



Honda Civic 1.8 Sport

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (104 kW / 140 PS)

Honda bietet den eigenwillig gestylten Civic mit zwei Dieselmotorisierungen und zwei Ottomotoren an. Der Testwagen wurde vom größeren Benzinmotor mit 1.8-l-Hubraum angetrieben. Zugunsten der Fahrleistungen hat Honda die Gesamtgetriebeübersetzung kurz gewählt. Dadurch dreht der Motor bei 130 km/h im höchsten Gang recht hoch, der Kompakte kann aber ein noch gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen einfahren. Die Kehrseite der Medaille ist allerdings ein recht hoher Kraftstoffverbrauch (im Klassenvergleich) beim ADAC EcoTest - der Honda verbraucht im Schnitt 6,5 Liter Super auf 100 Kilometer. Die Federung des Hondas ist ausgewogen abgestimmt, könnte allerdings bei kleinen Unebenheiten feiner reagieren. Die Lenkung spricht sehr schnell an, um die Mittellage wünscht man sich aber mehr Rückmeldung. In der getesteten Variante kann der Civic mit einer guten Serienausstattung punkten, wenn auch mehrere sinnvolle Extras für den Honda nicht erhältlich sind. Es können weder die besseren Xenonscheinwerfer noch das Safety-Paket mit Notbremssystem geordert werden. Zu haben ist der Civic 1.8 Sport ab 23.150 Euro, das ist ein durchschnittlicher Preis in dieser Klasse.

Karosserievarianten: Kombi. **Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Hyundai i30, KIA Ceed, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

+ überdurchschnittliche Innenraum-Variabilität, gutes Platzangebot vorn, großer Kofferraum, standfeste Bremsanlage

- unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, kein Xenonlicht lieferbar, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,3 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,5 Langstrecke

2,3 Transport

2,7 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2013
Text: Martin Brand

⊕ Insgesamt zeigt sich die Karosserie des Civic gut verarbeitet, wenn auch nicht alle Anbauteile perfekt eingepasst sind und die Spaltmaße etwas variieren. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, so dass die Türschweller kaum verschmutzen. Zudem besitzen die lackierten Schweller Schutzleisten mit einem beleuchteten Civic-Schriftzug (gegen Aufpreis) und verkratzen dadurch nicht so schnell. Der Innenraum präsentiert sich ordentlich verarbeitet, wird aber von mehreren sich optisch unterscheidenden Kunststoffen dominiert. Immerhin ist der obere Teil des Armaturenbrettes geschäumt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig - das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch. Der Civic besitzt einen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff verhindert.

⊖ Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld sind, wie die unteren Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart und kratzempfindlich. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen und der Entriegelungshebel ist schlecht zugänglich bei der Motorhaubenentriegelung positioniert. An den Stoßfängern und Fahrzeugflanken sind keine Seitenleisten, so dass diese bei Parkremplern völlig ungeschützt sind. Gegen Aufpreis ist aber das Protection-Kit erhältlich, das Schwellerleisten und Stoßleisten für die Türen und die Stoßstangen beinhaltet. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern, wie in dieser Klasse üblich, gibt es nicht.

Die Alltagstauglichkeit des Honda Civic 1.8 ist insgesamt zufriedenstellend. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für kurze Strecken eignet. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 450 kg nicht besonders üppig aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Beim Anhängerbetrieb sind gebremste Lasten bis 1400 kg und Ungebremste bis 500 kg zulässig - eine abnehmbare Anhängerkupplung gibt es gegen Aufpreis. Mit einer Tankfüllung (50 l) lassen sich Reichweiten bis rund 765 Kilometer realisieren. Für einen Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

Der Fahrer sitzt in einer zufriedenstellenden Höhe und kann dadurch das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken. Die Karosserie zeigt sich recht unübersichtlich. Die Front kann nicht eingesehen werden und das Heck ist aufgrund der breiten C-Säulen schlecht abschätzbar. Hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse sind dank der unteren Scheibe noch zufriedenstellend lokalisierbar, zudem leistet hier die serienmäßige Rückfahrkamera etwas Abhilfe. Da die Außenspiegel ein zufriedenstellend großes Format haben, ist auch der Blick nach hinten akzeptabel. Die Fahrbahn wird durch das Halogenlicht zufriedenstellend ausgeleuchtet - das bessere Xenonlicht ist für diese Ausstattungsvariante nicht lieferbar.



