

Technische Daten.

Technische Daten BMW 320si WTCC.

Fahrzeug.

Länge:	4 535 mm
Breite:	1 845 mm
Höhe:	ca. 1 350 mm
Radstand:	2 763 mm
Fahrzeuggewicht:	1 125 kg (mit Fahrer)
Tankinhalt:	ca. 45 Liter

Chassis/Karosserie: selbst tragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr;
Sicherheitstankwanne aus CFK Sandwich;
pneumatische Drei-Stempel-Schnellhebeanlage

Aerodynamikpaket: Frontschürze, Heckschürze, Heckflügel, vordere Kotflügel und hintere Kotflügelverbreiterung aus CFK

Kraftübertragung: Einscheiben-Kohlefaserkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt;
Fünfgang-Renngetriebe mit gerade verzahnten unsynchronisierten Gangrädern, basierend auf dem Seriengetriebe;
zusätzliche Öl/Luft-Kühler; durch Schaltkraft gesteuertes Quick-Shift System mit Zündausblendung;
Serienhinterachsgetriebe mit mechanischer Differenzialsperre und zusätzlichem Öl/Luft-Kühler

Vorderachse: Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit gegenüber der Serienversion erhöhtem Nachlaufwinkel und vergrößerter Spurweite sowie vergrößertem Radsturz;
fünffach verstellbare Stoßdämpfer;
Rohrstabilisator

Hinterachse: Fünf-Lenker-Achse, mit gegenüber der Serienversion vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz;
fünffach verstellbare Stoßdämpfer;
Stabilisator

Bremsanlage vorn:	Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 332 mm Durchmesser, 32 mm Dicke
Bremsanlage hinten:	Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 291 mm Durchmesser, 18 mm Dicke
Lenkung:	Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung
Räder:	Aluminiumfelgen, 9 x 17 Zoll
Reifen:	Yokohama-Rennreifen, 240/610 R 17 (vorn und hinten)

BMW P45 Motor.

Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum:	1999 ccm
Bohrung x Hub:	86 x 86 mm
Verdichtung:	11 : 1
max. Leistung:	ca. 275 PS bei ca. 8 300 U/min
max. Drehmoment:	ca. 242 Nm bei ca. 7 250 U/min
max. Drehzahl:	8 500 U/min (vom Reglement vorgegeben)
Zylinderblock:	Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit Bed Blade Unterteil
Kurbelwelle:	Stahlkurbelwelle mit reduzierten Lagerdurchmessern
Kolben:	geschmiedete Kastenkolben
Pleuel:	hochfeste Stahlpleuel
Zylinderkopf:	Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb:	zwei oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; Ventilbetätigung über Schleppebel
Einlasssystem:	Einfachdrosselklappe (64 mm, Vorgabe Reglement); Luftsammler aus CFK mit ladungswechsel-optimierten Schwingrohren
Abgassystem:	Fächerkrümmer, Schalldämpfer und Katalysator
Kraftstoffsystem:	Einzelzylinder-Saugrohreinspritzung mit einem Einspritzventil pro Zylinder; Einspritzdruck 5,0 bar
Schmiersystem:	Nasssumpfschmierung mit optimierter Ölwanne/Ölabsaugung
Kühlung:	Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher
Schwungrad:	Stahl, gewichtsoptimiert auf 4 kg
Kraftstoff:	Einheitskraftstoff, Super Plus bleifrei

Elektrik/Elektronik.

Motorsteuerung:	BMW Motorsport ECU404 mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren; zylinderselektive Einspritzung und Zündung; BMW Motorsport Lambda Controller Pit-Speed-Limiter-Funktion, Quick-Shift-Funktion; Motordaten-Memory-System
Energie- management:	Elektrische Energieverteilung und Überwachung mit BMW Motorsport POWER400 Steuergerät, Vernetzung aller Sensoren und Aktuatoren mittels eines Bussystems
Kabelbaum:	Gewichtsoptimiert
Zündspule:	4 Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern
Zündkerzen:	NGK Hochleistungs-Zündkerzen

Cockpit: Frei programmierbares LCD Display mit integrierten Schallampen

Lenkrad: Quick-Release-Multifunktionslenkrad mit integrierter Displaysteuerung