



HONDA CIVIC SEDAN 1.5 TURBO EXECUTIVE
La berlina más divertida.



VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE.
Todo el espacio y más

PRUEBA

BMW DRIVING EXPERIENCE 2017

POR LO MENOS UNA VEZ AL AÑO

RAÚL MANSO

Otro año más, el concesionario de BMW, MINI y Motorrad en Burgos nos ha invitado a disfrutar de una jornada excepcional en la que pudimos ser pilotos por un día. Y qué mejor manera de sentirse pilotos y rodar en un circuito tan espectacular como el de Los Arcos, en Navarra, que con todo un BMW, ¿no?

No hay nada como conocer tu propia montura y predecir sus reacciones, así que como aperitivo, y después de las correspondientes acreditaciones, recibimos unas clases teóricas de todo lo que íbamos a hacer poco más tarde en la pista y cómo debíamos afrontar las diferentes pruebas que nos esperaban.

En esa clase nos explicaron brevemente las peculiaridades de la gama BMW que íbamos a probar, compuesta por Serie 1, Serie 3 y Serie 4 Gran Coupé, con diferentes mecánicas.

También nos explicaron la forma idónea de tomar los virajes y aprovechar toda la pista, además de los diferentes sistemas de seguridad y modos de conducción disponibles en toda la gama.

Bajamos por fin al asfalto y allí nos esperaba un elenco de Serie 3 y Serie 4 GC que nos iban a trasladar a la zona de pruebas con los Serie 1.

La primera prueba consistía en familiarizarnos con las reacciones del coche generando un subviraje (tendencia del vehículo a irse de morro) controlado. Consistía en entrar pasado en una curva y frenar a fondo en mitad de la misma. De esta manera pudimos observar cómo funcionaban los sistemas del ABS y ESP a pleno rendimiento y lo relativamente sencillo que era hacerse con el control sin ningún tipo de problema.

La siguiente prueba era una «Drag Race» entre dos participantes. Consistía en acelerar en paralelo durante unos metros y frenar de manera contundente antes de sobrepasar una línea imaginaria delimitada por unos conos. En esta situación se vivieron unos «piques» espectaculares, pero la gracia no estaba en saber quien era más rápido en línea recta, sino quien era capaz de apurar la frenada hasta la misma línea sin pasarse o quedarse corto. Muy divertido.

Por último llegaba la prueba del slalom, en donde comprobábamos el equilibrio y las virtudes del Serie 1 en maniobras de esqui y cambios de dirección bruscos. En esta prueba el truco estaba en mantener una velocidad constante y no realizar movimientos extraños con el volante.

Nos vinieron a recoger y ya nos esperaba el plato fuerte de la jornada: rodar en circui-



Los coches con los que se realizó esta experiencia posan en los boxes del circuito de Navarra. FOTOS: HÉCTOR FUSTEL



Antes de pilotar se dieron consejos técnicos.

to. La pista de Los Arcos tiene un trazado muy técnico, con muchas curvas enlazadas que te penalizan si entras mal en la primera. Es un circuito homologado para recibir eventos a nivel mundial y probablemente, sea uno de los mejores circuitos y más cuidados que existen en nuestro país. Se puede rodar muy rápido, pero también la puedes «cagar» en muchas ocasiones...

Eso es lo que nos pasaba a la mayoría de los participantes, que en la vuelta de reconocimiento con nuestros respectivos monitores al volante nos parecía pan comido, pero nada más lejos de la realidad.

Cada vez que ruedo en un circuito, me doy cuenta que tengo que aprender mucho y que rodar realmente rápido no es tan fácil como nos creemos.

Yo conocía el trazado de verlo en fotos, en vídeos y, sobre todo, recordaba algo del año pasado, ya que la curva después de la recta principal es para auténticos entendidos y yo me la «comí» en un par de ocasiones.

Esta vez la trazamos de forma correcta, pero después de alcanzar casi los 200 Km/h en la recta principal es bastante complicado lidiar con una curva a derechas, que en realidad son tres en una y cuyo último viraje se debe realizar a unos aproximadamente 50 Km/h si no queremos tener problemas.

Después de algunos errores y correcciones, al final logramos hacer una vuelta decente y para desgracia nuestra el evento se dio por finalizado.

Sin lugar a dudas, es una experiencia muy recomendable para todos aquellos a los que nos apasiona el mundo del motor y por nuestra parte agradecemos a Burgocar y BMW España la gran organización y los medios disponibles, para que los más entusiastas puedan disfrutar de la conducción más pura. Por lo menos una vez al año... ¡Bravo!



Los coches en la prueba fueron los Serie 1, Serie 3 y Serie 4 Gran Coupé.

NOTICIAS AL DÍA

PEUGEOT Y DENON DISEÑAN EN CUATRO AÑOS EL SONIDO HIFI

Peugeot y Denon, una de las firmas más especializadas en sistemas de sonido del mundo, han vuelto a colaborar para crear el equipo opcional de sonido HiFi del nuevo Peugeot 308. Un sistema solo

comparable al de las gamas más Premium, diseñado por 25 ingenieros durante 34.000 horas de desarrollo para conseguir uno de los sonidos más limpios a bordo de un automóvil. Con el 308, Peugeot ha creado un



automóvil urbano que combina el espíritu juvenil de este segmento con las prestaciones y el equipamiento de una gran berlina e, incluso, con terminaciones y opciones típicas de las gamas Premium. Entre este equipamiento destacan, entre otros, las Funciones de Ayudas a las

Conducción, la pantalla táctil con sistema Android Auto e iOS Car Play y, por supuesto, el sistema de sonido Denon Hi-Fi. Para lograr estas prestaciones premium en utilitarios han sido necesarios cuatro años de trabajo e investigación que muestran el sistema de sonido más versátil.

PRUEBA HONDA CIVIC SEDAN 1.5 TURBO EXECUTIVE



El coche presenta una estética muy diferenciada con su segmento.

ES MUY CONFORTABLE, EQUIPADO Y SILENCIOSO, PERO CON UN TACTO DEPORTIVO Y DINÁMICO, UN EXCELENTE PASO POR CURVA Y UN APLOMO EN GENERAL QUE ATRAERÁ A CONDUCTORES A LOS QUE LES ENCANTE PONERSE DETRÁS DE UN VOLANTE Y DISFRUTAR CONDUCIENDO

LA BERLINA MÁS DIVERTIDA

RAÚL MANSO

Hace mucho tiempo que el Honda Accord se dejó de vender en Europa. Era una berlina muy capaz y versátil, con un diseño meramente japonés y una gran tecnología para el momento en el que existió, además de contar con un gran maletero y un rodar excelente, con un cierto toque deportivo.

El contar con una berlina era una asignatura pendiente en estas latitudes y una marca como Honda, no se puede permitir el lujo de no competir de tú a tú en uno de los segmentos más tradicionales, aunque en serio declive debido a la moda de los SUV.

APROVECHANDO UNA BUENA BASE

Viendo la aceptación comercial y el diseño controvertido y original del nuevo Civic (sor-

prendentemente, no a todo el mundo le gusta este nuevo diseño) los responsables de la marca nipona decidieron que podrían utilizar esta base para crear de nuevo una berlina al uso.

Los trazos maestros se mantienen en la

mayor parte de la estructura que ya conocíamos y lo único que cambia son los cuartos traseros. Observamos un incremento de longitud que asciende a los 11 centímetros, para albergar esa mayor capacidad de ma-

letero y por consiguiente, observamos un voladizo trasero un poco más prominente.

Esta nueva característica, ha obligado a los diseñadores a cambiar ligeramente y perfilar los pilotos traseros, que, sin perder su identidad, son de nuevo diseño. Además, para mantener cierto halo coupé, la luneta trasera sigue estando muy inclinada, pero pierde esa característica franja que delimita la cola truncada de la versión de cinco puertas.

TRES VOLÚMENES

Aunque no lo parezca en apariencia, ni visualmente, el Civic Sedan es una berlina de tres volúmenes, o sea, que cuenta con tapa de maletero y no con el típico portón.

Este dato implica que la boca de carga es más angosta y será más complicado ubicar objetos voluminosos en el maletero y que, por otra parte, aumenta su capacidad res-



NOTICIAS AL DÍA

RENAULT DISEÑA UN SISTEMA DE RECARGA EN MOVIMIENTO

Renault se ha asociado con Qualcomm Technologies y Vedecom en torno a un proyecto cuyo objetivo es recargar las baterías de un vehículo eléctrico al circular. En el ensayo realizado en la pista de prue-

bas, dos Renault Kangoo Z.E. han podido cargarse circulando simultáneamente en las dos direcciones, en concreto una recarga de 20 kW a una velocidad de 100 km/h. La demostración dinámica



de carga ha tenido lugar en una pista de pruebas de 100 metros de largo construida por Vedecom en Satory, Versailles, cerca de París, en el marco del proyecto FABRIC. Qualcomm Technologies y Vedecom han instalado la prime-

ra parte del sistema de carga dinámica de los vehículos eléctricos en la pista de pruebas, mientras que Vedecom y Renault han integrado la parte secundaria en dos Renault Kangoo Z.E. Vedecom lanzará próximamente una nueva fase de pruebas.

pecto a la versión de 5 puertas y alcanza unos impresionantes 520 litros.

UN TOQUE MUY DEPORTIVO

El diseño es prácticamente igual que el del Civic de 5 puertas, con unas líneas muy afiladas y tensas y una belleza controvertida, con muchos elementos que nos evocan una deportividad implícita.

Esta deportividad la notamos también nada más entrar en el habitáculo. Es más bajo de lo que se viene estilando en este tipo de carrocerías y por supuesto, la posición de conducción es coherente con este hecho. Piernas estiradas, brazos estirados y el culo bastante cerca del asfalto.

No implica que la habitabilidad en las plazas posteriores sea angosta ni mucho menos. Mantiene la misma configuración que la versión de cinco puertas, con un buen espacio para las rodillas y, a pesar de la pronunciada caída del techo, tampoco hay muchos problemas si medimos hasta 1,80 de altura respecto a la distancia con nuestras cabezas.

Sentados en el puesto de mando, lo dicho: posición bastante baja y también bastante deportiva. Al ir tan bajos, los mandos nos rodean y son extremadamente accesibles. Sobre todo está muy bien estudiada la posición de la palanca de cambios, que además, y para añadir mayor toque deportivo, si no lo tenía ya, presenta unas inserciones muy precisas y muy bien escalonadas, siendo su manejo realmente adictivo.

BIEN ACABADO Y EQUIPADO

El resto del panel de control cuenta con unos acabados solvientes y sólidos, con la utilización de plásticos aparentes y de tacto agradable y unos muy buenos ajustes, en términos generales.

La capilla de relojes nos ofrece una buena información y muy legible, combinando la imagen digital actual, con la imagen digital de comienzos de los 90's de una manera magistral. El volante también cuenta con algunas peculiaridades. Tiene un buen tamaño y está forrado en cuero de tacto muy agradable. Obviamente es multifunción y cuenta con los mandos del ordenador de a bordo, el Bluetooth, el control de velocidad de crucero con limitador, que en nuestro caso era también adaptativo y los del equipo de audio. En este apartado, el mando del volumen es táctil y se activa pasando un dedo hacia arriba o hacia abajo para subir o bajar el volumen. Está muy bien, pero a veces, cuando de



La trasera difiere mucho de su hermano prepequeño de 5 puertas. HECTOR FUSTEL



verdad estamos haciendo una conducción dinámica, podemos activarlo sin querer y subir el volumen del equipo de sonido hasta los topes, con el consiguiente susto.

En el centro, la pantalla del equipo de infoentretenimiento, táctil y que engloba la mayoría de las funciones de asistencia del vehículo, incorpora la conectividad con Android Auto y Apple Car Play. Tiene una gran visibilidad, pero no está protegida contra los reflejos y la incidencia del sol, aunque en la mayor parte de las situaciones no supone un mayor problema.

Nuestra unidad de pruebas no obstante, contaba con el mayor equipamiento disponible y realmente, dejaba muy pocas opciones a elegir. Navegador, asistente de arranque en pendientes, asistente de cambio involuntario de carril, alerta de tráfico en ángulo muerto, climatizador bi-zona, tapicería de cuero, asientos delanteros eléctricos y calefactados, asientos traseros calefactados, Start/Stop, equipo de infoentretenimiento con pantalla táctil, techo solar practicable eléctricamente, llantas de 17 pulgadas, sensores delanteros y traseros de aparcamiento, cámara de visión trasera con varios puntos y tipos de visión, alerta de tráfico cruzado, pedales de aluminio, equipo de audio con 10 altavoces, sensores de luces y lluvia, luces LED inteligentes,

aviso de presión de neumáticos, reconocimiento de señales de tráfico, mitigación de impactos y detección de colisión con frenada de emergencia, son la mayoría de elementos de confort y seguridad que nos encontraremos en esta versión Executive.

EL CONJUNTO MÁS DIVERTIDO

La configuración mecánica ya la conocimos en su momento cuando probamos la versión del Civic de 5 puertas y acabado Sport. Se trata de una motor gasolina 1.5 con turbo y transmisión manual de 6 relaciones, que eroga 182cv de potencia, con un par considerable de 240 Nm y que es capaz de alcanzar una punta de 210 Km/h y acelerar de 0-100 Km/h en 8,4 segundos.

Mantiene el excelente chasis de su hermano Civic 5 puertas, por lo que estamos, probablemente, ante una de las berlinas más efectivas del mercado y probablemente, sea uno de los conjuntos en formato berlina más divertidos que hayamos conducido en los últimos tiempos.

Es muy confortable y silencioso, pero tiene un tacto deportivo y dinámico, con un excelente paso por curva y un aplomo en general que atraerá a conductores a los que les encante ponerse detrás de un volante y disfrutar conduciendo. Nos gusta.

Ficha técnica

Motor: 1.5 Turbo
Potencia: 182cv
Aceleración, 0-100 Km/h: 8,4 Seg
Velocidad Máxima: 210 Km/h
Consumo: 5,8 l/100 Km (en ciclo mixto)
Precio: Desde 28.200 Euros (Unidad probada)



Busca la prueba en: www.motorproyect.com



NOTICIAS AL DÍA

KIA ACUMULA MÁS DE 42.800 UNIDADES VENDIDAS EN 2017

Kia Motors Iberia acaba de cerrar el mes de septiembre en España como la tercera marca más vendida en el canal de particulares, con 3.284 unidades en este segmento y una cuota del 7,2%. Las ventas to-

tales de Kia en España alcanzaron las 3.918 matriculaciones en septiembre, lo que supone un crecimiento del 8,4% respecto al mismo mes del pasado año, estableciendo una penetración de mercado del 5%. En lo que va de año



Kia ha registrado una cifra de 42.832 ventas totales en nuestro país, estableciendo la cuota de mercado de la marca en el 4,8%. Kia Sportage y Carens mantienen el liderazgo en el canal privado. El Kia Sportage y el monovolumen

compacto Kia Carens se mantienen líderes por volumen de ventas en el canal privado en sus respectivos segmentos en 2017, con cuotas del 9,6% y 18,1% respectivamente. Kia produce tres millones de coches al año en 10 plantas de fabricación y montaje repartidas por todo el mundo.

VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE**TODO EL ESPACIO Y MÁS**

El Volvo Volkswagen refuerza su oferta en el segmento SUV, el de mayor crecimiento del mercado. Después de lanzar el T-ROC es el turno del Tiguan Allspace, el hermano mayor del exitoso Tiguan, que cuenta con 7 plazas de serie, 21 cm más de longitud y hasta 1.760 litros de capacidad total de maletero con la segunda y tercera filas de asientos abatidas. En caso de abatir únicamente la tercera fila, la capacidad es de 685 litros, un espacio más que suficiente para poder llevar todo el equipaje necesario, así como material deportivo y de aventura para el tiempo libre.

El nuevo SUV de la marca Volkswagen llega para continuar con la historia de éxito del Tiguan y se beneficia de su imagen, su diseño y su tecnología en cuanto a asistentes de conducción y conectividad. La segunda generación del Tiguan llegó al mercado el año pasado y, ahora, Volkswagen ofrece el nuevo Tiguan Allspace con 7 plazas de serie, una longitud exterior 215 mm mayor y una distancia entre ejes 109 mm más larga que la del Tiguan, lo que le permite ofrecer más espacio para equipaje y pasajeros, así como una mayor flexibilidad. El Tiguan Allspace, con el frontal y laterales modificados, es una alternativa atractiva e ideal para aquellas familias aventureras que necesitan mayor espacio interior.



El nuevo Tiguan Allspace ofrece 2 acabados que cuentan con más equipamiento de serie que el modelo previo. La versión Advance incluye la tercera fila de asientos de serie, lo que permite llevar a 7 pasajeros a bordo; un paquete exterior exclusivo con acabados cromados que presenta una cobertura de aluminio en los retrovisores; barras de techo en plata y un spoiler delantero plateado. Equipa llantas Tulsa de 17", un portón trasero eléctrico y el asistente Front Assist con ACC.

Esta versión se ofrece con un paquete de lanzamiento sin coste para el cliente

que consiste en App-connect con Media Control; asistente de aparcamiento Park Assist; navegador Discover Media con pantalla de 8" y una cámara trasera Rear View.

El acabado Sport añade el sistema Keyless (de apertura sin llave); un portón trasero con sistema de apertura y cierre "Easy Open/Easy Close"; faros LED con ajuste automático y llantas de aleación Kingston 18". El paquete de lanzamiento sin coste para el cliente de la versión Sport añade al paquete Advance la vista 360° Area View y el techo solar corredizo.

La gama de potencia del Tiguan Allspace va desde los 150 a los 240 CV. Al igual que su hermano el Tiguan, el Allspace se ofrece con tracción delantera y total 4Motion con active control que incluye un selector de perfiles de conducción y un asistente para descenso y para arranque en pendientes. Las versiones de tracción delantera de este SUV pueden remolcar hasta 2.200 Kg en función de la versión del motor, mientras que las versiones de tracción total pueden llegar a los 2.500 Kg.

El Tiguan Allspace ofrece 6 motores: tres de gasolina 1.4 TSI de 150 CV con cambio manual o DSG de 6 velocidades; y un 2.0 TSI de 180 CV y de 220 CV ambos con cambio DSG de 7 velocidades y tracción total 4Motion. Los tres motores diésel 2.0 TDI ofrecen 150 CV en versión manual de 6 velocidades y DSG de 7 con tracción delantera o 4Motion; 190 CV DSG7 4Motion y 240 CV DSG7 4Motion.

Uno de los pilares más importantes para la marca Volkswagen es la seguridad, y el Tiguan Allspace, además del tradicional sistema de airbag frontal para conductor y acompañante, viene equipado de serie con un sistema de airbag de cabeza para pasajeros, tanto de la zona delantera como de la trasera, e incluye airbags laterales delante.

También añade el sistema de vigilancia del entorno «Front Assist» con frenada de emergencia en ciudad; el sistema proactivo de seguridad de los ocupantes "Pre-Crash", que incluye el tensado de los cinturones y el cierre de ventanas y del techo corredizo. Otros sistemas que se ofrecen como opción son el asistente de mantenimiento de carril Lane Assist y el sistema de frenado de emergencia Emergency Assist, entre otros.

Espacio es lo que caracteriza esta versión del Tiguan que mantiene su potencia y calidad de conducción, su potencia y sus prestaciones tecnológicas.

