

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 1	Ausgabe 1.0	Blatt 1 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 23.03.2002

In den EWB-Ausgaben 105 bis 107 haben wir einmal versucht die Geschichte des E24 so ausführlich wie möglich wiederzugeben. Jetzt wird es Zeit für die Gegenwart und eine Kaufberatung. Basis dieses Berichtes ist die Kaufberatung von Rolf Hendrichske aus dem Jahre 1995, die in der EWB Nr. 63 veröffentlicht wurde. Zusammengestellt und erweitert von Holger Lübben und Thomas G. Müller mit Bildmaterial aus dem EWB-Archiv. Vielen Dank für die umfangreichen Tipps des EWB-Lesers Helge Pätzold.



Wenn man mit dem Gedanken spielt sich einen 6er zu kaufen, dann wird man zunächst zwecks Marktorientierung diverse Kleinanzeigen studieren. Und schon für das Lesen dieser Kleinanzeigen sind ein paar Ratschläge vonnöten. Achten Sie einmal darauf - Fast immer wird in diesen Kleinanzeigen ein 6er nur von Liebhabern in tadellosem, rostfreien Zustand und selbstverständlich auch immer mit Vollausstattung angeboten – oder vielfach auch mit „Alle Extras außer Leder, Vollrestauriert“. Doch bei solchen Anzeigen ist äußerste Vorsicht angesagt. Ein 6er war im Vergleich zu anderen Fahrzeugen schon in der Grundausstattung üppigst bestückt und wer vorher nur Golf gefahren ist der mag angesichts von „elektrischen Fensterhebern, Alufelgen, Servolenkung und Drehzahlmesser“ ja schon an eine Vollausstattung denken. Diese und ähnliche Extras konnte man beim E24 aber gar nicht verhindern – sie waren im Basispreis inbegriffen. Ein 6er, der wirklich alle aufpreispflichtigen Extras an Bord hatte und sich somit „vollausgestattet“ nennen darf ist mir in Deutschland noch nicht begegnet. Das ist auch nicht weiter verwunderlich wenn man bedenkt das man sich seinerzeit anstelle von allen für den E24 lieferbaren Extras auch einen größeren Zweitwagen zulegen konnte. Wenn jemand eine wirklich teure Restaurationen durchgeführt hat um den Wert eines Wagens zu steigern, so wird er die Belege dafür aufbewahrt haben und abschließend ein Wertgutachten erstellt haben. So etwas kann man sich zeigen lassen. Denn eine wirkliche Vollrestaurierung ist beim 6er nicht für 15.000 Euro durchzuführen – oder sie wäre nicht notwendig gewesen. Wenn man auf irgendwelche Unstimmigkeiten stößt so wird man gerade in der 6er-Szene vom Verkäufer immer wieder Sprüche nach folgendem Motto hören: „Dieses Extra wurde nur in zwei 6ern verbaut. Beide Fahrzeuge waren eine Sonderanfertigung für Herrn ... in den USA. Und nur weil die Cousine meiner Tante diesen Herrn so gut kannte haben wir den Wagen vor einem halben Jahr dann so kaufen können“. Ob es nun angeblich originale Perleffekt-Farben, andere Sonderlacke oder sonstige Extras sind. Alles wird mit ungefähr dieser Masche begründet. Als Käufer hat man 2 Möglichkeiten. Entweder lässt man sich diese Aussagen Hieb- und Stichfest beweisen oder – und das ist die bessere Möglichkeit – man begibt sich schleunigst wieder auf den Heimweg. Für alle Fahrzeuge ab etwa Mitte 1982 kann man sich solche Beweise übrigens auch bei BMW holen. Die Mobile Tradition kann Anhand der Fahrgestellnummer das exakte Produktionsdatum, die genaue Ausstattung incl. der Farbkombination und den Händler angeben an den das Fahrzeug ausgeliefert wurde. Für Fahrzeuge vor 1982 ist eine Recherche nur bedingt möglich. Bei einem Kauf sollte man sich in diesem Falle von einem Fachmann beraten lassen wenn einem solche Sprüche aufgetischt werden.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 1	Ausgabe 1.0	Blatt 2 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 23.03.2002

Zurück zur Ausstattung. Das Fehlen von einigen Extras muss nun aber keineswegs heißen das angebotene Fahrzeug schlecht ist. Auch weniger gut ausgestattete Fahrzeuge haben ihren Reiz und man darf schließlich auch nicht vergessen das mehr Extras erhöhten Serviceaufwand erfordern und somit unterm Strich auch mehr im Unterhalt kosten. Frei nach dem Motto „Was nicht drin ist kann auch nicht kaputtgehen“. Man sollte bei einer etwaigen Besichtigung eines Fahrzeuges aber darauf achten ob eventuell schon bei der Beschreibung der Ausstattung übertrieben wurde. Und wenn dem so ist - wie mag es denn wirklich um den gepflegten Liebhaberzustand bestellt sein? Wurde vielleicht auch hier übertrieben? Soll hier nur eine schnelle Mark gemacht werden? Hat der Verkäufer überhaupt Ahnung von was er redet? Auf jeden Fall fährt man als potentieller Coupé-Käufer besser wenn man sich vorher gut über die stärken und schwächen des 6ers informiert hat um beim Kauf ein paar gute Argumente zur Hand zu haben. Das spart vielleicht nicht nur viel Geld sondern – und das ist viel wesentlicher – vielen nachträglichen Ärger. Oftmals ist dann ein Auto für 10.000 Euro günstiger wie eines für 7.500 Euro.



Als erstes muss man sich darüber im klaren sein was es für ein 6er sein soll. In den 13,5 Produktionsjahren wurden für den weltweiten Markt immerhin 66 verschiedene Grundmodelle angeboten. Und für jedes Grundmodell gab es mindestens 20 aufpreispflichtige Extras. Somit dürfte wohl jeder E24 irgendwie „einzigartig“ sein. Was wird also genau gesucht? Soll man auf Sammlerwert spekulieren und sich ein ganz frühes Exemplar mit Karmann-Plakette anschaffen? Will man bei der Ersatzteilsuche auf der sicheren Seite sein und deshalb soll es ein relativ häufiges Modell wie der 635 CSi werden? Legt man mehr Wert darauf was andere Leute von einem denken und muss sich deswegen ein paar mehr-PS, also z.B. ein Alpina-Turbo-Coupé anschaffen? Achtet man auf die Unterhaltskosten und sucht ein Modell mit Katalysator oder möglichst wenig Hubraum? Oder fährt man lieber bequem und luxuriös und möchte daher keine Sportsitze sondern 2 Klimaanlage, einen Tempomat und Airbag?

Für jeden Wunsch oder Geschmack gibt es eine Lösung. Auf dem deutschen Markt kann man ganz grob zwischen vier 6er-Versionen unterscheiden. Diese haben wir in der Reihe „25 Jahre 6er-Coupe“ schon ausführlichst beschrieben. Da die beiden ersten Teile der Kaufberatung aber bereits nicht mehr lieferbar sind möchten wir hier die wichtigsten Unterscheidungsdetails noch einmal wiederholen, bevor wir zu den Problemzonen des jeweiligen Coupé-Typs übergehen. Mit Hilfe dieser Unterscheidungsmerkmale ist es möglich das Baujahr eines 6er-Coupes auf 1-2 Jahre genau zu bestimmen ohne den Besitzer um Auskunft fragen müssen. Anzumerken wäre noch das es sich bei fast allen zeitlichen Angaben um Produktionsdaten handelt die nicht unbedingt mit Verkaufszeiträumen oder gar Zulassungsdaten übereinstimmen. Viele Fahrzeuge wurden aus verschiedensten Gründen gar erst 3 Jahre nach der Produktion zugelassen. Dies betrifft insbesondere die letzten Exemplare einer jeweiligen Serie. Es ist also Vorsicht beim Kauf geboten. Anhand der Erstzulassung kann man nicht immer auf das Modell zurückschließen. Aber jeder BMW-Händler kann Anhand der Fahrgestellnummer zu jedem Fahrzeug (auch vor 1982) das genaue Produktionsdatum angeben. Bei der Ermittlung von Verbräuchen setzt so ziemlich jede Fachzeitschrift ein anderes Messverfahren an, und deshalb haben wir in diesem Bericht die Normverbrauchsangaben aus den jeweiligen Originalbetriebsanleitungen der Fahrzeuge zitiert. BMW merkt bei diesen Angaben aber auch immer an das der Normverbrauch

© by Holger Lübben <http://www.6ercoupe.de>

Dieses Dokument ist erschienen im Printmagazin Edition-Weiss-Blau (EWB) Nr. 111 und wird im Internet exklusiv von Andreas Claas unter <http://www.claasi.de> zum Download zur Verfügung gestellt.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Edition-Weiss-Blau <http://www.edition-weiss-blaus.de>

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 1	Ausgabe 1.0	Blatt 3 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 23.03.2002

keineswegs mit dem Durchschnittsverbrauch übereinstimmen sein muss, da dieser von Faktoren wie Fahrweise, Belastung, Straßenzustand, Witterung und ähnlichem abhängt.

Version eins: Der Karmann-6er. Produziert wurden von Oktober 1975 bis September 1977 exakt 9800 Exemplare für den weltweiten Markt. Es gab für den deutschen Markt eine Variante mit Solex-Doppelregistervergaser, 2966ccm und 185PS sowie eine Variante mit L-Jetronic Einspritzanlage, 3188ccm und 200PS. Äußerlich sind beide Modelle identisch. Den Karmann-633CSi kann man neben dem anderen Motor nur noch daran erkennen das er im Gegensatz 630CS ein Lederlenkrad und einen Lederschalthebelknopf hat.



Eine Zentralverriegelung gab es für diese Modelle noch nicht. Während die elektrischen Fensterheber im Fond serienmäßig vorhanden waren wurde man für den gleichen Luxus an den vorderen Scheiben noch einmal zur Kasse gebeten. Die Schalter für die Fensterheber hatten beim Karmann-6er einen Chromrand und das Seriengestühl war mit einer Leder-Stoff-Kombination bezogen. Eine Lederausstattung war gegen Aufpreis erhältlich. Die hinteren Kopfstützen waren im Grundpreis enthalten. Neben vielen anderen Details im

Innenraum waren auch die dreieckigen Füße der beiden Außenspiegel verchromt – den rechten Spiegel musste man aber zusätzlich ordern. Bis etwa April 1977 waren die Scheibenwaschdüsen noch nicht auf der Haube montiert, sondern lugten als kleine Metallröhrchen durch die Lüftungsgitter. Im ersten halben Jahr war der 633CSi im Gegensatz zum 630CS nur als Schaltwagen erhältlich. Die Automatik konnte erst einige Zeit nach Serienanlauf bestellt werden. Das gleiche gilt für das Schiebebedach, nur das dieses zunächst für keines der beiden Modelle lieferbar war. Ein weiteres wichtiges Erkennungsmerkmal dieser 6er-Generation ist die Karmann-Plakette an der A-Säule der Fahrerseite, die neben dem Farbcode des Wagens auch noch die Nummer der Karosserie enthält.

Feind Nummer eins dieses 6er-Typs ist zweifelsohne der Rost, der schon weit über 90% der 9800 produzierten Fahrzeuge dahingerafft hat. Es kann an ziemlich jeder Stelle rosten. Schuld an dieser Miesere ist die mangelnde Hohlraumkonservierung ab Werk. Wobei man nun nicht - wie vielfach getan - unbedingt nur Karmann die Schuld in die Schuhe schieben sollte. Es ist ein allgemeines Problem und bei gleichwertigen und gleichalten Fahrzeugen anderer Hersteller sieht es nicht viel besser aus. Daher ist ein Karmann-6er gründlichst unter die Lupe zu nehmen. Scheuen sie sich vor dem Kauf z.B. nicht davor die hinteren Sitze herauszunehmen um einen Blick auf die inneren Radläufe werfen zu können. Das gleiche gilt für die Kofferraummatten. Auch die Schweller und die vorderen Kotflügel sind bekannte Problemzonen. Weiter geht es bei den Kotflügelauflagen, Federbeindomen, Türkästen, Heckschürzen, Falze in Motorhaube und Heckklappe, Träger im Motorraum, Batterieaufnahmen, Seitenhalterungen der Stoßstangen und dem Scheibedach um nur einige wesentlich Punkte zu nennen.



Das zweite große Problem dieser Fahrzeuggeneration ist erst auf den zweiten Blick sichtbar, wirkt sich aber noch viel gravierender aus. Denn leider ist BMW im Gegensatz zu 2 anderen deutschen Herstellern von Luxusautomobilen nicht in der Lage, das eigentlich noch so junge 6er-Coupe vollständig mit gängigen Ersatzteilen zu versorgen. Das gilt nicht nur für die

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 1	Ausgabe 1.0	Blatt 4 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 23.03.2002

frühen Exemplare, sondern auch schon für 6er der Baujahre 1988 oder 89. Besonders was Teile der Innenausstattung oder äußere Zier- oder Chromleisten betrifft herrscht teilweise absolute Ebbe im Lager. Beim 6er der ersten Generation schmerzt insbesondere das die serienmäßig braun getönte Windschutzscheibe nicht mehr lieferbar ist. Gerne zerbrechen auch die Armstützenoberteile an den Türen und auch der Kunststoff auf den Deckeln für die Fächer auf der Hutablage löst sich mit der Zeit vom Metall. Bei vielen Ausstattungsfarben ist hier kein Ersatz lieferbar. Auch wenn man die empfindlichen Kunststoffverkleidungen im Kofferraum durch Neuteile ersetzen möchte kehrt man mit leeren Händen vom BMW-Händler heim. Daher sollte man schon beim Kauf darauf achten das im Innenraum alles Tip-Top ist. Das BMW zumindest Ansatzweise versucht ein bisschen Licht in dieses Dunkel zu bringen zeigt das die seit vielen Jahren nicht mehr lieferbaren Chromecken für die vorderen Stoßstangen seit kurzem wieder verfügbar sein sollen. Für andere nicht mehr lieferbare Teile wird auf fast baugleiche Komponenten neuerer Fahrzeuge verwiesen. Doch ein Karmann-6er ist eben nur Original wenn die BMW-Embleme auf den Hauben eine geprägte Oberfläche aufweisen und die richtigen Kotflügel und Schaltknäufe montiert sind – All diese Teile sind eben nur fast Baugleich zu neueren Teilen.



Weitere gängige Probleme, die sich über alle 6er-Generationen hinweg ziehen, werden später in dieser Kaufberatung abgehandelt.

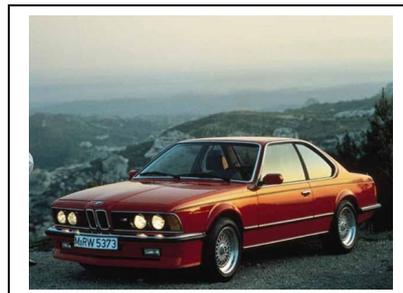
Um ein gut erhaltenes Exemplar dieses ersten 6er-Typs mit geringer Kilometerleistung zu bekommen muss man zwar lange suchen, aber hin- und wieder wird noch ein Fahrzeug angeboten. Leider handelt es sich dabei aber schon recht oft um Fälschungen, so das ein genaues Hinsehen erforderlich ist. Soll es ein Sammlerstück werden so würde ich im Zweifelsfall sogar ein Gutachten empfehlen.



Laut BTA von 1976 hat der 630CS einen Kraftstoffnormverbrauch von 11,4 Liter auf 100km, sein großer Bruder kommt Dank der Einspritzanlage mit 11,0 Liter aus. Der zu tankende Kraftstoff muss einen Mindest-Oktanwert von 98ROZ haben. Nachrüst-Katalysatoren werden in Deutschland für diese Fahrzeuge nicht angeboten. Und es wird sich wahrscheinlich auch nicht rechnen z.B. den 633CSi mit dem US-Katalysator nachzurüsten, der dort schon sehr früh serienmäßig vorhanden war. Speziell beim Karmann-6er rückt die magische 30-Jahres-Grenze schnell näher, ab der ein Fahrzeug nicht per Kat sondern per Gesetz weniger Abgase erzeugt. Und hat der Wagen erst einmal eine historische Zulassung, so kann man es sich vom Unterhalt her aussuchen ob man den neu angekündigten 6er oder vielleicht doch lieber das Original fahren möchte. Fortsetzung folgt.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 2	Ausgabe 1.0	Blatt 5 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 02.05.2002

Auch in diesem zweiten Teil der Kaufberatung möchten wir noch auf die baujahresbedingten Unterschiede der einzelnen 6er-Versionen eingehen, bevor wir ab der nächsten Ausgabe dann die Technik genauer unter die Lupe nehmen. Zusammengestellt von Holger Lübben und Thomas G. Müller mit Bildmaterial aus dem EWB-Archiv. Vielen Dank für die umfangreichen Tipps des EWB-Lesers Helge Pätzold.



Version zwei: Die Typenbezeichnung ‚6CS‘ blieb zwar noch bis April 1982, aber ab Juli 1977 wurde damit begonnen die Endmontage von Karmann ins BMW-eigene Werk 2 (Dingolfing) zu verlegen. Die Plakette an der A-Säule entfiel nun, die Rohkarosse wurde aber auch weiterhin bei Karmann zusammengeschweißt. Eine Zentralverriegelung war ab sofort serienmäßig in jedem 6er vorhanden und die Anzeigenadeln im Cockpit waren nicht mehr weiss sondern rot. Der 630CS bekam nun genau wie der große Bruder Leder ans Lenkrad und auf den Schaltknäuf. Somit glichen sich die beiden Fahrzeuge jetzt wie ein Ei dem anderen und waren nur noch in den Fahrleistungen zu unterscheiden. Im Basispreis waren nun vier elektrische Fensterheber enthalten. Allerdings hatten die Schalter jetzt keinen Chromrand mehr und die Kopfstützen im Fond wanderten auf die Aufpreisliste. Dafür hatten die Sitze jetzt serienmäßig einen Voll-Lederbezug und die Spiegelfüße blieben noch bis einschließlich des Modelljahres 1979 verchromt. Ab Dezember 1977 wurde der 635CSi produziert. Dieses Modell hatte zunächst einen Motor mit 3453ccm, 218PS und wurde von einer L-Jetronic befeuert. Zu kaufen war das neue Spitzenmodell allerdings erst ab Herbst 1978. Ab September 1979 wurde die L-Jetronic beim 633CSi durch eine digitale Motorelektronik ersetzt. Diese wurde kurz ‚Motronic‘ oder später DME der ersten Generation (DME I) genannt. Das Spitzenmodell wurde ein Jahr später umgerüstet und bekam dann die noch etwas modernere DME der zweiten Generation, die heute als DME II bezeichnet wird. Die Motronic machte eine andere Auspuffanlage notwendig. Daher gab es ab 1979 eine geänderte Rohkarosse. Im Juni 1979 wurde mit der Produktion des 628CSi begonnen. Dieses Modell löste noch im gleichen Jahr den 630CS ab und leistete 184PS bei 2788ccm. Das Fahrzeug bekam von Anfang an die bewährte L-Jetronic und dabei sollte es bis zum Produktionsende im Jahre 1987 bleiben. Die Motorhaube wurde im Jahr 1979 ebenfalls geändert. Die neue Variante wurde im geöffneten Zustand von zwei Gasdruckfedern anstelle der bisher verwendeten Drehstabfedern oben gehalten. Während 628CSi und 633CSi äußerlich wieder nicht voneinander zu unterscheiden waren fiel der 635 durch ein anderes Felgenstyling auf. Zudem hatte er einen wuchtigen Spoiler auf dem Kofferraum und einen weiteren unter der vorderen Stoßstange. Zur zweiten 6er-Generation ist noch anzumerken das im August 1978 die Lenksäulenschaltergriffe ein neues, nun eckiges Design bekamen. Vorher waren sie rund gewesen. Genau ein Jahr später wurde die analoge Uhr durch eine digitale Anzeige ersetzt. Von der zweiten 6er-Generation wurden 16.548 Fahrzeuge für den europäischen Markt produziert. 61% der Käufer entschieden sich für den 635CSi.

Die zweite 6er-Generation hat bezüglich Ersatzteilbeschaffung und Rostanfälligkeit die gleichen Probleme wie die erste. Da die Fahrzeuge aber etwas jünger sind und weltweit auch mehr als doppelt so viele davon produziert wurden stehen die Chancen, ein gut erhaltenes Exemplar zu finden, etwas besser wie bei der Karmann-Serie. Doch auch hier sind viele Blender (sprich ‚herausgeputzte Schrotthaufen‘) auf dem Markt zu finden.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 2	Ausgabe 1.0	Blatt 6 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 02.05.2002

Bei den Verbräuchen hatte sich laut BMW einiges getan. Im August 1978 vermerkt die BTA für den 630CS zwar immer noch einen Verbrauch von 11,4 Liter auf 100 km, aber die beiden größeren Brüder 633CSi und 635CSi kamen jetzt beide jeweils mit 10,0 Liter auf 100km aus. Erst ab etwa 1980 wurden die Betriebsanleitungen in diesem Punkt etwas präziser. Es wurden nun Verbrauchsangaben für verschiedene konstante Geschwindigkeiten und Getriebearten angegeben. Der Verbrauch wurde bei 90 und 120km/h sowie im Stadtverkehr ermittelt. Für den 628CSi hieß das 8,2 / 10,1 und 17,7 Liter. Der gleiche Wagen mit Automatikgetriebe war mit 8,8 / 11,1 und 16,8 Litern angegeben. Beim 633CSi las man (8,6 / 10,3 / 16,9), beim 633CSi/A hingegen (9,2 / 11,2 / 16,3). Beim 635CSi mit DMA II lauteten die Angaben (8,6 / 9,9 / 19,6) bzw. (9,2 / 10,5 / 17,3). Fahrzeuge die ein 5-Gang-Schongetriebe hatten kamen etwas günstiger weg, wenn sie nicht gerade in der Stadt unterwegs waren. Die Werte lauten: 628CSi: (6,8 / 9,2 / 17,7), 633CSi: (7,7 / 9,8 / 16,9) und 635CSi: (7,5 / 9,5 / 18,0). Am Mindest-Oktanwert hatte sich nichts getan. 98ROZ war noch immer der untere Grenzwert.

Mit Ausnahme des 635CSi mit der DMA II und dem 628CSi gibt es auch für die zweite 6er-Generation in Deutschland keine Nachrüst-Katalysatoren, so daß aus finanziellen Gründen auch zum fahren dieser Fahrzeuggeneration im Moment noch eine gehörige Portion Enthusiasmus gehört.

Version drei: Der 6CS/1

Im Jahre 1982 war es Zeit für eine gründliche Renovierung des Coupés. Sowohl optisch als auch technisch wurde alles auf den aktuellsten Stand gebracht. Als wesentlichstes Erkennungsmerkmale gilt neben Heck- und Frontspoiler wohl auch die Heckstoßstange, die beim 6CS/1 bis an die hinteren Radläufe heranragt und dafür etwas schmaler ist. Die anderen äußerlichen Änderungen sind so dezent gehalten das sie einem Laien fast nicht auffallen. Erwähnenswert wären hier z.B. der jetzt rechts von der Mitte unter dem Wagens herausragende Auspuff und die etwas vergrößerten Radausschnitte. Viele Besitzer älterer 6er haben allerdings beim Facelift mitgezogen und haben die Spoiler nebst den Stoßstangen getauscht, so das es hin- und wieder gar nicht so einfach ist einen Wagen korrekt zuzuordnen. Aber auch hier hilft eine Überprüfung der richtigen Stelle. Man öffne die Motorhaube und werfe einen prüfenden Blick auf die Federbeindome. Wie dort gut zu sehen ist, wurde das Federbein ab 1982 sozusagen spiegelverkehrt befestigt. Man achte dazu auf die Anordnung der Schrauben.

Auch geändert wurde die Position der Typ-Plakette, wie auf den Fotos auf dieser Doppelseite zu sehen. Sie wanderte 1982 aus dem Wasserkasten auf den Innenkotflügel vor das Federbein. Zu guter letzt schaut man sich noch die Fahrgestellnummer auf dieser Typplakette an. ab dem 6CS/1 war sie nicht mehr 7- sondern 17-stellig und beinhaltete neben der fortlaufenden Nummer u.a. auch noch den genauen Typ des Fahrzeuges in codierter Form.



Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 2	Ausgabe 1.0	Blatt 7 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 02.05.2002

Der 633CSi wurde nun nicht mehr angeboten und Dank modernerer Technik (z.B. serienmässiges 5-Gang-Getriebe) sowie Gewichtseinsparungen musste der 6er nun etwas seltener zur Tankstelle. Laut Betriebsanleitung lag der Verbrauch des 628CSi nun bei (6,8 / 8,8 / 14,3). Für die Automatikvariante lauteten die Werte (6,8 / 8,8 / 14,4). Angegeben jeweils bei 90 und 120km/h sowie im Stadtverkehr. Für den 635CSi galten mit dem normalen Getriebe die Werte (7,2 / 8,8 / 15,7). Für die Version mit Sportgetriebe waren leicht höhere Werte zu vermelden (8,1 / 9,7 / 16,6) aber die 635CSi mit einem Automatikgetriebe waren angeblich etwas günstiger zu fahren und lagen mit den Werten (6,8 / 8,7 / 14,8) fast auf 628CSi- Niveau.

Auch der Innenraum wurde komplett überarbeitet. Ein vollkommen neu gestaltetes Armaturenbrett mit überarbeitetem Cockpit und einer neuen Generation von Bedienelementen machte sich breit. Dazu kamen eine geänderte Check-Control-Einheit, eine elektronisch geregelte Heizung und beim 635CSi als technische Leckerbissen noch ein Bordcomputer sowie ABS. Die beiden letzteren Systeme waren beim 628CSi aber nur gegen Aufpreis zu haben. Die Lederpolsterung wanderte für alle Fahrzeuge wieder auf die Aufpreisliste aber man konnte immer noch ohne Aufpreis zwischen normalem Gestühl und Sportsitzen wählen. Ab Dezember 1983 musste die Rohkarosserie wegen einer anderen Hinterachsgetriebe-Aufhängung geändert werden. Das besagte Getriebe war nun nicht mehr mittig sondern an der linken Gehäuserückseite befestigt.

Ab Januar 1984 stand der M635CSi in den Preislisten. Für ihn gab es keine Niveauregulierung, kein Automatikgetriebe, keine Anhängerkupplung und zunächst auch keinen Tempomaten. Dafür wurde er serienmässig mit einem Sperrdifferential und den 220er TRX Niederquerschnittreifen ausgestattet. Als erster 6er hatte dieses Fahrzeug serienmässig 2 Außenspiegel die sogar in Wagenfarbe lackiert waren. Gegen Aufpreis waren nur für diesen BMW-Typ dreiteilige Leichtmetallfelgen mit TRX-Reifen der Dimension 240/45 VR 415 erhältlich. Mit diesen Felgen gab es aber wohl extreme Schwierigkeiten. Nach einer Rückrufaktion wurde diese Felge ab September 1985 nicht mehr angeboten. Ersatz wurde in Form einer einteiligen Felge bereitgestellt. Die Radlauf-Kunststoffverbreiterungen hat ein 6er BMW übrigens nur dann bekommen wenn er ab Werk mit der 240er TRX Bereifung ausgeliefert wurde. Dies gilt auch für den M635CSi.



Ab September 1984 hatte dann auch der 628 CSi serienmässig ein ABS-System. Gleichzeitig wurde das Cockpit des Coupés modifiziert. Der Hintergrund war jetzt tiefschwarz gehalten und die blinkende Kontrollleuchte für die Check-Control trug jetzt den Schriftzug „check“ anstelle des bisherigen orangen Dreiecks. Ebenfalls ab September gab es eine neue Bordcomputergeneration. Diese hatte zwar weniger Funktionen, wirkte aber moderner und aufgeräumter. Ab dem ersten Quartal 1985 gab es den 635CSi wahlweise auch mit Katalysator. Jedoch konnten die technischen Daten zunächst nicht viele Käufer überzeugen. Der Wagen hatte dank einer stark verringerten Kompression lediglich eine Pferdestärke mehr

© by Holger Lübben <http://www.6ercoupe.de>

Dieses Dokument ist erschienen im Printmagazin Edition-Weiss-Blau (EWB) Nr. 112 und wird im Internet exklusiv von Andreas Claas unter <http://www.claasi.de> zum Download zur Verfügung gestellt.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Edition-Weiss-Blau <http://www.edition-weiss-blau.de>

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 2	Ausgabe 1.0	Blatt 8 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 02.05.2002

wie der 628CSi und lief auch nur etwa 5km/h schneller wie dieser. Der Verbrauch war beim 5-Gang-Getriebe mit (8,2 / 9,9 / 16,5) Litern angegeben. Die Automatikvariante gönnte sich (7,8 / 9,5 / 16,8) Liter. Alle Werte waren also um mindestens 1 Liter höher wie beim normalen 635CSi. Man darf aber nicht vergessen das die Katalysator-Variante sich mit unverbleitem Normalbenzin (91 ROZ) zufrieden gibt während die anderen 6er auf den etwas teureren Superkraftstoff (98 ROZ) angewiesen sind. Den 635CSi Kat gab es nicht mit Sportgetriebe und im ersten Jahr auch noch nicht mit dem elektronisch-hydraulischem Automatikgetriebe. Ab September 1985 wurde der 6er optisch überarbeitet. Es gab einen zweiteiligen Heckspoiler dessen Innenteil jetzt in Wagenfarbe lackiert war. Nun war auch der Katalysator-6er mit der EH-Automatik lieferbar. Im Sommer 1986 gab es die letzte Modellüberarbeitung am 6CS/1-Coupé. Metallic-Lacke waren jetzt serienmässig und für den Fond gab es auf Wunsch eine zweite Klimaanlage.

Mit etwas über 41.000 Fahrzeugen entfällt etwa die Hälfte aller 6er auf die Modellgeneration zwischen 1982 und 1987. Auch bei diesem 6er bereitet der Rost wohl noch die größten Schwierigkeiten. Gegenüber dem Vorgänger wurde dieses Problem aber durch eine bessere Hohlraumkonservierung schon stark gemindert. Der Komplettaustausch der hinteren inneren Radläufe oder von Bodenblechen ist eher die Ausnahme und die Ursache ist meist in schlecht reparierten Unfallschäden zu suchen. Doch auch bei diesem Modell sind die Oberkanten der Kotflügel, die hinteren Radläufe sowie die Dachpartien um das eventuell vorhandene Schiebedach noch recht häufig betroffen. Recht gut halten sich hingegen die mehrteiligen Schweller, sofern dort niemals ein Wagenheber oder eine Hebebühne angesetzt wurde. Schon eine leichte Verformung reicht aus um die dünne Tauchgrundierungsschicht reissen zu lassen.



Hier schlägt der Rost dann erbarmungslos zu. Da alle Hohlräume dieses 6ers ohne zusätzliche Bohrungen erreicht werden können empfiehlt sich eine jährliche Auffrischung der Wachsschichten. Auch die massiv eingeführten elektronischen Helfer fordern ihren Tribut. Eine nicht regelbare Lüftung oder eine ebensowenig funktionierende Heizung sind übliche /1 Fehler. Auch die Alarmanlage oder elektrisch verstellbare Sitze haben ihre Tücken. Zum Glück sind derartige Fehler mit ein wenig Bastlergeschick günstig zu reparieren. Eine Reparatur der SI-Anzeige haben wir bereits in EWB- 109/110 beschrieben.

Der 6CS/1 ist am häufigsten auf den Straßen dieser Welt anzutreffen. Wagen in gutem Zustand mit wenig Kilometer und einer hohen Ausstattung dürften mit ein bisschen Geduld zu finden sein. Allerdings braucht man dann nicht in der Sparte ‚Autos unter 10.000 Euro‘ zu suchen. Ab und zu hört man sogar von Sammlern die noch einen Wagen mit Null Kilometern und leerem Originalbrief vorweisen können. Das solche Wagen im Falle des Verkaufs noch nicht einmal den ursprünglichen Neupreis erzielen spricht zwar nicht unbedingt für einen Status des 6ers als echtes Sammlerstück, aber was noch nicht ist mag ja noch einmal werden. Fortsetzung folgt.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 3	Ausgabe 1.0	Blatt 9 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 13.07.2002

Für den dritten Teil der Kaufberatung haben wir das Triebwerk und die Vorderachse des E24 auseinandergenommen. Es gibt aber auch eine kurze Rückblende in die letzten beiden Produktionsjahre des 6ers sowie eine aktuelle Ersatzteilpreisübersicht. Zusammengestellt von Holger Lübben und Thomas G. Müller mit Bildern aus dem EWB-Archiv. Auch hier wieder vielen Dank an den EWB-Leser Helge Pätzold für seine umfangreichen Tipps.

Im Jahre 1987 bekam der 6er ein letztes Facelift verpasst und hieß dann 6CS/2. Im Volksmund „US-Version“ oder gar „Plastikbomber“ genannt sah der Wagen ab jetzt auf der ganzen Welt gleich aus. Wobei die Namensgebung „US-Version“ natürlich nicht ganz richtig

ist, da sich das Modell in den Staaten genau so viel geändert hatte wie hier in Europa. Zu erkennen ist das letzte Modell in erster Linie an der geänderten Heckstoßstange die nun Größtenteils in Wagenfarbe gehalten war und bis ganz nach unten reichte. Integrierte Pralldämpfer halfen Schäden bei Kleinstunfällen wie Parkremplern so gering wie möglich zu halten. Nachts verhalfen die neuen DE-Scheinwerfer zu einem besseren Durchblick. Die wichtigste technische Änderung passierte aber unter



der Motorhaube. Der 628CSi wurde ersatzlos gestrichen und der 635CSi bekam den Motor mit der DME III wie er schon seit einem Jahr im E32 verbaut wurde. Dank des moderneren Motormanagements konnte gegenüber des Vorgängermotors eine Leistungssteigerung bei gleichbleibendem Verbrauch erzielt werden. Der 635CSi ohne Katalysator hatte nun 220PS und ein Drehmoment von 315Nm. Der Verbrauch lag mit 5-Gang-Getriebe bei 7,9/9,9/16,8 Litern Superbenzin (95 ROZ). Die Automatikversion lag mit (7,8/9,8/16,9) Litern etwas darunter. Der 635CSi mit Katalysator hatte mit der DMA III sogar erheblich an Leistung zugelegt (211PS/305Nm). Er lag im Verbrauch mit (manuell: 8,2/10,3/17,4 – automatik: 8,0/10,2/17,5) zwar etwas höher wie sein unsauberer Bruder durfte dafür aber mit Normalbenzin (ROZ 91) fahren. Beim heutigen Trend bei Neuwagen Kleinstmotoren einzubauen was zur Folge hat sich die Polo- und Co. Fahrer an der Tankstelle um die Superzapfsäule rangeln müssen kann man dann gemütlich zur freien Benzinsäule durchfahren. Beim M635CSi ohne Katalysator ist man auf Superkraftstoff der Güte ROZ 98 angewiesen. Der Verbrauch wurde 1987 mit (7,8/9,7/16,6) angegeben. Gönnte man sich einen M635CSi mit Katalysator bedurfte es nur noch der Kraftstoffgüte ROZ 95. Hier wurde ein Verbrauch von (8,1/10,1/17,6) angegeben. Wahlweise kann man diesen Motor auch auf Normalbenzin der Güte ROZ 91 umstellen. Eine offizielle Verbrauchsangabe hat es für diese Umstellung nicht gegeben, aber Erfahrungswerte lassen auf etwa 1 Liter Mehrverbrauch je 100 km schliessen. Ab August 1988 wurde allerdings in der Betriebsanleitung der Hinweis eingefügt das der Motor mit dieser Umstellung verhalten gefahren werden **muß**. Man sollte den Satz also in der Form deuten das bei dieser Betriebsart der Motor akut gefährdet ist und man diese Betriebsart tunlichst vermeiden sollte.

Zur sonstigen Technikentwicklung bleibt noch zu sagen das der 6er ab Ende 1988 auf Wunsch mit einer noch leistungsfähigeren Servolenkung, der Servotronic ausgeliefert wurde und das Verhalten des Fahrwerk gegen Aufpreis per Knopfdruck von innen einstellbar war. Dieses System nannte sich EDC als Kurzform für die weder deutsch noch englische Bezeichnung elektronische Dämpfer-Control.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 3	Ausgabe 1.0	Blatt 10 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blau.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 13.07.2002

Auch die rostigen Erfahrungen der letzten Jahre flossen in die Produktion mit ein. Die eigentlich immer rostenden Kotflügel waren ab nun verzinkt und konnten somit nicht mehr rosten. Leider hatte es sich aber wohl nicht bis ins Entwicklungszentrum herum gesprochen das der Rost meistens von unten nach oben arbeitet. So steht ein 6er der letzten Generation zwar optisch eigentlich immer sehr gut da, aber die Bleche darunter können durchaus so aussehen wie ein Schweizer Käse. Winzige Löcher im Unterbodenschutz, hervorgerufen durch Steinschlag und Altersporosität reichen aus und eindringendes Spritzwasser kann unbemerkt seiner Lieblingstätigkeit nachgehen. Die Verwendung von einfachen Kunststoffinnenkotflügeln hätte hier einiges verhindern können.

Im großen und ganzen dürfte ein 6er ab 1987 aber Dank der werksseitig besser gewordenen Konservierungsmethoden und –mitteln heute aber besser erhalten sein wie seine Vorgänger. Trotzdem sollte man auch bei diesen Modellen so früh wie Möglich an eine Erneuerung der Konservierung denken. Zu den Verkaufszahlen: Knapp 8600 6er wurden vom letzten Modell gebaut, davon aber nur ca. 1425 für den weitläufigen europäischen Markt. Im Ausland war der 6er zum Verkaufsende ein richtiger Renner, während er hier in Deutschland heute ebenso selten auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu finden ist wie ein gut erhaltener 6er der ersten Generation.

Wichtig beim Kauf zu wissen ist das die letzten 6er serienmässig mit Grüncolorscheiben und einem zweiten Außenspiegel ausgestattet wurden und das die Metallic-Lackierung nur beim Modelljahr 1986 ohne Aufpreis geliefert wurde. Neu beim letzten Modell war das Extra Highline, auch genannt Voll- oder Ganzlederausstattung. Dieses Extra kostete etwa 10% des Basis-6ers und wurde im Preis nur von einem Autotelefon übertroffen. In vielen Verkaufsanzeigen wird fälschlicherweise von einer Vollederausstattung gesprochen – meist ist damit aber nur die einfache Lederausstattung gemeint. Bei einem Highline-6er sind alle sichtbaren Innenraumteile bis auf den Teppich und den Himmel mit Leder bezogen. 1987 war bei Highline auch das Oberteil des Armaturenbrett mit Leder bezogen, dies entfiel jedoch wieder ab dem Modelljahr 1988. In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig zu wissen das das Extra Highline nur in den Farben lotosweiß, silber, natur und ab dem Modelljahr 1989 auch in schwarz lieferbar war.

Immerhin doppelt so teuer wie die normale Lederausstattung war beim 6er das Extra Naturleder Buffalo. In Zusammenhang mit Sportsitzen und Kopfstützen im Fond ist diese strukturierte Ledervariante auch heute noch ein sehr begehrtes Extra.

Viel negatives gibt es über die E24-Motoren nicht zu berichten. Läßt man einmal den S38-Motor außen vor, dann sind sie pflegeleicht und immer für hohe Kilometerleistungen zu haben. Man muß nur 3 ganz einfache Grundregeln beachten: Immer für genügend Öl und Wasser sorgen, nicht überdrehen und so lange die Maschine kalt ist verhalten fahren. Doch gerade diese einfachsten Grundregeln sind auch schon zu viel: Mit einem Durchschnittsalter von 15-20 Jahren gerät der E24 in die Hände von Dritt- und Viertbesitzern die sich zwar gerade noch das Fahrzeug und die anfallenden Kosten für Breitreifen, Benzin, Steuern und Versicherung (in genau dieser Reihenfolge) leisten können – für einen Service oder werterhaltende Maßnahmen hat man aber weder das notwendige Kleingeld noch Zeit und Muße. Beim Motor gilt es als erstes zu prüfen ob sich Schaum am Kühlwasser-Ausgleichbehälterverschluß oder Öleinfüllstutzen befindet. Eine defekte Zylinderkopfdichtung macht sich vielfach durch Ölsuren im Wasser bemerkbar. Die Wartungsfreudigkeit des Vorbesitzers kann man nebenbei noch schnell durch einen Blick auf den ohne Werkzeug erreichbaren Luftfilter prüfen. Dann kommt die Stunde der Wahrheit: Ein intakter und gut eingestellter Motor springt unabhängig von der Temperatur spätestens nach 3-4 Sekunden an und läuft sofort ruhig und gleichmäßig auf allen 6 Zylindern. Auch nach längeren Standzeiten wie z.B. nach der Winterpause sollte es keinerlei Probleme geben. Sobald der Benzindruck aufgebaut ist verrichtet das Aggregat artig seinen

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 3	Ausgabe 1.0	Blatt 11 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 13.07.2002

Dienst. Beim Anlassen sollte man die Abgase im Auge behalten. Starkes bläuen in dieser Phase deutet auf verschlissene Ventilabstreifringe hin. Bläut es hingegen wenn man im Standgas kurz und ruckartig Gas gibt, dann deutet das eher auf verschlissene Kolbenringe hin. Eine andere Ursache für etwas Ölverlust könnte auch in einer kaputten Ölwanndichtung oder einem undichten Kettenspanner zu finden sein. Während die ersten 635CSi noch des öfteren von verfrühten Zylinderkopfdichtungsausfällen betroffen waren tritt dieser Fehler bei den späteren Motoren eigentlich nur noch bei sehr hohen Laufleistungen oder einer unsachgemäßen Fahrweise auf. Leckende Ventildeckeldichtungen dürften eigentlich überhaupt nicht zu finden sein, da diese bei jedem einstellen der Ventile erneuert werden sollte. Auch dieser Punkt eignet sich gut um die Wartungsfreudigkeit des Vorbesitzers zu prüfen. Während einer Probefahrt, sollten sie unter anderem die Temperaturanzeige im Auge behalten. Nach der Fahrt den Motor laufen lassen und unbedingt gleich wieder einen Blick unter die Haube werfen. Sehr viel Bewegung im Kühlwasserausgleichsbehälter oder Kühlwasserschläuche die so prall gefüllt sind das sie sich nicht mehr zusammendrücken lassen sind untrügliche Zeichen für einen Kopfdichtungsschaden. Treten in einem solchen Fall beim Verkauf Meinungsschwierigkeiten auf, so wird ein Verkäufer mit reinem Gewissen nichts dagegen haben wenn sie den Motor vor dem Kauf in einer Fachwerkstatt prüfen lassen. Bei dieser Gelegenheit sollte man auch gleich die Kompression testen lassen. Möchte man sich einen M635CSi zulegen, so sollte auf einen Motortest noch mehr Wert legen, da das Vierventiltriebwerk sehr empfindlich auf falsche Behandlung reagiert. Möchte man sich ein solches Fahrzeug für einen längeren Zeitraum und dann womöglich auch noch aus der oberen Preiskategorie anschaffen so ist hier vor dem Kauf die Überprüfung durch einen Experten unumgänglich.

Sehr häufig werden in letzter Zeit Leistungssteigerungen per Microchip angeboten. Diese Bauteile sind in den meisten Fällen eigentlich nur ein Thema für Herrn Zimmermann in seiner Rubrik „Nepper, Schlepper, Bauernfänger“, da mit viel Geld zwar ein höherer Benzinverbrauch aber keine nennenswerte Leistungssteigerung erkaufte wird. Angaben nach dem Motto „Der Einbau bewirkt eine Mehrleistung von bis zu ... PS“ sprechen für sich selbst. Beim Chiptuning gilt das gleiche wie bei jedem Motortuning – vom Verkäufer getätigte Aussagen darf man erst ernst nehmen wenn sie Hieb- und Stichfest durch ein Leistungsprüfstandsdiagramm belegt werden das eigens für das zu verkaufende Fahrzeug erstellt wurde.

Ein E24 ist im Straßenverkehr sehr leicht zu Handhaben und verlangt dem Lenker nicht allzu viel fahrerisches Können ab. Schon nach sehr kurzer Eingewöhnungszeit weiss man wie das Fahrzeug in kritischen Situationen reagiert und kann auch diese intuitiv meistern. Dies kann natürlich nur dann gelingen wenn die vielen ineinandergreifenden Komponenten von



Vorderachse, Lenkung und Hinterachse in Ordnung sind.

In Bild 2 haben wir einmal die wichtigsten Komponenten der Vorderachse beschriftet. Durch ein wenig Aufmerksamkeit können viele Fehlerquellen schon während einer kurzen Probefahrt erkannt und zugeordnet

werden.

Bild 2 Die Vorderachse des E24 ab 1982

- A: Stabilisator
- B: Druckstange
- C: Spurstange links
- D: ABS-Sensor
- E: Strebe
- F: Spurstange mitte

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 3	Ausgabe 1.0	Blatt 12 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 13.07.2002

G: Pendelstütze / Koppelstange
H: Federbein links
I: Bremsschlauch und -sattel
K: Querlenker

Sehr typisch beim 6er ist ein flatterndes Lenkrad bei einem Bremsvorgang im Bereich von 80 – 100km/h. Vielfach wird dafür den Bremsscheiben die Schuld gegeben, doch dies kann nicht die Ursache sein, da das flattern dann in jedem Geschwindigkeitsbereich auftreten würde. Fast immer sind es ausgeleierte Gummilager in den Druckstangen (B) die dieses Symptom verursachen. Die Gummilager leiden im Alltagsbetrieb enorm da sie bei jedem Schlagloch oder Bordsteinkontakt den direkten Kraftfluß bis in den Längsholm unterbrechen, und somit ein Verbiegen der Achsgeometrie verhindern. Auch beim scharfen Bremsen werden diese Lager strapaziert. Treten deutliche Knacks- und Klackgeräusche beim Rangieren auf, so ist die Ursache entweder in einem defekten vorderen Federbein oder verschlissenen Koppelstangen (G) zu suchen. Leider kann ein solches Geräusch aber auch ein defektes Lenkgetriebe bedeuten. Der beste und härteste Test für die Lenkung ist es im Stand das Lenkrad von rechts nach links und umgekehrt durchzudrehen. Dies sollte man sowohl mit als auch ohne laufenden Motor einmal durchführen. Die Spurstangenköpfe sind ein weiterer hoch beanspruchter Teil der Lenkung. Breite Reifen, Rangierbewegungen und hohe Kurvengeschwindigkeiten fordern ihren Tribut. Da kann es schon mal vorkommen das mehrere milimeter Spiel auftreten. Ein Teil des Spiels kann man schnell selbst testen. Einfach zwischen den Auspuffrohren hindurch nach dem Kugelkopf greifen und versuchen den Hebel vertikal zu bewegen. Auf der Probefahrt auch ruhig mal eine holperige Wegstrecke wählen. Sollten dabei von hinten Geräusche kommen als wenn jemand mit dem Hammer unter den Wagen haut, dann sinds garantiert die Silentlager des Hinterachsträgers die Ihren Geist aufgegeben haben. Bei jeder harten Pendelbewegung schlägt der Träger dann an den Unterboden. Diese Silentbuchsen sind übrigens der Schrecken eines jeden Hobbybastlers. Da wird dann mühsam mit Hammer und Meißel das alte stahlgefasste Lager herausgetrieben. Andere Quellen berichten von abenteuerlichen Versuchen das Gummi mit einem Bunsenbrenner herauszuschmelzen. Bis zu vier Stunden sollen sich Bastler schon mit dem entfernen einer einzigen dieser Buchsen herumgequält haben. Nicht so mit dem richtigen Werkzeug. Innerhalb von 20 Minuten kann ein einigermaßen geübter Geselle beide Buchsen ohne grössere Kraftanstrengung erneuern. Der Trick ist ein speziell angepasster Abzieher. Solche Spezialwerkzeuge sind in der Anschaffung meist aber sehr teuer und können oftmals nur für einen einzigen Wagentyp verwendet werden. Daher wird eine Werkstatt bei Anwendung eines solchen Werkzeuges immer einen deutlich erhöhten Stundenlohn verlangen. Am besten überprüft man die Lager der Achsen auf einer Hebebühne mit Hilfe eines Montierhebels. Nicht vergessen sollte man dabei die Radlager. Diese werden gerne übersehen. Wird das Spiel zu groß, wird die Spitze des ABS-Sensors vom rotierenden Zahnkranz abgeschliffen und das ABS fällt aus, weil die Impulszählung nicht mehr stimmt. Übrigens kostet so ein ABS-Sensor 82 Euro. Da lohnt es sich schon mal das Radlagerspiel regelmäßig zu prüfen. Die Fortsetzung folgt in Ihrer EDITION-WEISS-BLAU-Ausgabe.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 4	Ausgabe 1.0	Blatt 13 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 31.10.2002

Im vierten und vorläufig letzten Teil unserer E24-Kaufberatung möchten wir auf die Teile des Coupés eingehen von denen die 6er-gemeinde durch langjährige Erfahrung weiß, daß sie häufiger mal kaputt gehen. Während man einige Dinge in die Kategorie „normaler Verschleiß“ einordnen kann, muß man bei anderen Dingen wohl sagen das es generelle Schwachpunkte am 6er sind. Von Holger Lübben und bearbeitet von Thomas G. Müller.



Beim Thema Achsen gibt es ein weiteres Bauteil das wohl bei allen älteren BMW-Typen des öfteren seinen Geist aufgibt – das Lenkgetriebe. Ein typisches Zeichen für einen solchen Defekt ist ein deutliches Knacken während einer Lenkbewegung, ohne daß irgendein Spiel festzustellen wäre. Eine andere Fehlererscheinung ist ein sehr hohes Spiel in der Lenkung das sich nicht mehr Nachstellen lässt. Im Austausch kostet ein 6er-Lenkgetriebe knapp 1500 Euro, also Grund

genug auch dieses Teil während einer Probefahrt genau zu prüfen. Es kommt übrigens beim 6er-Coupé auch des öfteren vor, daß ein Lenkgetriebe einseitig vom Achsträger abreißt. Wer in diesem Falle nicht die Möglichkeit hat, den abgerissenen Halter wieder Fachmännisch und sorgsam an den Achsträger schweißen zu können muß für einen neuen Achsträger 365 Euro auf den BMW-Verkaufstresen legen.

Die nächsten beiden Prüfpunkte sind direkt an den Achsen montiert: Reifen und Bremsen. Da bei allen 6ern rundum Scheibenbremsen montiert sind ist eine Sichtprüfung schnell erledigt. Die Bremsscheiben sollten nicht verfärbt sein und keine Rillen aufweisen. Bei fast allen Serienfelgen ist es ohne Demontage der Räder möglich, die Reststärke von Scheiben und Belägen festzustellen. Die minimal zulässige Dicke von Bremsscheiben ist übrigens auf den Rand derselben eingeschlagen. Ein 6er muß schon sehr lange gestanden haben, bis sich die Bremsen festsetzen. Wenn dies trotzdem mal vorkommt, dann liegt es meistens daran, daß die Bremsflüssigkeit nicht wie vorgeschrieben alle zwei Jahre gewechselt wurde, Da die Bremsflüssigkeit mit der Zeit immer mehr Feuchtigkeit aufnimmt, fangen dann die Bremskolben langsam an, in den Bremssätteln festzurosten. Eine komplett festgesetzte Bremse macht sich dadurch bemerkbar, daß sich das Fahrzeug nicht mehr von Hand schieben läßt. Eine leicht schwergängige Bremse wird schon nach einer kurzen Probefahrt sehr heiß. Dies kann man durch vorsichtiges Handauflegen an der Felge feststellen. Das ist natürlich mit der gebührenden Vorsicht durchzuführen, damit man sich nicht die Finger verbrennt. Der Handbremshebel sollte sich nur drei, vielleicht vier Zacken anheben lassen. Ist der Weg länger oder zeigt sich keine Bremswirkung, so deutet das auf einen schnell näher rückenden Werkstatt-Termin hin. Im Zweifelsfall hilft auch hier nur das entsprechende Equipment, denn auf einem Bremsenprüfstand lässt sich sehr schnell der Zustand der Bremsanlage feststellen. Und fast alle Werkstätten haben auch ein Gerät mit dem man den Siedepunkt und somit die Qualität der Bremsflüssigkeit überprüfen kann.

In Zusammenhang mit den Bremsen sollte man während einer Probefahrt auch gleich das möglicherweise vorhandene ABS-System überprüfen. Gerne wird bei einem defekten ABS-System die Kontrolleuchte entfernt, um diesen Fehler beim Verkauf zu vertuschen. Daher an dieser Stelle noch mal der Hinweis, daß alle Fehlerkontrollampen im Cockpit leuchten, sobald man die Zündung einschaltet. Sie gehen erst aus, wenn der Motor läuft und die Lichtmaschine genügend Strom produziert. Dies gilt für folgende Systeme: „Bremsbelag-Verschleißanzeige“, „ABS“, „Brems- und Lenkhydraulik“, „Batterie-Ladestrom“, „Schaltelektronik Automatik-Getriebe“, „Öldruck“, „Handbremse“. Schaltet man nun die 6er-

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 4	Ausgabe 1.0	Blatt 14 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 31.10.2002

Zündung ein und eine dieser Leuchten bleibt dunkel, so ist wahrscheinlich die entsprechende Lampe defekt (natürlich nur sofern das Fahrzeug das entsprechende System überhaupt hat). Das ABS testet man am einfachsten indem man z.B. bei einer Geschwindigkeit von 40km/h herzhaf auf die Bremse tritt. Ein funktionierendes ABS macht sich jetzt durch kräftige Vibrationen und ein stark rubbelndes Geräusch bemerkbar. Auf jeden Fall sollten die Räder nicht blockieren und das Fahrzeug zum stehen kommen. Bei einer solchen Übung sollte man aber vorher mit ein paar vorsichtigen Probepremungen sichergestellt haben das die Bremse nicht einseitig zieht. Auch ist es nicht nett wenn man den nachfolgenden Verkehr mit solchen Manövern behindert. Um Unfälle oder sonstigen Ärger zu vermeiden sollte man diesen Test also nur durchführen wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer in der Nähe sind. Ein weiterer unbedingt notwendiger Test des ABS-Systems ist eine Hochgeschwindigkeitsfahrt (> 200 km/h) ohne Bremsmanöver. Geht jetzt die ABS-Kontrolleuchte an, so ist meistens ein Zahnkranz an der Achse defekt.

Mit den Reifen steht wohl fast jeder Autofahrer auf Kriegsfuß. Einst teuer gekauft, wird die Wartung (Luftdruck, Achsgeometrie) vollkommen ignoriert. Genutzt werden die Reifen sowieso bis zur letzten Rille, sehr oft sogar noch weit darüber hinaus. Und in der Verkaufsanzeige ist dann von 90% Restprofil die Rede. Daher vor dem Kauf auch unbedingt ein kritischer Blick auf alle fünf ! Reifen – wie sieht das Profil aus? Ist es gleichmäßig rundum abgefahren? Gibt es Auswaschungen im Profil? Ist das Profil innen noch genau so stark wie in der Mitte oder außen? Stimmt der Luftdruck? Während einige Macken ausschliesslich vom Fahrstil abhängen oder durch falschen Luftdruck verursacht wurden, kann bei anderen Symptomen direkt auf defekte Stoßdämpfer oder eine verstellte Achsgeometrie geschlossen werden.

Sehr viele 6er wurden mit Spezialreifen ausgeliefert – den berühmt-berüchtigten TRX von Michelin mit dem typischen V-Profil und metrischen Dimensionen. Seinerzeit wurde er als Super-Niederquerschnittsreifen mit sicherheitsfördernden Fahreigenschaften gefeiert. Doch das System konnte sich nicht durchsetzen und daher wird der Reifen heute nur noch von Michelin und Avon und auch nur in kleinen Margen produziert. Das hat natürlich direkte Auswirkungen auf den Preis. Ca. 350 Euro sind heute für einen einzelnen Reifen fällig. Das wiederum hat zur Folge, daß bei vielen 6ern Felgen aus dem Zubehör montiert werden um günstigere Reifen fahren zu können. Und wenn doch noch mal ein 6er mit den Original-TRX-Felgen zum Verkauf angeboten wird, dann sind die Reifen entweder hoffnungslos veraltet und somit unfahrbar oder das Profil ist völlig abgefahren.

Seit vielen Jahren kursiert übrigens das hartnäckige Gerücht das man auf TRX-Felgen auch handelsübliche Reifen montieren könne. Dies ist völliger Blödsinn, da das TRX-System mit Absicht so konstruiert wurde, damit niemand versehentlich einen anderen Reifen montieren kann.

Als weiterer Prüfpunkt sollten die Bordelektronik und die Bedienmechanik auf der Checkliste eines E24-Käufers stehen. Im Lauf der Jahre kann hier einiges seinen Geist aufgeben. Und je mehr Extras ein Fahrzeug hat desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, das irgendetwas nicht funktioniert. Generell gilt: Alles durchprobieren! Und eine weitere Faustregel besagt das an einem Auto immer irgendetwas kaputt ist. Als sehr störanfällig haben sich am E24/1 und Strich-Zwei-Coupé die Leuchtweiten-Regulierung, die Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, der Wischermotor im Intervallbetrieb, die Diebsathlwarnanlage und die Innenlichtverzögerung erwiesen.

© by Holger Lübben <http://www.6ercoupe.de>

Dieses Dokument ist erschienen im Printmagazin Edition-Weiss-Blau (EWB) Nr. 114 und wird im Internet exklusiv von Andreas Claas unter <http://www.claasi.de> zum Download zur Verfügung gestellt.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Edition-Weiss-Blau <http://www.edition-weiss-blaus.de>

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 4	Ausgabe 1.0	Blatt 15 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 31.10.2002

Während das nun Dinge sind die man schnell überprüfen kann, geht das bei Geräten wie der Türschloßheizung und den beheizten Wisch-Wasch-Düsen nicht mehr ganz so einfach. Und dabei sind diese Geräte genau so oft kaputt wie die zuvor genannten. Sehr gerne geht auch das Wasserventil defekt. Dies hat zur Folge, das einem aus den Lüftungsgittern entweder nur noch kalte oder nur noch warme Luft entgegenströmt. Auch die stufenlose Regelung des Gebläses sollte überprüft werden. Bei Fahrzeugen mit Klimaanlage sind sogar zwei Gebläse vorhanden die beide überprüft werden wollen. Ebenfalls auf der Prüfliste sollten der Bordcomputer, der Tempomat und auch die elektrisch verstellbaren Sitze stehen. Dies sind aber Dinge die nur gegen Aufpreis im 6er verbaut wurden.

Die Sitze sollten aber auch geprüft werden wenn sie manuell verstellbar sind. Gerne leiern die Rückstellfedern aus, und ein Sitz ist dann nur noch mit Nachdruck in die gewünschte Position zu bringen.



Die ab 1982 wahlweise verbauten Sportsitze haben nicht nur daran zu leiden das die Ecken am Einstieg häufig durchscheuern – es kommt auch regelmäßig vor, das sie mitsamt den Schrauben aus der Verankerung zu reißen. Wie das dann aussieht ist auf dem nebenstehenden Bild zu erkennen. Wenn hier nicht sorgsam repariert wurde, sitzt man im wahrsten Sinne des Wortes auf einer Zeitbombe.

Gerne wird beim 6er an der Radioanlage herumgebastelt um etwas mehr „Sound“ herauszuholen. Da muß das dezent gehaltene Originalradio mit einem eventuell daran angeschlossenen hochwertigen Soundsystem schon mal buntem Elektronikschrott aus Fernost weichen. Ganz schlimm wird es wenn aus Platzmangel für die neuen Lautsprecher die Deckel der Fächer auf der Hutablage zerschnitten werden oder am besten auch gleich noch die Bleche darunter. Sehr oft werden sogar große Teile der Bleche hinter den Sitzen entfernt, um einem Subwoofer-System Platz zu machen. Dies ist nicht nur albern, es ist auch kriminell da die 6er-Karosserie dadurch instabil wird. Hier gilt: Finger weg von solchen Fahrzeugen.

Zum Thema Elektrik zählen auch die Lampen. Diese sollten nicht nur funktionieren, eine genauere Inspektion ist unvermeidbar. Während bei den vorderen Leuchten die Streuscheiben aufgrund von Steinschlag langsam unbrauchbar werden, sorgen ungelenke Finger dafür, daß z.B. beim Lampenwechsel die Streuscheiben der hinteren Leuchten zu fest angeschraubt werden und dann reißen. Diese Risse haben zur Folge, daß die Streuscheibe wegen wegen Instabilität nicht mehr ganz so fest an der Dichtung anliegt. Ablaufendes Wasser von Dach und Heckscheibe kann jetzt direkt in die Seitentaschen des Kofferraums laufen. Hier sollte früh genug Ersatz beschafft werden, um größere Folgeschäden zu vermeiden. Auch die vorderen Scheinwerfer sind nicht so ganz so wasserfest. Ganz häufig sind sie von innen beschlagen. Ähnliches gilt für andere Dichtungen am Wagen. Bei allen Scheibendichtungen kann man davon ausgehen, daß sich mit den Jahren darunter etwas Rost bildet. Durch vorsichtiges Anheben mit dem Fingernagel kann man sich hier einen ersten Eindruck verschaffen. Gewißheit hat man aber erst, wenn man die Scheiben komplett ausbaut.

Am stärksten werden die Türdichtungen beansprucht. Da die rahmenlosen Scheiben beim Öffnen oder Schliessen der Tür nicht wie bei modernen Coupés automatisch ein wenig rauf- und runterfahren, wird die Dichtlippe jedesmal sehr stark belastet. Die Folge sind ausgeleierte

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 4	Ausgabe 1.0	Blatt 16 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 31.10.2002

und wegen des Alters auch noch verhärtete Dichtungen. Verstärkt wird dieser Effekt noch durch falsch justierte Scheiben oder Türen. So ist dann immer wieder zu beobachten, daß 6er-Fahrer entweder erst die Scheibe hochfahren und dann die Tür schliessen müssen oder umgekehrt. Bei höheren Geschwindigkeiten rutscht die Scheibe dann meist aus der Dichtung und sorgt für äußerst laute Windgeräusche.

Ist die technische Begutachtung des Wagens soweit zufriedenstellend verlaufen, sollte man sich auch noch mit den Accessoires des Fahrzeugs beschäftigen. Jeder 6er wurde mit einer Akkulampe im Handschuhfach, einem komplett gefüllten Werkzeugkasten, einer Betriebsanleitung, einem Serviceheft, einem Handbuch mit allen BMW-Adressen Europas, zwei Zentralschlüsseln und einem Hotelschlüssel ausgeliefert. Am Schlüsselbund war auch immer ein kleines Schild mit der Schlüsselnummer befestigt. Ab dem Strich-Eins gesellte sich noch ein „abgesägter“ Zentralschlüssel dazu und einer der normalen Zentralschlüssel war beleuchtet. Je nach Ausstattung kamen z.B. für einige Radios noch Zusatzbetriebsanleitungen dazu. Fragen sie bei Kauf nach diesen Dingen. Bei einem wirklich gut gepflegten Fahrzeug sollte noch alles vorhanden sein.

Sie meinen, das wäre jetzt übertrieben? Wir finden keinesfalls. Im Ausland wird bei Bewertungen eines Wagens sogar darauf geachtet, ob sich noch der originalverpackte Verbandskasten im Fach hinter den Kopfstützen befindet. Diese sorgsam gepflegten Kleinigkeiten sind es, die zusammengezählt irgendwann einmal auch in Deutschland den Wert eines E24-Coupés mitbestimmen werden.

Mit dem 12. Teil der „EWB-6er-Details“ folgt die Fortsetzung in Ihrer nächsten EWB.

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 5 Kaufempfehlung	Ausgabe 1.0	Blatt 17 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 01.05.03

In diesem Teil unserer EWB-6er-details möchten wir unseren Lesern ein paar Kaufempfehlungen mit auf den Weg geben. Welche Modelle sollte man wählen? Wie viel Geld ist dafür anzulegen? Wie steht es mit den Wiederverkaufschancen? Zusammengestellt von Holger Lübben und Thomas G. Müller.

Nicht jeder potentielle Käufer möchte sich ein E24-Coupé aus dem gleichen Grund anschaffen. Der eine findet den 6er vielleicht einfach nur hübsch oder exklusiv, der nächste möchte ein möglichst schnelles Coupé für möglichst wenig Geld, ein dritter sucht vielleicht nur ein sportliches Übergangs- oder gar nur ein Winterfahrzeug. Und noch ein anderer möchte einen gut erhaltenen 6er für die eigene Sammlung erwerben. Vielleicht spekuliert er sogar auf eine lukrative Wertsteigerung.

Diese Aussagen klingen zunächst einmal so als könne man sie bei einer Kaufempfehlung nicht unter einen Hut bekommen. Doch der Grundgedanke ist sowohl beim Sammler als auch beim Alltagsfahrer der gleiche: Das Fahrzeug soll nicht nur für einen selbst, sondern auch für andere 6er-Fans attraktiv sein, damit man es möglichst gut wieder verkaufen kann bzw. damit es auch nach Jahren noch als Sammlerstück begehrt ist.

Grundsätzlich gilt beim Gebrauchtwagenkauf die goldene Regel, sich möglichst das letzte Modell aus einer Baureihe zu kaufen. Das wäre in unserem Fall der 6CS/2. Produziert ab Mitte 1987 verfügen die Fahrzeuge über den letztmöglichen Stand der Technik und hatten sowohl die höchste Serienausstattung als auch eine entsprechend lange Liste der zusätzlich bestellbaren Extras. Bis auf ganz wenige Ausnahmen gelten auch heute noch die seinerzeit zu diesem letzten Modell empfohlenen Lack/Polsterkombinationen als schick und modern. Dies hat den Vorteil, daß man diese Fahrzeuge auch im gerade angebrochenen 21. Jahrhundert ohne grösseres Selbstbewusstsein im Straßenverkehr bewegen kann.

Bis auf ganz wenige Ausnahmen wurde der 635CSi dieser letzten Generation in Deutschland bereits Werksseitig mit einem 3-Wege-Katalysator ausgerüstet. Für dieses Aggregat ist seit wenigen Monaten ein Euro-2 Umrüstsatz erhältlich, der die steuerliche Belastung des Fahrzeuges im Rahmen hält. Genau anders herum sieht es beim stärkeren Bruder aus. Der werksseitig wahlweise angebotene Katalysator ließ den den M635CSi zumindest auf dem Papier deutlich leistungsärmer werden. Eine Leistungsreduzierung von 286 auf 260 PS führte dazu das nur ein Bruchteil der Käufer sich für die umweltfreundlichere Variante entschied.

Die zweite Alternative ist, sich auf das erste Modell (möglichst aus dem ersten Baujahr) zu stürzen. Dies ist aber ein Punkt der wohl nur für eingefleischte Fans oder echte Sammler interessant ist. Zu Zeiten produziert, in denen das Wort „Rostvorsorge“ nur ein großes Fragezeichen auf den Gesichtern der Automobilproduzenten hervorrief, wird es einem heute kaum gelingen, ein solches Fahrzeug mit erträglichem Aufwand dauerhaft im normalen Straßenverkehr zu bewegen. Viele Fahrzeugbesitzer interpretieren diese Regel ein wenig anders. Für sie sind auch die ersten Exemplare des 635 (1978), des 628 (1979) oder des M635CSi (1984) interessant.

Besonders die dritte Alternative ist bei allen Käufern von Gebrauchtwagen wichtig: Das Topmodell. Beim E24 heisst diese Alternative in Europa M635CSi bzw. in Japan und den USA schlichtweg M6. Preislich hebt sich ein Topmodell auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer deutlich von den anderen Serienmodellen ab. Doch trotz des im Vergleich zu den anderen Modellen relativ hohen Preises ist es beim 6er-Coupé sehr schwierig ein wirklich

© by Holger Lübben <http://www.6ercoupe.de>

Dieses Dokument ist erschienen im Printmagazin Edition-Weiss-Blau (EWB) Nr. 117 und wird im Internet exklusiv von Andreas Claas unter <http://www.claasi.de> zum Download zur Verfügung gestellt.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Edition-Weiss-Blau <http://www.edition-weiss-blaus.de>

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 5 Kaufempfehlung	Ausgabe 1.0	Blatt 18 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 01.05.03

gutes Exemplar des Vierventilers kaufen zu können. Die im Vergleich zu anderen BMW-Triebwerken sehr empfindliche Technik wird oftmals schon ab einem Alter von etwa 6 Jahren vom x. Besitzer kaum oder gar nicht mehr gewartet. Teilweise geschieht dies aus Unkenntnis, aber meistens schlicht aus Geldmangel. Aber während andere 6er-Modelle in diesem Zustand üblicherweise auf den Schrott wandern, wird ein M635CSi so lange es irgendwie geht am Laufen gehalten. Vor dem Kauf dieses Modells ist also ein gründlicher Gebrauchtwagen- und Motorencheck ein Pflichttermin. Dies gilt um so mehr, wenn nur eine lückenhafte Wartungshistorie vorliegt.

Ein wenig schwierig wird es, wenn man sich als vierte Alternative unbedingt einen ganz seltenen E24 zulegen möchte. Denn welches Modell ist überhaupt der seltenste 6er? Betrachten wir mal die beiden Hitlisten auf Seite 26/27 und die Auflistung der Fahrgestellnummern aus EWB 107 (Seite 18). Vielfach wird von deutschen Fans behauptet, daß vom M635CSi mit Werks-Kat am wenigsten Fahrzeuge produziert wurden. Für den linksgelenkten, europäischen Markt mag diese Aussage zwar zutreffen, aber weltweit gesehen erhielten mehr als ein Drittel der produzierten M-Fahrzeuge aus der E24-Serie einen Abgasreiniger. Und während eine dritte Meinung besagt das der 630 mit weltweit insgesamt nur 5766 produzierten Exemplaren zumindest Hubraumseitig betrachtet das seltenste der 6er-Modell sei, behaupten andere Fans, daß vom rechtsgelenkten 635CSi mit Werkskat nur 58 Exemplare gebaut wurden und somit allein diesem E24-Typ die Ehre gebühre. Diese Fangemeinde wiederum legt sich mit den Liebhabern getunter Fahrzeuge an, aus deren Lagern zu hören ist, daß beispielsweise das Alpina-B9-Coupé auf dem ersten Chassis nur zweimal produziert wurde. Doch darf man ein Alpina-Coupé überhaupt in die Riege der Werksmodelle einordnen?

Wie auch immer man sich in der Frage des Seltenheitsgrades entscheidet: Statistiken können und werden nach beliebigen Kriterien anfertigt. Und wenn man auf diesen Punkt beim Kauf besonderen Wert legt, dann sollte man neben dem Geld auch über genügend Selbstbewusstsein zur Verteidigung seiner individuellen Statistik verfügen.

Möchte man sich einen 6er nur mal so als Alltagsfahrzeug gönnen, so sollte man sich ein Modell mit robuster Technik aussuchen sowie Ausschau nach einem gepflegten Fahrzeug mit wenig Rost halten. Für den Fall eines späteren Wiederverkaufs ist es von Vorteil auch auf das Vorhandensein einiger Ausstattungsdetails zu achten.

Die wohl günstigste Alternative sind die Strich-Eins-Modelle von 1982 bis 1987. Erkennbar an den schmalen, hinten bis an den Radlauf heranragenden Stoßstangen sind sie schon relativ gut gegen Rost gewappnet. Im Vergleich zu den Modellen nach 1987 bewegen sie sich meist auch auf einem niedrigeren Preisniveau. Da in diesem Zeitraum die meisten 6er produziert wurden, findet man auch ein entsprechend breites Angebot an Gebrauchtfahrzeugen. In Sachen Ersatzteilverfügbarkeit hat man bei diesem Modell ebenfalls die wenigsten Probleme. Dies gilt sowohl für Gebraucht- als auch Neuteile. Das sportlichste Modell ist zwar der M635CSi, aber deutlich Robuster sind seine beiden kleineren Brüder mit Namen 635CSi und 628CSi. Und während der 635CSi beinahe genau so schnell auf der Straße unterwegs ist wie die M-Variante zeichnet sich der 628CSi beinahe als Sparwunder aus. 2769ccm machen sich sowohl bei der jährlichen Rechnung vom Fiskus als auch an der Tankstelle deutlich bemerkbar. Ein Durchschnittsverbrauch unter 11 Liter ist bei entsprechender Fahrweise mit diesem Modell überhaupt kein Problem und auch der Bereich unter 10 Liter kann durchaus erreicht werden. Einbußen im Komfort hat man im 628CSi gegenüber den beiden anderen Modellen auch nicht

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 5 Kaufempfehlung	Ausgabe 1.0	Blatt 19 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 01.05.03

unbedingt, da fast alle Extras auch für dieses Modell erhältlich waren. Lediglich für die Personengruppe die mit der Tatsache ein Imageproblem haben „nur“ das Grundmodell einer Serie zu fahren ist der 628CSi wohl nicht die richtige Wahl.

Alle 3 Modelle der mittleren 6er-Generation lassen sich mit einem Katalysator nachrüsten, sofern es der Vorbesitzer nicht schon gemacht hat. Diese Nachrüstsyste me setzen aber meist einen gut gewarteten Motor voraus. Ab 1985 gab es dann auch für Europa wahlweise schon ab Werk einen Katalysator im 635CSi. Diese erste Version ließ aber dank stark reduzierter Verdichtung die Fahrleistungen des Coupés beinahe auf das Niveau eines 628CSi abfallen. Im Vergleich ist eher die normale 635CSi-Variante mit nachgerüstetem Katalysator oder das verbesserte Modell nach 1987 zu empfehlen.

Wenn die Farbkombination nicht allzu arg neben dem üblichen Geschmack liegt und der allgemeine Zustand des Fahrzeuges entsprechend ist, lässt sich auch heute noch jeder 6er relativ zügig verkaufen. Allerdings hängt der zu erzielende Preis nicht nur von Baujahr, Farbe und Modell sondern auch von der Ausstattung ab. Dies sollte man unbedingt schon beim Kauf berücksichtigen. Wenn schon die eigentlich für ein Oberklassencoupé obligatorische Klimaanlage nicht vorhanden ist, so sollte mindestens ein Schiebedach vorhanden sein. Viele Käufer erwarten sogar beides. Auf der anderen Seite hat ein Schiebedach beim 6er den Nachteil das einem auf der Dachpartie der braune Gilb mit entsprechend hohen Reparaturkosten droht. Auch das Vorhandensein von Sportsitzen und Lederpolsterung erleichtert den Verkauf. Wobei man im Falle der Lederpolsterung unbedingt auch auf eine Sitzheizung Wert legen sollte. Während ein echter Sammler im Zweifelsfall immer die Original-TRX-Bereifung vorziehen wird, hat man damit auf dem allgemeinen Gebrauchtm arkt meist ein großes Problem. Aufgrund des hohen Preises von knapp 1500 Euro pro Satz Reifen wird ein Fahrzeug mit diesem Extra fast unverkäuflich. Aber auch für die seinerzeit serienmässigen 14- oder 15-Zollfelgen gibt es heute kaum noch Reifenproduzenten. Derzeit voll im Trend liegen die zeitgenössischen Zubehörfelgen von Alpina, Hartge, Schnitzer und BBS. Als weiteres verkaufsförderndes Extras gilt noch eine Ganzleder- bzw. Highlineausstattung. Dieses Extras waren aber nicht für jedes Baujahr verfügbar und aufgrund des hohen Anschaffungspreises muß man schon sehr viel Glück haben, um auf dem Gebrauchtm arkt ein damit ausgestattetes Fahrzeug zu finden. Darüber hinaus waren für den deutschen Markt noch ca. 30 weitere Extras (wir sind gerade dabei, diese für die 6er-Chronik aufzulisten) erhältlich, aber diese beeinflussen den Verkaufspreis nur unwesentlich. Es sei denn ein Fahrzeug ist mit deutlich mehr als 20 dieser Extras ausgestattet und kommt somit recht nahe an eine „Vollausstattung“ heran. Eines sollten Sie beim Kauf am besten gleich vergessen: Ein Fahrzeug mit einer echten Vollausstattung, also allen lieferbaren Extras, zu finden. Obwohl dieser Begriff in fast jeder 6er-Anzeige Erwähnung findet, wird in Deutschland wohl kaum ein solches Fahrzeug existieren. Sucht man speziell ein solches Fahrzeug, dann wird man sich wohl Gedanken über einen USA-Re-Import machen müssen. Ein 6er-Käufer in den Staaten hatte seinerzeit nur zwischen einer Handvoll Extras zu entscheiden. Alles andere war im US-Modell schon ab Werk verbaut.

Möchte man sich nicht mit den Serienmodellen abfinden und sucht etwas Exklusiveres, dann kann man auch versuchen einen „getunten“ E24 zu bekommen. Schon zu Produktionszeiten wurde eine Unmenge an Zubehör für das Coupé angeboten. Ob es lediglich andere Felgen, etwas Motortuning oder gleich ein Komplettumbau wie Cabrio- oder Breitversion waren: Man konnte so ziemlich alles bekommen, um seinem 6er etwas mehr Individualität zu verschaffen. Die gängigen Tuner wie Alpina, Hartge und Schnitzer haben wir in unserem Preistipp weiter

© by Holger Lübben <http://www.6ercoupe.de>

Dieses Dokument ist erschienen im Printmagazin Edition-Weiss-Blau (EWB) Nr. 117 und wird im Internet exklusiv von Andreas Claas unter <http://www.claasi.de> zum Download zur Verfügung gestellt.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Edition-Weiss-Blau <http://www.edition-weiss-blaus.de>

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 5 Kaufempfehlung	Ausgabe 1.0	Blatt 20 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 01.05.03

hinten berücksichtigt. Für ganz seltene Spezialumbauten wie z.B. die diversen Cabrioversionen ist keine allgemeine Preisschätzung möglich, da ein Verkauf sehr stark vom individuellen Geschmack des Käufers abhängt. Wir haben auf dieser Doppelseite 2 Fotos des ‚Tropic‘-Cabrios bzw. „Hy-Tech“ abgedruckt. Generell kann man bei allen diesen Sonderanfertigungen aber wie schon vor zwanzig Jahren sagen: „Nach oben gibt es preislich keine Grenzen“. Dies gilt sowohl für die Anschaffung wie auch für eventuell anfallende Reparaturen.

Penible Sammler sollten, wie schon beim Thema Felgen angedeutet, Wert auf absolute Originalität des Fahrzeuges legen. Für Fahrzeuge ab 1982 kann man unter Angabe der Fahrgestellnummer bei jedem BMW-Händler neben der genauen Farbgebung auch die exakte Sonderausstattung des Fahrzeugs erfragen. Mit dieser recht einfachen Hilfe kann man sich sehr schnell einen nahezu kompletten Überblick über den Zustand verschaffen in dem ein Fahrzeug das Werk verließ. Während es bei kleineren Dingen wie verkehrtem Radio oder fehlenden Fußmatten kein Problem ist, Ersatz zu beschaffen, wird es sehr schnell ein kostspieliges Unterfangen, nach außen getriebene Radläufe wieder zu richten oder eine schwarz eingefärbte Inneneinrichtung zu ersetzen.

Eine weitere Frage die sich angehende E24-Fahrer stellen, ist die Höhe der Unterhaltskosten. Während wir die Ersatzteilkosten für gängige Verschleißteile schon in EWB No 114, auf Seite 34 aufgeführt haben und auch die Bezinverbräuche der einzelnen Modelle schon in den ersten Teilen dieser Kaufberatung Erwähnung fanden, fehlen für ein Gesamtbild noch die zu erwartende Steuerbelastung und die Höhe der Versicherungsprämien. Die Höhe der Versicherungsprämie hängt von zu vielen Faktoren wie etwa einem Schadensfreiheitsrabatt, dem Wohnort, gewählte Versicherungsgesellschaft und diversen Vergünstigungen wie ein eigenes Haus, die Garage, jährliche Fahrleistung, das Alter, Geschlecht usw. ab um im Rahmen dieser Kaufempfehlung einen Richtwert angeben zu können.

Die jährliche Steuerbelastung kann aber ganz genau angegeben werden. Je nach 6er-Modell ergibt sich hier allein bei den Steuern eine Unterhaltsdifferenz von fast 2.000 Euro in nur drei Jahren. Auch dieser Aspekt sollte bei der Modellwahl eine Rolle spielen, da man das Geld ja genau so gut in einen etwas neueren 6er mit modernerer Technik investieren kann, anstatt es zum Fiskus zu tragen.

Eine Ausnahme bilden Fahrzeuge, die ein Alter von zwanzig Jahren erreicht haben. Für diese Fahrzeuge ist bei Anmeldung auf roter 07er-Nummer unabhängig vom Hubraum ein relativ geringer Steuersatz zu bezahlen. Wir gehen in unserer Kaufberatung auf diese Variante nicht näher ein, da ein solches Fahrzeug nur mit Auflagen und nicht für alltägliche Dienste verwendet werden darf.

Am Ende der Kaufberatung der vielleicht wohl wichtigste, aber leider auch umstrittenste Punkt der beim Kauf eines Fahrzeuges eine Rolle spielen sollte: Die Festlegung des Fahrzeugzustandes. Kaum ein Verkäufer macht hier richtige Angaben und bei abendlichen Benzin- bzw. Biergesprächen erreicht das eigene Fahrzeug innerhalb weniger Stunden auf der Zustandsleiter locker eine Stufe, für die angesehene Restaurationsbetriebe viele Monate benötigen.

Doch wie lässt sich ein Auto am besten einordnen? Classic Data nennt folgendes Beispiel: Man nehme einen derzeit etwa 3 Jahre alten, sehr gepflegten, gut gewarteten Wagen mit zuverlässiger, voll funktionsfähiger Technik. Und nur, wenn man einen 6er findet, der trotz seines hohen Alters ohne Abstriche mit diesen Sätzen beschrieben werden kann, dann kann

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 5 Kaufempfehlung	Ausgabe 1.0	Blatt 21 / 21
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 01.05.03

man von einem echten Zustand 2 Sprechen. Ein solches Auto hat eben keine Schrammen, Beulen, Reparaturflicken oder gar Rost an irgendeiner Ecke.

Somit bleiben für den Zustand 1 nur die ganz wenigen Fahrzeuge übrig die noch besser, also im absolut neuwertigen Zustand sind und in den Zustand 3 fallen diejenigen Fahrzeuge die die obigen Kriterien nicht ganz erfüllen, aber trotzdem technisch einwandfrei sind und z.B. an keiner Stelle (auch nicht an einer unwichtigen) eine Durchrostung aufweisen.

Wenn man diese Einstufung als Grundlage nimmt um die derzeitig auf freier Wildbahn befindlichen 6er einzuordnen, so wird man feststellen das nicht einmal 5% der Wagen sich im Zustand 2 befinden. Und nochmals mindestens 50% der restlichen Wagen würden niemals alle Bedingungen für die Einordnung in „Zustand 3“ erfüllen.

Derzeitige 6er-Lage in Deutschland aus Sicht von Holger Lübben:

„Meiner Meinung nach ist der 6er hier in Deutschland derzeit vollkommen unterbewertet. Dies mag vielleicht mit den hohen Unterhaltskosten eines hubraumstarken Fahrzeuges unterhalb der 20- bzw 30- Jahresgrenze begründet sein, allerdings darf man auch nicht vergessen, daß der 6er eigentlich zu erfolgreich war, um jetzt schon so richtig hohe Preise zu erzielen. Er wurde häufiger gebaut wie alle anderen BMW-Coupés zusammengerechnet, inklusive seines Nachfolgemodells, dem 8er.

Im Ausland wird ein 6er-Coupé sehr viel höher gehandelt wie hier in Deutschland. Dies hat zur Folge, daß immer noch sehr viele Fahrzeuge in den Export gehen. Allerdings ist auch zu erkennen, daß die Preistendenz in Deutschland momentan ganz leicht steigend ist.

Dies mag wiederum an der Ankündigung eines neuen 6ers aus München liegen. Daher ist folgender vorsichtiger Zukunftsausblick wohl keine Überraschung: Die Preise werden nach Einführung des neuen 6er-Modells kurzfristig deutlich steigen, allerdings zu wenig, um damit zu spekulieren. Auch langfristig wird man wohl besser in Aktien als in den E24 investieren können. Aber auch für den 6er wird die eine Zeit kommen, in der es keine fahrfertigen Fahrzeuge mehr für kleines Geld gibt. Und wohl dem Sammler der jetzt schon sowohl finanziell als auch platzmässig die Möglichkeit hat, sich ein gutes Exemplar dieses einzigartigen Coupés der BMW-Geschichte zu sichern.

Da die derzeitige Preisspanne beim E24 in Deutschland von 100 Euro fürs Schlachtfahrzeug bis teilweise über 50.000 Euro für bestimmte Sondermodelle oder Fahrzeuge mit 0 km auf dem Tacho reicht sollte eigentlich für jeden Interessenten das richtige zu finden sein.“

Eine grobe Einschätzung der derzeitigen Marktlage haben wir in der Tabelle weiter hinten bei den EWB-Kleinanzeigen zusammengefaßt.