



Presse-Information

DTM

28. Februar 2018

Aerodynamische Veränderungen am BMW M4 DTM versprechen noch mehr Spannung in der Saison 2018.

- **BMW M4 DTM für 2018 in zahlreichen Bereichen entsprechend des neuen technischen Reglements überarbeitet.**
- **Weniger ist mehr: Etwa ein Drittel weniger Abtrieb durch Aerodynamik-Änderungen.**
- **Spengler: „Je weniger Abtrieb ein Rennwagen hat, desto anspruchsvoller ist es, ihn am Limit zu bewegen.“**

München. Bei BMW Motorsport in München (GER) laufen die Vorbereitungen für die DTM-Saison 2018, die am 5. Mai in Hockenheim (GER) beginnt, auf Hochtouren. In der Winterpause haben die BMW Ingenieure den BMW M4 DTM nach den Vorgaben des neuen technischen Reglements überarbeitet. Dabei stand vor allem die Aerodynamik der Fahrzeuge im Vordergrund. Die Veränderungen folgen dem Motto „weniger ist mehr“: Der Abtrieb wurde um circa ein Drittel reduziert. Als Resultat stehen die Fahrer nun noch mehr im Vordergrund.

Einige Modifikationen fallen auf den ersten Blick ins Auge. So wurde der Seitenkanal am BMW M4 DTM vereinfacht und die Seitenplatte im Bereich unterhalb der Türen entfernt. An der Front des Fahrzeugs kommt auf jeder Seite künftig nur ein so genannter „Aero-Flick“ zum Einsatz – und dieser ist auch noch kleiner als seine Pendants aus der Vorsaison. Entsprechend haben die Ingenieure auch die Frontschürze angepasst. Die Basisgeometrie des Hecks ist erhalten geblieben, es gab allerdings auch dort einige Detail-Vereinfachungen in punkto Aerodynamik. Das Gesamt-Ergebnis: deutlich weniger Abtrieb und ein verringerter Luftwiderstand, der je nach Strecke zu höheren Top-Speed-Werten führen wird.

Unter der Motorhaube des BMW M4 DTM entfällt 2018 das dritte Element an der Vorderachse. Somit gibt es nur noch vier konventionelle Seitenfedern, eine pro Rad. Der BMW M4 DTM wird sich deshalb 2018 beim Bremsen mehr bewegen. In Kombination mit den Aero-Anpassungen rückt damit die Fahrzeugbeherrschung der

BMW Bank





Piloten künftig noch mehr in den Mittelpunkt. Der geringere Abtrieb führt dazu, dass die Fahrer früher bremsen müssen und am Kurvenausgang erst später wieder beschleunigen können. Sie müssen also in den Kurven länger am Lenkrad „arbeiten“, ehe sie wieder Vollgas geben.

Während am V8-Motor selbst keine Modifikationen vorgenommen werden durften, konnten die BMW Motorsport Ingenieure im Bereich Antriebs dennoch Verbesserungen erzielen. So wurde gemeinsam mit Premium Technology Partner Shell die Ölnutzung weiter optimiert.

„Ich bin gespannt darauf, mit dem BMW M4 DTM des Jahrgangs 2018 auf die Strecke zu gehen“, sagt BMW DTM-Fahrer Bruno Spengler. „Je weniger Abtrieb ein Rennwagen hat, desto anspruchsvoller ist es, ihn am Limit zu bewegen. Für die Ingenieure wird es spannend, das optimale Set-up zu finden. Der mechanische Grip des Fahrzeugs wird wichtiger sein denn je.“

Pressekontakt.

BMW Sportkommunikation

Jörg Kottmeier

Tel.: +49 (0)170 – 566 6112

E-Mail: joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink

Tel.: +49 (0)176 – 203 40224

E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Daniela Maier

Tel.: +49 (0)151 – 601 24545

E-Mail: Daniela.Maier@bmw.de

Media Website.

www.press.bmwgroup.com/deutschland

BMW Bank



BMW Driving
Experience



BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



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

