

**628CSi 633CSi
635CSi**



Grote sportieve prestaties als erfdeel en dominante karaktertrek.

De geschiedenis van BMW is niet, zoals zo vaak het geval is, begonnen met de ontwikkeling van een gemotoriseerde koets, maar met een wereldhoogterecord voor vliegtuigmotoren. De sport is gedurende de tientallen jaren waarin de onderneming nu bestaat een kenmerkende levensopvatting van BMW gebleven en heeft een beslissende invloed gehad op de ontwikkeling van het merk BMW.



De naam BMW is voor velen sinds lange tijd synoniem met sportiviteit en grote prestaties.

De BMW Coupé:
uitdrukkingsvorm van een levendig verleden.

Van nature is de BMW Coupé een auto, zoals alleen BMW er een kan bouwen: het resultaat van een lange sportieve geschiedenis en uitdrukkingsvorm van een uniek gevoel voor stijl, die al tientallen jaren stand houdt. Het gaat hier niet, zoals bij andere merken, om modelvarianten op 'n bekend thema, maar om een autotype waarin zich de deugden van een merk met een sportief erfdeel en een technisch perfect concept op onnavolgbare wijze verenigen.

De BMW Coupé:
verwezenlijking van een ideaal.

Het ideale samengaan van mens en voertuig - dat wil zeggen: de beste aanpassing van de auto als machine aan de capaciteiten van de bestuurder - is altijd sterk verbonden geweest met de sportieve wedstrijdauto's. Eén van de meest compromis-loze vormen van dit autotechnisch concept is de nieuwe BMW M1: een auto uit de categorie sportwagens. En tevens één van de weinige automobielen, die ook inderdaad exact overeenstemt met de ware betekenis van dat woord, omdat hij volledig is afgestemd en geconstrueerd voor deelname aan de wedstrijd sport.

De BMW Coupé heeft een ander uitgangspunt, dat niettemin éven consequent werd nageleefd. De Coupé houdt met zijn gecultiveerde, zakelijk-elegante uiterlijk het midden tussen het extreme sportiviteitsidee met de daaraan inherente zeer beperkte ruimte en comfort - en anderzijds het concept van de vitale, wendbare BMW limousine, waaraan de hoogste eisen worden gesteld met betrekking tot plaatsruimte en comfort. De ambitieuze automobilist, die enerzijds de ruimte en de vier deuren van zo'n grote reiswagen niet of niet meer nodig heeft, maar anderzijds de extreme vormgeving van de M1-wegversie een te groot compromis vindt, biedt BMW met deze Coupé een ideale oplossing: de unieke synthese van kracht, prestaties, veiligheid en comfort.

In de speciale categorie van automobielen, de BMW Coupé's, introduceren wij nieuwe topmodellen.

Het nieuwe programma van BMW Coupé's begint met de BMW 628 CSi, die al buitengewone prestaties levert, en omvat verder nog de BMW 633 CSi en de BMW 635 CSi.

Rekening houdend met de eisen van de toekomst hebben deze BMW-coupé's benzine-inspuit motoren met transistorontsteking (BMW 628 CSi) resp. Digitale Motorelektronika (BMW 633 CSi/635 CSi, met de verder ontwikkelde Motronic van de 2e generatie) voor gunstiger brandstofverbruik, minder onderhoudswerkzaamheden, een gunstiger samenstelling van de uitlaatgassen en betere werking van de motor. Daarbij komt een consequent doorgevoerde vernieuwing van de voorzieningen met betrekking tot veiligheid en comfort, benevens een uitgebreide herziening van het interieur en een nieuw kleurengamma.

Deze brochure toont gedeeltelijk accessoires en metallickleuren, die alleen tegen meerprijs leverbaar zijn.



BMW 633 CSI
Als extra leverbaar: stalen kantelbaar schuif-
dak, mistlampen, groen warmtewerend glas,



BMW M1 Groep 4

**Exclusiviteit en sportiviteit
als verenigbare grootheden.**

De BMW Coupé combineert sportieve exclusiviteit met uitstekende rijeigenschappen en rijprestaties, die aan de hoogste verwachtingen voldoen. Op volmaakte wijze zijn een aantal van de allerlaatste vindingen op autotechnisch gebied toegepast; het excellente rijgedrag wordt nu zo mogelijk nóg meer dan voorheen een verlengstuk van het actie- en reactie-

vermogen van de bestuurder.

Onze opvattingen van een coupé
krachtig aangepakt: de BMW 635 CSI.

De BMW M1 rijdt volgens het internationale sportreglement in groep 4 uitvoering met de 3.5 l. motor van meer dan 353 DIN kW (480 PK). En aangepast aan het wegen-



BMW 635 CSi

Als extra leverbaar: stalen kantelbaar schuifdak, groen warmtewerend glas,

verkeersreglement is deze van oorsprong dus echte racewagen, verkrijgbaar in een uitvoering voor de openbare weg en wel met een motor van 204 DIN kW (277 pk).

Parallel aan de constructie van deze M1-motor werd, op basis van het 3,5 liter motorblok van de BMW racecoupé, de motor voor de BMW 635 CSi met 160 DIN kW (218 pk)

ontwikkeld. Hoewel vormgeving en karakter van de BMW Coupé het midden houden tussen een comfortabele, maar sportieve limousine en de extreem sportieve kenmerken van de M1, liggen de rijeigenschappen en prestaties van de BMW 635 CSi dicht bij het karakter van een sportwagen.

Deze voor een coupé nieuwe beleving van sportief weggedrag en de unieke rij-ervaring die daaruit voorkomt, vormen samen het meest moderne voorbeeld van de wijze waarop BMW de autosport en de seriebouw met elkaar in verband brengt.



BMW 635 CSi

Techniek in consequente toepassing: de BMW Coupé in details.

De totaalindruk die de BMW Coupé maakt - een impressie van volledige souvereiniteit - komt voort uit het grote aantal wel-doordachte en éven intelligent toegepaste details.

Optisch in de carrosserielijn weg-gewerkte bumpers, aan de voorkant met geïntegreerde spoiler.

Rubber lijsten op de bumpers.

Dubbele halogeen koplampen en aan alle zijden goed zichtbare knipperlichten.

Portierruiten met perfecte geleiding, door een bevestigingsdriehoek voor de buitenspiegel; speciale constructie voor het op- en neer-draaien van de ramen en raam-afdichtingen.

Speciale watergeleidende dakstijlen én de vormgeving van de dakstijlen en buitenspiegel verminderen het vuil worden van zijruiten en achterraut.

De sterke middenstijl en aansluitende rolbeugel zijn geheel in de vormgeving geïntegreerd.

Geforceerde luchtafvoer via de achterste dakstijlen.

Verwarmde buitenspiegel aan de bestuurderskant van binnenuit elektrisch te bedienen.

Lichtmetalen velgen in eigen BMW-spaak-styling, 6 x 14 inch met 195/70 VR 14 banden voor hoge snelheden, behoren tot de standaard-uitrusting. BMW 635 CSi met 6½ x 14 inch lichtmetalen velgen in honingraat-motief. Voor de BMW 635 CSi zijn als extra gesmede lichtmetalen velgen met TRX super low section banden leverbaar.

Voorruit van gelaagd glas; warmte-werend, bruin getint glas rondom; bij modellen met airconditioning groen getint glas.

De spoilers aan voor- en achterkant van de BMW 635 CSi zijn exact op de auto afgestemd en worden toegepast als geïntegreerd bestand-deel van de uiterlijke vormgeving, de spoilers zorgen voor een vermindering van de opwaartse druk met gemiddeld 15%. Resultaat: een betere koers-stabiliteit, een optimale wegligging bij hoge snelheden en een groter contact met het wegdek bij snel bochtenwerk.

Aerodynamische voorzieningen hebben bij de constructie van de BMW 635 CSi een grote rol gespeeld. In combinatie met de afstelling van

het onderstel wordt een optimale verhouding verkregen tussen het motor-vermogen en de overbrenging daarvan door het onderstel op het wegdek. Dit is van positieve invloed op het rijgedrag en daarmee op de actieve veiligheid.

De spoilers zijn van elastisch materiaal en hebben geen bijzondere zorg nodig. Kleine beschadigingen leiden niet tot blijvende deformaties.

BMW 635 CSi:
het doel bepaalt de vorm.

Alle onderdelen van de auto, die invloed hebben op het rijgedrag, werden opnieuw aangepast aan het bijzondere vermogen en karakter van de motor van de BMW 635 CSi. In essentie ging het daarbij om de versnellingsbak en het onderstel - maar ook om de aerodynamische vormgeving van de carrosserie.

Toepassing van aerodynamische hulpmiddelen zijn bij voorbeeld bij de bouw van raceauto's een absoluut vereiste, wil men de krachtsoverbrenging op het wegdek nog vollediger benutten en niet uit de koers raken bij het met hoge snelheden nemen van bochten. Zelfs de carrosserieën van specifiek voor de racery gebouwde auto's kunnen dus niet zó worden geconstrueerd, dat aerodynamische hulpmiddelen helemaal niet meer nodig zijn.





BMW 635 CSI



Bij BMW betekent vormgeving méér dan de verpakking van een superieure inhoud.

Of uitzonderlijke prestaties en grote mate van rijplezier en bedieningscomfort geheel tot hun recht komen, hangt ook af van de mate waarin de uiterlijke vorm van de auto overeenkomt met de smaak van deze tijd.

De vormgeving van elke BMW is, ondanks de verschillende eisen en uitgangspunten, steeds geconcentreerd op het wezenlijke. Zo is ook de BMW Coupé met volledig behoud van zijn formidabele motorvermogen en bedieningscomfort niettemin compact en overzichtelijk gehouden - en wat betreft uiterlijke verschijningsvorm beslist eigentijds.

De vormgeving van de zakelijk-elegante carrosserie wordt gekenmerkt door een harmonieuze verhouding tussen lijnen en vlakken, tussen carrosserie en ruim gedimensioneerde ruitoppervlakken. Een elegante verschijningsvorm karakteriseert in al haar bescheiden terughoudendheid BMW's typische voorkeur voor zakelijkheid en doelmatigheid en tegelijk BMW's affiniteit tot dynamiek en sportiviteit - zonder te vervallen in uiterlijk vertoon, bombast of gezapigheid. Vitaliteit en wendbaar-

heid, in plaats van groot, breed en log, zijn dan ook de voornaamste kenmerken van BMW's eigen visie op de autobouw: een eigenzinnigheid waaraan wij al tientallen jaren hebben vastgehouden en die ook nu weer karakteristiek is voor de BMW Coupé.

Het oordeel van de ervaren journalist met een professioneel oog voor de eisen en kenmerken van deze tijd vormt hier wellicht een betrouwbare maatstaf.

Men leze: "Misschien zijn er mensen die bij een auto van deze klasse méér pracht en praal verwachten. Naar mijn mening is hier echter sprake van een zéér geraffineerde styling - een uiterst stijlvol lijnenspel. Juist de oprechte bescheidenheid en elegance maken van deze BMW Coupé een klassieke schoonheid, en anderzijds een zéér modern uitgeruste, op de toekomst gerichte verschijning".

Tot zover dit citaat uit een der grootste Westduitse dagbladen.

De uiterlijke elegance van de BMW Coupé is niet op de laatste plaats het gevolg van voortreffelijke kwaliteit.

Kwaliteit, die zich bij BMW ook op de lange duur manifesteert door de buitengewone anticorrosie behandelingen.

Volgens een speciaal procédé dat

alleen door BMW wordt toegepast, wordt de carrosserie bij de voorbehandeling loodrecht in een electroforetisch dompelbad voorzien van een speciale corrosiebestendige grondlak - en vervolgens afgewerkt met meerdere lagen hoogglanslak. Een zorgvuldige bodemplaatbescherming en het BMW conserveringssysteem dat tot in de kleinste hoekjes en gaatjes dóórdringt zorgen daarenboven voor een lange levensduur (en een grote waardevastheid!) van elke BMW.

Voor elke BMW-automobiel geldt dan ook een 6-jarige garantie tegen doorroesten van de carrosserie voor de met Tectyl behandelde delen. Na 14 en daarna nog eens 36 maanden (na datum aflevering) is een controlebeurt nodig, waarbij een extra conserveringsbehandeling wordt toegepast. De geringe kosten hiervan zullen altijd lonend zijn.

628 CSi

633 CSi

635 CSi



BMW 635 CSi





BMW 633 CSI
Als extra leverbaar: airconditioning, auto-
matic,

De ontspannen beheersing van dynamiek.

Het moeiteloos beheersen van zoveel op hoge prestaties gerichte autotechniek, is de belangrijkste voorwaarde voor een veilig en verantwoord deelnemen aan het verkeer. Dit perfecte samengaan van mens en machine als onverbreeklijke eenheid, heeft de constructeurs steeds voor ogen gestaan bij hun wetenschappelijke en technische inspanningen bij het vormgeven van cockpit en passagiers-compartiment.

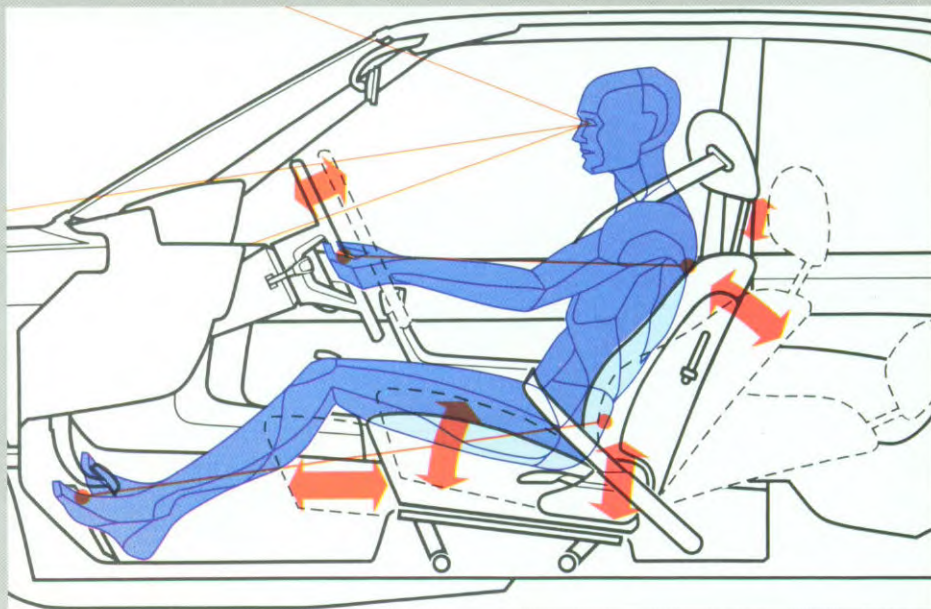
De BMW Coupé heeft voortreffelijke zit-, zicht- en bedieningseigenschappen, met als voornaamste uitgangspunt elke gewenste aanpassingsmogelijkheid aan de individuele lichaamslengte. Want wie goed wil rijden, moet optimaal kunnen zien en handelen. Daarom heeft men bij BMW allereerst het samenspel tussen zicht- en zitpositie, pedalen, stuurwiel en andere bedieningsorganen uitvoerig onderzocht en in de praktijk getest, om ze pas daarna in de seriebouw toe

sering of een te sterke afzondering van de buitenwereld. Immers, wanneer de prikkels van de buitenwereld, die de bestuurder tot opmerkzaamheid en reageren dwingen, te zwak worden, vermindert ook de opnamecapaciteit van de zintuigen: de reaktiesnelheid en het rijgedrag in het algemeen, worden minder.

Kiezen van zit- en stuurpositie.

De BMW Coupé heeft een axiaal verstelbaar stuurwiel (1) en een bestuurdersfauteuil met tweedimensionale verstelbaarheid.

De zitpositie kan eenvoudig worden veranderd in lengterichting, hoogte en zithoek (2). Dit regelsysteem biedt alle mogelijkheden voor een optimale aanpassing van de auto aan de bestuurder. Deze laatste heeft zo de voor hem gunstigste houding achter het stuur, het beste overzicht dank zij een perfecte zithouding en de plezierigste beenpositie t.o.v. de



te passen.

De BMW Coupé biedt een perfect bedieningscomfort, waarvoor is geput uit de rijke ervaring, opgedaan in de autosport: alle voorzieningen, van groot tot klein, zijn erop gericht om de grote hoeveelheid techniek in dienst te stellen van de bestuurder en aldus diens energie niet te verbruiken, maar juist te sparen.

Deze ondersteuning heeft bij BMW echter niet geleid tot over-automati-

pedalen - allemaal belangrijke zaken waar snel reageren en handelen vereist is. Maar tevens is gezorgd voor een comfortabele ondersteuning van de bovenbenen, doordat de zitting in elke gewenste hoek kan worden versteld: vermoeidheidsverschijnselen en kramp behoren daarmee tot het verleden. Deze "technologie der ontspanning" in elke BMW maakt het gemakkelijk een veilige rijder te zijn en meer ontspannen te genieten van





BMW 633 CSI
Als extra
leverbaar:
airconditioning,
automatic,



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

deze exclusieve sportiviteit.

Als extra is ook voor de passagier naast de bestuurder een stoel leverbaar, die zowel in hoogte als in zithoek verstelbaar is.

Een superieure "zit".

De verankering van de stoelen en het zitmechanisme met zijn totale verstelbaarheid zijn uitgebreid getest en op sterkte beproefd - een essentiële bijdrage tot een optimale veiligheid van bestuurder en passagiers, ook bij zware aanrijdingen (3).

De uit het oogpunt van constructie en materiaalsterkte perfecte vóórstoelen voldoen tevens aan de strengste anatomische eisen. Ze verschaffen een fantastische zithouding door toepassing van de kuipvorm, de exact uitgebalanceerde veerkracht van de bekleding en een uitstekende zijdelingse steun voor het lichaam (4).

De vering van stoelen en onderstel zijn bij BMW volledig op elkaar afgestemd.

Het bekledingsmateriaal is echt leder; op verzoek is ook een veloursbekleding leverbaar. Ook de hoofdsteunen aan de voorstoelen zijn in hoogte en hoek individueel instelbaar d.m.v. de ontgrendelingsknop aan de zijkant (5).

De leuning van de passagiersstoel is ook vanaf de bestuurdersplaats te ontgrendelen en naar voren te klappen (6).

De sluiting van de veiligheidsgordels is met één hand te bedienen (7).

De verwarmde buitenspiegel aan de kant van de bestuurdersplaats is van binnenuit elektrisch verstelbaar (8) - op verzoek is dit systeem ook voor de spiegel aan de passagierskant verkrijgbaar.

De bekledingspanelen aan de portieren zijn voorzien van opbergvakken (9).

Het handschoenenkastje is ruim bemeten en met een oplaadbare looplamp met stekkeraansluiting uitgerust (10).



Techniek in dienst van de automobilist.

De ontwikkeling van de auto in de richting van ideaal samenspel tussen mens en machine is het resultaat van een uitgebreid onderzoek op vele fronten, zowel puur wetenschappelijk als praktijk-gericht. Daarbij behoort óók de steeds verder verfijnde en verbeterde techniek, die het de bestuurder gemakkelijker maakt, met de minst mogelijke psychische en fysieke inspanning, comfortabel en veilig te rijden.

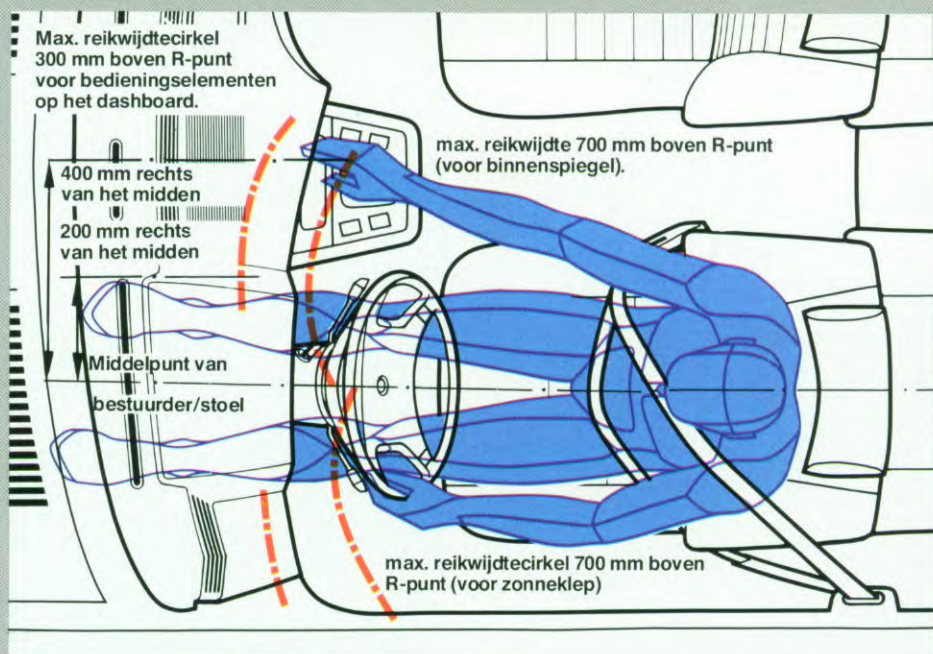
Comfort bij BMW is méér dan alleen een verzorgd interieur.

Rijcomfort begint bij de zitpositie, veiligheid óók! Het besturen van een BMW is het ondergaan van een nog niet eerder opgedane belevenis "alles onder handbereik te hebben". Deze unieke beleving van een nieuwe rijstijl berust in essentie op zeer consequent op elkaar afgestemde zit-, zicht-, stuur- en bedieningsposities.

De tekening brengt het resultaat in beeld van het onderzoek naar de gunstigste plaatsbepaling der bedieningselementen op het dashboard, aan de hand van de reikwijdtegrenzen van de bestuurder. Als uitgangspunt daarbij geldt de regel, dat deze elementen met de, wat wij noemen, "drievinger-besturing" kunnen worden bediend. Bovendien heeft men bij de rangschikking rekening gehouden met bepaalde, vandaag de

Volledig in overeenstemming met de futuristische visie, die ten grondslag ligt aan het concept van de BMW Coupé, heeft BMW de cockpit in drie functionele groepen ingedeeld: de controle-zone links van de bestuurder met de Check-Control; de primaire zone direct vóór de bestuurder, met de voor het rijden zelf direct noodzakelijke instrumenten, controle- en bedieningselementen; en het schuin geplaatste paneel rechts van de bestuurder, de secundaire zone, met alle bedieningselementen die het comfort in de auto regelen.

De Check-Control geeft de bestuurder op de meest ontspannen wijze de mogelijkheid, zich op elk gewenst moment ervan te vergewissen of alle belangrijke functies van de auto naar behoren functioneren - zonder daarvoor om de auto heen te hoeven lopen of de motorkap te openen. Deze probleemloos uit te



reikwijdtecirkel voor bedieningselementen

dag gebruikelijke posities van sommige instrumenten. De in rood aangegeven reikwijdtecontouren vormen samen een om de bestuurder opgebouwde eenheid, waarin het instrumentarium van het dashboard voor 95% van de automobilisten binnen handbereik ligt.

BMW Check-Control:
controle met één vinger op de toets.

voeren druk op de knop draagt bij tot een regelmatigere en daarmee consequentere controle van de meest essentiële functies.

Door dit controle-systeem kan de bestuurder zijn informatie verkrijgen over de hierna volgende zeven functies.

De controle geschiedt door het indrukken van de 'Test'-toets, bij ingeschakeld ontstekingscontact.



Het branden van de controle-lampjes betekent dan: in orde. Gaat één van de lampjes niet aan, dan ziet u in één oogopslag aan welke functies iets hapert. De zeven functies die gecontroleerd worden zijn:

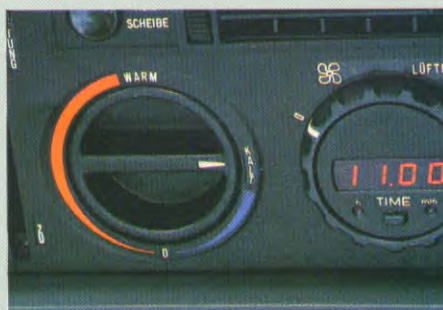
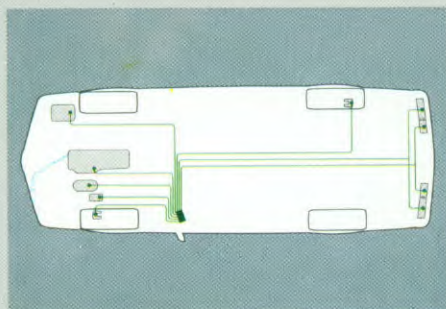
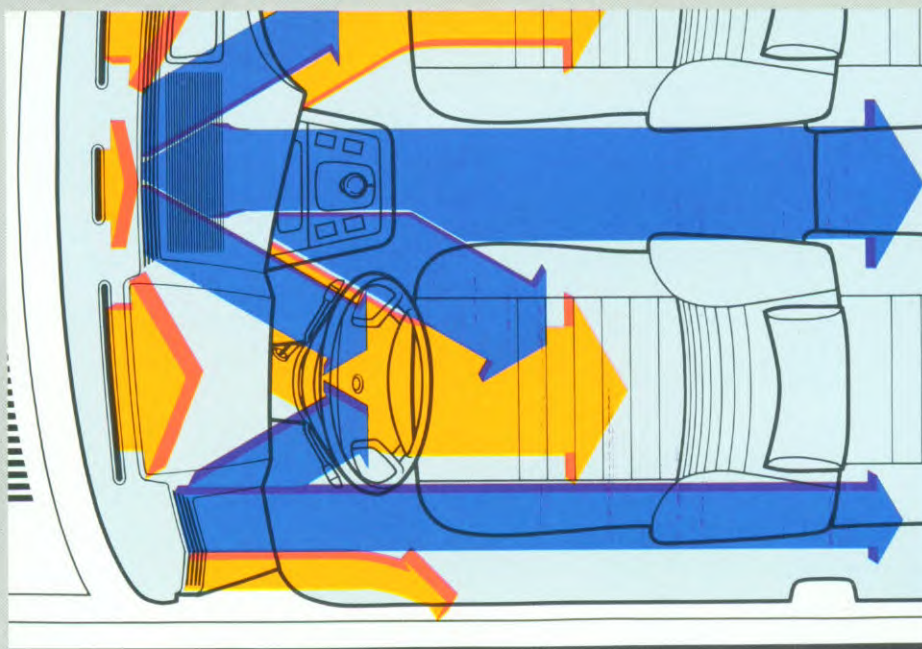
Remvloeistof-niveau, waarbij tevens een waarschuwingssignaal bij verlies van remvloeistof. Ruitesproeier-reservoir en bij modellen, die zijn uitgerust met wis-was-installatie voor de koplampen een signalering van het waterniveau. Koelwaterpeil. Motoroliepeil; controle alleen bij stilstaande motor. Remlichten: voor controle rempedaal intrappen. Achterlichten: controle bij ingeschakeld licht. Slijtage van de remblokken links vóór en rechts achter.

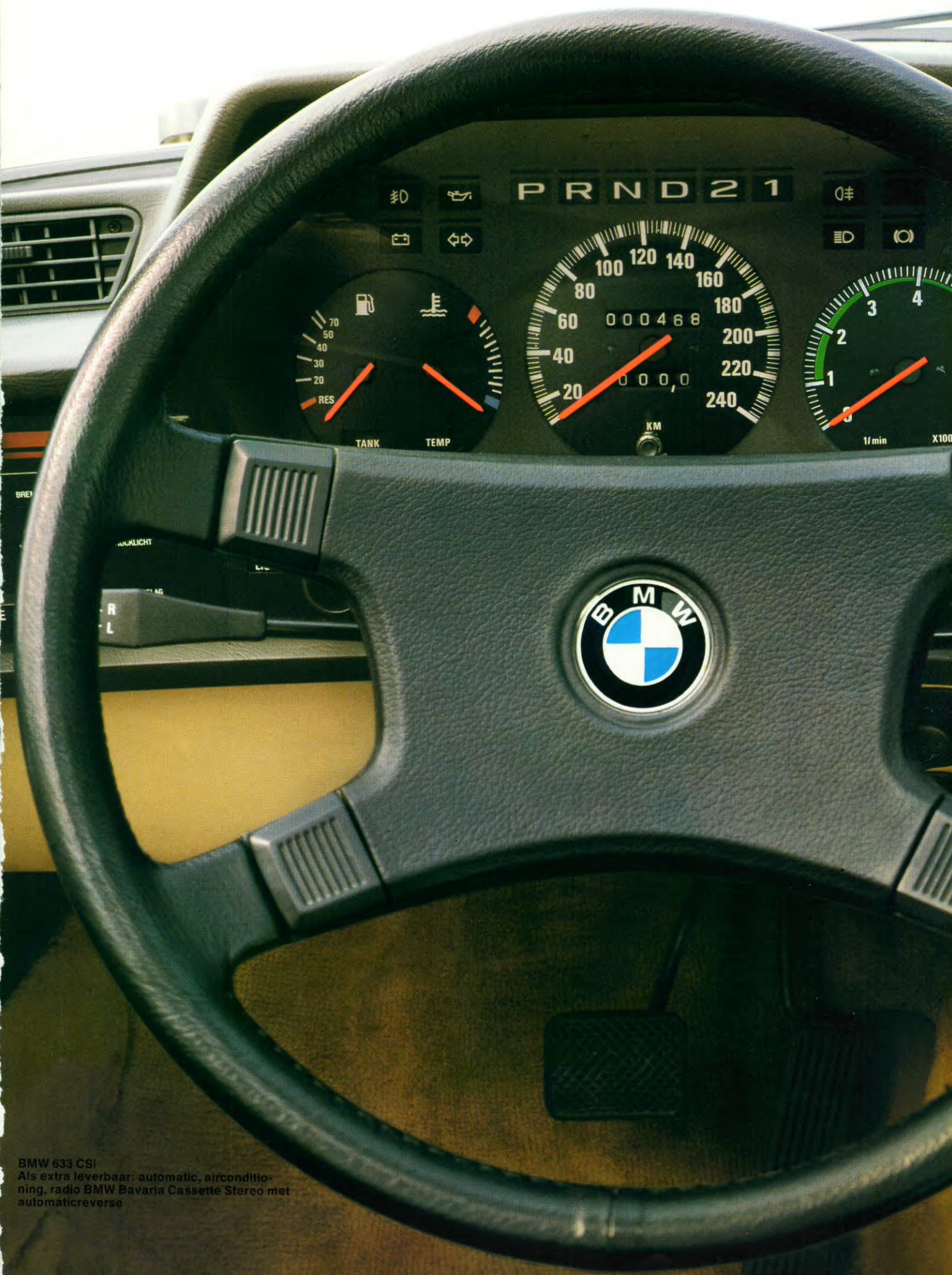
Het verwarmings- en ventilatiesysteem: perfecte klimatologische ontspanning.

Het rijcomfort wordt bij BMW nog vergroot door een perfect werkend verwarmings- en ventilatiesysteem. Dit systeem maakt, dat de bestuurder nóg meer ontspannen zijn voertuig beheerst, nóg beter reageert op ongewone situaties en deze veiliger beheerst.

De BMW Coupé heeft een tochtvrije ventilatiezone op hoofdhoogte en warme-luchtzones op lichaamshoogte. De verwarming reageert snel en laat zich exact doseren; de warme lucht kan afhankelijk van de individuele behoefte naar onderen en/of naar boven worden gestuurd. De vernuftig aan de zijkanten en in het midden geplaatste frisse-luchtroosters kunnen vertikaal en horizontaal worden gericht; ze zijn zelfs voor bestuurder en passagier afzonderlijk regelbaar. Samen met de goed gereguleerde afvoer van gebruikte lucht zorgen ze voor een aangenaam klimaat en dus: een helder hoofd tijdens het rijden. Verwarming en ventilatie zijn regelbaar door middel van een traploos te besturen aanjager.

Voor een extra bijdrage aan het rijcomfort zorgt het als extra leverbare airconditioningssysteem in combinatie met groen warmtewerend glas - een perfect geïntegreerd bestanddeel van het ventilatiesysteem. Hiermee bent u verzekerd van een bijzonder aangename temperatuurregeling onder alle weersomstandigheden!





BMW 633 CSI
Als extra leverbaar: automatic, airconditio-
ning, radio BMW Bavaria Cassette Stereo met
automaticreverse

De kortste weg tussen waarnemen en handelen.

Volledig beheerste actie en snelle reactie zijn alleen mogelijk bij een auto waarin een technisch volmaakt systeem van nauwkeurig op elkaar afgestemde instrumenten en voorzieningen is ingebouwd, dat het proces van waarnemen tot aan het punt van handelen tot een minimum beperkt.

Voor de BMW Coupé werden cockpit- en bedieningselementen op basis van biomechanische simulatieproeven ontworpen en steeds verder ergonomisch vervolmaakt. Daardoor krijgt men ook bij deze BMW Coupé al snel die voor BMW typische feilloze bedieningsroutine in de vingers, waarmee de bestuurder zijn voertuig moeiteloos beheerst en die hem in staat stelt, zijn aandacht onverdeeld op het verkeer te richten.

De functionaliteit en logica, waarmee informatie-gevers en bedieningselementen zijn gepositioneerd en vormgegeven, sluiten vergissingen bij het raadplegen en het verwerken van de verkregen informatie geheel uit. Het instrumentenpaneel is boogvormig rond de bestuurdersplaats opgebouwd; de zacht-oranje verlichting van de instrumenten zelf voorkomt vermoeidheid van de ogen. Alle bedieningselementen liggen veilig en gemakkelijk onder handbereik.

Zowel bij hoge als bij lage snelheden zorgt de standaard geleverde stuurbeheersing voor een nog fascinerender comfort in de BMW Coupé. Bij het parkeren is de bekrachtiger volledig actief om, naarmate het motortoerental (en dus de snelheid) hoger wordt, aan invloed te verliezen, zodat de automobilist bij hoge snelheden en bij een sportieve rijstijl het directe stuurgevoel en daarmee het contact met de weg weer geheel in eigen hand heeft.

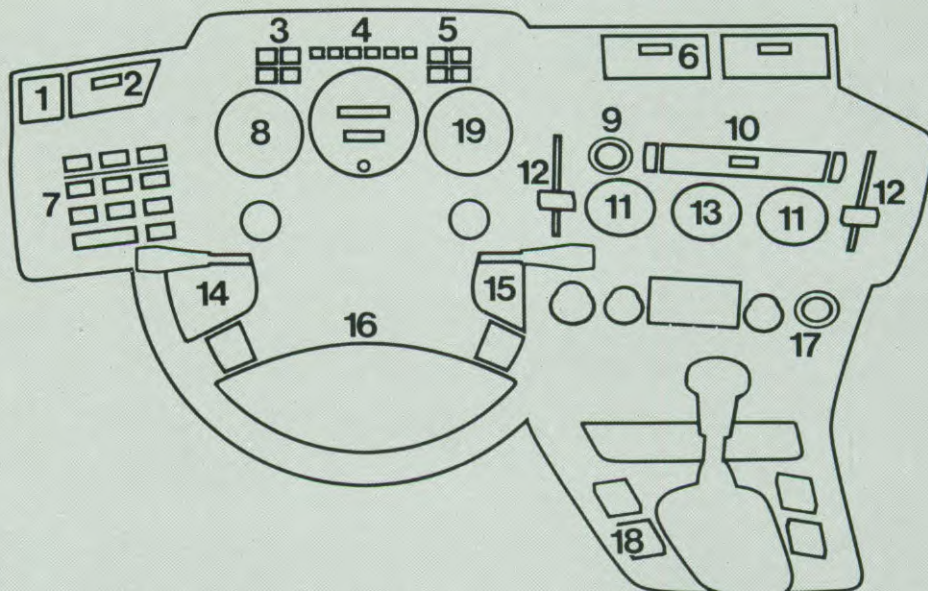
Belangrijk beïnvloed wordt ook de wendbaarheid, aangezien het benodigd aantal omwentelingen van het stuurwiel van uiterst links tot uiterst rechts aanzienlijk werd verminderd, hetgeen vooral in het stadsverkeer en bij het parkeren goed merkbaar is.

De kracht die nodig is bij het bedienen van de stuurinrichting tijdens stapvoets inparkeren kon aldus worden verkleind met een percentage tot 77%: alweer een

bijdrage aan de conditie van de bestuurder en dus aan diens - en ieders - veiligheid.

Tot de standaarduitrusting van de BMW Coupé hoort ook het gemak en

de zekerheid van de centrale vergrendelingsinstallatie. Afsluiten en ontsluiten van de portieren, het kofferdaksel en de klep van de tankdop geschiedt elektrisch. Daardoor kan de



1. Warme-luchtroosters links en rechts voor het ontdooien van de zijruiten.
2. Roosters voor verse luchttoevoer, links en rechts, afzonderlijk voor bestuurder en passagier horizontaal en vertikaal verstelbaar.
3. Paneel met controlelampjes voor richtingaanwijzer, laadstroom en oliedruk.
4. Rij-indicatielampjes voor de stand van de keuzehandle van de automatische transmissie (extra uitrusting alleen voor 630 CSI/633 CSI).
5. Paneel met controlelampjes voor groot licht, mistachterlicht, mistlampen vóór (als extra leverbaar), aangetrokken handrem en tevens controle van remvloeistofniveau.
6. Openingen voor verse-luchttoevoer, gescheiden te regelen voor bestuurder en passagier, horizontaal en vertikaal verstelbaar.
7. "Check-Control": testpaneel met controlelampjes voor controle middels testtoets bij ingeschakeld contact gloeien alle controlelampjes op, dan betekent dit: alles in orde.
8. Indicatie voor brandstof- en koelwatertemperatuur met controlelampjes voor brandstofreserve en te hoog oplopen van de temperatuur.
9. Drukschakelaar voor verwarmde achterruit, met ingebouwd

- controlelampje.
10. Extra ventilatie-openingen in de midden-console voor de bestuurder, horizontaal en vertikaal verstelbaar en afzonderlijk van elkaar in te stellen.
11. Nauwkeurig afstelbaar verwarmings- en ventilatiesysteem met draaischakelaars voor warmte-regeling en luchtverdeling.
12. Schuifregelaar voor verse luchttoevoer, links en rechts separaat instelbaar.
13. Draaischakelaar voor geruisloze, traploos elektronisch gestuurde aanjager met geïntegreerd kwartsklokje.
14. Combinatieschakelaar voor richtingaanwijzers, lichtsignaal, halogeen groot- en dimlicht en parkeerlichten.
15. Combinatieschakelaar voor ruitewissers met 2 snelheden, intervalschakeling en wis-was-automaat.
16. Met leer bekleed, 4 spaaks veiligheidsstuurwiel, axiaal verstelbaar, met breed stootkussen en 4 brede claxontoetsen.
17. Drukschakelaar voor waarschuwings-knipperlichten en waarschuwings-lampje bij inschakeling.
18. Schakelaars voor elektrisch bediende zijruiten, vóór en achter.
19. Toerenteller.



0

0

0

0

FUEL

TEMP

TANK

TEMP

VDO

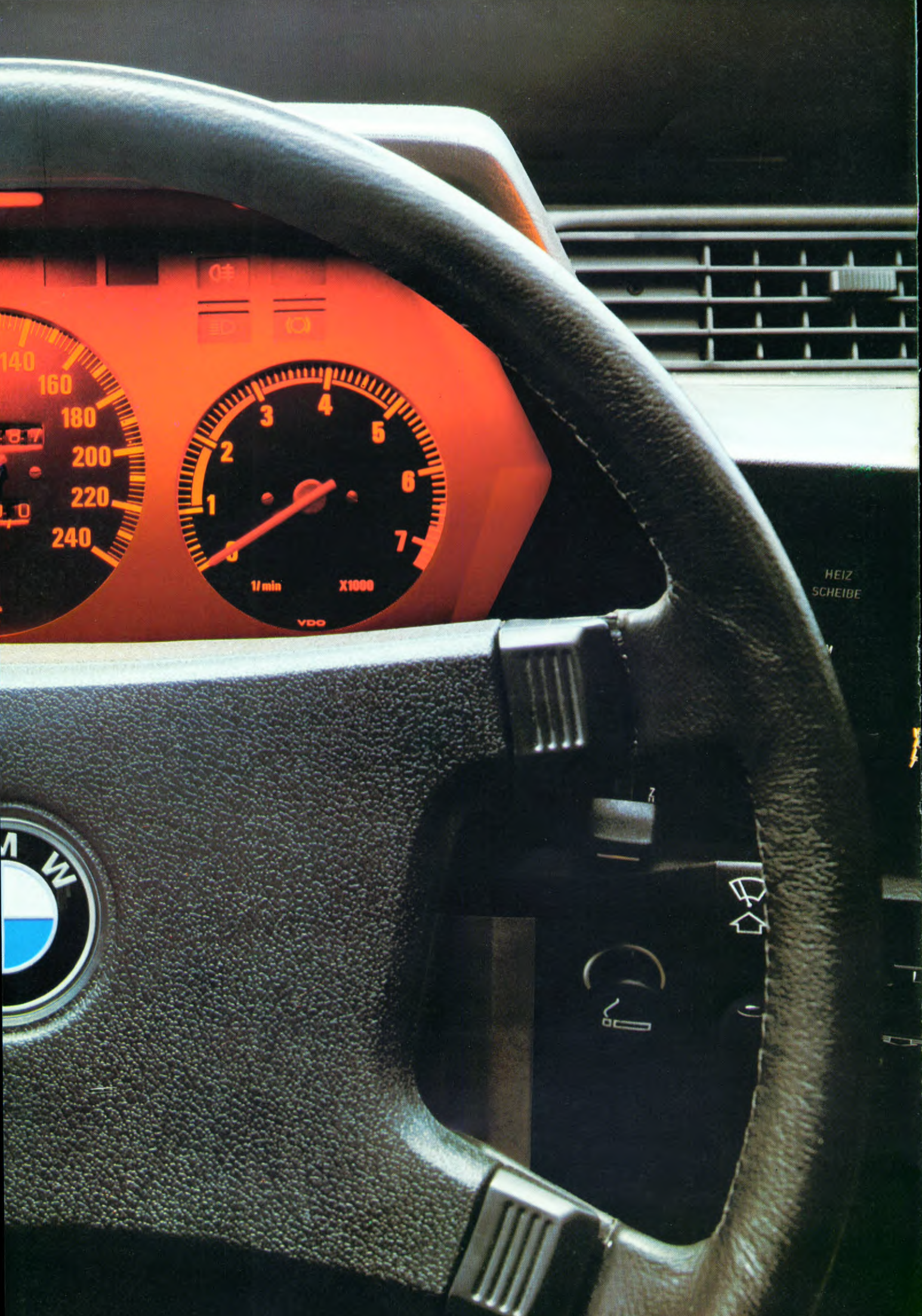
KM

VDO

BREMSE LAG

R
L





HEIZ
SCHEIBE

centrale vergrendeling ook bij uitgeschakelde motor onbeperkt worden bediend, en wel vanaf beide portiersloten en vanaf het kofferruimteslot; bovendien is er het gecombineerde vertragscontact, dat ervoor zorgt dat bij sterke vertraging - bijvoorbeeld een aanrijding - de portiersloten zichzelf automatisch ontgrendelen en de portieren dus van buitenaf ook kunnen worden geopend.

Het geheel is met echt leder bekleed, 4-spaaks veiligheidsstuurwiel in tulpvorm, is axiaal verstelbaar en heeft een breed stootkussen en vier onder direct handbereik liggende claxontoetsen (1).

De overal aanwezige veiligheidsbekleding, hier bij voorbeeld aan de overgang van portier naar instrumentenpaneel, is optisch volledig geïntegreerd in de totale vormgeving van het interieur (2). In de midden-console bevinden zich de schakelaars voor de standaard elektrische bediening van

de ramen vóór en achter (3/4).

In het huidige verkeer wordt steeds meer van de mens gevergd zodat hij meer dan ooit genoodzaakt is, zijn krachten wat te sparen. De moderne techniek kan daarbij een effectief hulpmiddel zijn.

Een automatische transmissie bij voorbeeld (4) maakt het de bestuurder in veel opzichten gemakkelijker, omdat alle handelingen voor ontkoppelen en schakelen achterwege blijven. Zo kan in stadsverkeer de geestelijke en lichamelijke belasting van de bestuurder door een automaat soms wel met een kwart worden verminderd.

De op verzoek extra leverbare automatische transmissie vormt een perfect geïntegreerd deel van het totale aandrijvingssysteem en is nauwkeurig afgestemd op het maximum koppelgebied van de BMW-motoren. Automatisch wordt de gunstigste overbrengingsverhouding

gekozen, zodat de motor minder toeren maakt. Dat verlaagt niet alleen het geluidsniveau voor de bestuurder en de omgeving, maar alle aggregaten van de aandrijving worden zodoende minder belast. Het resultaat is een nog langere levensduur van de motor en banden.

Op het punt van transmissies bieden wij een dermate grote keus van alternatieven, dat het mogelijk is elke transmissie-karakteristiek aan te passen aan de eigen individuele rijstijl. Voor de BMW Coupé's zijn, behalve de automatische transmissie, bij voorbeeld ook twee 5-versnellingsbakken met achteruit-synchronisatie beschikbaar, waarvan de één met overdrive is uitgevoerd en de ander (voor de BMW 635 CSI-serie) voor het echte sportwerk geschikt is. Ons advies is, deze sport-versnellingsbak te combineren met een sperddifferentieel.

De 4-versnellingsbak in de BMW 628 CSI en 633 CSI is voorzien van een semi-synchronisatie voor de achteruit. Door afremmen van de draaiende delen kan snel en geruisloos in de achteruit geschakeld worden, waardoor vlotte parkeermanoeuvres mogelijk zijn. De BMW 635 CSI heeft standaard een geheel gesynchroniseerde achteruit. De BMW-Coupé's bieden behalve een ruitesproeier-wis/was-installatie standaard een aparte reinigingsinstallatie met een speciaal reinigingsmiddel. Daarmee kan hardnekkig vuil, wat niet met het normale ruitesproeierwater te bestrijden is, van de voorruit verwijderd worden, zodat hinderlijke strepen het uitzicht niet meer belemmeren. Dit reinigingsmiddel wordt via een aparte pomp naar het normale ruitesproeier water geleid, zodra de ruitewisserhandle in een speciale stand wordt gezet.

Verschillende radiomodellen in mono, stereo en met cassette-recorder (6) zijn eveneens als extra leverbaar, evenals een elektrisch bediend stalen kantelschuifdak, Recaro fauteuils met stoffen of lederen bekleding voor zowel bestuurder als passagier, niveau-regeling, automatische snelheidsregeling (alleen in combinatie met automatische versnellingsbak), sperddifferentieel en een koplamp wis/was-installatie. (Voor verdere bijzonderheden over extra's en standaarduitvoering: zie technische specificaties achter in deze brochure).





Rijcomfort in de Coupé - niet aan plaats gebonden.

Het uiterst verzorgde interieur van de BMW Coupé wordt nog eens geaccentueerd door de smaakvolle materiaalkeuze en de van verfijnd handwerk getuigende verwerking daarvan, resulterend in de schitterende lederen bekleding zowel voor- als achterin. Men kan kiezen uit 7 leersoorten.

Uiteraard kan zonder bijbetaling op verzoek óók veloursbekleding worden geleverd. Voor de achterpassagiers wordt het verschil tussen de BMW Coupé en een in klasse en prestaties vergelijkbare auto onmiddellijk duidelijk. De buitengewoon royaal en luxueus afgewerkte uitrusting, de kwalitatief superieure materialen en de prachtige verwerking ervan zijn bij BMW voor elk der vier zitplaatsen in het compartiment vanzelfsprekend.

De zittingen achter zijn individueel gemodelleerd en geven een perfecte zijdelingse steun. Een middenarmsteun (3) en de elektrisch bediende

ramen die gedeeltelijk verzinken zijn standaard. Voor de op verzoek extra leverbare 3-punts automatische veiligheidsgordels achterin zijn in het midden onder de armsteun reeds bevestigingspunten ingebouwd.

In de hoedenplank bevinden zich twee weggewerkte ruimten, die kunnen dienen voor twee luidsprekers (extra leverbaar). Het linker opbergvak bevat een onmiddellijk bereikbare verbandtrommel (1).

In hoogte verstelbare en kantelbare hoofdsteunen achter zijn als extra leverbaar. De passagiers ondervinden bij het instappen in de achterraimte geen hinder van de veiligheidsgordels dank zij een zwenkmechanisme aan het onderste bevestigingspunt.

Voor de Coupé kunt u kiezen uit de zeven kleuren echtleren bekleding: pergament-grijs, gobi-beige, mocca, varen-groen, antiek rood, pacific-blauw en zwart.



1



2



3



**Veilig en uiterst wendbaar:
het basis-concept van het
BMW-onderstel.**

Het befaamde BMW onderstel - vooras met veerbelen (1) en achteras met schuinstaande langsdraagarmen en veerbelen (2) - staat bekend als één van de sportiefste en tegelijk sterkste (en dus veiligste) onderstelconstructies ter wereld.



De grote prestaties waartoe deze, ook in de wedstrijd sport zeer succesvolle constructie in staat is, berusten op een combinatie van constructief vernuft en een scala van uiterst minutieus toegepaste verfijningen en afstemmingen bij vering en schokdemping. Daardoor combineert de BMW Coupé excellente rijeigenschappen en rijgedrag met veel comfort en rijplezier. Binnen het constructie-concept reageert elk der vier wielen van het onderstel afzonderlijk en individueel op elke rij situatie en wegdek-conditie, volgens een ingebouwd en vóórgeprogrammeerd geometrisch patroon. Ziedaar een volledige synthese van prestaties en comfort: een optimaal contact met het wegdek over het volledige spectrum van mogelijk aanwezige situaties die de automobilist op zijn weg tegenkomt (3).

Het remsysteem van de BMW Coupé is zorgvuldig aangepast aan het hoge vermogen en erop gericht om onder alle omstandigheden de superieure eigenschappen van het onderstel optimaal te benutten. Het werd een dubbel gescheiden remsysteem, waarmee gegarandeerd is dat, in geval van uitvallen van één der circuits, toch de volledige remcapaciteit dáár aanwezig blijft, waar die het meest gewenst is: aan de vóórwieën (4). Bovendien heeft de Coupé schijfremmen met inwendige ventilatie aan vóór- en achterwielen (5), rembe-krachtiging en een remdrukregelaar, die de remdruk op de achterwielen doseert.

BMW 635 CSI: meer prestatie op sportieve basis.

Op het grotere prestatievermogen en het nieuwe karakter van de combinatie motor-versnellingsbak in de BMW 635 CSI werden natuurlijk ook de andere eigenschappen zó af-

gestemd, dat het rijgedrag optimaal beïnvloed wordt door dat totaal aan superieure eigenschappen.

- Vóór- en achteras kregen versterkte stabilisatoren.
- Extra voorzieningen aan de voorste veerbelen dragen bij tot een nog betere vering-karakteristiek bij het uitveren; ze vergroten de effectiviteit van de stabilisatoren.
- Een strakkere, sportieve afstemming van vering en schokbrekers zorgen voor een nóg beter contact met het wegdek onder alle omstandigheden. De versterkte stabilisatoren, de strakkere afstelling van vering en schokbrekers, alsmede de voorzieningen aan de veerbelen om hellen van de carrosserie tegen te gaan, zijn ook als extra's voor de BMW's 628 CSI en 633 CSI verkrijgbaar.
- De bredere lichtmetalen 6½ inch velgen worden alleen toegepast op de BMW 635 CSI en geven een nóg hechter contact van de band met het wegdek. Voor de BMW 635 CSI zijn als extra gesmede lichtmetalen 165 TR 390 velgen met TRX 220/55 VR 390 super low section banden leverbaar. Met als resultaat: een op de grotere prestaties afgestemde krachtsoverbrenging, betere beheersing van de zijdelingse krachten, een grotere koersstabiliteit en een verminderde neiging tot zijwaarts hellen, waardoor nog hogere bochtsnelheden mogelijk worden. Kortom: grotere stabiliteit van de auto in de bocht.

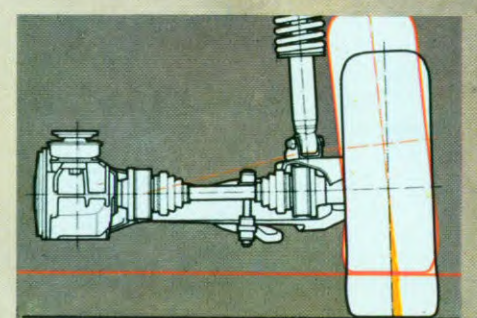
Het grote prestatievermogen van het onderstel wordt nog geoptimaliseerd door aerodynamische voorzieningen. Alles bijeen genomen leidt het hogere motorvermogen, het nog betere koppel, de 5-versnellingsbak met sportief karakter, de modificaties aan het onderstel en de aerodynamische hulpmiddelen bij de BMW 635 CSI tot rijeigenschappen, die eerder doen denken aan een racewagen dan aan een serie-auto.



1



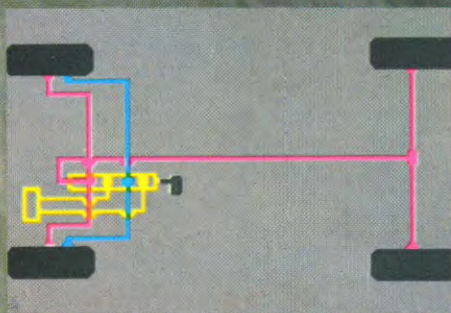
2



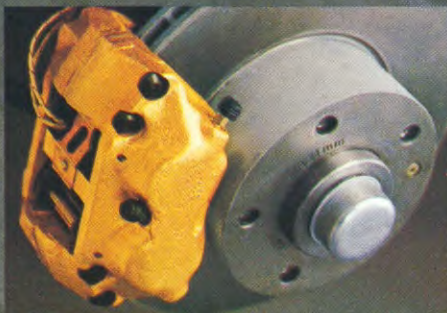
3



BMW 635 CSi



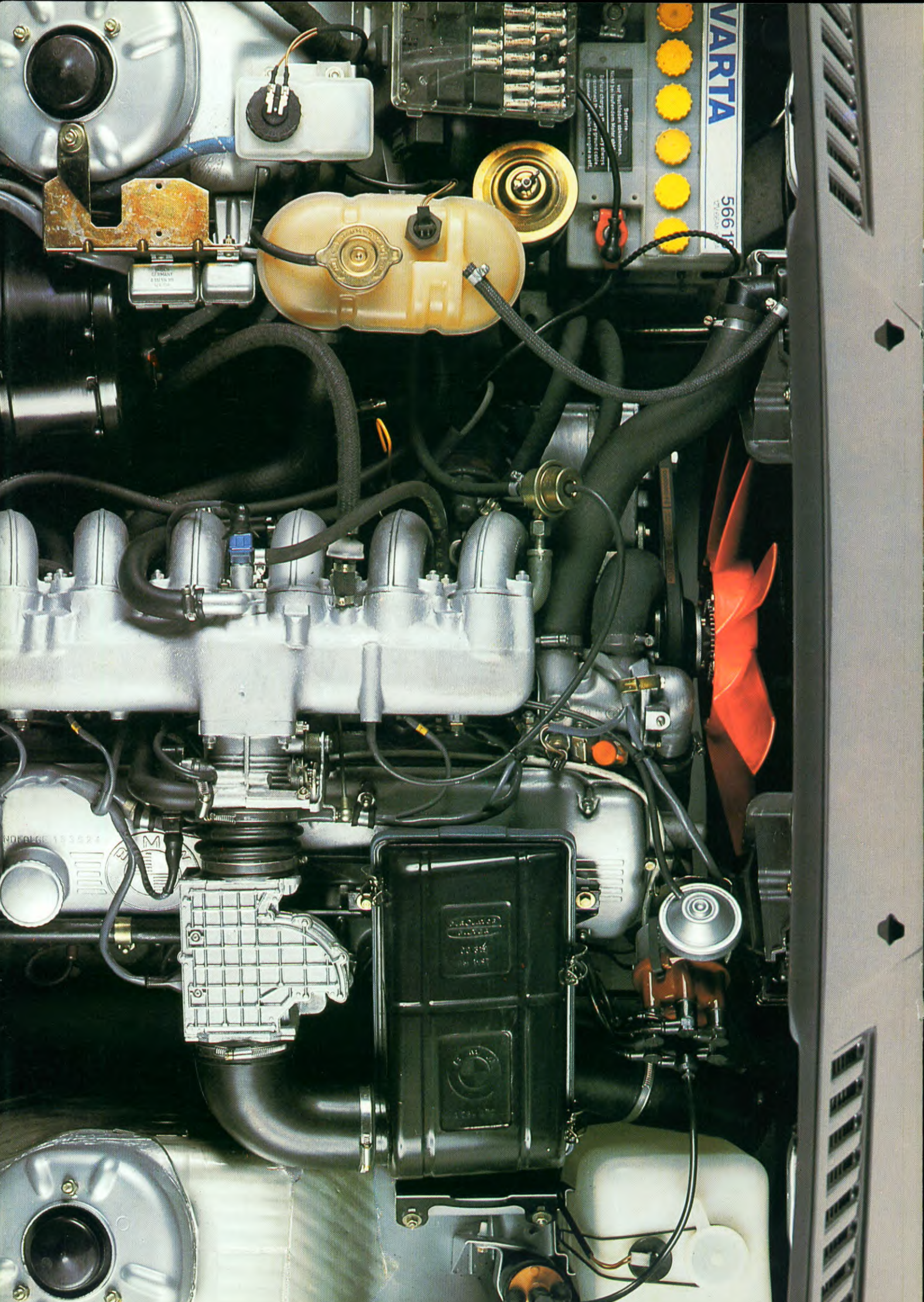
4



5



6



BMW-motorteknik: Prestatie als principe.

De constructie van elke BMW-motor getuigt van temperament en karakter. Onze opvattingen omtrent prestatievermogen gaan immers uit van het standpunt, dat in de toekomst van de deelnemers aan het verkeer nog meer flexibiliteit wordt verlangd dan tegenwoordig.

Vanuit dat principe is het prestatievermogen van de BMW Coupé geen doel op zichzelf, maar de basis voor een betere aanpassing aan de snel wisselende eisen van het verkeer.

De buitengewone betrouwbaarheid, het uithoudingsvermogen en de levensduur van BMW-motoren zijn niet alleen het resultaat van uitgebreide studies op het gebied van fysica en mechanica, maar tevens resultaat van een massa ervaringen bij de wedstrijd sport. Behalve een zorgvuldig bestudeerde basisconstructie moeten immers talloze constructieve details in het oog worden gehouden, teneinde race-motoren met extreem hoog vermogen voldoende uithoudingsvermogen te verlenen om die zware belastingen ook te kunnen doorstaan.

Daarom neemt BMW deel aan de autosport, niet alleen vanwege ons enthousiasme daarvoor, maar ook omdat wij die zien als een met industriële middelen, wetenschappelijk en professioneel uitgevoerd programma. Als een bewijs van competentie en prestatievermogen op het gebied van superieure techniek.

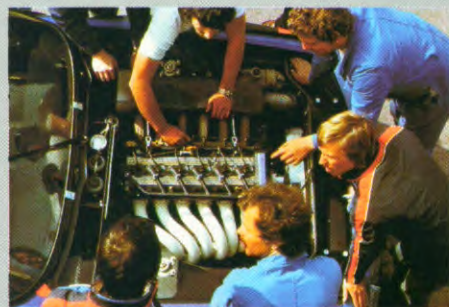
Autosport is voor ons niet alleen maar sport als doel op zichzelf, maar bovendien stimulans voor de automobieltechnische ontwikkeling. Deze ontwikkeling is door de automobiel-sport op stormachtige wijze bevorderd en heeft zodanige prestaties en veiligheid bij de automobiel tot stand gebracht, dat daardoor het verkeer in zijn huidige vorm pas mogelijk is geworden.

Onze huidige serie-modellen beschikken over een groot aantal constructieve details, die direct of indirect te danken zijn aan de ervaringen opgedaan bij wedstrijden. En dan zijn er nog talrijke constructies, die momenteel in wedstrijd-wagens worden toegepast en die wellicht in de

nabije toekomst ook in standaard-modellen kunnen worden verwerkt.

De mogelijkheid dergelijke technische ontwikkelingen in de autosport ook naderhand bij serie-modellen toe te passen, is dan ook een van de redenen waarom BMW zich hoofdzakelijk concentreert op wedstrijden voor productie-toerwagens.

Een actueel voorbeeld hiervan is de 160 DIN kW (218 pk) motor van de BMW 635 CSI. Deze motor werd, parallel met de ontwikkeling van de M1-motoren, geconstrueerd op basis van het 3,5-liter motorblok van de BMW race-coupé.



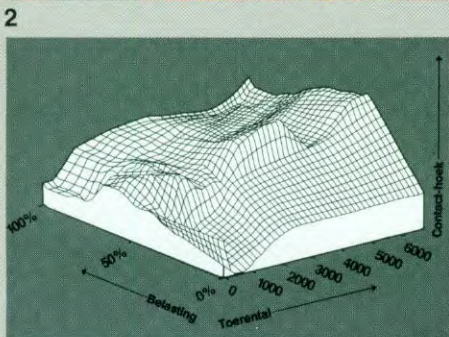
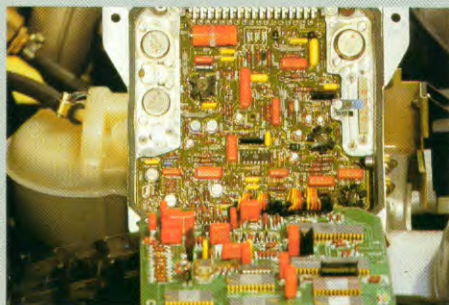
Motor BMW 628 CSI

Digitale Motorelektronika in BMW: Een doorslaggevende stap voorwaarts in de motor-techniek.

Met de Digitale Motorelektronika in de BMW 633 CSi en BMW 732i hebben wij als eersten in de automobiel-industrie een stap gezet in een nog onontgonnen gebied van toekomstige technische ontwikkelingen. De DME vindt haar verdere ontwikkeling in de Motronic van de 2e generatie in de BMW 635 CSi. Deze, samen met Bosch ontwikkelde techniek, stelt de constructeur in staat de uitlaatgas-emissie, het brandstofverbruik, de ontwikkeling van het vermogen en het specifiek gedrag van de motor, onder alle bedrijfsomstandigheden optimaal te doen verlopen. En wel op een wijze die tot dusver niet voor mogelijk was gehouden. Met dit digitale elektronische systeem begint een nieuw tijdperk in het perfectioneren van het prestatievermogen van verbrandingsmotoren. De elektronica is de beslissende factor, die ons in staat stelt te voldoen aan de steeds strengere eisen t.o.v. milieuverontreiniging en het economisch gebruik van energie, waar het de automobiel betreft.

Motorvermogen ontwikkelen volgens de regels van de toekomst.

De contacthoek en het daarmee



verband houdende ontstekings-tijdstip is bij elke motor verantwoordelijk voor het beschikbaar komende vermogen en het specifiek gedrag van de motor onder het rijden. De contacthoek beïnvloedt echter bovendien in sterke mate het brandstofverbruik, en dus het motorrendement, en tenslotte ook nog de samenstelling van de uitlaatgassen. Elke bedrijfsconditie heeft daarbij dan een optimale contacthoek. Hoe variabelere deze kan worden gekozen en aan hoe meer factoren functioneel kan worden tegemoetgekomen, des te beter kan het gedrag van de motor worden aangepast aan de wisselende eisen van het ogenblik. Slechts de computer stelt ons in staat, bij deze onvoorstelbare hoeveelheid van alle mogelijke variërende factoren, telkens het juiste compromis te vinden.

Van informatieregistratie naar informatieverwerking.

In vereenvoudigde termen weergegeven kan men zeggen, dat de microcomputer, telkens tussen twee ontstekingsprocessen in, een nieuw en optimaal ontstekings-tijdstip berekent. De computer ontvangt daartoe diverse informatie, over b.v. het toerental, de positie van de zuigers in de ontstekingsvolgorde, de stand van gaspedaal, de aangezogen hoeveelheid lucht en de temperatuur daarvan.

Twee sensoren dienen als impulsgevers. Een noteert via een impulsgever op het vliegwiel de positie van de zuigers, dus de ontstekingsvolgorde. De ander noteert via de tanden van de starterkrans het motortoerental. Een noodzakelijke voorwaarde voor dit, samen met Bosch ontwikkelde, progressieve systeem was de bij BMW toegepaste L-Jetronic benzine-inspuiting met zijn elektronische regeleenheid en luchthoeveelheidsmeter. Hierbij wordt de regeling van het inspuitstelsel dan ook nog door het digitale elektronische systeem overgenomen.

Het belangrijkste kenmerk van deze digitale elektronische systemen is, dat momenteel met transistorontsteking slechts lineaire beïnvloeding van de contacthoek mogelijk is, maar dat deze nu wordt vervangen door individuele instelling binnen een contacthoekveld (4). Dit 'ontstekingsveld' is namelijk opgedeeld in 16 verschillende belastingpunten en 16 verschillende toerentalen. Zodoende zijn er in totaal 256 verschillende informatie-opslagplaatsen, die elk afzonderlijk de voor die conditie optimale afstelling teweegbrengen.

Dit zijn de essentiële voordelen van het digitale elektronische systeem voor de motor:

Een ideaal compromis tussen gunstige uitlaatgas-samenstelling en gering brandstofverbruik. Uitgebreide maatregelen voor brandstof-

besparing, zoals b.v. afsluiten van de benzine-toevoer bij gas loslaten, zelfs bij lage toerentalen; daartegenover mengselverrijking bij 'volgas'. Uitstekend acceleratievermogen vanuit lage toerentalen; aanzienlijk betere souplesse van de motor. Een goed en zuinig draaiende motor bij koude start en tijdens warmdraaien. Regeling van de contacthoek met het oog op optimale koeling onder extreme motorbelasting. Constant stationair toerental, vooral van belang bij wagens met automatische transmissie. Weinig slijtage: Onderhoud overbodig.

De tweede stap in de vermogens-ontwikkeling:

De 2e generatie van de digitale motor-elektronica

In de BMW 635 CSi wordt de digitale motorelektronica uit de 2e generatie toegepast. Het verschil: naast het referentieveld voor het ontstekings-tijdstip is nu een tweede, zogenaamd lambda-factoren referentieveld toegevoegd, hetgeen op dezelfde 256 kernpunten is gebaseerd.

Dit lambda referentieveld past correcties toe op de brandstof-inspuitduur. Dit betekent, dat naast het ideale tijdstip voor de ontstekingshoek, deze motronic uit de 2e generatie ook de brandstof-inspuittijd regelt en daarmee de lucht/brandstof verhouding. Door het brandstofmengsel 'armer' of 'rijker' te maken is het mogelijk om bij alle toerentalen en belastingen een optimale, op de vermogensbehoefte afgestemde brandstofverhouding te verkrijgen. Het resultaat: bij een gemiddelde rijstijl levert dit een brandstofbesparing van 5% op in vergelijking met de motronic van de 1ste generatie, een nog betere controle op de samenstelling van het uitlaatgas, een nauwkeurige dosering en spontane vermogensontwikkeling van de 3.5 liter motor en zeer goede draai-eigenschappen bij lage toerentalen.

Voor de BMW 635 CSi automaat werd een speciaal 'mager' lambda referentieveld ontwikkeld, waarbij de voordelen van de automaat werden benut. De koppelmvormer vangt onregelmatigheden tijdens het rijden in files en stadsverkeer op en compenseert daarmee het meer-verbruik voor een belangrijk gedeelte. In stadsverkeer levert dit zelfs een gunstiger verbruik op dan bij een handgeschakelde versnellingsbak.

BMW-motorteknik: De kracht van moderne constructie.

BMW 635 CSI: Grotere prestaties als gevolg van sportieve resultaten.

Het basis-ontwerp van de bijzonder krachtige BMW 6-cilinder lijnmotor is door zijn optimale constructieve details de grondslag voor een gehele reeks, voor diverse doeleinden bestemde motoren. Het vermogen van de 3,5-liter motor in de BMW 635 CSI bij voorbeeld is niet minder dan 160 DIN kW (218 pk).

In de BMW M1 groep 4-raceuitvoering wordt een vermogen van meer dan 353 DIN kW (480 PK) bereikt en reeds in 1976 werd de legendarische 3 l. racecoupe in Turbo-uitvoering met meer dan 588 DIN kW (800 PK) ingezet voor het Wereldkampioenschap-Merken. Een bijna onvoorstelbaar groot vermogensbereik dus, dat aantoonde over welke mogelijkheden dit BMW-concept van de 6-cilinder lijnmotor beschikt - en wat de kwaliteit van de BMW-motorconstructie is.

Tengevolge van zijn oorsprong verschilt de motor van de BMW 635 CSI bij het ontplooiën van zijn kracht duidelijk van de andere motoren in de BMW Coupé's. De 3,5 liter motor levert al bij lagere toerentallen nog meer vermogen. Maar daarbij is zijn indrukwekkende kracht niet minder gecultiveerd en draait de motor a.h.w. fluweelzacht.

Onder het rijden wordt de enorme vermogenstoename van de motor terstond merkbaar. Het maximum van 160 DIN kW (218 pk), is al bij 5200 t/min. beschikbaar. Het tot 310 Nm opgevoerde maximum koppel wordt al bij 4000 t/min. bereikt. Dit zijn waarden, waarmee deze 6-cilinder lijnmotor van BMW diverse vergelijkbare 8-cilinders overtreft.

Het max. toerental werd tot 6200 t/min. verlaagd. Door de 'langere' achtersasoverbrenging leidt dit, bij gelijke snelheden, tot lagere toerentallen. En diengevolge tot een gunstig effect op brandstofverbruik, geluidsniveau en comfort. Verder werden BMW's beroemde, halfbolvormige wervelverbrandingskamers geperfectioneerd, hetgeen resulteert in een nog vollediger verbranding van het mengsel en zodoende verminde-

ring van het brandstofverbruik. Ook de aanzuigkanalen van de motor zijn nu op speciale wijze bewerkt, om de remmende werking op de gasstroom te beperken en de cilindervulling te verbeteren.

De BMW 6-cilinder lijnmotor: De synthese van kracht, soepelheid, gecultiveerde werking en zuinigheid.

Tengevolge van de verbeterde bewerking van de aanzuigkanalen voor het gasmengsel zijn de weerstandsverliezen hier uiterst gering. En de afstand tussen brandstoftoediening en inlaatklep is, in verband met de typische hellende stand van BMW-motoren, zodanig dat deze koppel verhogend werkt. Tenslotte wordt ook een omkeren van de gasstroom in de cilinder vermeden, doordat het constructieprincipe berust op directe dwars-doorstroming (crossflow). Dit is mede een factor van belang voor een milieu-vriendelijke verbranding (3).

Doordat uiterste zorg is besteed aan het opheffen van gewichtsverschillen en aan trillingsdemping bij de krukas en het verdere drijfwerk, resulteert dit in een opvallend rustig, turbine-achtig draaien van de motor.

De bovenliggende nokkenas wordt aangedreven door een speciale rollenketting, die slingerbewegingen tegengaat. De kettinggeleider is heel exact en laat geen afwijkingen toe in de kleppenbediening. De stijve montage van deze as draagt er toe bij dat de motor opvallend rustig bij hoge toerentallen draait.

Door de halfbolvormige verbrandingsruimte ontstaat een optimale werveling van het gasmengsel en diengevolge een soepel verlopen- de verbranding, gepaard met hoog thermisch rendement. Het resultaat is dan ook een unieke vorm van krachtontplooiing, een vrijwel geruisarme verbranding, een gunstige samenstelling van de uitlaatgassen en een spaarzaam brandstofverbruik (1).

De grootte van de draaimomenten die BMW-motoren ontwikkelen, zijn van dien aard, dat veel andere motoren dergelijke koppels slechts kunnen bereiken met een grotere cilinderinhoud en/of meer cilinders, dus een hoger brandstofverbruik. Een krachtig motorkoppel is echter tevens een belangrijke factor voor

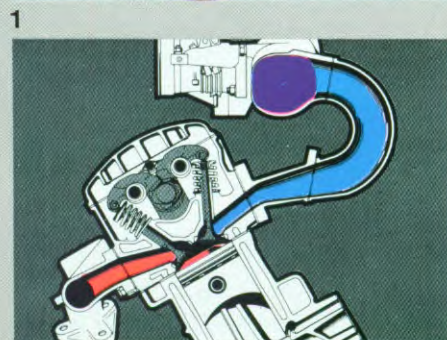
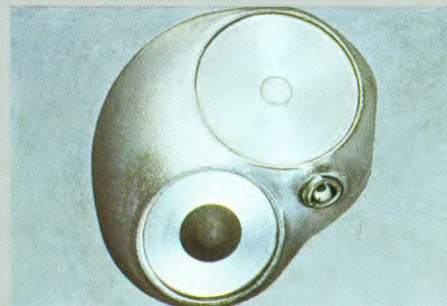
grotere betrouwbaarheid, uithoudingsvermogen en levensduur. Motoren, die al bij middelmatige toerentallen zijn opgewassen tegen alle mogelijke situaties in het verkeer, behoeven immers niet tot slijtageveroorzakende, extreem hoge toerentallen te worden opgejaagd.

BMW 628 CSI en 633 CSI: Vooruitgang over een breed gebied.

In het BMW Coupé-programma staan er, naast de motor van de BMW 635 CSI, nog twee andere motoren ter beschikking. De motor van de BMW 628 CSI ontwikkelt 135 DIN kW (184 pk) bij 5800 t/min. en heeft een max. koppel van 240 Nm bij 4200 t/min., welke deze coupe in 9,3 sec. op 100 km/u brengt. De motor van de BMW 633 CSI ontwikkelt 145 DIN kW (197 pk) bij 5500 t/min. en heeft een max. koppel van 285 Nm bij 4300 t/min. - acceleratie van 0-100 km/u in 7,9 sec.

Alle BMW Coupé's zijn uitgerust met Bosch L-Jetronic brandstofinspuitsysteem. Dit systeem omvat een elektronische regelenheid, die de benzine onder alle condities in exacte hoeveelheden doseert, afhankelijk van de hoeveelheid aangezogen lucht. Het resultaat is een gunstig brandstofverbruik en toch een temperamentvolle en snel reagerende motor.

Daar komen nog bij: minder onderhoudswerkzaamheden, een gunstiger samenstelling van de uitlaatgassen, gemakkelijker koude start en beter gedrag tijdens het op temperatuur komen van de motor en soepeler draaien. BMW-inspuitmotoren zijn zo doende de motoren voor de toekomst. Door het bij de BMW Coupé toegepaste L-Jetronic systeem, met zijn elektronische regeling en luchthoeveelheidsmeter, geldt dat ook ten opzichte van andere inspuitsystemen. Het L-Jetronic systeem maakt het namelijk mogelijk, verifiënde elektronische details toe te passen, zoals b.v. het waarlijk unieke digitale elektronische systeem.





**Mocht er iets gebeuren:
de BMW Coupé geeft nooit
op - wel méé!
Maar dan volgens systeem.**

De meest veilige auto, die optimale overlevingskansen schept bij ernstige ongevallen (die nu eenmaal kunnen voorkomen) moet toch compact gebouwd zijn; hij dient immers met zijn krachtig vermogen, zijn beweeglijkheid en overzichtelijkheid, in het

moderne verkeer te passen. Veiligheid is daarom bij BMW een perfect samengaan van actieve en passieve veiligheid. En het resultaat van een lange sportieve geschiedenis en intensieve research met als doel, de nieuwste veiligheidstechnieken binnen compacte afmetingen samen te voegen.

De carrosserie-testafdeling van BMW beschikt daartoe over één van de modernste testinstallaties voor het beproeven van de veiligheidsvoor-

zieningen in de auto. In uiterst specialistische teststations met een perfecte technische uitrusting worden tijdens kostbare simulatieproeven die de werkelijkheid volledig evenaren, de totale constructie en details getest op hun belastbaar vermogen; hetzelfde geldt voor de reactie bij over de kop slaan en tijdens botsingen op obstakels van uiteenlopende aard.

Daarbij werd vooral veel onderzoek verricht naar de samenhang tussen alle mogelijke deformaties van



1



2



3



het voertuig en de effectiviteitswaarde van de veiligheidsvoorzieningen; deze werden vervolgens steeds verder geperfectioneerd.

Het veiligheidssysteem dat aldus voor de BMW Coupé werd ontwikkeld, is in een dergelijk complexe vorm nog niet eerder toegepast bij auto's van een vergelijkbare klasse. De superioriteit van BMW's veiligheidsvoorzieningen berust niet alleen op de hoogstaande kwaliteit van de afzonderlijke detailconstructies - zoals bij-

voorbeeld het gedrag van de kreukelzone vóór, de geïntegreerde rolbeugel of de perfecte veiligheidskooi, maar veel méér nog op het totaal van de op elkaar afgestemde voorzieningen, die elkaar in de praktijk aanvullen tot één algemene systematiek, waarmee een uniek stuk veiligheid in de Coupé-klasse werd gegarandeerd.

Voorbeelden van veiligheidsproeven en testinstallaties bij BMW:

Frontale Crash-test: botsing tegen

een massieve hindernis met 50 km per uur (1).

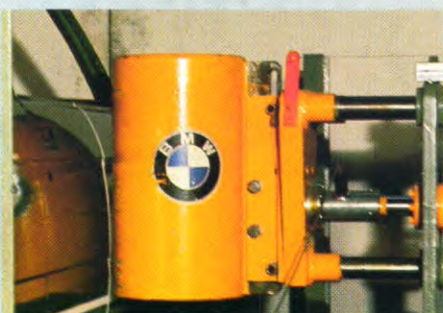
Test van de bumpers met behulp van een pendel (2).

Test van het dakframe en de rolbeugel (3).

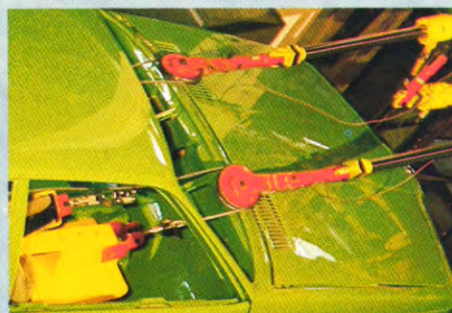
Test van de weerstand van de portieren (4).

Belastingproef van de verankering van de veiligheidsgordels en stoelen (5).

Test van de rugleuningsconstructie door frontale botsproef met behulp van een testslee (6).



4



5



6

Redenen genoeg om BMW te willen rijden. Maar redenen te óver om BMW te móeten rijden.

De BMW Coupé combineert een groot aantal exact op elkaar afgestemde veiligheidsvoorzieningen, die elkaar in de praktijk trapsgewijs opvolgen en met elkaar één compleet systeem vormen: het BMW-overlevingssysteem.

De nieuwste, meest essentiële inzichten uit de laatste onderzoeken naar maximale veiligheid, hebben in de BMW Coupé gestalte gekregen. Zo heeft de volledig op veiligheid gerichte bouwwijze de uiterlijke styling belangrijk beïnvloed: een stevige, bijna loodrecht geplaatste middenstijl in combinatie met de stevige rolbeugel - een bijzondere constructie ter bescherming van de passagiersruimte, die bestand is tegen extreme belastingen. Met hetzelfde doel is een sterke en toch elegante achterdakstijl aangebracht, die vloeiend, zonder naden, overgaat in het zijpaneel.

Veiligheidssystematiek bij BMW: geen som van afzonderlijke voorzieningen, maar een perfekt afgestemd samenspel.

De veiligheidskooi voor de passagiers is in drie horizontale zones beveiligd (1): in het onderste deel van de auto door verstevigingen van het schutbord, speciale balken in de lengterichting, verstevigingen achter de achterbank en in de kofferruimte. In de middelste zone vinden we een speciale dwarsversteviging waarop het dashboard gemonteerd is, de speciale vormgeving van de portieren, inclusief scharnieren en verstevigingen aan de sloten, alsmede een versterkte hoedeplank. En tenslotte de bovenste zone met stabiliteitsprofielen rondom in het dak en een rolbeugel die overloopt in de middenstijlen.

De geprogrammeerde kreukelzone aan de voorkant (2) breekt door zijn speciale constructie de kracht van een frontale botsing dusdanig, dat er een belangrijke vertraging optreedt, waarna een perfect samenspel met de veiligheidsgordels volgt. Hierdoor wordt de bewegingsenergie van de inzittenden zo opgevangen, dat te hoge versnellende krachten worden vermeden en de belasting van het menselijk lichaam zo veel mogelijk binnen de toelaatbare grenzen blijft (3).

De motorkap heeft een voorafbepaalde knikhoek en dringt daardoor niet door de gelaagde voorruit heen naar binnen (2). Ook is de motorkap voorzien van speciale veiligheidsvergrendeling.

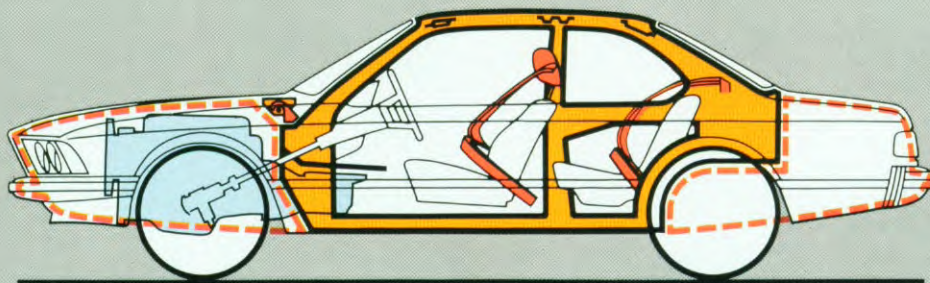
De bijzonder geconstrueerde cardantunnel en het versterkte schutbord zorgen ervoor, dat motor en versnellingsbak bij een botsing niet de passagiersruimte kunnen binnendringen (4).

Het stuurhuis ligt beschermd buiten de kreukelzone; de veiligheidsstuurkolom is telescopisch geconstrueerd en bestaat uit verschillende delen, die bij een botsing vrijkomen-de krachten niet doorgeven (5).

Een deel van de veiligheidskooi wordt

bouwde sterke middenstijlen, in combinatie met de rolbeugel (6) en de speciaal geprofileerde voor- en achterstijlen, waarmee een bijzonder stevig verband van het dak wordt verkregen.

Het interieur is bekleed met energie-absorberend materiaal; bedieningsinstrumenten zowel



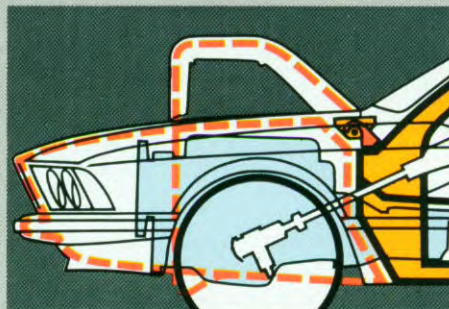
gevormd door de nauwkeurig geprofileerde verstevigingen, zoals bij voorbeeld de verstevigde dakstijlen vóór (7) en achter, die systematisch en zorgvuldig ontworpen en getest zijn.

Bijzonder veel aandacht schonk BMW aan de veiligheid op hoofdhoogte. Juist bij eventueel over de kop slaan mag de passagierskooi niet naar binnen worden gedrukt. Vandaar de inge-

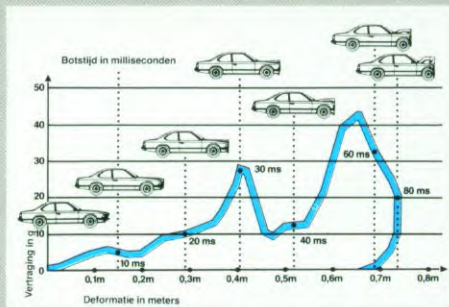
als handgrepen en spiegel zijn elastisch verankerd en/of vervormbaar. Daarbij horen: brede beklede stootranden langs de portieren, overlopend in de dashboardbekleding; achterin brede beschermranden aan de zijkant. De dakstijlen zijn uitgevoerd met royale kunststof beschermingsranden, de zonnekleppen met een beschermende bekleding (8).



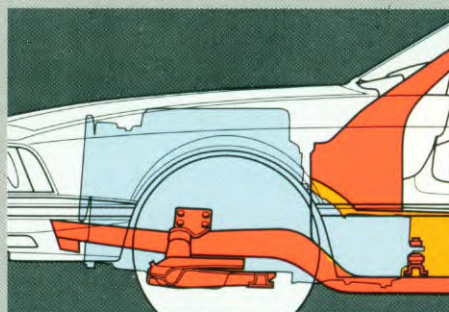
1



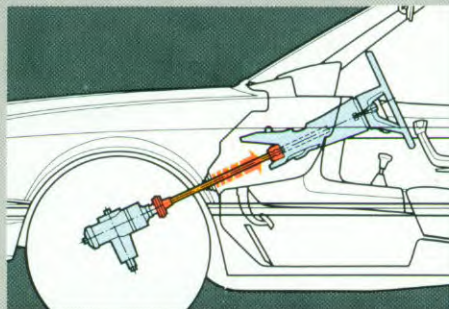
2



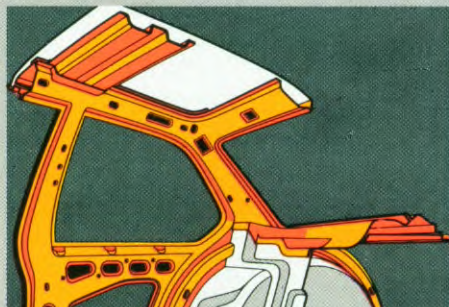
3



4



5



6

De systematisch uitgevoerde veiligheidsbekleding loopt van het dashboard door tot in de ruimte voor de knieën (9). De ijzeren verstevigingen ter hoogte van het dashboard zijn onder de bekleding dusdanig gevormd, dat alle scherpe delen van de passagiersruimte zijn afgewend. Ter vermijding van hoofdletsel is het dashboard afgerond en vervormbaar (10). De middenconsole is met schuimrubber bekleed.

Vanzelfsprekend zijn ook de hoofdsteunen een belangrijk onderdeel van het totale veiligheidscomplex binnen de passagiersruimte (11).

Ook het kontaktslot is, met open oog voor het kleine detail, opgenomen in de bekleding van de stuurkolom: het sleuteltje kan niet in direct contact komen met de knie, waardoor knielletsel wordt voorkomen. Niettemin is het sleuteltje onder onmiddellijk handbereik (12).

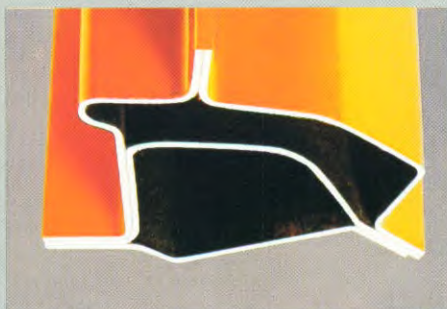
De portieren blijven door speciale veiligheidsluitingen tijdens botsingen gesloten: ze kunnen niet openspringen. Onmiddellijk daarna kunnen ze van binnen uit en van buitenaf geopend worden, omdat de vormvastheid van de veiligheidskooi ernstige deformaties ter plaatse uitsluit (13).

Het zicht rondom is door groot glasoppervlak uitstekend. Dode hoeken zijn extreem klein door zo smal mogelijke en gunstig geplaatste dakstijlen (14).

Veiligheid: ook een kwestie van gezond verstand.

Het ingenieuze BMW-veiligheids-systeem kan alleen dan doeltreffend zijn, als de inzittenden hun veiligheidsgordels gebuiken. Het aanspannen van de gordels is niet alleen verplicht, maar ook een essentiële voorwaarde voor optimale veiligheid. Elke goede automobilist en elke verstandige passagier doet zijn gordel om.

De automatische gordels met weg-gewerkt oprolsysteem zijn moeiteloos met één hand te bedienen. Ze hebben een dubbele functie: ze reageren op de vertraging van de auto en op de trekkracht van de gordel zelf (15).



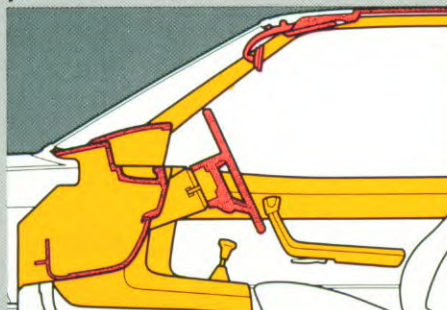
7



10



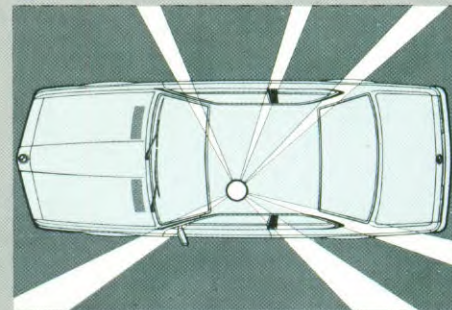
13



8



11



14



9



12



15



BMW 635 CSi

BMW 628 CSI

BMW 633 CSI

BMW 635 CSI

Carrosserie	2-deurs Coupé, rondom versterkte veiligheidskooi, geprogrammeerde kreukelzones voor en achter, ingebouwde rolbeugel, rondom verstevigingen, naar voren openslaande motorkap met veiligheidsvergrendeling		
Maten en gewichten	Lengte 4755 mm, breedte 1725 mm, hoogte (leeg) 1365 mm, wielbasis 2626 mm, spoorbreedte voor 1422 mm, achter 1487 mm, draaicirkel 11,2 m, portierbreedte 1040 mm Breedte op schouderhoogte vóór 1475 mm, achter 1455 mm, breedte op ellebooghoogte vóór 1435 mm, achter 1410 mm, zittingbreedte voorstoelen 550 mm, achterzittingen totaal 1245 mm, zittingdiepte vóór 485 mm, achter 450 mm, stoelverstelling 250 mm, zittinghoogteverstelling van bestuurdersstoel 45 mm; hoogte tussen zitting en dak bij onbezette stoelen voor 885 mm, achter 865 mm Inhoud kofferruimte absoluut ca 530 l, vlg VDA ca 413 l, benzinetank 70 l, waarvan 7 l reserve Leeg gewicht 1460 kg (automaat 1475 kg) Max. belasting 390 kg (automaat 375 kg) Toelaatbaar totaalgewicht 1850 kg Toelaatbaar gewicht aanhanger geremd 1600 kg bij max. 12% stijging (1800 kg. voor handbak in combinatie met als extra leverbare aanhangervering resp. niveauregeling), ongeremd 650 kg, toelaatbare dakbelasting 75 kg		
Motor	Watergekoelde 6-cilinder, 4 takt lijnmotor, lichtmetalen cilinderkop, dwarsstroomprincipe, 4 maal gelagerde bovenliggende nokkenas, bolvormige wervelverbrandingskamers aangepast aan het inspuitsysteem, evenwijdig geplaatste, in V-vorm hangende kleppen, kettingaandrijving, trillingsdemper, 7-maal gelagerde krukas met 12 contragewichten en trillingsdemper, drukomloopsmering met Eaton pomp en hoofdstroom-oliefilter, toerentalafhankelijke viscosc ventilateur met extra thermostatische sturing, olie-koeler. Van raceversie afgeleid motorblok, extreem korteslag-motor, verbrandingsruimten met speciale vormgeving, bewerkte inlaatkanalen voor betere mengselvulling, edelstalen uitlaat Elektronische benzine-inspuiting Bosch L-Jetronic, gestuurd door inlaatlucht-hoeveelheidsmeter; automatische choke, contactloze transistorontsteking Digitale Motorelektronika (Bosch Motronic) met elektrische, door referentievelden gestuurde ontsteking en luchthoeveelheid geregelde, elektronische inspuiting; startautomaat. Digitale Motorelektronika II (Bosch Motronic) met elektronische, door referentievelden gestuurde ontsteking en door referentievelden gestuurde, luchthoeveelheid geregelde inspuiting; startautomaat. Cilinderinhoud 2788 cc, boring 86 mm, slag 80 mm Max. vermogen 135 DIN kW (184 pk) bij 5800 t/min Max. koppel 240 Nm bij 4200 t/min Compressieverhouding 9,3 : 1 Cilinderinhoud 3210 cc, boring 89 mm, slag 86 mm Max. vermogen 145 DIN kW (197 pk) bij 5500 t/min Max. koppel 285 Nm bij 4300 t/min Compressieverhouding 9,3 : 1 Cilinderinhoud 3453 cc, boring 93,4 mm, slag 84 mm Max. vermogen 160 DIN kW (218 pk) bij 5200 t/min Max. koppel 310 Nm bij 4000 t/min Compressieverhouding 9,3 : 1 Wisselstroomdynamo 12 Volt, 65 A/910 W, Accu 12 Volt, 66 Ah		
Transmissie	Hydraulisch bediende droge-plaat-diafragmakoppeling met trillingsdemper en automatische nastelling. Als extra leverbaar Automatic: vloeistofkoppeling als koppelvormer met olie koeler; Als extra leverbaar 5 versnellingsbak met 'overdrive'-karakteristiek met gesynchroniseerde achteruit, I 3,822; II 2,202; III 1,398; IV 1,0; V 0,813; A 3,705 Volledig gesynchroniseerde 4-versnellingsbak, met semi-gesynchroniseerde achteruit I 3,855; II 2,20; III 1,402; IV 1,0; A 4,3 Volledig gesynchroniseerde 5-versnellingsbak met sportief karakter, met gesynchroniseerde achteruit, I 3,717; II 2,403; III 1,766; IV 1,263; V 1,0; A 4,234 Achterasoverbrenging 3,45 : 1 Achterasoverbrenging 3,25 : 1 Achterasoverbrenging 3,07 : 1 Differentieel met speciaal oliereservoir Gedeelde tussenas met elastisch opgehangen tussenaslager en 2 kruiskoppelingen, achterwielaandrijving via 2 aandrijfassen met onderhoudsvrije homokinetische koppelingen		
Prestaties	Topsnelheid 208 km/u (automaat 200 km/u) Acceleratie van 0 tot 100 km/u in 9,3 sec (automaat 11,1 sec) Acceleratie van 0 tot 120 km/u in 13,0 sec (automaat 14,7 sec) Acceleratie 1 km met staande start in 30,4 sec (automaat 32,4 sec) Brandstofverbruik bij 90 km/u constant: 8,2 l/100 km (automaat 8,8 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 6,8 l/100 km) super 98 ROZ Brandstofverbruik bij 120 km/u constant: 10,1 l/100 km (automaat 11,1 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 9,2 l/100 km) Brandstofverbruik in stadsverkeer: 17,7 l/100 km (automaat 16,8 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 17,7 l/100 km) Voorwielophanging: onafhankelijk met schuin achterwaarts geplaatste veerbenen (verplaatste naloop), schroefveren met dwarskrachtgeleiding door excentrische plaatsing en rubber hulpveren, torsiestabilisator Achterwielophanging: onafhankelijk met in rubber gelagerde, schuingeplaatste langsdraagarmen; veerbenen met schroefveren en rubber hulpveren, torsiestabilisator	Topsnelheid 215 km/u (automaat 207 km/u) Acceleratie van 0 tot 100 km/u in 7,9 sec (automaat 10,4 sec) Acceleratie van 0 tot 120 km/u in 11,4 sec (automaat 13,8 sec) Acceleratie 1 km met staande start in 29,0 sec (automaat 31,3 sec) Brandstofverbruik bij 90 km/u constant: 8,6 l/100 km (automaat 9,2 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 7,7 l/100 km) super 98 ROZ Brandstofverbruik bij 120 km/u constant: 10,3 l/100 km (automaat 11,2 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 9,8 l/100 km) Brandstofverbruik in stadsverkeer: 16,9 l/100 km (automaat 16,3 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 16,9 l/100 km) Voorwielophanging: onafhankelijk met schuin achterwaarts geplaatste veerbenen (verplaatste naloop), schroefveren met dwarskrachtgeleiding door excentrische plaatsing en rubber hulpveren, torsiestabilisator Achterwielophanging: onafhankelijk met in rubber gelagerde, schuingeplaatste langsdraagarmen; veerbenen met schroefveren en rubber hulpveren, torsiestabilisator	Topsnelheid 222 km/u (automaat 214 km/u) Acceleratie van 0 tot 100 km/u in 7,6 sec (automaat 9,1 sec) Acceleratie van 0 tot 120 km/u in 10,1 sec (automaat 12,4 sec) Acceleratie 1 km met staande start in 28,1 sec (automaat 29,8 sec) Brandstofverbruik bij 90 km/u constant: 8,6 l/100 km (automaat 9,2 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 7,5 l/100 km) super 98 ROZ Brandstofverbruik bij 120 km/u constant: 9,9 l/100 km (automaat 10,5 l/100 km, 5-versnellingsbak 'overdrive' 9,5 l/100 km) Brandstofverbruik in stadsverkeer: 19,6 l/100 km (automaat 17,3 l/100 km, 5 versnellingsbak 'overdrive' 18,0 l/100 km) Voorwielophanging: onafhankelijk met schuin achterwaarts geplaatste veerbenen (verplaatste naloop), schroefveren met dwarskrachtgeleiding door excentrische plaatsing en rubber hulpveren, torsiestabilisator Achterwielophanging: onafhankelijk met in rubber gelagerde, schuingeplaatste langsdraagarmen; veerbenen met schroefveren en rubber hulpveren, torsiestabilisator
Onderstel en remmen	Inschuifbare veiligheidsstuurkolom; traploos axiaal verstelbaar stuurwiel (ca. 30 mm); driedelige spoorstang; van toerental afhankelijke stuurbokrachting, totale overbrengingsverhouding 16,9 : 1 Lichtmetalen sportvelgen 6 J x 14 H2, staalgordelbanden 195/70 VR 14 Lichtmetalen sportvelgen 6½ J x 14 H2 in honingraat-styling Staalgordelbanden 195/70 VR 14 Dubbelgescheiden remsysteem met rembekrachtiger en remkrachtbegrenzer op de achteras, inwendig geventileerde schijfremmen voor en achter; voor: remklauwen met 4 cilinders en automatische nastelling, diameter remschijf 280 mm; achter: remklauw met automatische nastelling, diameter remschijf 272 mm, remblokslijtage-indicatie met voeler links voor en rechts achter en controle-lampje in de Check-Control; mechanische handrem werkend via extra Dua-Servo-trommelremmen achter, remtrommeldiameter 160 mm Optisch in de carrosserie lijn opgenomen bumpers voor en achter, met voor een geïntegreerde spoiler; sierplaat tussen de achterlichten Optisch in de carrosserie lijn opgenomen bumpers voor en achter met een grote vervormbare voorspoiler. Spoiler op het kofferdeksel van zwart vervormbaar kunststof met typeaanduiding. Op de zijkanten smalle sierstrepen, als ook op de spoilers voor en achter. Tussen de achterlichten zwart gelakt. Bescherming tegen parkeerschade rondom door zijdelings doorgetrokken voorbumpers, rubber stootranden en stootstrips langs de flanken; motorkap met gasdrukveren en speciale veiligheidsvergrendeling met vanghaken, verchroomde dorpellijsten. Tussen de achterlichten zwart gelakt. Elektrisch bediende ramen voor en achter (achtterramen zinken gedeeltelijk weg) elektrisch van binnenuit verstelbare buitenspiegel aan de bestuurderskant met verwarming, slot bestuurdersportier met verwarming; Waterkerende profielen ter vermindering van de zij- en achterraut vervuiling. Rondom bruینگetint zonwerend glas, gelaagde voorruit, verwarmde achterraut. Dubbele halogeen koplampen (automatische uitschakeling via contactslot); 2 achteruitrijlichten; ingebouwd mistachterlicht, elektrische vergrendeling inclusief vergrendeling van tankklep en kofferruimte met vertragscontact, tankklep met aan de binnenzijde houder voor tankdop Conservering van de holle ruimten; beschermlaag aan onderzijde, 6-jarige garantie tegen doorroesten van de carrosserie bij twee nabehandelingen 'Check-Control' om bij ingeschakeld contact het volgende te controleren: slijtage van de remblokken, niveau van: remvloeistof, koelwater, ruitesproeiervater, motorolie en de werking van remlichten en achterlichten. Het oplichten van alle controlelampjes, wanneer 'test'-knop wordt ingedrukt, betekent alles in orde. Instrumenten en bedieningshandels half cirkelvormig voor de bestuurder aangebracht goed afleesbare en overzichtelijk opgestelde instrumenten met toerenteller, koelwatertemperatuur- en brandstofmeter, dagkilometerteller, opschriften van de licht- en mistlampenschakelaar verlicht; traploos regelbare oranjeleurende dashboardverlichting; aanvullende controlelampjes voor koelwatertemperatuur, aangesloten handrem en peil van de remvloeistof, mistachterlicht. Digitaal tijd klokje geïntegreerd in draaischakelaar voor aanjager. Bij automaat controlelampjes voor schakelkeuze in het instrumentenpaneel, 2 ruitewissersnelheden, intervalschakelaar en automatische ruitensproeier reservoir voor speciale reinigingsvloeistof voor de voorruit met bedieningshandel aan het stuur; met leer bekleed, axiaal verstelbaar 4-spakig stuurwiel (380 mm ∅), groot stootkussen en 4 brede druktoetsen voor de claxon, lederen knop op schakelpook. Verwarming en ventilatie: door koelwater geregelde verwarming met verse-lucht toevoer, door draaiknop makkelijk in te stellen op gewenste warmtecapaciteit; geruisarme traploos elektronisch geregelde aanjager; defrosters voor vóór- en zijruiten; frisse-luchttoevoer door roosters aan de zijkant en in het midden, horizontaal en vertikaal verstelbaar, door bestuurder en passagier afzonderlijk te regelen en af te sluiten; aanvullend een verstelbaar frisseluchtrooster, gescheiden afstelbaar voor de bestuurder vanuit de middenconsole; geforceerde ontluchting met uitgangen achter de regengoot aan de achterste dakstijlen; verwarmingsschema verlicht Stoelen met lederen bekledingen en traploos verstelbare rugleuningen, leuning van de passagiersstoel ook vanaf de bestuurdersplaats te ontgrendelen en naar voren te klappen, bestuurdersstoel in hoogte en zithoek verstelbaar; lichte verstelling van de stoelen dmv rollenlagering; hoofdsteunen vóór door een speciale ontgrendeling in hoogte en hoek verstelbaar en afneembaar; gevormde stoelen en centrale armsteun achter; 3-punts automatisch oprolbare veiligheidsgordels vóór en achter met weggewerkte rolautomaat, gordelsloten vóór aan de stoel verankerd; armsteunen voor en achter, voor met geïntegreerde handgrepen; 2 handgrepen aan dakstijl met kledinghaakjes (bij een schuif/kanteldak 2 lussen), dashboard op kniehoogte bekleed met schokabsorberend materiaal, beklede middenconsole Interieurvloer en hoedenplank volledig voorzien van velourstapijt; 2 opbergkastjes op de hoedenplank, met verbanddoo en voorbereid op de inbouw van luidsprekers; makkelijk bereikbare opbergmogelijkheden in ruim verlicht en afsluitbaar handschoenenkastje (waarin contactdoo met oplaadbare zaklamp) portiertassen, op het instrumentenpaneel en in de middenconsoles vóór en achter; verlichte veiligheidsasbakken, voor in console en achter tussen de stoelen, anti-verblindings veiligheidsbinnenspiegel; contactsleutel met ingebouwd lampje; veiligheidssloten; reservewiel onder de kofferruimtevloer Parkeerlichtschakelaar; binnenverlichting met portierschakelaars en vertragingsschakelaar motorruimteverlichting, kofferruimte geheel bekleed met slipvast tapijt en verlicht, uitgebreide gereedschapscassette aan bekleed kofferdeksel Automatische versnellingsbak met standaardaanduiding op het instrumentenpaneel 5-versnellingsbak met sportief karakter, sportieve onderstel-afstemming (aanslag in de voorste veerbenen tegen overhellen, gewijzigde stabilisator voor, verzwaarde stabilisator achter, sportieve afstemming van veren en schokdempers) 5-versnellingsbak 'overdrive', sperddifferentieel, achterasniveauregeling, vering voor rijden met aanhanger/caravan Leren sportstuur 380 mm ∅, verlaagde voorzittingen (bij een schuif/kanteldak standaard); 2 hoofdsteunen achter. Recarostoelen in hoogte en zithoek verstelbaar, voor bestuurder resp. bestuurder en passagier in zwart stoffen- of lederen bekleding, in hoogte en zithoek verstelbare stoel voor passagier; airconditioning met groen warmtewerend glas rondom; veloursmatten; geheel stoffen bekleding van velours (naar keuze), gevarendriehoek met houder. Brandblusser met inhoud van 2 kg met houder Schildak met mechanische of elektrische bediening, in combinatie met verlaagde voorzittingen; metallic lak; groen warmtewerend glas rondom; helder glas (naar keuze) Koplamp wis/was installatie; elektrisch van binnenuit verstelbare en verwarmbare buitenspiegel rechts met verwarming halogeen mistlampen met tweede mistachterlicht; radio's van verschillend fabrikaat (mono met 2 luidsprekers, stereo en cassette met 4 luidsprekers en balansregeling), radio ontstoringssset. Kofferdeksel zonder type-aanduiding, sterkere stroomvoorziening		
Extra's	super "Low-section" banden met lichtmetalen velgen in BMW-styling		

BMW maakt rijden geweldig.

Het eerste wat een bestuurder van een BMW Coupé ervaren zal, is het pure genoegen van de hoge prestaties, de feilloze mechaniek en de zorgvuldige afwerking.

De tweede ervaring is, dat de service van BMW met dezelfde vak-kennis en toewijding geschiedt als die waarmee de automobielen worden ontwikkeld en geproduceerd. Met een liefde voor het detail, die men helaas niet overal meer aantreft.

Het totaal van alle eigenschappen maakt de BMW Coupé tot een auto die u het gevoel van volkomen souvereiniteit geeft. Een souvereiniteit met een vitale uitstraling zonder demonstratie van brute kracht.

Er zijn auto's die men rijdt omdat men zich die kan permitteren.

Een BMW permitteert men zich omdat men rijden kan.

Geringe verschillen in model en/of uitvoering t.a.v. de foto's en omschrijvingen zijn per land mogelijk. De BMW-dealer zal u hierover graag informeren. Wijzigingen in constructie en/of uitvoering voorbehouden.

© 1980 Bavarian Motor Works (BMW) AG, Munich/West Germany.
Not to be reproduced wholly or in part without written permission of BMW AG, Munich.

011060265
2/80 VM
Printed in West Germany





BMW 628 CSI
Als extra leverbaar: stalen kantelbaar schuifdak,
Recaro-stoelen voor bestuurder en passagier,
rechter buitenspiegel vanaf bestuurdersplaats
elektrisch verstelbaar
BMW 635 CSI
Als extra leverbaar: stalen kantelbaar schuifdak,
super "low section" banden TRX 220/55 VR 390
op gesmede lichtmetalen BMW-velgen

