

**M3 M5  
M635CSi**





## 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 biederer 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. Konsequenter 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.







# Wer die Formel 1 für die höchste Form automobiler Dynamik hält, wird sich nicht wundern, daß man dort BMW fährt.

BMW Technologie tritt in Wettbewerbsklassen an, zu denen anderen häufig die Klassenlizenz fehlt.

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 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 Formel-1-Rennen zu gewinnen.

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 vor allen Dingen 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).

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

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 Rennmotorenteknik 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 wird und schon nach kurzer Zeit seine außerordentliche Leistungsfähigkeit bewies: Rund eineinhalb Jahre nach dem Debüt in der Formel 1 sichert das BMW Triebwerk im Brabham BMW BT 52 Nelson Piquet die Weltmeisterschaft '83.





**olivetti**

**BMW Power**

**BMW Power**

olivetti

**olivetti**

olivetti

**7**

**PIRELLI**

**PIRELLI**



# 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 Auftritts 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.



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









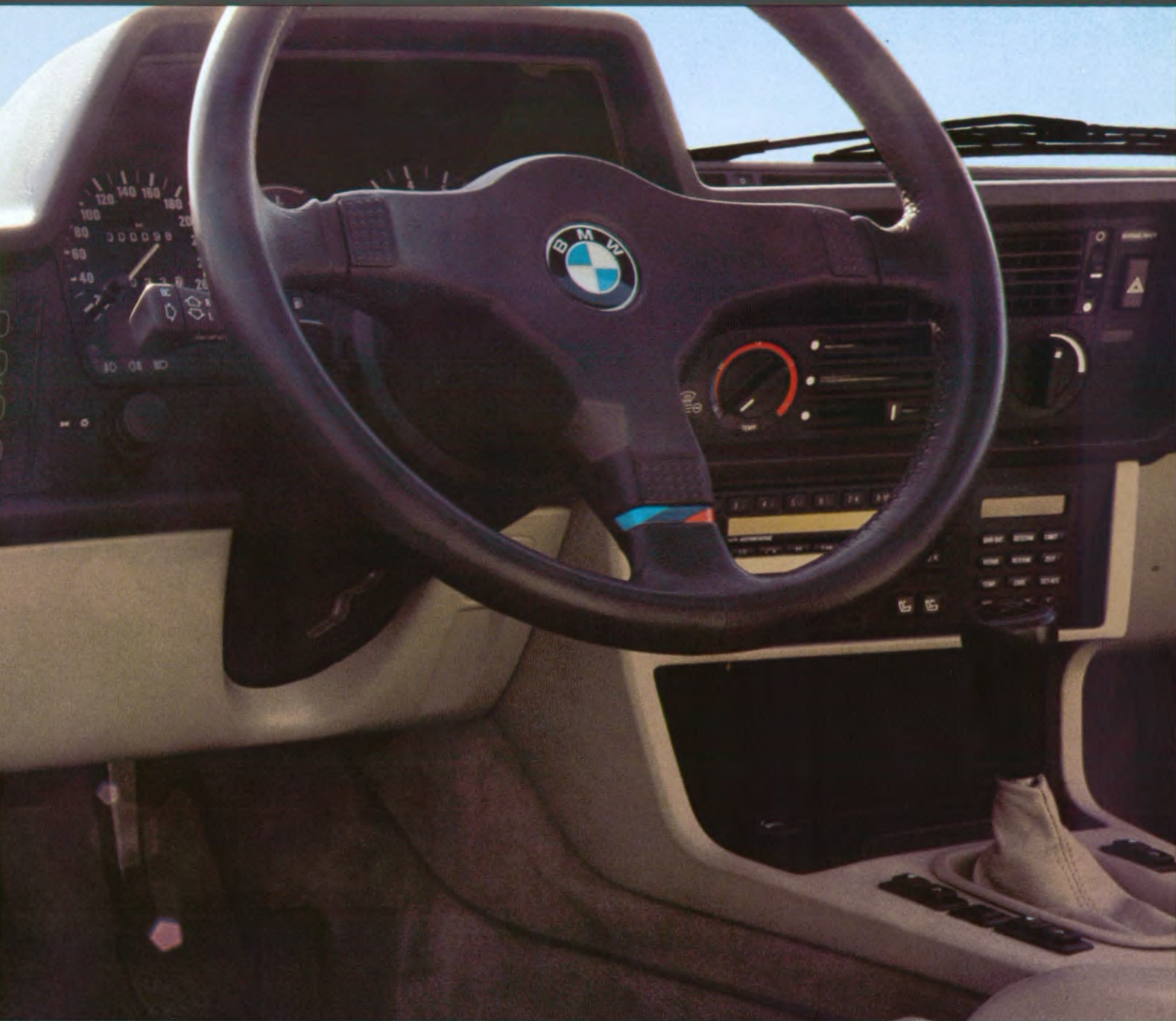
**1**  
**Im Cockpit des M 635 CSI geht es so professionell zu, wie man es von einem solchen Typ Automobil erwartet.**

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 Bedienelemente sind nach neuesten Forschungsergebnissen ergonomisch optimiert. Die konkav um den Fahrer geführte Armaturenanlage versetzt jeden Fahrer in die Lage, alle Bedienelemente bequem, schnell und sicher zu erreichen. Die Bedienelemente sind verwechslungssicher angeordnet, die wichtigsten 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.



**2**





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.

Bild 1, BMW M 635CSi, Sonderausstattungen: Lederausstattung, Radio-Anlage, Sitzheizung.

Bild 2, BMW M 635CSi, Sonderausstattungen: Metallic-Lackierung, Stahlkurbel-Hebedach, Leichtmetallräder 210 TR 415 mit TRX-Bereifung 240/45 VR 415, Radausschnitts-Verbreiterungen, Lederausstattung, Kopfstützen im Fond, Radio-Anlage.



## Der M 635 CSi läßt die üblichen Kompromisse von Hochleistungs-Automobilen bei Platz- und Reise-komfort 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 auf 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.

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 strukturierten Buffalo Naturleder dar.

Sie wird in den Farben nutria und anthrazit angeboten.

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.







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



Die Welt des Anspruchsvollen trägt unverkennbar immer stärker zwei Gesichter.

Eines – das herkömmliche – will außergewöhnlichen Aufwand möglichst deutlich erkennbar zeigen.

Das andere – die neue Form von Anspruch und Luxus – verzichtet bewußt auf demonstrative Äußerlichkeit: Innere Werte gehen über äußeren Schein.

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 viele 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.

Der M5 vermittelt ein Fahrvergnügen, das seine Attraktivität praktisch ausschließlich aus dem Erlebnis und nicht aus der vordergründigen Erkennbarkeit seiner Außergewöhnlichkeit und seines Preises bezieht.

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.



BBS





BMW M5, Sonderausstattungen:  
Metallic-Lackierung, Stahlkurbel-Hebedach,  
Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage



## **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 exklusiver Ausstrahlung und durchdachter 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 Oberschenkelauflage 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.

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.

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.







# Das 24-Ventil-Triebwerk der BMW M 635 CSi und M5: Überzeugendes Ergebnis des Technologietransfers zwischen Rennsport und Serie.

In den M 635 CSi und M5 findet man reinrassige Rennmotorentechnik: zweiteiliger Zylinderkopf, steifer Ventiltrieb mit 24 Ventilen, 2 obenliegende 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 der 2. Generation 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.

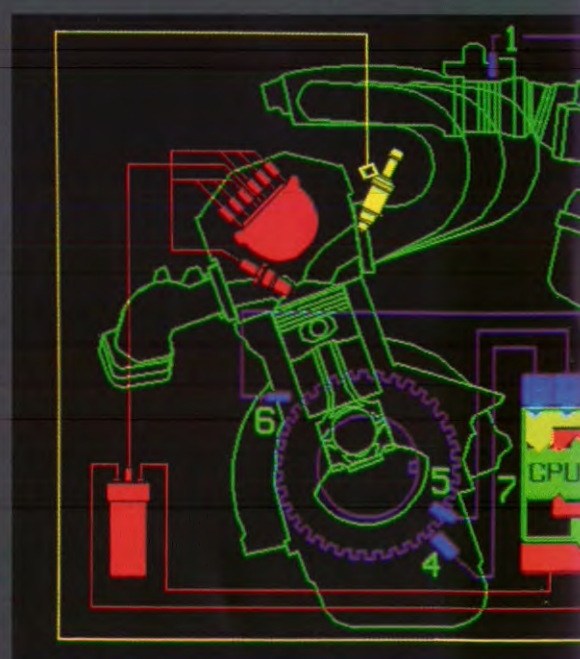
Das Ergebnis der geschilderten Maßnahmen: spontane Leistungsbereitschaft mit bester Dosierbarkeit und hoher Laufkultur auch bei niedrigen Drehzahlen, maßvoller Kraftstoffverbrauch und günstiges Abgasverhalten.

