



BMW Motorsport

### **Auf Antrieb beliebt: der neue BMW Z4 GT3.**

München, 22. März 2010. Der BMW Z4 GT3, der Anfang März offiziell vorgestellt wurde und seine ersten Testfahrten erfolgreich absolviert hat, erfreut sich bei den Kunden von BMW Motorsport schon jetzt großer Beliebtheit. Die ersten Exemplare sind bereits an die privaten BMW Teams ausgeliefert worden, die das Fahrzeug nun für die Einsätze in nationalen und internationalen Meisterschaften vorbereiten.

„Die Resonanz auf den BMW Z4 GT3 ist überaus positiv“, sagt BMW Motorsport Direktor Mario Theissen. „Dieser Sportwagen rundet unsere Produktpalette ab und gibt Fahrern und Teams die Möglichkeit, in Meisterschaften nach GT3-Reglement – wie etwa der FIA GT3-Europameisterschaft, der International GT Open oder dem ADAC GT Masters – sowie bei 24-Stunden-Langstreckenrennen um Siege zu kämpfen.“ Neben dem BMW Z4 GT3 sind auch der BMW M3 GT2, der BMW 320si WTCC nach Super2000-Reglement und der seriennahe BMW M3 GT4 für Kundenteams aus aller Welt beim BMW Motorsport Vertrieb erhältlich.

Bereits das Serienmodell des BMW Z4 weiß zu beeindrucken: Mit der langgezogenen Motorhaube, großen Radausschnitten, langem Radstand und knappen Überhängen bietet der Sportwagen ein unverwechselbares Erscheinungsbild. Der Zweisitzer lieferte den BMW Motorsport Ingenieuren eine gute Basis, um daraus einen seriennahen GT3-Rennwagen abzuleiten.

Der größte Unterschied zwischen Serien- und Rennfahrzeug verbirgt sich im Inneren: Wird das BMW Z4 Serienfahrzeug von einem Reihen-Sechszylinder Motor angetrieben, sorgt in der Motorsportversion ein 4,0 Liter Achtzylinder-Aggregat für den nötigen Vortrieb, wie es in ähnlicher Form auch im BMW M3 GT2 zum Einsatz kommt. Dieses kraftvolle Herz leistet über 480 PS. Der Basismotor aus der Serienversion des BMW M3 ist aufgrund seiner exzellenten Leistungscharakteristik und des guten Drehmomentverlaufs für den Einsatz im Motorsport geradezu prädestiniert.

Die Implantation des V8-Motors beeinflusste die Entwicklung des BMW Z4 GT3 maßgeblich. Mit Hilfe der Konstruktionssoftware CATIA V5 wurden am Bildschirm zunächst Bauraumuntersuchungen durchgeführt, um das Triebwerk optimal zu platzieren und den Rennsport-spezifischen Anforderungen gerecht zu werden. Anschließend fügten die Ingenieure alle weiteren Komponenten hinzu.

In punkto Elektronik können sich die privaten Teams auf innovative Lösungen aus dem Hause BMW freuen, die sich bereits im BMW M3 GT2 bewährt haben: Die Motorsteuerung übernimmt die moderne ECU408, für die Kontrolle sämtlicher Aktuatoren ist das Steuergerät Power400 verantwortlich. Die Kraftübertragung erfolgt über ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe mit „Quick Shift“ Funktion.

Felgen mit Zentralverschluss und Safety-Clip gehören ebenfalls zum Lieferumfang. Der BMW Z4 GT3 bietet zudem Fahrhilfesysteme wie Renn-ABS und Traktionskontrolle, die von den weiteren Fahrzeugen aus dem Kundensportprogramm übernommen und für den Einsatz im GT3-Rennwagen weiterentwickelt und angepasst wurden.



Die Vorderachse des BMW Z4 GT3 ist eine vollständige Neukonstruktion, die auf einem Serienkonzept basiert. Sie ist mit einem Rohstabilisator mit Verstellschwertern ausgestattet. Die Hinterachse ist wie bei der Serienversion des BMW Z4 als Längslenkerachse ausgelegt. Die Stahlblechkarosserie des Sportwagens 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 und die Gelenkwelle bei.

Bei der Entwicklung arbeiteten die Ingenieure von BMW Motorsport auch in weiteren Bereichen Hand in Hand mit ihren Kollegen aus der Serienproduktion. So konnten sie bei der Gestaltung der Aerodynamik des Fahrzeugs auf Berechnungen aus dem Feld der computergestützten Strömungssimulation (CFD) zurückgreifen. Außerdem standen Tests im Windkanal und auf den Prüfständen der BMW Group auf dem Programm.

Front- und Heckschürze, Motorhaube, Dach, Kotflügel und viele weitere Bauteile sind aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigt. Die Verwendung dieses leichten und verwindungssteifen Werkstoffs trug dazu bei, das Gewicht des BMW Z4 GT3 für den Rennsporteinsatz auf 1.200 Kilogramm zu reduzieren.

Wie bei allen Fahrzeugen im BMW Kundensport Programm stand auch bei der Entwicklung des BMW Z4 GT3 die Kosteneffizienz im Vordergrund. Als Resultat bietet das Auto ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis und gibt den privaten Kundenteams die Gelegenheit, bezahlbaren Motorsport auf höchstem Niveau zu betreiben.

Der BMW Z4 GT3 ist als Rennfahrzeug zum Preis von 298.000 Euro (zzgl. Mehrwertsteuer) erhältlich. Interessierte Teams erhalten weitere Informationen unter: [Z4GT3@bmw-motorsport.com](mailto:Z4GT3@bmw-motorsport.com).

Rechtfreies Bildmaterial zum BMW Z4 GT3 für redaktionelle Zwecke steht zum Download bereit unter: [www.press.bmwgroup-sport.com](http://www.press.bmwgroup-sport.com)

**Pressekontakt:**

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



**Technische Daten BMW Z4 GT3.**

Länge:	4.321 mm
Breite:	1.930 mm
Höhe:	1.210 mm
Radstand:	2.496 mm
Spurweite:	1.605 mm (vorn), 1630 mm (hinten)
Fahrzeuggewicht:	ca. 1200 kg
Tankinhalt/ Kraftstoff:	105 Liter, Super Plus Bleifrei (98ROZ)
Chassis / Karosserie:	selbsttragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr
Getriebe:	sequenzielles Schaltgetriebe, 6-Gang
Radaufhängung:	Federbeinachse mit reibungsreduzierter Federbeinlagerung; Rohrstabilisator mit Verstell Schwertern (vorne), Längslenkerachse (hinten), Rohrstabilisator mit Verstellung
Dämpfer:	vierfach verstellbare Stoßdämpfer
<b>Motor.</b>	
Motor-Bauart:	V8
Hubraum:	3.999 ccm
Bohrung x Hub:	92 x 75,2 mm
Verdichtung:	12,0 :1
Max. Leistung:	ca. 480 PS bei 8.300 U/min
Max. Drehmoment:	ca. 460 Nm bei ca. 5.500 U/min
Max. Drehzahl:	8.500 U/min
Zylinderblock:	Aluminium
Motorsteuerung:	BMW Motorsport ECU408 mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren; zylinderselektive Einspritzung; Pit-Speed-Limiter-Funktion, Quickshift; EML; integrierte Traktionskontrolle; VANOS Steuerung; Elektronische Bordnetzüberwachung