

SUPER SECHS

Besser als Lotto: Sechs Richtige plus Zusatzbuchstabe

Einen M6 gab es schon vor der V10-Drehorgel der Baureihe E63, zumindest in Nordamerika und Japan. Dort hieß das Topmodell der legendären 6er E24-Reihe so. Hierzulande hörte deren Spitzenversion auf den Namen „M 635 CSI“ – und war bedeutend potenter.



M-Power! Sechs Einzeldrosselklappen hatte auch der BMW M1, statt elektronischer aber eine mechanische Einspritzung.

Was einst der BMW E9 auf den internationalen Rundstrecken losgetreten hatte, führte sein Nachfolger, der 6er E24, nahtlos fort: Bis 1986 holte das zu diesem Zeitpunkt keineswegs mehr taufrische, da bereits 1975 lancierte Modell dreimal die Tourenwagen-Europameisterschaft ein, 1981 mit Helmut Kelleners, 1983 mit Dieter Quester und zuletzt mit Roberto Ravaglia am Lenkrad.



Früher war alles höher. Die 40-mm-Tieferlegung fällt am M 635 CSI kaum auf.



„Nachdem ich Zeit für eine genaue Bestandsaufnahme gehabt hatte, bekam ich einen Schock. Die Note 5- wäre eher angebracht gewesen. Motor, Getriebe und das Büffelleder-Interieur waren zwar top in Schuss, was sich aber leider nicht über die Zentralverriegelung, das Kombiinstrument sowie die Elektrik überhaupt sagen ließ. Und die Motorhaube erst! Ein Riss im Lack brachte zu Tage, dass die einen Zentimeter dick gespachtelt war! Als ich das einem Lackierermeister zeigte, kam der aus dem Lachen kaum raus – sowas hatte er auch noch nicht gesehen. Die Krönung war der Unterboden – Schweizer Käse. Uuuuh. Ich war echt kurz davor, dieses Drecksloch zu verschrotten.“

Die Batterie mit 88 Ah wanderte mangels Platz im Motor- in den Kofferraum und sorgte dort noch für bessere Traktion.



Wer sich die breitere 240/45 VR 415-TRX-Bereifung auf geschmiedeten BBS-Felgen gönnte, bekam wie hier in Wagenfarbe lackierte Radlaufverbreiterungen dazu.

Davon begeistert war auch ein ziemlich junger Bernd Peters, der nach der Penne so oft wie möglich den nächsten BMW-Händler zum Anschmachten des Super-Sechser aufsuchte und sich von den 89.500 DM Startpreis nicht weiter stören ließ. Irgendwann würde er so einen besitzen... „Dass es über 30 Jahre dauern würde, hatte ich in meinem jugendlichen Enthusiasmus zwar nicht eingeplant, doch die Liebe zum E24 verlosch bei mir nie. Allein schon diese geile Front! Als ich dann 2018 einen M 635 CSi im Internet fand, der nur ein Dorf weiter angeboten wurde, gab es kein Halten mehr“, erinnert sich der Angestellte. „Er stand nicht bei irgendeinem obskuren Fähnchenheini, sondern im Nachbardorf. Diese Entfernung war ich auf mich zu nehmen bereit und bin also hin. Der BMW sah gut aus und hatte ein Classic-Data-Gutachten von 2-, sodass sich ihn quasi blind kaufte. Was sollte schon passieren?“ Na, was schon? Bernd fand heraus, dass Michael Manousakis nicht der einzige ist, der sich eine Katastrophe anlacht.

Das war natürlich sensationell, aber BMW stellte eben auch fest, dass es Not tat, das zivile Publikum bei der Stange zu halten. Wie? Mit einer extrastarken Sportversion selbstverständlich! Die war von der BMW Motorsport GmbH entworfen worden und debütierte im April 1984 unter dem verheißungsvollen Namen M 635 CSi. Das neue Topmodell trumpfte aber nicht nur mit tiefer heruntergezogenem Frontspoiler samt integrierten Nebelscheinwerfern, einem Heckspoiler und Außenspiegeln in Wagenfarbe auf – das Highlight befand sich hinter der Sharknose: Für ordentlich Dampf sorgte der dem BMW M1 entnommene, jedoch modifizierte DOHC-Sechszylinder mit elektronischer Einspritzung und sechs Einzeldrosselklappen. Heraus kamen 286 PS bei beachtlichen 6.500 Umdrehungen und 340 Nm, gut für 6,4-Sekunden-Spurts von 0 auf Tempo 100 und satte 255 km/h Spitze.



Licht = Sicht. Deswegen wurde in den 1980ern nicht nur gesprüht, sondern auch gebürstet.



Der Eisenmann-RET-Sport-Endtopf sieht elegant aus, hält aber nichts von Zurückhaltung.



Paul Bracq's nüchtern-kraftvoller Entwurf hatte auch zehn Lenz nach Einführung nichts an Attraktivität eingebüßt.

FEATUREFACTS 1985er BMW E24 M 635 CSi

Motor: R6 M88, 3453 ccm, Bosch Motronic M1.1, 286 PS bei 6500 U/min, 340 Nm bei 4500 U/min, Eisenmann-RET-Sport-Endtopf

Kraftübertragung: 5-Gang-Sportgetriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk: Bilstein-Fahrwerk, Eibach-Federn 40 mm tief vorn und hinten

Räder: BBS-Replikas, vorne 7,5 x 17 und hinten 10 x 17

Reifen: Michelin „Pilot Sport“ in 225/35 R17 vorn und Hankook „Ventus V12 evo“ in 245/40 R17 hinten

Karosserie: Lackierung in „Delphine“, Schiebedach, Radlaufverbreiterungen, Gummi-Abrisskante

Interieur: Büffelleder-Ausstattung, „Bavaria C“-Kassettenradio



Die flotte Abrisskante aus Gummi langte einst völlig. Immerhin war der 6er ein seriöses Auto, das BMW aus gutem Grund nicht mit einer Frittentheke verunstaltete.

Nachdem der Zorn verraucht war, kam die Einsicht: Half ja alles nichts, der Wagen musste wieder schön gemacht werden. Manches wurde instandgesetzt, anderes ausgetauscht. Doch nach vielen geleisteten Arbeitsstunden und noch mehr versenkten Euros steht das 1985 in Einheiten gebaute Coupé jetzt wieder wie aus dem Ei gepellt da. Die beim Kauf montierten 17-Zoll-Alpinas wichen ebenso großen BBS-Replikas, während das vorne und hinten 40 Millimeter Tiefgang bringende Bilstein-Fahrwerk mit Eibach-Federn drinblieb. Spätestens da war der BMW-Fan wieder besänftigt. Damit die neue Pracht trotz des grauen Lackes nicht zur grauen Maus abgestempelt wurde, war der RET-Endtopf gerade recht – so ist Bernd immer schon lange vor Ankunft zu hören.

Und so wie Kelleners & Co. einst über die Piste gepfiffen sind, schickt sich auch das Mitglied vom Deutschen Sportfahrer-Kreis an, den 6er nicht zur Immobile verkommen zu lassen: „Klar ist der M 635 CSi nicht vergleichbar mit heutigen Autos, was mich aber keineswegs davon abhält, ihm die eine oder andere Runde auf der Rennstrecke abzuverlangen. Inmitten all der neuen Porsche und Lotus bist du mit dem BMW schon beim Eintreffen der absolute Blickfang. Auf dem Nürburgring selbst aber auch: Längs geht der M sowieso gut, doch ohne jegliche Fahrhilfen bin ich im Bereich der Mercedes-Arena auch schon quer an den anderen Autos vorbeigezogen.“ An den anderen Autos vorbei. Das hatte der 6er ja bereits in den 1980er Jahren bestens drauf.

Text: Arild Eichbaum
Fotos: Frank Schwichtenberg



Am Tacho maßlos übertreiben? Solche Peinlichkeiten überlässt das 255 km/h schnelle E24-Topmodell anderen.



Nein, das Büffelleder ist nicht vegan. Über derlei machte sich damals kein Hersteller Gedanken – war ja auch nicht nötig.



Bald sollten CD-Player das „Bavaria C“-Kassettenradio ablösen.



Während es den normalen 635 CSi auch mit Automatik gab, kam der M ausschließlich mit 5-Gang-Sportgetriebe.

