



Honda Civic Limousine 1.5 Turbo Elegance

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (134 kW / 182 PS)

Vor genau 30 Jahren setzte Honda erstmals das VTEC-System im Pkw ein - es schafft den Spagat zwischen Verbrauchsoptimierung bei niedrigen Drehzahlen und Leistungsabgabe bei höheren Drehzahlen. Die äußerst drehfreudigen und auch dank eher kleinen Hubräumen dennoch recht sparsamen Saugbenziner aus dem Hause Honda sind unter Autoenthusiasten legendär. Auch im mittlerweile erreichten Zeitalter der Turboaufladung kann man noch VTEC auf der Oberseite der Motoren lesen. Was das Zusammenspiel von Zwangsbeatmung und variablen Nockenwellen im 1,5 Liter großen Vierzylinder leistet, ist zum Zungenschnalzen. Der Motor dreht schon bei 1.000 Touren ohne Murren hoch, entwickelt kurz danach sein Drehmoment, das bei 1.900 Umdrehungen in 240 Nm gipfelt - und bis 5.000 Umdrehungen zur Verfügung steht. Die Maximalleistung von 182 PS steht 500 Umdrehungen später an, der Motor dreht aber auch darüber hinaus mit einer für Turbomotoren bemerkenswerten Bissigkeit weiter. Der Motor kann sich in seiner Fahrbarkeit und Leistungsentfaltung also mit den besten Herstellern messen - klappt aber auch der Spagat zum Verbrauch? Durchaus, der Ecotest-Verbrauch von sechs Litern Super auf 100 Kilometer geht für eine Limousine der Kompaktklasse mit diesem Leistungsangebot mehr als in Ordnung. Die Partikelemissionen sind beim Testwagen trotz Partikelfilter leicht erhöht, aber noch im Rahmen. Der CO-Ausstoß steigt bei Vollgas aber deutlich an. Das Blechkleid der Civic-Limousine ist genauso extravagant wie das des Steilhecks, der Kofferraum ist allerdings größer, dafür wegen der kleineren Klappe schlechter nutzbar. Die Bedienung ist gewohnt krude, hier liegt der größte Schwachpunkt des aktuellen Civic. Lenkung und Fahrwerk sind gekonnt und mit sportlichem Einschlag abgestimmt, die Serienausstattung ist umfangreich, hat aber teils unverständliche Lücken. Insgesamt eine interessante Alternative im Segment, nicht nur für Honda-Freunde. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 Limousine, Hyundai i30 Fastback, Mercedes CLA.

- ⊕ gelungene Abstimmung von Lenkung und Fahrwerk, sichere Fahreigenschaften, starker und kultivierter Motor
- ⊖ mäßige Rundumsicht, Beifahrersitz nicht in Höhe einstellbar, umständliches Bedien-/Infotainmentsystem

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,5
	Fahrspaß	1,7
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest **★★★★☆**

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserie zeigt sich zwar auf den ersten Blick ordentlich verarbeitet, bei genauem Betrachten lassen sich aber einige Schwachpunkte wie die leicht variierenden Spaltmaße oder die mehrteiligen Türrahmen ausmachen. Im Innenraum wurden weitgehend einfache Materialien verwendet. Der obere Teil des Armaturenbretts und die vorderen Türverkleidungen oben sind die einzigen Stellen, an denen geschäumter Kunststoff verwendet wurde.

3,4 Alltagstauglichkeit

Der Testwagen bietet eine Zuladung von nur 450 kg - da muss man bei einem vollbesetzten Fahrzeug und Gepäck im Kofferraum ein Auge darauf haben, dass die zulässige Gesamtmasse nicht überschritten wird. Ziehen darf der Testwagen Anhänger bis 1.200 kg, ungebremste Hänger bis 500 kg. Die Stützlast beträgt 75 kg. Dies gilt wiederum nicht für die Grundausstattung, für diese ist keine Anhängelast erlaubt. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von sechs Litern Super auf 100 Kilometer kommt man mit dem nur 46 l fassenden Tank bis zu 765 km weit. Der integrierte Tankstutzen ist eine gute technische Lösung, da man nur noch den Deckel öffnen muss und direkt mit dem Tanken beginnen kann. Auch wenn sich der Civic insgesamt agil gibt, fällt der Wendekreis mit 11,4 m nicht gerade klein aus. Von Außenspiegel zu Außenspiegel misst der Honda fast 2,1 m - für ein Fahrzeug der Kompaktklasse eine stolze Breite, die bei engen Parkbuchten von Nachteil ist.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich. Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset. Die Civic Limousine darf keine Dachlast mitführen.

3,2 Licht und Sicht

⊕ Ein Assistent, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Ab Werk unterstützen Parksensoren vorn wie hinten und eine Rückfahrkamera beim Rangieren. Vor dem Fahrzeug sind niedrige Gegenstände gut wahrnehmbar. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert.

⊖ Die Halogen-Projektionsscheinwerfer des Civic Elegance bieten zwar eine Scheinwerferreinigungsanlage, aber eine nicht mehr besonders zeitgemäße Lichtausbeute. Zudem ist keine automatische Leuchtweitenregulierung an Bord. Ergänzendes Kurven- oder Abbiegelicht wird nicht angeboten. Auch ein abblendender Innenspiegel ist für diese Ausstattungslinie nicht verfügbar. Sowohl die Vorder- als auch

⊕ Die Verarbeitung des Interieurs ist gut, die Kunststoffe sind passgenau verbaut. Auch der Unterboden ist großflächig verkleidet, zum Teil wurden sogar Akustikmatten verwendet.

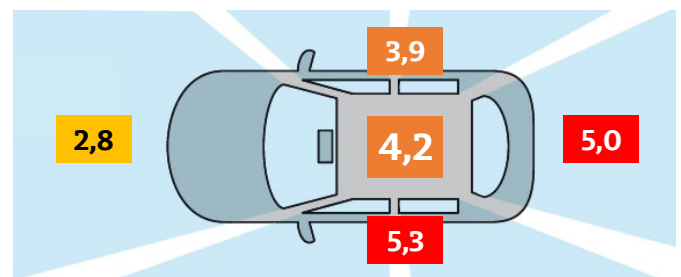
⊖ Eine Gasdruckfeder für die Motorhaube war nicht mehr im Budget, man muss mit einem einfachen Haltestab Vorlieb nehmen.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Übersichtlichkeit erheblich ein.

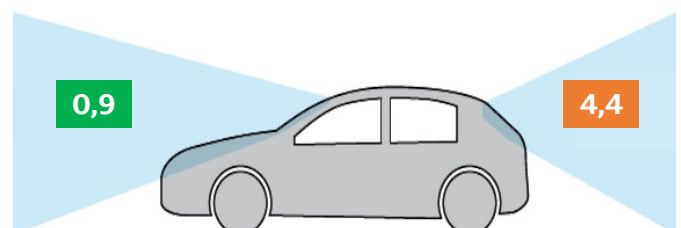
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



die Heckkante entziehen sich dem Blick des Fahrers, Faktoren, die das Abschätzen der Karosserie erschweren. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt wie bei vielen modernen Autos die Nachteile der breiten Dachsäulen, gerade im Heckbereich:

2,7 Ein-/Ausstieg

Während der Schweller nur 36 cm über der Fahrbahn liegt, was das Einsteigen erleichtert, stört beim Aussteigen eine 13 cm hohe Stufe. Zudem ist der Sitz (in der untersten Stellung) mit 36 cm tief positioniert - zusammen mit der schräg stehenden A-Säule mindert das den Ein-/Ausstiegscomfort. Beim Zustieg zur Rücksitzbank gibt es mehrere Faktoren, die diesen beeinträchtigen. Dazu gehören u. a. die flache Dachlinie, der eingeschränkte Platz im Fußraum und der recht enge Türausschnitt.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Civic bietet eine vernünftige Kofferraumgröße. In den Kofferraum passen 465 Liter. Bei umgeklappter Rücksitzlehne gehen bis zur Scheibenunterkante 830 Liter hinein.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt recht niedrige 67 Zentimeter über der Straße, aber auch 19 Zentimeter über dem Niveau des Kofferraumbodens.

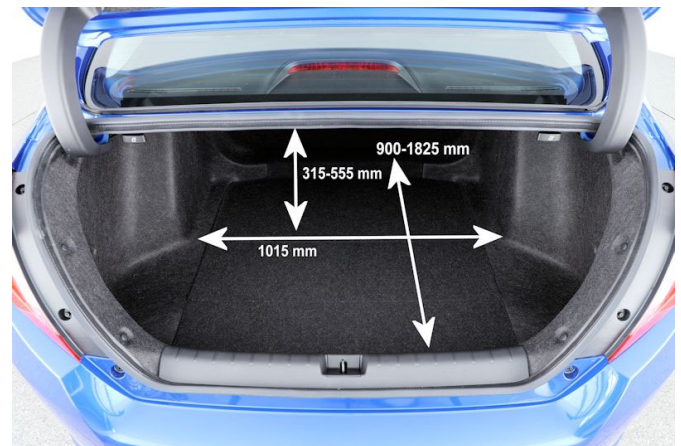
⊖ Wirklich ärgerlich ist, dass außen an der Heckklappe keine Taste zur Entriegelung derselben angebracht ist. Man muss immer per Fernbedienung oder Taste im Innenraum entriegeln. Der Kofferraum selbst ist im hinteren Bereich schmal gestaltet und wird mit einer Lampe nur mäßig beleuchtet. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Fläche.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen, das Entriegeln geht über zwei Griffe vom Kofferraum aus. Der Gurt des mittleren Fondsitplatzes ist nach dem Umklappen aber im Weg. Wenn man ihn aus der Bahn räumt und dann vergisst, klemmt man ihn beim Wiederaufstellen hinter der

Der Blick nach draußen ist vor allem dort stark eingeschränkt. Auch die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen behindern die Sicht.

⊕ Haltegriffe über allen Türen helfen beim Aussteigen aus den niedrig positionierten Sitzen. Serienmäßig beleuchtet der Civic nach dem Auf-/Absperren den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug.



Mit 465 l Volumen bietet der Kofferraum ausreichend Platz fürs Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.

Lehne ein. Der Kofferraumboden lässt sich zur Rückbank hin falten.

⊖ An Einkaufstaschen oder kleines Ladegut hat bei Honda niemand gedacht: Im Kofferraum findet man weder Haken noch Netze oder Seitentaschen.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Honda hat das Interieur des Civic gründlich überarbeitet und das Cockpit deutlich konventioneller als noch beim Vorgänger gestaltet. Das Kombiinstrument ist zwar in klassischer Position gut angeordnet, es lässt sich aber nicht jede Anzeige gut ablesen. So sind sowohl die Kühlflüssigkeitstemperatur- als auch die Tankanzeige ungewohnt designt und nicht optimal ablesbar. Darüber hinaus fehlt eine analoge Geschwindigkeitsanzeige. Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung lässt sich im Menü und in fünf Stufen einstellen und wird angepasst, wenn der Scheinwerferschalter auf Auto steht. Der Lichtschalter selbst ist - wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen üblich - in den Blinkerhebel integriert. Unnötig kompliziert ist, dass manche Einstellungen im Kombiinstrument und andere im Hauptbildschirm vorgenommen werden. Letzterer ist mittig angeordnet und gut erreichbar bzw. ablesbar. Darstellung und Aufbau des Hauptmenüs können individualisiert werden. Das Honda Connect Multimediasytem zeigt sich trotz großer Touchflächen recht kompliziert. Wenn auch die Menüstruktur weitgehend logisch aufgebaut ist, bedarf es doch einer intensiven Orientierungs- und Eingewöhnungszeit. Details wie die Regelung der Lautstärke, die anstatt per Drehregler über berührungsempfindliche Tasten erfolgt, sind im Alltag nervig. Die gewünschte Lautstärke lässt sich mit der berührungsempfindlichen Bedienleiste nur ungenau und unter erhöhtem



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

Zeitaufwand einstellen. Das Klimabedienteil gibt bei der Bedienung zwar keine Rätsel auf, die gewählte Temperatur wird aber nicht direkt bei den Tasten, sondern im Hauptdisplay angezeigt. Zudem dürfte die Schaltfläche etwas höher positioniert sein. Es gibt insgesamt viele recht kleine Tasten, die auf das Lenkrad, eine Schalterfläche links hinter dem Lenkrad und die Mittelkonsole aufgeteilt sind und daher nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers liegen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Civic bietet in der getesteten Ausstattungsvariante eine umfangreiche Grundausstattung in Sachen Konnektivität. Ein AM-/FM-/DAB-Radio ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Navigationssystem. Zudem gibt es unterhalb der Mittelkonsole (samt Kabelführungen) je eine USB- und HDMI-Schnittstelle, im Staufach zwischen den Sitzen findet sich ein weiterer USB-Anschluss zur Stromversorgung. Bedient werden kann das

Infotainmentsystem auch über Sprachbefehle. Das Smartphone lässt sich mittels Bluetooth, Apple CarPlay oder Android Auto koppeln. Geladen werden kann das Smartphone induktiv. Ein Internetzugang ist via Smartphone möglich, daher sollte man einen ausreichenden Datentarif besitzen.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen finden im Civic Platz - der Fahrersitz bietet Fahrern bis 1,95 m Körpergröße genügend

Beinfreiheit und sogar noch deutlich mehr Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist klassentypisch und angenehm.

3,4 Raumangebot hinten

Hinten bietet der Civic kein besonders gutes Raumgefühl. Die Seitenscheiben sind schmal, der Kopf ist direkt neben der C-Säule und die Dachlinie fällt ab. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, wäre noch genug Beinfreiheit für zwei Meter große Personen da. Das Dach limitiert die Personengröße aber auf 1,85 m.

3,5 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Civic nicht erhältlich. Vorn gibt es Platz unter der Mittelkonsole (samt Kabelführungen für externe Geräte) und ein großes Mittelstufach mit verschiebbaren Becherhaltern. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr. Hinten gibt es in der klappbaren Mittelarmlehne Becherhalter. Die Türablagen fallen aber klein aus und es gibt auch nur eine Lehnentasche. Das Handschuhfach



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.

3,0 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern, das es für den Steilheck-Civic gibt, bietet Honda in der Limousine nicht an.

⊕ Aber auch das Standard-Fahrwerk kann überzeugen. Zwar ist der Grundcharakter passend zum Fahrzeugauftritt tendenziell sportlich, aber unkomfortabel wird es nie.

Manchmal versetzen kurz aufeinanderfolgende Bodenwellen den Civic ins Stuckern, grundsätzlich aber liegt er auf Landstraße und Autobahn solide auf den 17-Zöllern. Auch in der Stadt kommt der Civic gut zurecht, nur grobe Stöße können die Federwege ans Limit bringen, bis dorthin jedoch federt er das meiste geschmeidig weg.

3,2 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, besitzt er erst ab der getesteten Variante eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Eine solche für den Beifahrersitz bekommt man erst in der höchsten Ausstattungsvariante. Eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz gibt es grundsätzlich nicht. Die Sitzflächenneigung der Vordersitze kann nicht angepasst werden und auch auf eine elektrische Einstellmöglichkeit muss man verzichten. Die äußeren Plätze der Rückbank sind zwar angenehm gepolstert, die Sitzposition ist aber aufgrund des spitzen

Kniewinkels nicht besonders bequem. Der höckerartig geformte Mittelsitz eignet sich kaum für längere Etappen.

⊕ Die vorderen Sitze zeigen sich angenehm gepolstert und passend konturiert. Nur die Lehnen sind für große Menschen oben unpassend geformt, da sich diese verjüngen. Dank kräftiger Lehnenwangen bieten die Sitze einen guten Seitenhalt. Die Sitzposition ist auch dank der Mittelarmablage, die sich allerdings nicht in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, angenehm.

3,3 Innengeräusch

Der Civic ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,9 dB(A). Dies liegt bei dem Tempo vor allem an den Windgeräuschen, der Benziner bleibt außer

bei Vollgas eher im Hintergrund. Fahrgeräusche von der Straße sind auf klassenüblichem Niveau vernehmbar.

2,9 Klimatisierung

⊕ Die getestete Version ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Darüber hinaus zählt eine Sitzheizung vorn zum Serienumfang.

⊖ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung, da sich Luftstrom und -richtung der mittleren Düsen im Armaturenbrett nicht unabhängig voneinander justieren lassen.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit exakt 1498 ccm Hubraum leistet 182 PS bei 5.500 Touren und bietet sein maximales Drehmoment von 240 Nm bereits ab 1.900 Umdrehungen pro Minute - dieser Wert steht bis 5.000 Umdrehungen zur Verfügung. Die Elastizitäts-

messungen liegen auf gutem bis sehr gutem Niveau, den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Civic im zweiten und dritten Gang in 4,2 Sekunden, aus dem Stand laut Hersteller in 8,5 Sekunden. Bei 210 km/h endet der Vortrieb, offensichtlich elektronisch begrenzt.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der anderthalb Liter große Vierzylinder im Civic zeigt, wie es geht: Kaum merkliche Vibrationen, kein Schütteln oder Brummen bei niedrigen Drehzahlen, früh anliegende Kraft aus dem Drehzahlkeller, dazu eine bemerkenswerte Drehfreude

bis in den Begrenzer. So muss ein Benziner fahren, dann kann er nämlich den Vorteil des breiten nutzbaren Drehzahlbandes einem Diesel gegenüber ausspielen.

1,9 Schaltung/Getriebe

Die Handschaltung des Civic weiß zu überzeugen und bereitet Freude bei der Handhabung. Das knackige Getriebe gefällt mit kurzen Schaltwegen, die einen sportlichen Charakter verleihen. Eine Schaltpunktempfehlung unterstützt bei der Wahl des ökonomischsten Gangs und die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse verhindert zeitlich unbegrenzt ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Um den Rückwärtsgang einzulegen, muss keine Sicherung betätigt, sondern

nur gewartet werden, bis die Mechanik die Schaltgasse automatisch frei gibt (unterhalb von etwa acht km/h). Dann lässt sich der Rückwärtsgang leicht und ohne Krachen im Getriebe einlegen.

Die sechs Gänge sind passend gestuft und der höchste Gang im Benziner zugunsten des Durchzugs eher kurz, aber nicht zu kurz übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 3.100 Umdrehungen pro Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Der Civic bietet mit seiner präzisen Lenkung und dem sorgfältig abgestimmten Fahrwerk in den meisten Lebenslagen eine gute Fahrstabilität. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Honda durch die direkte Lenkung leicht unruhig. Zudem drängt das Heck leicht, wodurch der Kurvenradradius trotz gleichbleibendem Lenkwinkel kleiner wird. Betätigt man dabei das Bremspedal, verstärkt sich dieser Effekt. Der Sportfahrer kann dieses eher "lose" Heck nutzen, um das Auto zu positionieren: Der Civic macht Spaß.

⊕ Kurze, abrupte Lenkimpulse setzt der Civic in merkliche Karosserieneigung um und zeigt durch schnelle Stabilisierung

ein sicheres Fahrverhalten. Fahrbahnverwerfungen oder auch Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität wenig. Im ADAC Ausweichtest spielt der Japaner seine Trümpfe aus: Der Kompakte lässt sich weitgehend neutral und absolut sicher durch den Parcours manövrieren. Selbst bei einem ruckartigen Einlenken bleibt der Civic gelassen, das ESP regelt sensibel und situationsgerecht. Bringt man den Honda an die Haftgrenze der Räder, dann schiebt er gutmütig über die Vorderachse weg. Lastwechsel haben bei Überlandgeschwindigkeiten nur wenig Einfluss auf die Fahrstabilität.

1,9 Lenkung

⊕ Der Honda lässt sich präzise über Landstraßen dirigieren - bei Überlandgeschwindigkeiten gibt er sich agil, aber auch verbindlich. Der Einfluss des nachdrückenden Hecks macht sich nicht so stark wie auf der Autobahn bemerkbar. Die Lenkung besitzt einen angemessenen Momentenverlauf und bietet dem Fahrer dadurch auch eine gute Rückmeldung. Nur die Zentrierung bzw. das Anlenkmoment dürfte etwas ausgeprägter sein. In der getesteten Ausstattungsvariante besitzt die Lenkung eine variable Übersetzung: Mit zunehmendem Lenkeinschlag wird sie direkter. Dadurch sind von Anschlag bis Anschlag lediglich etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen nötig.

2,6 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Civic ist ausreichend dimensioniert und überzeugt mit einer recht guten Bremswirkung. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Kompaktwagen nach 35,6 Metern zum Stehen. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,3 SICHERHEIT























1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den gesetzlich obligatorischen Systemen ist der Honda noch mit einigen weiteren Sicherheitsfeatures ab Werk ausgestattet. Neben einem Notbremssystem mit City-Funktion gibt es auch einen Spurhaltassistenten. Darüber hinaus ist der Civic serienmäßig mit einem Abstandsregeltempomat und einem intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Die mittels Kamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Kombiinstrument angezeigt und kann durch Drücken der Set-Taste am Lenkrad eingestellt werden. Alternativ können Begrenzungen auch manuell, also verkehrsschildunabhängig, gesetzt werden. Vor Fahrzeugen im toten Winkel warnt der Civic genauso wie vor querenden Fahrzeugen beim rückwärts Ausparken erst in der nächsthöheren Ausstattungsvariante. Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Front- und Seitenairbags vorn sowie über die gesamte Fahrzeugseite reichende Kopfairbags gehören zum Serienumfang. Seitenairbags hinten sind aber nicht verfügbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Im ADAC Crashtest erzielt der Civic 92 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Die Kopfstützen reichen vorn für Insassen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Wird ein Gurt gelöst, wird eine Warnung ausgelöst.

3,0 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erzielt der Civic 67 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

⊕ Mit den Gurten lassen sich Kindersitze hinten außen vernünftig und auf dem Beifahrersitz gut befestigen. Es empfehlen sich darüber hinaus die hinten außen serienmäßigen Isofix-Bügel, die eine i-Size-Freigabe haben. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, so dass man auch dort einen nach hinten gerichteten Kindersitz montieren kann.

⊖ Der Fondmittelplatz eignet sich nicht zur Kindersitzmontage mit den Gurten - ein Isofix-System gibt es nicht. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - eine nicht sehr sinnvolle Konstruktion. Den elektrischen

2,6 Fußgängerschutz

75 Prozent der Punkte erreicht der Civic bei den Crashtests für den Fußgängerschutz.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Civic 1.5 Turbo mit einer CO₂-Bilanz von 162 g/km in diesem Kapitel auf 29 von 60 Punkten. Der Testverbrauch beträgt 6,0 l/100 km. In der Stadt verbraucht der Civic 6,4 l/100 km. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 5,2 l auf der Landstraße und 7,0 l/100 km auf der Autobahn.

2,7 Schadstoffe

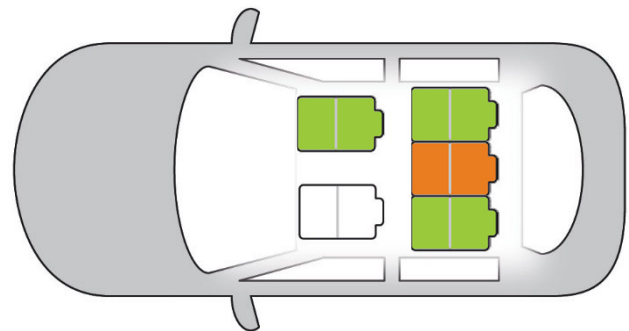
Der Benzindirekteinspritzer ist über die meisten Bereiche des ADAC Ecotest hinweg unauffällig, die Partikel bewegen sich aber trotz Partikelfilter auf eher hohem Niveau. Am meisten Punkte kostet dem Testwagen aber ein anderer Messwert: Der Autobahnanteil des Tests mit hohem Vollgasanteil sorgt für erhöhte CO-Emissionen. Deshalb erreicht der Honda insgesamt nur 33 von 50 möglichen Punkten. Die insgesamt erreichten 62 Punkte genügen nur für drei Sterne im Ecotest.

⊖ Die äußeren Fondkopfstützen lassen sich in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m genügend weit herausziehen, die in der Mitte nicht einmal so weit.

Fensterheber der Vordertüren fehlt ein Einklemmschutz, aufgrund der hohen Schließkräfte kann man sich verletzen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Ein Notbremssystem mit Fußgängererkennung gehört bei allen Ausstattungsvarianten zum Serienumfang.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 28.790 Euro ist der getestete Civic kein Schnäppchen, dafür aber recht gut ausgestattet. Neben Klimaautomatik und Audio-/Navigationssystem gehören zahlreiche Assistenzsysteme zum Serienumfang. Andererseits gibt es für den Civic Elegance keinen Totwinkelassistenten und grundsätzlich im Civic keine Höheneinstellung für den Beifahrersitz. Die Ausstattungslisten

sollte man sich also auf jeden Fall genau anschauen. Die Kfz-Steuer beträgt 108 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen gehen in Ordnung. Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre. Die verbaute Steuerkette spart einen oftmals teuren Zehnriemenwechsel.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 Turbo	1.6 i-DTEC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1597
Leistung [kW (PS)]	134 (182)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1900	300/2000
0-100 km/h [s]	8,4	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	26.490	25.890

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	134 kW/182 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,5/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	125/134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.648/1.799/1.416 mm
Leergewicht/Zuladung	1.279/461 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	519/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/- kg
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost 3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)	
Produktion	Großbritannien, Swindon

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,0/8,2/11,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza ER33
Wendekreis links/rechts	11,4/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,2/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.290/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/830/830 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	643 Euro		
Steuer pro Jahr	108 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis Civic Limousine 1.5 Turbo Elegance	29.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.350 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.175 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeuge in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro
Metalllackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: April 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.