



Honda Civic 1.4 Sport

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (73 kW / 100 PS)

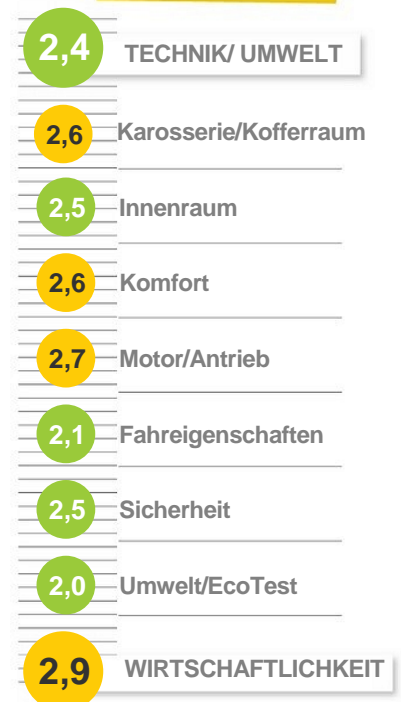
Nach rund drei Jahren Bauzeit erhält der Honda Civic das erste Facelift. Die wichtigste Änderung ist der neue Basismotor, welcher aus 1,4 l Hubraum 100 PS Leistung schöpft. Die Fahrleistungen sind zwar nicht gerade sportlich, für Landstraßen- oder auch Autobahnfahrten reicht die Leistungen aber völlig aus. Der Verbrauch ist dabei auch dank der Schaltpunktanzeige erfreulich gering, mit einem CO₂-Ausstoß von 131 g/km und sauberen Abgasen erreicht der Honda Civic 1,4 Sport vier Sterne beim ADAC-EcoTest. Zur Verbesserung der aktiven Sicherheit ist nun serienmäßig ein Reifendruckkontrollsystem an Bord. Zusammen mit dem obligatorischen ESP samt Bremsassistent und guten Crashtestergebnissen zeigt sich das Fahrzeug durchwegs sicher. Die standfeste Bremsanlage und gute Fahreigenschaften runden das stimmige Gesamtpaket ab. Der Preis für das futuristisch gestaltete Fahrzeug bewegt sich mit 20.690 Euro auf akzeptablem Niveau. Einzig die schlechte Wertstabilität des polarisierenden Japaners wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus. **Karosserievarianten:** Type-S (Dreitürer) **Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Lancia Delta, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf

+ gute Verarbeitung, großer, variabler Kofferraum, gutes Raumangebot vorne, hohe Sicherheit, sichere Straßenlage, ausgezeichnete Bremsen

- schlechte Rundumsicht, großer Wendekreis, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, die Spaltbreiten an Türen und Klappen sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, mit passgenauen Kunststoffelementen und sauber gearbeiteten Polstern. Der Unterboden ist komplett glattflächig, das reduziert störende Luftwirbel und den Verbrauch. Die Türschweller sind gut gegen Schmutz geschützt und kratzunempfindlich. Auf dem Dach dürfen 80 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt lobenswerte 465 kg.

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren; nur im unteren Bereich sowie an den Radläufen existieren Kunststoff-Verkleidungen. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen und muss über einen Hebel, welcher leicht mit der Motorhaubentriegelung verwechselt werden kann, geöffnet werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Ein Reserverad ist nicht lieferbar. Ein Wagenheber und Bordwerkzeug ist allerdings trotzdem an Bord.

3,6

Sicht

+ Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front steil abfällt. Die Außenspiegel sind zwar groß, verkleinern aber stark. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Hinten sind serienmäßig Einparkensensoren verbaut. Die gegenläufig wischenden Scheibenwischer sorgen für ein gutes Wischergebnis.

- Der Civic schneidet bei der ADAC-Rundumsichtmessung schlecht ab. Alle Säulen sind zu breit. Die A-Säulen verdecken durch die starke Schräge einen großen Bereich, das hat zur Folge das beim Abbiegen oder bei Kurvenfahrt andere Verkehrsteilnehmer verdeckt werden können. Hinten sieht man ebenfalls sehr wenig, denn die C-Säulen sind extrem breit. So übersieht man beim Abbiegen leicht einen Fahrradfahrer oder ein anderes Auto. Die Querstrebe in der Heckscheibe stört hauptsächlich beim Blick im Innenspiegel, der noch dazu ein kleines Bild wiedergibt. Bei Dunkelheit verdeckt die Strebe die Scheinwerfer des nachfolgenden Fahrzeugs. Die kleine Scheibe darunter hat keine Beheizung. Xenonscheinwerfer sind bei dieser Version nicht erhältlich.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachsäulen des Civic schränken die Übersichtlichkeit erheblich ein.

2,9

Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man recht bequem ein, denn die breiten Türen öffnen weit und das Schwellerniveau ist niedrig. Störend wirkt sich einzig die sehr schräge Frontscheibe aus, wodurch große Personen den Kopf einziehen müssen, um nicht an der A-Säule anzuschlagen. An der vorstehenden Spitze des Armaturenbretts kann man sich beim Einsteigen anschlagen. Auch hinten ist der Zustieg passabel. Die Türöffnung ist zwar recht schmal, allerdings lassen sich die Türen weit öffnen, was beim Einsteigen hilfreich ist.

⊕ Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln. An allen äußeren Sitzplätzen sind Haltegriffe vorhanden, auch am Fahrerplatz. Die kräftigen Türaufhalter können die schweren vorderen Türen auch an Steigungen sicher offen halten.

1,8

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist mit 370 l groß, er lässt sich durch Vorklappen der Rücksitzlehnen auf stattliche 875 l erweitern.

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

An der geöffneten Heckklappe können sich großen Personen über 1,80 m den Kopf anschlagen.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, nur die zu hohe innere Bordwand stört beim Beladen. Durch das zweckmäßige Format lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht ein fast ebener Ladeboden.

⊖ Die Beleuchtung des Kofferraums ist schwach.



Der Honda Civic bietet mit 370 l Volumen den größten Kofferraum im Vergleich zu den Konkurrenten.

1,8

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die beiden Rücksitzlehnen können vorgeklappt werden, die Flächen bewegen sich dabei mit nach vorne und senken sich ab. Es entsteht eine große, ebene Ladefläche - ein müheloser Vorgang. Kleines Einkaufsgepäck lässt sich in der geräumigen Mulde unter der Bodenplatte gut verstauen. Das hat nur der Civic: Mit einer Hand lassen sich die Flächen der beiden Einzelrücksitze in Richtung Lehne hochklappen und fixieren. Das ergibt hinter den Vordersitzen einen großen Stauraum bis zum Dach.

2,5

INNENRAUM

2,4

Bedienung

- +** Das futuristisch gestylte Armaturenbrett ist auf zwei Ebenen sichelförmig um den Fahrerplatz gezogen. Unter den großen Glasflächen befinden sich die gut ablesbaren aber verstreut angeordneten Instrumente. Ein Bordcomputer ist serienmäßig na Bord. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind zwar in optimaler Höhe angeordnet, können aber nicht einwandfrei bedient werden, da die Tasten teilweise vom Lenkrad verdeckt werden und die Anzeigen weit weg von den Bedienelementen angeordnet sind. Zudem erreicht der Beifahrer die Bedienelemente kaum. Das Radio lässt sich ebenfalls dank guter Höhe einfach bedienen, allerdings stört auch hier das weit entfernte Display. Im Honda Zubehörprogramm findet man auch ein portables Navigationssystem, welches ohne lästiges Kabelgewirr auf dem Armaturenbrett montiert werden kann. Die Scheibenwischer werden von einem Regensensor gesteuert. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite optimal angepasst werden, es beinhaltet Tasten für den serienmäßigen Tempomat und für das Audio-System. Die Alu-Pedale und der Schalthebel sind ebenfalls sehr gut angeordnet. Die Fensterheber (vorne mit Auf- und Abwärtsautomatik) und Außenspiegel lassen sich elektrisch betätigen. Der Blinker besitzt auch eine Antippfunktion und blinkt dann dreimal. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer akustisch und optisch mitgeteilt. Bei geöffneter Motorhaube erfolgt keine Warnung. Vorne gibt es Leselampen, hinten nur eine zentrale Leuchte.
- Das Starten des Motors ist umständlich, da sich das Zündschloss rechts vom Lenkrad befindet und nach dem Einschalten der Zündung der links angebrachte separate Starterknopf betätigt werden muss. Die Sitzlehnen sind nur grob über Rasten einstellbar. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anurten. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet.



Sehr gute Verarbeitungsqualität und weitgehend funktionelle Bedienung kennzeichnen den Civic.

2,2

Raumangebot vorne*

- +** Vorn sitzt man geräumig und hat genügend Kopf- und Beinfreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für gut 1,85 m große Personen zurück schieben.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

3,4

Raumangebot hinten*

Hinten haben zwei Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe genügend Platz (Vordersitze für 1,85 cm große Personen eingestellt). Mit einer dritten Person dazwischen wird es eng.

2,6 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, die Auslegung tendiert in Richtung straff, das passt aber zum sportlichen Charakter des Civic. So liegt dieser angenehm ruhig auf der Straße, nickt nicht, wankt kaum, nur gelegentlich kommen Schläge von schlechten Straßen etwas härter durch.

2,6 Sitze

⊕ Die straff gefederten Vordersitze bieten dem Rücken festen Halt und sorgen für zufriedenstellenden Seitenhalt. Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar. Die Sitzflächen sind gut ausgeformt, aber etwas zu kurz geraten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer breiten Trittplatte links neben dem Kupplungspedal fest abstützen. Die Rückbank ist straff gefedert und hat eine hohe Lehne bei angenehmer Neigung.

⊖ Erwachsene sitzen hinten nicht gerade bequem. Denn sie haben kaum Oberschenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu geringen Abstand zum Fußboden bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist.

3,0 Innengeräusch

Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel im Innenraum recht niedrig, es stören keine unangenehmen Frequenzen. Wind- und Fahrgeräusche sind durchschnittlich stark vorhanden. Motorgeräusche dringen gut gedämpft in den Innenraum.

2,9 Klimatisierung

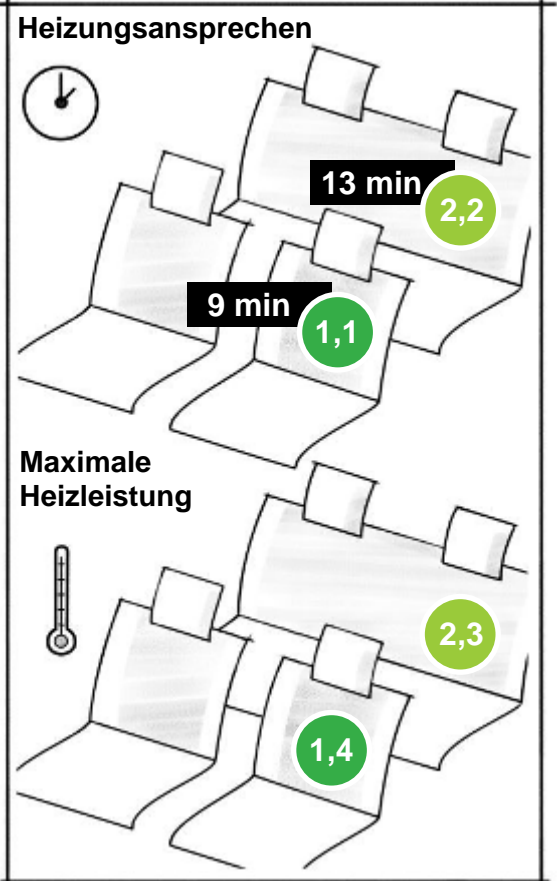
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizwirkung und das Ansprechen der Heizung ist auf den vorderen Plätzen zufriedenstellend, hinten dauert es aber deutlich länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Temperatur- und Luftverteilung lassen sich schlecht dosieren. Die mittleren Luftausströmer können nicht separat geschlossen werden.

⊕ Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Der 1,4 l Basisbenziner sorgt mit seinen 100 PS für noch akzeptable Fahrleistungen. Während Überholvorgänge recht zügig vollzogen werden können, spürt man speziell bei niedrigen Drehzahlen das geringe Drehmoment des Motors. Das Fahrzeug kann dann kaum noch beschleunigt werden. Dadurch muss oft zurück geschaltet werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor zeigt für einen Vierzylinder eine sehr gute Laufkultur. Im Stand spürt und hört man kaum, dass der Motor läuft. Während der Fahrt sind nur minimale Vibrationen im Lenkrad spürbar.

2,2 Schaltung

⊕ Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt, haben kurze Wege und lassen sich überwiegend spielend leicht wechseln, wenn die Gänge exakt geschaltet werden; ansonsten können sie leicht haken. Mit dem Rückwärtsgang ist es ähnlich. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. In der Praxis funktioniert diese aber nicht besonders zuverlässig, da oft unsinnige Schaltempfehlungen angezeigt werden.

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Drehzahlsprünge der einzelnen Gänge passen gut zusammen, allerdings ist das Getriebe insgesamt etwas zu lang übersetzt. In den oberen Gängen fehlt es an Durchzug, so dass oft zurück geschaltet werden muss. Speziell im langen sechsten Gang sind die Drehzahlen für den Motor zu niedrig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

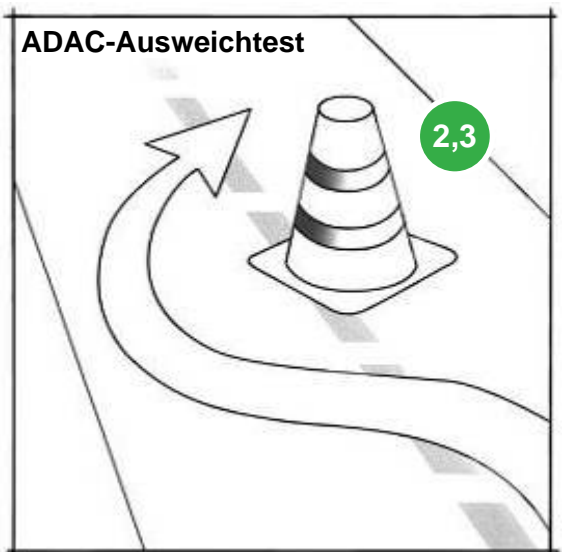
2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist selbst bei hohem Autobahntempo gut, der Fahrer hat durch die stark mittenzentrierende Lenkung ein sehr sicheres Gefühl. Selbst Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind bringen den Wagen nicht aus der Ruhe. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist.

Der Civic lässt sich mit hohen Geschwindigkeiten durch den ADAC-Ausweichtest fahren. Lenkt man allerdings schnell ein, drängt das Heck nach und Schleudern kann gradeso durch ESP-Eingriffe verhindert werden.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Die Fahreigenschaften in Kurven sind deutlich untersteuernd ausgelegt, der Wagen neigt zum Überschieben - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei zu hohem Tempo setzt leicht verspätet das elektronische Stabilitätssystem ein, um dagegen zu steuern.



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.

2,3 Lenkung*

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an und ist zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn, ohne bei hohem Autobahntempo nervös zu wirken. Die Leichtgängigkeit und direkte Auslegung sorgen für Handlichkeit.
- Beim Wenden stört der große Wendekreis von knapp 12 m.

2,0 Bremse

- + Die Bremse spricht recht gut an und ist fein dosierbar. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt das Fahrzeug nur 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent hilft, bei Notbremsungen das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

2,5 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem ist seit dem Facelift serienmäßig ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem verbaut, welches über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt.
- Der Motor lässt sich bei eingelegtem Gang, ohne Betätigung der Kupplung und der Bremse starten. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Neben den Frontairbags gibt es auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschnallen (für alle Sitzplätze). An den stabilen Türgriffen lässt sich akzeptable Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,80 m große Personen, dank der aktiven Kopfstützen vorne können diese bei einem Heckaufprall optimal wirken.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Kinder. Nur bei maximal 1,55 m große Personen können diese noch vollen Schutz bieten. Der Abstand zum Kopf ist zudem viel zu groß.

2,6 Kindersicherheit

- + Auf den äußeren Rücksitzplätzen sind Form der Sitze und Geometrie der Gurte gut zur Befestigung von Kindersitzen geeignet. Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP-Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht das Fahrzeug gute vier Sterne (39 Punkte) bei der Kindersicherheit.

⊖ Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Der hintere Mittelsitz eignet sich nicht für Kindersitze, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen und der Kindersitz auf dem schmalen Sitzpolster nicht lagestabil befestigt werden kann. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Die hinteren Fenster besitzen zwar keine Aufwärtsautomatik, allerdings wirken beim Schließen zu hohe Kräfte, ein Einklemmschutz wäre deshalb dringend erforderlich.

2,4 Fußgängerschutz

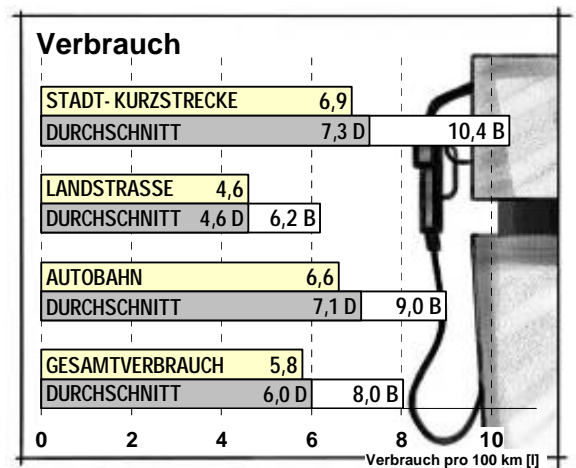
⊕ Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit 24 Punkten gut ab und erhält geradeso drei von vier möglichen Sternen.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der kleine Benzinmotor zeigt sich recht sparsam. Im Schnitt gönnt sich der Honda Civic 1,4 geringe 5,8 l auf 100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 131 g/km erhält das Fahrzeug 33 von 50 möglichen Punkten im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest. Der Autobahnverbrauch ist mit 6,6 l auf 100 km zufriedenstellend.

⊕ In der Stadt benötigt der Civic laut ADAC-Messung 6,9 l und auf der Landstraße 4,6 l auf 100 km.



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

1,2 Schadstoffe

⊕ Dank des geringen Schadstoffausstoßes erreicht der Wagen 48 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt werden deutlich vier Sterne beim ADAC-EcoTest erreicht.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten halten sich dank des geringen Verbrauchs auf niedrigem Niveau.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

4,9

Wertstabilität*

– Das futuristische Design des Honda Civic polarisiert. Das wirkt sich nicht besonders gut auf die Wertstabilität aus.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis von 20.690 Euro geht für ein Fahrzeug dieser Klasse in Ordnung. Alle wichtigen Ausstattungsdetails sind serienmäßig an Bord. Dadurch gestaltet sich die Aufpreisliste sehr kurz. Allerdings fehlen mehrere wünschenswerte Ausstattungsdetails wie Xenonscheinwerfer oder Sitzheizung, zudem sind viele Ausstattungen nur als Zubehör erhältlich (automatisch abblendender Innenspiegel, Navigationssystem).

2,1

Fixkosten*

+ Die geringen Steuern und die durchweg akzeptablen Versicherungsklassen sorgen für ein gutes Ergebnis bei den fixen Kosten.

2,9

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten halten sich im Rahmen. Dadurch erreicht der Honda Civic 1,4 Sport auch hier ein durchschnittliches Ergebnis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.8	2.2 i-CTDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1339	4/1799	4/2204
Leistung [kW(PS)]	73(100)	103(140)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	127/4800	174/4300	340/2000
0-100 km/h[s]	13,0	8,9	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	205	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	7,2 S	5,7 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	16/18/21	17/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	58	100	249
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	439	519	537
Preis [Euro]	16790	20790	23590

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1339 ccm
Leistung	73 kW (100 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	127 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 4,6/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km/ 131g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4255/1765/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	1225 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/875 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	860 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	70 Euro
Monatlicher Wertverlust	268 Euro
Monatliche Gesamtkosten	485 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/18
Grundpreis	20.690 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 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 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Honda Civic 1.4 Sport

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	1.100 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regensensor	Serie
Reserverad, vollwertig (Reifenpannenset)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Honda-Zubehör)	208 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten außen)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (Honda-Zubehör)	ab 508 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheiz-/anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest