



DTM

Premiere für den neuen Herausforderer: Der BMW M4 DTM ist bereit für den Endspurt in der Saisonvorbereitung.

München (DE), 1. März 2014. Mit der Abgabe der Unterlagen für die Aerodynamik-Homologation der 2014er DTM-Fahrzeuge an den Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) geht auch für BMW Motorsport eine arbeitsreiche und zugleich spannende Phase zu Ende. In den vergangenen Wochen und Monaten lief die Entwicklung des BMW M4 DTM, mit dem die BMW Fahrer ab dieser Saison in der DTM an den Start gehen werden, auf Hochtouren. Seit heute sind nun wesentliche Bereiche des neuen Fahrzeugs nicht mehr veränderbar, so dass ein neuer Abschnitt der Vorbereitungen auf den Saisonstart in Hockenheim (DE) am 4. Mai beginnt. Bei den bevorstehenden Tests wird es vor allem darum gehen, das neue Gesamtpaket im Detail weiter zu optimieren und das Potenzial des BMW M4 DTM voll ausschöpfen zu lernen.

Im Streckeneinsatz wird sich das neue Fahrzeug bei den offiziellen ITR-Testfahrten in Budapest (HU, 31. März-3. April) und anschließend beim Testabschluss in Hockenheim (DE, 14.-17. April) der Öffentlichkeit präsentieren. Wie im vergangenen Jahr werden die BMW Motorsport Fans bei der offiziellen Präsentation aller acht BMW M4 DTM in der Münchener BMW Welt am 25. April auf die neue Saison eingestimmt.

Aktuelles Bildmaterial zum neuen DTM-Herausforderer von BMW Motorsport ist ab sofort auch im BMW Group PressClub Sport unter www.press.bmwgroup-sport.com zum Download verfügbar.

„Schon vor dem Abschied des BMW M3 DTM Ende der vergangenen Saison hat sich unser Entwicklungsteam in München intensiv mit dem Fahrzeug für 2014 beschäftigt“, sagt BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt. „Ein neues Fahrzeug für den Renneinsatz in der DTM vorzubereiten, ist eine große Herausforderung. In kaum einer anderen Serie ist die Aerodynamik so wichtig. Jedes noch so kleine Detail kann den Unterschied zwischen Sieg oder Niederlage ausmachen. Und diese Detailarbeit der Ingenieure zeigt sich auf den ersten Blick – von der langgezogenen Motorhaube mit seiner stark nach unten gezogenen Frontpartie über die aerodynamisch optimierten Außenspiegel bis hin zum für den BMW M4 charakteristischen Einzug in der Dachmitte.“

Marquardt weiter: „Für mich ist der BMW M4 DTM ein absolutes Highlight: Er sieht ebenso wie sein Bruder aus der Serie fantastisch aus, die ersten Eindrücke bei unseren Tests waren zudem positiv. Anders als noch bei der Entwicklung des BMW M3 DTM für unser DTM-Comeback 2012 konnten wir diesmal auf einen Erfahrungsschatz aus den beiden vergangenen Saisons zurückgreifen. Trotzdem

Presse-Kontakt.

Jörg Kottmeier
+49 170 566 6112
joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
+49 176 203 40224
ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website
press.bmwgroup-sport.com



Motorsport



liegt noch ein langer Weg vor uns – denn auch die Konkurrenz entwickelt ihre Fahrzeuge weiter. Es gilt, das neue Auto Schritt für Schritt ans Limit heranzuführen, damit wir unseren starken und erfahrenen Konkurrenten in Hockenheim auch mit dem BMW M4 DTM aus dem Stand auf Augenhöhe gegenüberreten können. Ich bin zuversichtlich, dass uns das gelingen wird. Jeder DTM-Fan kann sich jetzt schon auf das erste Kräftemessen am 4. Mai in Hockenheim freuen: Dann erst werden wir sehen, wie konkurrenzfähig der BMW M4 DTM ist.“

Wir stellen Ihnen den BMW M4 DTM für die Saison 2014 im Detail vor.

Entwicklung.

