05/21
AT 5,30 € · CH 8,40 CHF · BeNeLux 5,50 € · IT 5,90 € · Übrige EU-Länder 5,90 €
Deutschland € 4,50 · 56954 · 2021

BMW Scene LIVE

Das traditionelle **BMW Fach- und Fanmagazin** in Deutschland

Einer von zwei auf der Welt!

DAS ORIGINAL von 1992

Veredelter M3 F80

Brandaktuelles 2er Coupé

210 PS im 1969er ti

US Shark 635 CSi

»MUNICH BRUISER«

Flashback zur BMW SCENE Show

Hybrid-Charger-System für Biturbo-Motoren

7er Widebody-Kit zur G11-/G12-Baureihe

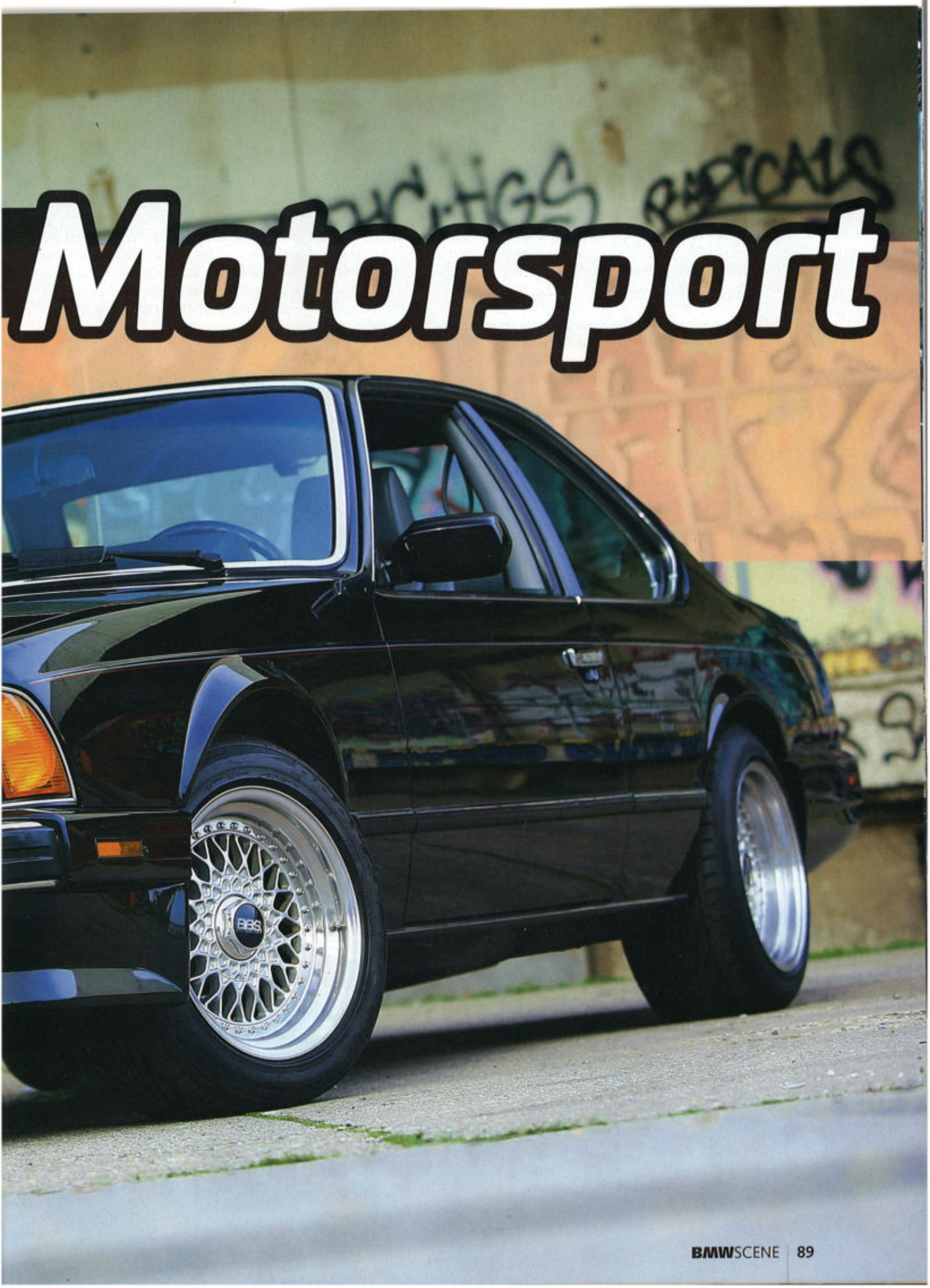
4 195695 404502 05

Luxury meets

Die amerikanische Art, einen M635CSi zu fahren: 1988er BMW M6

„Luxus trifft Motorsport" – das war der vollmundige Slogan, mit dem BMW 1988 sein neues Oberklasse-Coupé M6 bewarb. Bei uns hieß das Ganze M635CSi, was dem Spaß keinen Abbruch tat. Denn sowohl jenseits als auch diesseits des Großen Teichs bekamen Neuwagenkäufer ein Auto, das einerseits als luxuriöser Reisebegleiter und andererseits als Sportwagen eine sehr gute Figur abgab. Anhand dieses feinen Exemplars, das von der Classic Lounge aus Leipzig bereitgestellt wurde, zeigen wir Euch die feinen Unterschiede zwischen M6 und M635CSi.

Motorsport



Der amerikanische M6 kommt 1983 zeitgleich mit dem europäischen BMW M635CSi auf den Markt. Unter der Haube steckt in beiden Fällen ein Reihensechszylinder, der ursprünglich für den legendären Supersportwagen M1 konzipierte wurde. Während die Europa-Version die Motorversion M88/3 trägt, die ohne Kat auskommt, ist die Abgasreinigung in den USA von Beginn an Standard. So leistet der M6, dessen S38B35-Aggregat zudem eine niedrigere Verdichtung aufweist, 260 PS – 26 weniger als der M635CSi. Ab 1987 wird der abgasgereinigte Motor dann auch in Europa und anderen Märkten angeboten.

Gleichstand herrscht beim Getriebe: Sowohl im M6 als auch im M635CSi kommt ein Fünfgang-Getriebe von Getrag zum Einsatz, was angesichts der Vorliebe der Amerikaner für Automatikgetriebe überraschen mag. Beide Versionen verfügen außerdem über ein Sperrdifferenzial und ABS.

Unterschiede gibt es bei der Optik. So besitzt der M6 etwas voluminösere Front- und Heckstoßfänger und rollt auf dreiteiligen Leichtmetallrädern, welche es in Europa als Sonderausstattung gab. Seine prägnantesten Erkennungsmerkmale finden sich aber wohl an der Frontniere und auf der Kofferraumklappe: Hier prangen ///M6-Logos, wo beim M635CSi ein ///M-Logo ohne Zahl genügen muss.

Auch bei der Innenausstattung gehen die beiden Sechser getrennte Wege. So wurde der M6 ab Werk vollausgestattet ausgeliefert. Sein Innenraum ist komplett mit Leder bezogen und besitzt eine Fond-Klimaanlage. Eine elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion ist ebenso an Bord wie eine elektrische Außenspiegelverstellung. Dies alles konnte ab 1987 als „Highline"-Ausstattung in Europa gegen Aufpreis bestellt werden. Wer auf die Anzeigeninstrumente blickt, entdeckt etwas Erfreuliches beim M6: Der Tacho besitzt die US-typische Meilenskalierung. Da zusätzlich aber auch eine kleine km/h-Skala vorhanden ist, kann man sich die Umrüstung auf europäische Verhältnisse an dieser Stelle sparen und hat automatisch einen vollausgestatteten BMW M635CSi in der Kat-Version.

Made for the USA: M6

Dieser M6 stammt aus der letzten Serie, die ab Frühjahr 1987 gebaut wurde.

Konsolen, Türverkleidungen nebst Griffen und Kartentaschen gehören ebenso wie der Handschuhfachdeckel zu den Umfängen der erweiterten Lederausstattung.

Full House: Der M6 war ab Werk vollausgestattet.

Dank der zusätzlichen km/h-Skala kann man sich die Umrüstung des Tachoblattes in Europa sparen.

Genauso wie die ebenfalls nur in den USA erhältliche L6-Variante war aus der M6 mit einer Fond-Klimaanlage und einen Kühlfach ausgerüstet.

Mit dem zweiten Facelift der E24-Baureihe wurden die Stoßfänger der US-Ausführungen und der europäischen Modelle optisch angeglichen.

Ob US-M6 oder Euro-M635CSi, beide Ausführungen glänzen mit dem genialen Styling des E24.

Kein Sticker-Tuning: Dieser M6 ist echt!

FEATUREFACTS 1988er BMW M6 (E24)

Motor: S38B35-DOHC-24v-Reihensechszylinder, 3.453 ccm, 260 PS bei 6.500 U/min (Werksangabe), 330 Nm bei 4.500 U/min; Bohrung × Hub in mm 39,4 × 84; Verdichtung 9,8:1

Kraftübertragung: Getrag-Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Achsübersetzung 3,91:1

Fahrwerk: Serie

Bremse: originale Bremsanlage mit mit innenbelüfteten Bremsscheiben vorn vorn und massiven Bremsscheiben hinten, ABS

Räder: BBS „RS" in 8 × 16"

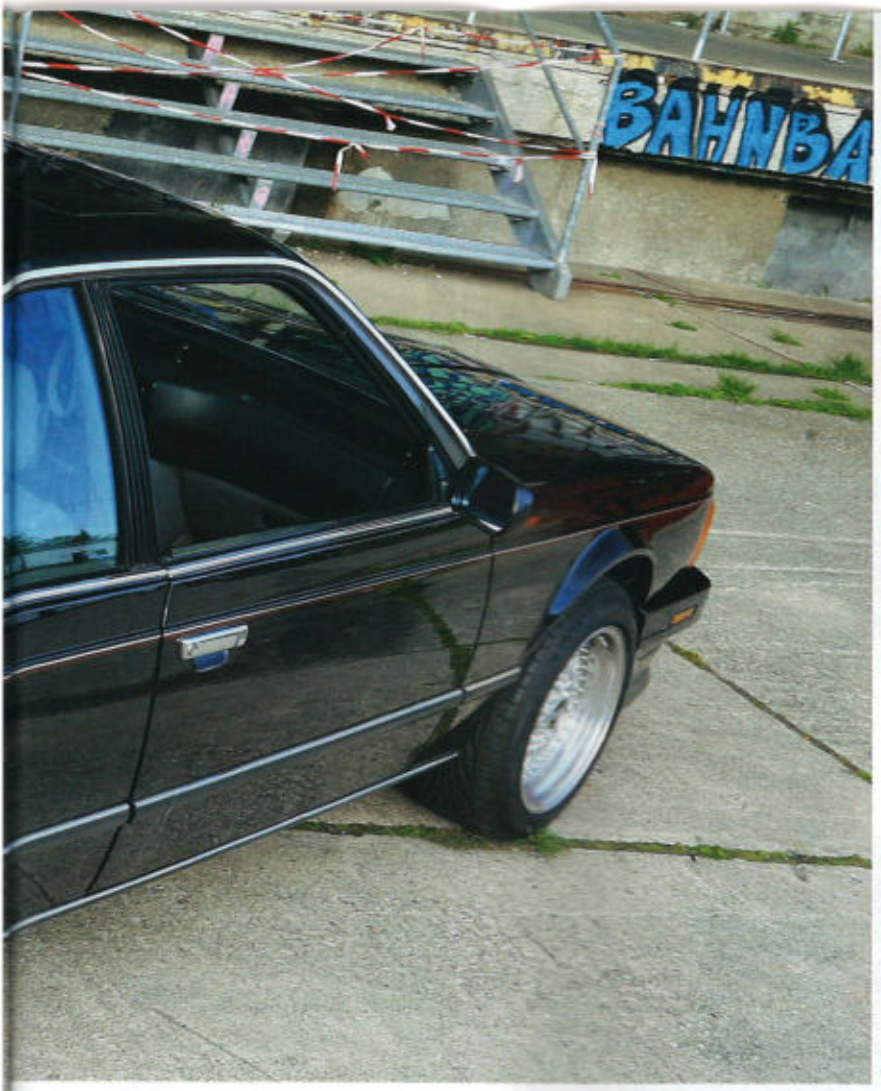
Reifen: Toyo „Proxes" in 225/50 ZR16 vorne und 225/50 ZR16 hinten

Karosserie: zweitüriges Coupé, Originalzustand, Lackierung in Schwarz (Serie)

Innenraum: Originalzustand, Vollausstattung, Sitze in Leder bezogen, Fond-Klimaanlage, elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion, elektrische Außenspiegelverstellung, Active Check Control (ACC), On-Board-Computer

Beide Versionen teilen sich auch die Active Check Control (ACC) und den On-Board-Computer. Die ACC gibt dem Fahrer auf Knopfdruck Informationen über Öl, Kühlwasser und Wischwasser oder den Status der Beleuchtung. Der On-Bord-Computer liefert Daten zu Geschwindigkeit, Verbrauch, Außentemperatur oder Restreichweite. Zusätzlich können über dieses System eine Geschwindigkeitswarnung, eine Stoppuhr und eine Wegfahrsperre eingerichtet werden.

Der hier vorgestellte M6 gehört einem Oldtimer-Enthusiasten aus Brandenburg, der seine Fahrzeuge von der Leipziger Oldtimer-Werkstatt „Classic Lounge" betreuen lässt. Das Team um Christian „Hans" Wolf hat sich neben dem Alltagsgeschäft und dem Karosseriebau auf die Betreuung von Oldtimer-Sammlungen spezialisiert. „Im Vordergrund steht dabei, dass der Kunde, wenn er seine Fahrzeuge bewegen möchte, dies auch zuverlässig kann. Wir machen regelmäßige Liebhaberservices, welche auf die verschiedenen Fahrzeuge explizit abgestimmt sind. Als Oldtimer-Werkstatt haben wir unser Hauptaugenmerk auf die BMW-Modelle bis Anfang der 90er gelegt", erklärt der Classic-Lounge-Chef. Geht es um größere Karosseriearbeiten und Unfallinstandsetzungen, sind die Karosseriebauer der Classic Lounge auch in der Lage, die für die meisten BMW vorhandenen Reparaturbleche zu besorgen oder benötigte Karosserieteile selber anzufertigen sowie beschädigte instandzusetzen.



Die amerikanischen Zulassungsvorschriften verlangten nach einem „CHMSL", ausgeschrieben „Center High Mounted Stoplight", umgangssprachlich bekannt als „dritte Bremsleuchte".

Die dreiteiligen BBS-Kreuzspeichenräder sind selbst längst Klassiker und machen auf zeitgenössischen BMW stets ein gute Figur.

Auch Komplettrestaurationen sind ein Angebot von Classic Lounge. Beim hier vorgestellten M6 wird diese Kompetenz nicht benötigt werden – der Wagen befindet sich in einem sehr guten, ungeschweißten Originalzustand. Die originalen Auslieferungspapiere sind ebenso noch vorhanden wie diverse Original-Aufkleber an Türen, Motorraum und Armaturenbrett. All das macht diesen M6 zu einem ganz besonderen M-Modell.

Text: Bernd Bartels
Fotos: Frank Schwichtenberg

FASZINATION BMW

Wir sind Deine Werkstatt für Dein BMW-Oldtimer

Karosseriebau - Unfallinstandsetzung - Restauration

Wartung - Pflege - Werkstatt - Verkauf - Kaufberatung

Classic Lounge
Arno-Nitzsche-Straße 27
04277 Leipzig
Tel.: +49 (0) 341 - 306 98 30

CLASSIC LOUNGE
Cars // Work // News

www.classic-lounge.de
info@classic-lounge.de
Cars // Work // News unter:
#classicloungeleipzig