

# Racerbil på skiltes



Det begynte med et kompressorkit fra ESS-tuning, men har endt opp som en renspektet racerbil – rære enn bilene i det prestisjefylte GT3 som Stian Sørli kjører. Nå er planen å klå rekorden som svenske Loaded satt på Nürburgring.



«Ben drar veldig godt fra 2000 og helt opp til turtallsperra og går akkurat som en BMW ville gjort, bare bedre.»

**ANDRÉ SKEIE** har trolig dratt striken lenger enn noen annen nordmann i drømmen om den perfekte bilen. Leser du videre så skjønner du hvorfor denne bilen utviklet seg fra en standard M Coupé til et matt grått beist.

- Det var aldri planen å bygge en ekstrembil da jeg kjøpte Z'n. Jeg har alltid hatt en forkjærlighet for BMW og vurderte en M3 E46 da jeg kjøpte denne i 2008. Men jeg ombestemte meg - litt tilfeldig egentlig. Jeg synes Z4 coupé er kulere og mer spesiell enn M3, og så går den jo bedre. Bilen, en 06-modell, hadde den gått som administrasjonsbil i BMW Norge og jeg hadde egentlig ikke planer om å gjøre noe med den. Bare litt trimming...

**ESS TUNING.** André - BMW-fan på sin hals, kjenner selvfølgelig godt Hans Petter Kirkerød og Asbjørn Bøhn som driver ESS tuning. Det lille firmaet lager kompressorsatser i Østfold som får det til å gå for arabere og amerikanere når de får det i bilene sine. I USA har de vokst seg så store at Asbjørn har flyttet dit permanent og bygget en produksjonsfabrikk for kompressorsettene i Phoenix. Hjemme jobber Hans Petter med utvikling og testing.

I Norden er de ikke veldig store, men GATEBIL Magazine har skrevet om flere av bilene de har trimmet. Bilen som har fått mest omtale er den velkjente svenske rekordbilen Loaded, en BMW M3 CSL som ble bygget for å sette rekord for gateregistrerte biler på Nürburgring. Bilen var i sin tid en testbenk for kompressorsett til S54 motoren (3,2 literen). André har nettopp laget en side som heter "overloaded.cc" med klar hentydning til den svenske Loaded-bilen. Intensjonen hans er den samme, sette en rekord på Ringen.

**TESTBENK.** - Da jeg kom til Hans Petter med bilen ville han gjerne bruke den som en prototype til et kompressorsett til Z4. Den har for så vidt den samme 3,2 literen som forrige M3, men bilens ECU er helt annerledes. Det samme er utformingen av motorrommet.

ESS har alltid vært opptatt av at setene skal kunne monteres uten inngrep i bilen - og at det ser klin originalt ut. Når man da gjør endringer i layout, testes bilen lenge før settet settes i produk-

sjon. André stilte sin bil til disposisjon og fikk mer enn han regnet med.

Fra denne bilen er det nå laget effektsteg fra 445 hk via 550, 650 til 675. Mange av delene er de samme. Endringene ligger kjøleevne, dyser, og ECU. Skal du over 600 hk, må du også bytte råder og sette inn lavkompstempler. Øvrig motoroptimalisering trengs ikke. Husk at motoren i utgangspunktet er håndbygget bygget av BMWs motorsportsavdeling for å hente ut maksimal effekt uten overlading, så det meste er optimalt. Vil man 500 opp i turtall står ventilfjærene for tur, men motoren varver langt nok som den gjør.

André har ikke handelsvare under panseret. Dette er jo tross alt en testbenk for hva kitene skal tåle. Derfor er denne presset ytterligere. André kjører med 748 hk og 670 Nm. Foreløpig har det fungert smertefritt, så det lover bra for standardsettene. For å sikre seg mot betydelig varmeutvikling, har ESS utstyrt André sin BMW med uvanlig stor Intercooler og to oljekjølere til motoren.

- Det funker bra. Uansett hvor hardt vi har kjørt, har aldri oljetemperaturen oversteget 100 grader. Motorkarakteristikken er helt upåklagelig også. Den drar meget godt fra 2000 og helt opp til turtallsperra og går akkurat som en BMW ville gjort, bare bedre, forteller en fornøyd eier. Historien om bilen kunne godt ha sluttet her, men det gjør den ikke.

**FRA RÅ TIL RACER.** - Det var egentlig ikke planen å gå særlig videre, men under sommertreffet på Rudskogen i 2008 der Stian Sørli kom med Schubert Motorsport, foreslo han et understell fra KW og bedre bremses etter å ha prøvekjørt den. Da begynte ballen for alvor å rulle. Jeg ble satt i kontakt med Schubert Motorsport og ba de vel egentlig å lage verdens raskeste gatebil rundt Ringen. Om de har klart det, får vi se til våren.

**DRIVVERKET.** Med 750 hk som vrir livskiten ut av girkasse og aksler, kom telefonen ganske fort fra Tyskland. - Sie brauchen eine stärkere Getriebe. Det betyr noe sånt som, - Du trenger en ny girkasse.

Nå sitter det en Holinger sekvensiell kasse som skal kunne håndtere 1000 Nm. For å få plass til denne, måtte det skjæres i girkassetunnelen og lages



**AERODYNAMIKK!** Originalsiluetten av Z4 er beholdt original, og brytes bare av den enorme vingen. Alt, bortsett fra baksjermene er bakt i karbon av Schuberts karosseriekspert Göke Carbon Technik og er bygget aerodynamisk riktig med banerekord på Nürburgring for øye.

## Byggebilder

Bilder: Bjørnar Stugaard

**1000 NM.** Gir-kassa fra Australske Holinger krevde jobb med gir-kassetunnel for å få plass, men skal ta unna det som måtte komme av krefter. Legg merke til at giroverføreren kommer opp i originalhullet.



**GOD HJELP.** Schubert motorsport lager stort sett rene racerbiler, men syntes det var gøy å få et slikt oppdrag av en gal nordmann.



**VARME.** Racinginspirerte lufttullipp i karbonpanseret drar ut varmluft fra det trange motorrommet.



**FLISESPIKKING.** Støtdempere og fjærer er håndlaget av KW, og bilen sto to hele dager på deres avanserte testbenk. Under gulvet er det et eget rom hvor sylindere og stor datakraft jobber på høytrykk med å simulere alle tenkelige og utenkelige situasjoner.



**FØRSTE TEST.** Stian Sørli er fast sjåfør i Schubert-teamet, og hjelper til med praktiske tester på Nürburgring.



**MIDLERTIDIG.** Disse bremsene ble dømt for å være små. Nå er de største bremsene fra AP montert.



**FØRSTE UTSKEIELSE.** Det begynte med ei bakluke i karbon og rute i plexi. Deretter tok det bare helt av.







**SNILL SOM ET LAM.** Bilen har fungert som testbenk for ESS Tuning. De har trimmet 3,2 literen fra 342 - 750 hk med sitt diskrete kompressorsett. André satte krav om driftssikkerhet og brukervennlighet tilnermet en normal bil. Det har han fått også.

**Z4 M COUPÉ**

**MOTOR:** 3,2 liter 24v Kompressor fra ESS

**EFFEKT:** 748 hk 670 Nm

**VEKT:** 1245 Kg.

**MOTORSPEC:** Vortec v2 T-trim kompressor • CP smidde lavkomp stempler • Arrow råder • Bosch dyser • Spesiellaget innsugsmanifol, trykkgater, intercooler og oljekjøling fra ESS tuning • Feritta eksos med WRC racing cats.

**DRIVVERK:** Sachs Performance 3-plateclutch og svinghjul • BMW Motorsport clutch hus • Holinger 6-trinns sekvensiell girkasse med oljekjøling • BMW motorsport diff med oljekjøling.

**UNDERSTELL:** KW Competition med treveis demping.

**BREMSER:** AP Racing GT1 Spec • Pagid rs29 klosser.

**FELGER:** 18" BBS M3 GT4 Magnesium.

**DEKK:** Dunlop Direzza D03G for gatebruk • 265/35 foran • 295/30 bak • Dunlop full slicks på bane.

**UTVENDIG:** Karbon panser, dører, tak, fangere, forskjerner og bakluke, pleksiglass ruter laget av Göte carbon Technik.

**INNVEDIG:** Recaro skinnstoler • Sparco 6-punkts belter • skrudd fullbur, ellers original.

**TAKK TIL:** Schubert Motorsport, Stian Sørli og ESS Tuning.

**ORIGINAL LOOK.** Alle ESS sine kit skal kunne monteres uten inngrep i karosseriet. Trykkrør, manifold og intercoolere er svartlakkert for å beholde originallooken.



**STEG FOR STEG.** Det store plenumkammeret tvinget seg frem allerede ved 450 hk, da originalen sprakk.



**PRESSE.** ESS har fått Vortec til å lage en kompressor etter sine spesifikasjoner.



**DYRT.** de dyreste demperne fra KW er plukket fra hverandre og bygget opp etter de nye dataene fra testbenken.



**RÅERE ENN RACERNE.** Den er bygget nesten etter Langløpsbilenes spesifikasjoner - men har 150 hk mer.



## BMW Z4M COUPÉ PROFFBYGGET GATEBIL

overføringer slik at den lange kølla av en girspak kommer opp i originalhullet igjen. Mellomakselen måtte kortes og når man først står og skrur i en verkstedhall med hardkokte racerbiler på alle kanter, kan man man like gjerne hente BMW Motorsport bakhjulsoppheng og drivverk fra en GT2 racer. For å holde temperaturen under kontroll er både girkasse og differensialen utstyrt med hver sin oljekjølere.

**UNDERSTELLET.** BMW Z4 M er ingen sinke originalt. Den er raskere enn forrige M3 CSL coupé rundt banene de ble sammenlignet på, men når hobbyen er å se på 24-timers løp i Europa, blir det litt tamt allikevel. Schubert har dette under huden, og vektjusterte bilen for å få perfekt balanse. Det råeste som er å oppdrive fra KW ble montert, og det er nå den syke historien begynner.

For det ypperste er ikke alltid bra nok. Og når det ikke er det, blir det gjort bedre. I dette tilfelle er ventiler og shims i demperne som bestemmer oljeflødene i demperne optimalisert for akkurat denne bilen. Fjærene er også nøyaktig smidd etter akkurat denne bilens spesifikasjoner. Det koster fort over 100 000.

- Vi tok med oss bilen til KW. De har Europas råeste testbenk for oppsett av bil. Man kjører hjulene opp på fire datastyrt sylindere. Disse kan programmeres til å simulere hva som helst, for eksempel hele Nordsløya.

Greit nok, tenker du kanskje. Greia er at et døgn på denne benken koster 100 000, og når man i tillegg må bruke flere dager begynner det og balle på seg. Det er en såpass stiv pris at selv ikke de store racingteamene tar seg råd til å leie seg inn der. Men en ungdom fra Hole har da altså gjort det.

- Nja. Det kosta ikke meg riktig så mye da. Alle samarbeidspartnere har tro på at denne bilen skal gå virkelig fort rundt Nürburgring, så jeg har fått litt rabatter her og der, men å kalle bilen et billigprosjekt blir allikevel veldig feil.

**DEN DYRE BRÅSTOPPEN.** Bremsene ble anbefalt byttet allerede på Rudskogen med 550 hk. Som sagt så gjort. Under testinga har de brukt diverse AP greier, men rett etter fotoshooten har det største bremsekittet fra AP blitt montert.

- Keramiske bremses er blitt vurdert, men de vil ikke bruke det i racing, så hvorfor skal jeg bruke 100 000 pr. skive?

**AERODYNAMIKK.** Det enkleste å oppdage er looken. Bilen har skiftet farge fra herlig blå metallik til bøllete grå. Alt bortsett fra bakskjermene er nå karbon og aerodynamikken er for en gangs skyld der av en grunn.

Schuberts aerodynamikkspert og karbonbaker Göke Carbon Technik har brukt all sin erfaring fra GT2-serien (der bilene har en toppfart på over 300 km/t)



**LETTVEKT.** Dørene er fjærlette og er det eneste i kupeen som ikke har full innredning.



**WHICH SWITCH.** En for hovedstrøm mens den andre opererer motoren til oljekjøling av bakdiffen.

**NØKKELFERDIG** Bare å vri rundt nøkkelen og kjøre til butikken.



**INDIKATOR.** På dashboardet så viser denne hvilket gir bilen er i.

**KOMFORT.** Vindusheisere, sentrallås og et-speller er i drift.



**HØYRE OM 200 METER** Bortsett fra kølla av en girspak, er det lite som minner om at denne snart skal sette rekord. Og om du lurer - Ja, navigasjon, klima og hele sulmitten er selvfølgelig i drift.



**LAPSV IN FOR LANDING.** De lukter en smule racing av selene og hørekløkkene.





da de lagde karosseridelene. Fronten er helt bygget om og er trukket betraktelig asfalten og har en kraftig splitter å kløyve luft med. Panseret har fått to effektive avtrekk for varmluft. Bakfangeren er også helt ny og har en effektiv diffuser som skal holde hekken nede under rekordforsøket. Tak, bakluke og dører er også støpt i karbon, ene og alene for at André kan gå tilsvarende opp i vekt.

**ANDRÉ.** Hvem er denne Holeværingen, nå bosatt i Hønefossing, som har råd til en sånn bil i en alder av 24 år, og som attpåtil har en BMW X6 å dra henger med?

- Alt jeg har tjent på import av biler og på min tidligere jobb som ingeniør hos Tronrud Egi-neering har gått i denne bilen. Den enorme bilinteressen, sær-lig mot tysk motorsport er ikke blitt mindre av å henge sammen med Nils Kjetil Tronrud og Anders Buchard. Sammen har vi fulgt Stian Sørlie de siste åra, og både Nils og Anders kjørte Schubert motorsports

320 diesel forrige sesong. Nå har Schubert bygget to nye Z4 med en trimmet V8 fra nye M3 og sekvensiell girkasse. Stian kommer til å kjøre den ene, Nils og Anders den andre.

**ALT KLART.** Det er lett å bruke mye penger på bil uten at ting funker. Her er ingenting overlatt til tilfeldighetene. Motor, motorstyring, girkasse, drivverk, bremses, understell og aerodynamikk. Alt er tilpas-set hverandre og funker. Og jaggu sitter han i en bil som ser tilnærmet original ut inni også. Navigasjon, stereoanlegg, ABS, EPS, sentrallås, skinn og tep-per. Alt er der.

- Det er jo en gatebil. Et av kravene mine var at bilen, uan-sett hvor sprek den skulle måtte bli, skulle kunne startes i kulda, gå på normal tomgang og kunne funke uten store problemer. Nå har den en treplata kraftig clutch og ei girkasse med et første som når 85 km/t, men bilen er overraskende sivilisert å kjøre med. Jeg har kjørt den mellom Schuberts verksted

og deres testbane, Motorpark Oschersleben, fem mil unna noen ganger, og det funker greit. Jeg og Stian har også fått testa den litt på bane. Siden Schubert bygger den har vi den med på treningsdagene før langlø-pene. Da vi matet på fra banens laveste punkt, Adenau og oppover det lange strekket med oppoverbakke, ble de suverene Corvettene i GT2 frakjørt.

Nå er målet hans å få TÜV-godkjenning på beistet, og deretter betale avgiftspenger i Norge for fortsatt å få lov til å kjøre lovlig med BR skiltene.

- Jeg har kjørt en del på bane, og nå som denne faktisk har over hundre hester i debet på en GT2 racer, skulle jeg ha en sjanse til å hevde meg i teten i GATEBILs Time Attack. Er løpene noen lunde "Gentleman-skjøring" uten platekontakten vi så på Våler i fjor, er jeg klar for både Time Attack og nye GT-Racingklassen. Jeg vet ikke om det er noe mer jeg kan gjøre med denne nå. Det er blitt en racerbil på skilter, og nå skal det brukes. ■

**ANDRÉ SKEIE**

**ALDER:** 24 år  
**FRA:** Hole i Buskerud  
**STATUS:** Singel  
**JOBB:** Prosjekt Leder

**HVORFOR BYGGER DU SÅNN?**

- Z4 Coupé var litt kulere enn M3, men det var tilfeldig at det ble denne.

**HVOR LENGE HAR DU BYGGET?**

- Det har gått to år, men nå er det bare finpuss igjen.

**STØRSTE UTFORDRING?**

- Få koordinert byggejobben. Dette er jo blitt en prosjektlederjobb. Man må kommunisere, få tak i deler og betale, pushe så ting blir gjort.

**MEST FORNØYD MED?**

- At den er gjennomført i alle trinn. Er som å kjøre en original bil.

**FREMTIDIGE PLANER?**

- Siden dere tok bildene har jeg montert større bremses. Nå er neste mål å få den godkjent av TÜV og tolle inn effekten. Ja, jeg skal på butikken for å handle med den.

**ANDRE PROSJEKTER?**

- Om jeg skulle bygget noe nytt hadde det blitt nyeste Z4 med den nye M3 motoren. Jeg ville brukt de samme kontaktene. 1 000 hk burde være innen rekkevidde.

**ANDRE BILER?**

-BMW X6 35d kjøpt ny i Norge. Rang Rover sport TDV8.

**HOBBY?**

- Bil. Trening. Ski.