



## Honda Civic Tourer

### Europees vernuft

Autotest | "Japans vernuft", die term is helemaal van toepassing als het om de Honda Civic gaat. De Civic oogt niet alleen futuristisch, maar maakt het veelbelovende uiterlijk waar met zuinige motoren, het uitgekiende onderstel en de moderne elektronica. Toch ontbrak er één ding: tot nu toe was de Civic alleen als hatchback leverbaar. Speciaal voor Europa is de Civic er nu ook als stationcar.

Achteraf gezien is het eigenlijk vreemd dat de Civic niet eerder als stationcar leverbaar was. De Civic hatchback was namelijk al het ruimtewonder onder de middelgrote auto's. De brandstoftank is namelijk niet onder de achterbank, maar onder de voorstoelen geplaatst.

### Ruimte

Daardoor is er meer ruimte achterin, ligt de laadvloer lager en kan de beschikbare ruimte optimaal worden gebruikt. Ook onder de laadvloer heeft Honda een flink bergvak weten te maken. Met enige goede wil passen hier twee trolley's in. Inclusief dit vak onder de vloer biedt de Civic Tourer 624 liter ruimte onder de hoedenplank en dat is beduidend meer dan gemiddeld.



De achterbank is met een eenvoudige handeling op te klappen. Dankzij de ruimte onder de achterbank ontstaat een perfect vlakke laadvloer, die veel lager ligt dan bij andere stationcars. Dat zorgt op zijn beurt voor extra ruimte én een lagere tildrempel. Met opgeklapte achterbank biedt de Tourer 1.668 liter en ook dat is een uitstekende waarde. Ter illustratie: deze Civic biedt meer ruimte dan de huidige Honda Accord Tourer!

Uiteraard voorziet Honda in allerhande oogjes, netten, stopcontacten, scheidingswanden en andere hulpmiddelen om de ruimte maximaal te benutten. Bovendien kan de afdekhoes van de bagageruimte worden opgeborgen in een tweede vak onder de vloer, net voor de achterbumper.



De Tourer overtuigt bovendien met doordachte details. Zo kan in dit bergvak optioneel een uitrolbare mat worden gemonteerd om de achterbumper te beschermen tijdens het laden en lossen. De achterportieren openen tot bijna 90 graden, zodat laden en lossen makkelijker is. Een leuk detail: om maximale ruimte te kunnen bieden, is de subwoofer uit de bagageruimte verwijderd en vervangen door extra grote luidsprekers in de achterportieren.

## Uiterlijk

De Tourer heeft dezelfde wielbasis als de gewone Civic, de overhang achter de achterwielen is echter toegenomen zodat de stationcar 235 mm langer is. Vanwege alle kritiek op de Civic vijfdeurs, is de Tourer niet voorzien van een tweedelige achterklep; het zicht in de binnenspiegel is daarom beter dan dat van de vijfdeurs.



In Europa wordt een stationcar gekozen om de extra functionaliteit én het uiterlijk. Daarom heeft Honda zich niet beperkt tot het verhogen van het dak en afplaten van de achterkant. Vanaf de B-stijl (de balk tussen de voor- en achterdeuren) is de Civic Tourer geheel nieuw ontwikkeld.

Het doel was om zoveel mogelijk ruimte te creëren, zonder dat de auto er groot uit zou zien. Net als bij de gewone Civic is de achterdeur daarom "verstopt" door de deurhendel in de raamlijst te verwerken. De zijruiten lopen taps toe en dat maakt de auto slanker. De achterlichten bedienen zich van LED techniek en vouwen om de hoeken van de auto heen voor een dynamisch effect. De daklijn loopt naadloos over in een forse dakspoiler, waardoor de auto langer en eleganter lijkt.



## Weggedrag

In de regel is een auto comfortabel of sportief. Autofabrikanten zoeken naar de beste middenweg, zodat een auto voldoende comfort biedt op slecht wegdek, maar ook een goede wegligging heeft. Bij een stationcar is dat lastiger, omdat de belading kan variëren van één persoon tot vier personen en hun bagage.



