

## 2.8 Datenblatt.

### Der BMW Reihensechszylinder-Ottomotor mit Magnesium-Kurbelgehäuse und VALVETRONIC.

Bauart	–	Reihensechszylinder
Markteinführung	Jahr	2004
Maximale Leistung	kW/PS	190/258 bei 6650 min <sup>-1</sup>
Maximales Moment	Nm	300 bei 2500–4000 min <sup>-1</sup>
Brennverfahren	–	Saugmotor/Lambda = 1,0/VALVETRONIC Laststeuerung
Hubraum effektiv	cm <sup>3</sup>	2977
Verdichtungsverhältnis	–	10,7:1
Bohrung/Hub	mm	85/88
Kurbelgehäusematerial	–	Magnesium mit Aluminium-Insert; Zylinderlauffläche aus Alusil
Zylinderabstand	mm	91
Pleuel	mm	Crack-Technologie, Trapezpleuel
Nockenwellen	–	2 kettengetriebene Nockenwellen (gebaute Nockenwelle in Hydroumformtechnik), 7fach gelagert und feinstgewuchtet
Nockenwellenverstellung	–	hydraulisch stufenlos variable Phasenverstellung der Einlass- und Auslassnockenwelle (Doppel-VANOS + VALVETRONIC)
Ventiltrieb		Rollenschlepphebel; hydraulischer Ventilspielausgleich
Ventile pro Zylinder		4
Sauganlage Typ	–	3-stufige Resonanzsauganlage
Motorgewicht nach BMW Richtlinie	kg	161
Motorsteuerung/Gemischaufbereitung/ Zündung	–	Digitale Motorsteuerung mit integrierter VALVETRONIC-Steuerung MSV70/sequenzielle Multipoint-Saugrohr-Einspritzung/ Einzelzündspulen, Klopffregelung
Kraftstoff	ROZ	87–98 (Leistungsangabe bezieht sich auf ROZ 98)
zertifiziertes Emissionsniveau	–	EU4/ULEV II
Abgassystem	–	Einzelrohrkrümmer mit Leichtbau-Flansch und 2 motornahen 3-Wege-Hauptkatalysatoren
Kühlung		Elektrische Kühlmittelpumpe; kennfeldgesteuerte Kühlmitteltemperatur