



Honda Civic 2.0 i-MMD Hybrid Advance e-CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Seit 50 Jahren gibt es den Civic nun schon, seit 2021 in seiner elften Generation. Das Auto ist seit der ersten Generation weltweit gefragt, über 27 Millionen Stück wurden bislang verkauft. Beindruckende Zahlen, die einen gewissen Erfolgsdruck aufbauen. Der seit Spätsommer 2022 auch in Europa erhältliche, kompakte Honda wird bei uns ausschließlich als Fließheck verkauft, während andere Teile der Erde, wie etwa der für den Civic wichtige nordamerikanische Markt, auch eine Stufenheck-Limousine bekommen. Auch beim Antrieb unterscheidet sich der europäische Civic stark vom nordamerikanischen Angebot, denn hier gibt es den Honda ausschließlich mit einem Hybridantrieb, der einen starken Elektromotor mit einem klassischen Honda-Triebwerk vereint: Ein 2.0 16V mit vier Zylindern und variablen Nockenwellen. Dazu kommt noch ein variabler Leistungsfluss zwischen Elektromotor, Rädern, Benziner und Akku. Angesichts der Erfahrungen, die man als Tester mit solchen Antrieben hat, erwartet man einen trägen Antritt und viel Motorgeheule unter Last - und wird gleich auf den ersten paar Kilometern positiv überrascht. Spontan im Antritt, dabei unter normaler Lastanforderung zurückhaltend und auch bei sportlichen Ambitionen kompetent: So geht das. Wie es geht, weiß Honda auch in Sachen Lenkung und Fahrwerk. Der Civic umarmt den Fahrer und bettet ihn ein in einen Mix aus kompetentem Komfort, sehr präziser Kurvenfahrt und absoluter Fahrerorientierung. Dieser Honda sprudelt vor Fahrfreude, die nicht künstlich von elektronisch geregelten Dämpfern oder simuliertem Torque Vectoring oder irgendwelchen Sonderfunktionen der Lenkung kommt, sondern aus der Urquelle aller auffallend guten Autos: Einer sauberen Abstimmung von Systemen, die man im Griff hat. Die Japaner hören hier aber nicht auf, sondern bieten bei den aktiven Assistenzfunktionen alles Relevante an, packen gleich elf Airbags in den Civic und bringen dem komplizierten Antrieb das Sparen bei: 5,2 l auf 100 km samt tadelloser Abgasreinigung sind gut, innerorts und auf der Landstraße ist der Hybrid sogar ausgesprochen sparsam unterwegs. Ob der neue Civic seiner erfolgreichen Historie in Sachen Verkaufszahlen gerecht wird, kann man noch nicht abschätzen. In Deutschland fristet der Civic bisher zulassungstechnisch eher ein Schattendasein. Vielleicht gelingt es der aktuellen Generation, daraus hervorzutreten - verdient hätte es der neue Civic. Denn unter den kompakten Limousinen und Kombis ist im ADAC Autotest nach aktuellen Testmaßstab tatsächlich kein Auto besser. Eine hervorragende Leistung. **Konkurrenten:** u.a.: Hyundai i30, KIA Ceed, Ford Focus, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

- +** sehr gut abgestimmtes Fahrwerk, präzises und sicheres Fahrverhalten, umfangreiche serienmäßige Ausstattung an Fahrassistenzsystemen, sparsamer Antrieb, gutes Bediensystem
- nur 750 kg Anhängelast, keine Höheneinstellung für den Beifahrersitz, keine Online-Dienste verfügbar, auf der Autobahn hohes Innengeräuschniveau

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Civic-Karosserie gefällt mit einer ordentlichen Verarbeitung, wenn auch die Spaltmaße mitunter eher groß sind. Auch scheppern die Türfenster ordentlich, wenn man die Türen mit heruntergelassenen Fenstern schließt. Man sieht schon: Es handelt sich um Kleinigkeiten, der Civic ist an sich durchweg ordentlich zusammengebaut. Im Innenraum dagegen fällt er sogar positiv auf mit seiner guten Verarbeitung und wertigen Anmutung. Man findet zwar wie in der Kompaktklasse mittlerweile üblich nicht allzu viele weich geschäumte Oberflächen,

aber insgesamt kann es der Civic mit der Konkurrenz in der Fahrzeugklasse locker aufnehmen. Besonders die metallisch schimmernden Drehregler für die Klimatisierung wirken edel, die dick gepolsterten Sonnenblenden findet man so sogar nirgendwo sonst in dieser Fahrzeugklasse.

⊖ Die Motorhaube wird nicht von praktischen Gasdruckfedern geöffnet und offen gehalten - man muss einen Haltestab bemühen.

3,5 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,2 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich sogar mit dem kleinen 40-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 765 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 440 kg – das genügt im Alltag meist, bei fünf Erwachsenen samt Gepäck kann es eng werden. Auf dem Dach ohne Reling darf man bis zu 65 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen.

⊖ Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er selbst mit eigener Bremse nur bis zu 750 kg wiegen. Ungebremst dürfen Anhänger sogar nur bis zu 600 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, weitere Optionen gibt es nicht. Mit 4,55 m Länge ist der Civic für einen Kompaktwagen nicht besonders kurz, die Breite fällt mit 2,10 m sogar überdurchschnittlich aus. Auch der große Wendekreis hilft mit 12,2 m in beim Rangieren auf engem Raum wirklich weiter.

2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich durch die recht kantige Motorhaube noch einigermaßen erahnen, der hintere Fahrzeugabschluss ist aber nicht einsehbar und noch dazu recht hoch. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichttest belegt: Vor allem der Blick nach rechts hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

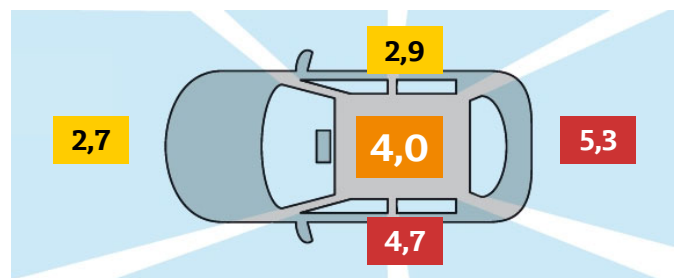
⊕ Der Civic Advance hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse vorn gut erkennbar. Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der



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

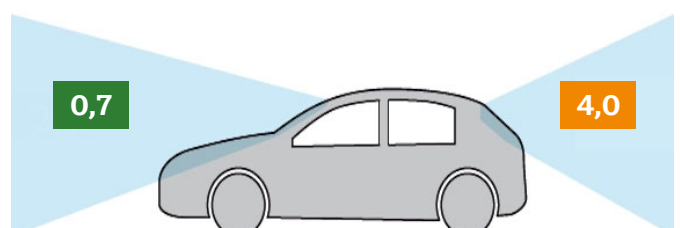
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt im Civic Advance zusätzlich über ein gutes Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer sowie einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Der Scheinwerferkegel ist eher schmal und man vermisst deshalb auf der Landstraße ein mitschwenkendes Kurvenlicht, aber gerade in der Fahrzeugklasse sind diese Scheinwerfer eines der besseren Systeme. Rückleuchten in LED-Technik sind serienmäßig - nur die Blinker sind in Halogentechnik. Der Innenspiegel blendet

serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Die Scheibenwischer haben integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser nur in der Aufwärtsbewegung gezielt vor die Wischerblätter spritzen. So wird Wischwasser gespart und man hat quasi nie schlechte Sicht durch eine komplett eingesprühte Frontscheibe, die auf die Scheibenwischer wartet.

2,8 Ein-/Ausstieg

Während der Schweller nur 36 cm über der Fahrbahn liegt, was das Einsteigen erleichtert, stört beim Aussteigen eine 13 cm hohe Stufe zwischen Schweller und Fußraum. Zudem ist der Sitz (in der untersten Stellung) mit 37 cm tief positioniert. Interessant: Das sind exakt die Werte des Vorgängermodells. Die A-Säule steht aber steiler als beim alten Modell, was dem Ein-/Ausstiegskomfort entgegenkommt. 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.

⊕ 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.

⊖ Das serienmäßige Keyless-System funktioniert gut, verfügt aber über einen ungenügenden Diebstahlschutz, da es sich mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Weitergehen Informationen unter adac.de/keyless.

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt für eine kompakte Limousine recht großzügig aus. Das Standardvolumen beträgt 370 l. Baut man die zweigeteilte Laderaumabdeckung aus, passen aufgrund der sehr schräg verlaufenden Heckscheibe lediglich weitere 55 l oder alternativ insgesamt acht Getränkekisten hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 825 l, dachhoch beladen 1.260 l.

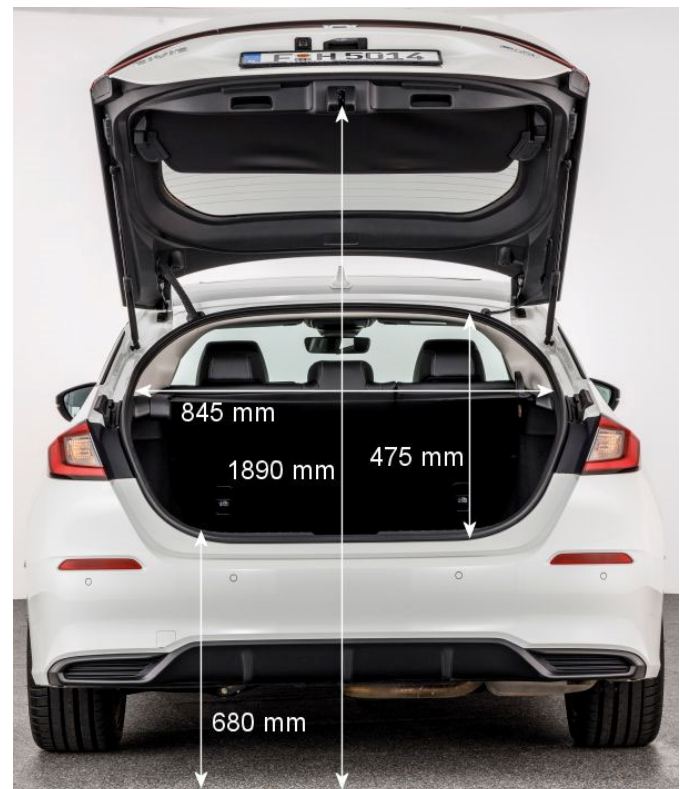
3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt recht niedrige 68 Zentimeter über der Straße, aber auch 17 Zentimeter über dem Niveau des Kofferraumbodens. Die Öffnung ist dank der großen Heckklappe riesig, auch sperriges Ladegut bekommt man einfach hinein. Der Kofferraum ist im Bereich an der Rücksitzlehne schmal gestaltet und wird mit einer Lampe nur mäßig beleuchtet. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Fläche.

⊖ Eine elektrische Heckklappe ist nicht verfügbar.



Mit 370 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe. Fürs Reisegepäck oder den täglichen Einkauf ist ausreichend Platz vorhanden.



Mit 68 cm liegt die Ladekante noch auf einer akzeptablen Höhe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen, entriegelt werden die beiden Seiten per Hebel an der Lehne. Der Kofferraumboden lässt sich zur Rückbank hin falten, um den kleinen Stauraum darunter zu nutzen. Ein Honda-Sonderlösung ist der quer statt längs ausziehbare Rollo über dem Kofferraum. Erst ungewohnt, aber eigentlich clever: Das

Teil ist zusammengerollt sehr klein und passt locker unter den Boden.

⊖ Netze und Seitentaschen vermisst man im Civic, Kleinkram ist schwierig zu verstauen. Immerhin steht ein Taschenhaken zur Verfügung.

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Trotz der Ausstattung mit digitalem Kombiinstrument und Neun-Zoll-Touchscreen auf dem Armaturenbrett kommt der Civic recht oldschoolig daher - und das ist unbedingt als Kompliment zu verstehen. Die Klimaautomatik bedient man über Tasten und Drehregler, was nicht nur denkbar einfach und schnell geht, sondern dank wertig gestalteter und nachts geschickt ausgeleuchteter Bedienelemente sich auch nach mehr Qualität anfühlt als jede Touchfläche dieser Welt. Über den Touchscreen mit einer recht übersichtlichen Bedienstruktur und angenehm großen Touchflächen regelt man das Infotainment und einige Fahrzeugeinstellungen. Dabei muss man nie besonders tief in Menüs abtauchen, einfach weil die Optionen nicht so mannigfaltig sind wie bei einigen Konkurrenten. Sitz, Lenkrad und Spiegel kann man einfach passend einstellen, die Anzeigen des Kombiinstrument-Bildschirms sind klar ablesbar. Einen Drehzahlmesser gibt es aber nicht. Beim Betrachten der Anzeigen fragt man sich wirklich, warum Honda einen Bildschirm nutzen musste. Es gibt kaum Individualisierungsmöglichkeiten, der Bildschirm simuliert entweder ein analoges Zeigerinstrument oder stellt die Geschwindigkeit mittig als Zahl dar. Ohne Informationsverlust hätte man auch ein paar schön gemachte, analoge Zeiger

nutzen können - was aus der Masse herausstechen würde und bei entsprechender Gestaltung auch wertiger wirken würde. Wahrscheinlich sind Zeiger einfach teurer als Bildschirme oder Honda folgt hier einfach dem Trend.

⊖ Einen Drehzahlanzeige gibt es nicht, der linke Teil des Kombiinstrument wird in jedem Fahrmodus von einem Power-Meter eingenommen, das die gerade abgerufene Systemleistung darstellt.



Die Funktionalität sowie die Verarbeitungsqualität beim Honda Civic vermitteln einen guten Eindruck.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Auch hier ist der Civic eher oldschool - man hätte sich aber mehr erwünscht. Vor allem fehlt im Vergleich zu den meisten Konkurrenten eine Online-Anbindung des Infotainments. So kann man etwa präzise Online-Verkehrsinformationen des Navigationssystems nur nutzen, wenn man das System über einen Hotspot des eigenen Smartphones mit dem Internet verbindet.

Die Basics sind aber serienmäßig: Analoges und digitaler Radioempfang, drei USB-Anschlüsse für vorn und hinten, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, CarPlay (wireless) und Android Auto sind ebenso stets im Civic Advance wie eine induktive Ladeschale und ein Bose-Soundsystem mit Subwoofer im Kofferraum.

2,3 Raumangebot vorn

Auch große Menschen finden im Civic Platz - der Fahrersitz bietet Fahrern bis 1,90 m Körpergröße genügend Beinfreiheit und sogar noch deutlich mehr Kopffreiheit. Das Raumgefühl

ist klassentypisch und angenehm, die eher breite Mittelkonsole schränkt aber etwas ein. Dafür bringt das serienmäßige Panorama-Schiebedach eine Extraportion Helligkeit hinein.

3,1 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. Auch hier bringt aber das Glasdach bei geöffneter Jalousie noch mehr Helligkeit hinein. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, wäre noch genug Beinfreiheit für 1,95 m große Personen da. Das Dach limitiert die Personengröße aber auf 1,85 m.

3,4 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und ordentliche Becherhalter, die ihren Inhalt festklemmen. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr, auch nicht in den schmalen Türfächern. Hinten gibt es in der klappbaren Mittelarmlehne Becherhalter, die aber nicht für alle Größen geeignet sind. Die Türablagen fallen auch hier klein aus, es gibt aber Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht besonders



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

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

⊕ Bemerkenswert: Honda hat an einen Brillenhalter im Dachhimmel gedacht.

2,8 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Auch in der Kompaktklasse gibt es einige Modelle, die mit einem verstellbaren oder gar adaptiv regelnden Dämpfungssystem auftrumpfen. Honda spendiert dem Civic ein solches nicht, steckte aber ganz offensichtlich viel Sorgfalt in die Abstimmung des vorn mit McPherson-Federbeinen und hinten mit einer Mehrlenker-Aufhängung versehenen Fahrwerks. Es spricht sensibel auf Kanaldeckel und

Bodenwellen an, ohne bei höherem Tempo nachzuschwingen. Auch bietet der Wagen gefühlt mehr Federweg als man ihm ansieht, so wie er Geschwindigkeitshügel schlucken kann. Natürlich erreicht der Civic kein Oberklasse-Niveau, aber unter den Kompaktwagen muss er wenige Konkurrenten scheuen. Adaptivdämpfer vermisst man jedenfalls definitiv nicht.

3,2 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, ist diese Funktion für den Beifahrersitz nicht verfügbar. Eine Zweiwege-Lordosenstütze hat der Fahrersitz auch immer zu bieten, zumindest diese gibt es in der getesteten Topausstattung auch für den Beifahrersitz. Die Sitzflächenneigung hat wiederum nur der Fahrersitz. 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. Dank kräftiger, aber nicht einengender Lehnentwangen bieten die Sitze einen guten Seitenhalt. Die Sitzposition ist auch dank der Mittelarmlehne, die sich allerdings nicht in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, angenehm.

3,5 Innengeräusch

Der Civic ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 70,5 dB(A). In diesem Bereich sind die Windgeräusche absolut dominant und eben nicht gerade leise, wie das Messgerät bestätigt. Der Motor hält sich bis zu einer

mittleren Leistungsanforderung akustisch zurück, dreht unter höherer Last dann aber hoch und ist gut zu hören. Der Klang ist dabei knurrig, stört aber nicht über Gebühr.

2,4 Klimatisierung

⊕ Jeder Civic ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Auch ab der B-Säule dunkel getönte Scheiben sind stets verbaut. Darüber hinaus zählen beim Civic Advance eine Sitzheizung vorn und ein beheizbares Lenkrad zum Serienumfang. Die Luftausströmer im Fond fallen uns auch positiv auf, weil sie in der Kompaktklasse nicht die Regel sind.

⊖ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung, da sich der Luftstrom der mittleren Düsen im Armaturenbrett nicht an der Lüftungsdüse selbst dosieren lässt. Man muss die Luftverteilung vielmehr auf Füße und Frontscheibe stellen, wenn man in der Mitte weniger Zug haben möchte.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der neue Civic hat zwei kraftvolle Antriebe unter der Haube. Der Vierzylinder-Sauger mit zwei Litern Hubraum stellt 143 PS zur Verfügung, noch stärker aber ist der Elektromotor mit 184 PS und 315 Nm. Es handelt sich um einen verzweigten Hybrid, deshalb sind allerhand Antriebsarten möglich. Zum Beispiel ist der Benziner aus und der Civic fährt elektrisch oder der Benziner treibt die Vorderräder an. Es kann aber auch der Elektromotor antreiben und der Benziner währenddessen über eine zweite Elektromaschine den Strom dafür zur Verfügung stellen. Überschüssiger Strom wird dabei in die Batterie gespeist. Zuletzt wird ein Großteil der im Alltag auftretenden

Verzögerungen über die Rekuperation geregelt und so Strom zurückgewonnen. Am Lenkrad kann man auf die Regelung keinen Einfluss nehmen, sich aber über ein Diagramm über die gerade genutzte Antriebsstrategie informieren lassen. Alles in Allem steht stets mehr als ausreichend Leistung zur Verfügung, der Civic spurtet laut Honda bei Bedarf in 8,1 s aus dem Stand auf 100 km/h. Auch unsere Messungen zeigen, dass der Civic nicht umsonst als sportlicher Hybrid vermarktet wird. Von 60 auf 100 km/h geht es in 4,3 s, von 80 auf 120 km/h in 5,6 s. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h limitiert.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Elektrisch angetrieben ist der Antriebskomfort hervorragend, aber auch mit aktiviertem Benziner bleibt der Antriebskomfort hoch. Vibrationen treten zwar auf, stören aber nicht weiter. Unter Last verkneift sich der Honda die bei CVT-Antrieben oft übliche Eigenschaft, mit bei konstant hoher Drehzahl lautstark dröhnendem Verbrenner zu beschleunigen. Der Honda simuliert unter hoher Last Schaltvorgänge, was akustisch angenehm ist und zudem dröhnt der Motor nicht zu sehr.

⊕ Die durch den Elektromotor möglich gewordene Spontanität im Antrieb ist richtig erlebbar. Gerade innerorts und auf Landstraßen begeistert die überaus spontane Reaktion des Antriebs auf kleinste Gaspedalbefehle. Auf der Autobahn muss der Benziner erst immer etwas Drehzahl aufbauen, um genügend Leistung zur Verfügung zu stellen.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Civic hat keinen Getriebewählhebel, sondern Tasten in der Mittelkonsole. Verwechslungsgefahr besteht durch die unterschiedliche Haptik der Tasten kaum, zudem sind sie klar beschriftet und beleuchtet. Wer die Tasten jedoch blind bedienen möchte, braucht zunächst etwas Eingewöhnung. Während Verzögerungsphasen lässt sich über Wippen am Lenkrad noch die Rekuperationsstärke einstellen - man kann aber auch einfach das Bremspedal dafür nutzen, über welches man die Verzögerung auch präziser und homogener steuern

kann.

Das CVT hält bei niedrigerer Last dem Benziner oft bei einer gleichbleibenden, niedrigen Drehzahl. Unter Last simuliert es Schaltvorgänge und damit Drehzahlsprünge, die sich im Sportmodus sogar knackig anhören. Der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert zügig und problemlos auch, wenn das Auto noch vorwärts rollt. Die Kriechfunktion des Antriebs ist fein zu dosieren, man kann leicht zentimetergenau einparken. Eine Autohold-Funktion ist Serie.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Es gibt Autos, die sich problemlos durch den Alltag steuern lassen und nicht weiter auffallen. Und es gibt Fahrerautos, die sich scheinbar organisch um den Platz am Lenkrad herum gebildet haben. In solchen Autos fühlt man sich als ein wichtiges Glied in der Fahrdynamik-Kette und ist mittendrin, statt nur dabei. Der Civic ist ein solches Auto, ohne aber ein hypernervöser Sportler zu sein: Rinnen in der Fahrbahn stören den Geradeauslauf nicht weiter, auch Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Spurtreue nur soweit, dass man sich eingebunden fühlt - aber nie unsicher. Im Zweifel schaltet sich ohnehin das ESP ein und weist den rechten Weg. Beim ADAC Ausweichtest bringt der Civic Fahrsicherheit und Sportlichkeit zusammen. Er fährt sehr schnell durch den Parcours, bleibt dabei zudem durchwegs leicht beherrschbar. Gerade die prima führende Vorderachse fällt auf. Wenn man es übertreibt, hilft einem das gut regelnde ESP wieder in die Spur.

1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkung passt zum Civic, ihre Servounterstützung ist geschwindigkeitsabhängig geregelt und zudem ist sie variabel übersetzt: Etwas indirekter um die Mittellage und direkter bei größerem Lenkeinschlag. Das bringt eine entspannteren Geradeauslauf bei hoher Reaktionsfreude im Kurvenverlauf. Die Lenkkräfte sind passend, ordentlich Gefühl für das Auto vorhanden und die Nulllage eindeutig definiert. Auch die Abstimmung der Lenkung, Vorder- und Hinterachse ist gelungen. Den Honda kann man präzise über Landstraßen scheuchen, zudem muss man im Kurvenverlauf nicht wegen einer verzögert einlenkenden Hinterachse korrigieren. Stichwort: Fahrerauto.

2,1 Bremse

Das Gefühl im Bremspedal ist nicht das allerbeste, gerade im Bereich der Rekuperationsverzögerung. Man kommt mit etwas Eingewöhnung aber klar.

⊕ Die Bremsanlage des Civic ist ausreichend dimensioniert und überzeugt mit einer guten Bremswirkung. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Kompaktwagen bereits nach 33,6 m zum Stehen - ein guter Wert.

1,3 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Einmal alles bitte! Honda wählt hier den einfachen und richtigen Weg: Alles, was es an Assistenzsystemen gibt, wird in

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	-/Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

jeden Civic geschraubt. Und zwar in jeden Civic, auch in das Basismodell. So kann der Honda-Insasse stets auf ein Notbremsystem mit Kreuzungsfunktion setzen. Verkehrszeichen können erkannt werden und detektierte Limits in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernommen werden. Alternativ hält die adaptive Geschwindigkeitsregelung Tempo und Abstand bis zum Stillstand. Der Spurhalteassistent

kümmert sich, genauso wie der Totwinkelassistent, der darüber hinaus beim Ausparken querenden Verkehr erkennt und davor warnt, aber leider nicht bremst. Trotz des Verzichts auf ein Radar und die Beschränkung auf ein kamerabasiertes System funktionieren alle Assistenten tadellos, wie das gute Ergebnis im Euro NCAP-Test bestätigt.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Wie bei Assistenzsystemen heißt es auch bei den Airbags klotzen, nicht kleckern. Kopf- und Seitenairbags für beide Sitzreihen, zwei Knie- und Frontairbags vorn sind genauso Serie wie ein Centerbag zwischen den Vordersitzen. All der Aufwand bringt Nutzen bzw. Sicherheit. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Civic 89 Prozent der Punkte für den Insassenschutz.

Die Kopfstützen schützen vorn Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m. Hinten reichen sie zwar nur bis zu 1,70 m Körpergröße, das darüber nach hinten abfallende Dach kann

aber bei größeren Personen die Stützwirkung übernehmen. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Auch auf der Rückbank gibt es Sensoren, die die Sitzplatzbelegung erkennen und dementsprechend zum Anschnallen mahnen.

⊖ Die Kopfstütze des mittleren Fondsitzplatzes ist nicht nur viel niedriger als die äußeren, sondern nicht einmal in der Höhe verstellbar.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Kurz gesagt sind alle Sitze gut geeignet, um Kindersitze zu befestigen. Hinten außen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Bügel mit i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung. In den Crashtests erzielt der Civic 87 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist - wie immer - vor dem Kauf ratsam.

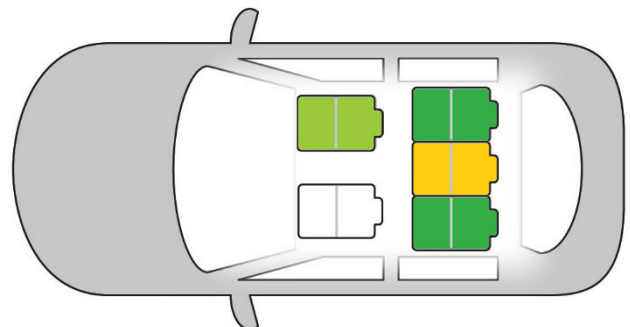
⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - eine nicht sehr sinnvolle Konstruktion.

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Civic hat eine aktive Motorhaube, die bei einem Personenunfall etwas nach oben schnell, um mehr Deformationsweg zu erzeugen und den Aufprall zumindest etwas weicher zu gestalten. Euro NCAP bescheinigt dem System einigen Erfolg und bewertet den Civic mit 82 Prozent

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)

der Punkte - ein bemerkenswert gutes Ergebnis. Der Notbremsassistent kann auch Personen und Radfahrer erkennen.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC Ecotest kommt der Civic mit seinem aufwändigen Antriebssystem dank einer CO₂-Bilanz von 142 g/km in diesem Kapitel auf 29 von 60 Punkten. Der Testverbrauch beträgt 5,2 l/100 km. In der Stadt verbraucht der Civic lediglich 3,7 l/100 km. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 4,7 l auf der Landstraße und 7,0 l/100 km auf der Autobahn. Gerade innerorts und bei einer Landpartie ist der Hybrid also sparsam. Auf der Autobahn dagegen kann der neue Hybrid-Civic im Vergleich zum gleich starken Vorgängermodell mit einem Vierzylinder-Turbobenziner ohne Hybridisierung keinen Vorteil herausfahren.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Ecotest-Messungen zeigt sich der neue Antrieb vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Volle 50 Punkte sind dafür der Lohn. Zusammen mit den 29 Zählern aus dem CO₂-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,7		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße	4,7		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn	7,0		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch	5,2		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

Bereich erzielt der Honda Civic Hybrid 79 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Hybrid weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Grenzwerten des ADAC Ecotest

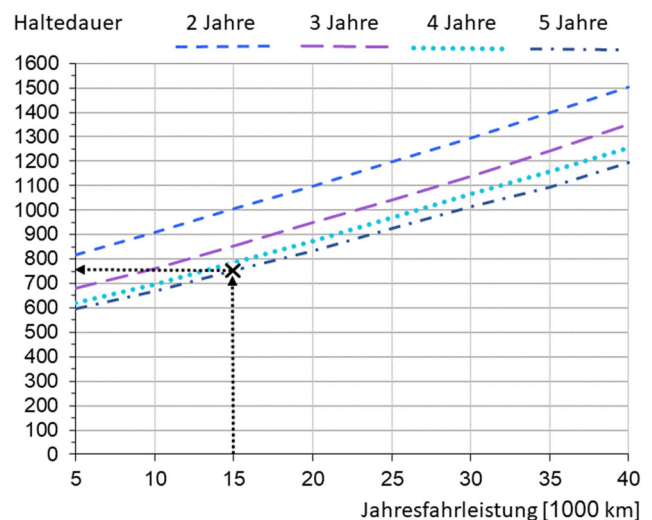
2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 36.600 Euro, soviel Geld muss man für den neuen Civic in der Topausstattung Advance ausgeben. Nicht wenig, aber viel mehr wird es auch nicht, denn die Auswahl in der Aufpreisliste beschränkt sich auf Felgen, Lack, die Anhängerkupplung und diverse LED-Beleuchtungen für den Innenraum. Alles andere dagegen ist drin, gerade auch besondere Dinge wie das Panoramaglasdach, ein Bose-Soundsystem und das adaptive Fernlicht. Interessant ist aber vielleicht auch der Blick auf das Basismodell Civic Elegance, denn auch dieses hat schon alle Fahrassistenten, Zweizonen-Klimaautomatik, Einparkhilfen und Rückfahrkamera, Navi und Android Auto/Apple Carplay an Bord. Der Preis liegt aber bei 31.900 Euro - und dafür ist der Civic dann mit der genannten Ausstattung dann ein richtig gutes Angebot. Die laufenden Kosten gehen in Ordnung, wenn auch die Kaskoversicherung teuer kommt. Dafür ist die Steuer mit 78 Euro pro Jahr niedrig. Der Civic wurde gerade neu vorgestellt, mit einem Nachfolger ist die nächsten Jahre also nicht zu rechnen. Dementsprechend ist der Wagen recht wertstabil. Die Fahrzeuggarantie gilt drei Jahre oder 100.000 km und lässt sich gegen kleinen Aufpreis um eines oder zwei Jahre verlängern - die Laufleistung verlängert sich dabei aber nicht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 752 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 i-MMD Hybrid e-CVT	Type R
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1993	4/1996
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	242 (329)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	315/4500	420/2500
0-100 km/h [s]	7,8	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	275
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,0/4,7 5	8,1/n.b. SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	91/108	186/n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/25/24	16/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	66	269
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	703	1100
Preis [Euro]	32.900	55.500

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	
Voll-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	315 Nm bei 4.500 1/min
Kraftübertragung	Vorderradantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.551/1.890/1.408 mm
Leergewicht/Zuladung	1.533/397 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	404/1.187 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost 3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)	
Produktion	USA, Greensburg

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	235/40 ZR18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,7/4,7/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	123 g/km (WTW* 142 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/825/1.260 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	420 Euro
Monatliche Gesamtkosten	752 Euro		
Steuer pro Jahr	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/25/24		
Basispreis Civic 2.0 i-MMD Hybrid Advance e-CVT	37.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 08.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.353 km
Auffälligkeiten/Mängel	Der elektrische Fensterheber der Fahrertür war nicht richtig eingestellt, dennoch konnte das Seitenfenster korrekt verschlossen werden.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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 Fahrzeug 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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

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	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	Serie (grau)
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	1,9
AUTOKOSTEN	2,6

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

Stand: Dezember 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.