



Exteriormente y salvo el alerón trasero y pequeños detalles propios de la versión de competición hereda toda la aerodinámica de la versión deportiva.

EL DÍA

# BMW lanza el M3 GTR con raza de campeón

Sale al mercado un M3 en versión extrema equipado con un propulsor V8 de 450 CV

EL DÍA

La marca bávara saca al mercado un M3 en versión extrema, equipado con un propulsor V8 de 450 CV al precio de 41.590.500 pesetas

BMW ha desarrollado de forma inusual el coche de carreras antes de sacar el modelo de calle, debido al imperativo reglamentario impuesto por la Federación Internacional de Automovilismo y de Le Mans, que obliga a realizar una versión de carretera de venta al público en cualquier coche que compita en la categoría de Gran Turismo. Tal es el caso del M3, con el que la marca bávara alcanzó la victoria el presente año en la categoría GT Le Mans Series y que ha pasado a comercializar su todopoderoso M3 GTR, una reproducción muy parecida de la que compete en circuitos y cuyo valor está situado en 41.590.500 pesetas (249.963,93 euros).

El departamento de competición de la marca bávara "BMW Motorsport" decidió acoplar a este vehículo, que ya corría en las Le Mans Series un motor V8

a 90 grados de cuatro litros de cilindrada, que desarrolla 450 CV de potencia.

Dicho propulsor presenta entre sus características: bloque y culata realizados en aluminio (fundidos en la fábrica de Landshut, como el propulsor V10 que porta el BMW Williams de Fórmula 1), lubricación por cárter seco, embrague de doble disco y caja de cambios manual de seis velocidades, ya que los cambios secuenciales están prohibidos en la Clase GT.

Probablemente la versión de calle incluirá el sistema de control de tracción y estabilidad.

Con el fin de validar su victoria sobre Porsche en la presente temporada debe venderse un M3 GTR V8 de carretera antes de que acabe el año.

Este particular vehículo basado en el monocasco del actual M3, porta un techo de fibra de carbono sin pintar con el fin de aligerar su peso situado en

1.350 kg. Exteriormente y salvo el alerón trasero y pequeños detalles propios de la versión de competición hereda toda la ae-

rodinámica de la versión deportiva.

Así presenta unos voluminosos aletines que ensanchan la carrocería hasta 1,9 metros, que junto al inmenso faldón delantero armonizan una espectacular aerodinámica propia de la competición, sin faltar en su parte trasera un discreto alerón.

Asimismo, porta calzado de competición con neumáticos Michelin de perfil ultrabajo, montados sobre unas enormes llantas de 19 pulgadas en las que se esconden unos frenos de disco ventilados de 380 mm con pinzas de seis bombines.

En su interior, los estilistas de la marca germana han refinado todo lo posible el acabado y aparte de disponer de un habitáculo biplaza, equipado con bacquets y cinturones de arnés han introducido un tapizado elegante y han introducido en el salpicadero fibra de carbono.

Como todo lo artesanal en esta vida irá dirigido a los clientes más exclusivos, de hecho no se tienen pensadas realizar más de 100 unidades.

## PRESENTACIÓN

### Daewoo Kalos: más pequeño que el Lanos

EL DÍA

Más pequeño que el actual Lanos (22 centímetros), el Kalos se posiciona como un auténtico utilitario, algo que no queda tan claro en su predecesor de vocación a caballo entre estos coches y los polivalentes.

Curiosamente la batalla disminuye en nada menos que 40 centímetros, lo que sitúa las ruedas más alejadas de las esquinas que en el modelo actual y sin duda afecta a la distribución interior, que aprovecha el crecimiento de la altura en 63 centímetros para evitar en parte el espacio que roban los pasos de rueda en anchura. El maletero se queda muy pequeño, tan sólo 200 litros de capacidad en la versión cinco puertas, aunque aumenta hasta 320 litros en el modelo de tres cuerpos, del que no se han ofrecido imágenes.

En las suspensiones no hay sorpresas, MacPherson delante y brazos tirados con barra de torsión detrás, mientras que la es-

tructura autoportante del bastidor se ha estudiado con vistas a ganar puntos en los test de seguridad NCAP con el objetivo de lograr cuatro estrellas (el máximo es cinco, nunca logrado por un utilitario).

La versatilidad interior estará muy cuidada, con detalles como el asiento del pasajero plegable para convertirse en mesa y la posición elevada de los asientos que permite una mayor facilidad de movimientos, acceso y visibilidad que en coches con la posición de conducción más baja.

Los motores que compondrán la oferta inicial cubren tres cilindradas, 1.2 litros, 1.4 l. Y 1.6 l. Pertenecen a la actual familia E-TEC, pero han sido elaborados para superar las normas antipolución Euro-III.

Por último, las cifras de potencia de este Daewoo Kalos serán de 71, 80 y 105 caballos. Hasta el momento, no se conocen datos sobre consumos homologados.