



PROVA SU STRADA

Numero **3.302**



HONDA CIVIC TOURER

Bagagliaio da primato, quasi 600 litri, e ricco di diverse soluzioni di carico, ma non solo: la wagon giapponese è brillante e consuma poco. Solo la posizione di guida non convince

di **Andrea Stassano**



CARTA D'IDENTITÀ

1.6 i-DTEC

Lifestyle Adas

Prezzo € 27.230

Bollo € 227,04

Motore turbodiesel 1.597 cm³

Potenza max 88 kW (120 CV)

Concorrenti

Ford Focus SW, Peugeot 308 SW, Toyota Auris TS

CONSUMO MEDIO

Omologato **25,6 km/l**

Rilevato **18,2 km/l**



PROVA SU STRADA Honda Civic Tourer

Negli ultimi anni la Civic ha sempre fatto parlare di sé. Per il disegno della carrozzeria, più simile a quello di una concept, e per l'abitacolo "non allineato". Ora che, dopo una lunga pausa, viene riproposta la versione station, la regola vale fino a un certo punto. Di sicuro è confermata all'interno e, fuori, almeno fino al montante B, in comune con la berlina. Per quanto riguarda la coda, i

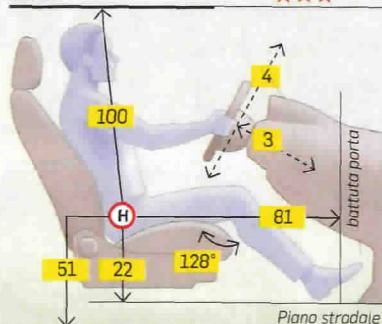
24 centimetri in più sono stati risolti nel consueto modo non banale, senza scordarsi, però, della praticità. E non ci riferiamo solo alle capacità di carico - che toccheremo con mano - ma anche alla visibilità. La fiancata, infatti, oltre che per le note maniglie posteriori "annegate" nei montanti, si segnala pure per la vetratura slanciata, che sfiora il portellone. Con la carrozzeria molto spiovente che "lambisce" esclusivamente la parte superiore delle fiancate, senza ridurre troppo la visuale. Ma la vera novità sta nel fatto che la Tourer è dotata di un lunotto normale, cioè non "tagliato", come sulla berlina, dal gruppo ottico "a ponte". A proposito, il portellone è ampio e leggero, e lascia intravedere grandi potenzialità.

POSTO GUIDA *Misure in centimetri*

La seduta è sempre un filo alta e il volante risulta un po' basso. Le regolazioni a scatti dello schienale, inoltre, sono piuttosto spaziate. E ciò, in diversi casi, non aiuta a ritagliarsi la posizione migliore.

Statura guidatore

Alto	★★★★
Medio	★★★★
Basso	★★★★



Taglia giusta

Il tutto in quattro metri e 54, che è poi, su per giù, la misura delle principali rivali di categoria (a parte le "oversize" Opel Astra Sports Tourer e Skoda Octavia Wagon). Una station non ingombrante, quindi, realizzata nel Regno Unito per l'Europa, e che in Italia arriva "blindata": motorizzazione unica 1.6 i-DTEC da 120 cavalli e cambio manuale. Robusta la dotazione dell'esemplare in prova, in allestimento

Lifestyle Adas, che punta forte sui sistemi di sicurezza e sul confort.

Apri la porta, e l'occhio cade subito sugli spigoli del fianchetto porta e della plancia (uno è la continuazione dell'altro), quasi un marchio di fabbrica sulle Civic. Chiaro, l'impostazione è quella della berlina: originale, ricercata, sulle prime quasi ti disorienta. Per la strumentazione su due livelli - col contagiri in primo piano, il tachimetro digitale e gli indicatori di consumo sopra - e per la disposizione di certi comandi, ma anche perché le varie "voci" del computer di bordo non sono visualizzabili nel menu in modo immediato.

La Civic non è di quelle auto in cui sali, e in tre secondi sei pronto a partire. Il ▶





Un divano per due

Il padiglione ha un andamento spiovente, ma in quattro ci si può sistemare bene: il posto centrale, come si vede dalla sagomatura, è piuttosto scomodo. Non sono previste le bocchette di ventilazione posteriori

Guida alla scelta

C'È SOLO UN MOTORE

Proposta unica, per la Civic Tourer, sul mercato italiano: una sola motorizzazione, l'1.6 i-DTEC della prova, niente cambio automatico. E niente 1.8 i-VTEC benzina, presente invece sulla berlina. Inoltre, la possibilità di personalizzazione, per ora, è assai ridotta. In pratica, si opta per l'allestimento, fra i cinque disponibili, con la dotazione più vicina alle proprie esigenze: poi, se si desidera qualcosa in più, non resta che passare al livello più completo (e costoso).

La nostra Civic Tourer Lifestyle Adas (prezzo: 27.230 euro) rappresenta il "medio-alto" di gamma, mentre al vertice c'è l'allestimento Executive Adas (31.230 euro), che di serie aggiunge, tra l'altro, smart key e pulsante Start, sedili di pelle, navigatore satellitare Hdd e ingresso video. All'attacco di gamma c'è invece la Comfort, che per 23.180 euro offre una dotazione soddisfacente, escludendo però le sospensioni adattative e i sistemi di assistenza alla guida. 



IL PARERE DEL COLLAUDATORE

 Faccio fatica a trovare la posizione giusta al volante. Però, nell'insieme, la Tourer è comoda e abbastanza silenziosa. Mi piace molto il cambio 

Maurizio Bré

PROVA SU STRADA Honda Civic Tourer

► mix tra la seduta un po' alta e il volante relativamente basso, oltre alle regolazioni poco precise del sedile, non consente a chiunque di sistemarsi al meglio. In ogni caso, un compromesso si trova sempre.

Ordinata la console nella sezione dedicata a radio (anche Dab), musica e telefono, con tasti grandi. Su questo allestimento, però, al momento non è prevista la possibilità di montare il navigatore Hdd, riservato, come altri atout, alla Executive Adas. E non c'è il monitor centrale: non resta dunque che utilizzare il display - peraltro grande - della strumentazione.

Curata la realizzazione, di qualità i rivestimenti e i materiali dei comandi; c'è però qualche dettaglio non all'altezza, come le maniglie interne di plastica. Corposa la dotazione di serie, che comprende, tra l'altro, il climatizzatore bizona, i sedili anteriori riscaldabili, la retrocamera, i sensori di parcheggio, i fari bixeno e molto altro ancora. Anche per

Fuori dagli schemi

L'impostazione è di sicuro originale, dalla forma della plancia alla strumentazione su due livelli; non tutto, però si trova al volo ed è di facile utilizzo. Sotto, nel display del computer di bordo, ecco le tarature delle sospensioni posteriori adattative Ads; più a destra, la modalità Econ, che per ridurre i consumi agisce anche sulla gestione del clima



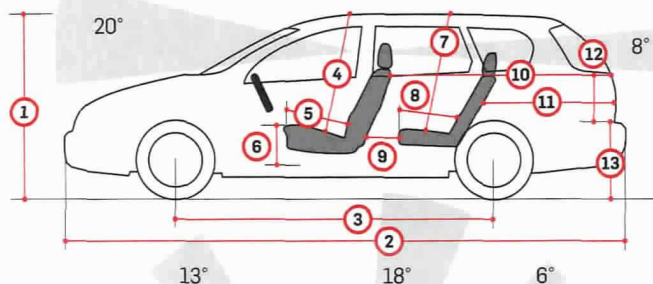
ABITABILITÀ

Misure in centimetri

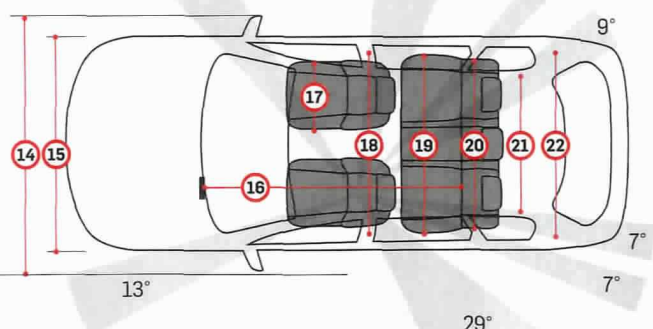
In quattro si sta comodi, pur se l'andamento spiovente del padiglione si fa sentire un po' dietro. Ampio lo spazio per le gambe, nonostante il passo - uguale a quello della berlina - non da record. L'accessibilità non pone grandi problemi, grazie al generoso angolo di apertura delle porte.

Misure

1	148
2	454
3	260
4	81-100
5	48
6	26-34
7	92
8	47
9	13-44
10	178-209
11	102
12	52-74
13	57



14	207
15	186
16	208
17	49
18	132
19	128
20	133
21	105
22	146



VISIBILITÀ

Montanti ampi e inclinati e tetto spiovente non creano problemi insolubili: il merito va alla vetratura lunga e alla dotazione ad hoc (retrocamera e sensori).

Angoli bui

99°



"Prese" in batteria

Ben "presentate" le uscite multimediali nel cassetto sul tunnel. Più sopra, l'avviso di cambio corsia: ci sono però molti altri sistemi di serie per la sicurezza, come quello di frenata attiva in città e di segnalazione d'impatto frontale



VISIBILITÀ OSTACOLO



questo il prezzo di listino della vettura della prova va oltre i 27.000 euro.

Una soluzione (quasi) per tutto

Ma ciò che sulla station Honda fa davvero la differenza è lo sfruttamento dello spazio. Parlando di persone, si viaggia bene in quattro, con il posto centrale più adatto a spostamenti brevi. Passando alle cose, potrete addirittura scegliere dove caricarle: nel bagagliaio da 465 litri – abbastanza ben corredato e con tanto di soglia bassa –, in grado di soddisfare le esigenze dell'intera famiglia. Oppure nel doppio-fondo, ampio e squadrato, capace di ospitare oggetti per ulteriori 116 litri. Si arriva, così, a quota 581.

Non è finita, però: schienali e sedute posteriori si reclinano insieme, a formare un piano finale ben livellato e sfruttabile, profondo quasi due metri e dieci. Poi, ecco il clou. Se vi capita di dover trasportare oggetti alti, ci pensano i "magic seats" (già presenti sulla cinque porte): in pratica, le sedute frazionate del divano, solo appoggiate sul pavimento, sono sollevabili in verticale e bloccabili. Si liberano così due inusuali zone di carico, sfruttabili con relativa facilità, anche grazie a porte che si aprono in modo molto comodo. Con le sedute posizionate in verticale, per contro, la visibilità verso la coda si riduce di parecchio: ➤

ACCESSORI PRINCIPALI

(euro)

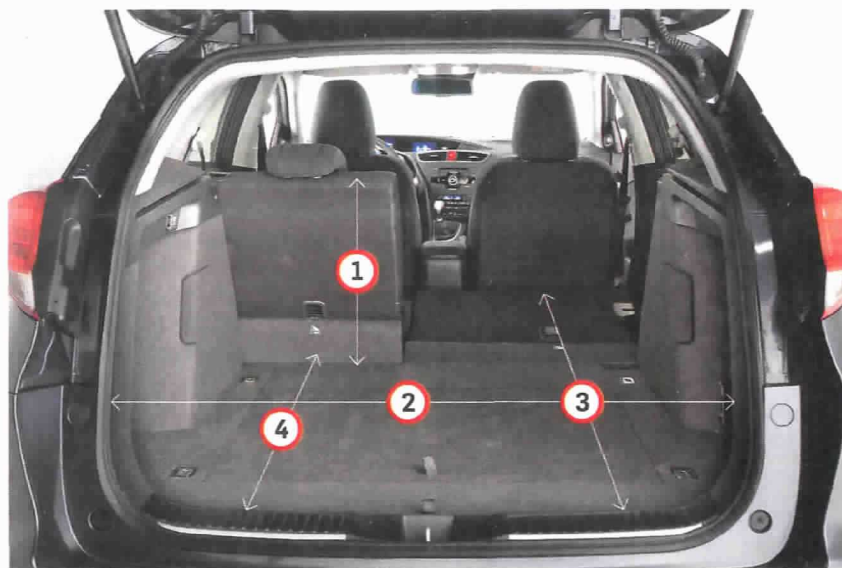
Prezzo di listino	27.230
Prezzo della vettura in prova	27.930
Airbag frontali, laterali e a tendina	di serie
Airbag laterali posteriori	di serie
Autoradio, Dab, lettore cd, Bluetooth	di serie ¹
Cambio automatico	n.d.
Cerchi di lega da 17 pollici	di serie
Climatizzatore automatico bizona	di serie
Computer di bordo	di serie
Cruise control e limitatore di velocità	di serie
Divano reclinabile e sedute alzabili	di serie
Fari bixeno con lavafari	di serie ²
Interni di materiale pregiato	n.d.
Navigatore satellitare Hdd con dvd	n.d.
Prese multimediali Aux, Usb/iPod	di serie
Sedili anteriori riscaldabili	di serie
Sensori di parcheggio ant. e post.	di serie ³
Sensori luci e pioggia	di serie
Sistemi di assistenza alla guida	di serie ⁴
Smart key e pulsante Start	n.d.
Sospensioni posteriori adattative Ads	di serie
Specchi esterni ripiegabili e riscaldabili	di serie
Vernice metallizzata	700
Volante e pomello cambio di pelle	di serie

In rosso: presente su vettura provata (non ancora disponibili informazioni su eventuali pack).

Note: 1) con comandi al volante; 2) più abbaglianti automatici; 3) e retrocamera di serie; 4) segnale frenata d'emergenza, allarme collisione frontale, frenata attiva in città, avviso angolo cieco, traffico in manovra, cambio corsia, segnaletica stradale.



PROVA SU STRADA Honda Civic Tourer



➤ meglio non utilizzare questa soluzione nei lunghi percorsi.

Vivace e parsimoniosa

Chiarito che la Civic Tourer non si tira indietro quando bisogna portare pesi, è ovvio pure che la sua vera vocazione è macinare strada senza affaticare. Obiettivo raggiunto, grazie a un comportamento facile e sicuro. Il telaio è sincero e affidabile, come sulla berlina, e l'impostazione "prevede" solo il sottosterzo (evidente, ma gestibile), col retrotreno saldo anche in velocità. L'agilità non è male per una station: lo sterzo è abbastanza pronto e diretto, ma pure un po' leggero e non proprio un modello di sensibilità. Bisogna solo abituarsi al diametro volante un filo più piccolo del solito: 36 centimetri. Le sospensioni posteriori sono regolabili: tre le tarature, ben spaziate. Abbiamo usato più spesso la modalità Normal, mentre in Dynamic, da scarichi, si "saltella" un po' troppo.

Punto forte della Tourer è la vivacità: e protagonista è l'1.6 diesel, che risponde bene anche ai bassi regimi e ha un'erogazione molto decisa. Pare solo un po' più ruvido del 2.2 e mostra qualche scuotimento nella fase di avviamento. È una bella via di mezzo tra gli 1.6 Volkswagen e Peugeot da una parte e i più potenti Renault e Opel dall'altra. Che, poi, l'1.6 i-DTEC spinga forte, lo capisci subito, perché ha una progressione robusta, nonostante i rapporti del cambio lunghi (dalla quarta in poi). E se questo penalizza un po' la ripresa, si tramuta in vantaggio



quando si parla di consumi: in genere, infatti, si percorrono 18 chilometri con un litro, che possono diventare più di 20 in statale. Davvero niente male. Alla voce gradevolezza di guida vanno iscritti a pieno titolo cambio e freni. Il primo è preciso, "corto", quasi sportivo; i secondi fanno bene il loro mestiere.

Capitolo sistemi di sicurezza: sono tanti, di serie e regolabili, quanto a raggio d'azione. Su tutti, la frenata attiva in città, che sfrutta un radar laser e interviene in automatico dai 32 orari in giù. Ma è utile pure la segnalazione d'impatto frontale, attiva dai 15 in su.

© Riproduzione riservata



Avanti, c'è spazio

Il vano standard, ben corredato, accoglie un bel po' di bagagli. Nel doppiofondo, poi, si possono riporre altri oggetti, per 116 litri. E il tutto è reso più facile dalla soglia bassa

Capacità bagagliaio 465 litri

1	52 cm
2	105-146 cm
3	178-209 cm
4	102 cm



Tante opzioni

Sulla Civic Tourer troviamo un ampio vano anche sotto il piano di carico (qui a sinistra). Oppure si possono stivare oggetti alti al posto del divanetto (sopra), grazie ai "magic seats" frazionati, alzabili e bloccabili. Poi c'è sempre il vano normale, da 465 litri



PREGI

Dotazione di sicurezza. Notevole, e con tanti sistemi di assistenza previsti di serie.

Modularità. Oltre a parecchio spazio, sono proposte soluzioni di carico originali.

Consumo. Sempre contenuto, senza dover rinunciare alla brillantezza.



NONOSTANTE LA VOCAZIONE
AL CARICO, RIESCE A OFFRIRE
UNA **MARCIA BRILLANTE**



IN SINTESI

Di spunti positivi, la Civic Tourer ne propone parecchi. Si va dall'ampio spazio riservato ai bagagli, con diverse soluzioni di carico, alla brillantezza di marcia garantita da un diesel che si accontenta sempre di poco. L'esemplare della prova, in particolare, vanta una dotazione di serie da categoria superiore, specie in tema di sicurezza. Poi, si sa, la prassi è consolidata: molto si gioca sulla scelta della versione, perché la personalizzazione resta limitata. Solo razionalità? No. Il ritorno

della Civic familiare ha il suo perché, e non è un mero fatto di praticità. La station nipponica è un'auto sicura e gradevole su strada, anche grazie a un cambio manuale dalla precisione rara. Certo, il design è quantomeno controcorrente, e l'abitacolo ne è un esempio lampante. Alcune soluzioni, anche per i comandi, vogliono proporre qualcosa di diverso, e per un costruttore giapponese questo è già un passo epocale. Poi, a casa Honda, quando si parla di tecnologia e qualità, si va sul sicuro. 

DIFETTI

Posizione di guida. Non tutti riescono a sistemarsi al meglio (e a vedere bene il tachimetro). E il motivo sta anche nelle regolazioni a scatti del sedile.



Bocchette posteriori.

Non sono previste: un peccato, considerata anche la volumetria.



AI RAGGI X

PROVA SU STRADA



Honda Civic Tourer

La tecnica

MAGRO È BELLO

Il diesel 1.6 tutto di lega leggera e il cambio riprogettato contribuiscono a limitare il peso. Controllo elettronico per gli ammortizzatori posteriori

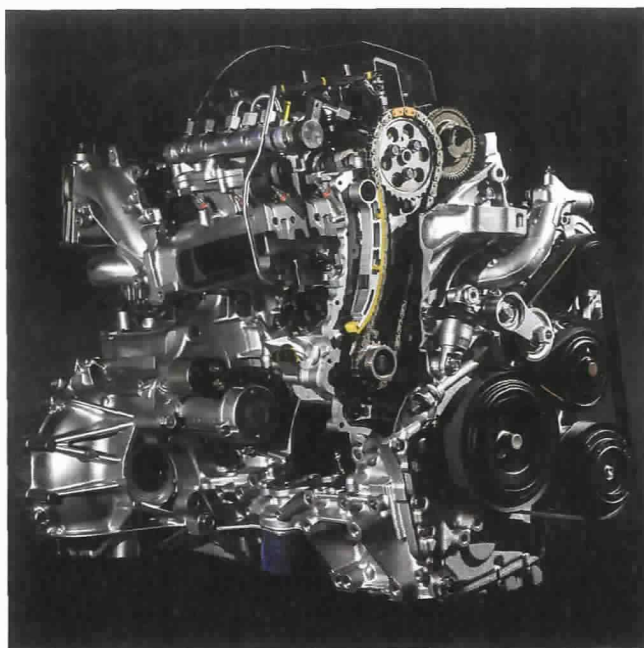
Non deve

stupire che la Civic Tourer sia stata sviluppata nel centro tecnico Honda in Inghilterra: le wagon, in fondo, interessano solo all'Europa, come del resto i diesel. Tant'è che pure l'1.6 i-DTEC è stato progettato per il Vecchio continente e viene costruito nell'impianto di Swindon, in Gran Bretagna, dove nasce anche la vettura: la fabbrica inglese è stata dotata di una linea di produzione in grado di sfornare 500 propulsori al giorno.

Meno emissioni

Caratteristica principale del nuovo motore, che deriva dal precedente 2.2 litri, è la leggerezza: grazie al basamento di alluminio con cilindri di ghisa, **pesa 47 kg meno del fratello maggiore**. A questo risultato ha contribuito la cura dimagrante di molte parti: per esempio, le canne cilindri hanno uno spessore di 8 mm, contro i 9 di quelle del 2.2. E anche pistoni e bielle pesano meno. Per migliorare il rendimento, i tecnici della Honda hanno diminuito le perdite per attrito: pure in questo caso i pistoni giocano un ruolo fondamentale, visto che, grazie al mantello più corto e sottile, l'attrito a 1.500 giri è calato del 40% rispetto al motore di maggior cilindrata.

Affinamenti del turbo (prodotto dalla Garrett), dei condotti di alimentazione e scarico, dell'iniezione common rail Bosch con iniettori a solenoide e dell'Egr hanno contribuito a ridurre il consumo e, di conseguenza, le emissioni di anidride carbonica, oltre a quelle di ossidi di azoto, per rispettare le norme antinquinamento.



Quanto al cambio a sei marce, è stato riprogettato per l'abbinamento col nuovo motore a gasolio e pesa 7 kg in meno della trasmissione precedente.

Tre modalità

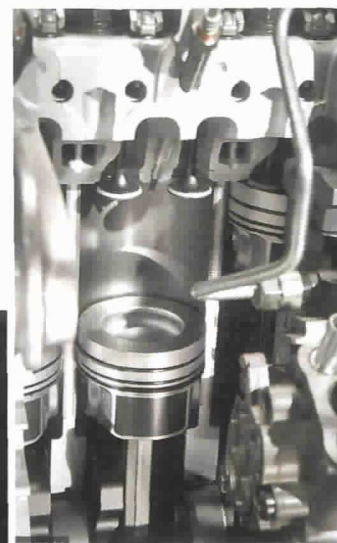
Le sospensioni sono quanto di più comune si possa trovare su una trazione anteriore, cioè **MacPherson all'avantreno e ponte torcente al retrotreno**, riprese dalla berlina. Ma, a parte la taratura specifica, la Tourer si distingue per l'adozione degli ammortizzatori posteriori a smorzamento variabile con continuità, grazie a una valvola a comando elettrico, gestita da una centralina, che modifica la sezione di passaggio dell'olio.

Tre le modalità di funzionamento che si possono impostare tramite un tasto sulla plancia: dalla Comfort, più morbida, alla Dynamic, più rigida. Partendo da questa pre-

selezione, la centralina varia poi con continuità la frenatura degli ammortizzatori, in base ai segnali tratti dalla rete Can della vettura e a quelli ricevuti dai sensori che rilevano il movimento sui tre assi (longitudinale, trasversale e verticale).

Roberto Boni

© Riproduzione riservata

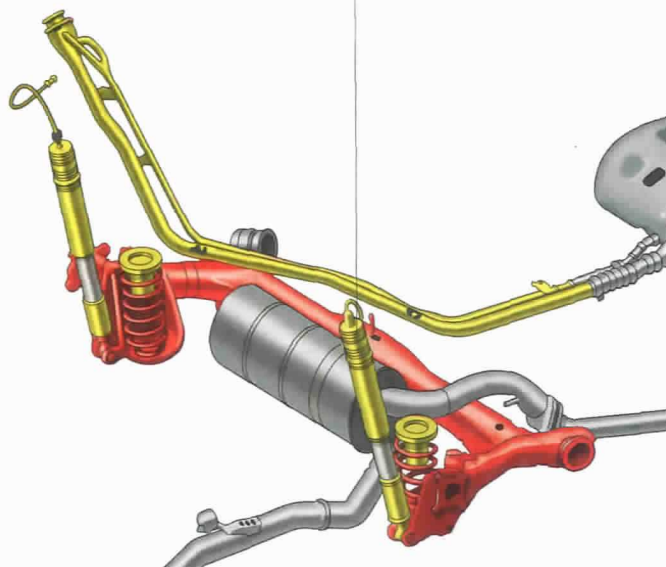


Perdite ridotte

Il 1.600 diesel deriva dal noto 2.200 Honda, ma pesa 47 kg in meno. All'alleggerimento hanno contribuito i cilindri più sottili, i pistoni e le bielle (sopra). Il rendimento è aumentato grazie alla riduzione delle perdite per attrito delle parti in moto alterno

Smorzamento variabile

Gli ammortizzatori posteriori sono dotati di una valvola che consente di variare lo smorzamento. Tre le preselezioni disponibili, che poi vengono continuamente mutate in base alle condizioni di marcia





Iniezione tradizionale

L'impianto d'iniezione common rail Bosch si avvale di normali iniettori a solenoide che immettono il gasolio nella camera di combustione a 1.800 bar

CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore: anteriore trasversale, diesel - 4 cilindri in linea - Alesaggio 76,0 mm Corsa 88,0 mm - Cilindrata 1.597 cm³ - Potenza max 88 kW (120 CV) a 4.000 giri/min - Coppia max 300 Nm a 2.000 giri/min - Blocco cilindri e testa di lega leggera 2 assi a camme in testa, 16 valvole (catena) - Iniezione diretta common rail, turbocompressore (a geometria variabile) e intercooler.

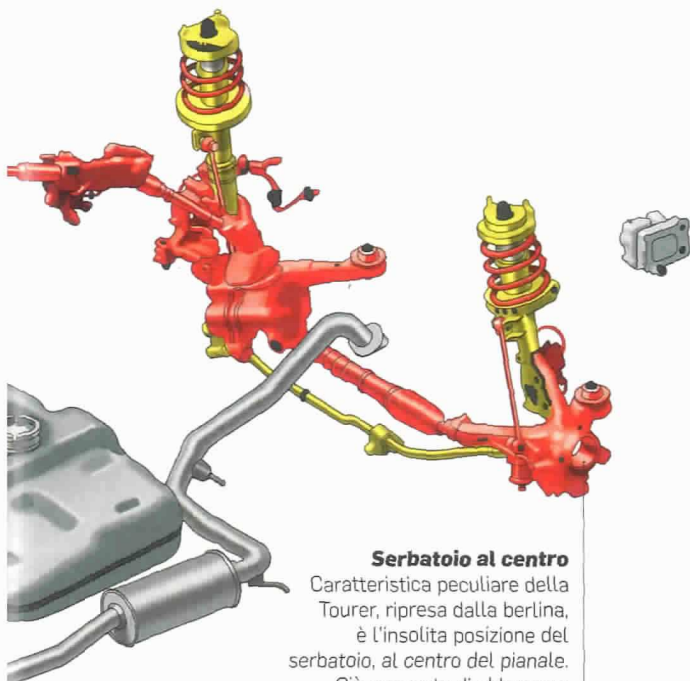
Trasmissione: trazione anteriore - Cambio manuale a 6 marce.

Pneumatici (misura base): 225/45R17 91W - Kit di riparazione.

Corpo vettura: station wagon, 5 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson) e braccio obliquo, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, anteriori autoventilanti Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico - Serbatoio 50 litri.

Dimensioni e massa: passo 260 cm - Carreggiata ant. 153 cm, post. 153 cm Lung. 454 cm - Largh. 177 cm - Alt. 148 cm - Massa 1.412 kg, a pieno carico 1.900 kg, rimorchiabile 1.400 kg - Bagagliaio da 624 a 1.668 dm³.

Prodotta a: Swindon (Gran Bretagna).



Serbatoio al centro

Caratteristica peculiare della Tourer, ripresa dalla berlina, è l'insolita posizione del serbatoio, al centro del pianale. Ciò consente di abbassare il pavimento sotto il sedile posteriore, che così si può abbattere a filo del piano bagagli. Detta soluzione va anche a favore di una maggior centratura dei pesi

La qualità

BUONA SOSTANZA

Le parti in vista sono impeccabili. Nelle zone nascoste, invece, le soluzioni al risparmio non mancano

Le Honda sono vetture curate, perlomeno secondo l'approccio orientale, che bada al sodo, ovvero soprattutto alla funzionalità e a ciò che è sotto gli occhi del cliente. Per esempio, la verniciatura è impeccabile all'esterno, ma nei punti nascosti delle porte manca dello strato di trasparente; anche il trattamento delle giunzioni delle lamiere in qualche caso non è irreprensibile. Le guarnizioni delle porte sono complete, ma rifinite in maniera approssimativa. L'abitacolo è accogliente, grazie alla plancia rivestita di plastica morbida e con assemblaggi ben fatti e ai comandi piacevoli da azionare. Pregevole, in particolare, il sistema di ribaltamento del divanetto posteriore e altrettanto curato il vano bagagli.



Valutazione qualità

Esterno

Superfici e carrozzeria	★★★★☆
Giochi e profili	★★★★☆
Scocca	★★★★★
Inson. e guarnizioni	★★★★☆

Interno

Materiali e accoppiam.	★★★★★
Sedili	★★★★★
Funzionalità	★★★★☆

Facilità di manutenzione

Sblocco cofano motore	★★★★★
Controllo e rabbocco olio motore	★★★★★
Sostituzione olio motore e filtro	★★★☆☆
Rabbocco liquido refrigerante	★★★★★
Riempimento liquido lavavetri	★★★★★
Sostituzione filtro antipolline	★★★★★
Accessibilità batteria	★★★★★
Accessibilità fusibili	★★★★★
Sostituzione lampade anteriori	-
Sostituzione lampade posteriori	★★★★★
Accessibilità attrezzi e ruota di scorta	-

- 1 Nelle parti nascoste delle porte manca la vernice trasparente e le giunzioni non sono impeccabili
- 2 La luce tra portellone, fiancate e paraurti è molto ampia
- 3 Il cassetto portaoggetti è interamente foderato con un trattamento di floccatura
- 4 Le guide dei sedili sono racchiuse da carter di plastica per evitare di danneggiare le scarpe dei passeggeri

RILEVAZIONI

PROVA SU STRADA



Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC Lifestyle Adas

Editoriale Domus Sistema di qualità certificato ISO 9001-2008



DATI DELLA VETTURA IN PROVA

Chilometri percorsi	1.850
Massa (kg)	1.517
Ripartizione massa ant.-post. (%)	62-38
Pneumatici	Michelin Primacy HP 225/45R17 91W

VELOCITÀ E REGIMI

Massima	196,463 km/h
Regime a velocità max (in VI)	3.570 giri/min
Regime a 130 km/h (in VI)	2.350 giri/min
Scarto tachimetrico a 130 km/h	3,3 %

CONSUMI

Percorrenze in VI



Si percorrono 18 km/l persino in città, a dispetto degli oltre 15 quintali di massa (solo 35 kg in più della berlina). Si scende di poco sotto i 17 km/l solo in autostrada.

Velocità in km/h	km/litro
90	23,8
100	21,6
130	15,9
150	12,9
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)	15,4/21,0
Rendimento a 100 km/h (%)	33,7

CONSUMI MEDI

Percorrenze (autonomia)

Tipo di percorso	km/litro (km)
Città	18,0 (900)
Statale	20,4 (1.020)
Autostrada	16,7 (835)
Media generale rilevata	18,2 (910)
Media generale omologata	25,6 (1.280)

GIRO PISTA

Il sottosterzo la penalizza: si apprezza, però, il retrotreno stabile. Buono l'inserimento in curva, valida la trazione in uscita. Cambi di direzione non fulminei, ma adeguati. Preciso e rapido il cambio, bene i freni. Sterzo abbastanza preciso, un po' leggero in pista. Motore abbastanza fluido.

Honda Civic Tourer 1'32"372

Miglior concorrente provata

Renault Mégane Sportour 1'31"893

Cielo sereno, pista asciutta
Temperatura aria 20 °C
Temperatura asfalto 31 °C

■ Acceleratore a fondo
■ Acceleratore parzializzato
■ Frenata

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	4,4
0-100	10,5
0-130	18,0
0-150	25,8
400 m da fermo	17,4
Velocità d'uscita (km/h)	127,9
1 km da fermo	32,1
Velocità d'uscita (km/h)	160,8

RIPRESA in VI

A min/max carico

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	8,6/9,9
70-100	11,9/13,7
70-120	18,8/21,8
70-140	26,8/31,4
1 km da 70 km/h	32,3
Velocità d'uscita (km/h)	150,9
30-60 km/h in III	5,8

PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità

Comportamento affidabile, com'era già emerso sulla berlina. Nel test di cambio corsia su asfalto bagnato, la station consente manovre brusche, senza scomporsi. L'Esp interviene in modo puntuale, cercando di ridurre il modesto sottosterzo: e infatti si evita l'ostacolo. Nessun problema in fase di riallineamento, discreto il feedback dello sterzo. Nel test eseguito in rettilineo, a Esp escluso, si segnalano cambi di direzione abbastanza rapidi e riallineamenti sicuri anche in rilascio, dove il retrotreno mostra una minima perdita di aderenza. In modalità Comfort, i cambi di direzione sono fluidi, mentre in Dynamic il retrotreno diventa troppo rigido, innescando rapidi saltellamenti in appoggio. Con l'Esp inserito, gli interventi sono un po' ritardati e diventano troppo marcati nel riallineamento. Nel test di stabilità in curva si passa da comportamento neutro a sottosterzante, con i riallineamenti sempre facili da gestire. Il rilascio provoca solo sottosterzo. Con l'Esp, interventi poco marcati e un po' in ritardo, che però riducono il sottosterzo nel rilascio in curva.

Accelerazione laterale - -

Cambio di corsia

sul bagnato	97 km/h ★★★★★
in rettilineo	170 km/h ★★★★★
in curva	103 km/h ★★★★★

FRENATA

Spazio d'arresto (decelerazione)

Velocità in km/h	metri (g)
100 a minimo carico	40,8 (0,96)
100 a massimo carico	41,2 (0,95)
100 a massimo carico a caldo	41,0 (0,96)
160 a minimo carico	103,6 (0,97)
100 su asfalto asciutto + pavé	52,5 (0,75)
100 su asfalto bagnato + ghiaccio	108,1 (0,36)

Buona resa nei test standard, spazi d'arresto un filo più lunghi solo sui fondi differenziati. Niente fading. Il pedale appare un po' spugnoso, ma la risposta resta corretta. Il beccheggio è regolare sia nella modalità Dynamic sia in quella Comfort delle sospensioni posteriori.

RESISTENZA FRENI

10 frenate da 100 km/h a pieno carico

	Spazio d'arresto in metri		
1			41,2
2			41,0
3			40,4
4			40,4
5			40,2
6			40,4
7			40,4
8			40,9
9			40,7
10			41,0
30 m	40 m	50 m	
OTTIMO	DISCRETO	SCARSO	

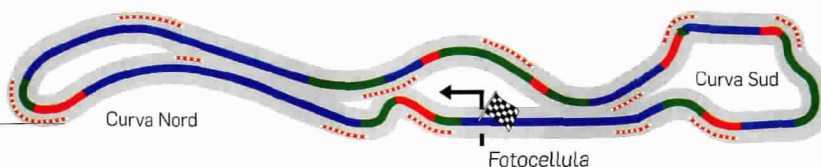
AGILITÀ IN MANOVRA

Buono il diametro di sterzata, con un comando che si mostra piuttosto diretto. Nella media il carico del pedale della frizione.

Diametro di sterzata tra muri	11,8 m
Giri del volante	2,5
Sforzo volante in manovra	- kg
Sforzo frizione	11,3 kg

AERODINAMICA

Cx stradale/Sup. frontale (m²) 0,350/2,164

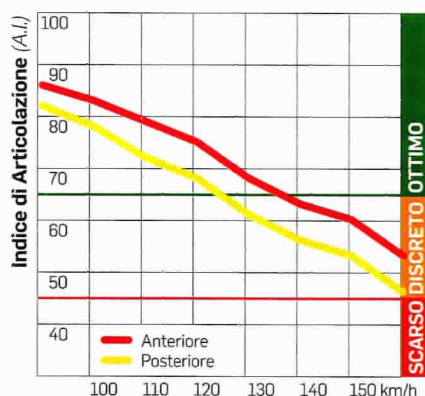


PAGELLA

Prestazioni rilevate sulla pista di Vairano (PV)
dal Centro prove di Quattroruote

CONFORT ACUSTICO

Si nota sin dall'inizio una "forbice" nei valori, a sfavore di chi siede dietro. In compenso, il confort resta mediamente apprezzabile, e peggiora veramente solo oltre i 160 orari. In autostrada, nessuna delle componenti principali della rumorosità è in grado d'infastidire realmente gli occupanti. Tra le voci, emerge un sottofondo di rotolamento e un lieve fruscio aerodinamico nella zona dei finestrini e dei montanti. Il motore diventa romboso soltanto in accelerazione.

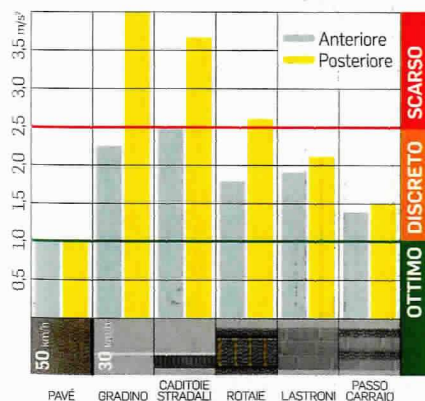


Velocità in km/h	dB(A)
50 su asfalto	57,0
50 su asfalto drenante	64,9
50 su pavé	73,6
Max in accelerazione	75,0



CONFORT SOSPENSIONI

Niente male i valori, anche in considerazione della gommatura barra 45. Tutto bene davanti, mentre dietro, dove ci sono le sospensioni adattative, si segnala qualche sofferenza sugli ostacoli brevi, anche in Normal.



BEVE POCO, CARICA MOLTO

POSTO GUIDA	★★★	Lo spazio non manca, ma col sedile regolabile a scatti non ravvicinati non è sempre facile trovare la quadra. Volante un po' basso.
COMANDI E STRUMENTI	★★★★☆	All'inizio bisogna raccapezzarsi un po', i comandi però sono a portata. Col quadro strumenti su due livelli, può capitare di non leggere bene il tachimetro.
AUDIO E NAVIGATORE	★★★★☆	Impianto di qualità e radio Dab. Al momento, però, su questa Lifestyle Adas non è previsto il navigatore. Niente monitor, c'è solo il display lato tachimetro.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★☆	Dietro le bocchette non ci sono. In compenso, l'automatico bizona (di serie) rende bene e in viaggio, una volta regolato, te ne puoi quasi dimenticare.
VISIBILITÀ	★★★★☆	Il lunotto non è diviso come sulla berlina. I montanti sono inclinati e il tetto è spiovente, ma non ci sono vere criticità (retrocamera e sensori sono di serie).
FINITURA	★★★★☆	Nell'abitacolo è in genere di buon livello, per scelta di materiali e accostamenti. Un po' più economica all'esterno e dove cade solo l'occhio più esperto.
ACCESSORI	★★★★★	Gli allestimenti hanno dotazioni "blindate". La "nostra" è già ricca, ma se navigatore o sedili di pelle sono irrinunciabili, non resta che passare all'Executive.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★★	C'è moltissimo di serie, con otto airbag, i principali sistemi di assistenza alla guida (anche la frenata attiva in città) e i fari bixeno. All'appello manca poco.
ABITABILITÀ	★★★★☆	Non è proprio ariosa, soprattutto dietro, ma in quattro si sta bene, con buon agio per le gambe. Finalmente le porte si aprono in modo comodo.
BAGAGLIAIO	★★★★★	Specialità della casa: gran cubatura, che diventa maxi (581 l) col doppio fondo. Poi, con le sedute posteriori alzabili in verticale, c'è posto anche per colli extra.
CONFORT	★★★★☆	C'è chi fa meglio, ma sulla Civic Tourer si viaggia volentieri. Sospensioni posteriori regolabili, con poche sofferenze sul breve. Qualche sussulto in avviamento.
MOTORE	★★★★☆	Uno dei migliori 1.6 diesel: è regolare e, volendo, bello pimpante. Buona progressione, nonostante i rapporti lunghi e spaziosi. Un filo più ruvido del 2.2.
ACCELERAZIONE	★★★★★	La frizione va rilasciata con gradualità, sennò le ruote pattinano per bene. Lo sprint è buono e i 100 km/h si toccano in soli 10 secondi e mezzo.
RIPRESA	★★★★☆	Nelle fasi iniziali è un po' lenta: risulta comunque regolare e senza esitazioni. È più che altro efficace, ma non manca di verve alle alte velocità.
CAMBIO	★★★★★	Un gran bel manuale: innesti corti e guidati, senza impuntamenti. Volendo, non fa una piega neppure se lo si strapazza. Non previsto l'automatico.
STERZO	★★★★☆	Va bene per il tipo di auto. Non brilla per sensibilità e a volte risulta un po' troppo leggero: è abbastanza progressivo e pronto, però, anche ai piccoli angoli.
FRENI	★★★★☆	Risposta rassicurante a freddo e nella resistenza a massimo carico. Spazi d'arresto nella media sui fondi differenziati, dove il controllo resta facile.
SU STRADA	★★★★★	Comportamento facile e sicuro: la Tourer avverte in anticipo col sottosterzo e non mette mai in apprensione. Esp tarato in modo non invasivo.
CONSUMO	★★★★★	Non si farà vedere tanto spesso al distributore: in città percorre infatti 18 km/l, in statale oltre 20. Insomma, coi 50 litri del pieno si fa parecchia strada.
PREZZO	★★★	Quasi 28.000 euro per l'esemplare in prova, molto completo anche sotto il profilo della sicurezza. Optando per la Comfort, si scende a 23.180.
GARANZIA	★★★	Tre anni (o 100.000 chilometri) sulla vettura, altrettanti (con chilometraggio illimitato) sulla verniciatura, sei sulla corrosione.

Vale ½ stella

Ottimo

Buono

Discreto

Sufficiente

Insufficiente

(vale per tutte le tabelle della prova)