Ein Hochleistungs-Automobil muß keine Verzichtserklärung an Alltagstauglichkeit, Komfort und auch Service sein.

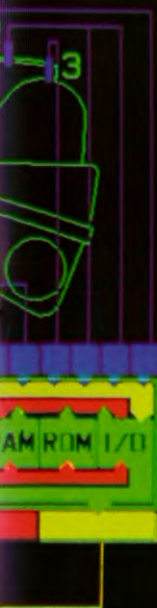
Schon im M1 verband der BMW 24-Ventiler seine begeisternde Leistungsentwicklung mit hervorragenden Alltagseigenschaften.

Das konsequent weiterentwickelte Triebwerk der BMW M5 und M 635 CSi steigert diese Eigenschaften noch einmal deutlich.

Eine entscheidende Voraussetzung dafür: die Verbindung von Renntechnik mit den Möglichkeiten modernster Elektronik.

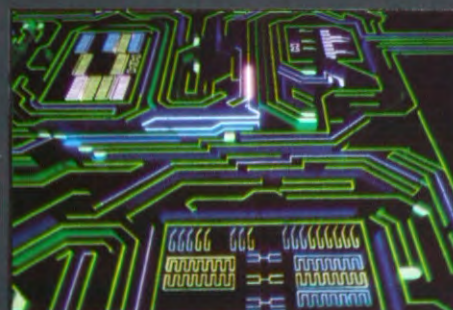






**FUNKTIONSSCHEMA  
DER DIGITALEN  
MOTOR ELEKTRONIK**

- 1 DROSSELKLAPPEN-  
SCHALTER
- 2 LUFTMANGENMESSER
- 3 LUFTTEMPERATUR-  
MESSER
- 4 DREHZAHLGEBER
- 5 KURBELWELLEN-  
STELLUNG
- 6 MOTORTEMPORATUR
- 7 MICROCOMPUTER MIT  
4 KENNFELDERN

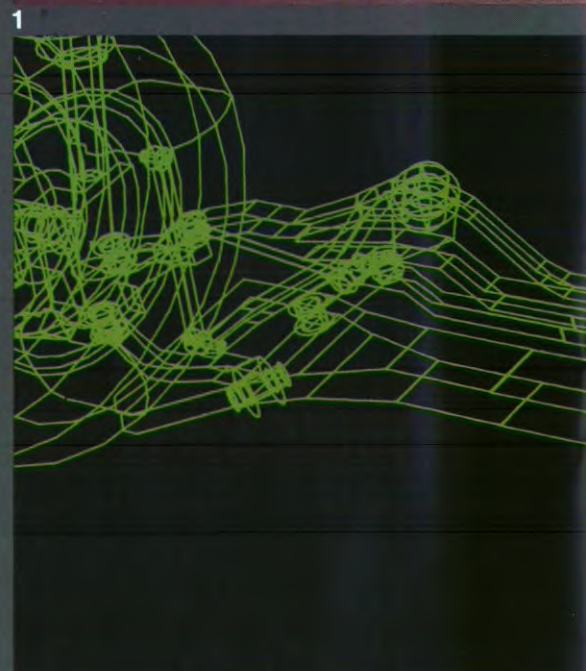


Das Ergebnis ist eine professionelle Fahraktivität und Fahrdynamik mit hervorragender Alltagstauglichkeit. So schrieb die Fachzeitschrift Sport Auto (7/85): »Schon während das Aggregat noch warmläuft, wird klar, daß es trotz seiner Vergangenheit auf der Rennbahn durch perfekte Umgangsformen im Alltagsbetrieb glänzen kann. Schon unter 1500/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.

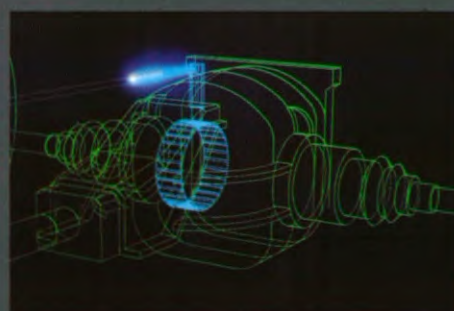
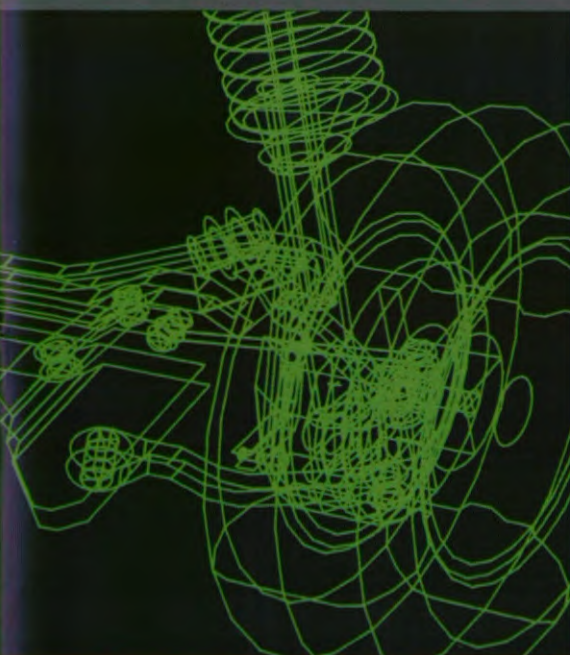


**Hochleistung  
der Kategorie des M5  
und des M 635 CSi  
braucht bei Fahrwerk,  
Kraftübertragung  
und Bremssystem  
die Erfahrung aus dem  
Rennsport.  
BMW kann sie liefern.**

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 (2) 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 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 zweiteiliges Leichtmetallrad 210 TR 415 mit TRX-Bereifung 240/45 VR 415 angeboten. Zur Abdeckung dieser extrem breiten Räder dienen beim M 635 CSi Radausschnitts-Verbreiterungen in Wagenfarbe. Die Bremsanlage des M 5 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 (5). Die hinteren Scheibenbremsen besitzen Faustsättel mit einem größeren Kolbendurchmesser. Das bei beiden Fahrzeugen serienmäßige Anti-Blockier-System wurde auf das Fahrwerk neu abgestimmt. Durch die Verlegung der 90 Ah Batterie in den Kofferraum wird die Achslastverteilung weiter optimiert und eine hervorragende Traktion an der Antriebsachse erreicht.



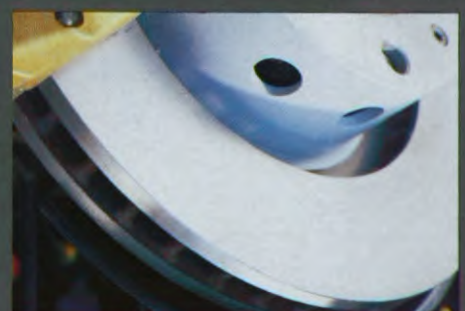




3



4



5

Die BMW M 635 CSi und M5 sind serienmäßig mit dem elektronischen Anti-Blockier-System ABS ausgerüstet.

ABS besteht aus einem Drehzahl-Sensor pro Rad und aus einer Elektronik-Einheit, die die Drehzahl-Informationen verarbeitet (3, 4). Hinzu kommt eine Hydraulik-Einheit, über die die Elektronik den Bremsdruck für jedes Rad regeln kann. Bei Blockiergefahr senkt sie den Druck, das betreffende Rad kann sich wieder schneller drehen, das Blockieren wird vermieden.

Bild 1, BMW M5, Sonderausstattungen: Metallic-Lackierung, Stahlkurbel-Hebedach, Lederausstattung, Kopfstützen im Fond.







# Motorsport-Engineering der höchsten Kategorie: Der neue BMW M3\*.

Der BMW M3:  
Von Anfang an konsequent auf den  
Sporteinsatz hin entwickelt.

Der BMW M3 ist als Basismodell für die Gruppe A des internationalen Sportgesetzes konzipiert. Nach den Regeln der F.J.S.A. (Fédération Internationale de Sport Automobile) müssen als Bedingung für die Zulassung im Produktionswagensport in 12 aufeinanderfolgenden Monaten mindestens 5000 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 Amateur-Sportlimousinen.

High-Tech aus Formel 1 und Formel 2.  
Jetzt können besonders engagierte  
Autofahrer auch in der Kompakt-  
klasse 4-Ventil-Technologie im Profi-  
format fahren.

Das Triebwerk des M3 ist direkt von den Formel-1- und Formel-2-Motoren abgeleitet. Schon deshalb hat das Hochleistungs-Triebwerk des M3 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 11000/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.



BMW M3: Keine vergleichbare Limousine der kompakten Spitzenklasse bringt so überzeugende Fahrleistungen auf die Straße.

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.

BMW M3: Ein Sportfahrzeug höchster Klasse für die Rennstrecke. Und ein souveränes Auto für die Straße.

Die Fahreigenschaften des M3, der spursichere Geradeauslauf, die hohe Querbeschleunigung und Bremsverzögerung haben eine dominante Bedeutung für Fahrsicherheit und Fahrleistung. Leistungsentwicklung, Antritsvermögen, Beschleunigung und Elastizität setzen für Limousinen der kompakten Spitzenklasse Maßstäbe.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem gesamten Fahrwerk gewidmet. 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 Bremsättel hinten, serienmäßig elektronisches Anti-Blockier-System (ABS). Spezielle Rad-Reifen-Kombination: Leichtmetallfelgen 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.

\*In Vorbereitung



## 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 Vorwärtskommen 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.

Auch der Fahrer eines so außergewöhnlichen Automobils wie des M 635 CSi, des M5 oder des M3 wird nicht bestreiten wollen, daß es so eindeutig sportliche Automobile nicht unbedingt geben muß.

Daß sie aber existieren, bedeutet ein Stück Freiheit mehr.

Und eines ist sicher: Gerade jene, die wissen, was Freiheit wert ist, werden sie am seltensten mißbrauchen.





# Technische Daten BMW M 635CSi

## 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, zweiastufiger Elektro-Lüfter mit Hochleistungs-Kühler; Motoröl-Luftkühler, Doppelrohr-Zweitopf-Edelstahl-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, 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  
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, Wankneigungsanschlüsse 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

## Fahrleistungen, Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit 255 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,4 s

Beschleunigung stehender Kilometer in 26,4 s

Kraftstoffverbrauch in l auf 100 km nach DIN 70030, Teil 1, Super	5-Gang-Sport-Getriebe
---	-----------------------

bei konstant 90 km/h	7,8
----------------------	-----

bei konstant 120 km/h	9,7
-----------------------	-----

im Stadtverkehr	16,5
-----------------	------

## Außenausstattung

Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene 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, 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 und -balg in Leder, verdrehsicher mit Schaltschema

Sicherheitspolsterung über der Frontscheibe mit eingelegten Sonnenblenden (Beifahrerseite 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; 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; Einzelsitze und Mittelarmlehne hinten, Himmelverkleidung in Kunstleder mit Wildledercharakter

3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten mit verdecktem Aufroller, vorn mit Schwenkbeschlag, Gurtschloß an den Vordersitzen verankert; Knieenschutz 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 Kontrollleuchten für: Kraftstoff, Kühlwassertemperatur, Bremsbelagverschleiß, Bremsflüssigkeitsstand und Systemdruck der Zentralhydraulik, angezogene Handbremse, ABS und Nebelschlußleuchte; 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 »Tippwischen«, 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: elektrisch geregelte Frischluftheizung 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, Zwangsventilierung

Batterie 90 Ah im Kofferraum; Drehstromlichtmaschine 80 A/1120 W





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.