

Betriebsanleitung

BMW 2000tii

In Verbindung mit
Betriebsanleitung BMW 1800/2000

1971
04

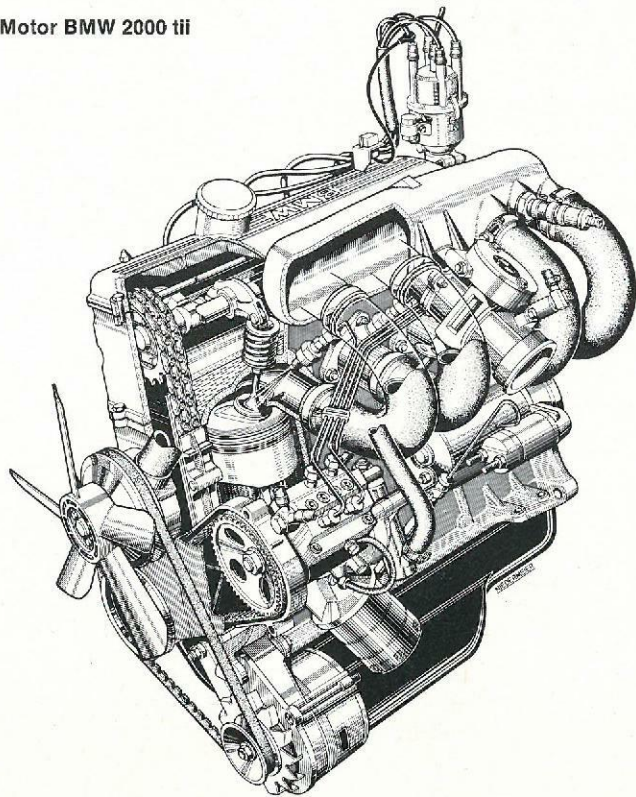


Inhalt

Anderungen in Konstruktion,
Ausstattung und Zubehör bleiben im Interesse
der Weiterentwicklung vorbehalten.
Maß-, Gewichts- und Leistungsangaben
verstehen sich mit entsprechenden Toleranzen.
Irrtum vorbehalten.

Einfahrregeln, zulässige Dauer- und Höchstgeschwindigkeiten	4–5
Anlassen, Fahrtips, Pannenhilfe	6
Einspritzanlage	7–8
Selbstsperrdifferential	9
Service	9
Beschreibung der Wartungs- arbeiten	10–12
Technische Daten	13–17
Elektrischer Schaltplan	18

Motor BMW 2000 tii

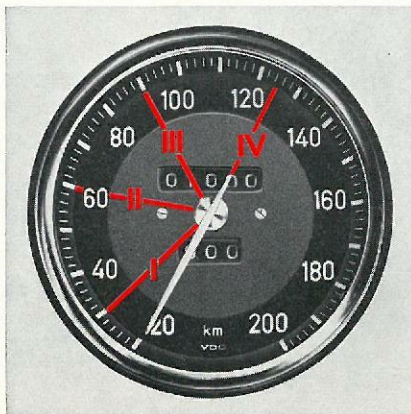


Der Motor Ihres **BMW 2000 tii** ist nicht plombiert, d. h. nicht auf eine niedrigere Leistung begrenzt. Es liegt deshalb in Ihrer Hand, ob der Wagen durch Einhalten der folgenden **Einfahrregeln** seine optimale Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit erreicht.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit während der ersten 1000 km:

- 1. Gang 30 km/h
- 2. Gang 60 km/h
- 3. Gang 90 km/h
- 4. Gang 125 km/h **Bild 1**

1

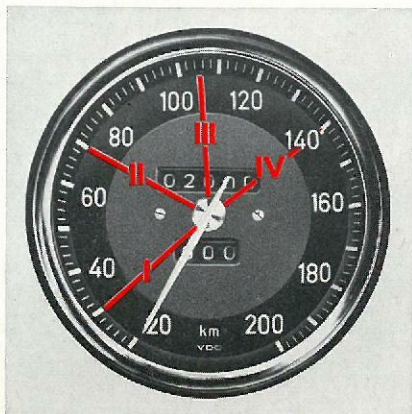


Zulässige Höchstgeschwindigkeit von 1000 bis 2000 km:

- 1. Gang 30 km/h
- 2. Gang 70 km/h
- 3. Gang 105 km/h
- 4. Gang 140 km/h **Bild 2**

Mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen darf während des Einfahrens nur kurzzeitig gefahren werden. Wechseln Sie häufig die Geschwindigkeiten und Drehzahlen und schalten Sie rechtzeitig – besonders an Steigungen – zurück.

2



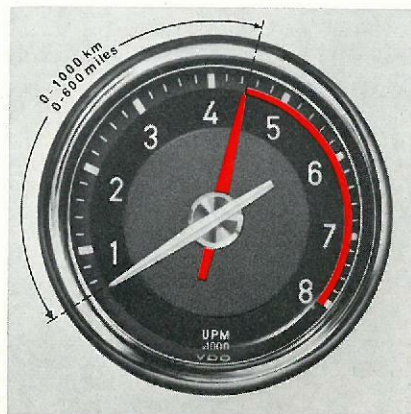
Die jeweilige Motordrehzahl ist am **Drehzahlmesser** ablesbar. Bitte beachten Sie folgende **Drehzahlbeschränkungen während der Einfahrzeit:**

von 0 bis 1000 km – 4500 U/min **Bild 3**
von 1000 bis 2000 km – 5000 U/min

Bild 4

Den Motor untertourig zu fahren ist ebenso schädlich wie ein Überschreiten der zulässigen Drehzahl. Fahren Sie daher möglichst mit Motordrehzahlen über 1500 U/min.

