

Comunicado de prensa
04 de marzo de 2014

BMW M4 DTM: Casi listo para su debut oficial

Múnich (DE), 1 de marzo de 2014. El envío de los papeles necesarios para la homologación aerodinámica de los coches DTM 2014 al Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) marca también el final de un periodo ajetreado y emocionante para BMW Motorsport. El trabajo de desarrollo del BMW M4 DTM, que competirá en la próxima temporada del DTM ha sido intenso en las últimas semanas y meses. A día de hoy, ya no se pueden hacer modificaciones en las áreas fundamentales del coche, lo que supone el inicio de una nueva fase de preparación para el comienzo de la temporada en Hockenheim (DE) el próximo 4 de mayo. Los próximos tests se centrarán principalmente en los detalles del coche y en comprender cómo se le puede sacar el máximo potencial al BMW M4 DTM.

El nuevo coche aparecerá en público en la pista durante los tests oficiales ITR que tendrán lugar en Budapest (HU, 31 de marzo – 3 de abril) y en el último test en Hockenheim (DE, 14 – 17 de abril). Como el año pasado, la presentación oficial de los ocho BMW M4 DTM será el 25 de abril en el BMW Welt, en Múnich, donde ofrecerán a los aficionados BMW una muestra de lo que pueden esperar la próxima temporada. Las últimas imágenes del nuevo vehículo de BMW Motorsport para DTM están disponibles para descarga en el BMW Group PressClub Sport, www.press.bmwgroup-sport.com.

“Incluso antes de que el BMW M3 DTM completara su última carrera la pasada temporada, nuestro equipo de desarrollo ya estaba trabajando en el coche para 2014”, comenta el director de BMW Motorsport, Jens Marquardt. “Preparar el nuevo coche para el DTM es un gran reto. En pocos campeonatos la aerodinámica es tan importante. Hasta el más mínimo detalle puede marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso. Y esa atención al detalle que han mostrado nuestros ingenieros se nota a primera vista, desde el capó alargado con el frontal inclinado hacia abajo y los retrovisores mejorados aerodinámicamente, hasta la línea del techo que es una característica del BMW M4”.

Marquardt añade: “Para mí, el BMW M4 DTM es toda una estrella. Como su versión de producción, tiene una imagen fantástica y también ha causado una impresión positiva en los tests. Al contrario que cuando estábamos desarrollando el BMW M3 DTM para nuestro regreso al DTM en 2012, esta vez hemos podido basarnos en la experiencia de estas dos últimas temporadas. A pesar de ello, todavía nos queda un largo camino por recorrer, ya que nuestros rivales también han seguido desarrollando sus coches. Es importante ir mejorando el coche gradualmente y asegurarnos de que podemos sacarle el máximo partido para poder competir con el BMW M4 DTM desde el principio al mismo nivel de nuestros rivales, que son muy fuertes y tienen mucha experiencia. Confío en que lo conseguiremos. Todos los aficionados del DTM están deseando ya que llegue la primera prueba en Hockenheim el 4 de mayo: solo entonces sabremos exactamente lo competitivo que es el BMW M4 DTM”.

Presentando el BMW M4 DTM para la temporada 2014:

Desarrollo. Los ingenieros de BMW Motorsport empezaron a pensar en 2014 y a trabajar en el desarrollo del nuevo BMW M4 DTM bastante antes del comienzo de la temporada DTM 2013. El primer modelo hizo su primera aparición en el túnel de viento en el Aero Lab de BMW Group el 22 de abril, 13 días antes de la primera carrera de 2013 en Hockenheim (DE). Durante el verano de 2013, mientras seguían con las pruebas aerodinámicas, los expertos de Múnich (DE) centraron su atención en el diseño de piezas nuevas para la suspensión. Los nuevos componentes salieron por primera vez a pista en diciembre de 2013, pero todavía en el BMW M3 DTM en ese momento. Las últimas piezas del chasis del BMW M4 DTM estaban en producción a comienzos de año, lo que permitió a BMW ensamblar los primeros modelos del coche nuevo en enero y febrero. Trescientos días después de su primer test en el túnel de viento, el BMW M4 DTM debutó en pista en Monteblanco (ES) el 11 de febrero de 2014.

La versión de producción del BMW M4 Coupé le ofreció a BMW Motorsport una base perfecta para el desarrollo del coche de carreras para DTM. No es ninguna sorpresa, dado que el principal objetivo de los ingenieros de BMW M GmbH que trabajaron en el BMW M4 Coupé era crear un coche robusto adecuado para ser usado en pista. Entre los que hicieron contribuciones valiosas para la consecución de ese objetivo estaban los pilotos de DTM Bruno Spengler (CA) y Timo Glock (DE), que tomaron parte en los tests de preparación en Nürburgring-Nordschleife (DE). “Estoy orgulloso de haber desempeñado mi papel en su configuración”, comentaba Spengler. “El chasis del BMW M4 Coupé es muy deportivo. Las sensaciones del eje frontal son muy directas y el agarre del eje trasero es fantástico. Este coche es una base ideal para nuestro coche para DTM”.

Producción. El último BMW M en salir de la cadena de ensamblaje de la planta principal de BMW en Múnich lo hizo en 1991. Después de eso, la producción se trasladó a la planta de BMW en Regensburg (DE). Casi 23 años más tarde, el proceso de ensamblaje ha vuelto a la fábrica principal... y apenas a unos metros, los ingenieros de BMW Motorsport estaban trabajando duro en la versión de carrera del nuevo coche. Sin embargo, las plantas de BMW en Regensburg y Dingolfing (DE) también estaban implicadas en el desarrollo del BMW M4 DTM. Entre otras cosas, las pistas de pruebas de un kilómetro de largo de estas modernas instalaciones de producción se utilizaron para las pruebas aerodinámicas. A lo largo de la fase de desarrollo, el coche para DTM 2013 se veía en la pista que suele usarse para los exhaustivos controles de calidad que se realizan en todos los BMW M.

Diseño. El BMW M4 Coupé y el BMW M4 DTM están muy cerca del asfalto. Incluso parados, los poderosos contornos de su diseño destacan el rendimiento de los dos hermanos. Los característicos elementos de diseño, como la moderna distribución de los faros y la parrilla distintiva, garantizan que el coche destaca como un BMW M. La cúpula del capó también es sorprendente. El lateral del coche extiende la impresión aerodinámica creada por el frontal. Las proporciones típicas del BMW M4 Coupé, como el capó alargado, la distancia entre ejes larga, el habitáculo inclinado hacia atrás y el faldón delantero corto, forman la base de la silueta baja y aerodinámica del BMW M4 DTM.

Aerodinámica. La aerodinámica desempeña un papel vital en DTM. Por esta razón, los ingenieros de BMW Motorsport han dedicado mucho tiempo a temas como la resistencia aerodinámica y el flujo de aire. Como en el modelo de producción, las cortinas de aire en el frontal del BMW M4 DTM están diseñadas para reducir la resistencia. Estrechar los conductos de aire acelera el flujo de aire a través del faldón delantero, guiándolo de forma sistemática detrás de las ruedas y reduciendo la turbulencia en torno

a los pasos de rueda. Otra característica nueva en el BMW M4 DTM es una lámina a lo largo del canal lateral que le da al coche de carrera una línea aún más impresionante. El contorno de la línea del techo disminuye la superficie frontal del BMW M4 DTM y reduce aún más la resistencia aerodinámica. La ventanilla trasera más plana optimiza la forma en que el flujo de aire alcanza el alerón trasero. Los impresionantes retrovisores laterales, con soporte de doble tallo, también son una característica del modelo de producción, y en el BMW M4 DTM han sido optimizados para asegurar que ayuden a un flujo de aire eficiente hacia la parte trasera del coche.

Construcción ligera. El BMW M4 Coupé es un ejemplo de construcción ligera e inteligente. El deportivo de alto rendimiento pesa solamente 1.497 kilos en vacío, 80 menos que su predecesor. Esta reducción de peso tiene un efecto positivo en la dinámica de conducción y en el consumo y ha sido posible gracias al uso intensivo de materiales ligeros, como el plástico reforzado con fibra de carbono y el aluminio. El uso del carbono está muy extendido en la competición. Prácticamente todo el chasis del BMW M4 DTM está hecho de material ultraligero y duradero. La reducción de peso y la consecuente bajada del centro de gravedad son la clave del rendimiento del coche en pista. El peso base del BMW M4 DTM, con piloto, es de 1.110 kilos.

Seguridad. Como el BMW M4 Coupé, la versión racing también cumple los más altos estándares de seguridad. Más de 50 de las 5.000 piezas que componen el BMW M4 DTM son componentes estándar, utilizados en todos los coches DTM. Una de ellas es el monocabo de fibra de carbono, que es una referencia en cuanto a seguridad en automovilismo. Con depósito integrado, jaula antivuelco de acero y elementos contra impactos adicionales, ofrece al piloto una protección eficaz en caso de accidente. Componentes como la caja de cambios, el embrague, los amortiguadores y el alerón trasero son idénticos en todos los coches DTM. Eso también supone un tope para los costes de desarrollo.

Motor. El motor BMW P66 del BMW M4 DTM genera aproximadamente 480cv con el estrangulador de aire especificado en la normativa técnica. Está compuesto de 800 componentes distintos, formados por 3.900 piezas individuales. Al diseñar el motor DTM, BMW Motorsport ha aprovechado al máximo los conocimientos tecnológicos de BMW Group. La fundición de alta tecnología de la planta de BMW en Landshut (DE) fabricó las piezas fundidas grandes, como la culata y el cárter, igual que en la producción del seis cilindros en línea para el BMW M4 Coupé. Las piezas de fundición se recubrieron y recibieron el tratamiento ignífugo necesario en los departamentos correspondientes de Múnich. El BMW V8 para DTM es tanto un esprínter como un corredor de maratón. Permite al BMW M4 DTM acelerar de 0 a 100 km/h en unos tres segundos. Solo se permiten diez motores para los ocho BMW durante toda la temporada, por tanto, la fiabilidad es un requisito imprescindible para el éxito.

La potencia del motor se transfiere a través de la caja de cambios de seis velocidades que se opera de forma neumática mediante las palancas de cambios montadas en el volante. La caja de cambios es uno de los componentes estándar utilizados por todos los fabricantes DTM. Tiene 11 ratios de cambio, que permiten a los pilotos e ingenieros configurarlos adaptándolos a las características respectivas del circuito y del motor.

Volante. Los indicadores adicionales y la distribución personalizada de los controles hacen que el volante del nuevo BMW M4 DTM sea aún más cómodo para los pilotos. Los botones individuales pueden colocarse según las preferencias del piloto. Como en el vehículo de carrera, el BMW M4 Coupé también puede cambiarse utilizando palancas de cambio en el volante, dependiendo de la configuración.

Luces. Los pilotos tanto del BMW M4 DTM como del BMW M4 Coupé pueden confiar en el rendimiento de los modernos faros de LED. Los diodos de emisión de luz hacen más que ahorrar energía. Gracias al tiempo de reacción significativamente más corto que las bombillas convencionales, el piloto ve antes si el conductor de delante está frenando. Y en pista, cada fracción de segundo cuenta. La luz generada por los LED es también muy parecida a la luz del sol, con lo que es especialmente cómoda para los ojos.

Datos técnicos del BMW M4 DTM.

Chasis: monocasco de fibra de carbono con depósito integrado y jaula antivuelco, elementos anti impactos de fibra de carbono en los laterales; elementos de fibra de carbono en la parte delantera y la trasera.

Longitud/anchura/peso: 4.775 mm/1.950 mm/aprox. 1.200 mm.

Capacidad depósito: 120 litros.

Motor: V8 90° aspirado, cuatro válvulas por cilindro, 2 x 28.0 mm estranguladores de aire (de acuerdo con la normativa).

Cubicaje: 4.000 cc.

Entrega: aprox. 480 cv (con estranguladores de aire, de acuerdo con la normativa).

Par máximo: aprox. 500 Nm.

Sistema de control del motor: Bosch MS 5.1 unidad de control del motor, pantalla central.

Transmisión: Caja de cambios deportiva de 6 velocidades operada de forma neumática con palancas de cambio en el volante: embrague ZF Sachs de 4 placas; diferencial autoblocante ajustable multidisco.

Eje delantero/trasero: Eje de doble brazo con barras de empuje y amortiguadores ajustables con seis configuraciones; muelles helicoidales H&R.

Frenos: Sistema de frenado hidráulico de doble circuito; monoblock, pinzas de aleación ligera: discos de freno con aireación interna delante y detrás; distribución de la frenada ajustable por el piloto, válvula electromagnética.

Llantas: Llantas de aluminio forjado; 18" x 12" delante, 18" x 13" detrás.

Neumáticos: Hankook; delanteros: 300-680-18, traseros: 320-710-18.