Bereits lange vor Beginn der DTM-Saison 2013 begannen die BMW Motorsport Ingenieure damit, sich mit 2014 und der Entwicklung des neuen BMW M4 DTM zu beschäftigen. Am 22. April – also 13 Tage vor dem Saisonauftakt 2013 in Hockenheim (DE) – feierte das erste Modell seine Windkanal-Premiere im Aero Lab der BMW Group. Während sie die aerodynamische Erprobung weiterführten, widmeten sich die Experten in München (DE) ab Sommer auch der Gestaltung des Fahrwerks. Im Dezember 2013 kamen die neuen Komponenten erstmals auf der Strecke zum Einsatz, damals noch im BMW M3 DTM. Noch vor dem Jahreswechsel wurden die endgültigen Teile für das Chassis des BMW M4 DTM in Produktion gegeben, so dass die BMW Teams im Januar und Februar die ersten Modelle des neuen Fahrzeugs aufbauen konnten. 300 Tage nach dem ersten Test im Windkanal ging der BMW M4 DTM am 11. Februar 2014 zur Jungfernfahrt in Monteblando (ES) auf die Strecke.

Die Serienversion des BMW M4 Coupé bot BMW Motorsport eine perfekte Basis für die Entwicklung des DTM-Rennwagens. Das verwundert kaum, schließlich lautete das oberste Ziel der Ingenieure der BMW M GmbH, beim BMW M4 Coupé eine robuste Rennstreckentauglichkeit zu erreichen. Unter anderem die beiden DTM-Piloten Bruno Spengler (CA) und Timo Glock (DE) trugen im Rahmen von Abstimmungsfahrten auf der Nürburgring-Nordschleife (DE) selbst dazu bei, dieses Ziel zu erreichen. „Es macht mich stolz, einen Beitrag zum Feintuning geleistet zu haben“, sagt Spengler. „Das Fahrwerk des BMW M4 Coupé ist sehr sportlich abgestimmt, das Feedback von der Vorderachse ist extrem direkt, der Grip an der Hinterachse ist phänomenal. Dieser Wagen ist die ideale Basis für unser Einsatzfahrzeug in der DTM.“

Produktion.

Im Münchener BMW Stammwerk war 1991 das vorerst letzte BMW M Automobil gebaut worden, ehe die Produktion ins BMW Werk Regensburg (DE) wechselte. Nach fast 23 Jahren kehrte die Fertigung nun in das Stammwerk zurück – und nur einige Meter entfernt tüfteln die BMW Motorsport Ingenieure an der Rennversion des Fahrzeugs. Aber auch die BMW Werke in Regensburg und

Presse-Kontakt.

Jörg Kottmeier
+49 170 566 6112
joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
+49 176 203 40224
ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website
press.bmwgroup-sport.com



BMW Bank

BMW M PERFORMANCE
ZUBEHÖR



CROWNE PLAZA
HOTELS & RESORTS

Deutsche Post



SAMSUNG



ALLGEIER

BALDESSARINI



BMW Driving
Experience



GERMAN PV



zoller



Dingolfing (DE) waren an der Entwicklung des BMW M4 DTM beteiligt. Unter anderem konnten die knapp einen Kilometer langen Einfahrbahnen der modernen Fertigungsstätten für aerodynamische Untersuchungen genutzt werden. Wo sich sonst alle BMW M Fahrzeuge einer eingehenden Qualitätskontrolle unterziehen, war auch das DTM-Auto für 2014 während der Entwicklungsphase unterwegs.

Design.

Das BMW M4 Coupé und der BMW M4 DTM stehen tief geduckt und breit auf dem Asphalt. Mit seinen starken Konturen unterstreicht das Design schon im Stand die Leistungsfähigkeit der beiden Brüder. Charakteristische Designelemente wie die modern interpretierten Doppelscheinwerfer oder die markante Doppelstegniere lassen die Fahrzeuge eindeutig als BMW M Automobile erkennen. Ebenso charakteristisch ist der Powerdome auf der Motorhaube. Auch in der Seitenansicht setzt sich der kraftvolle Eindruck der Front fort. Die für das BMW M4 Coupé typischen Proportionen wie die lange Motorhaube, ein langer Radstand, das zurückversetzte Greenhouse und ein kurzer Frontüberhang bildeten die Basis für die flache und aerodynamisch vorteilhafte Silhouette des BMW M4 DTM.

Aerodynamik.

In der DTM spielt die Aerodynamik eine entscheidende Rolle. Deshalb verwendeten die Ingenieure von BMW Motorsport besonders viel Zeit auf Themen wie Luftwiderstand und Luftführung. Wie beim Serienmodell senken die Air Curtains an der Front auch beim BMW M4 DTM den Luftwiderstand. Sich verengende Luftkanäle beschleunigen dabei den durch die Frontschürze einströmenden Fahrtwind, führen ihn gezielt an den Rädern vorbei und verringern die Luftturbulenzen im Bereich der Radhäuser. Neu am BMW M4 DTM ist zudem eine Platte entlang des Seitenkanals, die dem Rennwagen noch mehr Kontur verleiht. Der markante Einzug in der Dachmitte verringert die Stirnfläche des BMW M4 DTM und senkt den Luftwiderstand weiter. Aufgrund der flacher verlaufenden Heckscheibe wird der Heckflügel optimal angeströmt. Ein besonderes Detail sind schon beim Serienmodell die markanten Außenspiegel im Doppelfußdesign. Auch die Spiegel des BMW M4 DTM wurden für den Einsatz auf der Rennstrecke aerodynamisch optimiert, so dass sie die effiziente Führung des Luftstroms in Richtung Heck ideal unterstützen.

Leichtbau.

Schon das BMW M4 Coupé ist ein Paradebeispiel für intelligenten Leichtbau. Der Hochleistungssportler bringt es auf ein Leergewicht von 1.497 Kilogramm – das sind 80 Kilogramm weniger als noch bei seinem Vorgänger. Diese Gewichtersparnis wirkt sich positiv auf die Fahrdynamik und den Verbrauch aus. Möglich wurde dies durch den weitreichenden Einsatz von leichten Materialien wie kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) und Aluminium. Im Rennsport ist die

Presse-Kontakt.

Jörg Kottmeier
+49 170 566 6112
joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
+49 176 203 40224
ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website
press.bmwgroup-sport.com



BMW Bank

BMW M PERFORMANCE
ZUBEHÖR



CROWNE PLAZA
HOTELS & RESORTS



SAMSUNG





Verwendung von Carbon ebenfalls weit verbreitet. Nahezu die komplette Karosserie des BMW M4 DTM besteht aus diesem ultraleichten und verwindungssteifen Werkstoff. Die Gewichtsersparnis und die damit verbundene Absenkung des Schwerpunkts sind maßgeblich für die Performance des Fahrzeugs auf der Rennstrecke. Das Gewicht des BMW M4 DTM inklusive Fahrer liegt bei 1.110 Kilogramm.

Sicherheit.

Wie das BMW M4 Coupé bietet auch die Rennversion ein Höchstmaß an Sicherheit. Über 50 der insgesamt mehr als 5.000 Teile, aus denen sich der BMW M4 DTM zusammensetzt, sind Einheitskomponenten, die in allen DTM-Fahrzeugen zum Einsatz kommen. Eines davon ist das Kohlefaser-Monocoque, das in Sachen Sicherheit im Motorsport Maßstäbe setzt. Mit integriertem Tank, einem Stahlüberrollkäfig sowie zusätzlichen Crashelementen schützt es den Fahrer bei einem Unfall wirkungsvoll. Auch Bauteile wie Getriebe, Kupplung, Dämpfer und Heckflügel sind in allen DTM-Rennwagen baugleich. So ist auch sichergestellt, dass die Entwicklungskosten im Rahmen bleiben.

Motor.

Der BMW P66 Motor im BMW M4 DTM leistet mit den vom technischen Reglement definierten Luftmengenbegrenzern ca. 480 PS. Er setzt sich aus 800 verschiedenen Komponenten zusammen und besteht aus 3.900 Einzelteilen. Beim Design des DTM-Antriebs macht sich BMW Motorsport das technologische Know-how der BMW Group gleich in vielerlei Hinsicht zu Nutze. Die an das BMW Werk Landshut (DE) angeschlossene High-Tech-Gießerei steuert wie auch bei der Fertigung des Sechszylinder-Reihenmotors für das BMW M4 Coupé die großen Gussteile wie Zylinderkopf und Kurbelgehäuse bei. Die Bearbeitung der Gussteile, ihre Beschichtung sowie die nötige Wärmebehandlung erfolgen bei den entsprechenden Fachabteilungen in München. Der BMW V8 für die DTM ist Sprinter und Dauerläufer zugleich. So bewältigt der BMW M4 DTM die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in etwa drei Sekunden. Den acht BMW Fahrzeugen stehen lediglich zehn Motoren für die gesamte Saison zur Verfügung. Zuverlässigkeit ist somit eine entscheidende Grundvoraussetzung für den Erfolg.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein sequenzielles Sechs-Gang-Sportgetriebe mit pneumatischer Betätigung via Schaltwippen am Lenkrad. Das Getriebe zählt zu den Einheitskomponenten, die von allen DTM-Herstellern verwendet werden. Es verfügt über elf Vorgelege-Übersetzungen, mit denen die Ingenieure und Fahrer beim Set-up auf die jeweilige Strecke und die Motorencharakteristik reagieren können.

Presse-Kontakt.

Jörg Kottmeier
+49 170 566 6112
joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
+49 176 203 40224
ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website
press.bmwgroup-sport.com



BMW Bank

BMW M PERFORMANCE
ZUBEHÖR



CROWNE PLAZA
HOTELS & RESORTS



SAMSUNG





Lenkrad.

Zusätzliche Statusanzeigen und eine individuelle Anordnung der Bedienelemente machen die Bedienung des Lenkrads im neuen BMW M4 DTM für den Fahrer noch komfortabler. Die einzelnen Knöpfe können je nach Wunsch des Piloten belegt werden. Wie beim Rennwagen lassen sich die Gänge auch beim BMW M4 Coupé je nach Ausstattung mittels Schaltwippen am Lenkrad wechseln.

Licht.

Sowohl im BMW M4 DTM als auch beim Serienmodell BMW M4 Coupé können sich die Fahrer auf die Leistungsfähigkeit moderner LED-Scheinwerfer verlassen. Der Einsatz von Leuchtdioden (LED = Light Emitting Diodes) spart nicht nur Energie. Dank der deutlich kürzeren Reaktionszeit gegenüber herkömmlichen Glühlampen weiß der folgende Pilot früher, wenn ein Fahrer vor ihm verzögert. Und auf der Rennstrecke kommt es auf jeden Sekundenbruchteil an. Das von LEDs erzeugte Licht kommt zudem dem Sonnenlicht sehr nahe und ist damit für das Auge besonders angenehm.

Technische Daten BMW M4 DTM.

Chassis: CFK- Monocoque mit integrierter Tank und Stahlüberrollstruktur; CFK- Crashelemente seitlich; CFK- Crashelemente vorne und hinten

Länge/Breite/Höhe: 4.775 mm/1.950 mm/ca. 1.200 mm

Tankinhalt: 120 Liter

Motor: 90° V8-Saugmotor, 4 Ventile pro Zylinder, reglementbedingte Luftmengenbegrenzung auf 2 x 28,0mm

Hubraum: 4.000 ccm

Leistung: ca. 480 PS (mit Luftmengenbegrenzer per Reglement)

Max. Drehmoment: ca. 500 Nm

Motorsteuerung: Motorelektronik Bosch MS 5.1, zentrales Display

Getriebe: sequenzielles 6-Gang-Sportgetriebe, mit pneumatischer Betätigung über Schaltwippen am Lenkrad; 4-Scheiben-ZF Sachs-CFK-Kupplung; einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial

Vorderachse/Hinterachse: Doppelquerlenker-Achse mit Druckstreben und 6-fach verstellbaren Stoßdämpfern; H&R Schraubenfedern

Presse-Kontakt.

Jörg Kottmeier
+49 170 566 6112
joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
+49 176 203 40224
ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website
press.bmwgroup-sport.com



BMW Bank

BMW M PERFORMANCE
ZUBEHÖR



CROWNE PLAZA
HOTELS & RESORTS



SAMSUNG



BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Bremsen: hydraulische Zweikreisbremsanlage; Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall; innenbelüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorne und hinten; Bremskraftverteilung vom Fahrer stufenlos einstellbar; elektromagnetisches Startventil

Räder: Schmiedefelgen aus Aluminium; 18" x 12" vorn, 18" x 13" hinten

Reifen: Hankook; vorne: 300-680-18, hinten: 320-710-18

Presse-Kontakt.

Jörg Kottmeier
+49 170 566 6112
joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
+49 176 203 40224
ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website
press.bmwgroup-sport.com



BMW Bank

BMW M PERFORMANCE
ZUBEHÖR



CROWNE PLAZA
HOTELS & RESORTS

Deutsche Post

ice
watch

Red Bull

SAMSUNG



ALLGEIER

BALDESSARINI

BECKER
CARBON

BMW Driving
Experience

EXIDE

GERMAN PV

H&M

PUMA



zollner

Motorsport