



## Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC Lifestyle

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Neben der Schrägheck-Variante bietet Honda den Civic nun auch als Kombi an. Punkten kann der Tourer besonders beim Innen- und Kofferraumangebot. Während die Platzverhältnisse in der ersten Reihe identisch zu denen des Fünftürers sind, fallen sie im Fond großzügiger aus - dies macht sich besonders bei der Kopffreiheit bemerkbar. Deutlich üppiger ist das Ladeabteil, das bei üblicher Nutzung ein Volumen von 500 Litern besitzt und damit um etwa 90 Liter größer ist als der Kofferraum des Kompakten. Ein Novum stellen die ausschließlich an der Hinterachse verbauten adaptiven Dämpfer dar. Sie bieten drei einstellbare Modi (Comfort, Normal, Dynamic). Während sich der Comfort- und Normal-Modus gut für Langstrecken eignen, ist der Civic im Dynamic-Modus recht straff und gibt Unebenheiten deutlich an die Insassen weiter. Mit dem Modelljahr 2014 bietet Honda für den Civic auch eine Reihe an optionalen Sicherheitssystemen wie ein Kollisionswarnsystem, einen Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten an. Günstig ist der Civic Tourer in der getesteten Variante im Klassenvergleich jedoch nicht, er kostet mindestens 27.425 Euro. **Karosserievarianten:** Schräghecklimousine. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, KIA cee´d Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, SEAT Leon ST, Toyota Auris Touring Sports.

**+** gutes Xenonlicht (optional), variables Rückbankkonzept, großzügiger Kofferraum, niedriger Kraftstoffverbrauch, gute Crashtestergebnisse

**-** mäßige Heizleistung, sehr großer Wendekreis, hohe Anschaffungskosten



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,3 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

1,9 Transport

2,7 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Mai 2014  
Text: Martin Brand

## Verarbeitung

Insgesamt zeigt sich die Karosserie des Civic Tourer recht gut verarbeitet, wenn auch Raum für Verbesserungen vorhanden ist. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst und die Spaltmaße erweisen sich insgesamt als recht schmal. Aber an den mehrteiligen Türen fallen unschöne Schweißstellen auf und die Türen müssen mit Schwung ins Schloss geworfen werden, da sie sonst nicht richtig schließen. Das Ladeabteil ist verkleidet, jedoch sind die Seitenverkleidungen aus hartem Kunststoff und dadurch kratzempfindlich. Der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet, wird aber von mehreren sich optisch unterscheidenden Kunststoffen dominiert. Die Übergänge der vielen einzelnen Armaturen passen überwiegend, die Kunststoffkanten könnten teilweise aber besser entgratet sein und an den Dachsäulen fehlt ein Stoffbezug. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt. Kunststoffe, die aber nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, sind aber hart und kratzempfindlich.

**+** Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, so dass die Türschweller kaum verschmutzen. Schutzleisten für die lackierten Schweller gibt es aber nicht. Der Tankdeckel ist zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, der Verschluss aber in der Klappe integriert und braucht nicht separat abgeschraubt werden. Da der Honda mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet ist, kann er nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Der Unterboden ist nahezu vollständig verkleidet und glattflächig - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch.

**-** Der Entriegelungshebel der Tankklappe ist ungewohnt bei der Motorhaubentriegelung positioniert und kann mit dieser leicht verwechselt werden. An den Stoßfängern fehlen Kunststoffleisten, die bei kleineren Parkrempeln diese schützen könnten. Die Fahrzeugflanken sind ungeschützt, es gibt lediglich unlackierte Leisten an den Kotflügeln. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten Standard sein.

## Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Civic Tourer ein noch gutes Bild ab, wenn auch die maximale Zuladung nur im durchschnittlichen Bereich liegt. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhänger bis 1.400 kg und ungebremste bis 500 kg zulässig.

**+** Der Honda bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für kurze Strecken eignet. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Kraftstoffverbrauchs Reichweiten bis rund 1.160 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es beim Tourer serienmäßig. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg, so dass sich auch zwei schwere Fahrräder (z. B. E-Bikes) mittels Anhängerkupplung transportieren lassen.

**-** Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. Ein Notrad und Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Civic Tourer nicht erhältlich.

## Sicht

Der Civic Tourer schneidet im Sichtkapitel besser ab als die Schrägheckvariante. Dies liegt unter anderem an der besseren Rundumsicht. Zudem ist auch das Licht gut.

Die Karosseriefront lässt sich kaum einsehen, allerdings kann das Heck besser abgeschätzt werden als beim Kompakten, da hier auf den Spoiler verzichtet wurde, der die Heckscheibe teilt. Das ist unter anderem auch der Grund, dass der Tourer bei der ADAC Rundumsichtmessung zufriedenstellend abscheidet. Jedoch sind auch hier die D-Säulen breit und schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Der Fahrer sitzt recht tief und kann das Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken. Die Außenspiegel haben ein zufriedenstellend großes Format, der Blick nach hinten ist akzeptabel. Der Linke besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird.

**+** Durch das LED-Tagfahrlicht wird man auch am Tag von anderen Verkehrsteilnehmer besser wahrgenommen. Bei Nacht leuchten die optionalen Xenonscheinwerfer die Fahrbahn gut aus, das Fernlicht wird automatisch aktiviert (optional). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse sind gut erkennbar. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren an Front und Heck sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera.

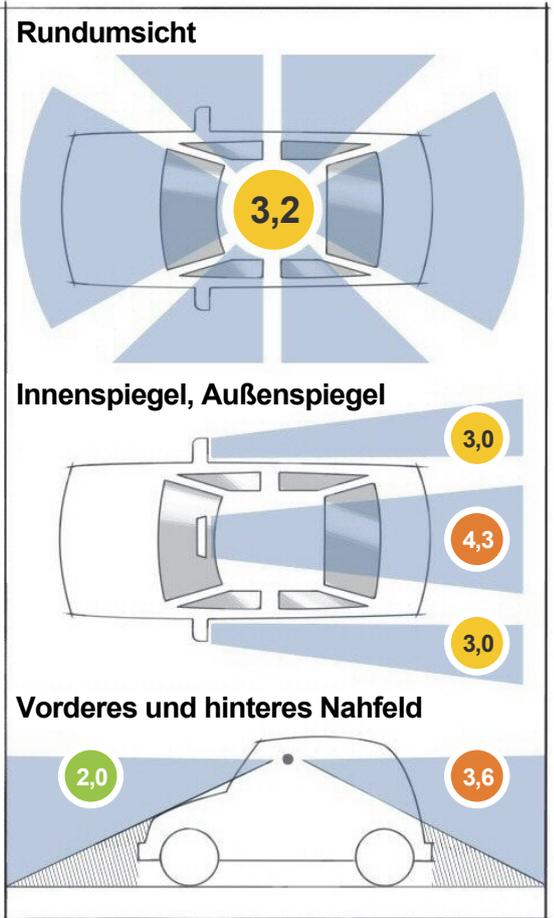
**-** Aufgrund der hohen Heckscheibenkante lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur mäßig wahrnehmen. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

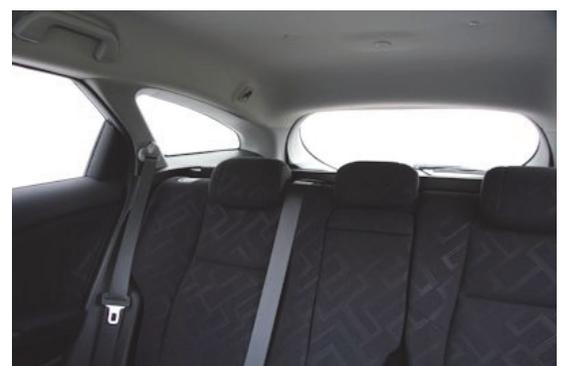
Insgesamt steigt man beim Civic Tourer zufriedenstellend ein und aus. Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, deren Tasten jedoch recht gleichförmig und dadurch nicht verwechslungssicher sind. Im Menü kann man einstellen, ob alle Türen bei einmaliger Betätigung der Öffnen-Taste entriegelt werden oder nur die Fahrertür. Leider fallen die Türen (vorn und hinten) nicht so leicht ins Schloss, so dass man sie mit Schwung schließen muss. Die Schweller sind niedrig positioniert, wodurch man die Füße nicht weit anheben muss. Die Sitze liegen recht tief, wodurch man etwas ins Fahrzeug hinabsteigt. Hinten steigt man recht bequem ein und aus. Die Tür lässt sich weit öffnen und gibt eine große Türöffnung frei, allerdings wird die Einstiegshöhe durch die flache Dachlinie eingeschränkt und auch die Rückbank ist tief angeordnet.

**+** Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen Sitzenden und helfen beim Aussteigen. Die Türen sind mit recht kräftigen Rastungen (vorn 3; hinten 2) ausgestattet, welche die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Nach dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs wird der Bereich vor dem Auto durch die Hauptscheinwerfer noch eine gewisse Zeit beleuchtet.

**-** Die Türschweller sind sehr breit, so dass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss und Gefahr läuft sich die Kleidung zu verschmutzen. Zudem verläuft die A-Säule sehr flach - größere Personen können sich leicht den Kopf stoßen.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Breite Dachsäulen und eine hohe Fensterkante schränken die Sicht nach hinten ein.

## 0,6 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraum-Volumen des Tourer ist im Klassenvergleich sehr großzügig bemessen. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 500 Liter. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, lassen sich sogar 710 Liter verstauen. Dann lassen sich 11 handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Werden Rücksitzbank und -lehne umgelegt, erweitert sich das Volumen auf großzügige 980 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Wird bis unters Dach gestapelt, passen bis zu 1.470 Liter hinein.



Der Kofferraum mit minimal 500 l Volumen lässt keine Wünsche offen.

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Civic Tourer kann mit einer guten Kofferraum-Zugänglichkeit punkten. Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Schalter entriegeln, könnte sich aber etwas leichter anheben lassen. Zum Schließen gibt es zwei praktische Griffe in der Innenverkleidung. Die Klappe schwingt relativ weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,85 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und ist durchschnittlich breit, sperrige Gegenstände lassen sich dennoch gut einladen. Der Kofferraum selbst hat ein praktisches Format, ist hoch und zufriedenstellend breit. Die Ladekante liegt nur 58 Zentimeter über der Straße, wodurch das Ladegut nicht weit angehoben werden muss. Dank der ebenen Ladefläche innen, muss das Gepäck auch zum Ausladen nicht weit angehoben werden. Bei der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich gut bis zufriedenstellend erreichen.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch umklappen, der Vorgang ist einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halterungen, so dass diese beim Zurückklappen der Rücksitzbank nicht beschädigt werden können. Kleine Gegenstände lassen sich zufriedenstellend befestigen. Hierfür gibt es vier stabile Zurrösen, ein Netz in der rechten Kofferraumverkleidung und ein riesiges Fach unter dem Kofferraumboden mit etwa 110 l Stauraum. In der getesteten Variante ist der Civic Tourer zudem serienmäßig mit einem Laderaum-Trennnetz ausgestattet. Es verhindert, dass lose Gegenstände nach vorn rutschen oder geschleudert werden können.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Das Cockpit ist um den Fahrerplatz herum aufgebaut, so dass sich die meisten Bedienelemente gut erreichen lassen. Die Grundfunktionen lassen sich bereits nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienen, wenn auch die Schalter teilweise etwas größer ausfallen könnten. So sind auch die Schaltflächen des optionalen Touch-Displays zum Teil klein und die Menüführung ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig.



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität beim Honda Civic Tourer vermitteln einen guten Eindruck. Raum für Verbesserungen ist allerdings vorhanden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren, wenn auch der Einstellbereich etwas größer sein könnte. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und auch die Pedale zeigen sich einwandfrei angeordnet. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstock angebracht, es besitzt aber einen beleuchteten Ring und ist dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Der Lichtschalter ist im Blinkhebel untergebracht, alternativ wird das Licht auch sensorgesteuert - das Fernlicht wird ebenfalls automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Nebelleuchtschalter sind am Blinkerhebel, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente lassen sich prinzipiell zwar gut ablesen, allerdings findet die Darstellung in zwei Ebenen statt. Direkt hinter dem Lenkrad werden Drehzahl, Tankfüllstand und die Kühlflüssigkeitstemperatur analog dargestellt. Darüber wird die Geschwindigkeit digital angezeigt, je nach Körpergröße wird jedoch die Anzeige teilweise vom Lenkrad verdeckt. Neben der Geschwindigkeitsanzeige wird der Tacho hinterleuchtet und informiert den Fahrer über den derzeitigen Kraftstoffverbrauch. Ist die Tachobeleuchtung dunkelblau, befindet sich das Fahrzeug in einem ineffizienten Betriebszustand. Bei einer hellblauen Beleuchtung ist der Betriebszustand nicht optimal, weicht aber nicht übermäßig ab. Bei einer spritsparenden Fahrweise wird die Anzeige grün. Im Display rechts daneben werden u.a. Informationen zum Kraftstoffverbrauch oder auch zum Radio angezeigt. Sind Türen oder Klappen offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Scheibenwischer vorn werden automatisch aktiviert - eine separate Aktivierungstaste gibt es aber nicht. Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung und wischt einen deutlich größeren Bereich als beim Schrägheck-Modell. Das Klimaanlagebedienteil ist recht weit unten positioniert, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Der Aufbau der Einheit ist recht übersichtlich, wenn auch die Bedienelemente klein sind und teilweise vom Schalthebel verdeckt werden. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt. Das Radio-/Navigationssystem ist in einer guten Höhe. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik sowie einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel werden über einen praxisgerechten Schalter eingestellt und können auch elektrisch angeklappt werden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert und die Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Auch Radioeinstellungen können am Lenkrad verändert werden. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn wie hinten ist die Anzahl der Ablagen zufriedenstellend und auch das Handschuhfach weist ein ordentliches Format auf. Vorn gibt es nur Leseleuchten, im Fond eine Einstiegsbeleuchtung.

⊖ Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Vorn stört der Ablagekasten in der Mitte beim Anschnallen und die Türgriffe sind bei voll geöffneten Türen weit weg, so dass man sich zum Schließen weit hinauslehnen muss. Die Vordersitzlehnen lassen sich nur grob einstellen, ein Drehrad für eine feine Justierung gibt es nicht.

## 2,1 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn ist das Raumangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt üppig aus. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich sehr großzügig, so dass sich auch ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt, wenn auch die wuchtige Mittelkonsole das Empfinden etwas mindert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

## 2,5 Raumangebot hinten\*

⊕ Im Fond bietet der Tourer etwas mehr Platz als die Schrägheck-Variante, was an der größeren Kopffreiheit liegt. Hier finden Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig bemessen.

Das Raumempfinden ist gut bis zufriedenstellend. Die direkt neben dem Kopf liegende C-Säule und die kleinen Seitenscheiben schränken das Empfinden etwas ein.

---

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Prinzipiell weist der Civic Tourer eine übliche Innenraumvariabilität auf. Er hebt sich allerdings mit den nach oben, zur Lehne hin, klappbaren Sitzflächen von der Masse ab. Dadurch entsteht ein großer Stauraum hinter den Vordersitzen.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

Der Civic Tourer ist das erste Serienfahrzeug, das mit einem adaptiven Dämpfersystem (ADS) ausschließlich an der Hinterachse ausgestattet ist - in der getesteten Variante gibt es das System sogar serienmäßig. Obwohl nur die Hinterachse mit den Dämpfern ausgestattet ist, zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen den drei Modi (Comfort/Normal/Dynamic). Im Comfort-Modus bietet der Civic Tourer ein ausgewogenes und langstreckentaugliches Federungsverhalten, zeigt bei langen Wellen aber eine leichte Nachschwingtendenz an der Hinterachse. Im Dynamic-Modus spricht die Federung sehr straff an und gibt feinere Unebenheiten nur wenig gefiltert bis zu den Insassen durch.

⊕ Der Normal-Modus stellt einen guten Kompromiss dar. Der Tourer absorbiert lange Wellen ordentlich und lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Kurze Wellen dringen etwas stärker in den Innenraum als im Comfort-Modus, werden aber nicht als zu unangenehm wahrgenommen. Auf ungleichmäßigen Untergründen ist ein leichtes Stuckern zu vernehmen, das jedoch von der Vorderachse her rührt. Einzelhindernisse und Querfugen können nicht von den Insassen fern gehalten werden, fallen aber auch nicht störend auf. Der Fahrkomfort auf Kopfsteinpflaster ist gut bis zufriedenstellend, Vibrationen werden vordergründig am Lenkrad wahrgenommen. Insgesamt ist der Fahrkomfort bei Stadtgeschwindigkeiten gut. Karosserieneigungen sind beim Beschleunigen und Bremsen nicht stark ausgeprägt und halten sich auch in schnell durchfahrenen Kurven zurück.

---

### 2,4 Sitze

Im Fond sind die Sitze weniger konturiert und bieten dadurch auch weniger Halt als vorn, besonders in schnell durchfahrenen Kurven. Zudem hat man hinten wenig Oberschenkelunterstützung, da die Sitzfläche recht tief angeordnet ist.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung, einstellen - Personen unterschiedlicher Statur können aber eine angenehme Sitzposition einnehmen. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und angenehm gepolstert. Vorn bieten die hohen Rückenlehnen einen guten Seitenhalt und auch die Sitzfläche ist ordentlich konturiert. Zudem kann der Fahrer seinen Fuß an der breiten Ablage fest abstützen, wenn es auch kein stabiles Trittbrett gibt. Im Fond sind die Lehnen sehr hoch und das Polster ebenfalls angenehm gefedert.

⊖ Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden.

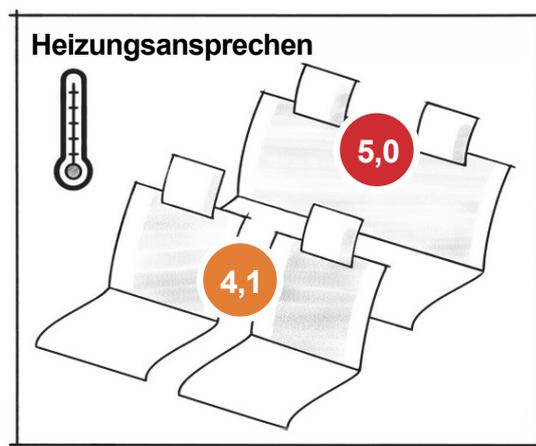
## 2,0 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum recht niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Geräuschpegel von 67,2 dB(A) gemessen. Subjektiv werden kaum Fahrgeräusche wahrgenommen. Motor- und Windgeräusche halten sich prinzipiell zurück, steigen aber auch bei hohen Drehzahlen oder Geschwindigkeiten etwas an.

## 3,3 Klimatisierung

⊕ Der Civic Tourer Lifestyle ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, was eine separate Temperatureinstellung für Fahrer und Beifahrer ermöglicht. Die Luftmengenverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam.

⊖ Beim ADAC Heizungstest kann der Civic Tourer 1.6 i-DTEC kein gutes Ergebnis erzielen. Vorn wie hinten dauert es lang, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen - besonders die hinteren Passagiere müssen sich lange gedulden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen schneidet der Civic Tourer 1.6 i-DTEC zufriedenstellend ab. Das Aggregat leistet maximal 120 PS (bei 4.000 1/min) und entfacht ein Drehmoment von 300 Nm (bei 2.000 1/min). Im vierten und fünften Gang kann der Honda noch gute Elastizitätswerte vorweisen, im recht lang übersetzten sechsten Gang sind diese nur noch ausreichend. Der simulierte Überholvorgang wird in zufriedenstellender Zeit abgeschlossen. (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h: 4. Gang: 8,7 s - 5. Gang: 12,2 s - 6. Gang: 18,4 s - ÜV: 6,9 s).

### 2,8 Laufkultur

Der kleine Diesel legt eine zufriedenstellende Laufkultur an den Tag. Es sind stets leichte Vibrationen am Lenkrad und den Pedalen spürbar. Im unteren Drehzahlbereich fallen diese stärker aus, dann erzeugt der Motor unter Last auch Störfrequenzen. Mit steigenden Drehzahlen wird auch das harte Arbeitsprinzip des Diesel deutlicher und dieser akustisch im Innenraum präsenter.

### 2,2 Schaltung

Der Rückwärtsgang ist etwas untypisch rechts hinten, neben dem sechsten Gang, angeordnet. Er ist bis etwa 20 km/h gegen versehentliches Einlegen gesichert. Legt man ihn dann aber ein kracht es im Getriebe. Rollt das Fahrzeug nur langsam nach vorn, lässt sich der Rückwärtsgang problemlos schalten.

⊕ Die Sechs-Gang-Schaltung gibt insgesamt ein gutes Bild ab. Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut schalten, wenn auch ein leichter Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Ein schnelles Schalten ist trotz kurzer Wege nur bedingt möglich, da es dann etwas mehr hakt. Die Gangempfehlung hilft frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die Kupplung lässt sich einwandfrei dosieren und dank Berganfahrhilfe ist auch ein Anfahren an Steigungen problemlos möglich.

Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der erste Gang lässt sich auch während aktiver Stopp-Phase einlegen. Betätigt man im Anschluss das Kupplungspedal, springt das Aggregat wieder an.

## 2,3 Getriebeabstufung

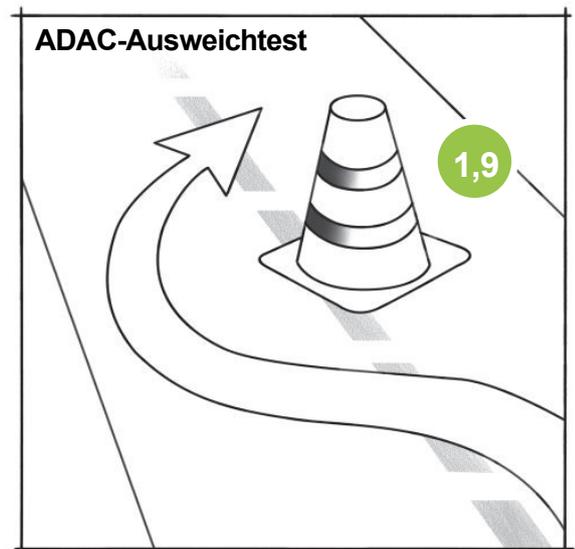
+ Die Getriebeabstufung passt gut zur Motorcharakteristik, es steht für jeden Geschwindigkeitsbereich ein passender Gang zur Verfügung. Die einzelnen Abstufungen passen zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Honda recht lang gewählt, das Aggregat dreht bei 130 km/h mit rund 2.400 1/min. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten allerdings an Steigung das Tempo halten oder beschleunigen, ist gelegentlich ein Herunterschalten notwendig.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des Civic Tourer geht insgesamt in Ordnung. Im Comfort- und Normal-Modus pendelt der Honda bei plötzlichen Lenkimpulsen mit dem Heck nach.

+ Im Dynamic-Modus zeigt er bei Lenkimpulsen ein stabileres Verhalten, wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität, der Geradeauslauf könnte insgesamt aber etwas besser sein. Beim ADAC Ausweichtest kann der Honda ein gutes Ergebnis einfahren. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, fährt der Kombi unaufgeregt und recht neutral durch den Parcours - es wird aber auch wenig Geschwindigkeit abgebaut. Bei hohem Lenkwinkel zeigt der Tourer ein deutliches Untersteuern und baut Geschwindigkeit ab. In Gefahrensituationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSA) zuverlässig. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck etwas nach - das Fahrzeug bleibt aber gut kontrollierbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung des Civic Tourer vermittelt dem Fahrer um die Mittellage wenig Gefühl, spricht aber gut an. Aufgrund der wenigen Rückmeldung bei geringen Lenkwinkeln, sind bei schnellen, langgezogenen Kurven gelegentlich Korrekturen nötig.

+ Bei höheren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung besser, wenn auch die Lenkung insgesamt leichtgängig ist. Die Präzision ist bei höheren Lenkwinkeln gut. Dank der Leichtgängigkeit ist beim Rangieren kein hoher Kraftaufwand notwendig. Auch der Kurbelaufwand fällt gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind es gerade einmal 2,5 Lenkradumdrehungen.

- Der Wendekreis fällt mit 11,9 m im Klassenvergleich sehr groß aus.

## 2,1 Bremse

⊕ Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollverzögerungen aus 100 km/h benötigt der Civic Tourer rund 36,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; Größe: 225/45 R17 91W) bis zum Stillstand - dabei ist die Bremse frei von Fading. Bei Vollbremsungen in Kurven drängt das Heck etwas nach, die Richtungsstabilität in Kurven ist insgesamt aber zufriedenstellend.

## 2,1 SICHERHEIT

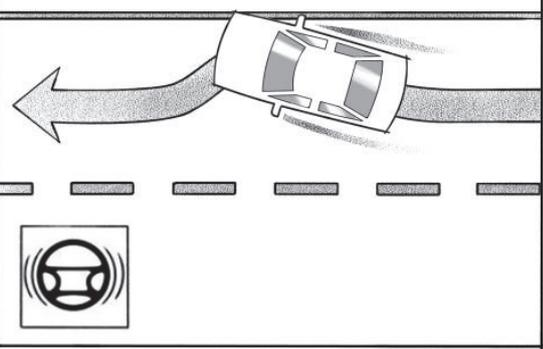
### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Honda nun besser ab als zuvor, da das Angebot der Assistenzsysteme deutlich erweitert wurde.

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Serienmäßig gibt es auch ein Reifendruckverlust-Warn-System sowie LED-Rückleuchten. Bei Vollbremsungen wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer ist ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis ist das Fahrerassistenz-Paket 1 erhältlich. Es umfasst eine Kollisionswarnung, einen City-Notbremsassistenten, einen Spurverlassenswarner, einen Fernlichtassistenten, einen Totwinkel-Assistenten und eine Verkehrszeichenerkennung. Die Kamera-basierte Kollisionswarnung ist ab 15 km/h aktiv und warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn eine Kollision droht. Der City-Notbremsassistent ist zwischen 5 und 30 km/h aktiv und warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision. Reagiert dieser nicht, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet, um einen Unfall zu verhindern oder die Folgen zu mindern. Der Spurverlassenswarner ist ab Geschwindigkeiten von 64 km/h aktiv. Droht das Fahrzeug die Spur zu verlassen (ohne Blinkerbetätigung), wird eine optische und akustische Warnung ausgegeben. Der Totwinkel-Assistent ist ab 20 km/h aktiv und warnt mittels Lampen in den Außenspiegeln, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden. Der Verkehrsschildassistent zeigt dem Fahrer Geschwindigkeits- und Überholverbotschilder im Display an. Dank Startsickeung ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

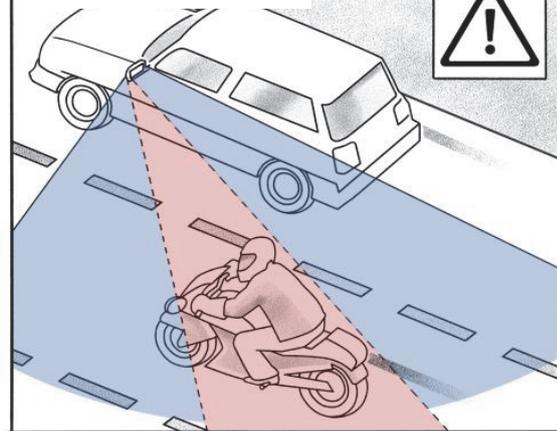
⊖ Bei aktiver Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden.

#### Spurhalteassistent



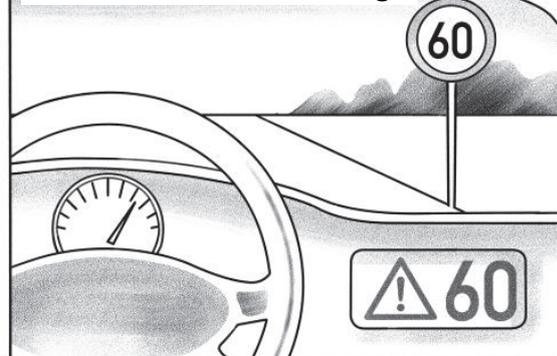
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

In den Türen fehlen Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen könnten, wenn die Türen offen sind. Das Fahrerassistenz-Paket 2, das zusätzlich eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und ein Notbremssystem umfasst, ist nur für die höchste Ausstattungsvariante erhältlich.

2,2

## Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Civic 94 Prozent der möglichen Punkte im Insassenschutz. Beim Tourer ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Der Honda ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,85 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die aktiven Stützen bewegen sich bei einem Heckaufprall nach vorn und senken so das Risiko eines Schleudertraumas. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt sowie der Fahrer akustisch informiert, wenn man sich während der Fahrt wieder abschnallt. Vorn sind die Türgriffe stabil, so dass hohe Zugkräfte aufgebracht werden können, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.
- ⊖ Im Fond schützen die Kopfstützen nur Personen bis knapp 1,55 m Körpergröße und weisen zudem einen großen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Kopfstützen sind etwas schmal ausgeführt. Die hinteren Türgriffe lassen sich unter Umständen nach einem Unfall schlecht greifen. Für den Verbandskasten gibt es keinen separaten Halter.

1,9

## Kindersicherheit

- ⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht die Schrägheck-Variante des Civic gute 83 Prozent der möglichen Punkte - der Tourer sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterung mit Ankerhaken zur Kindersitzmontage. Alternativ können Kinderrückhaltesysteme auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden, da die Gurte ausreichend lang und die Gurtschlösser fest sind. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist auf den Außenplätzen groß, jedoch ist die Position der Anlenkpunkte nicht optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass auch vorn rückwärtsgerichtete Kindersitze sicher montiert werden können. Die elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz und minimieren somit das Verletzungsrisiko. Auf dem Beifahrersitz können hohe Kindersitze problemlos montiert werden. Vorn rechts und hinten außen sind laut Hersteller-Bedienungsanleitung universelle Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen (Beifahrerairbag abgeschaltet).
- ⊖ Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem hinteren Mittelsitz keine universellen Kinderrückhaltesysteme befestigt werden. Zudem weist der Mittelsitz eine ungünstige Position und einen kleinen Abstand der Gurtanlenkpunkte auf - dadurch würden sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen, da sie seitlich versetzt wären. Die Isofix-Halterungen lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Kindersicherung der Fondtüren kann leicht, auch von Kindern, deaktiviert werden.

2,3

## Fußgängerschutz

- ⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der Civic gute 69 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest - ein ähnliches Ergebnis sollte auch der Tourer erreichen. Der komplette Stoßfänger, die Vorderkante und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Allerdings sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch etwas zu aggressiv gestaltet.

2,3

## UMWELT/ECOTEST

2,4

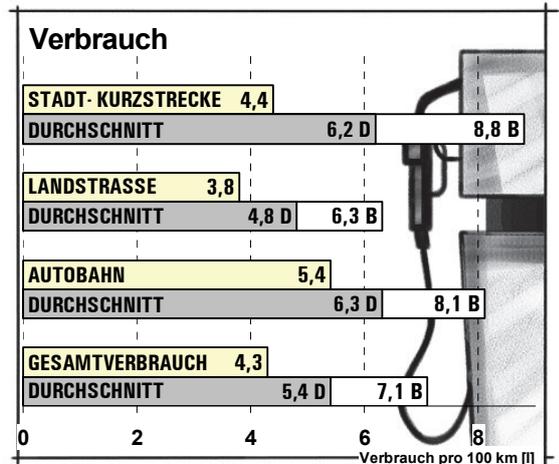
### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Im ADAC EcoTest erreicht der Civic Tourer 1.6 i-DTEC mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 139 g/km 36 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,3 Liter auf 100 km. Dieser setzt sich aus 4,4 l/100 km im Innerortsteil, 3,8 l/100 km im Außerortsteil und 5,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,2

### Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas ist nicht zu hoch, allerdings kann im anspruchsvollen Autobahnzyklus ein erhöhter NO<sub>x</sub>-Ausstoß gemessen werden. Dennoch reicht es in diesem Kapitel für 38 von 50 Punkten. In der Summe erreicht der Civic Tourer 1.6 i-DTEC 74 Punkte, dies entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,4

## AUTOKOSTEN

2,0

### Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Civic Tourer 1.6 i-DTEC sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, kann er bei den Betriebskosten eine gute Note erzielen.

2,7

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

3,4

### Wertstabilität\*

Dem Civic Tourer wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Mit der eigenwilligen Form spricht er zwar nur eine bestimmte Zielgruppe an, erweist sich aber mit dem großen Ladeabteil als praktisch.

4,4

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Mit einem Grundpreis von 27.425 Euro ist der Civic Tourer 1.6 i-DTEC Lifestyle im Klassenvergleich kein Schnäppchen. Der Honda kann zwar mit einer guten Serienausstattung punkten, wenn auch das empfehlenswerte Xenonlicht und das Fahrerassistenzpaket extra bezahlt werden müssen.

4,9

## Fixkosten\*

– Die Fixkosten liegen im Klassenvergleich hoch. Allein die KFZ-Steuer beträgt 168 Euro pro Jahr. Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sehr teuer (KH: 19; TK: 22; VK: 22).

3,4

## Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die monatlichen Gesamtkosten fallen noch akzeptabel aus. Während die Betriebskosten niedrig liegen, treiben die Anschaffungs- und Fixkosten diese nach oben.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	1.6 i-DTEC S
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1799	4/1597
Leistung [kW (PS)]	104 (140)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	174/4300	300/2000
0-100 km/h[s]	9,2	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	3,8 D
CO2 [g/km]	146	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/22	19/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	138	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	619	517
Preis [Euro]	22.600	21.550

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1597 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,4/3,8/5,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	103 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>139 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4535/1770/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2070 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1418 kg/492 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>500 l/980 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1160 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>90 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>122 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>349 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>613 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/22
Grundpreis	27.425 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion (Fahrerassistenzpaket 1)	950 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (Hinterachse)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Fahrerassistenzpaket 1)	950 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenzpaket 1)	950 Euro
Start-Stop-System	Serie
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Fahrerassistenzpaket 1)	950 Euro
Verkehrsschilderkennung (Fahrerassistenzpaket 1)	950 Euro
Xenonlicht	750 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Navigationssystem	ab 1.090°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheiz-, anklappbar)	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	2,4	Lenkung*	2,7
Sicht	2,5	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	2,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
Raumangebot vorne*	2,1	Verbrauch/CO2*	2,4
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	2,2
Innenraum-Variabilität	3,5		
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>		
Federung	2,2		
Sitze	2,4	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,4</b>
Innengeräusch	2,0	Betriebskosten*	2,0
Klimatisierung	3,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>	Wertstabilität*	3,4
Fahrleistungen*	2,8	Kosten für Anschaffung*	4,4
Laufkultur	2,8	Fixkosten*	4,9
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	2,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen