



## Honda Civic 2.2 i-DTEC Sport (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**A**uch die neue Generation des Honda Civic hebt sich durch die auffällige Karosserieform wieder deutlich von der Masse ab. Doch die Linienführung soll nicht nur den dynamischen Charakter widerspiegeln, sondern auch die Aerodynamik des Civic verbessern. Der Innenraum wurde ebenfalls modifiziert und bietet nun ein größeres Platzangebot, das sich vor allem im Fond bemerkbar macht. Nur der Kofferraum ist im Vergleich zum Vorgänger etwas geschrumpft. Angetrieben wird der Civic von einem 2,2-l-Selbstzünder, der für gute Fahrleistungen sorgt - der Verbrauch hält sich dabei mit 4,8 l/100 km in Grenzen und beschert dem Civic drei Sterne im ADAC EcoTest. Auch das Fahrwerk fügt sich gut in das sportliche Gesamtbild ein und verleiht dem Civic sichere Fahreigenschaften. Zu erwerben ist der extravagante Kompaktwagen ab 25.800 Euro - dies ist nicht besonders günstig, allerdings zeigt sich der Wagen gut ausgestattet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Hyundai i30, KIA Ceed, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

**+** große Reichweite mit einer Tankfüllung, sichere Fahreigenschaften, überdurchschnittliche Variabilität, gutes Sicherheitsangebot, standfeste Bremsanlage

**-** unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,5 Transport

1,8 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

### Verarbeitung

Etwas mehr Liebe zum Detail wäre im Innenraum wünschenswert, da dieser zum Großteil von harten, kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert wird.

⊕ Insgesamt zeigt sich die Karosserie des neuen Civic gut verarbeitet, wenn auch nicht alle Anbauteile perfekt eingepasst sind. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig - das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, so dass die Türschweller kaum Verschmutzen. Zudem besitzen die lackierten Schweller Schutzleisten (gegen Aufpreis) und verkratzen dadurch nicht so schnell. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen und der Entriegelungshebel ist schlecht zugänglich bei der Motorhaubenentriegelung positioniert. An den Stoßfängern sind keine Seitenleisten, so dass diese bei Parkremplern völlig ungeschützt sind. Auch die Fahrzeugflanken werden nur durch tief positionierte und lackierte Leisten geschützt. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - Gasfedern gibt es keine.

2,3

### Alltagstauglichkeit

⊕ In der Summe seiner Eigenschaften kann der Civic mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch mehr für kurze Strecken eignet. Die Kombination aus 50-l-Tank und geringem Kraftstoffverbrauch (gemessener Wert) lässt eine große Reichweite von etwa 1050 km mit nur einer Tankfüllung zu. Auf dem Dach dürfen gute 75 kg transportiert werden, wenn auch die maximale Zuladung mit 480 kg nur durchschnittlich ausfällt. Für einen Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

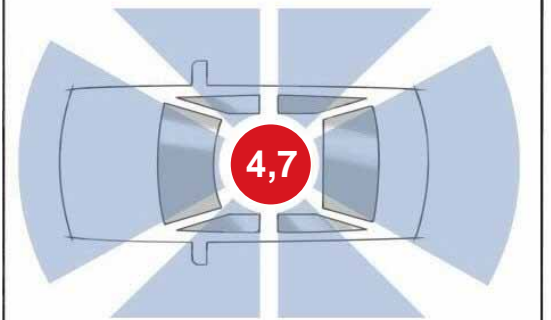
⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung.

3,2

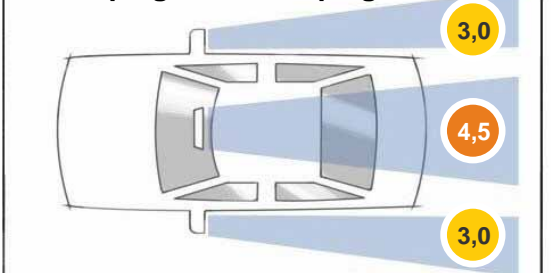
### Sicht

Die Sitzanordnung des Fahrers ist recht tief, so dass dieser das umliegende Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken kann. Durch die abfallende Front und das hohe Heck sind die Fahrzeugenden nur zufriedenstellend abschätzbar. Tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug können aufgrund des unteren Fensters in der Heckklappe zufriedenstellend wahrgenommen werden. Abhilfe leistet hier auch die serienmäßige Rückfahrkamera. Da die Außenspiegel ein zufriedenstellend großes Format haben, ist auch der Blick nach hinten akzeptabel. Die Fahrbahn wird durch das Halogenlicht recht gut ausgeleuchtet.

