

FMK Motorsport

BMW 320si WTCC, E46 Bauart: 4 Zylinder

Hubraum: 1.999 ccm

Leistung: ca. 285 PS bei ca. 8.300 U/min

Drehmoment: ca. 242 Nm bei ca. 7.250 U/min

Drehzahl: 8.600 U/min

Zylinderblock: einteilige Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit eingesetzten Grauguss-Laufbuchsen

Kurbelwelle: Stahlkurbelwelle mit reduzierten Lagerdurchmessern

Kolben: geschmiedete Kastenkolben

Pleuel: hochfeste Stahlpleuel

Zylinderkopf: Aluminiumkonstruktion mit paralleler Ventilanordnung; vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb: zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; mechanische Tassenstößel

Einlasssystem: Walzenanlage;

Luftsammler aus CFK/GFK mit ladungswechseloptimierten Schwingrohren

Abgassystem: Fächerkrümmer, Schalldämpfer und Katalysator

Kraftstoffsystem: Einzelzylinder-Saugrohreinjection 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

Motorsteuerung: BMW Motorsport ECU 12A-R6 mit drei leistungsstarken Mikroprozessoren;

zylinderselektive Einspritzung und Zündung; Pit Speed Limiter-Funktion, Quick-Shift-Funktion;

Motordaten Memory System

Maße: Länge: 4.490 mm, Breite: 1.809 mm, Höhe: ca. 1.415 mm

Radstand: 2.742 mm

Leergewicht: 880 kg

Karosserie: selbsttragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus

hochfestem Präzisionsstahlrohr; Sicherheitstankwanne aus CFK Sandwich;

Aerodynamik- paket: Frontschürze, Heckschürze, Heckflügel, vordere Kotflügel und hintere

Kotflügelverbreiterung aus CFK/GFK

Kraftübertragung: Einscheiben-Kohlefaserkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt;

Fünfgang-Renngetriebe mit geradeverzahnten unsynchronisierten Gangrädern basierend auf dem

Seriengetriebe und zusätzlichem Öl/Luft-Kühler; durch Schaltkraft gesteuertes Quick-Shift System

mit Zündausblendung; Serienhinterachsgetriebe mit mechanischer Differenzialsperre und zusätzlichem

Öl/Luft-Kühler

Vorderachse: Ein-Gelenk-Federbeinachse mit gegenüber der Serienversion erhöhtem Nachlaufwinkel

und vergrößerter Spurweite sowie vergrößertem Radsturz; vierfach verstellbare Stoßdämpfer;

Rohrstabilisator

Hinterachse: Zentral-Lenker-Achse mit Doppelquerlenkern mit gegenüber der Serienversion

vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz; vierfach verstellbare KW Stoßdämpfer;

Stabilisator

Bremsanlage vorn: Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; innenbelüftete Grauguss-Bremsscheiben

mit 295 mm Durchmesser

Bremsanlage hinten: Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 280

mm Durchmesser

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung

Räder: Aluminiumfelgen, 9x17 Zoll