

Kaufberatung BMW E24

Sehr oft fängt die Fahrzeugsuche mit dem Durchstöbern von Kleinanzeigen an. Wer mit dem Gedanken spielt sich einen 6er zu kaufen, wird in der heutigen Zeit sehr häufig als erstes diverse Internetportale durchwühlen, um einen Überblick über den aktuellen Markt zu bekommen. Beim E24 sind schon für das Lesen der Verkaufsanzeigen ein paar Ratschläge von Nöten. Achten Sie einmal darauf – sehr oft wird in den Kleinanzeigen ein 6er von Liebhabern in tadellosem, rostfreien Zustand



Cockpit M635CSi, 1984

und selbstverständlich auch immer mit Vollausrüstung angeboten. Vielfach werden auch Floskeln wie „Alle Extras außer Leder, komplett restauriert“ verwendet. Doch bei solchen Anzeigen ist Vorsicht angesagt. Ein 6er war im Vergleich zu anderen Fahrzeugen schon in der Grundausstattung üppigst bestückt und wer vorher nur VW Golf gefahren ist der mag angesichts von „elektrischen Fensterhebern, Alufelgen, Servolenkung und Drehzahlmesser“ ja schon an eine Vollausrüstung denken. Diese und ähnliche Extras konnte man beim E24 aber gar nicht verhindern - sie waren bereits im Basispreis inbegriffen. Ein 6er, der wirklich alle aufpreispflichtigen Extras an Bord hatte und sich somit „voll ausgestattet“ nennen darf, ist mir in Deutschland noch nicht begegnet. Das ist auch nicht weiter verwunderlich wenn man bedenkt, dass man sich seinerzeit anstelle von allen für den E24 lieferbaren Extras auch einen größeren Zweitwagen zulegen konnte.

Wenn jemand eine wirklich teure Restauration 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 Vollrestauration 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. Anhand der Fahrgestellnummer kann man sich die notwendigen Beweise übrigens auch selber beschaffen. Für Fahrzeuge ab etwa 1982 geht dies schnell und unkompliziert per Computerabfrage bei jedem BMW-Händler. Bei älteren Fahrzeugen ist eine Anfrage direkt ans Werk notwendig. Neben der

genauen Ausstattung nebst Farbkombination liefert die Abfrage auch noch das exakte Produktionsdatum und den Motortyp. Zurück zur Ausstattung. Das Fehlen von einigen Extras muss nun aber keineswegs heißen, dass das angebotene Fahrzeug schlecht ist. Auch weniger gut ausgestattete Fahrzeuge haben ihren Reiz und man darf schließlich auch nicht vergessen, dass 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 Liebhaberszustand 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 potenzieller 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 vielen nachträglichen Ärger. Oftmals ist dann ein Auto für 15.000 Euro günstiger wie eines für 7.000 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 z.B. 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 aus der mittleren Baureihe 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. Mit Hilfe einiger weniger Unterscheidungsmerkmale ist es möglich das Baujahr eines 6er Coupés auf 1-2 Jahre genau zu bestimmen ohne den Besitzer um Auskunft fragen müssen. Anzumerken wäre noch, dass es sich bei fast allen zeitlichen Angaben dieser Kaufberatung um Produktionsdaten handelt, die nicht unbedingt mit Verkaufszeiträumen oder gar Zulassungsdaten übereinstimmen. Einige Fahrzeuge wurden aus verschiedensten Gründen gar erst 3 Jahre nach der Produktion zugelassen. Dies betrifft im Besonderen die letzten Exemplare einer Serie. Es ist also Vorsicht beim Kauf geboten. Anhand der Erstzulassung kann man nicht immer auf das Modell zurück schließen. 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, dass der Normverbrauch keineswegs mit dem Durchschnittsverbrauch übereinstimmen muss, da dieser von Faktoren wie Fahrweise, Belastung, Straßenzustand, Witterung und ähnlichem abhängt.

Der Karmann-6er von 1975-1977

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, 2.966 ccm und 185 PS sowie eine Variante mit L-Jetronic Einspritzanlage, 3.188 ccm und 200 PS. Äußerlich sind beide Modelle identisch. Den Karmann-633CSi kann man neben dem anderen Motor nur noch daran erkennen, dass er im



Seitenansicht E24 1976-1982

Gegensatz zum 630CS ein Lederlenkrad und einen Lederschaltthebelknopf 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. Gleiches gilt für das Schiebebedach, nur dass 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 den größten Teil der 9.800 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 nur Karmann die Schuld in die Schuhe schieben sollte. Es ist ein allgemeines Problem und bei gleichwertigen und gleich alten 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:



Notdürftig reparierte Radhäuser eines 78er 633CSi

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 Schiebedach, um nur einige wesentlich Punkte zu nennen. Ein paar Beispiele sind auf dieser und der folgenden Seite abgebildet.



Sehr häufiges Schadensbild beim E24: Durchgerosteter Stehfalz des vorderen Kotflügels.
Kleines Bild: Auch andere Bereiche des Kotflügels rosten gerne.



Die eigentlich schlechte Qualität vieler Reparaturen kann man oft erst nach ein paar Jahren erkennen.

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 anderen 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 frühen Exemplare, sondern auch schon für 6er der Baujahre 1988 oder 89. Sehr viele Teile der Innenausstattung oder äußere Zier- und Chromleisten sind schon lange nicht mehr lieferbar. Beim 6er der ersten Generation schmerzt besonders, dass 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. Für andere nicht mehr lieferbare Teile wird auf fast baugleiche Komponenten neuerer Fahrzeuge verwiesen. Daher sollte man schon beim Kauf darauf achten, dass im Innenraum alles tiptop ist. Denn ein Karman-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. Bei diesem Problem hat man natürlich einen Vorteil, wenn das Fahrzeug nicht ganz so viele Extras und ggfs. eine beliebte Farbkombination aufweist. 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 Kilometerlaufleistung zu bekommen, muss man zwar lange suchen, aber hin und wieder wird noch ein Fahrzeug angeboten.

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 98 ROZ haben. Da diese Fahrzeuge mittlerweile allesamt 30 Jahre alt sind, hat sich das Problem der hohen Steuerlast für diese Modelle dank der Möglichkeit eines H-Kennzeichens erledigt.

Der 6CS von 1977 bis 1982

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 Rohkarosserie 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



635CSi, 1978

ans Lenkrad und auf den Schaltknäufel. 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. Die Spiegelfüße blieben noch bis einschließlich des Modelljahres 1979 verchromt. Ab Dezember 1977 wurde der 635CSi produziert. Dieses Modell hatte zunächst einen Motor mit 3.453 ccm, 218 PS 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 Rohkarosserie. Im Juni 1979 wurde mit der Produktion des 628CSi begonnen. Dieses Modell löste noch im gleichen Jahr den 630CS ab und leistete 184 PS bei 2.788 ccm. 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, dass 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.

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 100 km 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 120 km/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. 98 ROZ war noch immer der untere Grenzwert. Auch für diese Fahrzeuge greift mittlerweile die Möglichkeit, auf ein H-Kennzeichen zu wechseln und somit die Steuerlast in Grenzen zu halten.

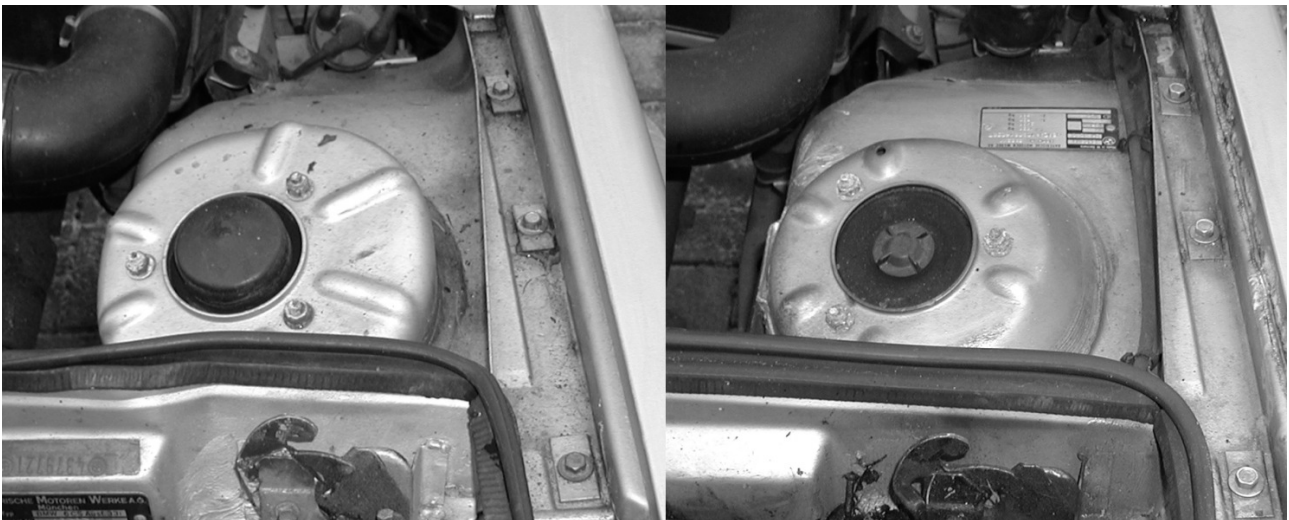
Der 6CS/1 von 1982 bis 1987

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 Erkennungsmerkmal gilt neben dem geänderten Heckspoiler wohl auch die Heckstoßstange, die beim 6CS/1 bis an die hinteren Radläufe heran ragt und dafür etwas schmaler ist. Die anderen äußerlichen Änderungen



635CSi von 1985

sind so dezent gehalten, dass sie einem Laien fast nicht auffallen. Erwähnenswert wären hier z.B. der jetzt rechts von der Mitte unter dem Wagen 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 dass 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 (Bild unten). 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. 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.



Befestigung der Federbeindome vor und nach dem Modellwechsel 1982

Die Modellbezeichnung 633CSi gab es in Europa jetzt nicht mehr. Aus Gründen des Klimaschutzes wurde dieser Motor zwar noch in einigen Ländern wie z.B. der Schweiz verbaut, aber auch hier wurde das Fahrzeug dann als 635CSi verkauft. Dank modernerer Technik (z.B. serienmäßigem 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 120 km/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 Bedienknöpfen 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 nur gegen Aufpreis zu haben. Die Lederpolsterung wanderte für alle Fahrzeuge wieder auf die Aufpreisliste, aber man konnte weiterhin ohne Aufpreis zwischen normalem Gestühl und Sportsitzen wählen. Ab Dezember 1983 musste die Rohkarosse wegen einer anderen Hinterachsgetriebeaufhängung nochmals modifiziert 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 Modell 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 übrigens nur dann bekommen, wenn er ab Werk mit der 240er TRX Bereifung ausgeliefert wurde. Dies gilt auch für den M635CSi.

Ab September 1984 bekam 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 orangenen 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, dass die Katalysator-Variante sich mit dem heute leider nicht mehr erhältlichen unverbleitem Normalbenzin (91 ROZ) zufrieden gab, während die anderen 6er auf den etwas teureren Superkraftstoff (98 ROZ)

angewiesen waren. Den Kat-635CSi gab es nicht mit Sportgetriebe und im ersten Jahr auch noch nicht mit einem elektronisch-hydraulischen Automatikgetriebe. Ab September 1985 wurde der 6er optisch ganz leicht überarbeitet. Es gab einen zweiteiligen Heckspoiler, dessen Innenteil jetzt in Wagenfarbe lackiert war. 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 noch größere Schwierigkeiten. Gegenüber dem Vorgänger wurde dieses Problem aber durch eine bessere Hohlraumkonservierung schon stark gemindert. 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, aber nur sofern dort niemals ein Wagenheber oder eine Hebebühne falsch 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 aber viele Fehler mit ein wenig Bastlergeschick günstig zu reparieren.

Der 6CS/2 von 1987 bis 1989

Im Jahre 1987 bekam der 6er ein letztes Facelift verpasst. In den Papieren steht zwar weiterhin 6CS/1, aber wegen der umfangreichen Modifikationen wird das Modell in Fachkreisen auch gerne 6CS/2 bezeichnet. 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



635CSi, 1987

genauso viel geändert hatte wie hier in Europa. Zu erkennen ist das letzte Modell in erster Linie an den geänderten Stoßstangen, die nun größtenteils in Wagenfarbe gehalten waren und am Heck 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 einer besseren Sicht. 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 dem Vorgängermotor eine Leistungssteigerung bei gleichbleibendem Verbrauch erzielt werden. Der 635CSi ohne Katalysator hatte nun 220 PS und ein Drehmoment von 315 Nm. 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 (211 PS/305 Nm). Er lag im Verbrauch mit (Schalter: 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 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, dass der Motor mit dieser Umstellung verhalten gefahren werden muss. Man sollte den Satz also in der Form deuten, dass man diese Betriebsart tunlichst vermeiden sollte.

Zur sonstigen Technikentwicklung bleibt noch zu sagen, dass der 6er ab Ende 1988 auf Wunsch mit einer noch leistungsfähigeren Servolenkung, der Servotronic, ausgeliefert wurde und das Verhalten des Fahrwerks 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“. 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, dass 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 Alter reichen aus, damit eindringendes Spritzwasser unbemerkt seiner Lieblingstätigkeit nachgehen kann. 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 8.600 6er wurden vom letzten Modell gebaut, davon aber nur etwas über 1.400 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, dass die letzten 6er serienmäßig mit Grüncolorscheiben und einem zweiten Außenspiegel ausgestattet wurden und das die Metallic-Lackierung nun wieder auf die Aufpreisliste wanderte. 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. 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 Armaturenbretts mit Leder bezogen. Letzteres entfiel jedoch wieder ab dem Modelljahr 1988. In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig zu wissen, dass das Extra Highline nur in den Farben lotosweiß, silber, natur - 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. Die Schwächen der letzten Serie entsprechen im Groben denen des mittleren Modells. 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. Mittlerweile werden solch exzellente Fahrzeuge auch schon zum umgerechneten ursprünglichen Neupreis verkauft. Der 6er scheint somit einen wichtigen Meilenstein zum Status eines echten Sammlerstückes geschafft zu haben.

Die Motoren

Viel Negatives gibt es über die E24-Motoren nicht zu berichten. Lässt man einmal den Vierventiler 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 zunehmendem Durchschnittsalter geraten viele E24 in die Hände von Dritt- und Viertbesitzern, die sich zwar gerade noch das Fahrzeug und die



Motor eines M635CSi

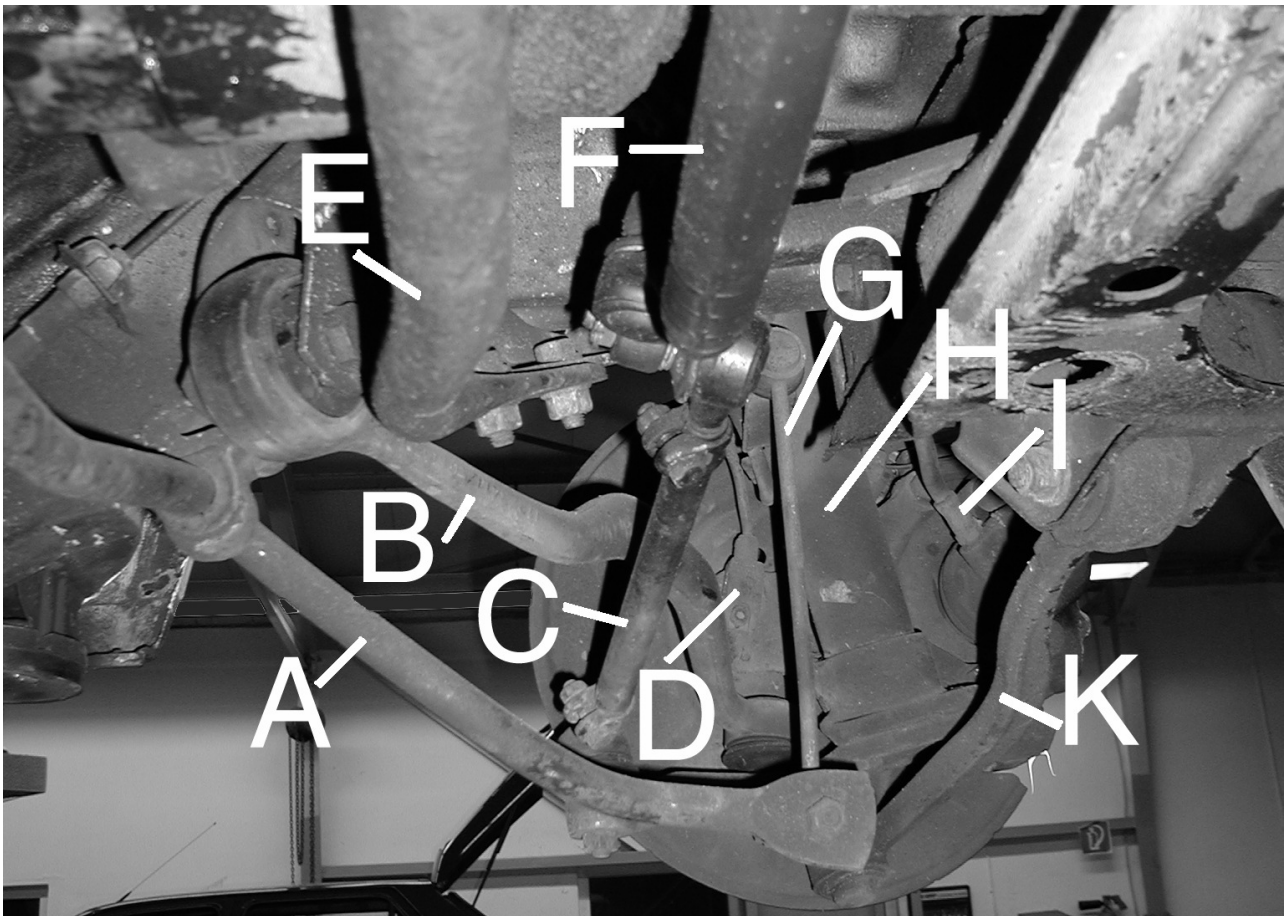
anfallenden Kosten für Breitreifen, Benzin, Steuern und Versicherung (in genau dieser Reihenfolge) leisten können, für einen Service oder werterhaltende Maßnahmen hat man aber weder das notwendige Kleingeld noch Zeit oder Muße. Beim Motor gilt es als erstes zu prüfen ob sich Schaum am Kühlwasser-Ausgleichbehälterverschluss oder Öleinfüllstutzen befindet. Eine defekte Zylinderkopfdichtung macht sich vielfach durch Ölspuren 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 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. Ein Verkäufer mit reinem Gewissen wird überdies auch 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 gelegt werden, da das Vierventiltriebwerk sehr empfindlich auf falsche Behandlung reagiert und alle Teile im Vergleich deutlich teurer sind. 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. Über einen langen Zeitraum hinweg wurden 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 entsprechend 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.

Das Fahrwerk

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 diese auch intuitiv meistern. Dies kann natürlich nur dann gelingen wenn die vielen ineinandergreifenden Komponenten von Vorderachse, Lenkung und Hinterachse in Ordnung sind.

Im folgenden Bild 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.



Die Vorderachse eines 6ers ab 1982:

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

F: Spurstange mitte
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 – 100 km/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. 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 Millimeter Spiel auftreten. 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 sind es 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 herumgeschlagen und den Wagen gequält 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. Am besten überprüft man die Lager der Achsen auf einer Hebebühne mithilfe eines Montierhebels.

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 mittlerweile fast 2.000 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 650 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. 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 Werkstatttermin hin. Im Zweifelsfall hilft auch hier nur das entsprechende Equipment, denn auf einem Bremsenprüfstand lässt sich sehr schnell der Zustand der Bremsanlage feststellen. Und alle Werkstätten sollte auch ein Gerät haben, 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 Kontrollleuchte entfernt oder parallel zum Anlasser geschaltet, um diesen Fehler beim Verkauf zu vertuschen. Daher an dieser Stelle noch mal der Hinweis, dass alle Fehlerkontrolllampen 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: „Bremsbelagverschleißanzeige“, „ABS“, „Brems- und Lenkhydraulik“, „Batterie-Ladestrom“, „Schaltelektronik Automatik-Getriebe“, „Öldruck“, „Handbremse“. Schaltet man nun die Zündung ein und eine dieser Leuchten bleibt dunkel, so ist wahrscheinlich die entsprechende Lampe defekt. Das ABS testet man am einfachsten, indem man z.B. bei einer Geschwindigkeit von 40 km/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 Probestopps sichergestellt haben, dass 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-Kontrollleuchte 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 sowie 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 originalen TRX-Felgen zum Verkauf angeboten wird, dann sind die Reifen entweder hoffnungslos veraltet und somit eigentlich 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, dass niemand versehentlich einen anderen Reifen montieren kann. Vor etwa 15 Jahren hat Michelin das Profil der TRX-Reifen noch einmal überarbeitet. Das bekannte V-Profil wurde gegen ein modernes Profildesign ausgetauscht und nennt sich jetzt TRX-GT. Aufgrund des zwangsläufig hohen Alters sollte man sich mit dem alten Profil also nicht mehr im Alltag bewegen.

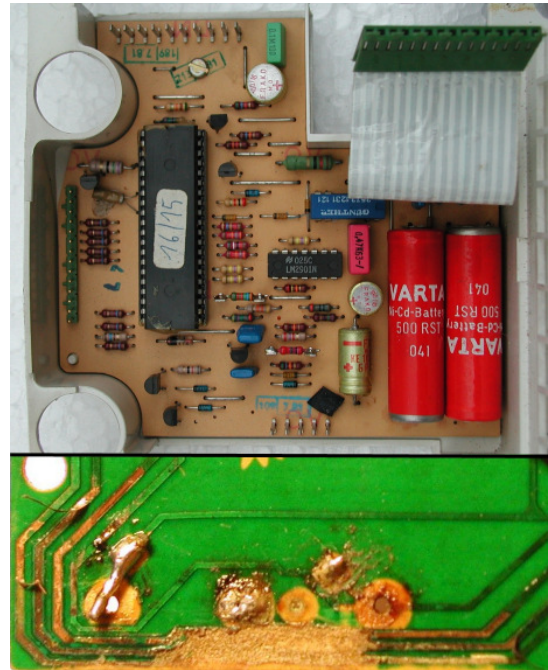


Links: typisches V-Profil der ersten TRX Reifengeneration

Rechts: das Profil der neuen TRX GT Reifen

Bordelektronik und Ausstattung

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 irgend etwas nicht funktioniert. Generell gilt: Alles durchprobieren! Und eine weitere Faustregel besagt, dass an einem Auto eigentlich immer irgend etwas kaputt ist. Als sehr störanfällig haben sich am E24/1 die SI-Anzeige, die Leuchtweiten-Regulierung, die Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, der Wischermotor im Intervallbetrieb, die Diebstahlwarnanlage und die Innenlichtverzögerung erwiesen. 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 oft ist auch das Wasserventil defekt. Dies hat zur Folge, dass einem aus den Lüftungsgittern entweder nur noch kalte oder nur



Typisches 6er-Problem: Die Akkus der SI-Anzeige (rot) laufen aus und beschädigen die Platine (unten)

noch warme Luft entgegen strömt. Auch die stufenlose Regelung des Gebläses sollte überprüft werden. Bei Fahrzeugen mit Klimaanlage sind sogar zwei Gebläse vorhanden - die auch beide überprüft werden wollen. Ebenfalls auf der Prüfliste sollten der Bordcomputer und die elektrisch verstellbaren Sitze stehen. 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 – abgeschnittene Originalstecker inclusive. Ganz schlimm wird es, wenn aus Platzmangel für die neuen



Hat mit Temperaturproblemen zu kämpfen: Transistor der Lüftungssteuerung

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 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 ungelene Finger dafür, dass z.B. beim Lampenwechsel die Streuscheiben der hinteren Leuchten zu



Ebenfalls ein unzuverlässiger Zeitgenosse: Das Steuergerät der Innenlichtverzögerung

fest angeschraubt werden und dann reißen. Diese Risse haben zur Folge, dass die Streuscheibe 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 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 runter fahren, wird die Dichtlippe jedes Mal sehr stark belastet. Die Folge sind ausgeleierte 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. Die Sitze sollten übrigens 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, dass sie mitsamt den Schrauben aus der Verankerung reißen. Wie das dann aussieht, ist auf dem Bild oben zu erkennen. Wenn hier nicht sorgsam repariert wurde, sitzt man im wahrsten



Reparaturversuch an einer herausgebrochenen Sitzverankerung

Sinne des Wortes auf einer Zeitbombe. 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 /1-Modell 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 - nunja es gibt sogar Käufer, die bei der Bewertung eines Wagens sogar darauf achten, ob sich noch der original verpackte 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.

Welcher 6er ist der richtige für mich?

Nicht jeder potenzielle 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 seinen Wert behält. Grundsätzlich gibt es 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 letzmöglichen 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 21. Jahrhundert ohne größeres Selbstbewusstsein im Straßenverkehr bewegen kann. Bis auf ganz wenige Ausnahmen wurde der 635CSi dieser letzten Generation in Deutschland bereits werkseitig mit einem 3-Wege-Katalysator ausgerüstet. Für dieses 211 PS-Aggregat ist seit etwa 10 Jahren ein Euro-2 Umrüstsatz erhältlich, der die steuerliche Belastung des Fahrzeuges im Rahmen hält. Für alle anderen 6er-Modelle ist übrigens kein Euro2-Kat verfügbar. Hier machen sogar viele gewerbliche Händler einen Fehler. Sehr oft wird ein E2-Kat versehentlich als Euro2 interpretiert und beworben. Ein E2 Katalysator ist aber lediglich ein Abgasreiniger der Stufe Euro1. Beim stärkeren Bruder wurden andere Prioritäten gesetzt. Der werkseitig wahlweise angebotene Katalysator ließ den M635CSi zumindest auf dem Papier deutlich leistungsärmer werden. Eine Leistungsreduzierung von 286 PS auf 260 PS führte dazu, dass nur ein Bruchteil der deutschen 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 CSi (1978), des 628 CSi (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 gutes Exemplar des Vierventilers kaufen zu können. Die im Vergleich zu anderen BMW Triebwerken sehr empfindliche Technik wird oftmals schon in jungen Jahren vom x-ten 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? Vielfach wird von deutschen Fans behauptet, dass vom M635CSi mit Werks-Kat am wenigsten Fahrzeuge produziert wurden. Für den links gelenkten, 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 weitere Meinung besagt, dass der 630CS mit weltweit insgesamt nur 5.766 produzierten Exemplaren zumindest hubraumseitig betrachtet das seltenste der 6er-Modelle sei, behaupten andere Fans, dass vom rechts gelenkten 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 angefertigt. 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. Da vom /1-Modell der Baujahre 1982-1987 mit Abstand die meisten Exemplare gefertigt 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 für 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. 2.769ccm 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 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 Nachrüstsysteme 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. 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 Gebrauchtmrkt meist ein großes Problem. Aber auch für die seinerzeit serienmäßigen 14- oder 15-Zollfelgen gibt es heute kaum noch Reifenproduzenten. Voll im Trend liegen die zeitgenössischen Zubehörfelgen von Alpina, Hartge, Schnitzer und BBS. Als 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 Gebrauchtmrkt ein damit ausgestattetes Fahrzeug zu finden. Darüber hinaus waren für den deutschen Markt noch ca. 30 weitere Extras 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 mit allen lieferbaren Extras, zu finden. Obwohl dieser Begriff in vielen 6er-Anzeigen 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-Reimport 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. Generell kann man bei all 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 Fahrzeuges erfragen. Mit dieser recht einfachen Hilfe kann man sich sehr schnell einen nahezu kompletten Überblick über den Originalzustand verschaffen. 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 umgefärbte Inneneinrichtung zu ersetzen.

Eine weitere Frage, die sich angehende E24-Fahrer stellen, ist die Höhe der Unterhaltskosten. Während wir die Benzinverbräuche 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 Schadenfreiheitsrabatt, 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 genauso 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 dreißig Jahren erreicht haben. Für diese Fahrzeuge ist bei Anmeldung auf H-Kennzeichen, unabhängig vom Hubraum, ein relativ geringer Steuersatz zu bezahlen.

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 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 Eckdaten beschrieben werden kann, dann kann 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 derzeit auf freier Wildbahn befindlichen 6er einzuordnen, so wird man feststellen, dass nicht einmal 5 % der Wagen sich im Zustand 2 oder besser befinden. Und nochmals mindestens 50 % der restlichen Wagen würden niemals alle Bedingungen für die Einordnung in „Zustand 3“ erfüllen.

Aktuelle Marktlage und Ausblick

Nach einer langen Talsohle ist der 6er im Moment preislich auf einem aufsteigenden Ast. Der Wert guter Fahrzeuge hat sich in den letzten 10 Jahren in etwa verdoppelt mit wahrscheinlich auch weiterhin steigender Tendenz. Zwar wird man auch zukünftig wohl besser in BMW Aktien als in einen E24 investieren können, aber auch für den 6er ist mittlerweile die Zeit gekommen, in der es für kleines Geld keine fahrfertigen Fahrzeuge mehr gibt. Denn auch für Schlachtfahrzeuge werden teilweise 1.000 Euro und mehr gefordert.

Übersicht aller produzierten 6er gestaffelt nach Jahren

	628CSi	630CS/CSi	633CSi	635CSi	M6/M635CSi	Gesamt
1975	-	9	11	-	-	20
1976	-	2191	2931	-	.	5122
1977	-	2421	3269	-	-	5690
1978	-	898	3320	1308	-	5526
1979	292	247	2433	3739	-	6711
1980	1018	-	2034	3579	-	6631
1981	784	-	1801	3074	-	5659
1982	1120	-	2341	4230	-	7691
1983	970	-	3333	3617	6	7926
1984	740	-	1971	4151	1441	8303
1985	588	-	-	7231	1731	9550
1986	365	-	-	5948	757	7070
1987	74	-	-	4132	1443	5649
1988	-	-	-	3255	425	3680
1989	-	-	-	939	52	991

Übersicht aller produzierten 6er gestaffelt nach Länderausführung

Modell	Bauzeitraum	ECE Linkslenker Schalter / Automatik	USA Schalter / Automatik	Japan Schalter / Automatik	Rechtslenker Schalter / Automatik	Gesamt
628 CSi	06/79 - 02/82	1349 / 539	-	-	66 / 210	2164
628 CSi 6CS/1	12/81 - 05/87	2028 / 952	-	-	155 / 652	3787
630 CS Karmann	10/75 - 08/77	1725 / 897	-	-	-	2622
630 CS	09/77 - 08/79	875 / 475	-	-	-	1350
630 CSi Karmann	06/76 - 09/77	-	928 / 866	-	-	1794
633 CSi Karmann	10/75 - 09/77	3713 / 1202			218 / 251	5384
633 CSi	06/77 - 04/82	1831 / 1449	2885 / 2644	- / 1257	133 / 1094	11293
633 CSi 6CS/1	03/82 - 09/84	-	3592 / 2532	- / 631	-	6755
635 CSi ohne Kat	12/77 - 03/82	8072 / 1958	-	-	825 / 1143	11998
635 CSi ohne Kat 6CS/1	12/81 - 04/89	7343 / 4573	-	-	467 / 3767	16150
635 CSi Katalysator 6CS/1	01/85 - 04/89	949 / 940	3713 / 9289	- / 1848	58 / 270	17067
M 635 CSi ohne Kat	10/83 - 02/89	3283 / -	-	-	524 / -	3807
M 635 CSi Katalysator	11/86 - 12/88	117 / -	1767 / -	164 / -	-	2048
alle 6er Coupés	10/75 - 04/89	31285 / 12985	12885 / 15331	164 / 3736	2446 / 7387	86219

Copyright (C) 2001-2012 by Holger Lübben <http://www.holgerluebben.de>

Dieses Dokument ist in seiner ursprünglichen Fassung in den Ausgaben 111-117 des Printmagazins Edition-Weiss-Blau (EWB) erschienen.

Es wird im Internet exklusiv vom BMW-E24-Forum sowie dem BMW 6er Club e.V. zum Download zur Verfügung gestellt.

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