

BMW 320i Gr5

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 07:58 - Módosítás: 2018. január 29. hétfő, 19:30

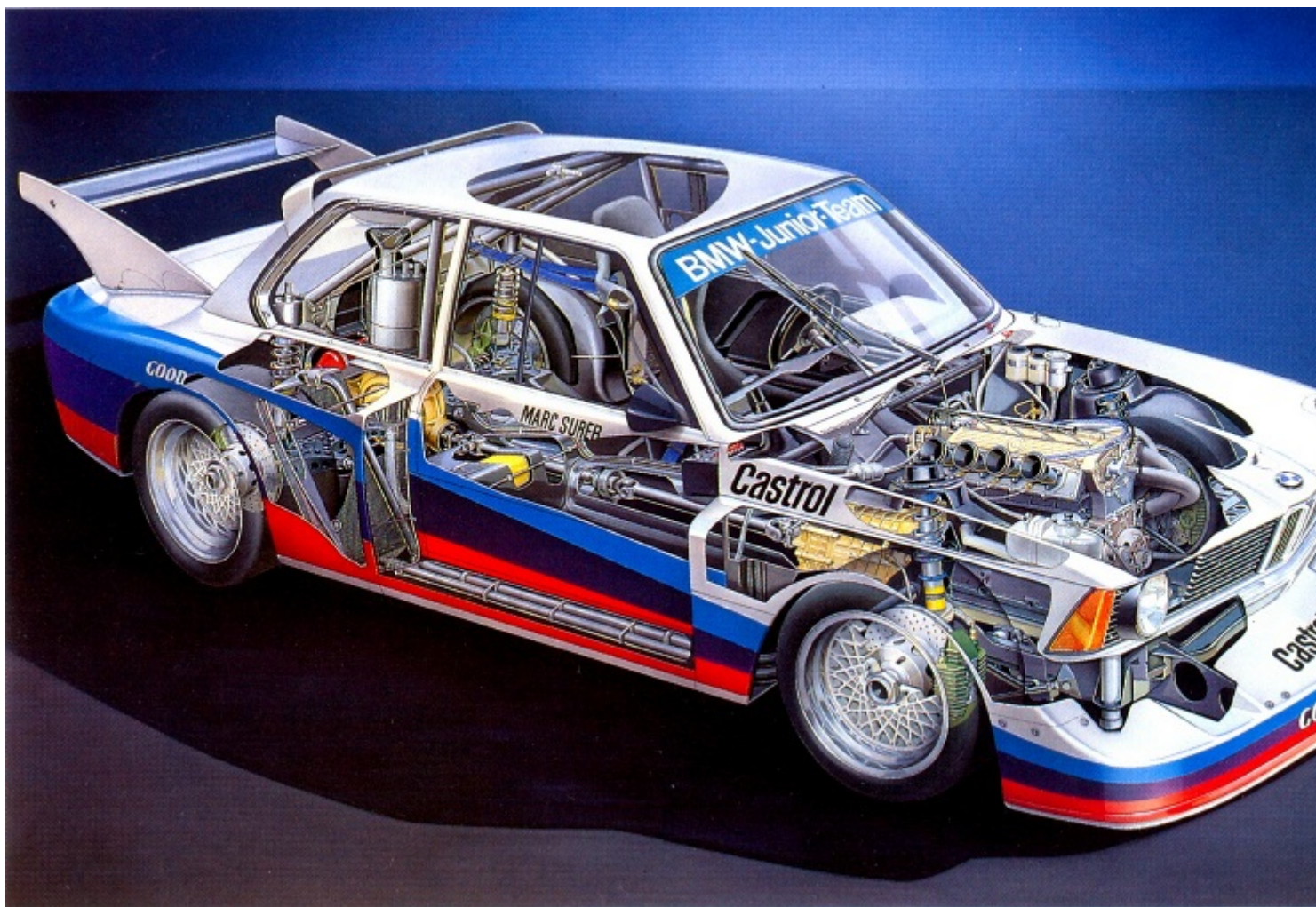


A BMW 320i Gr5 verziója ugyan nem egy raliutó, de egy félelmetesen kinézetű, gyönyörű kocsi, ráadásul magyar vonatkozása is volt.



A BMW 320i Gr5 verziója ugyan nem egy raliutó, de egy félelmetesen kinézetű, gyönyörű kocsi, ráadásul magyar vonatkozása is volt. Éppen ezért úgy gondolom, érdemes megemlékezni erről a típusról is!

Miután a BMW 1973-tól kezdődően három éven keresztül dominált az Európai Túraautó Bajnokságban (ETCC), a gyár készen állt az újabb kihívásra. Ehhez kitűnő lehetőség volt az 1976-ban újonnan kiírt világbajnokság, amiben groupe 5-ös autókcal is részt lehetett venni. Az első esztendő máris parázs csatát hozott a túraautó bajnok BMW és a német rivális, a korábban a sportautózásban babérokat arató Porsche között. A bajnoki címet a Porsche gyári csapata szerezte meg annak ellenére, hogy a BMW három győzelmet szerzett a hét futamon. Azzal a reménnyel, hogy meg tudják fordítani az erőviszonyokat, a BMW Motorsport GmbH 1976 decemberében az Eddie Cheever, Marc Surer és Manfred Winkelhock alkotta junior csapatával együtt bemutatta az újonnan kifejlesztett BMW 320i Group 5-öt. Az utcai változatot jócskán átalakították, erőforrásként a formula autókhoz fejlesztett, folyadékhűtéses, soros négyhengeres, kétliteres motort építették be. A kocsi súlyát 1050 kilogrammról 790-re csökkentették, az aerodinamika javítására szembetűnően nagyméretű első és hátsó spoilereket és sárvédő-szélesítéseket szereltek fel, ami igazán egyedi és meglehetősen agresszív kinézetet kölcsönzött a kocsinak.



A gruppe 5-ös szabályok

A gruppe 5-ös kategóriába sorolt autók olyan prototípus járművek voltak, amiknek alapjául érvényes homologizációval rendelkező típus szolgált. A többi kategóriára vonatkozó összes átalakítási lehetőség engedélyezett volt, ezen kívül a következő szabályokat kellett figyelembe venni:

A motorblokkot meg kellett tartani, az eredeti beszerelési pozíciótól eltérni nem lehetett, ugyanakkor a hengerűrtartalmat szabad volt növelni. A hajtás ugyanazokra a kerekekre kellett, hogy jusson, mint az eredeti modellen. A felfüggesztés típusát nem lehetett módosítani szemben a csatlakoztató egységek fajtájával, a bekötési pontokat szabadon lehetett erősíteni. A rugók és a lengéscsillapítók száma tetszőleges, a fékek és a kormánymű szabadon választhatók voltak. A súly és a maximális felniszélesség a hengerűrtartalomtól függött, a 2 literes autók esetében a minimum súlyhatár 735 kilogramm, a maximális felniszélesség 14 coll volt.

A karosszéria eredeti formáját meg kellett tartani, annak megerősítése engedélyezett volt, és a súlycsökkentés érdekében a karosszérielemek anyagát is szabadon lehetett megválasztani. Az első szélvédő ugyanabból az anyagból kellett, hogy készüljön, mint az alapváltozatot adó kocsié, viszont az oldalablakok és a hátsó szélvédő anyaga nem volt korlátozva.

A sárvédő-szélesítések anyagát és formáját szabadon lehetett megválasztani, utóbbival kapcsolatban csak annyi megkötés volt, hogy a kerék teljes szélességében és kerületének minimum ötven százalékában takarni kell azt. Hűtőnyílásokat szabad volt alkalmazni a szélesítéseken. Az első és hátsó spoilerok esetében mindössze néhány méret- és elhelyezésbeli előírást kellett figyelembe venni.

BMW 320i Gr5

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 07:58 - Módosítás: 2018. január 29. hétfő, 19:30



Bővebb információkért: info@szeged.hu, www.szeged.hu

BMW 320i Gr5

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 07:58 - Módosítás: 2018. január 29. hétfő, 19:30



© 2011 BMW Group Hungary. All rights reserved. The BMW logo and the Jägermeister logo are registered trademarks of their respective owners.

BMW 320i Gr5

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 07:58 - Módosítás: 2018. január 29. hétfő, 19:30



BMW 320i Gr5

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 07:58 - Módosítás: 2018. január 29. hétfő, 19:30