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

⊕ Durch das serienmäßige LED-Tagfahrlicht wird man auch am Tag von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Beim Rangieren helfen die Rückfahrkamera (serienmäßig) und optionalen Parksensoren an Front und Heck. Aufgrund der flachen Motorhaube lassen sich tief vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände gut erkennen. Der linke Außenspiegel hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser wahrgenommen werden können. 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 stark ein. Das Sichtfenster durch den Innenspiegel fällt klein aus. Abbiege- und Kurvenlicht gibt es für den Civic nicht.

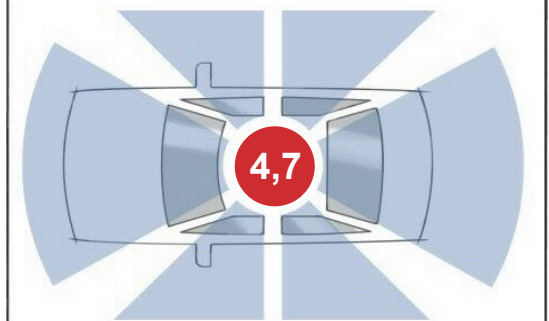
3,1 Ein-/Ausstieg

Der Honda lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung entriegeln. Umständlich ist allerdings, dass man diese doppelt betätigen muss, damit alle Türen geöffnet werden - insgesamt gelangt man zufriedenstellend in das Fahrzeug. Die Schweller sind zwar niedrig positioniert, wodurch man die Füße nicht weit anheben muss, fallen aber sehr breit aus. Die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe positioniert, jedoch verläuft die A-Säule sehr flach - größere Personen können sich leicht den Kopf stoßen. Hinten steigt man ebenfalls zufriedenstellend ein und aus. Die Einstiegshöhe wird durch die flache Dachlinie beschränkt und die Rückbank ist tief angeordnet, allerdings gehen die Türen weit auf. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen Sitzenden vorhanden und helfen beim Ein- bzw. Aussteigen. Leider fallen die Türen (vorn und hinten) nicht so leicht ins Schloss, man muss sie mit Schwung schließen. Die Türriesterungen sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig.

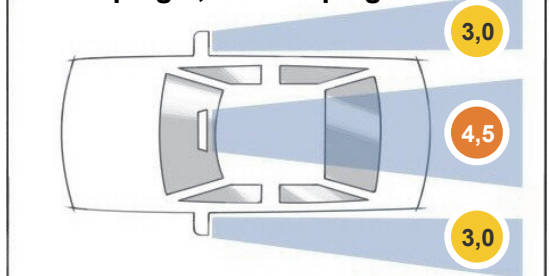
1,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung gemessen 400 Liter. Baut man diese aus, lassen sich dachhoch 560 Liter verstauen. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen hinein. Werden Rücksitzbank und -lehne umgelegt, erweitert sich das Volumen auf großzügige 910 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante), bis unters Dach passen 1.420 Liter in das Ladeabteil.

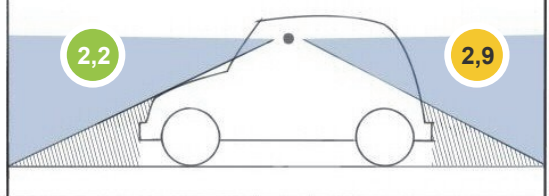
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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. Der hintere Teil des Ladebodens kann weiter nach unten abgeklappt werden.

⊕ 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. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank ist der Ladeboden nahezu eben.

⊖ Die Ladekante liegt knapp 73 Zentimeter über der Straße, wodurch das Ladegut recht weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört hingegen eine 23 cm hohe Stufe. Ist der hintere Teil des Ladebodens in der unteren Position, beträgt die Ladekante sogar sehr große 39 Zentimeter. 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. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halterungen, so dass diese beim Zurückklappen der Rücksitzbank nicht beschädigt werden können. Kleine Gegenstände lassen sich zufriedenstellend befestigen. Es gibt zwei stabile Zurrösen und ein Band auf der linken Kofferraumseite. Zudem befindet sich unter dem Kofferraumboden ein großes Fach, mit etwa 60 l Stauraum.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist recht ergonomisch aufgebaut, die Bedienelemente sind um den Fahrerplatz orientiert. Der Civic lässt sich nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienen, wenn auch die Schalter teilweise größer ausfallen dürften. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren, der Einstellbereich könnte aber etwas größer sein. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstockhebel angebracht, es besitzt aber einen beleuchteten Ring und ist dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Der Lichtschalter ist nur im Lenkstockhebel untergebracht, alternativ wird das Licht jedoch sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind ebenfalls im Blinkerhebel. Die Scheibenwischer vorn werden automatisch aktiviert. Das Klimaanlagebedienteil 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 die Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Auch Radioeinstellungen können am Lenkrad verändert werden. Insgesamt sind alle Schalter übersichtlich angeordnet - die wichtigen sind auch beleuchtet.



Eine weitgehend gute Bedienung sowie Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Civic.

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. Im Display rechts daneben werden u.a. Informationen zum Kraftstoffverbrauch oder auch zum Radio angezeigt.

– 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.

2,1 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, wenn auch dieses durch die massive Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird.

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 Passagiere bis 1,80 m ausreichend Platz. Die Innenbreite ist auch hier im Klassenvergleich 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

2,4 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung des Civic 1.8 ist insgesamt ausgewogen, allerdings könnte die Federung bei kleinen Unebenheiten etwas feiner ansprechen. Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen absorbiert und auch kurzweilige Fahrbahnwellen dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Einzelhindernisse filtert die Federung meist ordentlich, diese dringen nicht zu stark in den Innenraum. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt der Honda eine gewisse Seitenneigung, diese ist allerdings nicht zu stark ausgeprägt. Bei Vollverzögerungen taucht die Karosserie nicht zu stark ein.

Querfugen und Kopfsteinpflasterbeläge könnte die Federung besser abfedern, diese werden recht deutlich von den Insassen wahrgenommen. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden.

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 können aber eine angenehme Sitzposition einnehmen. Die Sitze sind 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 Fuß fest abstützen, wenn es auch kein stabiles Trittbrett gibt. Im Fond sind die Lehnen sehr hoch und das Polster ebenfalls angenehm gefedert.

⊖ Der Beifahrersitz kann weder in der Höhe noch in der Neigung eingestellt werden.

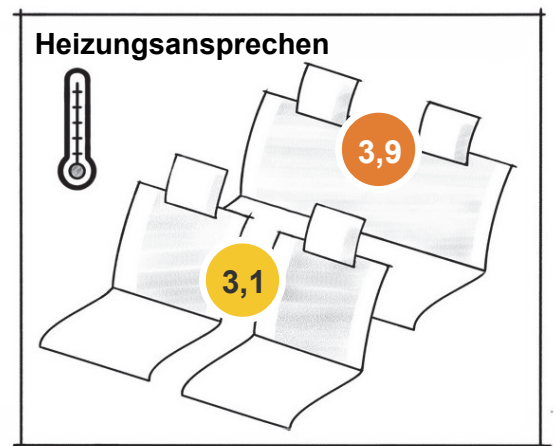
3,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist insgesamt durchschnittlich. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde ein Pegel von 71,5 dB(A) gemessen. Während Abroll- und Windgeräusche nicht zu stark in den Vordergrund treten, fällt das Motorgeräusch aufgrund des hohen Drehzahlniveaus bereits bei dieser Fahrgeschwindigkeit auf.

2,7 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Civic 1.8 ein durchschnittliches bis ausreichendes Ergebnis vorweisen. Der vordere Teil der Fahrgastzelle wird in akzeptabler Zeit auf Behaglichkeitsniveau erwärmt. Im Fond müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

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



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Für den Vortrieb sorgt ein 1.8-l-Benzinmotor mit einer Maximalleistung von 140 PS (bei 6.500 U/min) und einem Drehmoment von 174 Nm bei (4.300 U/min). Der Civic schneidet bei den Fahrleistungen dank des kurz übersetzten Getriebes insgesamt noch gut ab. Die Elastizitätswerte sind in den drei größten Gängen zufriedenstellend bis ausreichend.

⊕ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,8 Sekunden absolviert.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Ottomotors geht insgesamt in Ordnung. Es sind zwar im unteren Drehzahlbereich (< 1.500 U/min) leichte Vibrationen spürbar, die auch ab etwa 3.500 U/min wieder auftreten. In den gleichen Drehzahlbereichen macht das Aggregat auch durch Störfrequenzen auf sich aufmerksam. Diese sind aber nicht zu ausgeprägt.

1,8 Schaltung

⊕ Die Gänge sind 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. Die Position des Rückwärtsganges ist rechts hinten nicht optimal, gelegentlich legt man den sechsten Gang ein. 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. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Man kann den ersten Gang auch bei ausgeschaltetem Motor (bei aktivem System) einlegen - dann erscheint eine Meldung, dass man den Gang wieder heraus nehmen soll, betätigt man die Kupplung springt der Motor wieder an.

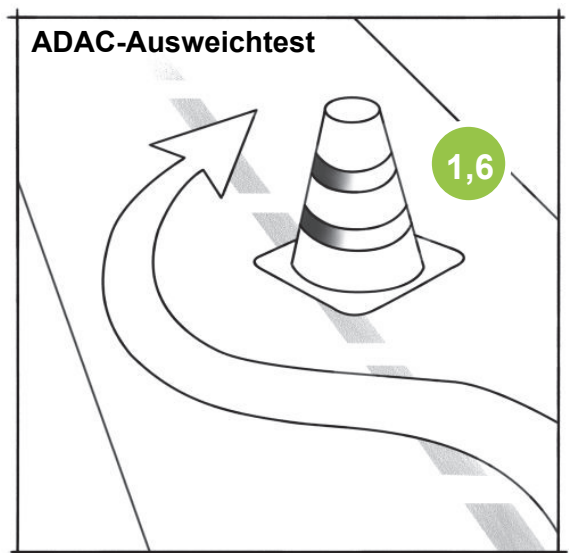
2,8 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes wurde zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt. Die einzelnen Abstufungen passen zueinander, allerdings dreht der Motor schon bei Autobahnrichtgeschwindigkeit im größten Gang mit hohen 3.550 U/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Civic reagiert schnell auf Lenkbefehle, allerdings pendelt das Heck bei dynamischen Lenkvorgängen etwas nach. Die Richtungsstabilität des Honda geht insgesamt in Ordnung, allerdings könnte der Geradeauslauf etwas besser sein. Beim ADAC Ausweichtest kann der Civic ein gutes Ergebnis einfahren. Der Honda reagiert unverzüglich auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Im Grenzbereich regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSA) effektiv und stabilisiert das Fahrzeug. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Civic ein untersteuerndes Verhalten, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt das Fahrzeug leichte Lastwechselreaktionen in Form von einem leicht drängenden Heck.



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*

- + Die Lenkung spricht sehr schnell auf Lenkbefehle an und erweist sich als präzise. Allerdings vermittelt die Lenkung dem Fahrer um die Mittellage wenig Fahrbahnkontakt. Diese Kombination aus schnellem Ansprechen und geringer Rückmeldung führt dazu, dass man speziell bei langgezogenen Kurven gelegentlich korrigieren muss. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung ausgeprägter. Beim Rangieren ist kein großer Kurbelaufwand erforderlich, von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.
- Der Wendekreis fällt mit 11,75 m sehr groß aus.

2,1 Bremse

- + Die Bremse zeigt eine gute Wirkung und erweist sich als belastbar. Sie spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Civic rund 36,6 m bis zum Stillstand (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; 225/45 R17 91W). Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut.

2,1 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Bei der aktiven Sicherheit kann der Civic Sport noch gut abschneiden. Der Honda ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSA) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ab Werk besitzt der Honda auch ein Reifendruckverlust-Warn-System und eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Bei Bremsungen warnen die reaktionsschnellen und hellen LED-Rückleuchten. Dank Startsickeung ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.
- Das Notbremslicht, das bei Vollverzögerungen den herannahenden Verkehr durch blinken warnt, ist für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Das präventive Fahrerassistenzsystem CMBS (Kollisionswarnung und automatische Bremsung) ist nur für die höchste Ausstattungsvariant Executive optional erhältlich. Bei aktiver Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Civic 94 Prozent der möglichen Punkte im Insassenschutz. 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 hohe Zugkräfte aufgebracht werden können, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.
- 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 Klapptürgriffe lassen sich nicht optimal greifen, wodurch keine hohen Zugkräfte aufgebracht werden können.

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 hier Kindersitze sicher montiert werden können. Die elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz und minimieren somit das Verletzungsrisiko. Auf dem Beifahrersitz können hohe Kindersitze problemlos und auf den äußeren Fondplätzen gerade so 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 im ADAC Crashtest. Der komplette Stoßfänger, die Vorderkante und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Allerdings sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv gestaltet.

2,7 UMWELT/ECOTEST

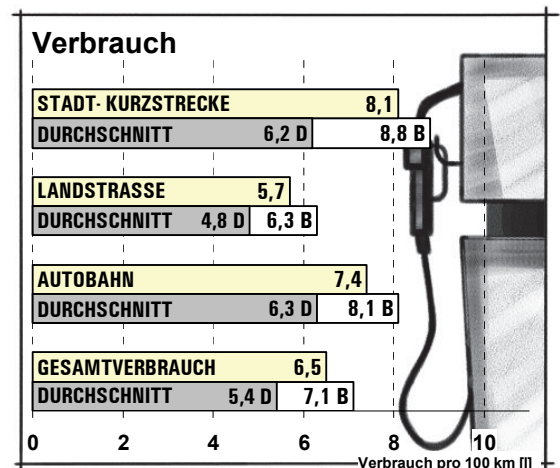
3,8 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 181 g/km ermittelt, das entspricht lediglich 22 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil konsumiert der Honda 8,1 l/100 km und im Außerortsteil verbraucht er 5,7 l auf 100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 7,4 l/100 km.

1,6 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Civic 1.8 Sport auf 66 Punkte, das entspricht drei von fünf Sternen.

- +** In diesem Kapitel erreicht der Civic mit 44 Punkten ein gutes Ergebnis. Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, es konnte lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus ein erhöhter CO-Ausstoß festgestellt werden.



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

3,3 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Aufgrund des hohen Kraftstoffverbrauchs (Herstellerangabe) führt dies im Falle des Civic 1.8 zu einer schlechten Bewertung.

2,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig.

+ Honda spendiert dem Civic nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage. Honda gewährt zudem eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die komplette Auspuffanlage sogar fünf Jahre.

3,3 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 völlig neuen Modell zu rechnen ist.

3,4 Kosten für Anschaffung*

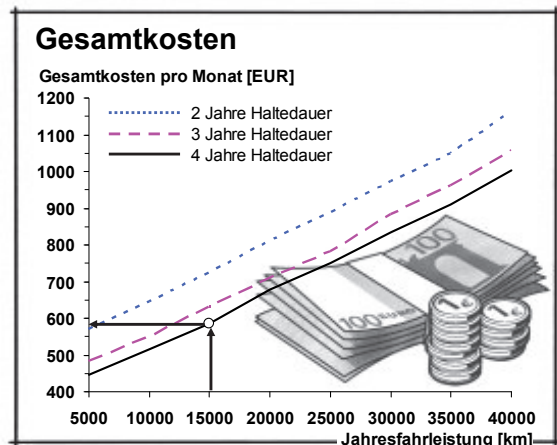
Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 23.150 Euro, das entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld. Der Honda weist zwar eine gute Serienausstattung auf, empfehlenswerte Extras wie Xenonscheinwerfer sind für den Kompakten aber erst gar nicht lieferbar.

3,8 Fixkosten*

Die fixen Ausgaben fallen beim Civic 1.8 Sport recht hoch aus. Während die KFZ-Steuer mit 106 Euro pro Jahr noch überschaubar bleibt, zeigt sich die Versicherung teuer. Die Versicherungseinstufungen fallen allesamt ungünstig aus (KH: 18; TK: 22; VK: 21).

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 586 Euro im Klassenmittelfeld. Besonders die hohen Betriebs- und Fixkosten treiben die Gesamtkosten nach oben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 586 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.8	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
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	8,7	10,2	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	190	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	17/21/20	18/21/22	19/22/22	19/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	64	88	152	209
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	486	522	491	539
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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1799 ccm
Leistung	104 kW (140 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	174 Nm
bei	4300 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	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/5,7/7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	145 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	181 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4300/1770/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1300 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/910 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	765 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	147 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	279 Euro
Monatliche Gesamtkosten	586 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22
Grundpreis	23.150 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

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (ab Executive)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.300 Euro
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	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

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen