



Honda Civic

Un diez para la generación diez

Prueba | Honda lanza al mercado la décima generación del Civic. En el transcurso del tiempo el Civic ha tenido un claro desarrollo pero, con cada generación, la fábrica elegía otro planteamiento. Además, el compacto Honda era diferente para cada continente de manera que un Civic no significaba lo mismo en todo el mundo. Con esta última generación Honda dice haberse reencontrado a sí mismo. ¿Será que el décimo Civic merece diez puntos?

Honda quería resolver dos problemas con la décima generación del Civic; por un lado el coche tenía que ser idéntico en todo el mundo para disminuir los costos de producción y por otro lado, Honda quería volver a los orígenes donde el Civic anclaba su éxito en su superior tecnología frente a sus rivales. Con estos factores de desarrollo trata de distinguirse actualmente el nuevo Civic de su competencia.

Para producir un solo Civic para todo el mundo, Honda puso su mirada sobre todo en Europa, ya que entiende que los coches europeos son vehículos apreciados en todo el mundo, incluso en Japón son muy valorados. No en vano los Honda Civic para Japón se fabrican en Europa, convirtiéndose así, para Japón, en un sensacional producto importado desde Europa.



Espacio

Para llevar las características de conducción a un nivel más alto era necesario bajar el punto de gravedad y hacer el Civic más ancho. Para que el juego de líneas siguiera siendo armonioso y tuviera suficiente espacio, el coche tenía que volverse bastante más largo, por ello el nuevo Civic mide 4,49 metros de longitud y los 1,80 metros de ancho, es decir, es 13 y 3 centímetros más largo y ancho que su antecesor, algo

que se aprecia en un interior más amplio, más que lo acostumbrado en este segmento. Mucha gente ve el Civic berlina como sucesor del Accord.

Cabe remarcar que la marca japonesa no ha hecho uso de los "Magic Seats" ("Asientos Mágicos") para poder ofrecer aún más espacio en el interior. Los anteriores Civic ganaban mucho espacio en el maletero con la posición del tanque de combustible debajo de los asientos delanteros pero, según Honda, los usuarios no aprovechaban dicha opción de configuración la práctica.



Al entrar en el nuevo Civic se nota la posición muy baja del conductor. Además, los ocupantes están más en posición reclinada que en posición sentada, como en un deportivo. El espacio los asientos traseros está por encima de la media. El maletero es muy grande (478 litros) y fácilmente accesible. Cabe destacar la ingeniosa repisa que se mueve a un costado, ahorra espacio y peso porque ya no hay necesidad de la enorme barra con mecanismo para abatir detrás del asiento trasero.

Características de conducción

Honda, en general, y el Civic, en particular, siempre se han distinguido por la tecnología de última generación. El uso de tecnología avanzada no es un objetivo en sí para Honda, ya que ésta debe tener una utilidad, por ello emplea dicha tecnología para el conductor tenga mejores características de conducción. Esto comienza con una carrocería que se ha construido como un coche de carreras, con jaula protectora de vuelcos, haciendo de la misma más

fuerte y rígida. De esta manera la suspensión es la que determina el comportamiento en carretera, y no la carrocería.



La suspensión de última tecnología se ha combinada con la llamada dirección "progresiva", haciendo que la reacción del coche, a un movimiento del volante, sea más intensa a medida que se gire más. El nuevo Civic emplea además la misma dirección que el Honda NSX, que reacciona más rápido a los mandos del conductor.

El efecto de esta avanzada tecnología no se nota de inmediato; cuando uno conduce con calma y se deja llevar por la inercia de la conducción, el Civic no se comporta mejor ni peor que otros, pero aunque no haga las cosas necesariamente mejor que sus rivales, está libre de ciertos problemas de otros coches de su segmento. Un simple detalle: las manos se quedan siempre en la posición ideal de "las dos menos diez" sin necesidad de cambiar dicha posición en una curva.



Otra cualidad que se nota cuando se presta atención: la estabilidad es impecable. Aún entrando a una curva con demasiada velocidad, el chasis no causa el menor problema y el coche sigue el rumbo deseado. El subviraje tan solo aparece a velocidades extremadamente altas y con mucho riesgo



Motores

El Civic no sólo luce por su comportamiento en carretera, los motores también sobresalen por la avanzada tecnología. Una nueva familia de motores gasolina, los 1.0 y 1.5 VTEC de 127 y 180 caballos, respectivamente, pueden elegirse con cambio manual –de seis marchas– o con el automático CVT, escalonado en siete velocidades. Para quienes prefieran el Diesel, el conocido 1.6 i-DTEC de 120 caballos también estará disponible y no sólo con la caja manual de 6 marchas, también con un inédito cambio automático de 9 velocidades. No habrá una versión híbrida o eléctrica hasta 2020… La avanzada tecnología no beneficia al medio ambiente, pero sí al placer de conducir.

Otros ejemplos de nuevas tecnologías que presenta el nuevo Civic son un termóstato eléctrico y una bomba de aceite variable, que llevan el motor muy rápido a la temperatura ideal. Una vez llega a dicha temperatura, el motor funciona con una compresión muy alta, algo

poco habitual ya que conlleva riesgo de sobrecalentamiento, es entonces donde el colector de escape se enfría de manera activa, dando un resultado de 100 grados de diferencia entre ambos; así la válvula de salida se enfría activamente ofreciendo mejores prestaciones y menos consumo.



De igual modo no se nota de inmediato el efecto de dicha medida ya que, al comienzo, el motor 1.5 decepciona un poco. La potencia de 182 CV / 240 no se hace notar, en bajas revoluciones el motor muestra más agilidad de lo acostumbrado pero el motor VTEC con turbo en un régimen elevado recibe soplo de aire fresco importante, 'mordiéndolo' mucho mejor.

Pero es el motor 1.0 de tres cilindros el que realmente nos ha encantado. A pesar de las promesas sobre el aislamiento de sonido, dicho motor, es el más ruidoso de su segmento; Quizás esa es su única desventaja. El pequeño da sensaciones más vivas que el grande, responde bien en baja y es rotundamente ágil.



Caja automática

Honda insistió mucho que hiciéramos un recorrido con la versión con caja automática. Quedó claro el por qué: no han montado una caja automática tradicional, sino una CVT (Transmisión Continua Variable).

Es en este aspecto donde Honda termina también con todos los perjuicios existentes sobre la caja de cambios tipo CVT. En conducción urbana la CVT imprime al nuevo Civic agilidad y suavidad. Fuera de la ciudad tiene buenas prestaciones y la caja reacciona de manera rápida, sin producir sonidos extraños que son a veces típicos de las cajas de cambio tipo CVT. En nuestra opinión, el motor de 1.0 litro con la caja CVT es la combinación más agradable.

Conclusión

¿Merece un diez la décima generación del Honda Civic? La respuesta a esta pregunta depende del gusto de cada uno; Honda ha hecho todo lo posible para que el Civic sea el coche que mejor se conduce de su segmento, dicha prueba nos corrobora que Honda ha cumplido dicha meta con éxito, pero depende del conductor si este aspecto es un argumento decisivo.

El conductor que suele emplear el Civic como coche familiar, notará poco sus excelentes cualidades de

conducción. Para dicho tipo de conductor prima la amplitud de espacio, la buena ergonomía, el alto nivel de seguridad, el moderno equipamiento y el confort. Los motores son buenos, pero en nuestra opinión echamos en falta variantes eléctricas o híbridas. Como coche para la familia, el Civic saca más que suficiente en su nota… La diferencia con la competidores está en los detalles.

Los amantes del automóvil y su conducción, aquellos para quienes cada kilómetro es una fiesta, valoraran más las cualidades que aporta a la conducción el nuevo Honda Civic. Cuando se le aprieta, el Civic llega cada vez un poco más lejos, desapareciendo las desventajas frente otros coches. Con todo ello, el nuevo Civic sigue fiel a su concepto original. En este sentido, la décima generación merece un 10. ■



Especificaciones

Honda Civic 1.0 i-VTEC Turbo Executive

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	452 x 180 x 143 cms
Batalla	270 cms
Peso	1.275 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	46 l
Maletero	478/1245 l
Dimensiones de los neumáticos	235/45R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	No se sabe
Cilindros / valvulas	3/4
Potencia	129 cv @ 5500 rpm
Par motor	180 Nm @ 1700 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	10,9 seg.
Velocidad máxima	No se sabe
Consumo promedio	5,1 l / 100 kms
Consumo urbano	6,4 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,4 l / 100 kms
Emision CO2	117 grs/km

Precio

Precio	€ 27.340
Modelo mas barato	€ 22.140