

BMW Driving Experience 2014

El passat dissabte 15 de novembre vam tenir el privilegi de poder assistir a un dels principals actes de BMW a Catalunya enguany: els BMW Driving Experience.



(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/M4.jpg>)

La casa bavaresa ens va convidar a passar un matí al circuit de Montmeló, gaudint del traçat català i practicant tècniques i consells de conducció esportiva, aprenent alguns trucs i optimitzant la formació al volant. L'activitat constava de tres fases: una primera classe teòrica, on es repassaven conceptes al volant, una segona fase, ja al circuit, on vam haver de superar alguns obstacles i una tercera fase de conducció pura al traçat de Montmeló.

[caption id="attachment_477" align="aligncenter" width="1118"]

(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/M4-Montmeló.jpg>) La bellesa dels nous M4 al circuit de Montmeló.

Circuit d'obstacles
Els responsables de BMW van aprofitar els primers cinc revolts del traçat (vulgarment conegut com "el primer braç del croissant") per realitzar la presa de contacte i aprenentatge pràctic de la conducció esportiva i seguretat al volant.

Acompanyats sempre per uns instructors que realitzaven una primera volta de reconeixement, la primera fase suposava de tres grans obstacles a superar: un canvi de carril a altes velocitats, un seguit de cons en disposició de ziga-zaga i una frenada pura al revolt cinc.

(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/Sèrie-1.jpg>)

Els participants disposàvem de diversos 120d de darrera generació per efectuar aquestes proves. El compacte bavarès, propulsat amb el motor dièsel de 184 cv va comportar-se àgilment en aquesta presa de contacte. A més, el seu canvi automàtic en mode esport permetia als participants extreure l'essència genuïna de la casa bavaresa.

El primer punt de prova, el canvi de carril, es feia a la recta compresa entre els revolts 3 i 4 del circuit. Accelerant a fons des de zero, calia entrar per una porta delimitada amb cons a uns 90 o 100 km/h i efectuar el canvi de carril a alta velocitat amb un suau però decidit cop de volant.

L'excel·lent bastidor del Sèrie 1 suportava fàcilment el canvi de direcció, i en cas de perill, les ajudes electròniques del cotxe garantien la màxima seguretat.

[caption id="attachment_475" align="aligncenter" width="1118"]



(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/cono-2.jpg>) Canvi de carril a alta velocitat amb el 120d.

[caption]El segon punt de prova es trobava a la segona recta compresa entre els revolts 4 i 5. Allà calia accelerar fins posar-se a uns 50 o 60 km/h i esquivar una sèrie de cons esglaonats en ziga-zaga i efectuar un eslàlom sense llençar-ne o trepitjar cap. La direcció del Sèrie 1 responia de nou, i fins i tot permetia jugar amb el pedal del gas entre girs sense que el cotxe fes cap estrany ni sobrevirés.

Per últim, calia sortir llençat del darrer con cap el revolt 5 a uns 100 quilòmetres per hora per l'exterior, traçar cap el vèrtex de la corba i un cop al lloc més crític, frenar en sec, per comprovar que l'electrònica mantenia el nostre Sèrie 1 ben enganxat a l'asfalt amb reaccions neutres i molt nobles, sense fer cap estrany ni voler-se marxar en cap moment.

[caption id="attachment_481" align="aligncenter" width="1118"]



(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/unnamed.jpg>) El Sèrie 1 va exhibir un comportament molt neutre a les diverses proves. [caption]

Tandes lliures al circuit

Un cop superada la primera fase del circuit, uns altres instructors ens passaven a la segona fase de la formació pràctica, tres voltes lliures sobre el traçat de Montmeló. Arribats a aquest punt podíem escollir entre un Sèrie 3 dièsel (el 330d de 258 cavalls) o un Sèrie 4 cupé benzina (el 428i de 245 cavalls). En tots dos casos els cotxes anaven equipats amb caixa de canvis automàtica, i amb canvi seqüencial, amb lleves al volant.

[caption id="attachment_474" align="aligncenter" width="1118"]



(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/428i.jpg>) El nou 428i mostrant les seves capacitats al circuit. Un servidor, més partidari de la benzina que del dièsel, va escollir el nou Sèrie 4, mentre que el company Jordi Sala va escollir la berlina dièsel. Independentment del combustible i la petita diferència de cavalls, totes dues màquines en mode de conducció "sport" responien de meravella a les exigències del traçat de Montmeló. Grans acceleracions, bones puntes de velocitat (sobre els 180 i els 200 quilòmetres per hora a la recta principal) i una molt bona capacitat de frenada gràcies als seus frens de disc ventilats feien que negociar els revolts de la catedral del motor català resultés fins i tot més senzill del que esperàvem. Les ajudes electròniques mantenien el cotxe viu i apamat en tot moment, amb reaccions neutres i amb un comportament majestuós.

Per acabar, dos afortunats dels onze participants de cada grup tenien la possibilitat de pujar com copilots al nou M4 en una volta al màxim a Montmeló.

[caption id="attachment_476" align="aligncenter" width="1118"]



(<http://canaldemotor.cat/wp-content/uploads/2014/11/M4-derrapant.jpg>) Els nous M4 cremant roda i derrapant al límit.[/caption]La veritat és que tot i que ens vam quedar amb les ganes de pujar a la bèstia bavaresa, el so del motor de sis cilindres amb doble turbo (que substitueix al V8 dels M3 de l'anterior generació) era prou encisador, i era un goig veure com els pilots cremaven roda als revolts deixant derrapar a les bèsties de Munic, sense que semblés que el cotxe arribés en cap moment al seu límit.

Fotos: Jordi Sala

[gallery ids="484,482,481,480,479,477,476,475,474,486,487"]