

sportscars

Superdeportivos, preparaciones y tendencias

1.111 CV para unos pocos elegidos

PRUEBAS



FAB SL 63 AMG
Más ancho que un Black Series



Cayman Techart
'Widebody' para el Porsche



Ford Focus RS
El compacto más radical



MTM R8 Supercharged vs Edo Gallardo Superleggera



A FONDO

Mansory Vincerò



Los más rápidos de su clase

Edo Murciélago • 9ff CT-63 • Geiger Z06
• MTM RS6 R • TH2 Biturbo



ESPECIAL
BMW

Conducimos todos los

Atrapasueños

Como apasionados de los coches que somos, hemos decidido darnos el lujo, en esta época estival, de subirnos a dos poderosos bólidos al aire libre. Sobre la base del Porsche 911 Turbo y el BMW M6, G-Power y Speedart te invitan a soñar



G-POWER M6 HURRICANE



SPEEDART BTR-XL 630

Gracias a los avances en el mundo de la tecnología, hoy en día muchos de quienes no se pueden permitir un coche deportivo tienen la posibilidad de revivir las sensaciones al volante en uno de ellos. Esto lo hacen posible los videojuegos, cada vez más avanzados y capaces de recrear

fielmente la realidad, tanto en realismo como en dinámica.

Así, hoy en día, hay algunos a través de los cuales puedes competir en Mónaco, Spa, Nordschleife... Pero claro, nunca es lo mismo. Es como tratar de saciar a un tuareg con un chupito de agua, o como tocar una guitarra eléctrica sin amplificador.

Así que, como tengo la suerte de ser redactor de Pruebas, dejo el mando de la consola a un lado y bajo al garaje de la redacción, donde me esperan los dos coches con los que me toca *trabajar* esta semana.

Primero giro la llave del Porsche 911 Turbo Cabrio preparado por Speedart, que ahora se llama BTR-XL 630

(BiTurboRacer ExtraLarge con 630 CV), y literalmente, rompe el aire con un sonido atronador. ¡Ups! El pulsador para abrir las tapas de las salidas de escape está activado... Lo siento mucho, queridos vecinos. Espero que ninguno estuviera durmiendo la siesta.

En punto muerto, los decibelios se desgranaban inquietos

DATOS TÉCNICOS	G Power M6 Hurr.	Speedart XL 630
Motor	V10, Bicompresor	B6, biturbo
Disposición	Delantero, longitudinal	Trasero, longitudinal
Válvulas/árbol de levas	40/4	24/4
Cilindrada	4.999 cc	3.600 cc
Diámetro por carrera	92,0 x 75,2 mm	100 x 76,4 mm
Compresión	12,0:1	9,0:1
Potencia/rpm	635 CV a 7.300 rpm	630 CV a 6.200 rpm
Potencia específica	127 CV/litro	175 CV/litro
Par máximo/rpm	635 Nm a 6.300 rpm	840 Nm a 4.000 rpm
Tracción	Trasera	Integral
Caja de cambios	SMG, siete velocidades	Manual, seis velocidades
Frenos delanteros	380 mm, ventilados, estriados	350 mm, ventilados, perforados
Frenos traseros	360 mm, ventilados, estriados	350 mm, ventilados, perforados
Llantas del./tras.	9,5 x 21 / 10,5 x 21	8,5 x 20 / 11 x 20
Neumáticos del./tras.	255/30 R 21 / 295/25 R 21	245/30 R 20 / 315/25 R 20
Modelo neumáticos	Michelin Pilot Sport 2	Michelin Pilot Sport Cup
Long./Anchura/Altura	4.871/1.855/1.327 mm	4.450/1.852/1.280 mm
Batalla	2.781 mm	2.350 mm
Relación peso/potencia	3,2 kg/CV	2,6 kg/CV
Capacidad de carga	321 kg	337 kg
Depósito	70 l	67 l



En el vano motor del BMW, G-Power instala dos compresores y su periferia debajo



El Speedart te deja alucinado, y en ello tiene que ver su motor: muy buena la media de consumo

MEDICIONES	G Power M6 Hurr.	Speedart XL 630
Aceleración		
0-50 km/h	1,9 s	2,0 s
0-100 km/h	4,6 s	4,8 s
0-130 km/h	7,3 s	7,5 s
0-160 km/h	10,6 s	10,9 s
0-200 km/h	13,4 s	13,7 s
Cuarto de milla		
0-402,34 m	13,01 s	13,19 s
Recuperaciones		
60-100 km/h	3,5 s	3,6 s
80-120 km/h	4,5 s	4,7 s
80-120 km/h	6,2 s	6,4 s
Frenos		
100-0 km/h (frio)	38,7 m	37,6 m
100-0 km/h (caliente)	37,9 m	38,0 m
200-0 km/h (caliente)		
Consumo		
Media	18,3 l/100 km	13,7 l/100 km
Autonomía	380 km	480 km
Peso en vacío	2.059 kg	1.663 kg

VELOCIDAD MÁXIMA	G Power M6 Hurr.	Speedart XL 630
Medición por GPS	335 km/h	330 km/h

PRECIOS	G Power M6 Hurr.	Speedart XL 630
Modelo de serie	127.900 euros	158.294 euros
Preparación		
Carrocería	3.490	13.626
Equipo de frenos	10.640	1.964
Aumento de potencia	24.500	30.857
Juego de llantas	6.324	7.128
Embrague de competición	-	2.368
Suspensión neumática	2.295	1.607
Precio unidad probada	175.149 euros	216.884 euros

detrás de mí. Los seis pistones se deslizan por el bloque de 3,6 litros. Speedart les facilita el trabajo por medio de un filtro deportivo, nuevo colector y catalizador deportivo. El turbo VTG potenciado (con las palas de la turbina regulables), con refrigeradores más grandes, imprime más aire en las cámaras de combustión, y además, hay una gestión electrónica modificada. El resultado son 630 CV adicionales (150 más que la versión de serie).

Técnicas afinadas para aumentar la potencia

Aparte, ahora martillean en el cigüeñal 880 Nm de par (220 más). El embrague de serie no soporta tan apabullante entrega de fuerza, y se ha tenido que instalar otro específico.

Con estas modificaciones, el Speedart mejora la capacidad de acelerar del 911 Turbo Cabrio, de manera que ahora cubre los 100 km/h desde parado en 3,7 segundos, en lugar de los 4,1 anteriores. Y la velocidad máxima escala desde los 310 hasta los 330 km/h.

Afortunadamente, la preparación de Speedart no perjudica las buenas maneras del coche, a pesar del incremento de potencia. Los nuevos muelles H&R, que reducen la altura de la carrocería en 20 milímetros y las estabilizadoras reforzadas, junto con los frenos Brembo y las ruedas de 20", no merman su carácter, más bien al contrario: mejora las ya de por sí buenas cualidades de este superdeportivo, y se mantiene perfectamente gobernable y apto para viajar.

Y en cuanto a la configuración estética, no faltan los asientos con tapizado ajedrezado que rememora a los Porsche clásicos, el volante deportivo en dos tonalidades y el kit aerodinámico.

En comparación, la apariencia de su rival, el BMW M6 preparado por G-Power, es más aburguesada. Aparte de sus ruedas de 21 pulgadas y el sonido profundo, pero no exagerado de sus escapes, no hay nada que



SPEEDART BTR-XL 630

G-POWER M6 HURRICANE

El que tenga esta vista ante sí, enseguida se dará cuenta de en qué Liga juegan estos deportivos. Y si los oye, más aún



Los excelentes frenos de serie se complementan con discos, pinzas y pastillas nuevos: dan un gran resultado



El ajedrezado es como el que llevaron muchos Porsche hace años, y tendrá amantes y detractores porque son llamativos. Los asientos agarran perfectamente



G-Power embellece el interior, pero no toca el diseño. Muy conseguida está la 'banda sonora' de sus cuatro escapes



Ruedas más grandes, frenos más grandes. G-Power ha aplicado muy bien la fórmula: sus atractivas llantas de 21 pulgadas muerden el asfalto y se detienen con rabia



SPEEDART BTR-XL 630

Estos niños encuentran el Speedart "alucinante". Del BMW les gusta menos su aspecto discreto. Un Porsche, al fin y al cabo, siempre es un Porsche

G-POWER M6 HURRICANE

permita deducir de lo que es capaz este vehículo.

Un vistazo bajo el capó da más pistas: G-Power ha aderezado el 10 cilindros con un juego de dos compresores, nuevo tren de rodaje y refrigeración. La combinación del revolucionado V10 y sobrealimentación cambia bastante la percepción inicial. La potencia del M6 se ha elevado hasta los 635 CV (128 más) y el par hasta los 600 Nm (80 más).

La gestión electrónica modificada eleva la velocidad máxima y permite a este G-Power volar a 335 km/h. La contrapartida: con esta preparación desaparece el Launch Control. De esta manera, ya no se controla el deslizamiento de las gomas como sucedía con el M6, por lo que hay que controlarse...

A pesar de semejante incremento de potencia, el 0 a 100 km/h de 4,8 segundos apenas varía respecto a la cifra del modelo de serie. Las ventajas se aprecian en el 0 a 200 km/h,

donde le rasca 1,6 segundos al modelo de serie.

También compensa invertir en el producto de G-Power si se atiende a factores como la

El G-Power M6 bebe demasiado combustible

agilidad o el comportamiento en curva. La reducción de altura respecto al suelo y el ensanchamiento de las ruedas le sientan realmente bien al coupé de BMW. Lo que permanece invariable es su peso de dos toneladas, con las que la técnica del preparador lucha palpablemente. Con todo, necesita más espacio en el paso por curva que el Speedart, 400 kilos más ligero.

Eso sí: los frenos Brembo demuestran una potencia considerable en cualquier situación, algo que da mucha confianza a la hora de rodar fuerte. Además, con ocho pistones de-

lante y seis detrás, discos más grandes y pastillas con mayor capacidad de mordida, son capaces de contener la propulsión y detener el coche con consistencia incluso después de muchas frenadas al límite, manteniendo también un buen tacto del pedal.

Si bien en este apartado el M6 sorprende favorablemente, no sale bien parado al compararlo con el Speedart, que se aprovecha de la buena base de los frenos del Porsche, que se lo pone difícil a la conseguidísima preparación de G-Power sobre el M6.

Otra cosa en la que el Speedart sale mejor parado: la eficiencia. Sólo gastó 13,7 litros de media cada 100 km, mientras que por las cámaras de combustión del G-Power pasaron 18 litros de media.

Un consumo excesivo, y más si se tiene en cuenta que se queda por detrás del Porsche en todas las mediciones de aceleración. De modo que, en esta comparativa, ni siquiera el menor precio de partida le salva al M6. Es un potentísimo coche que no consigue superar la logradísima preparación de Speedart.

CONCLUSIÓN

1 SPEEDART BTR-XL

■ Una base como la del Porsche 911 Turbo ya es de por sí una vencedora nata sin haber pasado por las manos de un preparador. Con todo, Speedart ha hecho bien su trabajo y ha colocado un abrumador deportivo sobre cuatro ruedas.

2 G-POWER M6 V10

■ Técnica muy afinada, estética mejorada. Hay pocas pegadas que ponerle a la preparación de G-Power, pero su base no tiene las cualidades deportivas de su rival, y eso le hace imposible mantener el tipo durante esta comparativa.

