 PS) werden über ein verstärktes 5-Gang-Sportgetriebe an die Hinterachse übertragen. Das gesamte Fahrwerk ist den höheren Fahr- und Bremsleistungen angepaßt und durch die Verwendung von Gasdruck-Stoßdämpfern straffer, sportlicher abgestimmt.

Die Fahrzeuge sind insgesamt tiefergelegt. An der Hinterachse werden Federn mit progressiver Kennlinie eingesetzt. Bei der Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse (3) wurde beim M 635 CSi im Hinblick auf die breitere Bereifung (auf Wunsch) eine größere Nachlaufstrecke vorgesehen, um so das ausgezeichnete Ansprechverhalten der Lenkung und den guten Geradeauslauf auch bei dieser Bereifung zu gewährleisten. Zur Reduzierung der Auftriebskräfte verfügen beide Fahrzeuge über jeweils speziell abgestimmte



## Motor-Engineering der sportlichsten Kategorie: BMW M3.



Um ein Automobil wie den M3 zu bauen, braucht man etwas mehr als Kompetenz. Man muß den Willen haben, zu siegen. Das setzt einen ganz spezifischen, anspruchsvolleren Denkansatz voraus. Anspruchsvoller deswegen, weil die Modifikationsmöglichkeiten den Anforderungen der Gruppe A genügen müssen. Die Konzeptionsbasis heißt deshalb beim M3 nicht nur 147 kW/200 PS, sondern eben Leistungsoptimum. Für den Käufer des M3 bedeutet dies auch, daß er ein Fahrverhalten erwirbt, das dieser Leistungsklasse absolut angemessen ist. Die Fahreigenschaften des M3, der spursichere Geradeauslauf, die hohe Querbeschleunigung und Bremsverzögerung haben eine dominante Bedeutung für Fahrsicherheit und Fahrleistung. Leistungsentwicklung, Antrittsvermögen, Beschleunigung und Elastizität setzen für Limousinen der kompakten Spitzenklasse Maßstäbe.

### Die Dynamik aus erster Hand – bei Könnern in den besten Händen.

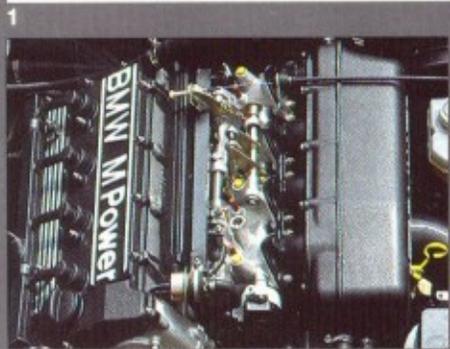
Es ist ein Teil der freien Persönlichkeitsentfaltung, daß man sich seine Wünsche nach größerer Mobilität und Freiheit sehr individuell erfüllen kann. Eine dieser Möglichkeiten besteht darin, sich für besonders leistungsfähige und dynamische Automobile zu entscheiden – z.B. für einen BMW mit 4-Ventil-Technik.

Bei Fahrern mit dieser Einstellung zum Vorwärtkommen kann man davon ausgehen, daß sie insgesamt sportlicher sind und deshalb auch ihr Fahrzeug aktiv, mit Engagement und voller Konzentration bewegen. Das ist letztlich auch im Sinne aller. Denn wer mit mehr kritischer, aufmerksamer Begeisterung und Übersicht fährt, fährt besser, souveräner und damit sicherer.

Sonderausstattung: Metallic-Lackierung, „Shadow-Line“, Stahlkurbel-Hebedach, Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, Diebstahl-Warmanlage, Leder







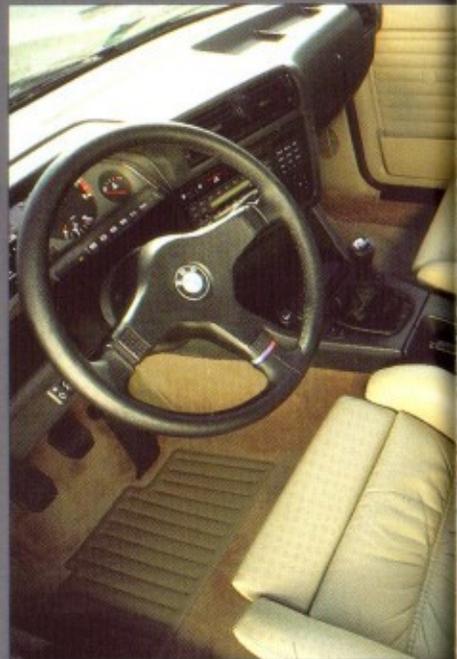
2



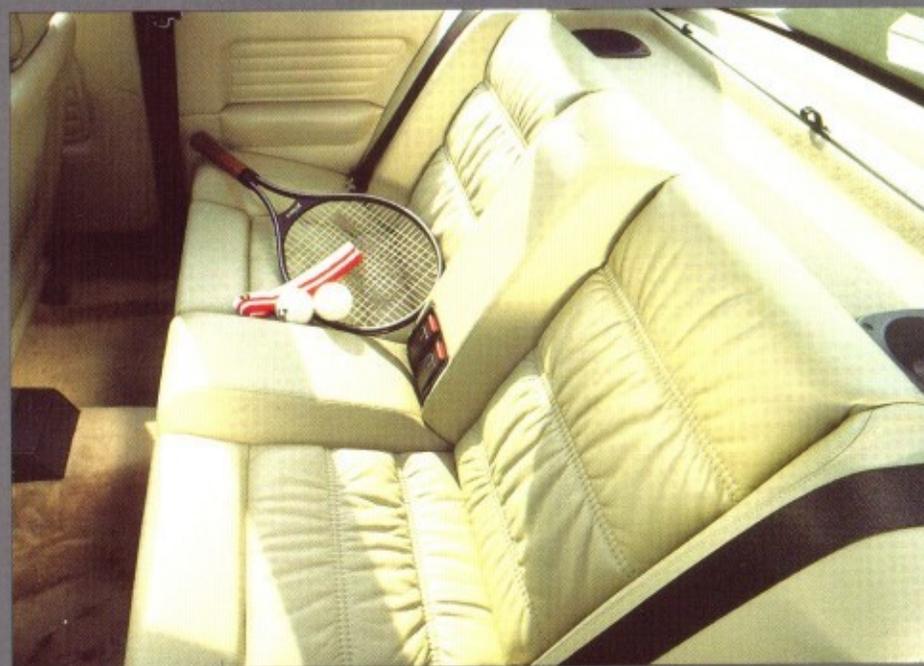
3

Sonderausstattung:  
Bild 1, Metallic-Lackierung, „Shadow-Line“,  
Stahlkurbel-Hebedach, Scheinwerfer-Wisch-  
Wasch-Anlage, Diebstahl-Warnanlage, Leder

Bild 4, 5, Leder, Radioanlage, Bordcomputer,  
elektrische Fensterheber vorn



4





Sonderausstattung: Stahlkurbel-Hebedach,  
Leder, Radioanlage, Bordcomputer,  
Klimaanlage, elektrische Fensterheber vorn,  
Leuchtweitenregulierung

# **BMW M3: Ein Sportfahrzeug für die Rennstrecke. Und ein souveränes Auto für die Straße.**

Der BMW M3 ist als Basismodell für die Gruppe A des internationalen Sportgesetzes konzipiert. Nach der Regeln der F.I.S.A. (Federation Internationale de Sport Automobile) müssen als Bedingung für die Zulassung im Produktionswagensport in 12 aufeinanderfolgenden Monaten mindestens 5.000 identische Fahrzeuge gebaut worden sein. Der M3 – von der BMW Motorsport GmbH konzipiert – ist im Konzept wie im Detail für den harten Wettbewerb dieser Sportkategorie konstruiert. Und von daher unterscheidet er sich grundsätzlich von den vielen konventionellen „Möchtegern“-Sportlimousinen.

High-Tech aus Formel 1 und Formel 2. Jetzt können besonders engagierte Autofahrer auch in der Kompaktklasse 4-Ventil-Technologie im Profiformat fahren.

Das Triebwerk des M3 ist direkt von den Formel-1- und Formel-2-Motoren abgeleitet.

Schon deshalb hat das Hochleistungs-Triebwerk des M3 (2) anderen Entscheidendes voraus: die Basis großer Rennsport-Erfolge. Und die Sicherheit der langen Erfahrung. In der Formel 1 – in der es bis zu Weltmeisterschafts-Ehren gelangte – ist es in der Turboversion auf extreme Leistung und maximales Drehvermögen ausgelegt: bis 625 kW (850 PS) Rennleistung und bis zu einer Drehzahl von 11.000/min.

In der Formel 2 hat das 4-Zylinder-Sporttriebwerk von BMW sechs Europameisterschaften errungen und besaß als Saugmotor Leistungen bis zu 235 kW (320 PS).

Das Triebwerk des M3 ist nun konsequent auf Alltagstauglichkeit und Problemlosigkeit ausgelegt worden. Es hat 2,3 l Hubraum, 147 kW/200 PS und ein eindrucksvolles Drehmoment von 240 Nm.

Das M3 Triebwerk wird von der modernsten Digitalen Motor-Elektronik gesteuert.

Eine Computereinheit steuert Zündzeitpunkt sowie Menge und Zusammensetzung des Kraftstoff-Luft-Gemisches in jedem Drehzahl- und Lastbereich stets optimal – dem jeweiligen Betriebszustand und Leistungsbedarf perfekt angepaßt. Diese anspruchsvolle Elektronik ist auch mit einer Voraussetzung für den Einsatz des geregelten Katalysators. Denn selbstverständlich wird der M3 auch mit Katalysatortechnik angeboten werden.

Und dies ohne wesentliche Einbußen bei der Leistungsfähigkeit – der Beweis dafür, wie zukunftsorientiert und professionell BMW Hochleistungstechnik versteht.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem gesamten Fahrwerk gewidmet.

Die Merkmale: Eingelenk-Federbein-Vorderachse mit vergrößertem Nachlauf und Schräglenker-Hinterachse. Straffe, sportliche Fahrwerksabstimmung, Verwendung von Gasdruck-Stoßdämpfern und Federn mit härterer Kennung. Das Fahrzeug wurde insgesamt tiefergelegt. Die Bremsanlage ist dem enormen Leistungsvermögen angepaßt: größere innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und verstärkte Bremssättel hinten, serienmäßig elektronisches Anti-Blockier-System (ABS). Servolenkung ist serienmäßig. Spezielle Rad-Reifen-Kombination: Leichtmetallräder im Kreuzspeichen-Styling mit 15 Zoll Durchmesser und 7 Zoll Breite sowie Reifen der Dimension 205/55 VR 15.

Der M3 besitzt ein 5-Gang-Sportgetriebe. Der komplette Antriebsstrang einschließlich Kupplung, Hinterachsgetriebe und Gelenkwellen ist verstärkt, ein Sperrdifferential mit 25% Sperrwirkung ist serienmäßig.

BMW M3: Die neue Dimension funktioneller Sportlichkeit.

Automobile zur Eroberung von extremen Grenzbereichen der Fortbewegung entwickeln eine eigene Ästhetik, die sich konventionellen Beurteilungsmaßstäben entzieht. Der M3 wurde als Wettbewerbsfahrzeug für höchste Ansprüche konstruiert – sein Styling ist deshalb den Gesetzen der Physik unterworfen und nicht denen der Mode.

Der M3 ist ein rein auf den Zweck ausgerichtetes Sportgerät und deshalb auch nicht mit jenen Automobilen vergleichbar, die zwar ähnlich schnell aussehen, deren mangelnde Leistungsfähigkeit aber einen Einsatz im Motorsport von vornherein verbietet.

Optische Merkmale des M3 sind die in Wagenfarbe lackierten Front- und Heckschürzen, die flacher gestellte Heckscheibe, der Heckspoiler sowie die auf die Bereifung abgestimmten Seitenteile vorn und hinten. Mit diesen aerodynamischen Hilfen wird ein sehr guter  $c_w$ -Wert sowie eine beachtliche Auftriebsreduzierung an Vorder- und Hinterachse erzielt.

Die Qualität der sportlichen Ausstattung zeigt sich beim BMW M3 nicht nur von außen.

Auch bei der Innenraumgestaltung wurden von der BMW Motorsport GmbH Funktionalität und Zweckbestimmung in den Vordergrund gestellt. Über individuelle Ausstattungsmöglichkeiten informiert Sie Ihr BMW Händler.

# Technische Daten BMW M3

## Karosserie

Limousine 2türlich, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitskabine, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn und hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen

## Abmessungen, Gewichte

Länge 4345 mm, Breite 1680 mm, Höhe (leer) 1370 mm; Radstand 2562 mm, Spurweite vorn 1412 mm, hinten 1433 mm, Wendekreis 10,5 m; Ellenbogenbreite vorn 1348 mm, hinten 1404 mm  
Kraftstofftank 55 l + 15 l  
Leergewicht 1200 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1600 kg;  
Zuladung 400 kg, zulässige Dachlast 75 kg, Anhängerbetrieb nicht möglich  
(Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung, zusätzl. 75 kg Fahrergewicht entsprechend EG-Richtlinie 70/156, Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Gleichzeitig wird die Nutzlast entsprechend reduziert.)

## Motor

Wassergekühlter 4-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit 16-Ventil-Zylinderkopf; Leichtmetall-Zylinderkopf, Zylinderkopfdeckel mit BMW »M-Power«-Schriftzug; 5fach gelagerte Nockenwelle, 5fach gelagerte Kurbelwelle mit 8 Gegengewichten; Tassenstößel; Drehschwingungsdämpfer, Motorölkühler, hydraulisch gedämpfte Motorlager  
Digitale Motor-Elektronik der 2. Generation (Bosch Motronic) mit elektronischer, kennfeldgesteuerter Zündung und kennfeldgesteuerter, luftmengen- und drehzahlabhängiger Einspritzung sowie Warmlaufkennfeld und Kaltstartsteuerung, Kraftstoff-Schubabschaltung; (Katalysator-Version mit Lambda-Regelung); Auspuffanlage mit Fächerkrümmer, Zweitopf-Anlage mit geraden Endrohren  
Hubraum effektiv 2302 cm<sup>3</sup>, Leistung 147 DIN kW (200 PS) [143 kW (195 PS)]\* bei 6750/min  
Drehmoment 240 Nm [230 Nm]\* bei 4750/min; Verdichtung 10,5:1

## Getriebe, Fahrwerk

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Tellerfeder-Kupplung mit Überbrotpunkt-Feder, automatischer Nachstellung, Kupplung verstärkt, mit Drehschwingungsdämpfer  
5-Gang-Sport-Getriebe: I 3,72; II 2,40; III 1,77; IV 1,26; V 1,00; R 4,23; Hinterachsübersetzung 3,25:1  
Sperrdifferential mit 25% Sperrwirkung; Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten  
Radaufhängung vorn: Eingelenk-Federbein-Vorderachse mit kleinem positiven Lenkrollradius und Bremsnackausgleich.  
Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern (15°-Pfeilung), Anfahrtauchreduzierung und Bremsnackausgleich; sportliche Fahrwerksabstimmung, tiefergelegt, mit Zweirohr-Gasdruckdämpfern und Stabilisator vorn und hinten  
Sicherheitslenksäule, Zahnstangen-Servolenkung, Lenkübersetzung 19,6  
BMW Leichtmetallräder in Kreuzspeichen-Styling 7 x 15 Zoll mit Bereifung 205/55 VR 15 (Schneekettenbetrieb möglich)  
Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker für schnelleres Ansprechverhalten, Faustsattel-Scheibenbremsen, vorn belüftet, Bremsbelag-Verschleißanzeige; Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend, Handbremshebel seitlich zum Fahrer versetzt; Anti-Blockier-System, asbestfreie Bremsbeläge

## Fahrleistungen, Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit 235 km/h [230 km/h]\*  
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,7 s [6,9 s]\*  
Beschleunigung stehender Kilometer in 27,2 s [27,6 s]\*

Kraftstoffverbrauch in l auf 100 km nach DIN 70030, Teil 1, Super

	5-Gang-Sport-Getriebe
bei konstant 90 km/h	5,8 [ 6,2]*
bei konstant 120 km/h	7,5 [ 7,8]*
im Stadtverkehr	11,6 [12,4]*

## Außenausstattung

Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Stoßstangen, Seitenschutzleisten mit stoßbelastischer Auflage; Kunststoff-Frontteil mit integrierter Stoßstange und Schürze, Kunststoff-Heckteil mit integrierter Stoßstange und ausgeprägter Heckschürze; Kofferraumklappe aus Kunststoff; Seitenwand vorn und hinten stark herausgezogen; Schwellerverbreiterung; Heckflügel auf Heckklappe  
Verbundglas-Frontscheibe; grünes Wärmeschutzglas, heizbare Heckscheibe; elektrisch von innen einstellbarer Fahrer- und Beifahrerspiegel in Wagenfarbe sowie Türschloß- und Scheibenwaschdüsen beheizt; komplette Entchromung  
Schriftzug »M3« mit Motorsportstreifen vorn/hinten  
Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz; 6-Jahre-Garantie gegen Durchrostung bei durchgeführter Jahreskontrolle

## Innenausstattung

Innenraumboden vollständig mit Velours-Teppich ausgelegt, Veloursvlies auf der Hutablage, Himmel anthrazit mit angepaßten Sonnenblenden; Sicherheitspolsterung an den vorderen sowie Verkleidung der mittleren Dachsäule, voluminös gepolsterte und stark gerundete Armaturentafel, geschützter Knieraum, Rundumpolsterung an den Türen mit Stoffmittelteil, Sicherheitspolsterung über der Frontscheibe mit eingelegten Sonnenblenden; Ablagemöglichkeiten: im großen beleuchteten Handschuhfach, auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole vorn, in Tunnelverkleidung hinten und in den Ablagekästen an den Türen; Armlehnen an den Türen mit integrierten Haltegriffen, Dachhaltegriffe hinten mit Kleiderhaken, Sicherheitsascher und Zigarrenanzünder; beleuchteter Ascher für Fondpassagiere an Tunnelverkleidung; M-Technic-Sportlenkrad; Schalthebelknopf/-balg in Leder, Handbremshebelbalg in Leder, Schalthebelknopf mit Motorsport-Streifen  
Abblendbarer Sicherheitsinnenspiegel, Türschlösser mit Sicherheits-Schließkellen  
Sitze: BMW Sportsitze vorn mit Rückenlehnenverstellung, Sitzhöhenverstellung für Fahrer und Beifahrer, leichtgängige Sitzlängsverstellung durch Rollenlagerung, Kopfstützen mit Neigungsverstellung, stufenlos in der Höhe verstellbar und abnehmbar; Sportsitzausführung hinten mit Einzelsitzausformung, Zulassung als 4-Sitzer; M-Technic-Spange an Vorder- und Rücksitzlehnen  
3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte vorn mit verdecktem Aufroller und mit Verankerung der beiden inneren Gurtschlösser an den Sitzen, Sicherheitsgurtschloß mit seitlich verdeckter Taste und federbelasteter Gurtzunge, Gurtstopper  
3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte hinten, Gurtschlösser in der Rücksitzlehne versenkt  
Kofferraum: Vlies-Teppich auf Boden und an den Seitenteilen, Dämmatte, Ablagemulden, Werkzeugbox an der Kofferraumklappe, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden, Abdeckung aufrollbar, Kofferraumbeleuchtung mit Kontaktschalter, Ladekantenschutz

## Elektrik

Halogen-Doppelscheinwerfer mit Stufenreflektor für das Abblendlicht, automatische Abschaltung mit der Zündung auf Standlicht, in den Frontspoiler integrierte Nebelscheinwerfer, zwei Nebelschlußleuchten, zwei Rückfahrleuchten, Doppelfanaren  
Armaturentafel: Instrumente und Bedienelemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet; Kombiinstrument mit: elektronischem Tachometer, (Tachometerskala bis 260 km/h), Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser mit integrierter Öltemperaturanzeige; Motorsport-Signet zwischen Tachometer und Drehzahlmesser, Außentemperatur-Anzeige und Digitaluhr, alle Zeiger in roter Ausführung; Service-Intervallanzeige (SI); Check-Control mit aktiver Anzeige, oberhalb der Windschutzscheibe integriert, mit selbständiger Prüfung bei eingeschalteter Zündung von: Abblendlicht, Rücklicht, Kennzeichenlicht, Bremslicht, Kühlwasserniveau, Waschwasserniveau; zentrale Hinweisleuchte im Kombiinstrument, Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige; zusätzliche Kontrollleuchten für: Kraftstoff, angezogene Handbremse, Bremsbelagverschleiß und Bremsflüssigkeitsstand, ABS; stufenlos regelbare, orangefarbene Durch- und Aufsichtsbeleuchtung, beleuchtete Symbole für Bedienschalter, Warmblinkschalter mit Auffindbeleuchtung, spezielle Parklichtschaltung, elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und »Tippwischen«, zwei Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, Betätigung am Lenkrad; Steckdose für aufladbare Handlampe (Sonderzubehör) im Handschuhfach  
Innenlicht-Automatik, Kartenleseleuchte vorn, in Innenspiegel integriert  
Heizung/Lüftung: luftseitig geregelte, drehzahlunabhängige Frischluftheizung mit über Schiebe- und Drehregler leicht einstellbarer Heizleistung; leises, 4stufiges Gebläse, Defrosterdüsen fest eingestellt für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über 4 seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, walzenartige Ausführung mit größerem vertikalen Schwenkbereich, horizontal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar;  
Heizungschema-Beleuchtung, Fondraumheizung, Zwangsventilierung  
Batterie 66 Ah im Kofferraum; Drehstrom-Lichtmaschine 90 A/1260 W  
\*Werte in eckigen Klammern gelten für den BMW M3 mit Katalysator (in Vorbereitung).  
Kraftstoffverbrauch in l auf 100 km nach DIN 70030, Teil 1, Super unverbleit.

# Technische Daten BMW M5

## Karosserie

Limousine, 4türlich, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitszelle, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn und hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen

## Abmessungen, Gewichte

Länge 4620 mm, Breite 1700 mm, Höhe (leer) 1397 mm; Radstand 2625 mm, Spurweite vorn 1430 mm, hinten 1465 mm, Wendekreis 11,3 m;

Ellenbogenbreite vorn 1392 mm, hinten 1378 mm

Kofferraum absolut ca. 630 l, nach VDA ca. 450 l; Kraftstofftank 70 l

Leergewicht 1430 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1900 kg; Zuladung 470 kg, zulässige Dachlast 75 kg, Anhängerbetrieb nicht möglich

(Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung, zusätzlich 75 kg Fahrergewicht entsprechend EG-Richtlinie 70/156, Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Gleichzeitig wird die Nutzlast entsprechend reduziert.)

## Motor

Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit 2-teiligem 24-Ventil-Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, dachförmiger Brennraum mit zentraler Zündkerzenlage; 2 obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwellen, 7fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten, zweistufiger Elektro-Lüfter mit Hochleistungs-Kühler; Motoröl-Luftkühler, Doppelrohr-Zweitopf-Langzeit-Auspuffanlage mit Doppelendrohr

Digitale Motor-Elektronik der 2. Generation (Bosch Motronic) mit elektronischer, kennfeldgesteuerter Zündung und kennfeldgesteuerter, luftmengenabhängiger Einspritzung sowie Warmlaufkennfeld, Kraftstoff-Schubabschaltung

Hubraum effektiv 3453 cm<sup>3</sup>, Leistung 210 DIN kW (286 PS) bei 6500/min

Drehmoment 340 Nm bei 4500/min; Verdichtung 10,5:1

## Getriebe, Fahrwerk

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Kupplung mit Übertotpunktfeder, automatischer Nachstellung und Drehschwingungsdämpfer;

5-Gang-Sport-Getriebe mit Rückwärtsgang-Synchronisation: I 3,51; II 2,08; III 1,35; IV 1,00; V 0,81; R 3,71; Hinterachsübersetzung 3,73:1

Sperrdifferential mit 25% Sperrwirkung; Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten

Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung mit Doppelgelenk-Federbeinachse, versetzt angeordnet (Nachlaufversatz), mit Schraubenfeder

(Querkraftausgleich durch exzentrische Anordnung) und Gummizusatzfedern; Stabilisator, sportliche Fahrwerksabstimmung mit Gasdruckdämpfern

Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern (13°-Pfeilung), Anfahrtauchreduzierung, Federbeine mit Schraubenfedern und Gummizusatzfedern; Stabilisator, sportliche Fahrwerksabstimmung mit Gasdruckdämpfern

Sicherheitslenksäule, drehzahlabhängige Servolenkung

Geschmiedete BMW Leichtmetallräder 165 TR 390 mit TRX-Bereifung 220/55 VR 390, abschließbare Radschrauben

Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage mit hydraulischem Bremskraftverstärker, angepaßt an die hohen Fahrleistungen; Festsattel-Scheibenbremsen vorn (belüftet) und Faustsattel-Scheibenbremsen hinten, Bremsbelag-Verschleißanzeige vorn links und hinten rechts, Handbremse mechanisch auf zusätzliche Trommelbremsen hinten wirkend; Anti-Blockier-System, asbestfreie Bremsbeläge

Sonderausstattung: Metallic-Lackierung,  
„Shadow-Line“, Stahlkurbel-Hebedach,  
Kopfstützen im Fond



# Technische Daten BMW M635CSi

## Karosserie

Coupé 2türlich, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitskabine, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn und hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen

## Abmessungen

Länge 4755 mm, Breite 1725 mm, Höhe (leer) 1353 mm; Radstand 2625 mm, Spurweite vorn 1430 mm, hinten 1464 mm, Wendekreis 11,6 m; Ellenbogenbreite vorn 1443 mm, hinten 1410 mm

Kofferraum absolut 430 l, nach VDA ca. 335 l; Kraftstofftank 70 l

Leergewicht 1500 kg, zul. Gesamtgewicht 1850 kg; Zuladung 350 kg, zul. Dachlast 75 kg, Anhängerbetrieb nicht möglich (Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung, zusätzlich 75 kg Fahrergewicht entsprechend EG-Richtlinie 70/156, Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Gleichzeitig wird die Nutzlast entsprechend reduziert.)

## Motor

Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit zweiteiligem 24-Ventil-Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, dachförmiger Brennraum mit zentraler Zündkerzenlage; 2 obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwellen, 7fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten, zweistufiger Elektro-Lüfter mit Hochleistungs-Kühler; Motoröl-Luftkühler, Doppelrohr-Zweitopf-Langzeit-Auspuffanlage mit Doppellendrohr; Digitale Motor-Elektronik der 2. Generation (Bosch Motronic) mit elektronischer, kennfeldgesteuerter Zündung und kennfeldgesteuerter, luftmengenabhängiger Einspritzung sowie Warmlaufkennfeld, Kraftstoff-Schubabschaltung; Hubraum effektiv 3453 cm<sup>3</sup>, Leistung 210 DIN kW (286 PS) [191 DIN kW/260 PS]\* bei 6500/min; Drehmoment 340 Nm [330 Nm]\* bei 4500/min; Verdichtung 10,5:1 [9,8:1]\*

## Getriebe, Fahrwerk

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Kupplung mit Übertotpunktfeder, Drehschwingungsdämpfer und automatischer Nachstellung; 5-Gang-Sport-Getriebe mit Rückwärtsgang-Synchronisation: I 3,51; II 2,08; III 1,35; IV 1,00; V 0,81; R 3,71; Hinterachsübersetzung 3,73:1 [3,91:1]\* Sperrdifferential mit 25% Sperrwirkung; Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten

Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung mit Doppelgelenk-Federbeinachse, versetzt angeordnet (Nachlaufversatz), mit Schraubenfeder (Querkraftausgleich durch exzentrische Anordnung) und Gummizusatzfedern; Stabilisator, Wankneigungsanschläge in den Federbeinen; Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern (13°-Pfeilung), Anfahrtauchreduzierung, Federbeine mit Schraubenfedern und Gummizusatzfedern; Stabilisator

Sportliche Fahrwerksabstimmung mit Gasdruckdämpfern vorn und hinten

Sicherheitslenksäule, drehzahlabhängige Servolenkung

Geschmiedete BMW Leichtmetallräder 165 TR 390 mit TRX-Bereifung 220/55 VR 390, abschließbare Radschrauben

Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage mit hydraulischem Bremskraftverstärker, angepaßt an die hohen Fahrleistungen; Faustsattel-Scheibenbremsen vorn (belüftet) und hinten, Bremsbelag-Verschleißanzeige vorn links und hinten rechts, Handbremse mechanisch auf zusätzliche Trommelbremsen hinten wirkend; Anti-Blockier-System, asbestfreie Bremsbeläge

## Fahrleistungen, Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit 255 km/h [242 km/h]\*

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,4 s [6,9 s]\*

Beschleunigung stehender Kilometer in 26,4 s [26,8 s]\*

Kraftstoffverbrauch in l auf 100 km nach DIN 70030, Teil 1, Super

5-Gang-Sport-Getriebe

bei konstant 90 km/h

7,8 [ 8,1]\*

bei konstant 120 km/h

9,7 [10,1]\*

im Stadtverkehr

16,5 [17,6]\*

## Außenausstattung

Parkierschutz rundum durch seitlich herangezogene Stoßstangen und Seitenschutzleisten mit stoßelastischer Auflage; weit nach vorn sowie tief gezogener, regenerierbarer Spoiler vorn, Heckspoiler aus schwarzem Kunststoff auf dem Kofferraumdeckel, jeweils in Richtung Auftriebsreduzierung optimiert, seitlich schmale Zierstreifen; Motorhaubenabstützung mittels zwei Gasdruckhebern, Motorraumleuchte; verchromte Schwellerleisten; Tankklappe mit Halterung für Tankdeckel; Zentralverriegelung elektrisch, mit Tankklappen- und Kofferraum-Verriegelung sowie Entriegelungssperre (Betätigung auch von Beifahrertür- und Kofferraumschloß aus) einschließlich Verzögerungs-Notschalter

Verbundglas-Frontscheibe, Wärmeschutzglas braun, rundum, heizbare Heckscheibe; Fahrer- und Beifahrerspiegel in Wagenfarbe, elektrisch von innen einstellbar, Fahrer- und Beifahrerspiegel sowie Fahrertürschloß mit Beheizung, heizbare Frontscheiben-Waschdüsen

Modellkennzeichnung »M« im Ziergitter vorne links und hinten rechts mit anschließenden Streifen in den Motorsport-Farben

Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz: 6-Jahre-Garantie gegen Durchrostung bei durchgeführter Jahreskontrolle

## Innenausstattung

Innenraumboden vollständig mit Velours-Teppich ausgelegt, Hutablage mit Veloursvlies; Himmelverkleidung in Kunstleder mit Wildleder-Charakter; Sicherheitspolsterung über der Frontscheibe mit eingelegten Sonnenblenden (Beifahrersitz mit beleuchtetem Make-up-Spiegel); Rundumpolsterung an den Türen mit Stoffmittelteil (nur bei Stoff-Innenausstattung), bei Lederausstattung (Sonderausstattung) Türen- und Seitenverkleidungen Kunstleder; entsprechende Teppichbodeneinlage an den Trittkanten; Ablagemöglichkeiten: im großen beleuchteten und abschließbaren Handschuhfach, auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole und in den Ablageschalen der Türen; zwei abgedeckte Ablagebehälter auf der Hutablage mit integriertem Verbandskasten und vorbereitet für den Einbau von Lautsprechern; Armlehnen vorn und hinten, vorn mit integrierten Haltegriffen, zwei Dachhaltegriffe mit Kleiderhaken, bei Stahlkurbel-Hebedach Halteschlaufen; Sicherheitsascher vorn (beleuchtet) und zwischen den Fondsitzen sowie Zigarrenanzünder vorn mit Auffindbeleuchtung; lederummanteltes 3-Speichen-Sportlenkrad »M-Technic«, Ø 380 mm, mit Axialverstellung, Schalthebelknopf/-baig in Leder, verdrehgesichert mit Schaltschema

Abblendbarer Sicherheitsinnenspiegel, Türschlösser mit Sicherheitsschließkeilen und Ausgleichsgewichten, Türinnengriffe zurückversetzt über Armlehnen, Fahrzeug-Hauptschlüssel mit integrierter Batterieleuchte

Sitze: BMW-Sportsitze in hochwertiger Stoffqualität »Highland« vorn, einschließlich Einstiegsautomatik und von Sitzlängsposition abhängige Sitzhöhenverstellung, zusätzlicher Neigungsverstellung und einstellbarer Oberschenkelauflage; Kopfstützen vorn mit Neigungsverstellung, in der Höhe verstellbar und abnehmbar

Einzelitze und Mittelarmlehne hinten

3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten mit verdecktem Aufroller, vorn mit Schwenkbeschlag, Gurtschloß an den Vordersitzen verankert; Knieschutz unterhalb der Armaturentafel, gepolsterte Mittelkonsole, durchgezogene Tunnelverkleidung

Kofferraum: Vlies-Teppich im beleuchteten Kofferraum, vollständige Kofferraumauskleidung; Werkzeugkasten, große Ausführung, mit Verkleidung an der Kofferraumklappe, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden, Batterie rechts zwischen Radhaus und Heckabschlußfach mit als Ablage nutzbarer Abdeckung

## Elektrik

Halogen-Doppelscheinwerfer (automatische Abschaltung mit der Zündung), Abblendlicht mit Stufenreflektor, in den Frontspoiler integrierte Nebelscheinwerfer, zwei Nebelschlußleuchten, zwei Rückfahrleuchten

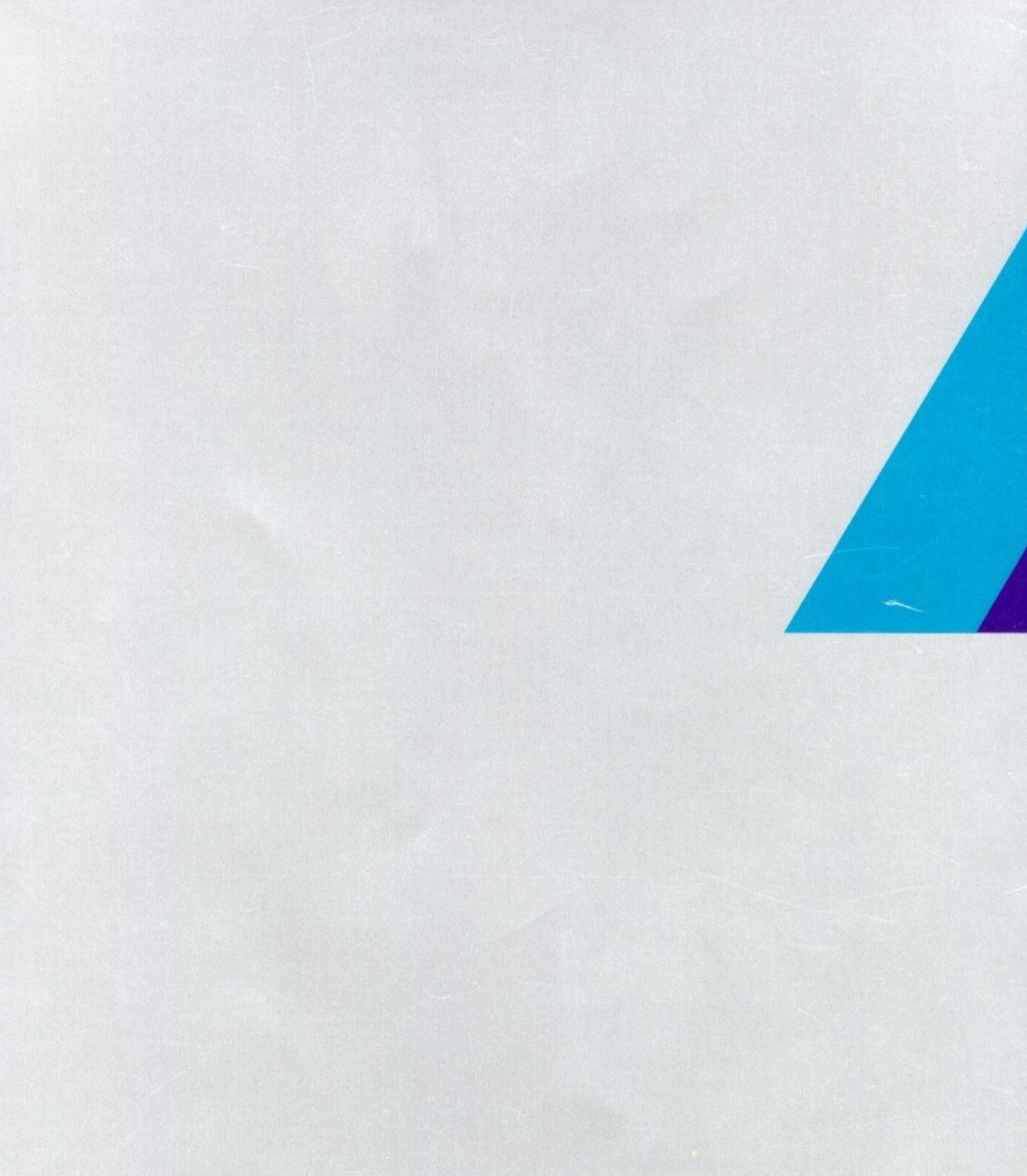
Armaturentafel: Instrumente und Bedienelemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet: Kombiinstrument mit: elektronischem Tachometer, Tageskilometer-Zähler, Drehzahlmesser, Service-Intervallanzeige (SI), Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige; zusätzliche Kontrolleuchten für: Kraftstoff, Kühlwassertemperatur, Bremsbelagverschleiß, Bremsflüssigkeitsstand und Systemdruck der Zentralhydraulik, angezogene Handbremse, ABS und Nebelschlußleuchte, Öldruck; Check-Control mit aktiver Anzeige (Armaturentafel links), selbständige Prüfung bei eingeschalteter Zündung von: Abblendlicht, Rücklicht, Kennzeichenlicht, Bremslicht, Kühlwasserniveau, Waschwasserniveau, Motorölstandsniveau (sowohl im Stand als auch während der Fahrt); zentrale Hinweisleuchte im Kombiinstrument; Bordcomputer der 2. Generation mit 8 wichtigen Fahrerinformationen und Fernbedienung vom Lenkrad aus; stufenlos regelbare, orangefarbene Armaturenbeleuchtung, wesentliche Schalter mit beleuchteten Symbolen oder Schriftzeichen, Warnblinkschalter mit Auffindbeleuchtung, Parklichtschaltung; Fensterheber, elektrisch, vorn und hinten (Scheiben hinten teilversenkbar), elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und »Tippwischer«, zwei Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, Betätigung am Lenkrad, Doppelstrahl-Waschdüsen links und rechts beheizbar; Steckdose mit aufladbarer Handlampe im Handschuhfach, Innenraumleuchte mit Türkontakten und Verzögerungsschaltung

Heizung/Lüftung: elektronisch geregelte Frischlufttheizung mit über Schiebe- und Drehregler leicht einstellbarer Heizleistung; leises, stufenlos elektronisch geregeltes Gebläse. Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr durch seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, bis auf Kopfraumausströmer jeweils horizontal und vertikal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar; Heizungsschema-Beleuchtung, Zwangsentlüftung

Batterie 90 Ah; Drehstromlichtmaschine 80 A/1120 W

\*Werte in eckigen Klammern gelten für den BMW M 635 CSi mit Katalysator (in Vorbereitung).

Kraftstoff in l auf 100 km nach DIN 70030, Teil 1, Super unverbleit.



Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland.  
In verschiedenen 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  
611 15 0810 2/86 VM  
Printed in West Germany 1986