Stationcars in het topsegment hebben daar een eenvoudige oplossing voor: met behulp van "luchtvering" kan de veerweg van ieder wiel worden aangepast aan de situatie. Voor een auto als de Civic is dit echter te kostbaar.

Honda heeft als eerste in het segment een tussenoplossing gevonden: alleen de achterwielen hebben "actieve" schokbrekers. Immers: op de voorwielen rust voornamelijk het gewicht van de motor en dit blijft relatief constant. De druk op de achterwielen varieert sterk, zeker als ook nog rekening wordt gehouden met fietsdragers (ver van het zwaartepunt!) of aanhangers.



Het "Adaptive Damper System" (ADS) houdt de auto niet horizontaal, zoals de luchtvering van (veel) duurdere auto's kan. ADS zorgt er wel voor dat de Civic Tourer, ongeacht de lading, een even veilig weggedrag heeft. Honda stelt dat ADS 70% van de effectiviteit van regelbare demping op alle vier de wielen biedt.

Als bijkomend voordeel biedt deze techniek de mogelijkheid om met een druk op de knop te kiezen voor een comfortabel, normaal of sportief karakter (steeds in verhouding tot de belading). Het verschil tussen deze modi is overduidelijk. Voor sommigen is de "comfort" stand echter nog steeds (te) sportief; verwacht niet het comfort van luchtvering. ADS is vooral een veiligheidsvoorziening die voorkomt dat een chauffeur wordt verrast als de auto ineens een ander weggedrag heeft bij volle belading.



## Motoren

De Civic Tourer is leverbaar met slechts twee motoren: een 1.8 liter benzine en een 1.6 liter diesel. De 1.4 liter benzinemotor is niet beschikbaar op de Tourer. De benzinemotor levert over het gehele toerenbereik opvallend veel kracht. Daarom laat deze krachtbron zich even gemakkelijk schakellui als sportief rijden. In dat laatste geval kan het verbruik fors oplopen. Een proefrit over een bergachtig parcours kostte 8 liter per 100 km.

Speciaal voor de Civic heeft Honda een geheel nieuwe dieselmotor geïntroduceerd. Deze heeft een inhoud van 1.6 liter, waarbij alles is gericht op het verlagen van het verbruik (zie voor details de test van de Civic hatchback "1.6 i-DTEC"). In deze Tourer lijkt de krachtbron nog meer op zijn plaats te zijn, want de motor pakte nog beter op, presteerde nog beter en noteerde wederom een uiterst bescheiden verbruik (5.5 liter per 100 km over een snel, bergachtig parcours).



## Modeljaar 2014

Zoals eerder aangegeven, is Tourer tot de B-stijl gelijk aan de vijfdeurs Civic. Naar aanleiding van reacties van klanten is het interieur van de Tourer echter voorzien van hoogwaardigere materialen die beter bij de Europese smaak passen. De ventilatieroosters en knoppen op het stuurwiel krijgen chromen accenten voor een chiquere uitstraling. Vanaf 2014 worden deze verbeteringen ook doorgevoerd op de Civic hatchback.

## Conclusie

Stationcars zijn zeer populair in Europa. De Civic was zelfs één van de weinige middenklassers die niet als stationcar leverbaar was. Daarom ontwikkelde Honda Europe speciaal voor de Europese markt de Civic Tourer. Omdat de brandstoftank verder naar voren is geplaatst dan bij andere auto's, biedt de Civic van nature al meer ruimte. De Civic Tourer doet daar nog eens een flinke schep bovenop.

Dit gaat niet ten koste van het uiterlijk of de rijeigenschappen. De Tourer is namelijk voorzien van een variabele achterwielophanging. Hiermee kan, ongeacht de belading, een veilig weggedrag worden gegarandeerd. Daarbij biedt de Tourer al het vernuft van de hatchback: efficiënte motoren, heel veel veiligheidssystemen en volop rijplezier. ■



# Specificaties

## Honda Civic Tourer 1.8 Executive

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	452 x 177 x 147 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.255 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	624/1668 l
Bandenmaat	225/45R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	142 pk @ 6500 tpm
Koppel	174 Nm @ 4300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,6 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	6,4 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	149 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 35.480,-
Prijs instapmodel	€ 24.990,-