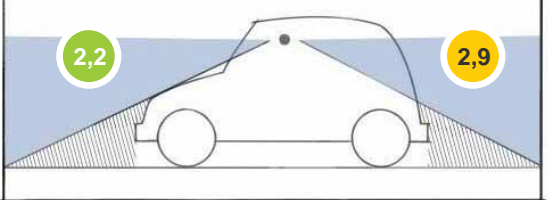
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

⊕ Durch das serienmäßige LED-Tagfahrlicht wird man auch am Tag durch andere Verkehrsteilnehmer besser wahrgenommen. Hindernisse vor dem Fahrzeug sind gut zu erkennen. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich und geben ein großes Sichtfeld frei.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Civic schlecht ab, besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Das Sichtfenster durch den Innenspiegel fällt recht klein aus. Parksensoren sind vorn wie hinten nur gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden).



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

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Einstiegshöhe wird durch die flache Dachlinie beschränkt und die Rückbank ist tief angeordnet, allerdings gehen die Türen weit auf.

⊕ Das Fahrzeug lässt sich mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Umständlich ist allerdings, dass man diese doppelt betätigen muss, damit alle Türen geöffnet werden. Die Seitenschweller liegen recht tief und der Fahrersitz ist in einer zufriedenstellenden Höhe, was das Ein- und Aussteigen nicht zusätzlich erschwert. Hilfreich sind auch die Haltegriffe am Dachhimmel, die für alle außen Sitzenden vorhanden sind. Die Türen sind mit recht kräftigen Rasterungen ausgestattet, so dass diese auch an Steigungen zuverlässig gehalten werden.

⊖ Die Türschweller sind breit, so dass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss und Gefahr läuft sich die Kleidung zu verschmutzen. Zudem kann der Kopf relativ leicht an der flach verlaufenden Dachlinie gestoßen werden.

### 2,2 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Üblicherweise fasst der Kofferraum 350 Liter, ist damit aber etwa 20 l kleiner zum Vorgänger. Werden Rücksitzbank und -lehne umgelegt so erweitert sich das Volumen auf großzügige 860 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Zudem ist über einen gewissen Teil, ein Beladen bis zum Dach möglich.



Mit 350 l Volumen entspricht der Kofferraum zwar klassenüblichen Maßstäben, ist aber um 20 l kleiner als der des

### 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Format ist zweckmäßig, wenn auch Kofferraumbreite und -höhe nur zufriedenstellend sind. Auch die Breite der Ladeöffnung könnte größer ausfallen.

⊕ Im Ganzen reiht sich der Civic im guten Klassenmittelfeld bei der Kofferraum-Zugänglichkeit ein. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt auf knapp 1,9 m über dem Boden auf. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind Gegenstände, die bei der Sitzlehne liegen, gut zu erreichen. Die Kofferraumöffnung ist hoch, so dass auch sperrige Gegenstände gut eingeladen werden können.

⊖ Zum Einladen muss das Ladegut über die knapp 73 cm hohe Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen stört hingegen eine 23 cm hohe Stufe. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch umklappen, der Vorgang ist einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich. Dabei entsteht eine ebene Ladefläche. Zudem befindet sich unter dem Kofferraumboden ein großes Fach, mit etwa 60 l Stauraum.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit zeigt sich ergonomisch aufgebaut. Die Bedienelemente sind um den Fahrerplatz orientiert, so dass diese nach recht kurzer Zeit intuitiv bedient werden können. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren, der Einstellbereich könnte aber etwas größer sein. Der Schalthebel liegt sehr günstig und ist gut erreichbar, ebenso die Pedale. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstockhebel angebracht, jedoch beleuchtet, so dass man es auch bei Dunkelheit gut findet. Der Lichtschalter ist nur im Lenkstockhebel untergebracht, alternativ wird das Licht jedoch sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind beim Licht untergebracht. Die Scheibenwischer vorn werden automatisch aktiviert. Das Klimabedienteil ist weit unten positioniert, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Der Aufbau der Einheit ist übersichtlich und sinnvoll, wenn auch die Bedienelemente recht klein sind und teilweise vom Schalthebel verdeckt werden. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt. Das Radio-/Navigationssystem ist in einer guten Höhe, die Menüführung allerdings anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik sowie einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel werden über einen praxisgerechten Schalter eingestellt und können auch elektrisch angeklappt werden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert und auch Radioeinstellungen können dort verändert werden. Insgesamt sind alle Schalter übersichtlich angeordnet - die wichtigen sind auch beleuchtet. Vorn wie hinten ist die Anzahl der Ablagen zufriedenstellend und auch das Handschuhfach weist ein ordentliches Format auf. Die Instrumente lassen sich prinzipiell zwar gut ablesen, allerdings findet die Darstellung in zwei Ebenen statt. Direkt hinter dem Lenkrad werden Drehzahl, Tankfüllstand und die Kühlflüssigkeitstemperatur analog dargestellt. Darüber wird die Geschwindigkeit digital angezeigt, je nach Körpergröße wird jedoch die Anzeige teilweise vom Lenkrad verdeckt. Neben der Geschwindigkeitsanzeige wird der Tacho hinterleuchtet und informiert den Fahrer über den derzeitigen Kraftstoffverbrauch. Ist die Tachobeleuchtung dunkelblau, befindet sich das Fahrzeug in einem ineffizienten Betriebszustand. Bei einer hellblauen Beleuchtung ist der Betriebszustand nicht optimal, weicht aber nicht übermäßig ab. Bei einer spritsparenden Fahweise wird die Anzeige grün.

⊖ Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Vorn stört der Ablagekasten in der Mitte beim Anschnallen und die Türgriffe sind bei voll geöffneten Türen weit weg, so dass man sich zum Schließen weit hinauslehnen muss.



**Eine weitgehend funktionelle Bedienung kennzeichnet den Civic. Die Verarbeitungsqualität des Innenraums kann sich aber noch nicht mit dem Vorgänger messen.**

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für Insassen bis knapp 1,90 m, wobei die Kopffreiheit üppiger ausfällt. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich sehr großzügig, so dass sich auch ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

---

## 3,0 Raumangebot hinten\*

Hinten geht es deutlich enger zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so finden im Fond lediglich Personen bis 1,80 m ausreichend Platz. Die Innenbreite ist auch hier üppig, allerdings wirkt sich die flache Dachlinie ungünstig auf das subjektive Raumempfinden aus, so dass dieses zufriedenstellend ausfällt.



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

---

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Prinzipiell weist der Civic eine übliche Innenraumvariabilität auf. Er hebt sich allerdings mit den nach oben, zur Lehne hin, klappbaren Sitzflächen von der Masse ab. Dadurch entsteht ein großer Stauraum hinter den Vordersitzen.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

⊕ Im Ganzen zeigt sich die Feder-/Dämpferabstimmung ausgewogen, tendiert aber in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen absorbiert - das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse werden meist ordentlich gedämpft, dringen teilweise aber deutlicher zu den Insassen durch. Auf Querfugen könnte das Fahrwerk etwas feiner ansprechen, da diese deutlich von den Passagieren wahrgenommen werden. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden. Karosserieneigungen sind selbst in schnell durchfahrenen Kurven, oder bei starken Bremsungen gut gedämpft. Insgesamt bietet das Fahrwerk auch einen guten Langsamfahrkomfort - Kopfsteinpflaster dringt zwar in den Inneraum durch, wird aber nie unangenehm.

---

### 2,4 Sitze

Im Fond sind die Sitze weniger konturiert und bieten dadurch auch weniger Halt, besonders in schnell durchfahrenen Kurven. Zudem hat man hinten wenig Oberschenkelunterstützung, da die Sitzfläche recht tief angeordnet ist.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, so dass Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition einnehmen können. Insgesamt sind die Sitze körpergerecht gestaltet und angenehm gepolstert. Vorn bieten die hohen Rückenlehnen einen guten Seitenhalt und auch die Sitzfläche ist recht gut konturiert. Zudem kann der Fahrer seinen Fuß fest abstützen, wenn auch die Ablage keine harte Trittplatte hat. Im Fond sind die Lehnen sehr hoch und das Polster ebenfalls angenehm gefedert.

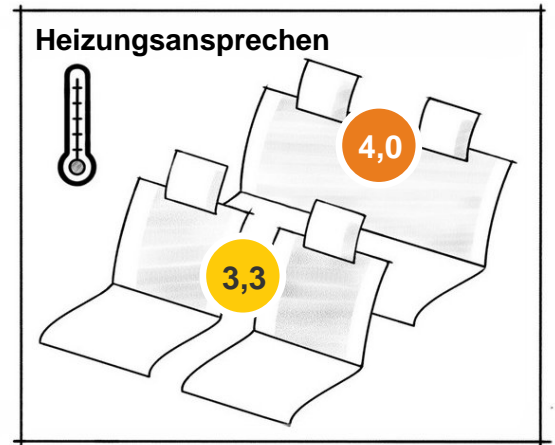
## 2,4 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist recht niedrig - bei 130 km/h werden rund 69 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche sind kaum vorhanden und auch Motor- und Windgeräusche halten sich prinzipiell zurück, steigen aber auch bei hohen Drehzahlen oder Geschwindigkeiten etwas an.

## 2,8 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest kann der Civic nur ein durchschnittliches bis ausreichendes Ergebnis vorweisen. Besonders im Fond müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis ein angenehmes Temperaturniveau vorherrscht.

⊕ Der Civic ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, was eine separate Temperatureinstellung für Fahrer und Beifahrer ermöglicht. Die Luftmengenverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

## 2,0 Fahrleistungen\*

Der sechste Gang ist recht lang ausgelegt und führt somit zu ausreichenden Elastizitätswerten.

⊕ Der 2,2-l-Selbstzünder leistet maximal 150 PS und weist bei 2000 U/min ein Drehmoment von 350 Nm auf. Dies reicht für gute bis zufriedenstellende Elastizitätswerte in den mittleren Gängen. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Civic in knapp 5,3 Sekunden.

## 2,2 Laufkultur

⊕ Für einen Fremdzünder legt das Aggregat eine gute Laufkultur an den Tag. Es sind zwar, besonders im unteren Drehzahlbereich, leichte Vibrationen vorhanden und unter Last ist auch ein geringes Dröhnen zu vernehmen. Dennoch ist dies unaufdringlich und wird nicht als störend wahrgenommen.

## 1,7 Schaltung

⊕ Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut schalten, wenn auch ein leichter Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Ein schnelles Schalten ist trotz kurzer Wege nur bedingt möglich, da es dann etwas mehr hakt. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die Kupplung lässt sich einwandfrei dosieren und dank Berganfahrhilfe ist auch ein Anfahren an Steigungen problemlos möglich.

---

## 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe zeigt sich insgesamt recht lang übersetzt, passt aber dennoch gut zur Leistungscharakteristik des Motors - im sechsten Gang herrschen spritsparende Motordrehzahlen von etwa 2200 U/min vor. Doch auch die einzelnen Gänge passen gut zueinander, so dass ein gleichmäßiges Beschleunigen gut möglich ist.

---

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,6 Fahrstabilität

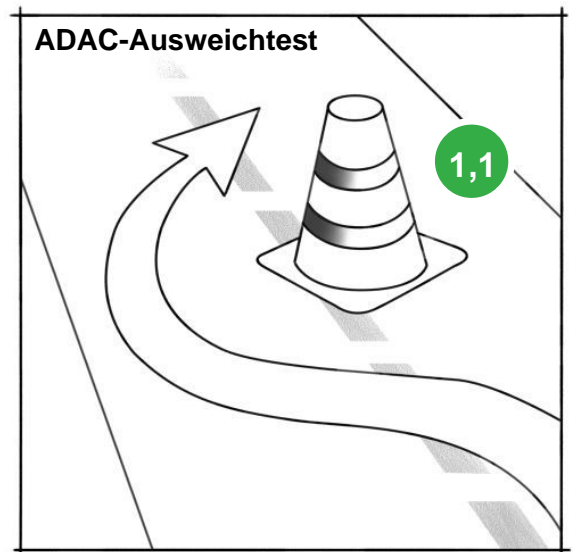
⊕ Prinzipiell zeigt der Civic ein neutrales Fahrverhalten, hat allerdings eine Tendenz zum Untersteuern, so dass auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert werden. Beim ADAC Ausweichtest reagiert er sehr stabil auf Lenkbefehle und folgt zielsicher dem Parcours. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden, auch wenn man das Gaspedal in einer Kurve hebt. Tritt eine Gefahrensituation auf, regelt das ESP zuverlässig.

---

### 2,5 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung ist präzise geführt und reagiert schnell auf Kursänderungen am Lenkrad, zudem vermittelt sie dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Die direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit der Lenkung erleichtert das Rangieren und macht das Fahrzeug handlicher.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,8 m sehr groß aus.



**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.**

---

### 1,5 Bremse

⊕ Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Civic rund 35 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pimacy HP; 225/45 R17 91W) bis zum Stillstand. Die Bremse ist frei von Fading und hat auch keinen Einfluss auf die Spurtreue beim Bremsen in Kurven.

---

## 1,9 SICHERHEIT

---

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Insgesamt weist der Civic eine gute serienmäßige Sicherheitsausstattung auf. Ein elektronisches Stabilitätsprogramm und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Zudem beinhaltet der Serienstand ein Reifendruckverlust-Warn-System sowie LED-Rückleuchten. Dank Startsicherung ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Ein Speedlimiter ist ebenfalls serienmäßig an Bord.

- Bei aktiver Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion.

---

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Civic 94 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 m optimalen Schutz und sind zudem aktiv, was das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall senkt. Zudem werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen und der Status im Display angezeigt sowie der Fahrer akustisch informiert, wenn sich Personen während der Fahrt wieder abschnallen. Vorn sind die Türgriffe stabil, so dass im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

– Im Fond schützen die Kopfstützen Personen bis maximal 1,50 m Körpergröße und weisen zudem einen großen Abstand zum Kopf auf.

---

## 1,6 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Civic gute 83 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterung mit Ankerhaken zur sicheren Kindersitzmontage. Zudem können Kinderrückhaltesysteme auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden, da die Gurte ausreichend lang und die Gurtschlösser fest sind. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist auf den Außenplätzen groß, jedoch ist die Position der Anlenkpunkte nicht optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass auch hier Kindersitze sicher montiert werden können. Die elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Klemmschutz und minimieren somit das Verletzungsrisiko. Auf den äußeren Plätzen und auf dem Beifahrersitz können hohe Kindersitze problemlos montiert werden. Auf diesen Plätzen sind auch laut Hersteller-Bedienungsanleitung universelle Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen (Beifahrerairbag abgeschaltet).

– Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Mittelsitz keine universellen Kinderrückhaltesysteme befestigt werden. Zudem weist der Mittelsitz eine ungünstige Position und einen kleinen Abstand der Gurtanlenkpunkte auf - dadurch würden sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen, da sie dadurch seitlich versetzt sind. Die Isofix-Halterungen lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

---

## 2,3 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erreicht der Civic gute 69 Prozent der möglichen Punkte beim Crashtest. Der komplette Stoßfänger, die Vorderkante und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Allerdings sind noch die seitlichen Bereiche der Motorhaube zu aggressiv gestaltet.



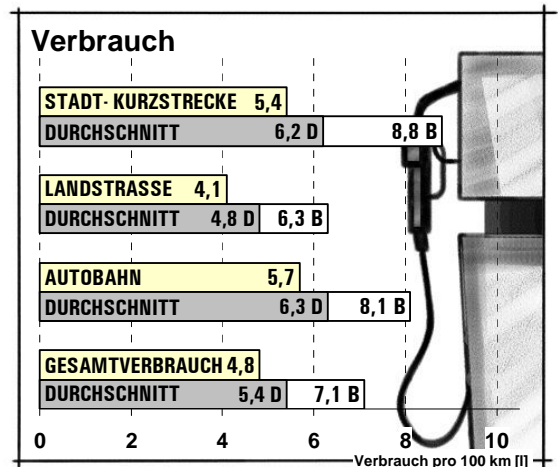
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Civic mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 153 g/km (Well-to-Whell-Betrachtung) 32 von 50 Punkten. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km. Dieser setzt sich aus 5,4 l/100 km innerorts, 4,1 l/100 km außerorts und 5,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist im Ganzen recht gering, allerdings fallen nach der Warmlaufphase leicht erhöhte Stickoxidwerte auf. Dennoch reicht es beim Kapitel Schadstoffe für 37 von 50 Punkten. In der Summe erreicht der Civic 69 Punkte, dies entspricht drei Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,5 Betriebskosten\*

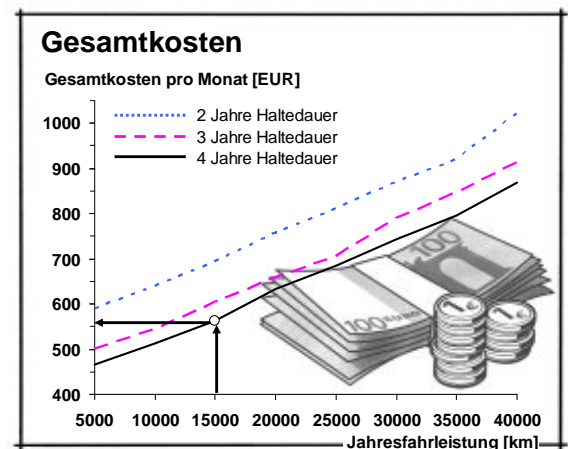
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Civic relativ günstige Verbrauchswerte aufweist beschert ihm dies eine befriedigende Note in den Betriebskosten.

### 3,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer sind dies nicht mehr ganz zeitgemäß kurze Abstände, welche die Anzahl der Werkstattaufenthalte erhöhen.

⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - und verwendet nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage.

⊖ Durch die üppige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 562 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,1 Wertstabilität\*

Dem Civic wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Mit der eigenwilligen Form weckt der Civic zwar nicht bei jedem positive Emotionen, allerdings wirkt es sich auf die Wertstabilität günstig aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem neuen Modell zu rechnen ist.

### 3,5 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 25.800 Euro ist der Civic im Klassenvergleich kein Schnäppchen. Allerdings zeigt er sich dafür gut ausgestattet, so dass nach dem ADAC Ausstattungskorb lediglich 480 Euro zusätzlich aufgewendet werden müssen.

### 4,7 Fixkosten\*

Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sehr teuer. Zudem fällt die Kfz-Steuer mit 219 Euro pro Jahr teuer aus.

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

In den meisten Kostensparten bewegt sich der Honda Civic etwa im Mittelfeld, so dass auch die monatlichen Kosten zufriedenstellend ausfallen.

#### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 S	1.8 S	2.2 i-DTEC S (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1339	4/1799	4/2199
Leistung [kW(PS)]	73(100)	104(140)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	127/4800	174/4300	350/2000
0-100 km/h[s]	13,0	9,7	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	215	217
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	5,4 S	5,8 S	4,2 D
CO2 [g/km]	128	136	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	17/20/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	64	88	209
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	456	491	502
Preis [Euro]	16.950	18.950	21.950

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2199 ccm
Leistung	110 kW(150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,65/11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>5,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,4/ 4,1/ 5,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	115g/km/ <b>153g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,0dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4300/1770/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	<b>2070 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1430 kg/480 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>350 l/860 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1040 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>101 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>96 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>304 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>562 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22
Grundpreis	25.800 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat(mit Geschwindigkeits)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 990°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar(beheizbar und anklap)	Serie
Einparkhilfe vorne(und hinten)	690 Euro
Lackierung Metallic	480 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,2**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen