



## HULME

Fue el primero en entrar en esta particular escena. El neozelandés Hulme, del que dimos cuenta en nuestras páginas hace ahora algo más de un año (GT Max nº 33), aún no está en fabricación; si bien, va cumpliendo objetivos, y se encuentra en fase avanzada de desarrollo del primer prototipo. Algunos seguidores de este interesante proyecto argumentan que "ha perdido el tren" con la aparición del Freestream, pero los responsables del Hulme dicen que se trata de propuestas diferentes. El Hulme permite dos plazas en posición tradicional, mientras que el Freestream adopta una disposición tandem, por lo que según los neozelandeses puede

ser fantástico en circuito, pero demasiado extremo para una vía pública.

Recordemos que el Hulme monta un motor BMW V8 de 5 litros y 450 CV, en posición central trasera, sobre un chasis y suspensiones íntimamente inspirados en la Fórmula 1, para un peso total de unos 1000 Kg; es decir, que no es demasiado radical. Sus ruedas van al aire, con guardabarros "de moto", es decir solidarios con las ruedas, en lugar de integrados en la carrocería. El Hulme tiene prevista su fabricación para finales de este año; y sobre su diseño y estética hablan bastante bien estas fotos.

### Técnica Hulme:

**Motor:** BMW V8, central trasero longitudinal en aluminio, 4941 cc (diámetro x carrera: 89,0 x 94,0 mm); 32 válvulas, 450 CV.  
**Tracción:** Trasera; diferencial autoblocante. **Cambio:** 6 velocidades secuencial.  
**Suspensión:** Dobles triángulos; amortiguadores y muelles concéntricos in board movidos por barras empujadoras; barras de torsión, delante y detrás. **Dirección:** Cremallera.  
**Frenos:** 4 discos ventilados AP Racing de 362 x 32 mm con pinzas flotantes de 6 pistones y ABS, delante y detrás. **Ruedas:** Llantas HRE de aleación de aluminio de 19" x 8.5" delante y de 20" x 11" detrás; neumáticos Pirelli PZero Rosso 245/40 R 19 delante y 315/35 R 20 detrás. **Chasis:** Multitubular, en acero y material compuesto. **Carrocería:** en fibra de carbono y material compuesto. **Dimensiones en mm largo / ancho / alto:** 4612 / 1958 / 1095; **Batalla / vía delantera / vía trasera:** 2830 / 1665 / 1605. **Peso:** 1175 Kg. **Aceleración:** 0-100 km/h ND. **Velocidad máxima:** Superior a 300 Km/h.





## TRAMONTANA

Una estupenda muestra de la incorporación de nuestro país al selecto mundo del diseño avanzado y la tecnología punta automovilística. Tuvimos las primeras noticias del proyecto Tramontana en fechas muy cercanas a las del Hulme y expresamos nuestro mejor interés (GT Max nº 35) por el seguimiento del proyecto. El gran momento parece haber

llegado. Ya se ha presentado un prototipo definitivo, por lo que el inicio de la fabricación del Tramontana podría ser inminente.

El Tramontana propone un coche tipo fórmula -con las ruedas fuera de la carrocería- para dos ocupantes situados en posición tandem, según su fabricante, inspirado en un avión caza. Su

motor es nada menos que un Mercedes AMG de 720 CV, por si queda alguna duda sobre la radicalidad de la propuesta.

El Tramontana apuesta por las sensaciones tope, con un peso de 1175 Kg, y una carrocería tipo torpedo tan sólo flanqueada por las ruedas y los alerones. Toda una curiosidad en si mismo.



### Técnica Tramontana:

**Motor:** Mercedes-AMG V12, central trasero, longitudinal; 5500 cc; 720 CV; 825 Nm. **Tracción:** Trasera. **Cambio:** Secuencial de 6 velocidades. **Dirección:** Cremallera. **Frenos:** Discos de 355 mm con pinzas de 6 pistones delante y detrás. **Ruedas:** Llantas de aleación de aluminio de 18"; neumáticos 285/35 R 18 delante y 335/30 R 18 detrás. **Chasis:** en fibra de carbono. **Carrocería:** en fibra de carbono. **Dimensiones** en mm: largo / ancho / alto: 4850 / 2080 / 1300. **Peso:** 1175 Kg. **Aceleración** de 0 a 100 Km/h: menos de 4". **Velocidad máxima:** más de 300 Km/h.