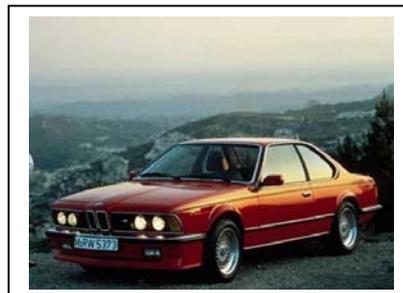


Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 2	Ausgabe 1.0	Blatt 1 / 4
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 02.05.2002

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 2 / 4
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 3 / 4
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 Kontrolleuchte 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 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

Holger Lübben www.6ercoupe.de	Kaufberatung BMW 6er Teil 2	Ausgabe 1.0	Blatt 4 / 4
Edition Weiss Blau www.edition-weiss-blaus.de		Verfasser: Holger Lübben	Datum: 02.05.2002

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.