



Presse-Information

DTM

16. Januar 2019

Start frei für die Class-1-Ära: Der neue BMW M4 DTM für die stärkste DTM aller Zeiten im Detail.

- **Die wesentlichen Änderungen im Vergleich zu 2018 im Überblick.**
- **Wichtigste Neuerung: Der effiziente BMW P48 Zweiliter-Turbomotor mit Push-to-Pass-Funktion ermöglicht Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h.**
- **Weitere Modifikationen in den Bereichen Kühlung, Aerodynamik und Gewicht machen den BMW M4 DTM so stark wie nie zuvor.**

München. In der DTM beginnt 2019 die neue Class-1-Ära. BMW M Motorsport hat mit dem nach Class-1-Reglement modifizierten BMW M4 DTM das stärkste DTM-Fahrzeug gebaut, das es jemals gab. Herzstück ist der neu entwickelte BMW P48 Zweiliter-Turbomotor. In Verbindung mit einem deutlich reduzierten Fahrzeuggewicht sorgt er für beeindruckende Leistungsdaten und Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h. Im Überblick stellen wir die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Rennwagen für die kommende Saison und der Version aus dem Jahr 2018 vor.

Motor / Abgasanlage.

Die wesentliche Neuerung im BMW M4 DTM ist der Motor. Der Vierliter-V8-Motor P66 wurde durch ein hochmodernes, neu entwickeltes Turboaggregat mit der Bezeichnung P48 ersetzt. Dieses erzielt im Vergleich zum V8-Vorgängermodell aus der Hälfte des Hubraums eine deutlich höhere Leistung bei niedrigerem Verbrauch. Wie bei den BMW Serienmotoren handelt es sich auch beim P48 um einen aufgeladenen Zweiliter-Reihenmotor mit Direkteinspritzung.

Für den neuen Turbomotor musste die Abgasanlage komplett neu konzipiert werden. Der BMW M4 DTM nach Class-1-Reglement ist mit einem deutlich verkürzten Endrohr nur noch auf der rechten Fahrzeugseite ausgestattet. Sein Ausgang mündet im mittleren Türbereich neben der Entlüftung. Das zweite Endrohr, das es in der Vergangenheit auf der linken Fahrzeugseite gab, fällt weg.

BMW Bank





Push-to-Pass.

Zur Saison 2019 führt die DTM erstmals eine Push-to-Pass-Funktion ein. Mittels eines zusätzlichen Einheitsbauteils, dem so genannten Kraftstoff-Massenstrom-Restriktor, können die Fahrer per Knopfdruck bis zu 30 PS mehr Motorleistung abrufen. Diese Steigerung wird dadurch erreicht, dass vorübergehend unter Volllast mehr Treibstoff in die Brennräume der vier Zylinder des P48 Turbomotors eingespritzt wird.

Heckflügel / DRS.

Im Vergleich zur Saison 2018 ist der Heckflügel des BMW M4 DTM um 520 Millimeter breiter. Zudem hat er nur noch ein Profil. Das Konzept des Einheitsteils hat die DTM aus der Japanese Super GT Championship übernommen. Der Heckflügel verfügt weiterhin über DRS (Drag Reduction System) in Form eines pneumatischen Klappmechanismus, durch den der Luftwiderstand des Fahrzeugs reduziert wird.

Fahrzeuggewicht.

Das vorgeschriebene Leergewicht des neuen BMW M4 DTM sinkt unter die Marke von 1.000 kg. Ohne Fahrer und Treibstoff muss das Fahrzeug 981 kg auf die Waage bringen. Das sind 50 kg weniger als in der vergangenen Saison. Dank der Kombination aus erhöhter Motorleistung und verringertem Gewicht hat der BMW M4 DTM ein deutlich reduziertes Leistungsgewicht von 1,6 kg/PS. Dies dürfte dafür sorgen, dass die Autos an den schnellsten Streckenabschnitten im DTM-Kalender, wie etwa der Parabolika am Hockenheimring, die 300-km/h-Marke erreichen.

Nummernschild.

Gemäß Class-1-Reglement entfällt ab 2019 das Nummernschild am BMW M4 DTM. Dadurch vergrößert sich die Öffnungsfläche für die Kühlung. Die Öffnung der charakteristischen BMW Niere wurde ebenfalls optimiert.

Kühlauslässe.

Für den Ladeluftkühler des BMW Zweiliter-Turbomotors wurden die Kühlauslässe in der Motorhaube deutlich vergrößert.

BMW Bank





Frontsplitter.

Der Überstand des Frontsplitters wurde um bis zu 90 Millimeter verringert. Diese Änderung wirkt sich positiv auf die Robustheit des BMW M4 DTM bei Rad-an-Rad-Duellen aus.

Diffusor.

Der Diffusor des BMW M4 DTM wurde um 30 Millimeter abgesenkt und der Start der Diffusorrampe um 870 Millimeter vorgezogen.

Heckscheibe.

Neu ist auch der Auslass an der Heckscheibe des BMW M4 DTM. Er sorgt für die optimierte Entlüftung des Innenraums.

In weiteren Details bleibt die Aerodynamik im Vergleich zu 2018 unverändert. Mit dieser Kombination aus bewährten und modifizierten Aerodynamik-Komponenten wird der Fahrer noch mehr in den Fokus gerückt. Gleichzeitig gelingt es, ein aerodynamisches Wettrüsten zwischen den Herstellern zu vermeiden.

Innenraum.

Für noch mehr Sicherheit sorgt die neue Feuerwand im Innenraum, die das Cockpit direkt hinter dem Fahrer nach oben abschirmt. Entsprechend gibt es ab der Saison 2019 keinen Innenspiegel mehr. Dafür ist der BMW M4 DTM mit einer Rückfahrkamera samt Bildschirm ausgestattet.

Pressekontakt.

Ingo Lehbrink

Pressesprecher BMW Group Motorsport

Tel.: +49 (0)176 – 203 40 224

E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Daniela Tadday

Media Relations Manager BMW Motorsport

Tel.: +49 (0)151 – 601 24 545

E-Mail: daniela.tadday@bmw.de

BMW Bank



BMW Driving Experience



BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Benjamin Titz

Leitung BMW Group Design-, Innovations- & Motorsportkommunikation

Tel.: +49 (0)179 – 743 80 88

E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

Media Website.

www.press.bmwgroup.com/deutschland

BMW Motorsport im Web.

Website: www.bmw-motorsport.com

Facebook: www.facebook.com/bmwmotorsport

Instagram: www.instagram.com/bmwmotorsport

YouTube: www.youtube.com/bmwmotorsport

Twitter: www.twitter.com/bmwmotorsport

BMW Bank



BMW Driving
Experience

GARAGE



MAHLE

PERFORMANCE
PARTS



zollner

Motorsport