

# CLASSIC DRIVER

## BMW M 635 CSI



**Meistens merkt man zu spät, wie gut etwas war: Wenn das Neue und vermeintlich Bessere bereits vor der Tür steht. Dann entdeckt man die einst nur beiläufig erwähnten Details als liebenswerte, begehrenswerte Zeugen einer Zeit, in der, so meint man, alles Besser war. Gern verspürt man in diesen Momenten die Sehnsucht nach diesem oder jenem Gegenstand, der einem den Weg in das Gestern aufzuzeigen scheint.**

So geschieht es dieser Tage auch wieder unter den BMW-Anhängern, kommt doch das neue 6er Coupé zu den Händlern. Dieses faszinierende Fahrzeug weckt bei seinem Klientel und bei seinen Bewunderern gleichermaßen Erinnerungen an die Achtziger. Zu dieser Zeit bestand das Programm aus übersichtlichen vier Modellreihen. Diese waren nach dem Baukastensystem entstanden und verfügten über ein Design, das dem geneigten Betrachter schon aus einiger Entfernung ankündigte, was sich ihm näherte.

Der charakteristische Look aller BMW der damaligen Zeit gilt auch heute noch als ein unverwechselbares Markenzeichen. Ungekrönter König des Modellangebots war ein elegantes Coupé; die 6er Reihe. Dieses Fahrzeug war von vornherein nicht als kompromissloser Sportwagen, sondern als sportliches Oberklassecoupé konzipiert. Nicht das Hetzen nach Sekunden, sondern das entspannte und komfortable Reisen war ihm ins Lastenheft gelegt worden. Und so verwundert es nicht, dass bei näherer Betrachtung des technischen Arrangements eher Hausmannskost, als Gourmetküche zu finden ist: Stammen wesentliche Elemente der Technik von der Fünfer-Baureihe ab. Das hielt einerseits die Entwicklungskosten gering, führte andererseits dazu, dass das Flair des Besonderen ein wenig auf der Strecke blieb. Bis auf den M 635 CSI bot die 6er Reihe zwar viel Auto fürs Geld, war aber mehr Timmendorf, als Cote d'Azur. Das erkannte man offenbar auch in der Münchner Konzernzentrale und schob im Januar 1984 lanciert von spektakulären Rennerfolgen, das Topmodell nach, welches dem Automobilisten noch heute ein Begriff ist. Der M 635 CSI.



Das Triebwerk stammte direkt aus dem sündhaft teuren und im Rennsport erfolgreichen BMW M1. Dieser, in kleiner Stückzahl gebaute, Mittelmotor-Sportwagen war es, der auf dieses nunmehr üppig motorisierte Sportcoupe Appetit machte. Mit Erfolg, wie die Verkaufszahlen belegen. 5585 Fahrzeuge stellte die BMW Motorsport GmbH bis 1988 weltweit auf die Räder. Darunter 524 Rechtslenker. Angeboten wurde das Fahrzeug anfangs ohne Katalysator mit 286 PS. Später kam die Variante mit Katalysator und 260 PS hinzu. Der Preis betrug zu Produktionsende stolze 107 500 DM.

Ob es jetzt Zeit ist, einen M 635 CSI zu kaufen, müssen Sie selbst entscheiden. Preiswerter werden die Fahrzeuge sicher nicht mehr. Was Sie zu beachten haben, finden Sie in der folgenden Kaufberatung.

[Der Motor](#)

[Die Kraftübertragung](#)

[Das Fahrwerk](#)

[Karosserie und Elektrik](#)

## Der Motor



Wie bereits erwähnt, entschied sich BMW bei der Planung des sportlichsten aller 6er Coupés für das aus dem Exklusivsportwagen M1 bekannte Aggregat. Hierbei handelt es sich um einen Reihensechszylinder mit Vierventilkopf. Die Gemischversorgung übernahm eine für damalige Verhältnisse supermoderne Motronic von Bosch. Diese Kombination gewährt eine für einen derartigen Hochleistungsmotor ungewöhnliche Alltagstauglichkeit. Sofern die elektrischen Komponenten der Motronic nicht durch Umwelteinflüsse (Feuchtigkeit) in Mitleidenschaft gezogen wurden, arbeitet die Anlage störungsfrei. Es lohnt sich aber, bei der Besichtigung den einen oder anderen Stecker am Motor abzuziehen. Stellt man dabei fest, dass die Kontakte oxidiert sind, braucht man sich über Fahrfehler nicht zu wundern. Optimal überprüft man die Motronic, indem man bei einem BMW-Händler einen Termin zum Anschluss des Fehlerdiagnosegerätes vereinbart. Die Kosten hierfür sind im Vergleich zu den etwaigen Instandsetzungskosten von versteckten elektrischen Mängeln vergleichsweise gering. In jedem Fall muss von abgeänderten Steuergeräten abgeraten werden. Diese Maßnahmen erhöhen in keinsten Weise die Motorleistung, können aber schwerwiegende Motorschäden nach sich ziehen.





Mechanisch gilt der Motor als ausgereift. Sieht man von den üblichen BMW Problemen mit undichten Zylinderkopfdichtungen ab, ist dieses Aggregat für Laufleistungen von mindestens 250 tkm gut. Prüfen Sie bei der Probefahrt, ob der heißgefahrenere Motor keine thermischen Probleme hat, indem Sie im Stand bei ausgeschalteter Klimaanlage die Drehzahl für einige Minuten auf etwa 3500 U/min erhöhen. Die Nadel der Temperaturanzeige sollte, nachdem sie zunächst angesteigt, bei einem Punkt verharren. Dazu sollte ein deutlich vernehmbares Lüftergeräusch hörbar sein, welches von dem Viscolüfter herrührt, der bei ansteigender Temperatur seine Drehzahl erhöht. Fällt die Temperaturanzeige daraufhin wieder etwas, ist die Thermik des Motors in Ordnung. Schafft es der Viscolüfter trotz erhöhter Drehzahl nicht, die Temperatur im unkritischen Bereich zu halten, kann der Aluminiumwasserkühler schadhafte sein. Aufgrund des Alters kann sich dieser teilweise zusetzen oder im schlimmsten Fall platzen. Ein neuer Kühler schlägt mit etwa 315 Euro zu Buche. Prüfen sie, ob das Kühlwasser nach Abgasen riecht. Dies weist auf eine defekte Zylinderkopfdichtung hin, ebenso wie weißer Schaum im Ausgleichsbehälter. Dazu schrauben Sie bei laufendem Motor ( Leerlauf) vorsichtig(!) den Deckel des Ausgleichsbehälters auf und beobachten das Kühlmittel. Steigen Luftblasen aus dem Gefäß auf, ist dies ein sicheres Indiz für einen Schaden am Zylinderkopf oder an der Zylinderkopfdichtung.

Zuletzt schalten Sie die Klimaanlage ein und beobachten den Elektrolüfter. Dieser sollte nun – je nach Außentemperatur – in der ersten oder zweiten Stufe mitlaufen. Tut er dies nicht, ist die Kühlleistung im Stadtverkehr geringer und der Motor kann zu heiß werden.

Die weiteren Kontrollarbeiten am Motor sind nunmehr Pflichtprogramm sollten aber dennoch durchgeführt werden. Besser sollten Sie prüfen, ob die Ölwanneabdichtung, der Kurbelwellensimmering vorne und die Trennstelle zwischen Motor und Getriebe frei von Ölnebel sind. Finden sich an diesen Stellen Öltropfen, so deutet dies auf eine Leckage hin, deren Abdichtung meist aufwändig ist.



Lassen Sie sich die Serviceunterlagen zeigen und seien Sie misstrauisch, wenn hier keine BMW Händler für die regelmäßige Wartung Verantwortung übernommen haben. Der Unterhalt eines M 635 CSI erfordert ein strapazierfähiges Bankkonto, welches von dem Dritt oder Viertbesitzern oftmals durch die letzte Versicherungsrechnung geräumt wurde. Insbesondere der Wechsel der Steuerkette ist ein teures Unterfangen. Wenn auch BMW hierfür keine festen Intervalle vorschreibt, so ist dieses Bauteil spätestens bei einer erheblichen Geräuschentwicklung (Rasseln) auszuwechseln. Um die erheblichen Kosten einer fachgerechten Reparatur zu umgehen, findet man immer wieder fragwürdige Angebote, die auf eine modifizierte Kette mit einem Schloss zurückgreifen. Hierdurch spart man erheblichen Montageaufwand, da die Kette nunmehr als endliches Bauteil in den Kettenkasten hineinläuft und erst später mit dem Kettenschloss zu einem unendlichen Bauteil mutiert. Die Qualität dieser Reparaturmethode ist umstritten.

Die Ventile, 24 an der Zahl, sind ebenfalls im Rahmen der Servicetätigkeit nachzustellen, da der M 635 CSI nicht über Hydrostößel verfügt. Steht diese Arbeit bevor, so empfiehlt es sich verschiedene Angebote von BMW Händlern einzuholen, da diese teilweise erheblich voneinander abweichen. Beharren Sie auf jeden Fall auf ein schriftliches Angebot. Wie die Recherche ergab, gibt es für den M 635 CSI kaum vom Werk festgesetzte Arbeitswerte, so dass am Ende einer Reparatur, ohne zuvor abgesteckten Kostenrahmen, oftmals eine böse Überraschung lauert. Seien Sie sich bewusst, dass BMW Vertragshändler Ihren Auftrag nicht unbedingt mit großer Freude entgegennehmen, da es oftmals an Knowhow und an der notwendigen Begeisterung für ältere Fahrzeuge fehlt. Es kann daher nicht schaden, die Reparaturen und Instandsetzungsmaßnahmen regelmäßig im gleichen BMW Autohaus von immer demselben Mitarbeiter durchführen zu lassen. Fragen Sie im Rahmen der Reparaturannahme ruhig explizit nach einem Gesellen, der Erfahrung mit dem Wagen hat.



### **Die Kraftübertragung**

Der 6-Zylinder leitet seine Kraft über eine hydraulische Kupplung an ein 5-Gang-Getriebe weiter. Beide Einheiten unterliegen normalem Verschleiß und gelten bei normaler Fahrweise als sehr haltbar. Das Getriebe konnte seinerzeit in zwei Varianten geordert werden. Überprüfen Sie bei begründetem Verdacht, ob der ins Auge gefasste Wagen mit dem Originalgetriebe ausgestattet ist. Hierfür langt in der Regel ein Anruf bei der örtlichen BMW Niederlassung. Die Kardanwelle sollte bei Lastwechsel ebenso wenig Geräusche machen, wie das Hinterachsdifferential. Dieses verfügt serienmäßig über eine Sperrwirkung von 25 Prozent. Ein Schaden am Differential kündigt sich meist durch schabende Geräusche in jeder Geschwindigkeit an. Lassen Sie daher bei der Probefahrt ruhig einmal die Fenster herunter und lauschen Sie bei mäßiger Geschwindigkeit, ob die Aggregate still ihren Dienst verrichten.

### **Das Fahrwerk**

Der BMW M635 CSI verfügt über ein sehr gut abgestimmtes Sportfahrwerk mit Einzelradaufhängung und Gasdruckdämpfern. Umso verwunderlicher ist es, dass es offenbar genügend Zeitgenossen gab, die diesem gelungenem Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit mittels Tieferlegungssätzen aus dem Baumarkt den Kampf ansagten. Hierzu kann es nur eine Empfehlung geben: Ausbauen und wegwerfen! Ein originales Fahrzeug hat derlei Bastellösungen nicht verdient. Lediglich hochwertige Lösungen, wie sie etwa von Alpina angeboten wurden, können als akzeptable Ausnahme gelten. Für die Serienbauteile gilt eine Laufleistung von etwa 150 tkm als angemessen. Danach sollte man die Dämpfer gegen neue Originalteile tauschen. Nur so behält der BMW seine guten Fahreigenschaften. Gleiches gilt für die Bereifung. BMW rüstete den M 635 CSI serienmäßig mit einem geschmiedeten Leichtmetallrad und Michelin TRX Reifen der Größe 220 755 VR 390 aus.



Gegen einen Mehrpreis von 720 Euro erhielt man diese Felgen auch in breiterer Ausführung. Dazu kamen dann Plastikteile an den Radläufen, die BMW vornehm als Radauschnittsverbreiterungen titulierte. Dieses Reifensystem, welches ausschließlich von Michelin angeboten wurde, ist heute weitgehend vom Markt verschwunden, was exorbitante Reifenpreise zur Folge hat. Andere Reifenfabrikate sind übrigens nicht auf die Originalfelgen zu montieren. Sofern der in Frage kommende Wagen noch über die Originalfelgen verfügt, achten Sie in jedem Fall auf das Herstellungsdatum. Reifen, die ein Alter von mehr als 5 Jahren aufweisen,

sind für einen solchen Wagen sicher nicht mehr angemessen.

Das restliche Fahrwerk überprüfen Sie am besten bei geschlossenen Fenstern und ausgeschaltetem Radio auf der Marterstrecke Ihres Vertrauens. Dazu sollte die Geschwindigkeit nicht zu hoch sein. Stellen Sie fest, ob das Fahrwerk klappert oder poltert. Kreisen Sie ein schwer zuzuordnendes Geräusch dadurch ein, indem sie achshäftig auf schlechtem Belag fahren. Eine ausgeschlagene Gummibuchse oder ein defekter Querlenker allein ist kein Drama, aber es lohnt sich genau hinzuhören, denn ein späterer Wechsel von Aufhängungsteilen wird recht kostspielig. Hierbei sei der Hinweis erlaubt, dass es oftmals nicht nötig ist, das ganze Bauteil, wie etwa einen Querlenker, zu wechseln, nur weil eine Gummibuchse ausgeschlagen ist. Oftmals kann die Buchse einzeln ersetzt werden und man kann so etliche Euro sparen.



Das hydraulische Lenkgetriebe neigt selten zu Undichtigkeiten. Gelegentlich schlagen die Spurstangenköpfe aus, was sich durch ein Knacken beim Lenkeinschlag bemerkbar macht. Der Wechsel dieser Bauteile erfordert eine anschließende Vermessung der Fahrwerksgeometrie. Da die Lenkung des M 635 CSI als drehzahlabhängige Servotronic ausgeführt wurde, sollte sich die aufzubringende Lenkkraft mit steigender Motordrehzahl verändern.

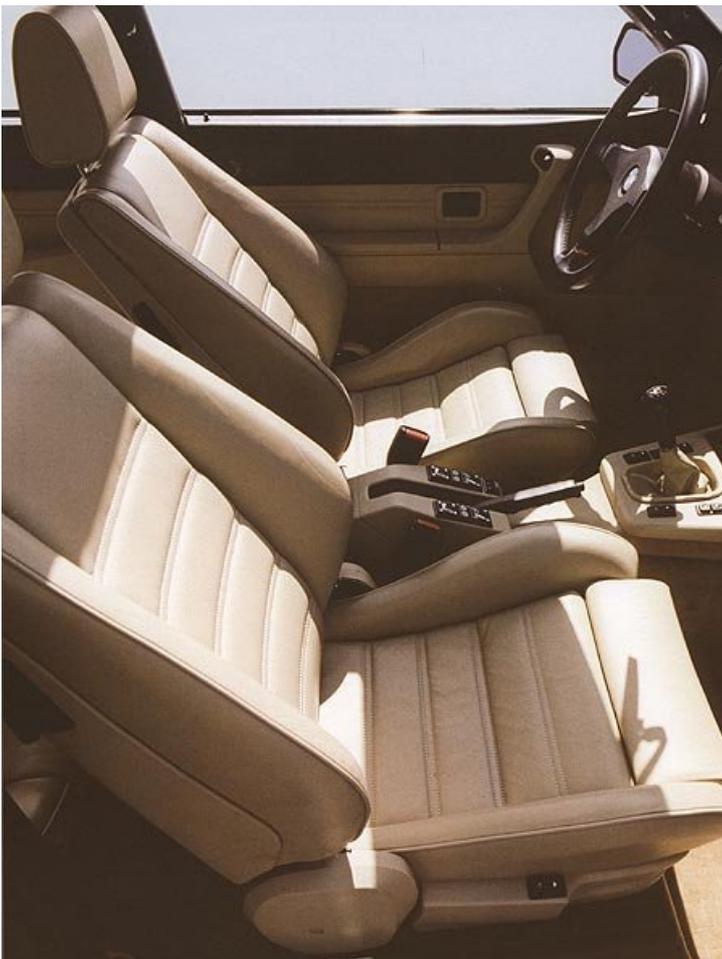
Die Bremsanlage des M 635 CSI wurde den gesteigerten Fahrleistungen angepasst und mit einem serienmäßigen ABS versehen. Die Antiblockiersystem-Anlage stammt aus dem Hause Bosch und bereitet gelegentlich Kummer. Eine Warnlampe im Kombiinstrument zeigt durch Aufleuchten einen Fehler an, weshalb es schon vorgekommen sein soll, dass findige Verkäufer das Glühlämpchen entfernten. Überprüfen Sie daher, ob beim Einschalten der Zündung tatsächlich alle Kontrolllampen brennen. Das ABS testen Sie, indem Sie bei mäßiger Geschwindigkeit auf losem Untergrund (hierfür eignet sich am Besten ein Schotterparkplatz) das Bremspedal kräftig durchtreten. Ein deutliches Pulsieren sollte im Pedal fühlbar werden. Zudem ist zu merken, wie der Wagen „stotternd“ abbremst. Bleibt dann noch das erwähnte Birnchen dunkel ist die Anlage in Ordnung. Flackert oder brennt die Kontrolllampe dagegen dauerhaft, wird es diffizil, da die Boschanlage über keinerlei Fehlerdiagnose verfügt. So kann man nur durch aufwändige Bauteilüberprüfung feststellen, woher die Fehlfunktion rührt. Im Regelfall wird es ein defekter Radsensor sein, dessen Austausch mit etwa 80 Euro recht günstig ist. Um sich vor hohen Folgekosten zu schützen, sollte man sich von dem ordnungsgemäßen Zustand der Brems Scheibe, den Bremsbelägen und der Bremsschläuche vergewissern. Hierzu lohnt es sich auf jedem Fall, je ein Rad, achsweise zu demontieren. Neue Brems Scheiben an der Vorderachse schlagen mit ca. 240 Euro zu Buche. Die hinteren sind für 90 Euro (das Paar) zu haben.

## **Karosserie und Elektrik**





Das schöne Kleid der Sechserbaureihe ist ein Kind aus den Siebzigern. Das Debüt der Grundform geht auf das Jahr 1977 zurück und wie alle Fahrzeuge aus dieser Zeit wurde auch der 6er nicht vom Rost verschont. Durch umfangreiche Modellpflege-Maßnahmen gelang es BMW aber im Laufe der Zeit die Rostvorsorge so zu verbessern, dass das Thema Rost den erst später vorgestellten M635 CSI nicht mehr Probleme bereitet als jedem anderen BMW aus dieser Zeit. Einzige Ausnahme bilden die vorderen Kotflügel. Da man es versäumt hat, dem 6er Radhausschalen aus Kunststoff zu spendieren, setzt sich Schmutz in den Radhäusern fest, speichert die Feuchtigkeit und lässt den 565 Euro teuren Kotflügel rosten. Der Rost lässt den Kotflügel in Höhe der Auflagekante im Motorraum von innen nach außen verfaulen.



Eine weitere Problemzone ist das Schiebedach. Undichte Abläufe und Lackabplatzungen durch eine defekte Dachmechanik können zu Problemen führen. Schimmelt es gar um das Schiebedach herum, kann der Rat nur lauten: Finger weg! Der Rest der Karosse ist völlig unproblematisch, sofern sie von Unfällen und nachträglich montiertem Spoilerzierrat (Heckbügel und Frontschürze sind original) verschont wurde. Prüfen Sie die Spaltmaße an Hauben Türen und Klappen ebenso, wie die Türdichtungen der rahmenlosen Scheiben. Einen besonderen Blick verdienen die

Wagenheberaufnahmen. Wurde hier der Wagenheber falsch angesetzt und das Blech des Schwellers verformt, bilden sich im Innern feine Haarrisse in der Konservierung, und der braunen Pest wird dadurch Tür und Tor geöffnet.

Elektrisch betriebene Heizelemente sind schön, wenn sie funktionieren. Wenn nicht töten sie einem den letzten Nerv! Die Vielzahl der elektrischen Ausstattungen in einem 6er Coupé lässt einem den Schauer über den Rücken laufen. Ein M 635 CSI konnte in Volllausstattung mit fast 60 Knöpfen aufwarten. Es sei daher dem Interessenten dringend angeraten, alle Möglichkeiten auszuprobieren, um nicht später eine eheähnliche Beziehung mit dem Elektriker eingehen zu müssen. Insbesondere sei geraten, die Verbraucher alle gleichzeitig einzuschalten und sich von deren ordnungsgemäßen Funktion zu überzeugen. Flackert der Rückfahrcheinwerfer im Takt des Blinkerrelais, so liegt meist ein Masseproblem im Leitungssatz vor.



Ist der zu besichtigende Wagen mit einer Klimaanlage ausgerüstet (was bei den meisten Modellen der Fall sein wird), so ist die Kälteleistung zu überprüfen. Bleibt sie hinter den Erwartungen zurück, liegt dies vermutlich an einer mangelnden Befüllung. Dies ist insofern problematisch, als dass das Kältemittel R 12, mit dem diese Anlage im Werk befüllt wurde, in Europa verboten ist. Ein Ersatzgas schafft zwar Abhilfe, erzielt aber nicht die gleiche Kühlleistung. Zudem sollte bei einer Neubefüllung die Trocknerflasche der Ablage ersetzt werden, da es sonst wegen der Feuchtigkeitsrückstände zu teuren Kompressorschäden kommen kann. Als Schmäckerl am Rande sei erwähnt, dass BMW für dieses Fahrzeug eine zweite Klimaanlage im Fond mit Kühlfach für Getränke anbot. Glücklicherweise kann man sich schätzen, wer so ein Fahrzeug findet.

## Preis und Marktlage

Das M 635 CSI Coupé steht an der Schwelle zum Klassiker. Das ist insbesondere an den Preisen für Topfahrzeuge zu spüren. Schnäppchen beim Schrottplatzhändler aus Erst- oder Zweitbesitz wird es wohl kaum noch geben. Wer Qualität haben möchte, muss dafür um 12.500 Euro zahlen und die Suche geduldig angehen. Ersthandfahrzeuge mit Scheckheft und top Ausstattungsdetails, wie etwa einer Büffellederausstattung oder den elektrischen Sitzen, kosten ab 15.000 Euro aufwärts. Am anderen Ende stehen die Fahrzeuge in Trauerausstattung mit gruseligen Farbkombinationen und Briefeinträgen, so zahlreich und fremdsprachig wie das Telefonbuch von Berlin. Diese Fahrzeuge sind eigentlich keine Kaufempfehlung, es sei denn, man sucht einen Schlachtwagen. Es gilt bei einem 7.000 Euro Wagen zu bedenken, dass die jahrelang nicht durchgeführte, nun aber dringend fällige, technische Wartung leicht den Kaufpreis verschlingen kann. Danach haben Sie zwar ein technisch akzeptables Auto, haben aber auch soviel ausgegeben, dass es leicht zu dem Sahneschnittchen aus der beheizten Vorortgarage gereicht hätte. Daher kann der Rat nur sein: Jetzt ein gutes Fahrzeug erwerben und es in Ruhe zu einem Topklassiker reifen lassen.

## Zusammenfassung

Man muss aus heutiger Sicht BMW beglückwünschen. Mit dem M 635 CSI gelang den Bayern ein Meisterstück, das auch fast 20 Jahre nichts von seiner Faszination eingebüßt hat. Das klassische Design, ein exzellenter Antrieb und das gewisse Etwas, gepaart mit einer Problemlosigkeit, die so manchem neuzeitlichen Profanauto gut zu Gesicht stünde, machen den 6er zu einem „First Class Klassiker“, ohne den die Autowelt ärmer wäre.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: BMW









**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-m-635-csi>  
© Classic Driver. All rights reserved.