3



Ab Kilometerstand 2000 können Sie die Fahrgeschwindigkeit Ihres Wagens – vorausgesetzt, daß Straßen- und Verkehrsverhältnisse dies zulassen – **allmählich** auf die Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h steigern.

Die **zulässige Dauerdrehzahl** beträgt 6000 U/min.

Die **zulässige Dauergeschwindigkeit** beträgt im 4. Gang 178 km/h.

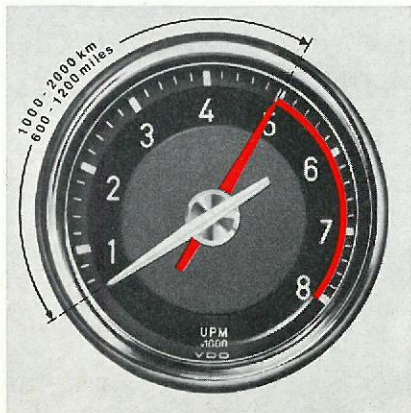
Motordrehzahlen im roten Bereich des Drehzahlmessers, d. h. über 6400 U/min, sind unter allen Umständen, wie z. B. auf langen Autobahn-Gefällstrecken oder in den unteren Gängen, zu vermeiden.

Bild 5

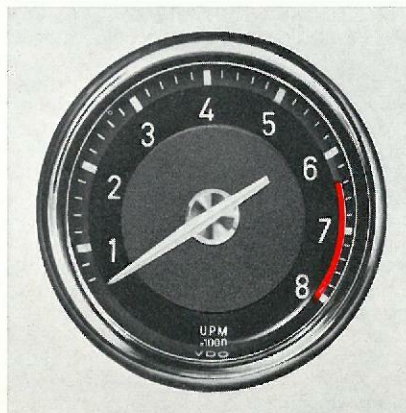
Zulässige Höchstgeschwindigkeit nach dem Einfahren:

1. Gang 48 km/h
2. Gang 90 km/h
3. Gang 137 km/h
4. Gang 185 km/h

4



5



Vom Start zur Fahrt

Ihr **BMW 2000 ti** ist mit einer automatischen Start- und Warmlaufeinrichtung ausgestattet.

Beim Start wird über ein durch den Zündanlaßstrom gesteuertes Magnetventil während einer bestimmten, von der Kühlmitteltemperatur abhängigen Zeit Kraftstoff in das Ansaugsystem eingespritzt. Eine weitere Anreicherung während des Warmfahrens erfolgt über einen von der Kühlmitteltemperatur gesteuerten Warmlaufgeber in der Einspritzpumpe.

Zum **Anlassen des Motors** den Zündschlüssel über die Stellung »Fahrt«,

Kraftstoff-Förderpumpe ist in Betrieb, auf Stellung »Start« drehen.

Die zusätzliche Starteinrichtung ist je nach Betriebstemperatur nur eine bestimmte Zeit in Tätigkeit, um ein Überfluten des Motors zu vermeiden.

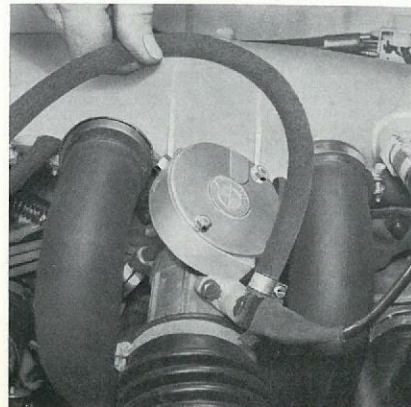
Es ist daher schädlich, den Anlaßvorgang in kurzen Abständen zu wiederholen, vielmehr sollte der Anlasser ohne Unterbrechung bis zum Anspringen des Motors betätigt werden (max. ca. 20 Sekunden).

Beim Anlassen soll das Gaspedal nicht und nach dem Anspringen des Motors nur schwach betätigt werden. Nach dem Start können Sie sofort mit mäßiger Drehzahl losfahren.

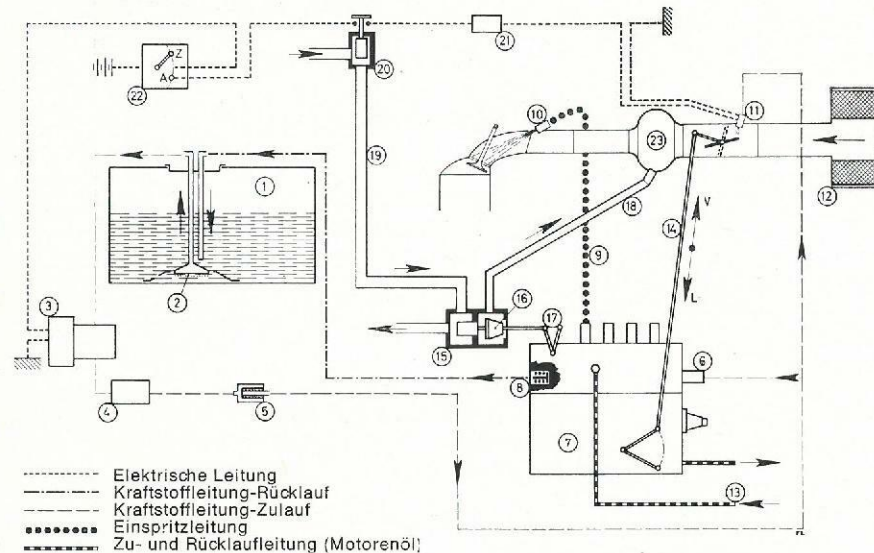
Motor springt nicht an, obwohl Anlasser sich dreht: Vorausgesetzt, daß genügend Kraftstoff im Tank ist und eine Störung an der Zündanlage nicht vorliegt, prüfen, ob Kraftstoff-Förderung bei eingeschalteter Zündung – Druckaufbau in der Zulaufleitung zur Einspritzpumpe bzw. zum Startventil, merkliche Erhärtung der Schlauchleitung (Fingerprobe) **Bild 6** – erfolgt. Ist dies nicht der Fall, Kraftstoff-Förderpumpe (über der rechten Hinterachs-Abtriebswelle Bild 9), Kraftstoff-Hauptfilter der Einspritzpumpe, Feinsieb im Zulauf der Kraftstoff-Förderpumpe und in der Ansaugvorrichtung des Kraftstoffbehälters überprüfen. Erfolgt dagegen Kraftstoff-Förderung, BMW Kundendienst zuziehen.

Das Leitungssystem der Einspritzanlage muß bei leerem Kraftstoffbehälter nicht entlüftet werden, da dies selbsttätig bei eingeschalteter Zündung auch ohne Anlassen durch die Kraftstoff-Förderpumpe geschieht.

6



Schema der Einspritzanlage – BMW 2000 tti



1. Kraftstoffbehälter mit Ansaugvorrichtung
2. Feinsiebfilter in der Ansaugvorrichtung
3. Kraftstoff-Förderpumpe
4. Expansionsgefäß für Druckausgleich
5. Kraftstoff-Hauptfilter
6. Feinsiebfilter im Kraftstoff-Zulauf
7. Einspritzpumpe
8. Kraftstoff-Rücklauf mit Druckventil
9. Einspritzleitung
10. Einspritzventil
11. Startventil
12. Luftfilter
13. Motorenöl Zu- und Rücklauf
14. Regelung Leerlauf-Vollast (durch Gaspedal)
15. Warmlaufgeber mit Dehnstoffelement
16. Luftregulierkonus
17. Hebel für Exzenterwelle
18. Leitung für Zusatzluft
19. Kühlmittleitung
20. Temperatur-Zeitschalter
21. Zeitschalter
22. Zündanlaßschalter
23. Luftsammler

Beim **BMW 2000 tii-Einspritzmotor** erfolgt die Bereitstellung der Gemischbestandteile – Kraftstoff und Luft – in zwei verschiedenen, räumlich voneinander getrennten Einrichtungen: Einspritzpumpe und Drosselklappenstutzen. Die Aufbereitung des Kraftstoff-Luftgemisches erfolgt in den Ansaugstutzen.

Der Kraftstoff wird unter hohem Druck fein verteilt in den Ansaugstutzen auf das offenstehende Einlaßventil gespritzt. Der weitere Ablauf des Verbrennungsvorgangs innerhalb des Viertakt-Systems bleibt unverändert.

1. Kraftstoff-Förderung

Die elektrische Kraftstoff-Förderpumpe saugt über einen Feinfilter in der Ansaugvorrichtung und in der Zulaufleitung Kraftstoff aus dem Tank und fördert ihn durch das Expansionsgefäß und den Kraftstoff-Hauptfilter mit ca. 1,5–2,5 atü Druck zur Einspritzpumpe. Überschüssiger Kraftstoff und evtl. Luftblasen werden über eine Rücklaufleitung zum Tank zurückgeführt. Dadurch steht immer kühler und dampfblasenfreier Kraftstoff zur Verfügung. Bei leergefahrenem Tank ist ein Entlüften nicht erforderlich, da dies selbsttätig bei eingeschalteter Zündung auch ohne Anlassen durch die Kraftstoff-Förderpumpe geschieht.

2. Einspritzpumpe

Über einen Zahnriemen wird durch die Kurbelwelle die Einspritzpumpen-Nockenwelle angetrieben. Vier im Rhythmus

der Zündfolge arbeitende Pumpenkolben fördern die notwendige Einspritzmenge und werden durch Gleitstößel betätigt. Die Regelung der Einspritzmenge ist last- und drehzahlabhängig.

Lastabhängige Regelung: Das Gaspedal ist mit der Drosselklappe und dem Regulierhebel an der Einspritzpumpe verbunden. Bei Betätigung wird die Drosselklappenstellung und über den Regelnocken der Pumpenkolbenhub verändert.

Drehzahlabhängige Regelung: Über den Drehzahlregler der Einspritzpumpe und dem Regelnocken wird der Pumpenkolbenhub ebenfalls verändert.

Warmlaufeinrichtung: Bis zu einer Betriebstemperatur von 60–65° C wird das Kraftstoff-Luft-Gemisch zusätzlich angereichert. Ein vom Kühlmittel umspültes Dehnstoffelement steuert ebenfalls den Pumpenkolbenhub. Im Verhältnis zur Kraftstoffanreicherung – unter Umgehung der Drosselklappe – wird Zusatzluft in den Luftsammler geführt.

3. Einspritzventile

Bei einem Einspritzpumpendruck von 30 bis 38 atü öffnen die jeweiligen Einspritzventile und Kraftstoff wird eingespritzt.

4. Ansaugluft-Führung

Die Ansaugluft wird über einen großvolumigen Luftfilter, den Drosselklappenstutzen zum Luftsammler und weiter über

vier Schwingrohre – Ansaugrohre mit dem Effekt der dynamischen Aufladung – und Ansaugstutzen zu den Verbrennungsräumen geführt.

5. Zuordnung Kraftstoff-Luft

Von der exakten Einstellung des Verbindungsgestänges zwischen Regulierhebel der Einspritzpumpe und Betätigungshebel der Drosselklappe hängt die in allen Fahrbedingungen erforderliche Zuordnung von Kraftstoff und Luft ab.

6. Starteinrichtung

Beim Start wird über ein durch den Zündanlaßstrom gesteuertes Magnetventil während einer bestimmten, von der Kühlmitteltemperatur abhängigen Zeit Kraftstoff in das Ansaugsystem eingespritzt.

Auf Wunsch ist Ihr BMW 2000 tii mit einem ZF-Lamellen-Selbstsperrdifferential – Lok-O-Matic – ausgerüstet.

Bedingt durch ungünstige Fahrbahnverhältnisse kann es vorkommen, daß beim herkömmlichen Ausgleichgetriebe – Differential – das zu übertragende Drehmoment von einem Rad nicht aufgenommen und so dieses Rad durchgedreht wird. Dieses in bestimmten Fahrsituationen gefährliche Durchdrehen kann man durch den Einbau eines Selbstsperrdifferentials weitgehend vermeiden.

Die Sperrwirkung beruht auf der Innenreibung – lastabhängig – und wird über die Spreizkräfte des Ausgleichbolzens, die Druckringe und durch die symmetrisch angeordneten Innenlamellen erzeugt.

Durch die Innenreibung der Lamellen und die Spreizkraft der Ausgleichkegelräder wird ein Durchdrehen der Räder erschwert bzw. vermieden. Die Spreizwirkung paßt sich also dem Übertragungsmoment der Räder an.

Ein wesentlicher Vorteil des Selbstsperrdifferentials liegt darin, daß es im praktischen Einsatz – ohne Zutun des Fahrers – wirksam ist.

Pflegedienst und BMW Programmtest

Beim **BMW 2000 tii** sind folgende Änderungen bzw. Ergänzungen hinsichtlich der Wartungsarbeiten zu beachten:

1. BMW Programmtest bei 1000 km Tachometerstand

Öl im Motor und Ölfilter im betriebswarmen Zustand wechseln. Einwegpatronen-Wechselfilter erneuern.

Überwurfmuttern der Einspritzleitungen und Befestigungsschellen der Schwingrohre nachziehen.

Drosselklappen-Kinematik fetten.

Pflegedienst alle 12 000 km, beginnend bei 6000 km Tachometerstand

Öl im Motor und Ölfilter im betriebswarmen Zustand wechseln. Einwegpatronen-Wechselfilter erneuern.

BMW Programmtest alle 12 000 km, beginnend bei 12 000 km Tachometerstand

Öl im Motor und Ölfilter im betriebswarmen Zustand wechseln. Einwegpatronen-Wechselfilter erneuern.

Gelenke und Lagerstellen der Einspritzpumpen- und Drosselklappenbetätigung ölen.

Drosselklappen-Kinematik fetten.

Alle 60 000 km Feinsiebfilter der Ansaugvorrichtung im Kraftstoffbehälter, der Förder- und Einspritzpumpe reinigen. Kraftstoffhauptfilter erneuern.

Ansauggeräuschkämpfer:
Luftfiltereinsätze erneuern.

Beschreibung der Wartungsarbeiten

Ölfilter:

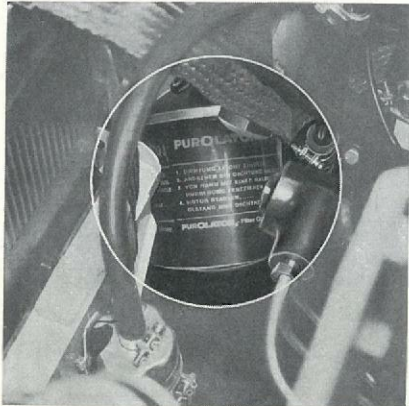
Einwegpatronen-Wechselfilter alle 6000 km anlässlich eines Motorenölwechsels erneuern:

Filter abschrauben.

Neuen Patronen-Filter – Dichtung leicht einölen – bis zum Anliegen der Dichtung andrehen, und von Hand eine ganze Umdrehung festziehen.

Dichtheit des Filters bei laufendem Motor überprüfen. **Bild 7**

7



Kraftstofffilter:

Alle 60 000 km sind die im Kraftstoffkreislauf eingebauten Feinsiebfilter zu reinigen und der Hauptfilter zu erneuern.

Feinsiebfilter der Ansaugvorrichtung im Kraftstoffbehälter:

1. Bodenplatte rechts im Gepäckraum ausbauen.
2. Befestigungsschelle des Ansaugschlauches lösen und Schlauch von der Ansaugvorrichtung abziehen.
3. Ansaugvorrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn mittels geeignetem Hebelwerkzeug (Schraubenzieher) drehen – Bajonettverschluß – und herausziehen.

8



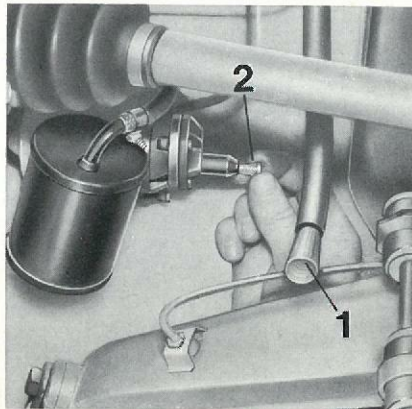
4. Feinsiebfilter reinigen. **Bild 8**

Achtung! Bei Montage neuen Dichtring verwenden.

Feinsiebfilter der Kraftstoffförderpumpe:

1. Befestigungsschelle des Ansaugschlauches lösen, Schlauch von der Förderpumpe abziehen und verschließen. **Bild 9, 1**
2. Feinsiebfilter (Tüte) aus Anschlußstutzen herausnehmen. **Bild 9, 2**
3. Feinsiebfilter reinigen.

9

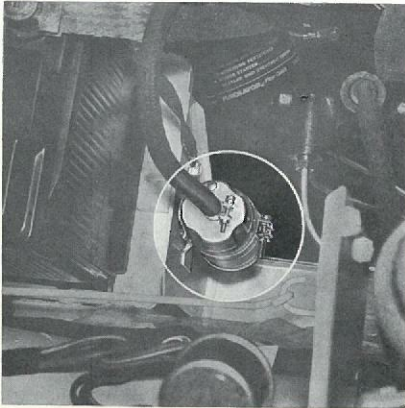


Kraftstoffhauptfilter erneuern:

1. Befestigungsschellen der Kraftstoffschläuche und des Filters lösen.
2. Schläuche abziehen und Filter komplett erneuern. **Bild 10**

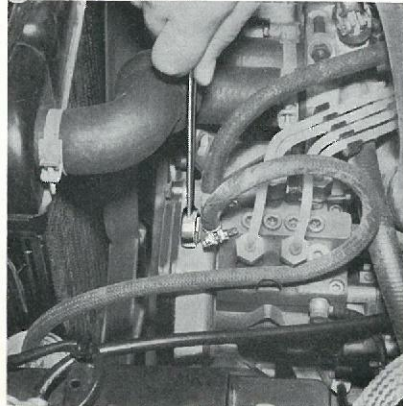
Achtung! Die auf dem Hinweisschild des Filters vorgeschriebene Durchflußrichtung ist beim Einbau zu berücksichtigen.

10

**Feinsiebfilter der Kraftstoffeinspritzpumpe:**

1. Hohlschraube (Schlüsselweite 17) der Kraftstoffzulaufleitung herausrauben. **Bild 11**
2. Feinsiebfilter in der Hohlschraube reinigen.

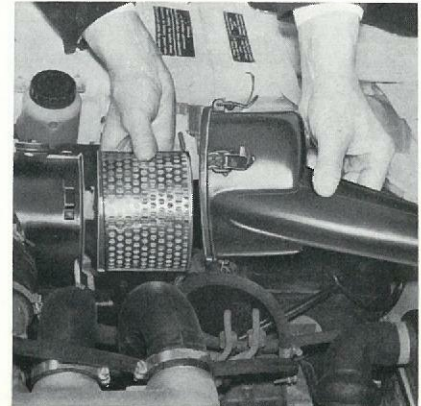
11



Die zwei **Luftfiltereinsätze im Ansauggeräuschkämpfer** sind alle 6000 km nach Lösen der Schnappverschlüsse herauszunehmen und auf Verschmutzung zu kontrollieren. Anhaftender Staub ist von den Filtereinsätzen vorsichtig abzuklopfen und von innen auszublasen; bei stärkerer Verschmutzung sowie grundsätzlich alle 12000 km sind die Luftfiltereinsätze zu erneuern. **Bild 12**

Verstaubte Luftfiltereinsätze erhöhen den Kraftstoffverbrauch des Motors und mindern seine Leistung.

12



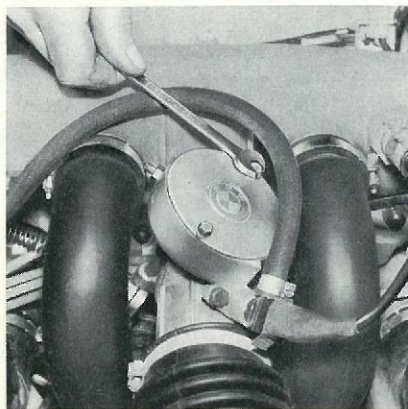
Leerlauf-Einstellung

Alle erforderlichen Einstellarbeiten sollten grundsätzlich von einem BMW Kundendienst vorgenommen werden, da dieser die erforderlichen Geräte und Einstelldaten besitzt.

Nur für den Ausnahmefall wird auf folgenden Einstellvorgang bei Betriebstemperatur – Warmlaufgeber ausgeschaltet – hingewiesen:

1. Deckel des Drosselklappenstutzens abnehmen. **Bild 13**

13



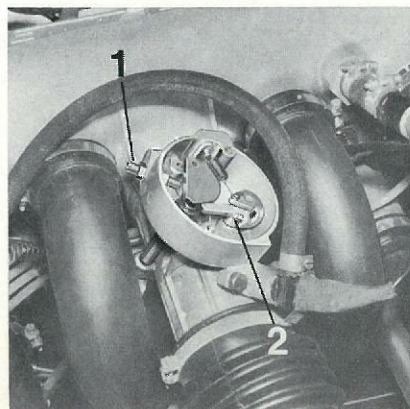
2. Leerlauf-Anschlagschraube soweit verdrehen, bis die Drehzahl 900 ± 50 U/min beträgt. **Bild 14, 1**

3. Mit der Drosselklappen-Einstellschraube ist nun der CO-Gehalt auf 2–3 Vol. % einzustellen (Hineindre-
hen der Schraube ergibt weniger,
Herausdrehen mehr CO-Gehalt).
Bild 14, 2

4. Ein- bis zweimal kurz Gas geben.

Hat sich dadurch eine starke Veränderung der Leerlaufdrehzahl ergeben, Einstellvorgang wiederholen.

14

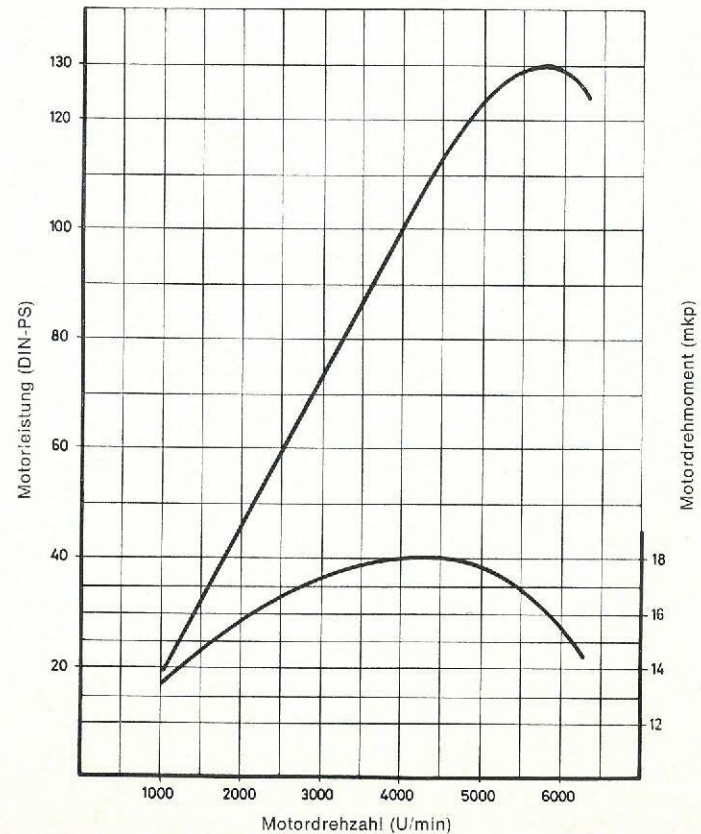


Technische Daten

MOTOR

Hubraum (abgerundet nach Steuerformel) effektiv	1977 ccm 1990 ccm
Größte Nutzleistung bei Drehzahl	130 DIN-PS 5800 U/min 147 SAE-PS 5800 U/min
Literleistung	65,3 PS/Liter
Zulässige Höchstdrehzahl	6400 U/min
Zulässige Dauerdrehzahl	6000 U/min
Größtes Drehmoment bei Drehzahl	18,1 mkp 4500 U/min
Verdichtungsverhältnis	10 : 1
Hub/Bohrung	80 89 mm (= 0,9)
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Drehzahl	15,5 m/sek 5800 U/min
Drehmomentgewicht (leer)	15,5 mkp/1000 kg
Leistungsgewicht Wagen fahrfertig mit vollem Tank Wagen voll besetzt mit Gepäck	8,9 kg/PS 12 kg/PS

Motorleistung



Enlüftung

Kurbelgehäuse und Ventilkammer miteinander durch Gehäusekanal verbunden und an den Luftfilter sowie Drosselklappenstutzen angeschlossen.

Schmierung

Druckumlaufschmierung mit Hauptstrom-Ölfiler und Anschluß für die Einspritzpumpenschmierung, Rotorenölpumpe (System Eaton) mit Kettenantrieb von der Kurbelwelle, Stahlblech-Ölwanne.

Ölfiler

Hauptstromfilter mit Einwegpatronen-Wechselfilter und Überdruckventil, Öffnungsdruck $2,5 \pm 0,3$ atü.

Luftfilter

Zwei Luftfiltereinsätze im Ansauggeräuschkämpfer mit einem Ausgang zum Drosselklappenstutzen.

Ansaugluft-Führung

über Ansauggeräuschkämpfer, Drosselklappenstutzen, Luftsammler zu den vier Schwingrohren und Ansaugstutzen mit Einspritzventilen.

Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030

9,9 Liter/100 km

Einspritzanlage

Saugrohr-Benzineinspritzung (System Kugelfischer).

Einspritzpumpentyp

Kugelfischer PLO 4
Vierstempel-Pumpe mit Raumnocken und Warmlaufeinrichtung.

Einspritzventile

Kugelfischer Typ DLO
Öffnungsdruck 30–38 atü.

Kraftstoff-Förderung

Elektrische Kraftstoffpumpe, Expansionsgefäß

Förderleistung 110 l/h
Förderdruck 1,5–2,0 atü

Kraftstoff-Filter

Kraftstoff-Hauptfilter – Einwegpatronen-Wechselfilter. Zusätzlich je ein Feinsiebfilter in der Ansaugvorrichtung und den Zusatzleitungen für die Kraftstoffförderung und Einspritzpumpe.

KUPPLUNG

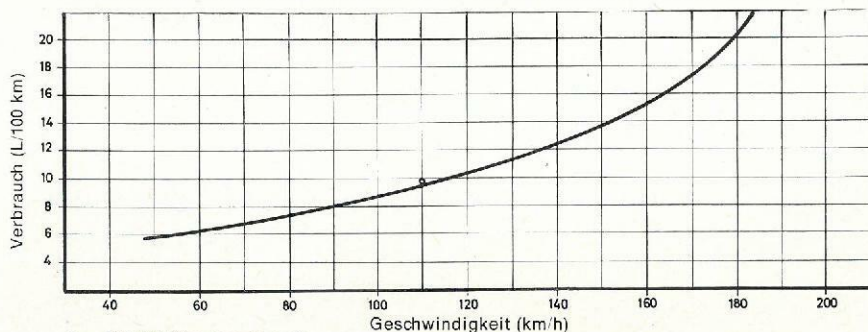
Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Tellerfederkupplung mit Dreh-schwingungsdämpfer und automatischer Nachstellung.

GETRIEBE

Viergang-Getriebe (nachträglicher Einbau: Fünfgang-Getriebe) mit BORG-WARNER-Synchronisierung in allen Vorwärtsgängen, ein Rückwärtsgang (Fünfgang-Getriebe mit Porsche-Sperrsynchro-nisierung).

Getriebe-Übersetzung

	4-Gang	5-Gang
1. Gang	3,764	3,368
2. Gang	2,02	2,16
3. Gang	1,32	1,579
4. Gang	1,0	1,241
5. Gang	–	1,0
R-Gang	4,096	4,0

Kraftstoffverbrauch bei gleichbleibender Geschwindigkeit – BMW 2000 tii

o = Kraftstoffnormverbrauch

HINTERACHSGETRIEBE

Hypoid-Kegelräder in Schrägrollenlagern laufend.

Auf Wunsch: ZF-Lamellen Selbstsperr-differential Lok-O-Matic.

Übersetzung

Kegel-/Tellerrad Zähnez.	Verzahnungsart	
3,9:1	43:11	Klingelberg bzw. Gleason

FAHRWERK

Vorderradaufhängung

Einzelradaufhängung an Querlenker und Federbein mit doppeltwirkender hydraulischer Stoßdämpfung, Schraubenfeder mit Gummi-Zusatzfeder, 180 mm Federweg. Drehstab-Stabilisator mit wartungsfreien Gummilagern.

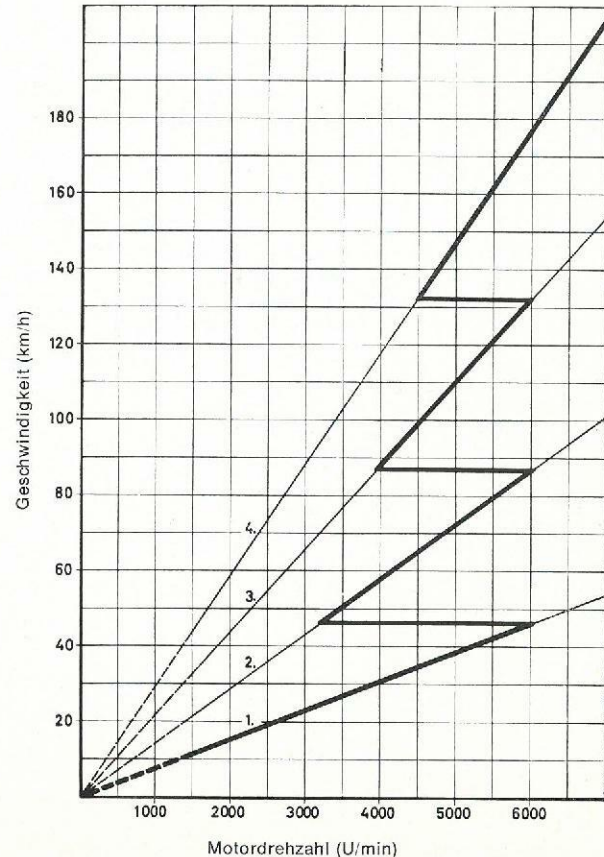
Hinterradaufhängung

Unabhängig gefederte Räder, Radführung an schräg gelagerten Längslenkern mit wartungsfreien Gummilagern.

Deltaförmiger Kastenträger für Längslenker und Hinterachsgetriebe an drei Punkten in Gummilagern mit der Karosserie verschraubt.

Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern, 200 mm Federweg, doppeltwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Drehstab-Stabilisator mit wartungsfreien Gummilagern.

Geschwindigkeit – Motordrehzahl



StahlscheibenräderTiefbettfelge 5 $\frac{1}{2}$ J x 14**Bereifung**

Gürtelreifen 175 HR 14 mit Schlauch und
Metallschraubventil
40 G DIN 7771.

Reifenluftdruck in atü bei **kalten** Reifen
(bei warmen Reifen jeweils um 0,3 atü
mehr):

175 HR 14

Belastung	vorn	hinten
bis 4 Personen	1,8	1,8
5 Personen und Gepäck	1,8	2,0

ELEKTRISCHE ANLAGE**Zündspule** Bosch K 12 V**Zündverteiler** Bosch JFR 4

Zündzeitpunkt 25° vor OT (Markierung)
bei 2400 U/min.

Einstellung prüfen: dynamisch bei be-
triebswarmem, laufendem Motor auf
Zündzeitpunkt-Markierung am Schwung-
rad mittels Zündlichtpistole (Stroboskop).

Unterbrecher-Schließwinkel 60° \pm 1°**Zündverstellung** durch Fliehkraft.**Fliehkraftverstellung**

Beginn bei ca. 800 U/min KW
Ende bei ca. 3500 U/min KW
max. Verstellbereich 32° \pm 2° KW

Drehstrom-Generator

Bosch K 1 / 14 V 45 A 20 (630 W)

Heizbare Heckscheibe

mit acht aufgedampften Heizleitern.
Leistungsaufnahme 90 \pm 5 W

Zündkerzen

Bosch WG 190 T 30
Elektrodenabstand 0,6+0,1 mm

MASSE UND GEWICHTE

Fahrzeuggewicht leer 1160 kg
(fahrfertig, vollgetankt)

Achslast vorn leer 625 kg**Achslast hinten leer** 535 kg**Zulässiges Gesamtgewicht** 1560 kg**Zulässige Achslast vorn** 770 kg**Zulässige Achslast hinten** 820 kg**ANZUGSDREHMOMENTE
FÜR MUTTERN
UND SCHRAUBEN****Motor**

Einspritzventile 3–4 mkp
Überwurfmuttern der
Einspritzventile 2,5 mkp
Staubschutzdeckel 0,3 mkp

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 185 km/h

Maximales Steigvermögen

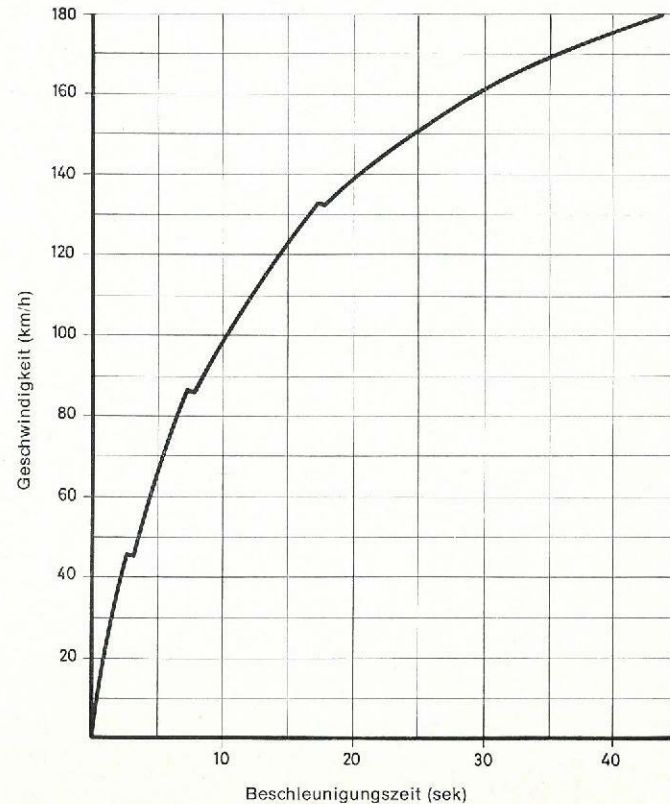
	4-Gang-Getriebe	5-Gang-Getriebe
im 1. Gang	65 %	57 %
im 2. Gang	30 %	32 %
im 3. Gang	17 %	22 %
im 4. Gang	11 %	15 %
im 5. Gang	—	11 %

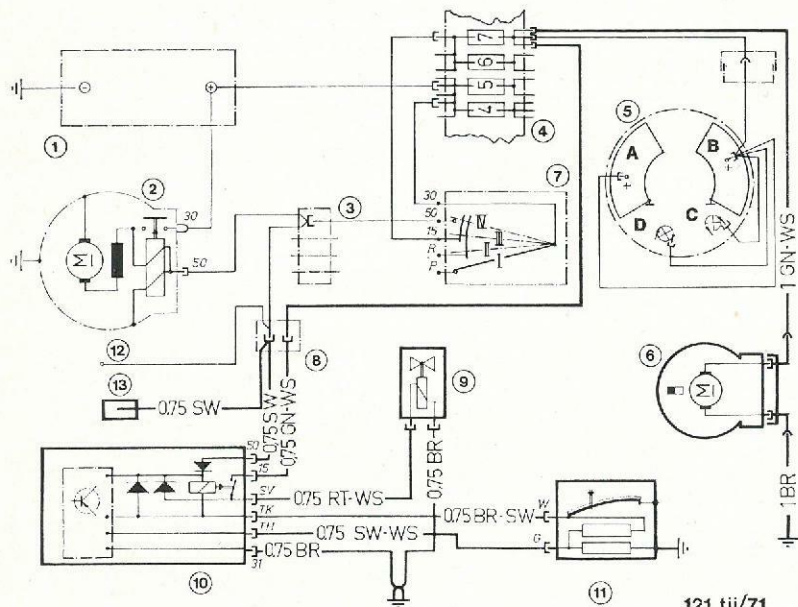
Beschleunigung

4-Gang-Getriebe			5-Gang-Getriebe		
Gang	km/h	sek	Gang	km/h	sek
-2.	0-60	4,4	-1.	0-60	4,4
-2.	0-80	6,7	-2.	0-80	6,6
-3.	0-100	10,4	-3.	0-100	9,9
-3.	0-120	14,3	-4.	0-120	14,2
-4.	0-140	20,6	-4.	0-140	19,5
-4.	0-160	29,2	-5.	0-160	28,6

Stehender Kilometer in	31,5 sek	31,4 sek
Dabei erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit	114,5 km/h	114,7 km/h
Endgeschwindigkeit	161 km/h	165 km/h

Beschleunigung mit Durchschalten (4-Gang-Getriebe)



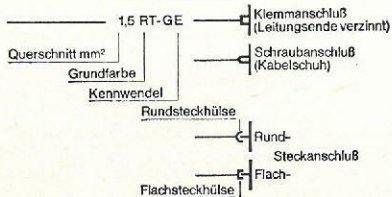


- 1 Batterie
- 2 Anlasser
- 3 Steckleiste
- 4 Sicherungsdose
- 5 Instrument
 - A = Motortemperatur, B = Tank,
 - C = Tankreserve/Choke,
 - D = Öldruck
- 6 Kraftstofförderpumpe
- 7 Zündanlaßschalter
- 8 Anschluß für Einspritzanlage
- 9 Startventil
- 10 Zeitschalter
- 11 Temperatur-Zeitschalter
- 12 Anschluß für Diagnosegerät
- 13 Anschluß für Hochleistungs-Zündanlage

— Vorhandene Leitungen siehe Schaltplan BMW 2000
 — Zusätzliche Leitungen für Einspritzanlage

121 tii/71

Leitungs-Kennzeichnung:



- BL = blau
- BR = braun
- GE = gelb
- GR = grau
- GN = grün
- RT = rot
- SW = schwarz
- VI = violett
- WS = weiß

Bayerische Motoren Werke AG München

Bestell-Nr. 01 40 9 699 580 5 IV.71 Printed in Western Germany bie