Kundensport.

Modifizierter BMW Z4 GT3 schließt Testprogramm erfolgreich ab.

München, 8. April 2011. Der weiterentwickelte BMW Z4 GT3 hat seine Feuertaufe bestanden: In den vergangenen Wochen bewährte sich der GT-Kundensportwagen im Rahmen eines intensiven Testprogramms. Ziel der Modifikationen war es, vor allem die aerodynamische Effizienz zu verbessern, um in den zahlreichen, hart umkämpften GT3-Klassen weiterhin zu bestehen.

Seinen bisher größten Erfolg verbuchte der BMW Z4 GT3, der im März 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, im Januar 2011. Claudia Hürtgen (DE), BMW Werksfahrer Augusto Farfus (BR), Tommy Milner (US) und Edward Sandström (SE) triumphierten für das Team Schubert beim 24-Stunden-Rennen von Dubai. Es war der erste Gesamtsieg des BMW Z4 GT3 bei einem solchen Marathonrennen, nachdem der speziell entwickelte Rennwagen sein Potenzial bereits im Premierenjahr mit Siegen in der FIA GT3-Europameisterschaft unter Beweis gestellt hatte.

Mit der langgezogenen Motorhaube, dem weit zurückversetzten „Greenhouse", langem Radstand und kurzen Überhängen bietet bereits die Serienversion des BMW Z4 ein unverwechselbares Erscheinungsbild. Der Zweisitzer lieferte den BMW Motorsport Ingenieuren eine gute Plattform, um daraus einen siegfähigen GT3-Rennwagen abzuleiten.

Ein Unterschied zwischen Serien- und Rennfahrzeug verbirgt sich im Inneren: Wird der BMW Z4 auf der Straße von einem Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben, sorgt in der Motorsportversion ein 4,4-Liter Achtzylinder-Aggregat für den nötigen Vortrieb.

Auch an der Aerodynamik des BMW Z4 GT3 haben die Ingenieure von BMW Motorsport für die neue Saison weiter gefeilt. In punkto Elektronik können sich die privaten Teams ebenfalls auf innovative Lösungen aus dem Hause BMW freuen: Die Motorsteuerung übernimmt die moderne ECU408, für die Kontrolle sämtlicher Aktuatoren ist das Steuergerät Power400 verantwortlich. Die Kraftübertragung erfolgt über ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe. Geschaltet wird neuerdings mittels einer Schaltwippe am Lenkrad.

Die Stahlblechkarosserie des BMW Z4 GT3 stammt aus dem BMW Werk Regensburg, in die eine Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr eingeschweißt wird. Der Motorblock des V8-Motors entsteht in der BMW Leichtmetallgießerei in Landshut. Das BMW Werk Dingolfing steuert unter anderem das Hinterachsgetriebe bei. Front- und Heckschürze, Motorhaube, Dach, Kotflügel und viele weitere Bauteile sind aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigt.

Das Fahrzeug kann ab sofort beim BMW Motorsport Vertrieb, E-Mail Adresse Z4GT3@bmw-motorsport.com zum Preis von EUR 315.000 (zzgl. MwSt.) erworben werden.

BMW Z4 GT3 – Technische Daten.

Breite: 2.010 mm
Höhe: 1.210 mm
Radstand: 2.510mm
Tankinhalt: 100 Liter
Preis: 315.000 Euro (zzgl. MwSt.)

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

Aerodynamikpaket: Frontschürze, Heckschürze, Motorhaube, Dach, Heckdeckel, Türen, Schweller, vordere Kotflügel und hintere Kotflügel aus CFK, Heckflügel aus Aluminiumverbundmaterial

Kraftübertragung: Sinterkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt; sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe mit gerade verzahnten unsynchronisierten Gangrädern; zusätzliche Öl/Luft-Kühler; elektronisch gesteuertes Quick-Shift System mit Zündausblendung; mechanische Differenzialsperre und zusätzlicher Öl/Luft-Kühler

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

Hinterachse: Längslenkerachse mit zwei Querlenkern und gegenüber der Serienversion vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Bremsanlage vorn: Sechskolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 378 mm Durchmesser

Bremsanlage hinten: Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 355mm Durchmesser

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Räder: Aluminiumfelgen, Vorderachse: 12x18 Zoll, Hinterachse: 13x18 Zoll

Cockpit: Frei programmierbares LCD Display mit integrierten Schaltlampen

Lenkrad: Quick-Release-Multifunktionslenkrad mit integrierter Displaysteuerung; integrierte Schaltwippe

Energiemanagement: Elektrische Energieverteilung und Überwachung mit BMW Motorsport POWER400 Steuergerät, Vernetzung im Fahrzeug mittels zweier Bussysteme

Motorbauart: Achtzylinder-V-Saugmotor
Hubraum: 4.361 ccm
Bohrung x Hub: 92 x 82 mm
max. Drehzahl: 8.500 U/min

Zylinderblock: Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit „bed plate"-Unterteil

Kurbelwelle: Stahlkurbelwelle

Kolben: Geschmiedete Kastenkolben

Pleuel: Stahlpleuel

Zylinderkopf: Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb: Vier oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; Ventilbetätigung über Tassenstößel

Einlasssystem: Acht Einzeldrosselklappen

Abgassystem: Fächerkrümmer, Schalldämpfer

Kraftstoffsystem: Einzelzylinder-Saugrohreinspritzung

Schmiersystem: Trockensumpfschmierung

Kühlung: Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher

Motorsteuerung: BMW Motorsport ECU408 mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren; zylinderselektive Einspritzung; Pit-Speed-Limiter und Quick-Shift-Funktion; EML; integrierte Traktionskontrolle; VANOS Steuerung; Motordaten-Memory-System

Kabelbaum: Gewichtsoptimiert

Zündspule: Acht Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern

Zündkerzen: Hochleistungs-Zündkerzen

Pressekontakt:
Ingo Lehbrink, BMW Konzernkommunikation und Politik, Sportkommunikation,
Büro: +49 (0)89 382 76003, Mobil: +49 (0) 176 20340224, ingo.lehbrink@bmw.de