1982 – BMW 635CSi

Länge x Breite x Höhe x Radstand	4,76 x 1,73 x 1,37 x 2,63 Meter
Leistung / Drehmoment	218 PS / 310 Nm
Hubraum / Zylinder	3,4 l / R6
0-100 km/h / V/max	7,4 s / 229 km/h
Verbrauch (bei 120 km/h) / Preis	8,8 l/100 km / 61.300 DM

➔ Design

Äußerlich gab sich der modellgepflegte 635 CSi nur durch den modifizierten Frontspoiler und die bis zum Radkasten verlängerte hintere Stoßstange zu erkennen. Im Innenraum verwiesen dagegen diverse Details auf den Jahrgang 1982 des großen Münchner Coupés: Die neu geformte Mittelkonsole ebenso wie die neu gestalteten Türinnenverkleidungen und die neuen Bezugsstoffe der Sitze. Eine Ergänzung erfuhr zudem das funktionale Cockpit: So hielt neben dem im Drehzahlmesser integrierten Econmeter und dem neuen Check-Control-Center der bereits aus der 7er-Reihe bekannte Bordcomputer Einzug in die elektronische Kommando-Zentrale des 635 CSi. Ansonsten waren die Änderungen im Wesentlichen unter dem Blech zu finden …

➔ Technik

Der 635 CSi fuhr nun mit der Technik der 5er-Reihe vor: So wurde die komplette Bodengruppe mit Dämpfern, Federn und Achsführungen des Schwestermodells in den 6er transplantiert, um für mehr Fahrspaß und Sicherheit zu sorgen. Optimiert wurde auch der weiterhin 218 PS starke Reihensechszylinder durch ein geändertes Hub/Bohrungsverhältnis und die Anhebung der Verdichtung. In Verbindung mit der Bosch-Motronic der zweiten Generation, einer weiterentwickelten Schubabschaltung und dem jetzt serienmäßigen Fünfgang-Schongetriebe soll der Verbrauch um 18 Prozent gesunken sein. BMW wäre aber nicht BMW, wenn Sportfahrer nicht auch wahlweise ein Fünfgang-Sportgetriebe für den 635 CSi erhalten hätten …

➔ Fahreindrücke

Das große Coupé stellte eine extrem gut gelungene Kombination aus Sportlichkeit und Komfort dar. Selbst Autobahnpassagen mit über 200 km/h wurden entspannt bewältigt. Zumal der 635 CSi auch bei Höchstgeschwindigkeit sicheren Kontakt zur Straße vermittelte. Seine Übersteuerungsneigung blieb ebenso wie Lastwechselreaktionen leicht kontrollierbar. Wanderte das Heck in schnell durchfahrenen Kurven nach außen, ließ sich der Münchner von Sportfahrern problemlos wieder auf Kurs bringen. Den Fahrspaß trübte lediglich die etwas hakelige Schaltung, die man so von BMW eigentlich nicht kannte. Davon abgesehen wusste der 635 CSi auf der Straße aber zu begeistern, auch die Fahrleistungen verbesserten sich gegenüber dem Vorgängermodell.

- Blickt man auf die beeindruckendsten BMW-Modelle aller Zeiten zurück, dann fällt irgendwann einmal nach dem 507, 3.0 CSL und M1 auch der Name 635 CSi. Und das zweifellos zu Recht. Denn die Kombination aus gleichermaßen sportlichem wie elegantem Design, Performance, Komfort und Alltagstauglichkeit begeistert heute wie damals. Ein besonderer Tipp gilt den Modellen ab der Modellpflege 1982, die mit Technik-Zutaten vom 5er und 7er eine deutliche Aufwertung erfuhren. Der 635 CSi – ein absolutes Traumauto!

Bildquelle: BMW (Fotos zeigen 635 CSi unterschiedlicher Baujahre)