ADAC

Autotest

Honda Civic 1.8 Sport

Fünftürige Schrägheclklimousine der unteren Mittelklasse (104 kW / 142 PS)

Der Honda Civic polarisiert mit seinem unkonventionellen Design. Die abstehenden Heckleuchten, die durch einen mittig stehenden Heckspoiler verbunden werden, wirken ebenso ungewohnt, wie das futuristisch gestaltete Cockpit. Zum Modelljahr 2015 wurde die Sport-Ausstattung mit zusätzlichen Designelementen des sportlichen Ablegers Type-R aufgepeppt, was ihn noch ein Stück dynamischer erscheinen lässt. Ein Debüt feiert das neue Multimedia-System "Honda Connect", das mit einem übersichtlich aufgebauten Touchscreen punktet und stark an die Menüführung eines Smartphones erinnert. Kein Wunder, kommt auch das beliebte Android-Betriebssystem zum Einsatz. Der Civic ist mit zwei Benzin-Saugmotoren erhältlich, die beide aber nicht mehr taufrisch wirken. Der getestete stärkere Motor schöpft aus 1,8 l Hubraum 142 PS und vermittelt dank des kernigen Motorklangs und der sehr kurzen Getriebeübersetzung durchaus Fahrspaß, auch wenn das Aggregat nicht gerade mit Durchzugskraft punkten kann. Hoch fällt der Verbrauch aus. Im Schnitt wurden 6,7 l/100 km ermittelt. Zu den Stärken des Civic zählt vor allem der zur Verfügung stehende Stauraum. Neben dem großzügigen Kofferraum kann man auch die Sitzfläche der Rückbank aufstellen und somit zusätzlichen Stauraum, z.B. zum Transport eines Fahrrades, schaffen. Tadellos ist die aktive Sicherheit des Honda. Serienmäßig findet man ein City-Notbremssystem an Bord. Optional kann man zudem das empfehlenswerte Fahrerassistenz-Paket ordern, das eine ganze Reihe weiterer Sicherheitssysteme beinhaltet. Ankreiden kann man lediglich, dass helles LED-Abblendlicht den höchsten Ausstattungsvarianten vorbehalten ist - in der getesteten Ausstattung muss man darauf verzichten. In der Summe ist der Civic Sport mit einem Grundpreis von 24.390 zwar kein Schnäppchen, die Serienausstattung geht aber immerhin in Ordnung. **Karosserievarianten:** Tourer. **Konkurrenten:** Citroen C4, Hyundai i30, KIA cee'd, Toyota Auris.

⊕ großer Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, gute aktive Sicherheit, zusätzlicher Stauraum durch aufstellbare Sitzfläche im Fond

⊖ sehr unübersichtliche Karosserie, hoher Verbrauch, lauter Motor, großer Wendekreis, kein Fenstereinklemmschutz im Fond (bei Sport-Ausstattung), schlechte Wertstabilität

EcoTest ★★★☆☆

ADAC-URTEIL

2,4	AUTOTEST
3,8	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6	Familie
3,4	Stadtverkehr
3,2	Senioren
2,5	Langstrecke
2,3	Transport
2,5	Fahrspaß
3,1	Preis/Leistung

Stand: November 2015
Text: D. Silvestro

2,7 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die überarbeitete Ausstattungsvariante "Sport" wirkt mit neuen Stoßfängern und Designelementen des Type R modern und dynamisch. Die Karosserie zeigt sich insgesamt recht gut verarbeitet, nur im Detail ist noch Raum für Verbesserungen vorhanden. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Ankreiden kann man die mehrteilig geschweißten Türrahmen und die schlecht schließenden Türen. Der Kofferraum ist ordentlich verkleidet, die Verkleidungen verkratzen aber recht schnell. Der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet. Die Übergänge der vielen einzelnen Armaturen passen überwiegend, die Kunststoffkanten könnten teilweise aber besser entgratet sein und an den Dachsäulen fehlt ein Stoffbezug. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, sind dagegen hart und kratzempfindlich.

⊕ Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, sodass die Türschweller kaum verschmutzen. Der Unterboden ist nahezu vollständig verkleidet und glattflächig - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch.

⊖ Der Entriegelungshebel der Tankklappe ist ungewohnt neben der Motorhaubenentriegelung positioniert und kann mit dieser leicht verwechselt werden. Der Benziner besitzt keinen Fehlbetankungsschutz. An den Stoßfängern fehlen Kunststoffleisten, die bei kleineren Parkremplern schützen. Hinten gibt es zwar im unteren Bereich einen austauschbaren Einsatz, jedoch weist dieser kaum eine Schutzfunktion auf. Die Fahrzeugflanken sind ungeschützt, es gibt lediglich unlackierte Leisten an den Kotflügeln. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse Standard sein. Die Zugänglichkeit zu den Scheinwerferlampen ist schlecht, wodurch sich ein Lampenwechsel mühevoll gestaltet.

2,9 Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Civic 1.8 zufriedenstellend ab. Die maximale Zuladung fällt mit 455 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhänger bis 1.400 kg und ungebremste bis 500 kg zulässig. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Kraftstoffverbrauchs Reichweiten von rund 745 km möglich.

⊕ Der Honda bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für kurze Strecken eignet. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg, sodass sich auch zwei schwere Fahrräder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger auf der Anhängerkupplung transportieren lassen.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Ein Notrad und Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Civic nicht erhältlich.

© ADAC e.V.

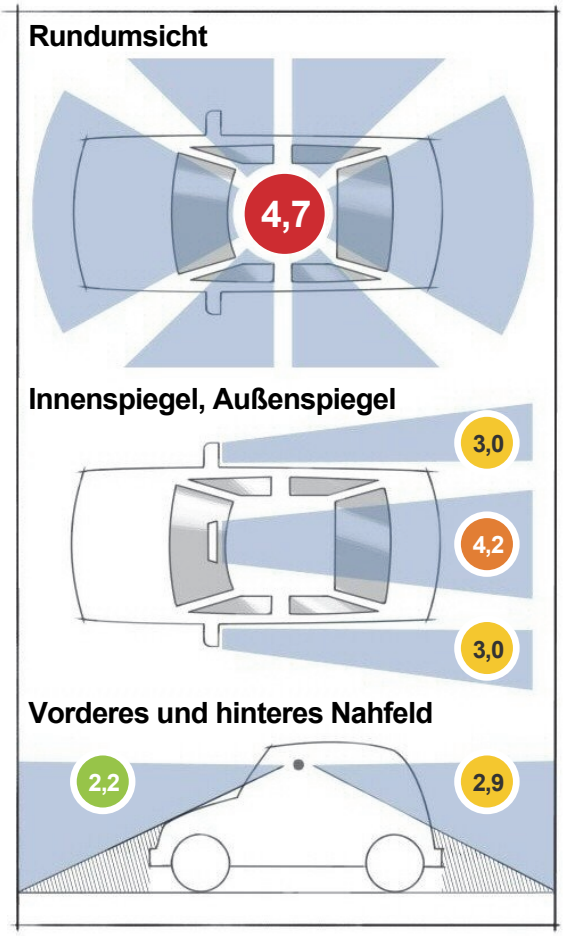
3,1 Sicht

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 wahrnehmbar, zudem leistet hier die serienmäßige Rückfahrkamera etwas Abhilfe. Da die Außenspiegel ein zufriedenstellend großes Format haben, ist auch der Blick nach hinten akzeptabel. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Die Halogenscheinwerfer mit Projektionstechnik sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Helleres LED-Abblendlicht ist den beiden Topausstattungen Lifestyle und Executive vorbehalten.

⊕ Wählt man das optionale Fahrerassistenz-Paket, findet man einen Fernlichtassistenten an Bord. Darin enthalten ist auch ein automatisch abblendender Innenspiegel. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse sind dank der flachen Front gut erkennbar. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkbereich. Beim Rangieren wird man durch die serienmäßige Rückfahrkamera unterstützt. Optional gibt es zudem eine Einparkhilfe für vorn und hinten.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Civic schlecht ab. Besonders die breiten C-Säulen und der direkt auf Augenhöhe liegende Heckspoiler schränken die Sicht nach hinten enorm ein. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist klein, da auch hier der Spoiler stört. Abbiege- und Kurvenlicht gibt es für den Civic nicht.

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



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.

3,1 Ein-/Ausstieg

Insgesamt steigt man beim Civic zufriedenstellend ein und aus. Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, deren Tasten jedoch gleichförmig und dadurch nicht verwechslungssicher sind. Im Menü kann man einstellen, ob alle Türen bei einmaliger Betätigung der Öffnen-Taste entriegelt werden oder nur die Fahrertür. Leider fallen die Türen (vorn und hinten) nicht so leicht ins Schloss, sodass man sie mit Schwung schließen muss. Die Schweller sind niedrig positioniert, wodurch man die Füße nicht weit anheben muss. Jedoch liegen die Sitze ebenfalls tief, sodass man etwas tief einsteigen muss. Hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Türausschnitt wird durch die flache Dachlinie und den Radlauf etwas eingeschränkt, die Rückbank ist tief angeordnet. Die Türen öffnen aber weit.

⊕ Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Aussteigen helfen, gibt es über allen Türen. Die Türen sind mit recht kräftigen Rasterungen (vorn 3; hinten 2) ausgestattet, welche sie auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Nach dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs wird der Bereich vor dem Fahrzeug durch die Hauptscheinwerfer noch eine gewisse Zeit beleuchtet.

© ADAC e.V.

⊖ Die Türschweller sind sehr breit, sodass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss und Gefahr läuft, sich die Kleidung zu verschmutzen. Zudem verläuft die A-Säule sehr flach - größere Personen können sich leicht den Kopf stoßen.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 410 Liter, belädt man das Abteil bis unters Dach sind es 570 Liter. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkekisten hinein. Werden Rücksitzbank und -lehne umgelegt, erweitert sich das Volumen auf großzügige 920 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dachhoch passen bis zu 1.430 Liter in das Ladeabteil.

Mit 410 l Volumen fällt der Kofferraum nach klassenüblichen Maßstäben großzügig aus.

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 nach unten abgeklappt werden, wodurch etwas mehr Raum nach oben entsteht.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt auf rund 1,95 m über dem Boden auf. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind an der Rücksitzlehne 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 zum Einladen weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört hingegen eine rund 23 cm hohe Stufe. Ist der hintere Teil des Ladebodens in der unteren Position, liegt die Ladekante sogar 39 Zentimeter über dem Kofferraumboden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Vorgang ist einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halterungen, sodass 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.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit ist um den Fahrerplatz herum aufgebaut, sodass sich die meisten Bedienelemente gut erreichen lassen. Die Grundfunktionen sind bereits nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienbar, wenn auch die Schalter teilweise etwas größer ausfallen könnten. Das neue Honda Connect Multimediasystem zeigt sich dank großer Touchflächen recht bedienerfreundlich. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und nach kurzer Eingewöhnung gut zu verstehen.

© ADAC e.V.

Verzichtet hat Honda aber auf einen Drehregler für die Lautstärke wie er noch beim alten Multimediasystem verbaut war. Die Lautstärkeregelung mittels Wipptaste ist umständlich und lenkt vom Verkehr ab. In der getesteten Sport-Ausstattung haben nur die vorderen Fensterheber eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Den hinteren Fensterhebern fehlt sowohl die Automatik als auch ein Einklemmschutz. Dies ist einigen Ausstattungsvarianten (Elegance, Lifestyle, Executive) vorbehalten.

Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität beim Honda Civic vermitteln einen guten Eindruck. Im Detail ist aber durchaus Raum für Verbesserungen vorhanden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren, wenn auch der Einstellbereich etwas größer sein könnte. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und auch die Pedale zeigen sich einwandfrei angeordnet. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstock angebracht, es besitzt aber einen beleuchteten Ring und ist dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel untergebracht, alternativ wird das Licht sensorgesteuert - das Fernlicht wird ebenfalls automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Nebelleuchtenschalter sind im Blinkerhebel integriert, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. 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. Sind Türen oder Klappen offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Scheibenwischer vorn werden automatisch aktiviert - eine separate Aktivierungstaste des Regensensors gibt es aber nicht. Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung, aufgrund des Heckspoilers fällt der Wischbereich jedoch klein aus. Das Klimaanlagenbedienteil ist recht weit unten positioniert, sodass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Der Aufbau der Einheit ist recht übersichtlich, wenn auch die Bedienelemente klein sind und teilweise vom Schalthebel verdeckt werden. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt. Das Radio-/Navigationssystem ist in einer guten Höhe platziert. 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 vorgenommen werden. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn wie hinten ist die Anzahl der Ablagen zufriedenstellend und das Handschuhfach weist ein ordentliches Format auf. Vorn gibt es Leseleuchten, im Fond eine zentrale Lampe am Dachhimmel.

⊖ 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, wodurch man sich zum Schließen weit hinauslehnen muss.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Raumangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt üppig aus. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich sehr großzügig bemessen, sodass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt. An der im vorderen Bereich ausladenden Mittelkonsole kann man sich jedoch leicht das Knie stoßen.

© ADAC e.V.

3,0 Raumangebot hinten*

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

Auch wenn es sich beim getesteten Modell um die Variante "Sport" handelt, verzichtet Honda darauf, ein strafferes Sportfahrwerk zu verbauen. So leidet der Fahrkomfort trotz sportlicher Optik nicht. Das Fahrwerk ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, könnte allerdings auf kleine Unebenheiten etwas feiner ansprechen. Treten diese regemäßig auf, tendiert der Honda zu leichtem Stuckern. Querfugen dringen ebenfalls deutlich in den Innenraum und auch Kopfsteinpflaster wird recht stark von den Insassen wahrgenommen - zu unbequem wird es aber nicht.

⊕ Lange Bodenwellen absorbiert der Civic ohne Nachschwingen - das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße. Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse filtert die Federung meist ordentlich ab. Karosserieneigungen sind sowohl beim Beschleunigen/Bremsen als auch in schnell durchfahrenen Kurven nicht stark ausgeprägt. Insgesamt bietet das Fahrwerk einen guten Langsamfahrkomfort. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner auf kleine Unebenheiten an, weist aber auf langen Wellen auch etwas längere Federwege auf.

2,5 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Personen unterschiedlicher Statur finden aber schnell eine angenehme Sitzposition. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und angenehm gepolstert. Vorn bieten die hohen Rückenlehnen einen guten Seitenhalt und auch die Sitzflächen sind ordentlich konturiert. Zudem kann der Fahrer seinen Fuß an der breiten Ablage 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 nicht einmal gegen Aufpreis in der Höhe eingestellt werden. Einstellbare Lordosenstützen gibt es nur bei Wahl der Top-Ausstattung. Dann ist der Fahrersitz auch mit einstellbaren Seitenwangen ausgestattet. 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.

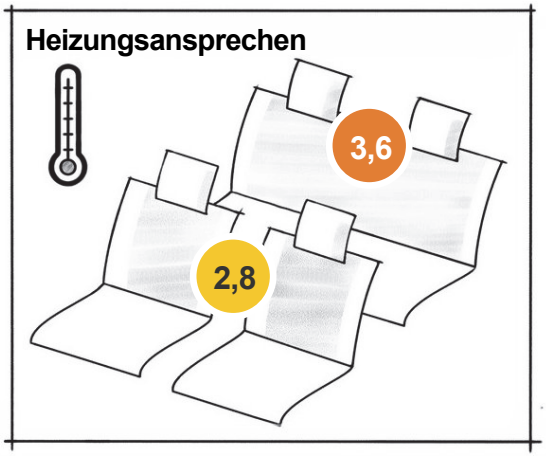
© ADAC e.V.

2,9 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt im zufriedenstellenden Bereich. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 70,1 dB(A) ermittelt. Fahrgeräusche werden nicht zu stark wahrgenommen, auf schlechten Fahrbahnuntergründen knarzt es aber hier und da mal. Windgeräusche halten sich prinzipiell zurück, steigen aber bei hohen Geschwindigkeiten deutlich an. Laut zeigt sich der Benzinmotor. Durch die kurze Gesamtübersetzung ist man oft mit hohen Drehzahlen unterwegs und der Motor dadurch stetig präsent.

2,7 Klimatisierung

Der Civic ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen. Die Luftverteilung erfolgt dagegen für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Im ADAC Heizungstest kann der Civic mit dem 1.8-l-Benzinmotor ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Sowohl vorne als auch im Fond wird es bei niedrigen Außentemperaturen in akzeptabler Zeit warm.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Für den Vortrieb sorgt ein 1,8-l-Benzinmotor mit einer Maximalleistung von 142 PS (bei 6.500 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 174 Nm, das aber erst bei 4.300 1/min anliegt. Mit dem Saugmotor können bei weitem Ausdrehen der Gänge gute Fahrleistungen erreicht werden. Träger geht es voran, wenn man schaltfaul unterwegs ist. Dank der kurzen Getriebeübersetzung fallen die Elastizitätswerte des drehmomentschwachen Civic aber zufriedenstellend aus. Im vierten Gang beschleunigt das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h in 10,6 s, im fünften 14,1 s und im sechsten Gang 17,9 s.

⊕ Ein Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist bereits nach 5,8 s abgeschlossen (gemessen im 2./3. Gang).

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Saugmotors geht insgesamt in Ordnung. Leichte Vibrationen sind zwar immer zu vernehmen, doch sind diese nie störend. Fährt man mit sehr niedrigen Drehzahlen, neigt der Motor unter Last zu leichtem Brummen.

2,2 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe gibt insgesamt ein gutes Bild ab. Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich einwandfrei schalten, wenn auch ein leichter Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Ein schnelles Schalten ist aber trotz kurzer Wege nur bedingt möglich, da es dann öfters leicht haken kann. Die Gangempfehlung assistiert dem Fahrer bei der richtigen Gangwahl, um möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein.

© ADAC e.V.

Die Kupplung lässt sich einwandfrei dosieren und dank Berganfahrhilfe ist auch ein Anfahren an Steigungen problemlos möglich. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos, der erste Gang lässt sich auch während aktiver Stopp-Phase einlegen. Betätigt man im Anschluss das Kupplungspedal, springt das Aggregat wieder an. Der Rückwärtsgang ist zwar untypisch rechts hinten, neben dem sechsten Gang, angeordnet. Bei höheren Geschwindigkeiten ist er aber gegen versehentliches Einlegen gesichert. Rollt das Fahrzeug nur langsam nach vorn, lässt sich der Rückwärtsgang problemlos schalten.

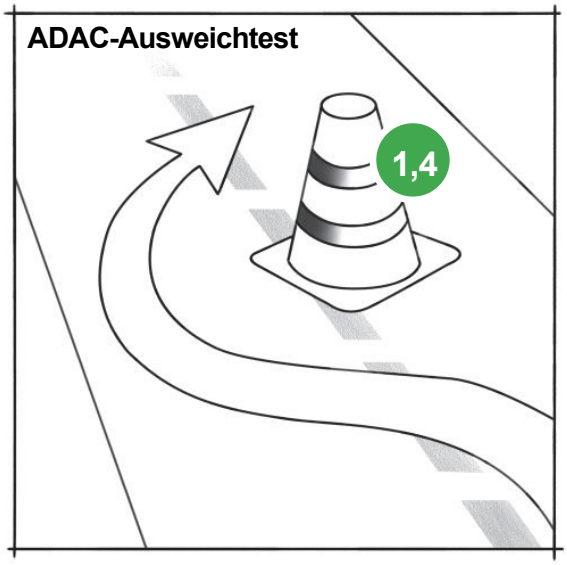
3,0 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes wurde zugunsten der Fahrleistungen sehr kurz gewählt. Die einzelnen Abstufungen passen zueinander, allerdings dreht der Motor schon bei Autobahnrichtgeschwindigkeit im größten Gang mit hohen 3.500 1/min. Dennoch mangelt es dem Motor in diesem Drehzahlbereich an Zugkraftreserven.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Civic zeigt insgesamt eine gute Richtungsstabilität. Bei Bodenwellen in Kurven wird der Kompaktwagen zwar leicht versetzt und plötzliche Lenkimpulse quittiert der Honda mit einem leicht nachpendelnden Heck, er bleibt aber stets sicher beherrschbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der Honda ein gutes Ergebnis ein. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, drängt das Heck zunächst etwas, im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) zuverlässig. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Civic ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, zeigt der Civic kaum Reaktionen. Seit dem Modelljahr 2015 ist der Civic serienmäßig mit einer erweiterten Traktionskontrolle ausgestattet. Der "Agility Handling Assist" erhöht durch gezielte Bremseingriffe einzelner Räder die Kurvenagilität und verbessert die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven.



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 vermittelt dem Fahrer um die Mittellage wenig Gefühl, spricht aber gut an. Aufgrund der nur mäßigen Rückmeldung bei geringen Lenkwinkeln, sind bei schnellen, langgezogenen Kurven gelegentlich Korrekturen nötig.

© ADAC e.V.

⊕ Bei größeren Lenkwinkeln sind sowohl das Lenkgefühl als auch die Präzision gut, wenn auch die Lenkung bei höheren Geschwindigkeiten insgesamt etwas leichtgängig ist. Dank der Leichtgängigkeit ist beim Rangieren kein hoher Kraftaufwand notwendig. Auch der Kurbelaufwand fällt gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind gerade einmal 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,8 m für diese Fahrzeugklasse groß aus.

2,2 Bremse

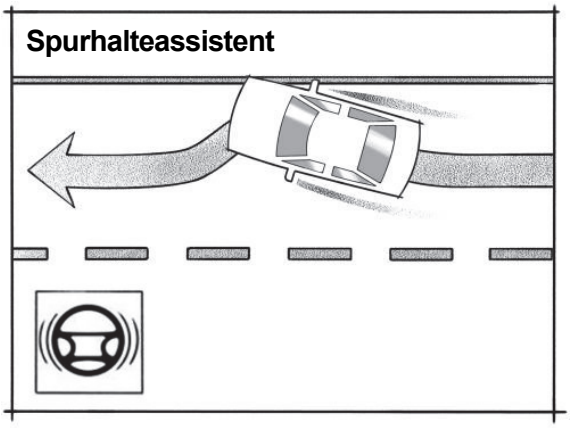
⊕ Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollverzögerungen aus 100 km/h steht der Civic nach rund 36,8 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza der Größe: 225/45 R17 91Y). Die Richtungsstabilität bei einer Vollbremsung in einer Kurve ist gut.

2,1 SICHERHEIT

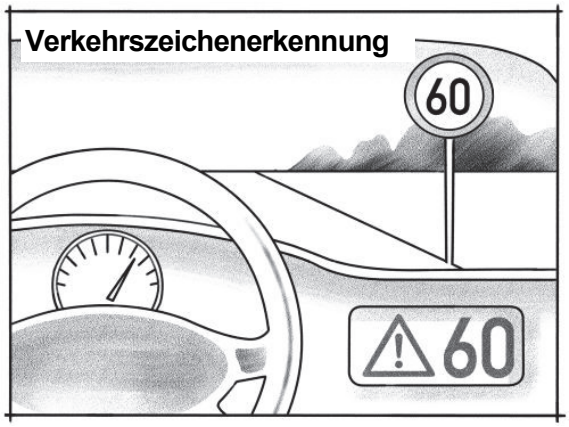
1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer, in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Serienmäßig gibt es ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie LED-Rückleuchten. Bei Vollbremsungen wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer ist ab Werk an Bord. Der nun serienmäßige City-Notbremsassistent ist bis 32 km/h aktiv und leitet bei einer drohenden Kollision automatisch eine Notbremsung ein, um einen Unfall zu verhindern oder die Folgen zu mindern. Gegen Aufpreis ist das Fahrerassistenz-Paket erhältlich. Es umfasst eine Kollisionswarnung, einen Spurverlassenswarner, einen Fernlichtassistenten, einen Totwinkelassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung. Die kamerabasierte Kollisionswarnung ist ab 15 km/h aktiv und warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn eine Kollision droht. Der Spurverlassenswarner ist ab Geschwindigkeiten von 64 km/h aktiv. Droht das Fahrzeug, die Spur zu verlassen (ohne Blinkerbetätigung), wird eine optische und akustische Warnung ausgegeben. Der Totwinkel-Assistent ist ab 20 km/h aktiv und warnt mittels Lampen in den Außenspiegeln, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden. Der Verkehrsschildassistent zeigt dem Fahrer Geschwindigkeits- und Überholverbotsschilder im Display an. Dank Startsicherung ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.



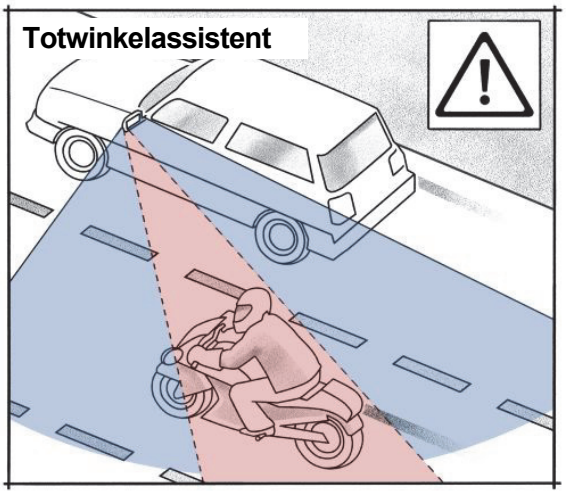
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

© ADAC e.V.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand 02/2012) erreicht der Civic 94 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Der Honda ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Gurte sind mit Gurtkraftbegrenzer und -straffer ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die aktiven Stützen bewegen sich bei einem Heckaufprall nach vorn und senken so das Risiko eines Schleudertraumas. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt sowie der Fahrer akustisch informiert, wenn man sich während der Fahrt wieder abschnallt. Vorn sind die Türgriffe stabil, sodass hohe Zugkräfte aufgebracht werden können, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Im Fond sind die Kopfstützen viel zu niedrig. Sie schützen nur Personen bis rund 1,50 m Körpergröße und weisen zudem einen großen Abstand zum Kopf auf. Die hinteren Türgriffe lassen sich unter Umständen nach einem Unfall schlecht greifen. Für den Verbandskasten gibt es keinen separaten Halter.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Civic gute 83 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterung mit Ankerhaken zur Kindersitzmontage. Alternativ 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, sodass auch vorn rückwärtsgerichtete Kindersitze sicher montiert werden können. Auf dem Beifahrersitz lassen sich hohe Kindersitze problemlos montieren. Vorn rechts und hinten außen sind laut Hersteller-Bedienungsanleitung universelle Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen (Beifahrerairbag abgeschaltet).

⊖ Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem hinteren Mittelsitz keine universellen Kinderrückhaltesysteme befestigt werden. Zudem weist der Mittelsitz eine ungünstige Position und einen geringen 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. Die Kindersicherung der Fondtüren kann leicht, auch von Kindern, deaktiviert werden. In der getesteten Sport-Ausstattung gibt es für die hinteren Seitenscheiben keinen Fenstereinklemmschutz.

2,3 Fußgängerschutz

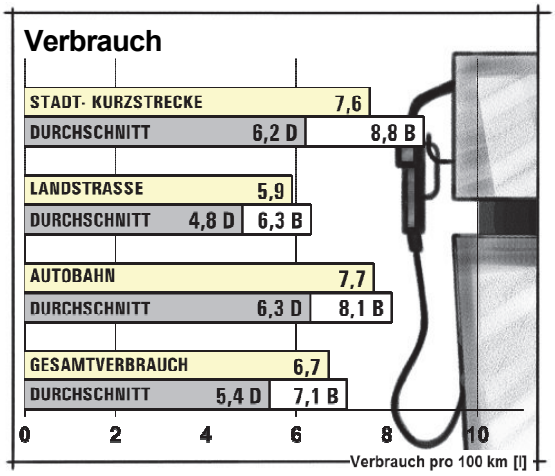
⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der Civic gute 69 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Der komplette Stoßfänger, die Vorderkante und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Allerdings sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch etwas zu aggressiv gestaltet.

© ADAC e.V.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest erreicht der Civic 1.8 Sport mit einer CO2-Bilanz von 183 g/km lediglich 21 Punkte im CO2-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 l/100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,6 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,7 l pro 100 km.



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

1,4 Schadstoffe

⊕ In diesem Kapitel erreicht der Civic mit 46 Punkten ein sehr gutes Ergebnis. Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus fällt der CO-Ausstoß leicht erhöht aus. Insgesamt erreicht der Civic 1.8 mit 67 Punkten drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,8 AUTOKOSTEN

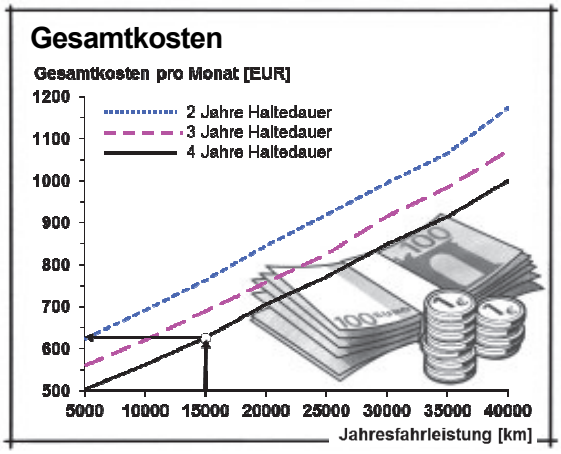
4,8 Betriebskosten*

⊖ 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*

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 - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 627 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,3 Wertstabilität*

⊖ Dem Civic 1.8 wird während des vierjährigen Berechnungszeitraums kein besonders stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

© ADAC e.V.

3,8 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 24.390 Euro ist der Civic 1.8 Sport im Klassenvergleich nicht gerade günstig. Die Serienausstattung fällt zufriedenstellend aus. Einige Extras wie LED-Scheinwerfer sind aber nur für die höheren Ausstattungen erhältlich.

4,2 Fixkosten*

Die fixen Ausgaben fallen beim Civic 1.8 Sport hoch aus. Während die Kfz-Steuer mit 136 Euro pro Jahr noch überschaubar ausfällt, ist vor allem die Versicherung teuer.

⊖ Die Versicherungseinstufungen fallen allesamt ungünstig aus (KH: 19; TK: 21; VK: 21).

3,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im schlechten Klassenmittelfeld. Besonders die hohen Betriebs- und Fixkosten treiben die Gesamtkosten nach oben. Aber auch die schlechte Wertstabilität trägt zum nur mäßigen Abschneiden bei.

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 S	1.8 S	1.6 i-DTEC S	Type R
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1339	4/1798	4/1597	4/1996
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	104 (142)	88 (120)	228 (310)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4800	174/4300	300/2000	400/2500
0-100 km/h[s]	13,0	8,7	10,2	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	190	207	270
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 l S	5,8 l S	3,6 l D	7,3 l S
CO2 [g/km]	128	136	94	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/21	19/21/21	17/21/21	18/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	94	118	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	489	531	504	818
Preis [Euro]	16.990	19.590	20.890	34.000

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1798 ccm
Leistung	104 kW (142 PS)
bei	6500 1/min
Maximales Drehmoment	174 Nm
bei	4300 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	**225/45R17Y**
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	**36,8 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**6,7 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,6/5,9/7,7 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	145 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**183 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**70,1 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4370/1770/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2070 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1295 kg/455 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**410 l/920 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	**745 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**124 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**50 Euro**
Monatliche Fixkosten	**114 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**339 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**627 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/21
Grundpreis	24.390 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.300 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Fahrerassistenz-Paket)	750 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Paket)	750 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Fahrerassistenz-Paket)	750 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Fahrerassistenz-Paket)	750 Euro°
Xenonlicht (LED ab Executive)	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerassistenz-Paket)	750 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	790 Euro°
Lackierung Metallic	520 Euro°
Schiebe-Hubdach (nur für Executive)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,7**
Verarbeitung	3,0
Alltagstauglichkeit	2,9
Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	**2,4**
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	3,5
Komfort	**2,6**
Federung	2,4
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,9
Klimatisierung	2,7
Motor/Antrieb	**2,5**
Fahrleistungen*	2,5
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,2
Getriebeabstufung	3,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	1,9
Lenkung*	2,6
Bremse	2,2
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,3
Umwelt/EcoTest	**2,7**
Verbrauch/CO2*	3,9
Schadstoffe	1,4

AUTOKOSTEN **3,8**

Betriebskosten*	4,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
Wertstabilität*	4,3
Kosten für Anschaffung*	3,8
Fixkosten*	4,2
Monatliche Gesamtkosten*	3,7

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.