

Presseinformation

16. Januar 2014

Europäischer Lademeister rollt am 1. Februar in den Handel

Der neue Honda Civic Tourer: Geräumiger Gepäckträger

Außen kompakt, innen reichlich Platz: Der brandneue Honda Civic Tourer meistert diesen Spagat mit Bravour. Mit dem größten Kofferraum seiner Klasse hat der japanische Kombi sogar mehr Stauraum als manch größeres Mittelklassemodell, bietet gleichzeitig jede Menge Fahrspaß und wartet zudem mit pfiffigen Detaillösungen auf. Seine Wurzeln liegen in Westeuropa.

Frankfurt am Main – Deutschland einig Kombiland. In keinem anderen Land sind die praktischen Lademeister so begehrt wie bei uns. Wenn ein Hersteller hierzulande in diesem Segment ein neues Modell präsentiert, dann muss es handfeste Tugenden mitbringen: ein üppiges Raumangebot zum Beispiel mit durchdachter Funktionalität. Natürlich darf dabei der Fahrspaß nicht zu kurz kommen. Und wichtig auch: Der Transporter für Familie und Gepäck sollte auf jeden Fall genügsam sein.



Der neue Honda Civic Tourer ist ein waschechter Europäer.

Sie sind gerade auf der Suche nach so einem praxisgerechten Allrounder? Dann könnte sich ein Blick auf den neuen Honda Civic Tourer lohnen. Der jüngste Wurf der Japaner ist rund 24 Zentimeter länger als der Civic Fünftürer und stellt auf nur 4,54 Metern seine einzigartigen Ladetalente bemerkenswert unter Beweis. Wobei der

1/6

Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222-224 • 60314 Frankfurt/Main
Telefon 069-8309-389 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: susanne.mickan@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Automobile](#)

Presseinformation

Begriff Japaner nicht wirklich zutrifft. Schließlich wurde der Kombi komplett in Deutschland und England entwickelt und rollt im britischen Swindon vom Band. Er ist also ein waschechter Europäer.

Bis zur B-Säule ist der Civic Tourer mit dem herkömmlichen Schrägheckmodell identisch. Vorn bietet der Honda reichlich Platz und es gibt genug Bewegungsfreiheit auf den bequemen Vordersitzen. Dann folgt der obligatorische Kombi-Vorteil: Der Civic Tourer kann gegenüber dem Fünftürer seinen Gästen im Fond eine luftigere Kopffreiheit anbieten, weil das Dach geradlinig verläuft und kaum abfällt.

Das Kofferraumvolumen des Kombis übertrifft indes alle Erwartungen. Hinter der weit nach oben öffnenden Heckklappe spielt der Honda vollends seine Trümpfe aus: Mit gewaltigen 624 Litern Ladevolumen markiert der Civic Tourer unangefochten den Klassenprimus. Dabei dient der Ladeboden als Raumteiler und beherbergt in seinem Souterrain ein 117 Liter großes Staufach, welches problemlos zwei Bordtrolley mitnimmt. Pfiffig auch: Das Gepäckrollo schnippt per Fingertipp automatisch nach vorn und verschwindet bei Nichtgebrauch unter einer separaten Stauklappe im Kofferraumboden. Weitere Zusatzfächer links und rechts an den Seitenwänden bieten Platz für allerhand Kleinkram, schmale Radkästen sorgen zudem für eine reichlich bemessene Ladebreite.

Schwere Koffer lassen sich selbst ohne großen Kraftakt ins riesige Frachtabteil wuchten, da die Ladekante mit 565 mm erfreulich niedrig ausfällt. Auch erweist sich das Gepäckabteil beim Civic Tourer als besonders variabel. Werden die asymmetrisch geteilten Rücksitzlehnen mit nur einem Handgriff umgelegt, senken sich die Sitzflächen automatisch ab und ergeben einen völlig ebenen Ladeboden. Nebenbei wächst der ohnehin schon riesige Frachtraum bei dem kompakten Kombi-König auf noch gewaltigere 1.668 Liter an.

Eine weitere Staumöglichkeit stellt der Civic Tourer in seinem Fond bereit: Die Sitzflächen der Rückbank können ähnlich wie bei einem Kinossessel hochgeklappt werden. Das von Honda auf den Namen Magic Seats getaufte Mobiliar erlaubt dann

Presseinformation

den aufrechten Transport von Mountainbikes, TV-Flatscreens oder etwa Blumenkübeln. Dieses einzigartige Rücksitzbanksystem sorgt nicht nur für maximale Variabilität, sondern ist auch extrem einfach in der Handhabung.



Mit dem größten Kofferraum seiner Klasse hat der neue Honda Civic Tourer mehr Stauraum als manches Mittelklassemodell.

Das Prädikat ‚Empfehlenswert‘ verdient ebenfalls der gefahrene 1,6-Liter-Turbodiesel. Der moderne, sehr kultiviert laufende Selbstzünder leistet 120 PS und entfaltet seine Kraft von 300 Nm Drehmoment schön gleichmäßig. Der Motor hängt gut am Gas und die Sechsgangschaltung lässt sich Honda typisch knackig durch die Schaltgassen bewegen. Beides stammt übrigens aus der neuen Honda Motor- und Antriebsgeneration „Earth Dreams Technology“, die sich durch Effizienz und intelligenten Leichtbau auszeichnet. Dank einer Reihe von innermotorischen Maßnahmen wiegt der 1.6 i-DTEC nur 134 Kilogramm und gilt als der leichteste Selbstzünder unter seinen kompakten Mitbewerbern.

Die aufwändigen Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung wirken sich in vielerlei Hinsicht positiv aus. Zum einen bedeutet weniger Fülle auch weniger Verbrauch. Beim Civic Tourer 1.6 i-DTEC liegt der bei 3,8 Litern (99 g CO₂/km). Zu diesem beachtlichen Wert leistet auch die Start-Stopp-Funktion ihren Beitrag, die zur Standardausstattung aller Civic Tourer mit Schaltgetriebe gehört. Beim Dieselmotor kann diese Technologie bis zu 5 Gramm CO₂ pro Kilometer einsparen. Noch mehr Sparpotenzial kann der Fahrer

Presseinformation

mit dem ab der Ausstattungsvariante „Comfort“ serienmäßigen ECO Assist-System selbst ausschöpfen. Die Umgebungsbeleuchtung des Tachos informiert ihn darüber, wie sein Fahrstil den Kraftstoffverbrauch beeinflusst. Ist er vorausschauend und mit zurückhaltendem Gasfuß unterwegs, wird das mit einer grünen Hintergrundbeleuchtung an der Instrumentierung belohnt.

Der neue Honda beherrscht aber nicht nur das reine Knausern, denn das leichte Gewicht des Turbodiesels kommt auch der Agilität zugute. Aufgrund der geringeren Last auf der Vorderachse durchheilt der Civic Tourer Kurven wieselflink und fährt sich für einen Lademeister besonders leichtfüßig. Die Lenkung gewährt jederzeit eine gute Rückmeldung und agiert präzise. Bei Bedarf sprintet der Kombi in nur 10,1 Sekunden von Null auf 100 km/h und läuft 195 km/h Spitze.

Die guten Handlingeigenschaften haben aber noch einen nicht minder interessanten Grund. Denn als erstes Serienmodell weltweit verfügt der Civic Tourer über ein adaptives Dämpfersystem an der Hinterachse, das für Stabilität und Komfort selbst bei unterschiedlichen Zuladungen und Fahrbedingungen sorgen soll. Der Fahrer hat die Möglichkeit, zwischen den drei Modi COMFORT, NORMAL und DYNAMIC zu wählen. Aber auch unabhängig vom vorher gewählten Modus passt sich das intelligente Dämpfersystem blitzschnell den gegebenen Verhältnissen an.

Das nagelneue adaptive Fahrwerk überzeugt und hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck. Der Civic Tourer ist straff, aber nicht zu hart. Bodenwellen werden ohne Murren geschluckt. Selbst auf langen Autobahnetappen reist es sich noch sehr entspannt. Das innovative Dämpfersystem ist ab der Ausstattungslinie „Lifestyle“ serienmäßig, beim Modell „Sport“ beträgt der Aufpreis moderate 850 Euro. Eine durchweg lohnenswerte Investition.

Die vom 1.6 i-DTEC Dieselaggregat angetriebene Basisversion „S“ startet bei 21.550 Euro, mit 1.8 i-VTEC Benzinmotor wird der Civic Tourer in der Variante „Comfort“ ab 22.600 Euro zu haben sein. Zur Standardausstattung aller Civic Tourer gehören unter anderem LED-Tagfahrlichter, Druckverlustwarnsystem, Berganfahrhilfe, ABS mit

Presseinformation

elektronischer Bremskraftverteilung und Emergency Stop Signal, elektrische Servolenkung sowie ein höhenverstellbarer Fahrersitz. Ab der Version „Sport“ ist der Civic Tourer optional mit einer Vielzahl moderner Fahrerassistenzsysteme lieferbar – vom City-Notbremsassistenten über den Kollisionswarner bis hin zur Verkehrszeichenerkennung. Somit ist der geräumige Japaner beim Thema Sicherheit auf dem allerneuesten Stand.



Am 1. Februar rollt der neue Honda Civic Tourer in den Handel.

Modern geht es auch im Innenraum zu, der nebenbei bemerkt zu den geräumigsten dieser Fahrzeugklasse zählt. Klavierlackeinfassungen für die Bedienelemente an Lenkrad und Audioanlage in Verbindung mit silberfarbenen Dekorelementen rund um die Mittelkonsole sehen klasse aus und hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. In den höheren Ausstattungsvarianten schmeicheln zudem weiß abgesetzte Ziernähte an Sitzen sowie Lederlenkrad dem Auge. Wie schon aus dem Fünftürer bekannt, macht die Verarbeitung beim Civic Tourer einen tadellosen Eindruck. Und die gute Geräuschdämmung nebst hohem Abrollkomfort ist vorbildlich: Von draußen ist nur wenig zu hören, der Innenraum bleibt leise. Was nicht zuletzt auch auf das Konto des sehr laufruhigen Motors geht.

Kurzum: Der Civic Tourer offeriert unter seinem dynamisch-elegant modulierten Blechkleid ein großzügiges Raumangebot mit überragend viel Stauraum. Darüber hinaus gibt sich der Japan-Kombi mit europäischen Genen antrittsstark, geht sparsam

Presseinformation

mit dem Kraftstoff um und fährt sich insbesondere mit seinem einzigartigen Fahrwerk agil wie komfortabel. Honda hat den hart umkämpften Kombi-Markt um eine stimmige kompakte Alternative bereichert.

*Kraftstoffverbrauch **Honda Civic Tourer** in l/100 km: innerorts 8,9-4,2; außerorts 5,5-3,6; kombiniert 6,6-3,8. CO₂-Emission in g/km: 155-99. Energieeffizienzklasse: D-A+. (Alle Werte gemessen nach 1999/94/EG.) Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der „Deutschen Automobil Treuhand GmbH“ unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.*