

## BMW-Coupe

Die neuen BMW 630 CS und 633 CSi, die die bisherigen 2,5 CS und 3,0 CSi ersetzen, werden das gute Image des Münchener Hauses weiter verbessern. Bereits von der Form her imponieren diese zweitürigen Coupés. Mit einer Länge von 4,76 m und einer Breite von 1,73 m sind sie etwa 10 Zentimeter gestreckter und 6 Zentimeter breiter als die Vorläufer. Großzügige Glasflächen in bronzener Färbung (Sekurit-Parsolglas) verdeutlichen das Bemühen der Stilisten, dem wohlthuend harmonischen Aufbau einen besonderen „Pfiff“ zu verleihen. Funktionsgerecht sind auch die vorn tief liegenden Halogen-Doppelscheinwerfer und die breiten Heckleuchten-Bänder. Im übrigen besitzen die Coupés den günstigsten Luftwiderstandsbeiwert aller bisherigen Serien-BMW-Modelle. Günstig auf die guten Geradeauslaufefigenschaften, Windunempfindlichkeit, Bodenhaftung und Wirtschaftlichkeit wirkt sich auch der weit nach vorne gezogene Frontspoiler unterhalb des Stoßfängers aus.

Trotz der relativ harten Polsterung bieten die Sitze auch auf langen Tagestouren hohen Komfort, zumal sich sowohl der Fahrersitz als auch die Kopfstützen (serienmäßig) in Höhe und Neigung verstellen lassen und auch die anderen Passagierplätze bis auf die Sitzhöhenverstellung – und bei den Fondsitzen zusätzlich die fehlende Längsverstellung und Rückenlehnenneigung – dieselben Vorzüge aufweisen. Äußerst schick wirkt das Cockpit

mit den um den Fahrer herumgezogenen Bedienungselementen. Trotz hoher Funktionalität wurde eine ästhetisch sehr gelungene Gestaltung gefunden. Neu im Automobilbau ist ein elektronisches Abfragegerät (von BMW Chec-Control genannt), das vor dem Start bei Tastendruck Auskunft über das Bremsflüssigkeits-, Waschwasser-, Kühlwasser- und Motorenölniveau gibt und das die Bremsbelagstärke, das Bremslicht und die Rückleuchte kontrolliert. Funktionsgerecht angeordnete Bedienungshebel und Armaturen, nachts in orangefarbenem Licht, machen das Fahren zum Vergnügen. Links zur Hand liegen das Abrufergerät und die Schalter, unmittelbar im Blickfeld die wichtigsten Informationsgeber und Kontrolleuchten und rechts die Bedienungselemente. Zur rechten Hand befinden sich deshalb auch die Hebel der wirkungsvollen Heiz- und Belüftungsanlage, die durch ein verstärktes Gebläse den Luftdurchsatz gegenüber den Vorläufermodellen um 30 Prozent erhöht.

Die im Bug liegenden Reihen-Sechszylinder-Motoren geben ihre Kräfte auf die Hinterräder ab. Sowohl beim 2986-ccm-185-PS-Vergaser-Motor des 630 CS wie auch beim 3210-ccm-200-PS-Einspritzer des 633 CSi sind die Gemischaufbereiter geändert worden. Die Vergaser-Version (Spitze 210 km/h) besitzt nun einen Doppelregister-Vergaser mit Startautomatik, der zusammen mit einem geänderten Brennraum eine meßbar höhere Leistung und gleichzeitig niedrigere Verbrauchs- und Schadstoffwerte möglich macht. Dem „Einspritzer“ (Spitze 215 km/h) ist die L-Je-

tronic von Bosch vorgeschaltet. Dieses elektronisch arbeitende Aggregat gewährleistet eine optimale Gemischbildung über den gesamten Drehzahlbereich. Der 633 CSi besitzt außerdem eine Transistor-Spulenzündung.

Auf einer ausgedehnten Probefahrt über insgesamt 300 km konnten wir die neuen BMW-Spitzenprodukte kennenlernen. Hierbei fielen die erstaunlichen Beschleunigungsfähigkeiten der Triebwerke auf. Von 0–100 km/h in 8,9 (Vergaser) bzw. 7,9 (Einspritzer) Sekunden, von 0–140 km/h in 16,4 bzw. 15,1 Sekunden! Das sind faszinierende Werte, die im normalen Straßenverkehr absolute Vorteile bringen, zumal die Aggregate durch eine verbesserte Lärmisolierung im Innenraum erstaunlich leise wirken und auch bei hohen Drehzahlen (5800 bzw. 5500 U/min beim Einspritzer) kaum spürbar sind. Der DIN-Normverbrauch beläuft sich auf 11,4 (630 CS) bzw. 11,0 l/100 km (633 CSi). Der 70-Liter-Tank ermöglicht also auch bei flotterer Fahrweise weite Aktionsradien. Faszinierend ist die unwahrscheinlich hohe Bodenstabilität auf kurvenreicher Strecke. Im übrigen sind auch bei diesem BMW Details liebevoll ausgebildet. Die Fondkopfstützen sind zum Beispiel Stilelemente und nutzbare Ablagen in einem und können ebenfalls den Notverbandskasten aufnehmen. Im Kofferraumdeckel ist der aufklappbare Werkzeugkasten integriert. Der Außenspiegel läßt sich von innen durch Elektromotor bewegen. Auch elektrische Scheibenheber fehlen nicht. Zudem werden die Räder mit Rad-schrauben und nicht, wie früher, mit Radmuttern gehalten. Die Folge ist ein verbesserter Rundlauf. Nicht zu vergessen ist die Wartungsfreundlichkeit (es gibt auch einen Zentralstecker des Bordnetzes) und die sorgfältige Wetterfestigkeit der Karosserie. Es ist verständlich, daß die bei diesen Coupés verwirklichte perfektionierte Technik ihren Preis kostet: BMW 630 CS: 40 600 DM (Automatik 1580 DM), BMW 633 CSi: 43 100 DM (Automatik 1580 DM). AM



Elegant, schnell und sehr gut ausgestattet: BMW-Coupé in Neuauflage Werkfoto