

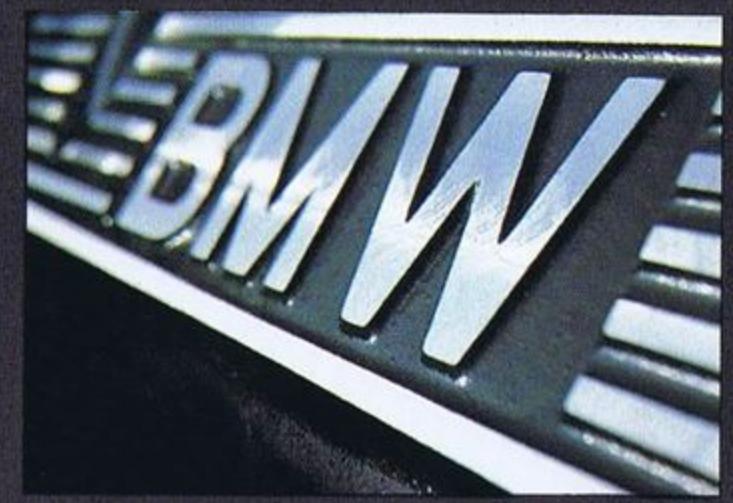
M 635 CSi

**Sportliche Hochleistung
als eine Form
neuer Exklusivität.**



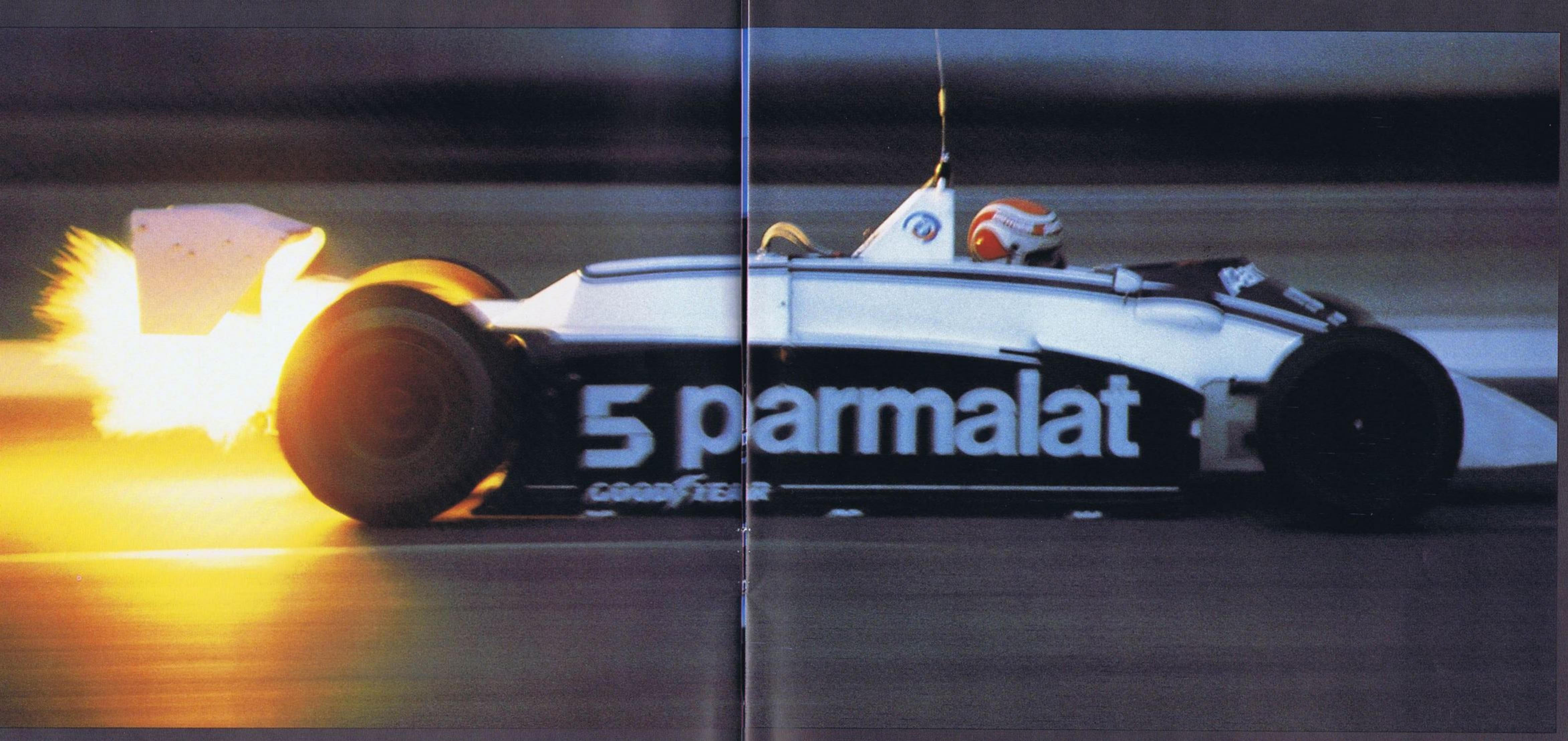
**Wir fragen bereits
im Namen, was uns groß
gemacht hat: Motoren.**

Die Geschichte des Hauses BMW beginnt nicht mit einer motorisierten Kutschfahrt, sondern 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.**

BMW Triebwerke gehörten schon immer zu den besten. Ein vorläufiger Höhepunkt auf dem Sektor Hochleistungs-Triebwerke ist der 24-Ventil-Motor des neuen BMW M 635 CSi (lieferbar ab Frühjahr 1984). Den anspruchsvollsten unter den ambitionierten Fahrern bieten wir damit ein Automobil, das der sportlichen Spitzensklasse neue Dimensionen eröffnet.



**W Idee:
stung als Basis.
chkeit als
uenz.
genheit als
t für die Serie.**

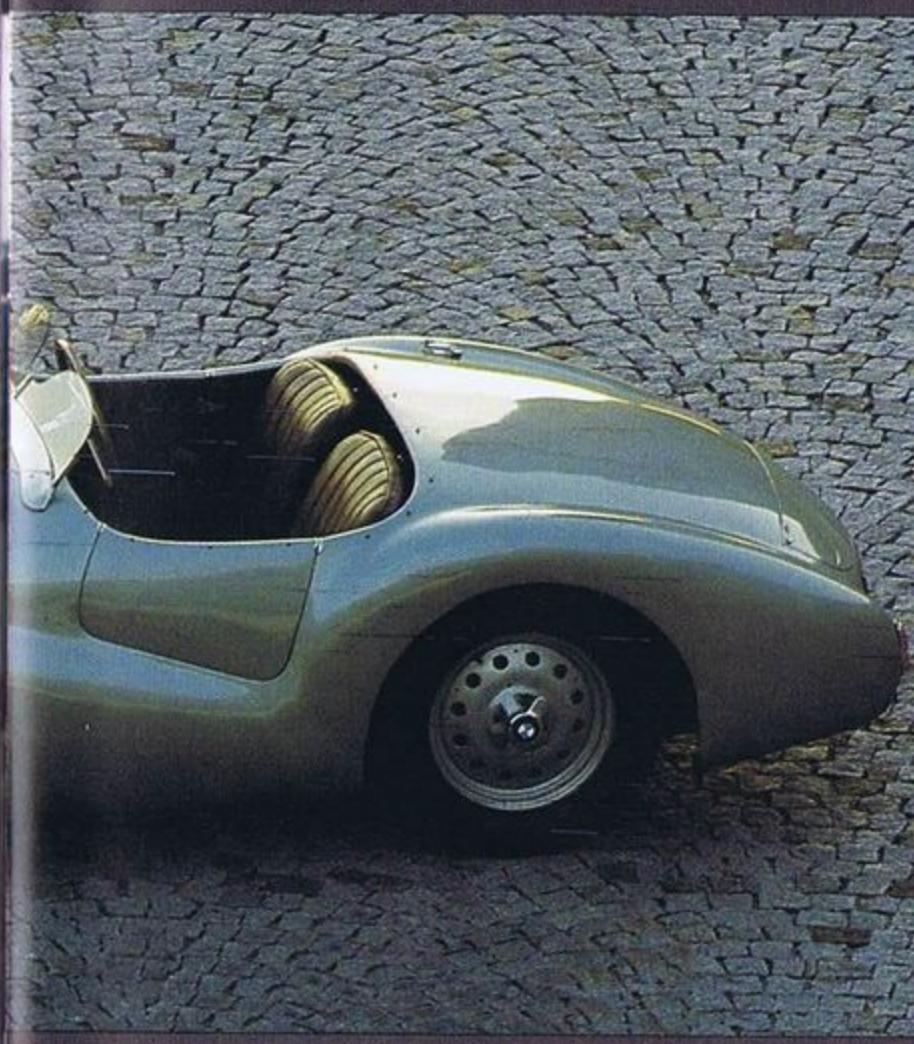
Auch andere Marken entdecken plötzlich den Motorsport. Warum? Ist es aktuelle Opportunität? Oder der Versuch, den matten Glanz eines eher biederer Images aufzupolieren? Gleich wie – für BMW gilt weder das eine noch das andere.

Der Unterschied zwischen echter Sportlichkeit und sportlichem Anstrich liegt in der Tradition, in der Kontinuität und im technologischen Aufwand.

Bei BMW ist Sportlichkeit ein Prinzip, das konsequent umgesetzt wird. Und ein Hochleistungsfahrzeug ist bei BMW nie – wie bei manchen anderen – ein sportliches Renommier-Auto-mobil in einer Reihe von Jedermann-Fahrzeugen. Einer der Gründe: Bei BMW gehört Hochleistung zur Tradition des Hauses. BMW betreibt seit Jahrzehnten Motorsport aus einem gesunden Wettbewerbsdenken heraus.



2



3

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

Informationen bleiben im Fluß, kein Wissensvorsprung geht verloren. Das Ergebnis dieses Kommunikationsprozesses ist Technik, die jederzeit Anspruch auf einen der ersten Plätze erheben kann: im Sport wie in der Serie. Belege dafür gibt es in der Geschichte



3

des Unternehmens unzählige: etwa die legendären 328, der Mille Miglia (2). Oder der Tourenwagensport in den 50er, 60er und 70er Jahren. Die Renn-coupés, der M1, die Formel 2 oder die jüngsten Erfolge in der Formel 1 (1).

Beste Beispiele dafür, wie serienna BMW Motorsport betreibt, sind die Formel-1- und Formel-2-Motoren, die beide auf serienmäßigen 4-Zylinder-Blöcken basieren, die jeder BMW 315, 316, 318i Fahrer erwirbt. Oder die 6-Zylinder-Motoren der Renncoupés, der M1. Serienna selbstverständlich auch die Turbo-Technik in der Formel 1 oder die Digitale Motor-Elektronik, die auf gleiche intelligente Weise z. B. ein BMW Coupé und das Form-1-Triebwerk steuert.

Ein weiteres Beispiel für den konsequenten Einsatz von Hochleistungs-Technologie und die Berührungen zur Serie: BMW hat schon sehr früh im Motorsport Versuchsmuster des Anti-Blockier-Systems (ABS) eingesetzt und intensiv getestet. In den Renncoupés der IMSA-Serie (3) in den USA wurden Leistungsfähigkeit und Funktionssicherheit vor der Einführung bei Serien-Fahrzeugen unter härtesten Belastungen erprobt. Heute kann man das ABS bereits bei den 6-Zylinder-Modellen der 3er Reihe kaufen.

e Formel 1 für die e Form obiler Dynamik wird sich nicht ern, daß man dort ährt.

Motorsport ist bei BMW ein mit industriellen Mitteln betriebenes Programm – wissenschaftlich und professionell. Als Beweis für Kompetenz und Leistungsfähigkeit auf einem hochtechnisierten Gebiet.

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

Daß wir uns bei BMW immer den anspruchsvollsten sportlichen Aufgaben widmen, wird bei dem 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. Erstmals in der Formel 1 z. B. arbeitet eines dieser Hochleistungs-Triebwerke mit der Digitalen Motor-Elektronik (4). Was also bei Serien-Automobilen hilft, sowohl leistungsfähige als auch umweltfreundliche Motoren zu bauen, hilft genauso, in härtesten Wettbewerben Formel-1-Rennen zu gewinnen.

Der 4-Ventiler ist neuerdings im Gespräch. Bei BMW nicht – wir arbeiten schon seit 18 Jahren damit.

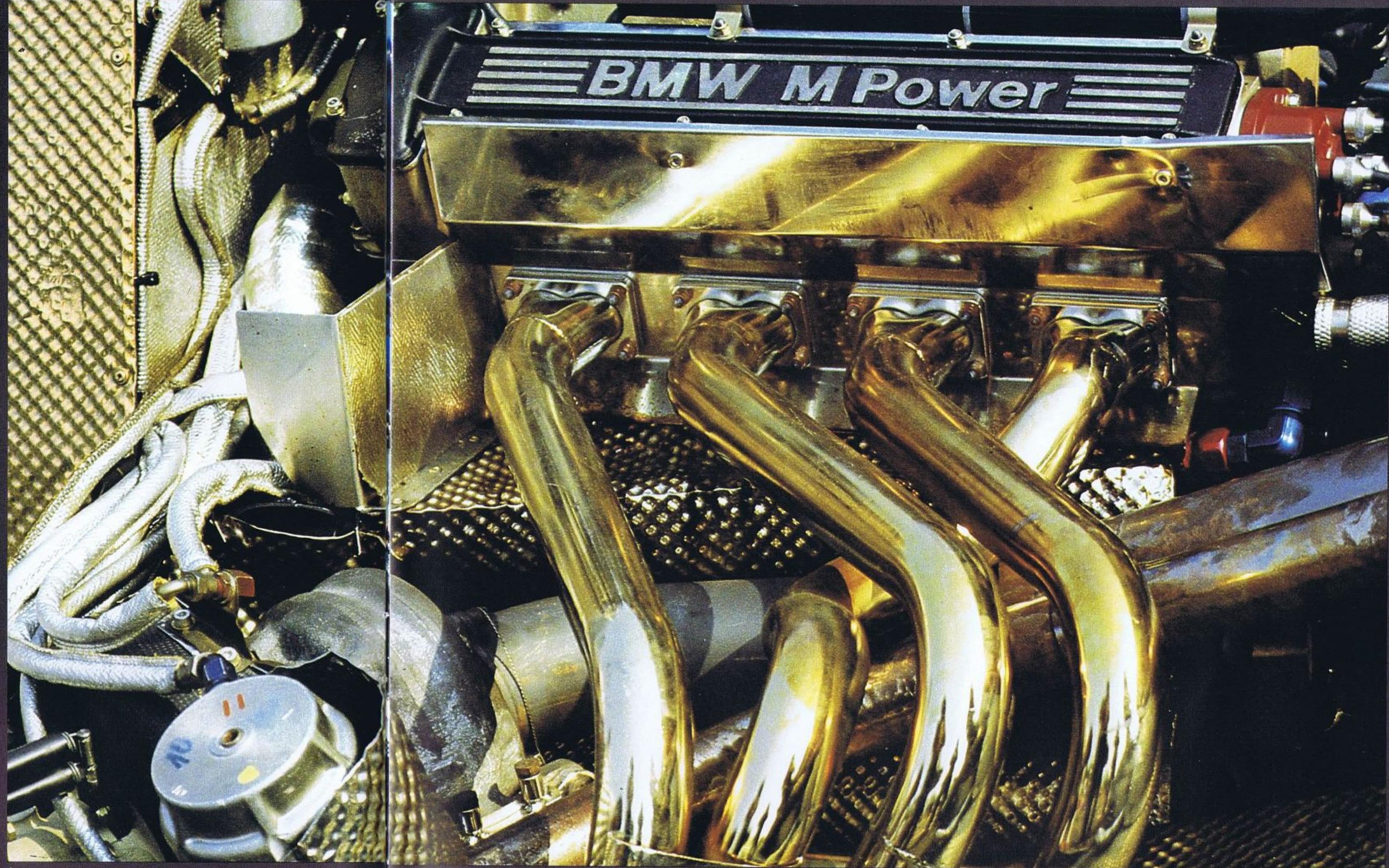
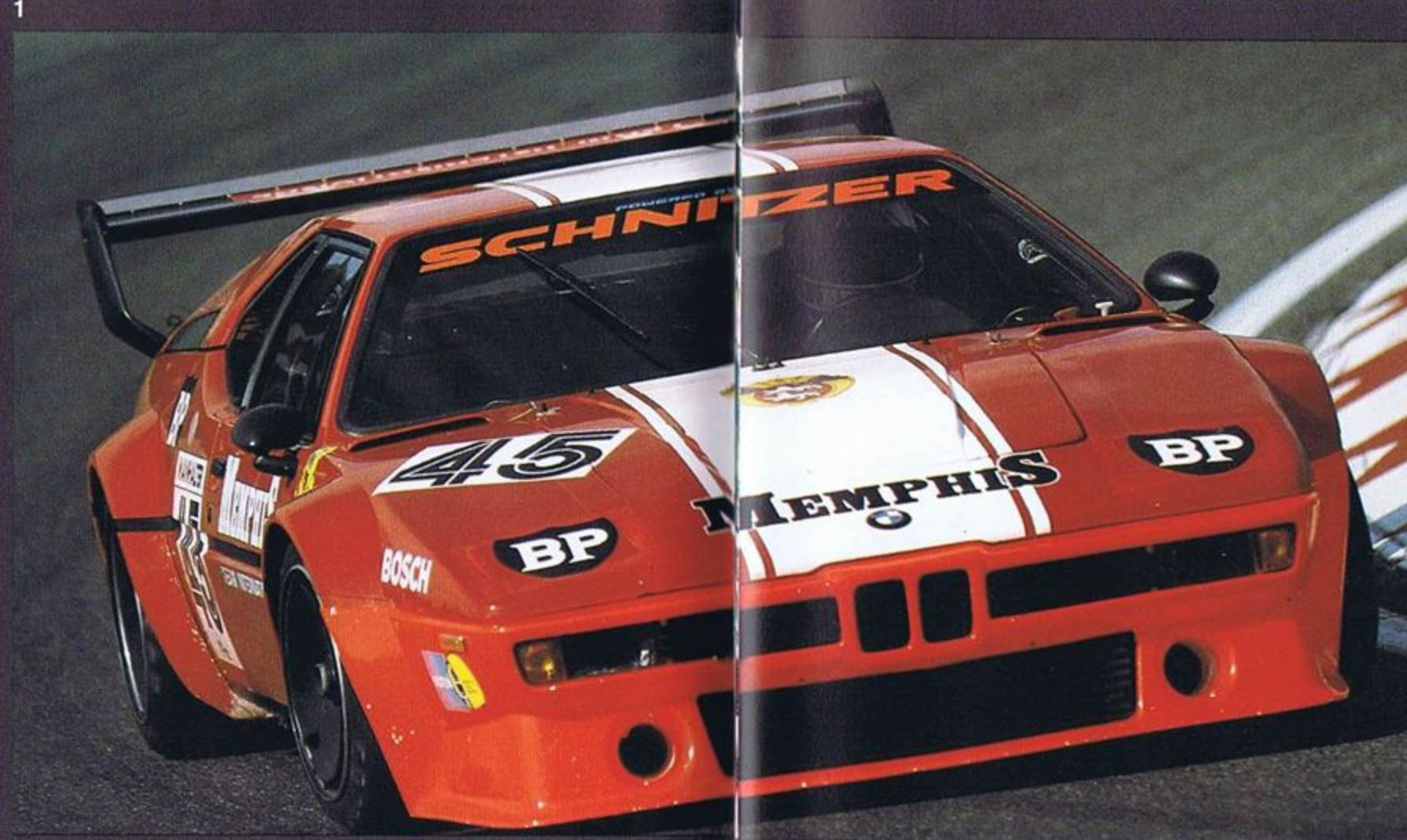
Hochleistungs-4-Ventiler datieren bei BMW zurück bis ins Jahr 1965. Und BMW Erfolge mit 4-Ventilern (3) haben ebenfalls Tradition. Schon die ersten Ausführungen dieser für die Zukunft des Sportwagenbaus wohl richtungweisenden Triebwerkstechnik stellten mit ihrem 2-l-Hubraum und 228 DIN kw (310 PS), installiert in ein Formel-2-Chassis, gleich mehrere internationale Beschleunigungsrekorde auf.

Diesen vielversprechenden Ansätzen folgte ein kontinuierlicher Ausbau der vorhandenen Basis.

Neue Triebwerke, neue Erfahrungen, neue Lösungen und vor allen Dingen immer neue Erfolge.

Einer der Höhepunkte war das Triebwerk des BMW M1 (2). Ein Fahrzeug, konsequent für den Sport entwickelt, aber aus Homologationsgründen trotzdem 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 Pferdestärken), die Turboversion sogar auf über 588 DIN kw (über 800 PS).

2



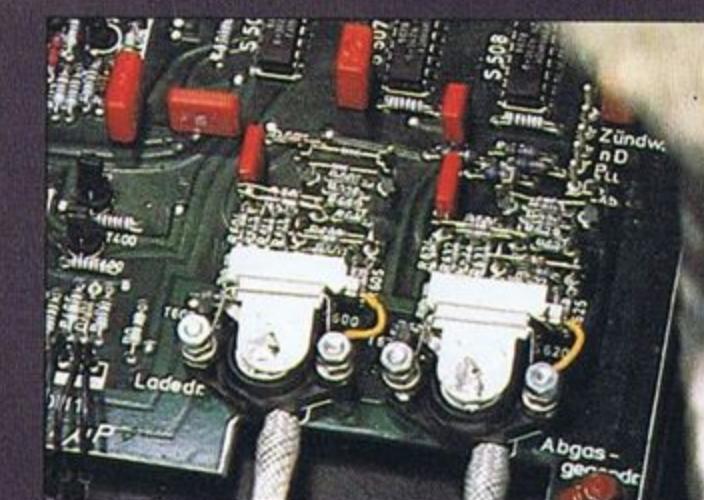
1



3

Ein interessanter Hinweis auf unsere Kompetenz bei 4-Ventiler-Technologie ist, daß wir sie nicht einkaufen müssen, sondern verkaufen können.

BMW liefert Hochleistungs-Sporttriebwerke mit 4 Ventilen pro Zylinder für vielfältigste Einsatzzwecke. So z. B. das 4-Zylinder-16-Ventil-Triebwerk für die Formel 2. In den letzten 10 Jahren stellte es sechsmal den Europameister. Oder auch das

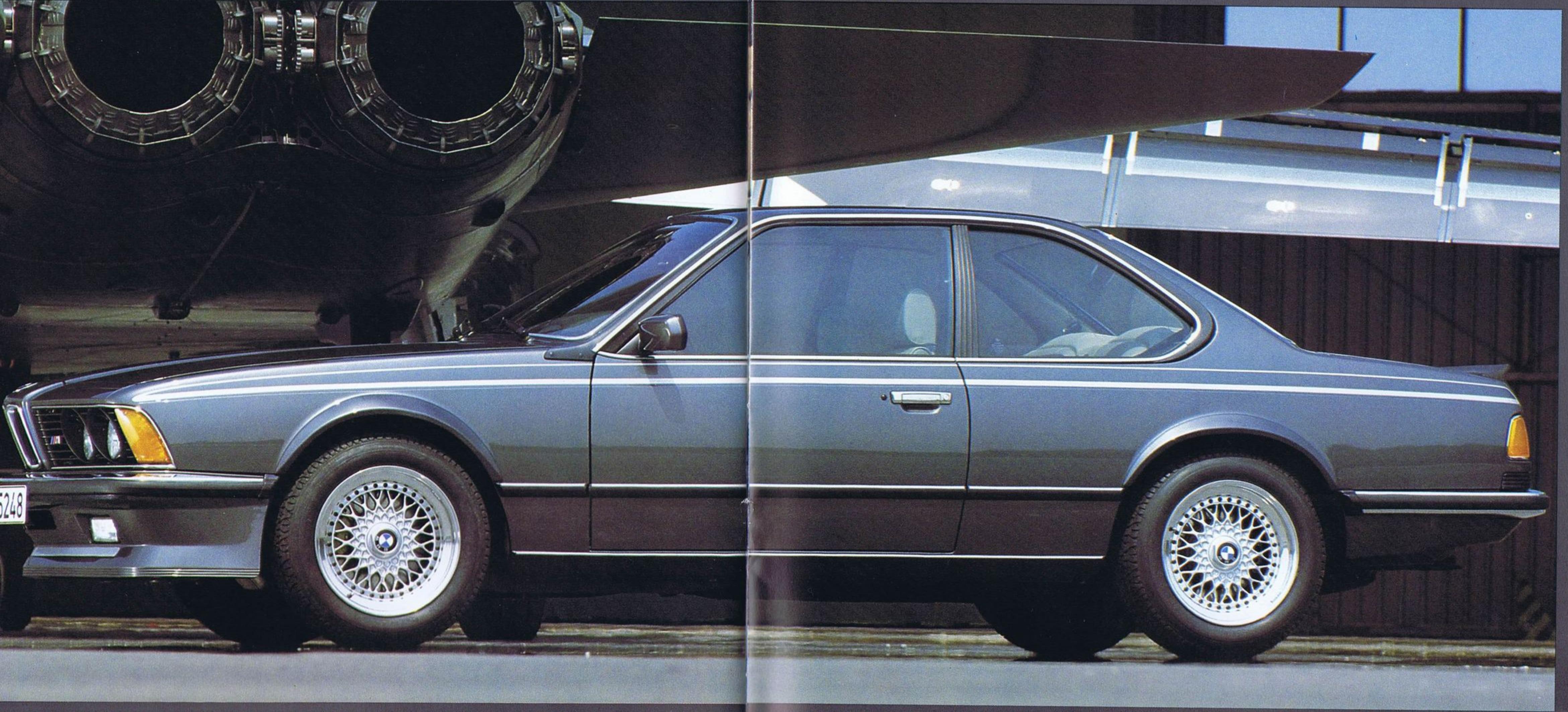


4

Triebwerk, das in der Formel 1 (1) eingesetzt wird und schon nach ganz kurzer Zeit seine außerordentliche Leistungsfähigkeit bewies. Das unterscheidet uns von Herstellern, die Hochleistungs-Technologie wie z. B. 4-Ventil-Zylinderköpfe aus fremden Quellen zukaufen müssen.

für die
schland.
tlicher
eben
mieren
al ihrem
händler
halten.

MW AG
schland
nur mit
nchen.
06/08/10
1/83 VM
ny 1983



**neue BMW M 635 CSi:
Leistungsfähigkeit
als
Ergebnis des
Spiel zwischen
Serie bei**

BMW nutzt sein Engagement im Motorsport ganz bewußt, um innovative Ideen zu fördern. Um Lösungen zu finden, die für die Serie nutzbar gemacht werden. Und das führt immer wieder zu besonders überzeugenden BMW Automobilen.

Falls Sie Ihr sportliches Äquivalent bislang anderswo vergeblich gesucht haben – bei BMW gibt es ein neues Angebot für höchste Ansprüche: **BMW M 635 CSi**.

Zwischen der repräsentativen Coupé-Erscheinung mit pseudo-sportlichem Auftritt und den exotischen, demonstrativen Hochleistungs-Sportwagen fehlte bislang ein Automobil, das höchste Ansprüche an die Leistungsfähigkeit mit einer seriösen Linienführung verbindet. BMW hat diese Lücke mit dem neuen M 635 CSi geschlossen – wobei der Schriftzug M auf die Verbindung zum

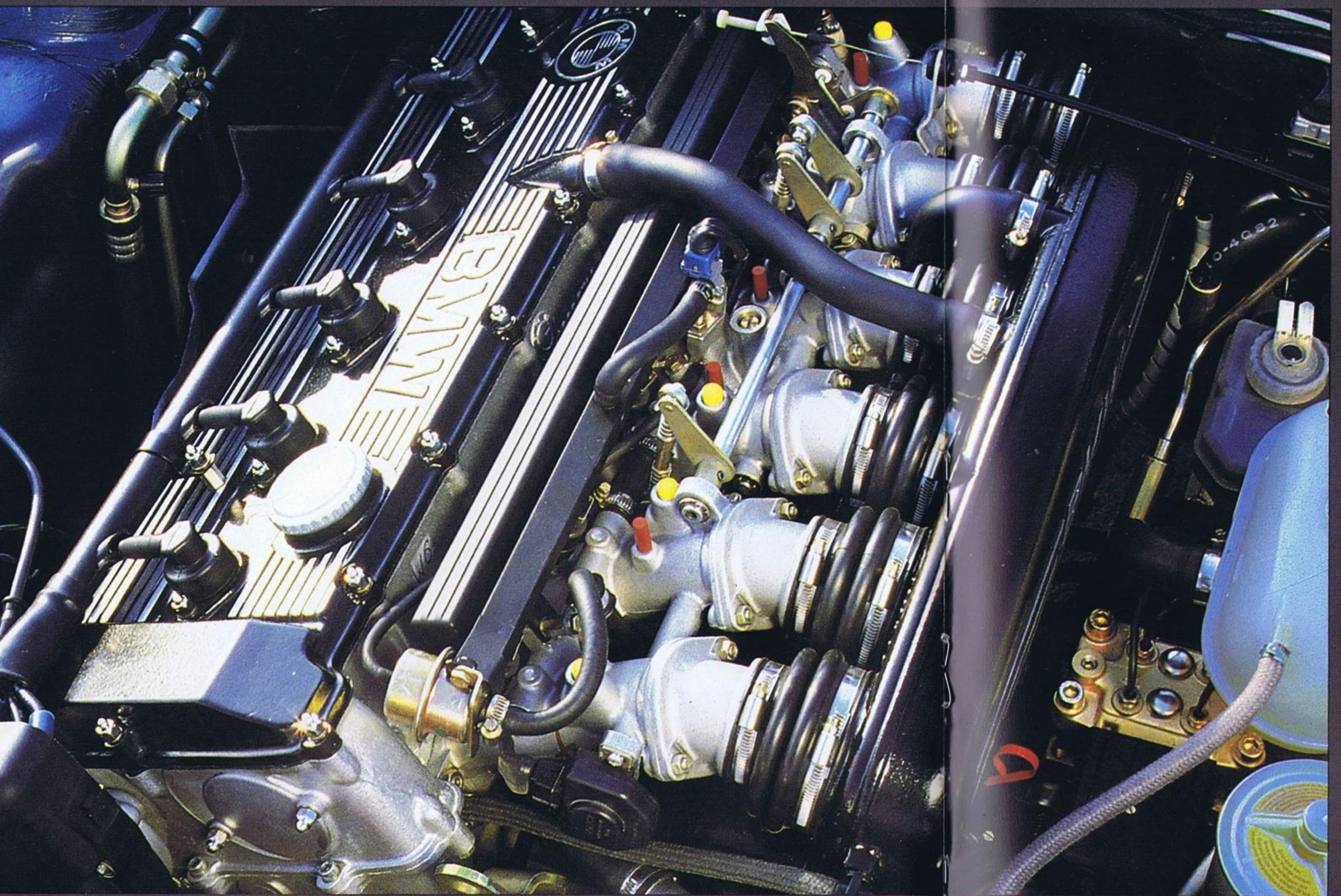


Motorsport hinweist.
Für den Fahrer, der deutlich mehr Dynamik fordert, diese Hochleistung aber in zurückhaltend-eleganter Form und ohne Verzicht auf Fahrkultur sowie ein akzeptables Raumangebot im Fond bevorzugt.

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

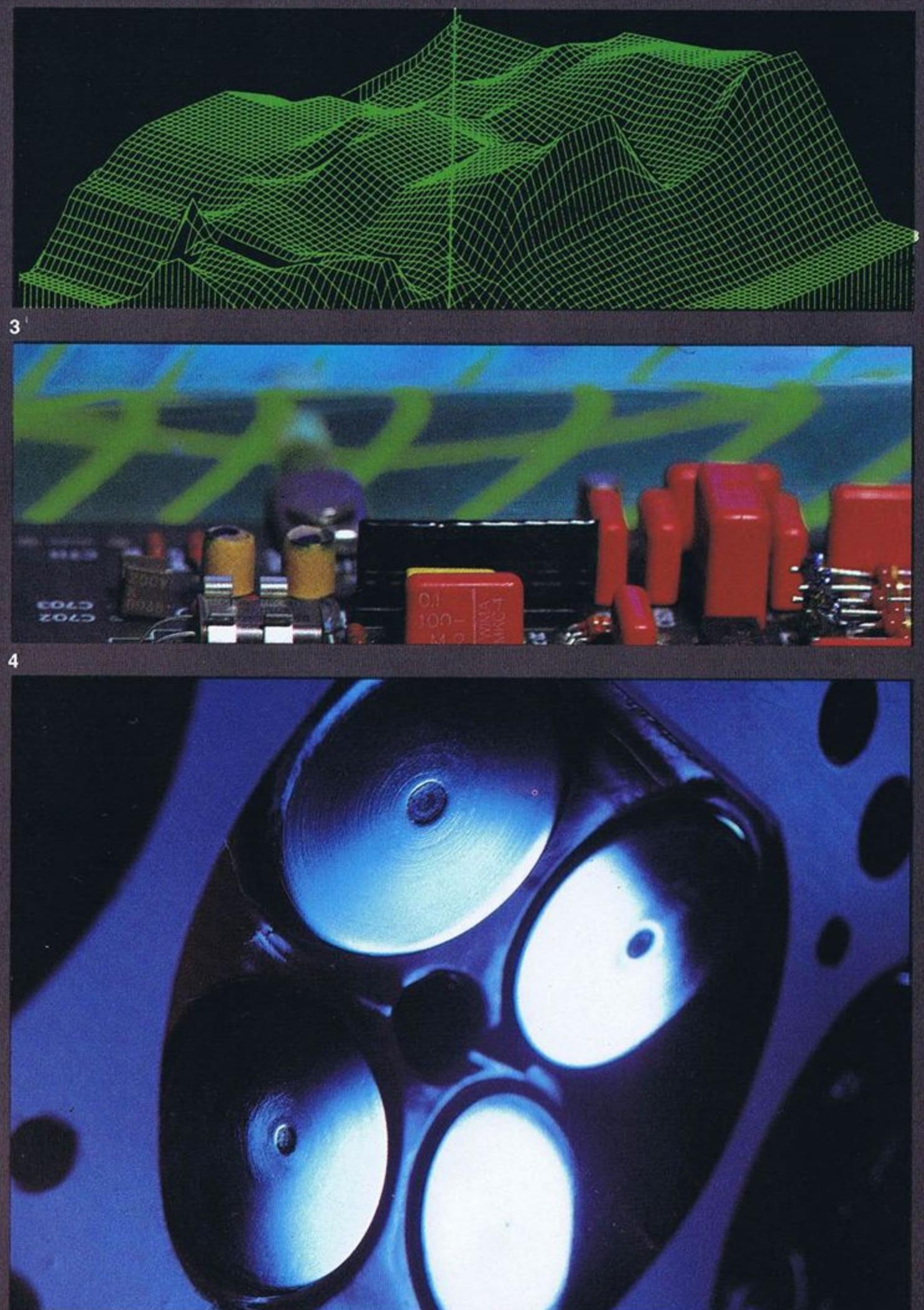
Schon der M-1-Motor verband seine begeisternde Leistungsentwicklung mit guten Alltagseigenschaften. Der konsequent weiterentwickelte M 635 CSi Motor steigert diese Eigen-schaften noch einmal deutlich. Eine entscheidende Voraussetzung dafür: die Verbindung von Renn-technik mit den Möglichkeiten der modernsten Elektronik. Das Wissen, sich auf das weit-verzweigte Netz von leistungsfähigen Vertragswerkstätten eines renom-mierten Herstellers stützen zu können, verleiht zusätzliche Sicherheit.

Die Aufnahmen zeigen den BMW M 635 CSi. Sonderausstattung: Metallic-Lackierung, Leichtmetallfelgen 210 TR 415 mit TRX-Bereifung 240/45 VR 415, Radausschnitts-Verbreiterungen, Diebstahl-warn-Anlage, Wärmeschutzglas grün, Leder-ausstattung



triebwerk des neuen CSi: Element für Technologie- überzeugung zwischen Rennsport und Serie.

Beim M 635 CSi findet sich reinrassige Rennmotoren-Technik (1/5): 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 und 2, im Zusammenspiel mit dem muldenförmigen Kolben kompakter, dachförmiger Brennraum. 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 Drehmomentwerte. Auslaßsystem



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

Das M 635 CSi 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 Menge und Zusammensetzung des Kraftstoff-Luft-Gemischs: in allen Drehzahl- und Lastbereichen, optimal dem Leistungsbedarf angepaßt (3/4). Sensoren als Impulsgeber melden der Steuereinheit die erforderlichen Betriebsdaten. Mit einer neuen Auslegung des Luftmengenmessers wird beim M 635 CSi auch erstmalig statt einer linearen eine logarithmische Kennlinie verwirklicht. So ist trotz

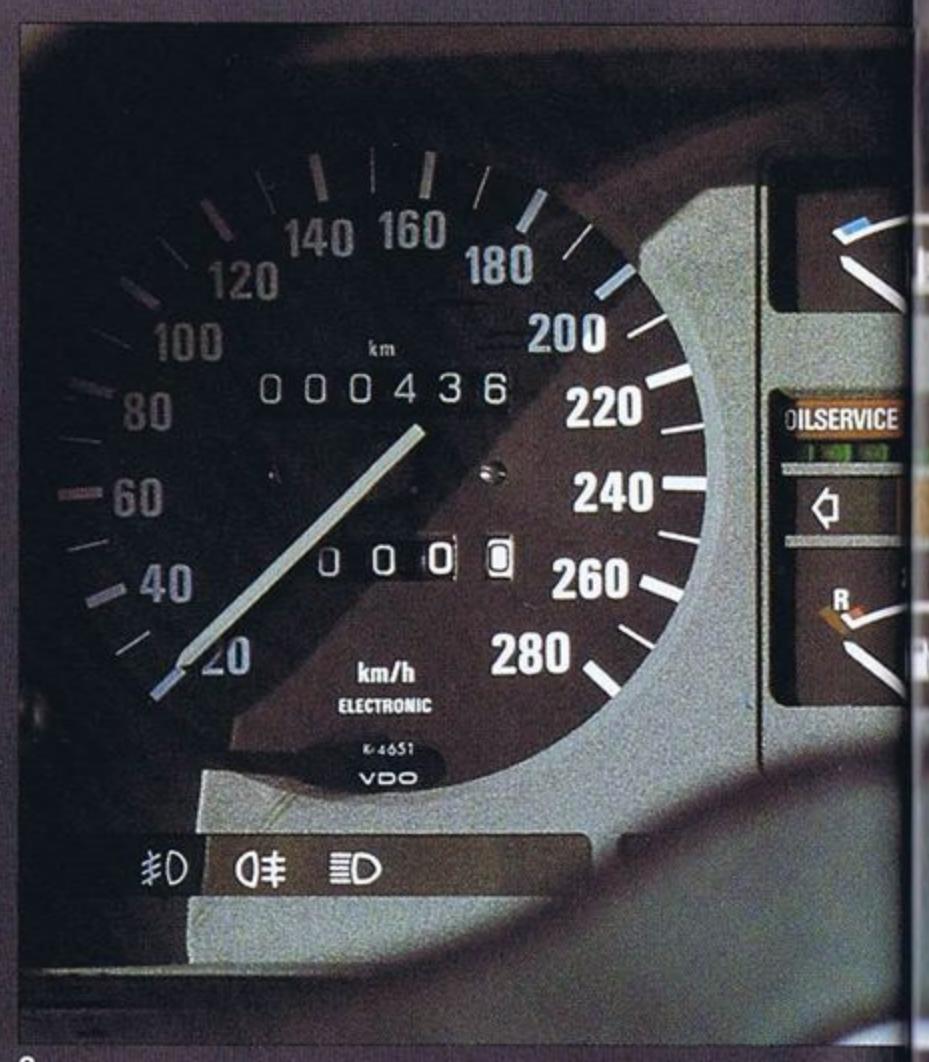
der großen Drehzahlspanne eine noch genauere Signalgebung und damit Dosierung der Kraftstoffmenge möglich. Das Ergebnis der geschilderten Maßnahmen ist ein Hochleistungs-Triebwerk mit hervorragender Alltags-tauglichkeit: spontane Leistungsbereitschaft mit bester Dosierbarkeit und hoher Laufkultur auch bei niedrigen Drehzahlen, maßvoller Kraftstoffverbrauch und günstiges Abgasverhalten. Die zurückhaltende Geräuschenwicklung dieses Hochleistungs-Aggregats auch bei höchsten Drehzahlen lässt Freude am Fahren tatsächlich erleben. Und erstickt sie nicht in ohrenbetäubendem Lärm.



Cockpit des M 635 CSi ist so professionell wie man es in einem solchen Typ von Automobil erwartet.

Die Qualität der Cockpitgestaltung ist BMW typisch und geht über das hinaus, was man selbst bei manchen anspruchsvollen Alternativen erwarten kann. Auch die Innenraumgestaltung genügt hohen ästhetischen Anforderungen. Die Größe des Innenraums – auch die des Kofferraums – lässt die üblichen Kompromisse von Hochleistungs-Automobilen in bezug auf Platz- und Reisekomfort vergessen. BMW Sportsitze für Fahrer und Beifahrer sind serienmäßig (Lederpolsterung auf Wunsch). Sie lassen sich in Höhe und Neigung einstellen und haben eine verstellbare Oberschenkelauflage. Bei diesen Sitzen verbinden sich sportliche Ausprägung mit hohem Langstreckenkomfort.

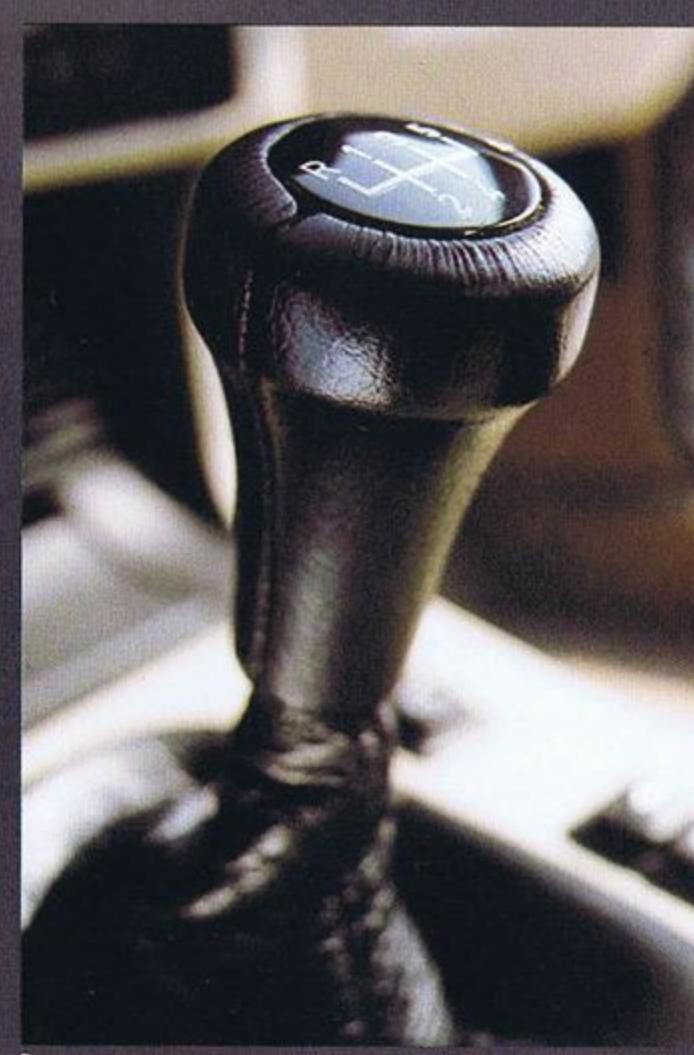
Der M 635 CSi hat ein spezielles Sportlenkrad in M-Technik (1).



2



3



4

Ein BMW Bordcomputer der zweiten Generation mit 8 wichtigen Fahrerinformationen ist serienmäßig (4). Er ist zusätzlich vom Lenkrad aus fernbedienbar. Die Instrumente sind der speziellen Aufgabenstellung und Leistungsfähigkeit des M 635 CSi angepaßt (2). Das 5-Gang-Getriebe besitzt die sportlich engere Abstufung (3). Die Höchstgeschwindigkeit wird im 5. Gang erreicht.

leistung dieser
Kategorie braucht beim
Fahrwerk und bei der
Übertragung wie
beim Bremssystem
die Fahrung aus dem
Sport.
Wie kann sie liefern.

Der BMW M 635 CSi (1) ist selbstverständlich nicht einfach ein BMW Coupé mit einem neuen, leistungsfähigeren Motor – er ist ein auf einem viel höheren Leistungslevel in jedem Detail neu abgestimmtes Hochleistungs-Automobil. Die 210 DIN kW (286 PS) werden über ein neuentwickeltes, deutlich stärkeres 5-Gang-Sport-Getriebe an die Hinterachse übertragen. Das gesamte Fahrwerk ist den höheren Fahr- und Bremsleistungen angepaßt. Das Fahrzeug wurde insgesamt tiefergelegt. An der Hinterachse werden Federn mit progressiver Kennlinie eingesetzt. Die Spurweite hinten ist breiter geworden, die gesamte Fahrwerksabstimmung wurde mit Gasdruck-Stoßdämpfern deutlich straffer, sportlicher. Bei der Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse wurde im Hinblick auf die breitere Bereifung (auf Wunsch) eine größere Nachlaufstrecke vorgesehen, um das ausgezeichnete Ansprechverhalten der Lenkung und den guten Geradeauslauf auch bei dieser Bereifung zu erhalten. Der Frontspoiler (4) wurde speziell in Richtung Auftriebsreduzierung optimiert.

Serienmäßig ist der M 635 CSi mit geschmiedeten Leichtmetallrädern 165 TR 390 und TRX-Bereifung 220/55 VR 390 ausgerüstet. Als Sonderausstattung (in Vorbereitung) wird ein dreiteiliges Leichtmetallrad 210 TR 415 mit TRX-Bereifung 240/45 VR 415 angeboten (2).

Auch bei diesem Hochleistungsrad ist Rennsport-Technik erkennbar. Der vielfach verschraubte Felgenstern ist geschmiedet, die Felgenbetten sind aus Aluminium gerollt.

Zur Abdeckung dieser extrem breiten Räder sind vorn und hinten Radausschnitts-Verbreiterungen (3) in Wagenfarbe vorgesehen.

Die gesamte Bremsanlage ist an das hohe Leistungsangebot des M 635 CSi angepaßt worden. Vorn werden spezielle belüftete Scheiben mit einem größeren Durchmesser und einer größeren Dicke eingesetzt (5).

Die hinteren Scheibenbremsen besitzen Faustsättel mit einem größeren Kollendurchmesser.

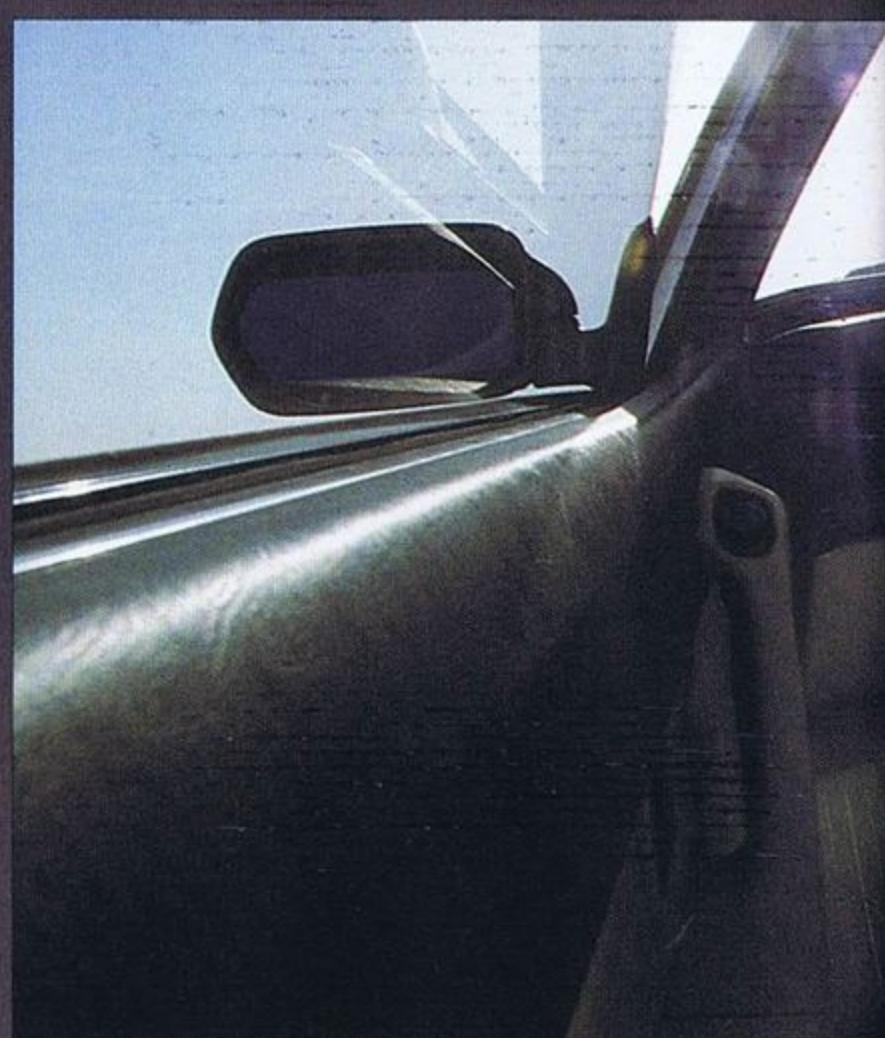
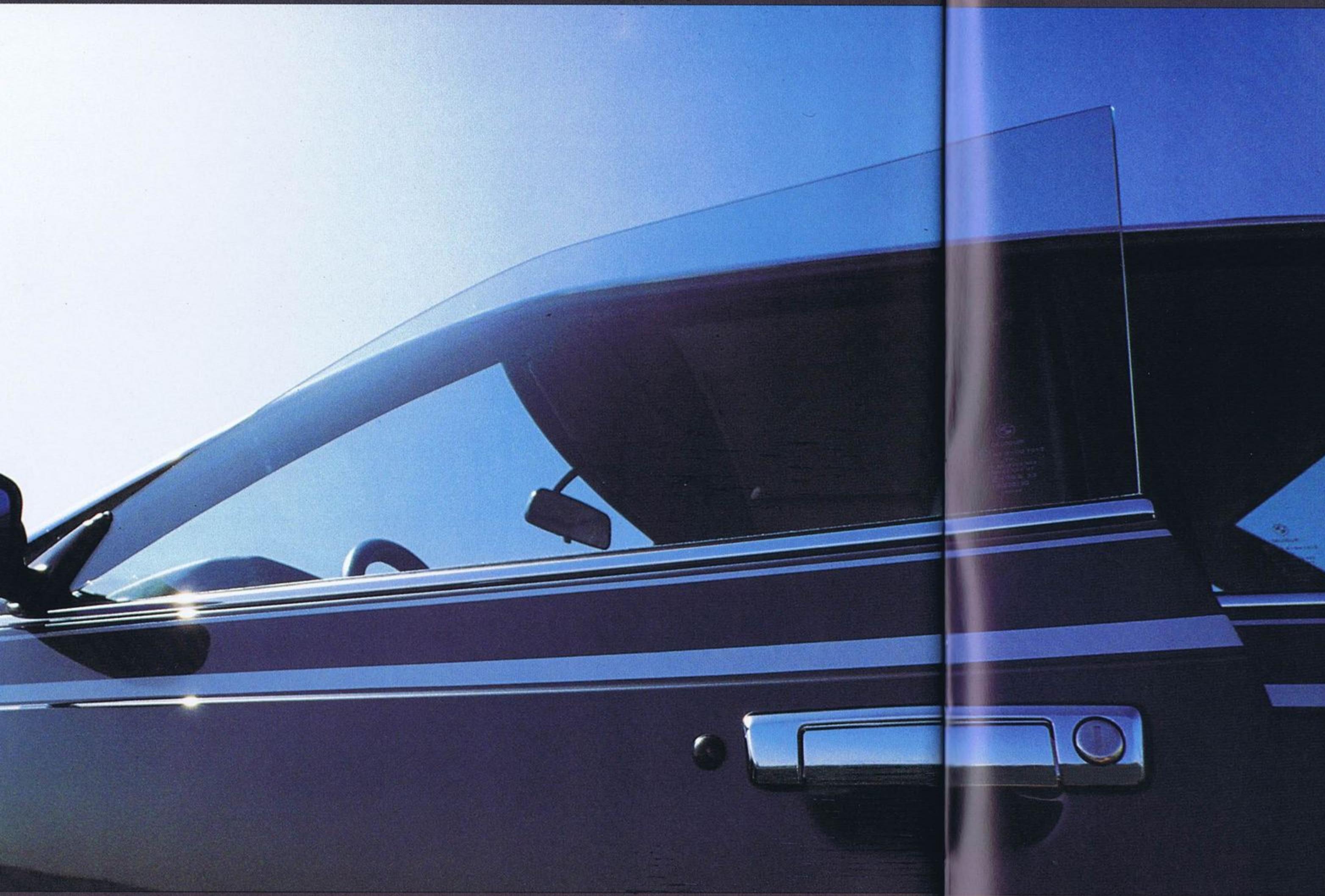
Auf das Fahrwerk wurde das serienmäßige Anti-Blockier-System neu abgestimmt. Durch die Verlegung der 90-Ah-Batterie in den Kofferraum wird zusätzlich die Achslastverteilung optimiert und die bestmögliche Traktion an der Antriebsachse erreicht. Selbstverständlich gibt es auch für den M 635 CSi ein vielfältiges Angebot von Original BMW Sonderausstattungen, mit denen man dieses Automobil noch gezielter auf die eigene Persönlichkeit abstimmen kann.



Sie ein Coupé der
Kategorie des M 635 CSi
wählen Sie bedenken,
dass Ihr Automobil
nun nicht nur
eigene Stil
präsentiert.

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

Als BMW Fahrer befinden Sie sich in guter Gesellschaft. Denn auch im Streben nach Perfektion lässt sich ein Sport erkennen: der Sport, nur mit dem Besten zufrieden zu sein. Und den haben BMW Konstrukteure und BMW Käufer gemein.

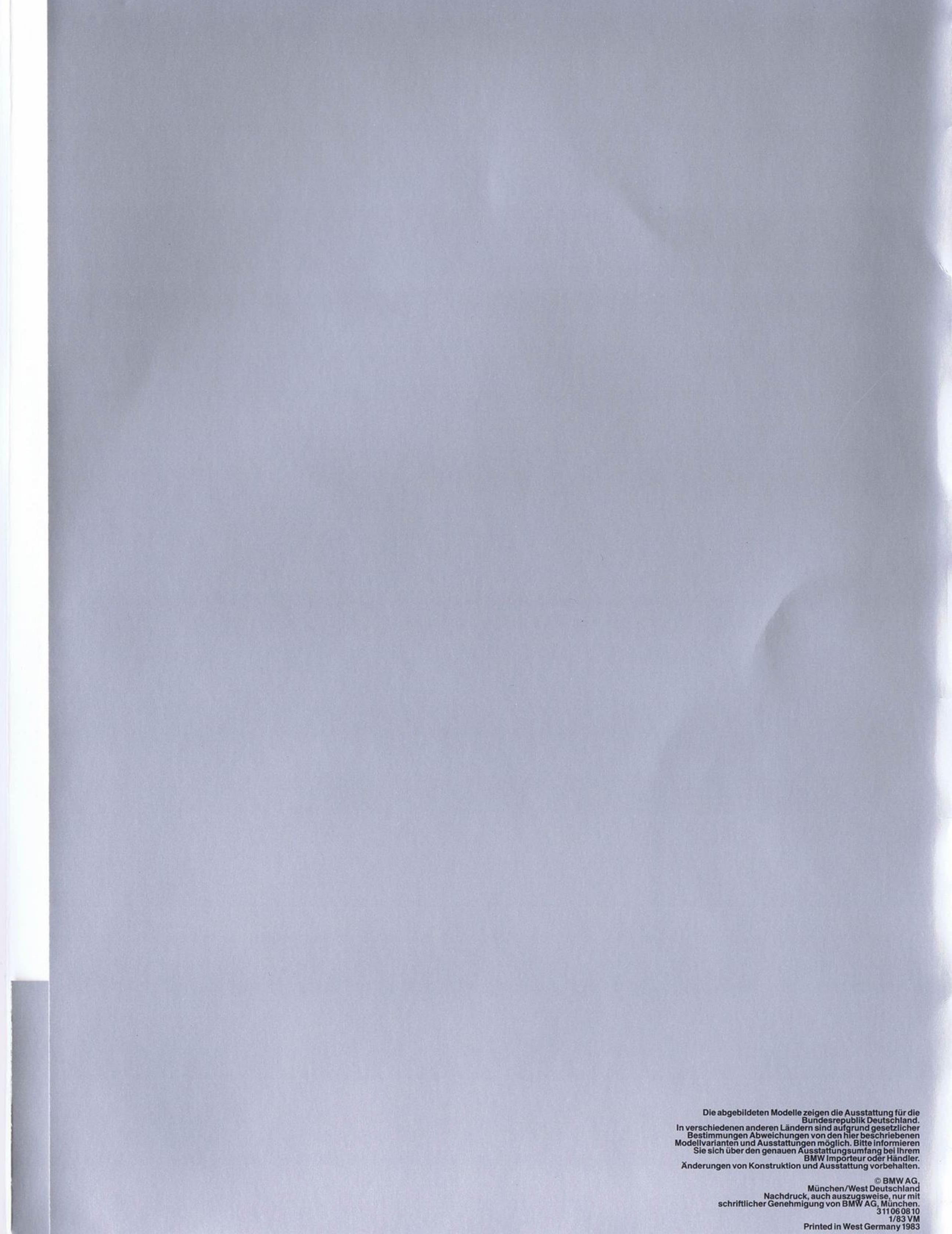


**ynamik aus erster
– bei Könnern
n besten Händen.
das wichtigste
ent eines
lichen Automobils
um Steuer.**

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 extrem leistungsfähige und dynamische Automobile zu entscheiden wie z.B. für den neuen BMW M 635 CSi.

Bei Fahrern mit dieser Einstellung zum Vorwärtskommen kann man davon ausgehen, daß sie insgesamt sportlicher sind und deshalb auch ihr Fahrzeug aktiv, mit ganzem Herzen 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 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.

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



Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen anderen Ländern sind aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten und Ausstattungen möglich. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem BMW Importeur oder Händler.

Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

© BMW AG

München/West Deutschland

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit

schriftlicher Genehmigung von BMW AG, München.

31106 0810

1/83 VM

Printed in West Germany 1983

Technische Daten BMW M 635 CSi

Karosserie

Coupé 2-türig, 4-sitzig, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitscabine, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn und hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen

Abmessungen, Gewichte

Länge 4755 mm, Breite 1725 mm, Höhe (leer) 1354 mm; Radstand 2625 mm, Spurweite vorn 1430 mm, hinten 1464 mm, Wendekreis 11,6 m; Ellenbogenbreite vorn 1443 mm, hinten 1422 mm

Kofferraum absolut 430 l, nach VDA 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, Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Gleichzeitig wird die Nutzlast entsprechend reduziert.

Motor

Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit zweiteiligem 24-Ventil-Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, dachförmiger Brennraum mit zentraler Zündkerzenlage; 2 obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwellen, 7fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten, zweistufiger Elektro-Lüfter mit Hochleistungs-Kühler; Motoröl-Luftkühler, Doppelrohr-Zweitopf-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 cm³, Leistung 210 DIN kW (286 PS) bei 6500/min
Drehmoment 340 Nm bei 4500/min; Verdichtung 10,5:1

Getriebe, Fahrwerk

Hydraulisch betätigtes 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 1,0; 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 Schraubenfedern (Querkraftausgleich durch exzentrische Anordnung) und Gummizusatzfedern; Stabilisator, Wankneigungsanschläge in den Federbeinen
Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern (13°-Pfeilung), Anfahrtachreduzierung, Federbeine mit Schraubenfedern und Gummizusatzfedern; Stabilisator

Sportliche Fahrwerksabstimmung mit Gasdruckdämpfern vorn und hinten

Sicherheitslenksäule, drehzahlabhängige Servolenkung

Geschmiedete BMW Leichtmetallfelgen 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 (vorläufige Werte) in l auf 100 km nach DIN 70 030, Teil 1, Super	5-Gang-Sport-Getriebe
bei konstant 90 km/h	8,2
bei konstant 120 km/h	10,2
im Stadtverkehr	16,5

Außenausstattung

Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Stoßstangen vorn und hinten mit Gummiauflagen, seitliche Gummistoßleisten; weit nach vorn sowie tief gezogener, regenerierbarer Spoiler vorn, Heckspoiler aus schwarzem Kunststoff auf dem Kofferraumdeckel, jeweils in Richtung Auftriebsreduzierung optimiert, seitlich und vorn schmale Zierstreifen; Motorhaubenstützung 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 durchgeföhrter Jahreskontrolle

Innenausstattung

Innenraumboden und Hutablage vollständig mit Velours-Teppich ausgelegt, 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-Technik“, Ø 380 mm, mit Axialverstellung, Schalthebelknopf und -balg in Leder, verdrehgesichert 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 Teppichbodeninlage an den Trittkanten; abblendbarer Sicherheitsinnenspiegel, Türschlösser mit Sicherheitsschlüsseln und Ausgleichsgewichten, Türinnengriffe zurückversetzt über Armlehnen, Fahrzeug-Hauptschlüssel mit integrierter Batterieleuchte

Sitze: BMW-Sportsitze mit Wollvelours-Stoff-Polsterung vorn, einschließlich Einstiegsautomatik und von Sitzlängsposition abhängige Sitzhöhenverstellung, zusätzlicher Neigungsverstellung und einstellbarer Oberschenkelauflage; Kopfstützen vorn mit Neigungsverstellung, über Druckknopf in der Höhe verstellbar und abnehmbar; Einzelsitze und Mittelarmlehne hinten, textile Himmelverkleidung

3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten mit verdecktem Aufroller, vorn mit Schwenkbeschlag, Gurtschloß an den Vordersitzen verankert; Kniegeschutz 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 Heckabschlußblech mit als Ablage nutzbarer Abdeckung

Elektrik

Halogenscheinwerfer (automatische Abschaltung mit der Zündung), Abblendlicht mit Stufenreflektor, in den Frontspoiler integrierte Nebelscheinwerfer, zwei Nebelschlußleuchten, zwei Rückfahrlampen

Armaturentafel: Instrumente und Bedienelemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet; Kombiinstrument mit: elektronischem Tachometer, Tageskilometer-Zähler, Drehzahlmesser, Service-Intervallanzeige (SI), Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige; zusätzliche Kontrolleuchten für: Kraftstoff, Kühlwassertemperatur, Bremsbelagverschleiß, Bremsflüssigkeitsstand und Systemdruck der Zentralhydraulik, angezogene Handbremse, ABS und Nebelschlußleuchte; 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 teilversenbar), 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: elektronisch geregelter Frischlufttheizung mit über Schiebe- und Drehregler leicht einstellbarer Heizleistung; leises, stufenlos elektromechanisch geregelter Gebläse, Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr durch seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, bis auf Kopfraumausströmer jeweils horizontal und vertikal richtbar, sowie einzeln ein- und abstellbar; Heizungsschema-Beleuchtung, Zwangsentlüftung
Batterie 90 Ah im Kofferraum; Drehstromlichtmaschine 80 A/1120 W