

Honda Civic 1.3 DSi IMA

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse mit 61 kW

ADAC Testergebnis

Note 2,9

Mit dem Civic IMA hat Honda das Hybrid-Konzept seines Vorgängers Insight fortgesetzt und weiterentwickelt. Das Starter-Generator-Prinzip gewinnt überschüssige Energie beim Rollen und Bremsen zurück und speichert sie in Batterien; bei Bedarf unterstützt ein Elektromotor die Antriebskraft des Benzinmotors. Das Ergebnis: Verbrauch und Abgas-Emissionen sind sehr niedrig, leider aber auch das Durchzugsvermögen. Ideales Spar-Auto für den Stadtbetrieb mit gutem Komfort, teils aber fehlenden Sicherheitsfeatures. Konkurrent: Toyota Prius Hybrid.

- + neues Antriebskonzept
- + solide verarbeitet
- + funktionelle Bedienung
- + geringer Verbrauch
- + niedrige Emissionen
- + günstig im Unterhalt
- durchzugsschwach
- kein ESP
- keine Kopfairbags
- teuer in der Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 3,3

Verarbeitung/Handhabung

Note: 3,4

- + Die Verarbeitung ist überwiegend gut, die Türen schließen sehr leicht. Im Innenraum gefallen die sauber verarbeiteten Kunststoffe und Polster, die jedoch designmäßig wenig sportliches Flair aufkommen lassen.
- Die Stoßfänger sind lackiert und können verkratzen; sie sind nur im schmalen Mittelteil stabil, ansonsten mehr Schein als sein. Negativ fällt der innen völlig unverkleidete Kofferraumdeckel auf; sämtliche Zeilzüge, Lautsprecher, Kabel und Stecker sind sichtbar. Um an das Notrad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Die Sicherungen sind schlecht zugänglich unterhalb der Lenksäulenverkleidung untergebracht.

Übersichtlichkeit

Note: 2,6

- + Die niedrige, abfallende Front sorgt für gute Übersicht, entzieht sich aber dem Blickfeld des Fahrers. Durch den kleinen Heckspoiler kann man auch das hintere Ende recht gut abschätzen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar.
- Eine akustische Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich. Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht versenken und stören beim rückwärts Einparken.

Ein/Ausstieg

Note: 3,1

- Der Zustieg ist vorne und hinten durchschnittlich leicht zu bewerkstelligen. Beim Aussteigen bleibt der Fahrer leicht mit dem Schuh an der Tankentriegelung hängen.
- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung leicht ent- und verriegeln.
- Es besteht die Möglichkeit, sich versehentlich auszusperren. Der Honda neigt besonders stark zu statischer Aufladung, so dass man oft beim Aussteigen einen elektrischen Schlag bekommt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 340 l durchschnittlich groß.



Mit 340 l Kofferraumvolumen besitzt der Ima trotz der aufwendigen Hybridtechnologie einen klassenüblichen Kofferraum.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,6

- + Die Größe der Ladeöffnung ist für eine Stufenheck-Limousine recht ordentlich; so können auch mal sperrigere Gegenstände transportiert werden. Ein zusammengeklappter Kinderwagen hat ebenfalls problemlos Platz.
- Der Kofferraum ist von hinten nur mit dem Zündschlüssel zu öffnen, bzw. mit einem Hebel am Fahrerplatz. Die Schwingarme der Kofferraumklappe dringen in den Laderaum ein und können Gepäck beschädigen. Die Beleuchtung ist zu schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 5,1

- Die Rückbank ist starr, das Kofferraum-Volumen nicht erweiterbar. Eine Durchladelupe oder ein Skisack sind nicht lieferbar. Ein-

kaufsgepäck rutscht haltlos auf dem Kofferraumboden herum, weil Ablagen fehlen.

Innenraum

Note 3,0

Bedienung

Note: 2,9



Der Civic unterscheidet sich im Innenraum erheblich von der aktuellen Civic-Baureihe. Auffälligste Änderung ist die in der Mittelkonsole positionierte Schaltung.

- + Der Civic ist leicht zu bedienen, die meisten Schalter befinden sich an übersichtlicher Stelle und sind sinnfällig. Das gilt auch für die serienmäßige Audioanlage. Fensterheber und Außenspiegeln-einsteller funktionieren elektrisch. Schalthebel und Pedale sind gut angeordnet. Im gut ablesbaren Cockpit informieren digitale Anzeigen zusätzlich über Momentanverbrauch und zeigen an, ob die Batterie gerade ge- oder entladen wird. Auch der momentane Ladezustand ist wie bei einer zweiten Tankanzeige ablesbar. LED-Pfeile fordern zum Gangwechsel auf. Die Heizungs-Schalter sind sehr gut erreichbar und einfach in der Bedienung.
- Das Lenkrad ist zu flach angeordnet und nur neigungs- und nicht längseinstellbar. Der Schalter für die Heckscheibenheizung ist links neben dem Lenkrad nicht gleich auffindbar. Die Sitzeinsteller sind ungünstig platziert und ohne die Türen zu öffnen nur schwer erreichbar. Hinten gibt es so gut wie keine Ablagen; das Handschuhfach ist klein und beim Öffnen schlägt der Deckel an die Knie des Beifahrers.



Die digitalen Instrumente sind gut ablesbar, das rechte informiert über den aktuellen Betriebszustand des Hybridantriebs.

Raumangebot vorne*

Note: 3,0

Die Vordersitze lassen sich für Personen bis ca. 1,85 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit ist sehr groß.

- Der Fußraum auf der Beifahrerseite ist beengt, da zwischen Boden und Armaturenbrett fast kein Platz ist.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

Sind die Vordersitze zurückgeschoben, haben hinten Insassen bis 1,80 m Größe Platz.

- + Hinten ist selbst für zwei große Personen genügend Platz vorhan-

den. Da kein Mitteltunnel stört, kann auf kurzen Strecken sogar eine dritte Person sitzen, sofern sie schmal ist.

Komfort

Note 2,6

Federungskomfort

Note: 3,0

Die weiche Federung ist zwar recht komfortabel, insgesamt von der Ausgewogenheit her aber nur durchschnittlich. Bei langgezogenen Bodenwellen schwingt die Karosserie nach, in Kurven neigt sie sich recht ausgeprägt. Kurze Einzelhinderisse verursachen gelegentlich leichte Poltergeräusche. Mittlere und kleine Unebenheiten werden aber recht gut geschluckt.

Sitzkomfort

Note: 2,4

- + Die Vordersitze sind angenehm straff gepolstert und bieten festen Halt. Auch hinten sind sie bequem und körpergerecht; im Gegensatz zu vorne ist die Lehne hier hoch genug. Für die Mitfahrer sind Haltegriffe vorhanden.
- Nur der Fahrersitz lässt sich geringfügig in der Neigung einstellen. Die Lehnen der Vordersitze sind zu niedrig. Hinten haben Erwachsene kaum Oberschenkelauflage, weil die Sitzfläche zu nah am Boden ist.

Innengeräusch

Note: 2,0

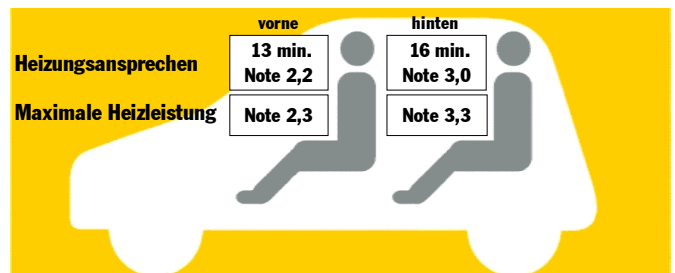
- + Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau niedrig. Mit dem Hybrid-Antrieb läuft der Civic gerade bei langsamer und kraftstoffsparender Fahrweise sehr ruhig.
- Wird zügig gefahren und viel Leistung abverlangt, so wird das Motorgeräusch recht laut.

Klimatisierung

Note: 2,5

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung ist kräftig, bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft im Innenraum angenehm warm. Eine Klimaanlage mit Pollenfilter ist serienmäßig vorhanden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 3,3

Fahrleistungen*

Note: 3,7

Der Hybrid-Antrieb im Civic IMA (Kombination aus 1,3 l Benzinmotor und Elektromotor mit insgesamt 66 kW) ist bei der Messung der Elastizität (60 bis 100 km/h im 4. Gang) nicht besonders durchzugsstark. Wenn er aber ausgedreht und viel geschaltet wird, sind recht passable Beschleunigungswerte möglich.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft über einen weiten Drehzahlbereich vibrationsarm; nur bei hoher Drehzahl wird er etwas rau. Der Startvorgang, der mit dem Hybrid-Elektromotor geschieht, ist besonders geräuscharm und klingt angenehm.

Schaltung

Note: 3,0

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht und problemlos schalten.
- Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges verursacht Krachen im Getriebe.

Fahreigenschaften

Note 3,5

Fahrstabilität

Note: 3,6

Die Richtungsstabilität ist höchstens durchschnittlich. Das Fahrgefühl ist ein wenig unpräzise, hinzu kommt, dass die Lenkung nach Lenkkorrekturen nicht vollständig zurückstellt.

- Auch der Civic IMA hat weder eine elektronische Stabilitäts-, noch eine Traktionskontrolle. Beides Einrichtungen, die bei den Konkurrenzmodellen, zumindest gegen Aufpreis, üblich sind.

Kurvenverhalten **Note: 2,6**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt.
- Auch hier würde eine elektronische Stabilitätskontrolle in kritischen Situationen die Fahreigenschaften verbessern.

Handlichkeit **Note: 3,0**

Die Handlichkeit ist insgesamt befriedigend. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist zwar gering, die Lenkung aber eher indirekt und der Wendekreis ist für die Fahrzeugklasse zu groß.

Lenkung **Note: 4,7**

- Die Lenkung spricht bei hohem Tempo leicht verzögert an und ist wenig zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit **Note 3,2**

Bremsen **Note: 3,4**

Die Bremswirkung ist durchschnittlich. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (halbe Beladung und Serienbereifung) steht der Wagen nach 42 m.

- + Sobald das Bremspedal auch nur leicht getreten wird, schaltet der Generator auf höheren Ladestrom um, um die Energie bestmöglich auszunutzen.
- Beim Abbremsen aus hohem Tempo wird das Fahrzeug mit dem Heck unruhig.

Gestaltung **Note: 4,2**

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verriegelt sind. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halter. Vorn befinden sich nah an den Köpfen kantige Gurtbeschläge. Die außen angebrachten Lehneneinsteller sind nach einem Seitencrash nicht mehr zugänglich. Verriegelte Türen lassen sich von innen nicht mehr öffnen. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Sicherung des Gepäcks.

Rückhaltesysteme **Note: 3,1**

Vorn sind die Kopfstützen für ca. 1,80 m große Personen ausreichend hoch.

- + Außer den Front- sind vorne Seitenairbags vorhanden. Die Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. Ein Warnton erinnert die vorderen Insassen daran, den Gurt anzulegen.
- Weder vorne noch hinten gibt es Kopfairbags. Hinten: Die schmalen Kopfstützen sind zu kurz; die Gurte der Außensitze liegen am Hals an und verlaufen über den Bauch. In der Mitte ist nur ein Beckengurt vorhanden.

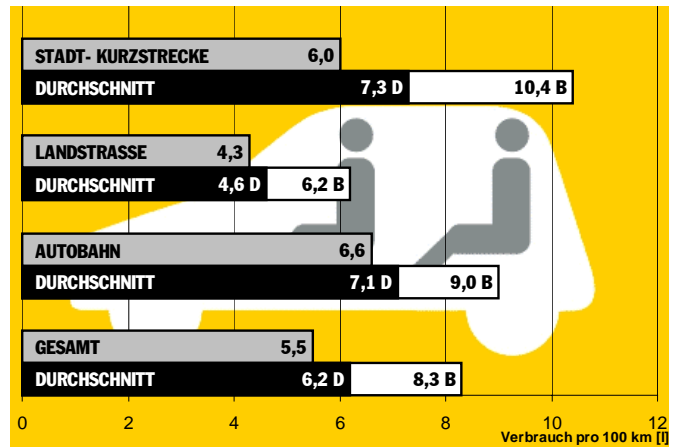
Kinder **Note: 1,8**

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu drei Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, auf den Außenplätzen auch mittels Isofix-System.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,6**

Verbrauch* **Note: 1,4**

- + Der Civic mit dem neuartigen Hybrid-Antrieb ist in seiner Klasse besonders sparsam. Innerorts kommt er mit 6,0 l/100 km aus, außerorts mit 4,3 l und auf der Autobahn mit 6,6 l Super pro 100 km. Es ergibt sich ein günstiger Durchschnittsverbrauch von 5,5 l/100 km.



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

Abgas **Note: 1,8**

- + Auch die Schadstoffemissionen sind niedrig und zukunftsweisend.

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,3**

Betriebskosten* **Note: 1,8**

- + Durch den niedrigen Verbrauch sind günstige Betriebskosten zu erwarten.

Werkstatt und Reifenkosten* **Note: 4,2**

- + Die Kupplung verspricht Langlebigkeit. Mit Serienbereifung entstehen relativ niedrige Kosten für Reifenersatz.
- Alle 20.000 km oder 12 Monate muss der Honda zum Service in die Werkstatt; die kurzen Inspektionsabstände haben mehr Werkstattaufenthalte zur Folge. Nach 120.000 km oder nach 8 Jahren müssen die speziellen (teuren) "Tridiumzündkerzen" gewechselt werden. Für Verschleißreparaturen sind erhöhte Kosten einzukalkulieren.

Wertstabilität* **Note: 3,3**

Die Prognosen für die Wertstabilität liegen auf durchschnittlichem Niveau.

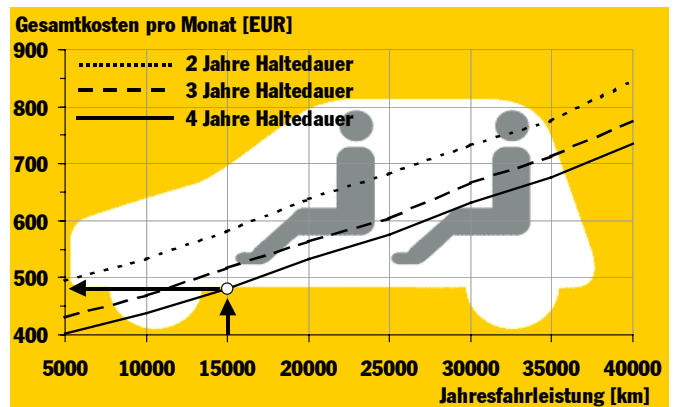
Kosten für Neuanschaffung* **Note: 4,3**

Mit dem ebenfalls durchschnittlichen Anschaffungspreis bewegt sich der finanzielle Verlust beim Wiederverkauf auf einem mittleren Level.

Fixkosten* **Note: 2,9**

In die Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung ist das Fahrzeug durchschnittlich eingestuft.

- + Da der Hybrid-Honda die strengen Euro 4-Grenzwerte einhält, ist er bis Ende 2005 von der Steuer befreit.
- Die Vollkaskoversicherung ist ziemlich teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 480 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Daten und Messwerte

4-Zylinder H.....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum.....	1339 ccm
Leistung.....	61 kW(83PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	119 Nm
bei	3300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie).....	195/60R15H
Reifengröße(Testwagen).....	195/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit.....	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	12,9 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang).....	16,2 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang).....	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super).....	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	6,0/4,3/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	128 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	55/64/69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4480 mm/1715 mm/1435 mm
Leergewicht/Zuladung	1230 kg/365 kg
Kofferraumvolumen	340 l
Anhängelast ungebremst/gebremst.....	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt.....	50 l
Reichweite.....	905 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	88 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten.....	111 Euro
Monatlicher Wertverlust.....	230 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	480 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK.....	15/20/17
Grundpreis.....	21900 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch.....	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Xenonlicht.....	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne.....	Serie
Airbag, Seite, Kopf, durchgehend.....	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-Player).....	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungsverstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend.....	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten außen).....	Serie
Kopfstützen hinten (3-fach)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Klimaautomatik.....	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Pollenfilter.....	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage.....	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach.....	nicht erhältlich
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,9

Karosserie/Kofferraum	3,3
Verarbeitung/Handhabung	3,4
Übersichtlichkeit.....	2,6
Ein-/Ausstieg.....	3,1
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	3,6
Kofferraum-Variabilität	5,1
Innenraum	3,0
Bedienung.....	2,9
Raumangebot-vorn*	3,0
Raumangebot-hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität.....	4,0
Komfort	2,6
Federung.....	3,0
Sitze.....	2,4
Innengeräusch	2,0
Klimatisierung	2,5
Motor/Antrieb	3,3
Fahrleistungen*	3,7
Laufruhe.....	2,0
Schaltung.....	3,0
Getriebeabstufung	4,0
Fahreigenschaften	3,5
Fahrstabilität	3,6
Kurvenverhalten.....	2,6
Handlichkeit	3,0
Lenkung	4,7
Sicherheit	3,2
Bremsen.....	3,4
Gestaltung.....	4,2
Rückhaltesysteme.....	3,1
Kinder	1,8
Umwelt	1,6
Verbrauch*	1,4
Schadstoffe	1,8
Wirtschaftlichkeit*	3,3
Betriebskosten*	1,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,2
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Neuanschaffung*	4,3
Fixkosten*	2,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut.....	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft.....	4,6 - 5,5