



Honda Civic 1.6 i-DTEC Lifestyle (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Honda bietet den Civic nun auch mit einem kleinen Dieselmotor an. Das 1.6-l-Aggregat leistet maximal 120 PS und hat ein Drehmoment von 300 Nm. Es ist der erste Motor aus der „Earth Dreams Technology“ Serie. Honda verspricht gute Fahrleistungen und auch niedrige Emissionen. Das kann der ADAC Autotest bestätigen. Im EcoTest verbraucht er nur 4,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. In der getesteten Variante "Lifestyle" kann sich auch die Serienausstattung sehen lassen. Xenonlicht mit Fernlichtassistent, ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer und Parksensoren mit Rückfahrkamera sind aufpreisfrei an Bord. Schade ist nur, dass das Safety-Paket mit Notbremssystem nur für die höchste Ausstattungsvariante "Executive" lieferbar ist. Der Civic bietet nur vorne viel Platz. Auf der Rücksitzbank wird es leider eng. Dafür kann sich das Kofferraumvolumen sehen lassen und ist unerwartet üppig. Der Anschaffungspreis ist leider zu hoch geraten. Die getestete Variante kostet 26.550 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Hyundai i30, KIA Ceed, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

- +** Xenonscheinwerfer serienmäßig, großzügiger Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, niedriger Kraftstoffverbrauch
- unübersichtliche Karosserie, mäßige Heizleistung, sehr großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,1 Langstrecke

2,2 Transport

2,3 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

⊕ Insgesamt zeigt sich die Karosserie des 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. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich gefertigt. 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. Die verwendeten Kunststoffe im Innenraum sind zum Großteil hart und kratzempfindlich. An den Stoßfängern sind keine Seitenleisten, die bei Parkremplern schützen könnten. Auch die Fahrzeugflanken sind ungeschützt, es gibt lediglich unlackierte Kotflügelleisten. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern gibt es keine.

2,4

Alltagstauglichkeit

⊕ Insgesamt kann der Civic eine gute Alltagstauglichkeit vorweisen. 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 knapp 1200 km mit nur einer Tankfüllung zu. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die maximale Zuladung fällt mit 470 kg durchschnittlich aus. Es ist eine gebremste Anhängelast von 1500 kg (ungebremst: 500 kg) zulässig.

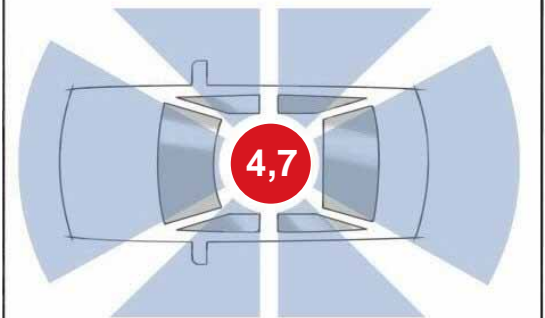
⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord.

2,9

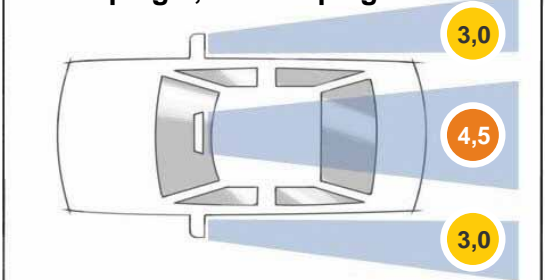
Sicht

Die Anordnung des Fahrersitzes ist recht tief, wodurch dieser das Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken kann. Durch steile Front und das hohe Heck können die Fahrzeugenden nur mäßig eingesehen werden. Tief liegende Hindernisse werden im hinteren Nahbereich aufgrund des unteren Fensters in der Heckklappe zufriedenstellend wahrgenommen. Das Sichtfeld ist durch die Außenspiegel akzeptabel, zudem hat der Linke einen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser wahrnehmen lassen.

