

BMW 633CSi

優美さと上質な走りを楽しめる高性能クーペ



美しいだけでなく空力的にも洗練されていたボディは、先代のCSクーペ同様、カルマン社がコーチワークを担当した。フロントサスペンションは、マクファーソンストラット/コイル。リアは、セミトレーリングアーム/コイルだ。ブレーキは、4輪ともサーボ付きのベンチレーテッドディスクである。



エンジンは、水冷直列6気筒SOHC。630CS用は2985ccで、4バルブキャブ1基と組み合わされて185ps/5800rpmを発生。633CSi用は3205ccで、ポッシュドジェットロニックを組み合わされて200ps/5500rpmを発生した。78年に登場した635CSiには、218ps/5200rpmを発生する3453ccエンジンが搭載された。撮影車両のインテリアは、「Silky6」のオリジナル。リアシートの居心地もよく、大人が長時間座っていても快適だった。流麗なエクステリア・デザインからは想像もつかない“高い実用性”もE24型6シリーズの魅力のひとつだ。

ガレージの中に置いてあるだけで嬉しくなる名車中の名車

いかにも使い古された感がある決め台詞だが、BMW E24型(初代6シリーズ)は「世界一美しいクーペ」として、今でも数多くのクルマ好きを魅了している。その洗練されたスタイルは最新のパーソナル・クーペと比較してもまったく見劣りしないといえ、場合によってはE24型のほうが数段美しいケースすらあるといえるだろう。

実用性の高さも特長とするE24型がデビューしたのは76年のことだった。CSクーペ(2.5CS/廉価版、3.0CS/ツインキャブ仕様、3.0CSi/インジェクション仕様)の後継モデルとして登場し、630CS(キャブ仕様)と633CSi(インジェクション仕様)がラインナップされた。78年にはハイパフォーマンス版として635CSiが追加設定され、E24型を代表する新たなフラッグシップとして、様々なシーンで高い

動力性能を披露した。なお、直列6気筒、3.5リッターエンジンを搭載していた635CSiでは、直接的なライバル関係にあったメルセデス・ベンツ450SLC 5.0(5リッター、V型8気筒エンジンを搭載し、ボンネットとトランクリッドにアルミ・パネルを採用して軽量化を図った高性能版)と同等の走りを楽しめた。ハイレベルな性能とドライビングの楽しさをバランスよく兼ね備えていた635CSiは、ツーリングカー一選手権への参戦を見越したホモロゲーション・モデルとして先代CSクーペに用意された「3.0CSL(車両各部分が軽量化されていた)」の実質的な後継モデルだったといえ、ヨーロッパ・ツーリングカー選手権において81年と83年にタイトルを獲得した。

また、83年にはスポーツモデルであるM635CSiへと進化し、ス

ーパースポーツカーとして開発された「BMW M1」譲りのM88型・直列6気筒DOHCエンジンを搭載した。後に「M6」と呼ばれることになったM635CSiは、より質の高い走りを楽しめた。サーキットに投入されたM635CSiは、635CSi同様、ヨーロッパ・ツーリングカー選手権を大いに盛り上げた。

話が前後してしまっただけだが、79年にキャブレター仕様の630CSがカタログ落ちし、代わりにインジェクション仕様の628CSiが登場した。E24型6シリーズは82年にマイナーチェンジを受け、サスペンション等が一新された。そして、87年にも再びマイナーチェンジを受け、各部の仕様や意匠が変更された。

87年のマイナーチェンジ時に大型の衝撃吸収バンパーが装着されるようになったが、87年以前のスタイルを好む向きも多い。最後に、E24型が89年に生産終了となったことを記しておく。

熱心な6シリーズ・ファンのもとに一台でも数多くのE24型を提供するために日夜奮闘しているシルキーシックス代表の原利之さんは、「ここ最近、良質のE24型が少なくなってきた」という近況を語ってくれた。「M1やZ8」も好きとのことで、E24型も含め、そのクルマに与えられたコンセプトを大事にしながら車両に接しているようだ。なお、原さんによると「E24型は、ヨーロッパにおいて、弁護士や外科医などが遠方で発生した問題を高速移動して解決する際にも使用できた。問題を解決した後に高級ホテルのエントランスに乗りつけても様になるスタイルの良さ」と長距離移動が苦にならない点がE24型の魅力」とのことだった。



取材協力

Silky6 (シルキーシックス)

〒132-0025 東京都江戸川区松江7-11-16

Tel.03-5678-1124 <http://m6-silky6.com>