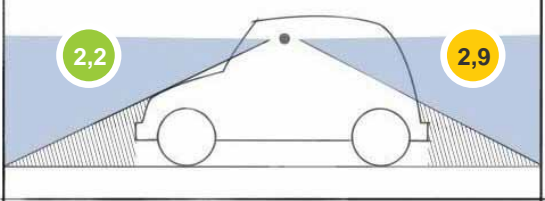
Rundumsicht



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 LED-Tagfahrlicht wird man auch am Tag von anderen Verkehrsteilnehmer besser wahrgenommen. Bei Nacht leuchten die serienmäßigen Xenonscheinwerfer die Fahrbahn gut aus, das Fernlicht wird automatisch aktiviert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse sind gut erkennbar. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich und geben ein großes Sichtfeld frei. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren an Front und Heck sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Civic schlecht ab, besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Der Innenspiegel ist klein und somit auch das Sichtfeld nach hinten.



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

3,0 Ein-/Ausstieg

Hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Einstieghöhe 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 Türschweller liegen tief und der Fahrersitz ist in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert - das Ein- und Aussteigen gelingt vorn insgesamt mühelos. 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. Nach dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs wird das Fahrzeugumfeld beleuchtet.

⊖ 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.

1,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 400 Liter (gemessen bis zur Hutablage), dachhoch sind es sogar 560 Liter. Werden Rücksitzbank und -lehne umgelegt, erweitert sich das Volumen auf großzügige 910 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante), dachhoch passen bis zu 1420 Liter in das Ladeabteil. Es können bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen verstaut werden.



Mit 400 l Volumen entspricht der Kofferraum klassischen Maßstäben.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des Civic ist zufriedenstellend. Die Kofferraumöffnung ist hoch, könnte aber breiter ausfallen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, wenn auch Kofferraumbreite und -höhe nur zufriedenstellend sind.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt auf knapp 1,90 m über dem Boden auf. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar.

⊖ 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

2,0 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 am Lenkstock angebracht, jedoch beleuchtet, so dass man es auch bei Dunkelheit gut findet. Der Lichtschalter ist nur im Blinkerhebel untergebracht, alternativ wird das Licht (und Fernlicht) sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind ebenfalls im Lenkstockhebel 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 optionale Radio-/Navigationssystem ist in einer guten Höhe, die Menüführung allerdings anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Die Bedienung erfolgt mittels Berührung oder mit den kleinen Schaltflächen und Drehknöpfen. Das Audiosystem kann alternativ am Lenkrad gesteuert werden. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik sowie einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel werden über einen praxisgerechten Schalter eingestellt und können elektrisch angeklappt werden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert. 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 Fahrweise 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 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 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 Rücksitzflächen von der Masse ab. Dadurch entsteht ein großer Stauraum hinter den Vordersitzen.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

Auf Querfugen könnte das Fahrwerk etwas feiner ansprechen, da diese deutlich von den Passagieren wahrgenommen werden. Kopfsteinpflasterbeläge dringen zwar in den Innenraum durch, es wird aber nicht zu unbequem.

⊕ 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. Bei ungleichmäßigen Fahrbahnbelägen ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden. Karosserieneigungen sind selbst in schnell durchfahrenen Kurven, oder bei starken Bremsungen gut gedämpft. Insgesamt bietet das Fahrwerk einen noch guten Langsamfahrkomfort.

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 (nicht aber in der Neigung) einstellen, Personen unterschiedlicher Statur finden aber eine angenehme Sitzposition. Insgesamt sind die Vordersitze körpergerecht gestaltet und angenehm gepolstert. Vorn bieten die hohen Rückenlehnen einen guten Seitenhalt und auch die Sitzfläche ist ordentlich konturiert. Zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß fest abstützen, wenn auch ein stabiles Trittbrett fehlt. Im Fond sind die Lehnen sehr hoch und das Polster ebenfalls angenehm.

– Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden.

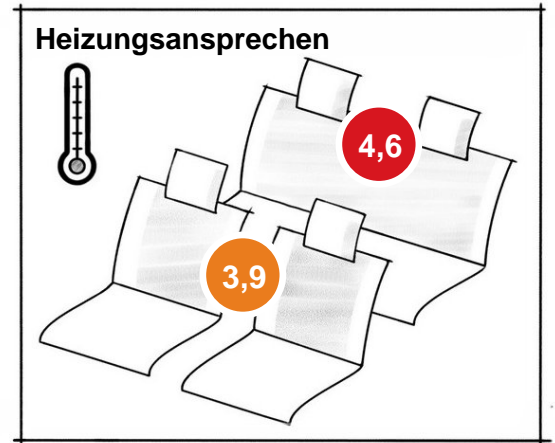
2,3 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist nicht zu hoch - bei 130 km/h werden 68,6 dB(A) gemessen. Subjektiv werden kaum Fahrgeräusche wahrgenommen. Motor- und Windgeräusche halten sich prinzipiell zurück, steigen aber auch bei hohen Drehzahlen oder Geschwindigkeiten etwas an.

3,1 Klimatisierung

+ 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.

– Beim ADAC Heizungstest kann der Civic kein gutes Ergebnis vorweisen. Vorn wie hinten dauert es lang, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen - dabei müssen sich besonders die hinteren Passagiere lange gedulden.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

+ Der 1,6-l-Turbodiesel leistet maximal 120 PS und weist bei 2000 U/min ein Drehmoment von 300 Nm auf. Dies reicht für gute Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang. Doch auch im größten Gang sind die Werte noch zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Civic in 6,1 Sekunden - das ist ein noch gutes Ergebnis.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders geht in Ordnung, ist aber nicht tadellos. Es ist dauerhaft ein leichtes Vibrieren spürbar, im unteren Drehzahlbereich und unter Last in ausgeprägter Form. Dann dröhnt es auch im Innenraum. Mit steigenden Drehzahlen wird auch das harte Arbeitsprinzip des Diesel deutlicher und dieser akustisch im Innenraum präsenter.

1,8 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.

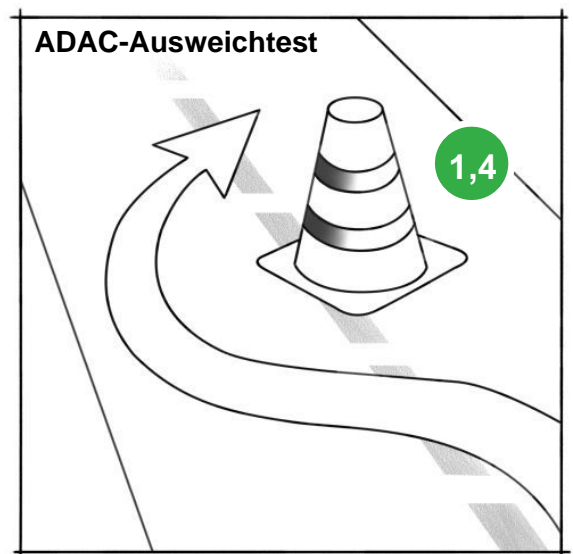
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt gut zur Motorcharakteristik, es steht für jeden Geschwindigkeitsbereich ein passender Gang zur Verfügung. Die einzelnen Abstufungen passen zueinander, es entstehen kein zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung ist recht lang, das Aggregat dreht bei 130 km/h mit 2400 U/min. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten allerdings an Steigung das Tempo halten, ist gelegentlich ein Herunterschalten notwendig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Civic zeigt eine gute Richtungsstabilität, wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf das Fahrverhalten. Beim ADAC Ausweichtest kann der Honda ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert gut auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich leicht untersteuernd auf Ausweichkurs - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim Gegenlenken zeigt er sich weitgehend neutral und lässt sich auch problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden, wenn man das Gaspedal in einer Kurve hebt. Tritt eine Gefahrensituation auf, regelt das ESP zuverlässig.



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.

2,6 Lenkung*

⊕ Der Civic reagiert gut auf Lenkbefehle, zudem erweist sich die Lenkung als präzise. Die Lenkradrückmeldung ist um die Mittellage zufriedenstellend, wird aber mit steigenden Lenkwinkeln besser. Die direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit der Lenkung erleichtern das Rangieren.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,75 m sehr groß aus.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Civic rund 36,6 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; Größe: 225/45 R17 91W) bis zum Stillstand - dabei ist die Bremse frei von Fading. Auch die Richtungsstabilität bei Vollbremsungen in Kurven ist tadellos.

2,0

SICHERHEIT

2,3

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. Bei Vollbremsungen wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Dank Startsickeung 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, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,0

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 besitzen zudem einen Schleudertraumaschutz. Darüberhinaus 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 nur Personen bis maximal 1,50 m Körpergröße und weisen zudem einen großen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Kopfstützen sind schmal. Die hinteren Türgriffe lassen sich unter Umständen nach einem Unfall schlecht greifen.

1,7

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 vorn Kindersitze sicher montiert werden können. Die elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz 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 seitlich versetzt wären. 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 ADAC Crashtest nach Euro-NCAP-Norm. Der komplette Stoßfänger, die Vorderkante und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Allerdings sind noch die seitlichen Bereiche der Motorhaube zu aggressiv gestaltet.

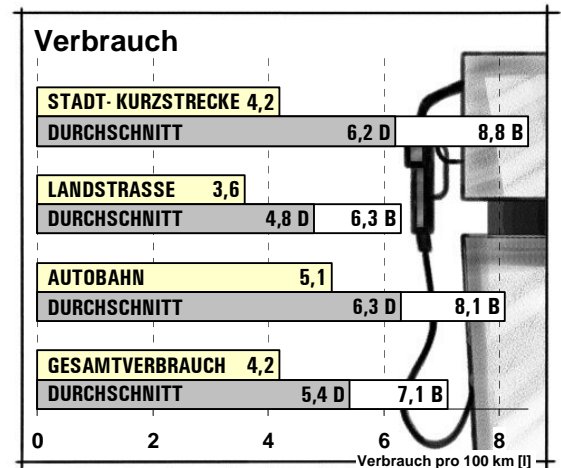
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

⊕ Beim ADAC EcoTest erreicht der Civic mit einem CO₂-Ausstoß von 133 g/km 39 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,2 Liter auf 100 km. Dieser setzt sich aus 4,2 l/100 km innerorts, 3,6 l/100 km außerorts und 5,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,1 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas ist nicht zu hoch, allerdings kann im anspruchsvollen Autobahnzyklus ein erhöhter NO_x-Ausstoß gemessen werden. Dennoch reicht es in diesem Kapitel für 39 von 50 Punkten. In der Summe erreicht der Civic 1.6 i-DTEC 78 Punkte, dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,8 AUTOKOSTEN

1,7 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Civic 1.6 i-DTEC sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, kann er bei den Betriebskosten eine gute Note erzielen.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

2,8 Wertstabilität*

Dem Civic wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Mit der eigenwilligen Form weckt der Honda zwar nicht bei jedem positive Emotionen. Allerdings ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem völlig neuen Modell zu rechnen, dies wirkt sich positiv aus.

4,0

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Grundpreis von 26.550 Euro ist der Civic Lifestyle im Klassenvergleich kein Schnäppchen. Allerdings zeigt er sich dafür gut ausgestattet, so dass nach dem ADAC Ausstattungskorb lediglich 480 Euro zusätzlich aufgewendet werden müssen, damit alle klassenüblichen Details an Bord sind.

4,2

Fixkosten*

– Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sehr teuer (KH: 18; TK: 22; VK: 21). Zudem fällt die KFZ-Steuer mit 152 Euro pro Jahr nur durchschnittlich aus.

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

+ Während die Betriebskosten günstig ausfallen, sind besonders die Anschaffungs- und Fixkosten sehr teuer. Insgesamt sind die monatlichen Gesamtkosten jedoch mit 559 Euro nicht zu hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 S	1.8 S	1.6 i-DTEC S (DPF)	2.2 i-DTEC S (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1339	4/1799	4/1597	4/2199
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	104 (140)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4800	174/4300	300/2000	350/2000
0-100 km/h[s]	13,0	9,7	10,2	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	215	207	217
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	5,8 S	3,6 D	4,2 D
CO2 [g/km]	128	136	94	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	17/20/22	18/21/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	64	88	152	209
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	478	516	483	530
Preis [Euro]	16.950	18.950	20.450	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-Haftpfl.
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	1597 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,2/3,6/5,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	94 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	133 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4300/1770/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1400 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/910 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1190 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	303 Euro
Monatliche Gesamtkosten	559 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22
Grundpreis	26.550 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	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 Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

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	2.200 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,7
Alltagstauglichkeit	2,4	Lenkung*	2,6
Sicht	2,9	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	2,1
Raumangebot vorne*	2,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,1
Raumangebot hinten*	3,0	Schadstoffe	2,1
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	2,6		
Federung	2,4		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	3,1		
Motor/Antrieb	2,2		
Fahrleistungen*	2,3		
Laufkultur	2,7		
Schaltung	1,8		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

2,8

Betriebskosten*	1,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	4,2
Monatliche Gesamtkosten*	2,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen