

	Voll-Hybrid (Otto/Elektro)-Motor
	39.000 €
	135 kW/184 PS
	789 km
	5,1 l pro 100 km



Honda Civic 2.0 i-MMD e:HEV Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

Manche Hersteller haben Dauerbrenner im Angebot, die seit Generationen Menschen mobilisieren. Bei VW ist es seit den 70ern der Golf und bei Honda seither der Civic. Beide Fahrzeuge sind jeher Konkurrenten in der Kompaktklasse und nach wie vor weltweit gefragt. Wobei der Civic hierzulande mit sinkenden Nachfragen zu kämpfen hat: 2025 waren die Neuzulassungen kaum vierstellig – beim Golf waren sie im selben Zeitraum gar sechsstellig. Woran liegt das? Gravierende Patzer hat sich der Basis-Civic im ADAC Autotest nicht geleistet und fährt ein gutes Gesamtergebnis ein. Seit 2022 läuft die mittlerweile elfte Generation des Japaners vom Band und hat 2025 eine dezente Überarbeitung bekommen. Bis auf optische Anpassungen ist der Honda im Wesentlichen der Alte geblieben. Unter der Haube steckt weiterhin der kräftige und kultivierte Hybrid-Antrieb, der dem Kompakten zu sportlichen Fahrleistungen verhilft aber auch den Schrecken vor der Zapfsäule nimmt: 5,1 l/100 km genehmigt sich der Civic bei der ADAC Verbrauchsmessung. Auf der Straße macht der traditionell sportlich getrimmte Japaner auch eine gute Figur: Das klassische Stahlfederfahrwerk wirkt verbindlich, aber dennoch ausgewogen, die Lenkung passt ebenfalls gut zum Charakter und die Fahreigenschaften überzeugen durch einen guten Kompromiss aus Fahrsicherheit mit sportlicher Note. Potentere Reifen würden dem Civic aber nicht schaden. Ein Raumwunder ist der Honda nicht, kann aber vier Erwachsene samt Gepäck angemessen transportieren. Zu schnell sollte man auf der Autobahn aber nicht unterwegs sein, denn schnell mindern die Windgeräusche sämtliches Gesprächsinteresse. In puncto Bedienung ist der Civic ein Knabe alter Schule: Zum einen findet man sich dank vieler Tasten rasch zurecht und weiß das bewährte Bedienkonzept schnell zu schätzen. Andererseits spürt man an der wenig potenten Sprachsteuerung, den überschaubaren Onlinediensten und Individualisierungsmöglichkeiten aber auch das Alter des Grundsystems. Ähnlich zwiegespalten steht es um die Sicherheit: Airbags hat der Civic zu genüge und ist sicher – falls es mal passiert. Bei den aktiven Systemen bietet die Konkurrenz aber mittlerweile mehr. Immerhin ist beim Civic alles Serie. Ohnehin ist die Aufpreisliste überschaubar, sodass man bereits mit der Basisausstattung ab knapp 38.000 Euro im Grunde nichts falsch macht.

- ✓ **einfache Bedienung, kräftiger und sparsamer Antrieb, sicheres Fahrverhalten, viele Airbags, attraktive Garantien**
- ✗ **nur 750 kg Anhängelast, keine Höheneinstellung für den Beifahrersitz, starke Windgeräusche bei hohem Tempo**

ADAC Urteil

- 2,4 Autotest
- 2,4 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,9 Familie
- 3,7 Stadtverkehr
- 3,4 Senioren
- 2,9 Langstrecke
- 2,9 Transport
- 2,3 Fahrspaß
- 2,4 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a.: Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, KIA K4, Mazda 3, Mercedes-Benz A-Klasse, Seat Leon, Toyota Corolla, VW Golf



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,9 Karosserie	03	2,5 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,5 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
2,5 Innenraum	05	Sicherheit ungeschützte Personen	10
Bedienung	05		
Multimedia	06	1,8 Umwelt	11
Raumangebot vorn	07	Verbrauch	11
Raumangebot hinten	07	Umwelteinfluss	11
Innenraum-Variabilität	07		
		2,4 Autokosten	11
2,9 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
1,4 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,9 Karosserie

2,8 Verarbeitung

Die Civic-Karosserie gefällt mit einer ordentlichen Verarbeitung. Außerhalb des primären Sichtbereichs haben die Japaner jedoch hier und da den Klarlack eingespart. Auch scheppern die Türfenster ordentlich, wenn man die aus mehreren Teilen gut sichtbar zusammengeschweißten Türen mit heruntergelassenen Fenstern schließt. Sonst haben wir noch Kleinigkeiten zu beanstanden wie die nicht durchgängig ummantelten Kabelstränge im Motorraum und die fehlenden Türrahmenverkleidungen – insgesamt passt der Gesamteindruck aber. Der Unterboden ist aerodynamisch günstig fast vollständig verkleidet, nur der Bereich um die Hinterachse liegt frei. Zudem dürften die Japaner etwas spendabler mit dem Unterbodenschutz sein; wenigstens an den Schwellerunterkanten, die ohnehin recht gefährdet sind und im Spritzwasserbereich liegen. Im Innenraum fallen die Verarbeitung und die für die Klasse durchaus wertige Anmutung positiv auf. Der obere Bereich des Armaturenbretts besteht aus geschäumtem Kunststoff, wie auch die vorderen Türverkleidungen – zumindest teilweise. Hinten gibt es immerhin einen Stoffüberzug auf halber Höhe. Diesen finden wir zwar nicht auf den Säulenverkleidungen, dafür aber an den Sonnenblenden, welche sogar gepolstert sind. Insgesamt kann es der Civic mit der Konkurrenz in der Fahrzeugklasse locker aufnehmen.

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

3,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den Autotest-Verbrauch von 5,1 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem kleinen 40-l-Tank eine theoretische Reichweite von knapp 790 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 425 kg – das genügt im Alltag meist, bei vier Erwachsenen samt Gepäck kann es aber eng werden. Auf dem Dach ohne Reling darf man bis zu 65 kg transportieren – für den Civic passende Dachträger bietet Honda im Zubehör an. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis zu 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 Gesamtgewicht vom Civic gezogen werden. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, weitere Optionen gibt es nicht. Mit 4,56 m Länge ist der Civic für einen Kompaktwagen nicht besonders kurz, die Breite fällt mit 2,10 m (inklusive Außenspiegel) sogar überdurchschnittlich aus. Auch der große Wendekreis hilft mit 12,2 m beim Rangieren auf engem Raum nicht wirklich weiter.

3,1 Licht und Sicht

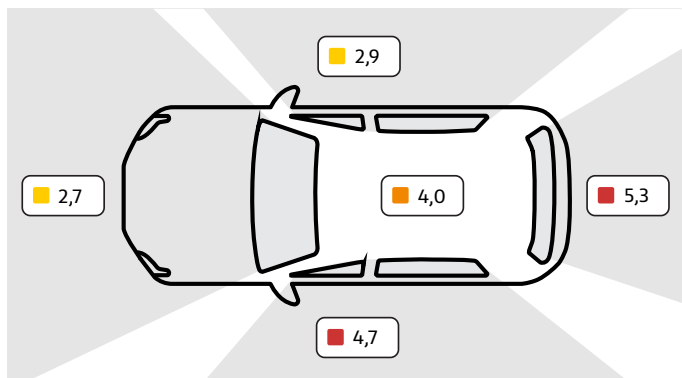
Die Fahrzeugfront lässt sich trotz der recht langen Motorhaube und des deutlichen Überhangs noch einigermaßen erahnen. Der hintere Fahrzeugabschluss ist aber nicht einsehbar wegen der sehr schräg stehenden Heckscheibe und des insgesamt recht hohen Hecks. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut sehen kann. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mäßig bestellt, wie auch die ADAC Rundumsichtmessung belegt: Vor allem der Blick nach hinten ist durch die breiten Dachsäulen wie auch die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen eingeschränkt. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist ob der relativ niedrigen Sitzposition befriedigend.



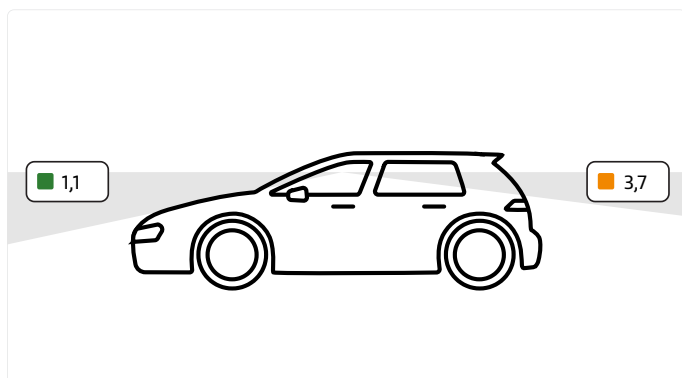
Das hohe Heck im Zusammenspiel mit den massiven Dachsäulen erschweren die Rundumsicht. Abhilfe schaffen hier die Parksensoren und die Rückfahrkamera.

✓ Der Civic hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Einen Einparkassistenten oder ein 360-Grad-Kamerasystem ist hingegen nicht verfügbar. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse vorn gut erkennbar. Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt im Civic Elegance lediglich über einen statischen Fernlichtassistenten. Ein Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer sowie einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann, gibt es nur für den Advance. Der Scheinwerferkegel ist eher schmal, daher vermisst man auf der Landstraße ein mitschwenkendes Kurvenlicht, welches für den Civic aber generell nicht verfügbar ist. Serienmäßig blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Immerhin ist der Spiegel auf der Fahrerseite asphärisch gestaltet, sodass der tote Winkel hier reduziert wird. 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 eingesprühete Frontscheibe, die auf die Scheibenwischer wartet.

✗ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann die Fahrtrichtung nicht mehr unabhängig angezeigt werden, was beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende ein erhöhtes Gefahrenpotenzial bergen kann. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist generell nicht verfügbar, welche neben der Verbesserung der eigenen Sicht auch für eine geringere Blendung des Gegenverkehrs bei verschmutzten Scheinwerfergläsern sorgen kann.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg in den Civic gelingt ordentlich – er ist nun mal kein SUV und daher recht tief (Sitzhöhe über der Fahrbahn bei ganz nach unten gestelltem Sitz: 38 cm). Wegen der schrägen A-Säule und dem etwas in den Innenraum ragenden Armaturenbrett muss man beim Zustieg weit hinten ansetzen und kommt daher dicht an die B-Säule. Die niedrigen Schweller stellen kein ernsthaftes Hindernis dar. Hinten sind die fallende Dachlinie und der stark in den Türausschnitt ragende Radlauf die wesentlichen Beeinträchtigungen beim Ein- und Ausstieg. Einmal am Radlauf vorbeigewunden, geht es recht weit nach hinten auf die niedrige Rücksitzbank – in Summe aber alles gut machbar. Alle Türen lassen sich beachtlich weit öffnen und bleiben dank der strammen Haltekräfte auch an Steigungen offen, vorn in drei Stufen aber hinten hingegen nur in zwei.

✓ Löblich und heutzutage bei weitem nicht selbstverständlich: Honda spendiert dem Civic praktische Haltegriffe im Dachhimmel für alle äußeren Sitzplätze – so kann beispielsweise das Ein- und Aussteigen erleichtert werden. Beim Entz. bzw. Verriegeln des Fahrzeugs beleuchten die Scheinwerfer

das Vorfeld, sodass man sich bei Dunkelheit besser zurecht finden kann. Serie ist das schlüssellose Schließsystem, welches über die Sensoren an den vorderen Türgriffen bedient werden kann. Ein abstands-basiertes Ver- und Entriegeln hat der Civic nicht zu bieten, dafür lässt sich das Smartphone als digitaler Schlüssel (Honda Digital Key) konfigurieren und auch mit anderen Nutzern teilen. Notwendig hierfür ist die My Honda+ App – der Service ist inklusive weiterer Konnektivitätsdienste die ersten drei Jahre kostenfrei dabei.

✗ Das schlüssellose Schließsystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz und lässt sich mit einem Funkverlängerer überlisten. Weitere 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 70 l oder alternativ insgesamt acht Getränkeboxen hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis zu Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 825 l, dachhoch beladen sind es maximal 1.260 l.



Das Gepäckabteil bietet ein Basisvolumen von 370 Litern, das sich durch dachhohe Beladung bei umgeklappten Rücksitzlehnen auf eine maximale Kapazität von 1.260 Litern erweitern lässt.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Für den Civic gibt es keine elektrisch Heckklappe, stattdessen wird die Klappe klassisch per Taster von außen entriegelt und dann nach kurzem Anheben über zwei Gasdruckfedern offengehalten. Die Öffnungshöhe der Klappe fällt recht gering aus. Da sie aber etwas nach vorn schwenkt, können trotzdem noch knapp 1,9 m große Personen drunter den Kofferraum beladen ohne sich zu stoßen. Bis auf den etwas schräg zulaufenden unteren Teil lassen sich durch die sonst sehr großzügige Kofferraumöffnung auch sperrige Gegenstände problemlos einladen. Die Ladekante liegt recht angenehme 68 Zentimeter über der Straße, aber auch 17 Zentimeter über dem Niveau des Kofferraumbodens. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die zweigeteilte Kofferraumabdeckung. Ein Teil ist in Form eines gespannten Tuches mit der Heckklappe verbunden. Der andere Teil ist als

quer montiertes Rollo ausgeführt. Bei Bedarf lässt es sich demontieren und unter dem nicht allzu hochwertig wirkenden Ladeboden verstauen. Einen praktischen 12-V-Anschluss gibt es rechts im Kofferraum.

✗ Das Rollo muss insbesondere im Dunkeln beim Be- und Entladen etwas müßig von rechts nach links ausgehen und in Retour dann wieder eingehen werden. Denn rechts unter dem Rollo befindet sich die einzige schwache Leuchte im Kofferraum, welche ihre überschaubare Leuchtkraft sonst überhaupt nicht entfalten kann. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Fläche, denn zum einen steigen die Sitzlehnen recht deutlich an und zum anderen gibt es eine größere Schwelle zwischen Ladeboden und Rücksitzlehne.



Die Heckklappe wird manuell bedient und gibt eine großzügige Karosserieöffnung frei. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen

2,5 Innenraum

2,2 Bedienung

Der Aufbau des Cockpits wirkt vertraut und übersichtlich, man findet sich schnell zurecht. Honda setzt erfreulicherweise weiterhin größtenteils auf die Bedienung mittels haptischer Tasten und hat zur Modellüberarbeitung im Wesentlichen nur die USB-A-Anschlüsse in der Mittelkonsole mit den potenteren Typ-C-Varianten ersetzt. Das 9-Zoll-Touch-Display oben in der Mittelkonsole ist Standard, wie auch die 7-Zoll-Instrumentenanzeige. Der rechte Teil des Kombiinstrument ist beim Elegance ein klassischer Analogtacho. Beide höhere Ausstattungslinien kommen mit einer volldigitalen 10,2-Zoll-Instrumentenanzeige daher, bei welcher zusätzlich an den Seiten Anzeigen für den Tankfüllstand sowie den Ladestand der Batterie vorhanden sind. Letzteres zeigt die Basisausstattung nicht an. Sitz, Lenkrad und Außenspiegel sind schnell und intuitiv einstellbar, die Anzeigen des Kombiinstrument klar ablesbar. Gestartet wird der Honda per Knopf im Armaturenbrett. Über die ungewöhnlichen Tasten auf der Mittelkonsole zum Einlegen der Fahrstufe stolpert man im ersten Moment, gewöhnt sich aber schnell dran und weiß die verschiedenen Ausformungen zu schätzen. Sicher nicht die beste Lösung, aber immerhin blind bedienbar: Das Licht wird per Drehschalter am Blinkerhebel gesteuert – eine Fahrlichtautomatik ist selbstver-

ergibt sich keine ebene Ladefläche.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen, entriegelt werden die beiden Seiten per Hebel an der Lehne vom Innenraum heraus.

✓ Im Zubehör gibt es das Cargo-Paket, welches eine Kofferraumwanne sowie verschiedene Abtrennungen beinhaltet, wodurch sich der Gepäckraum in kleinere Abschnitte unterteilen lässt.

✗ Netze und Seitentaschen vermisst man im Civic, Kleinkram ist entsprechend schwierig zu verstauen. Immerhin steht ein Taschenhaken auf der linken Seite zur Verfügung. Wenn man es drauf anlegt, könnte man auch das Rollo aushaken und dessen beide Haken zusätzlich nutzen.

ständiglich mit dabei. Eine differenziertere Anzeige über den aktuellen Lichtstatus wünschen wir uns dennoch, denn bei Nebel bemerkt man oft gar nicht, dass nur das Tagfahrlicht eingeschaltet ist und man so für andere schlecht sichtbar ist. Über die klar definierten Lenkradtasten lassen sich das Audiosystem und die Fahrerassistenzsysteme teilweise bedienen. Weitere primäre Einstellungen der Systeme kann man ebenfalls über die Tasten erledigen (Rückmeldung über das Fahrerdisplay), der Rest wird über das günstig positionierte zentrale Touch-Display eingestellt. Das Bediensystem gehört mit Blick auf die Rückmeldung nicht zu den rasantesten Vertretern, lässt sich aber flüssig handhaben. Obwohl Honda seit Ewigkeiten auf dem Deutschen Markt vertreten ist, gibt es immer noch vereinzelt sperrige Bezeichnungen – man errät aber immer, was gemeint ist. Die Bedienflächen sind teils knapp geraten, wie z. B. bei der Adresseingabe – man kann aber die Hand gut bei der Eingabe auf dem Armaturenbrett abstützen. Größtenteils ist die Bedienstruktur schlüssig und nicht selten verschachtelt, manches aber auch unnötig kompliziert, wie z. B. das Löschen der letzten Navigationsziele.

✓ Die wesentlichsten Hauptfunktionen sind am unteren Bildschirmrand permanent als Schnellwahlflächen eingeblendet, den Rest findet man rasch auf der Startseite, welche dank der

haptischen Home-Taste jederzeit intuitiv erreichbar ist. In Zeiten der "Touch-Invasion" löblich: Der Dreh-Drück-Knopf für das Audiosystem wie auch die Tasten für den Senderwechsel. Weiterer Pluspunkt und heutzutage eine absolute Seltenheit: Honda legt dem Civic ein komplettes Benutzerhandbuch bei. Das mag veraltet erscheinen in Zeiten von QR-Codes, Apps und Benutzerhandbüchern im Infotainment – wer allerdings mal wirklich ernsthaft strandet, weiß das manuelle Buch zu schätzen. Die Klimaautomatik bedient man über Tasten und Drehregler, was nicht nur denkbar einfach und schnell geht, sondern dank wertig gestalteter und nachts geschickt ausge-

leuchteter Bedienelemente sich auch nach mehr Qualität anfühlt als jede Touchfläche dieser Welt.

✗ Hier geht Honda einen Schritt zu weit bei der Reduzierung von Ablenkungspotenzial: Fahrzeugeinstellungen am Touchdisplay können nur im Stand bei eingelegerter P-Fahrstufe vorgenommen werden. So lässt sich beispielsweise die akustische Warnung bei Tempoüberschreitung während der Fahrt gar nicht deaktivieren und auch im Stand nur gemeinsam mit der gesamten Verkehrszeichenerkennung abschalten. Hier ist ein Shortcut wünschenswert – alternativ kann man sich auch mit kurzem Gaslupfen nach der ersten Warnung temporär behelfen.



Das Cockpit überzeugt durch eine gute Ergonomie und zahlreiche haptische Bedienelemente.

1,9 Multimedia

In puncto Multimedia ist der Honda gut ausgestattet und hat bereits serienmäßig die heutzutage wichtigsten Details an Bord, Luft nach oben gibt es aber dennoch.

✓ Immer dabei ist das Radio mit Digitalempfang und Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprechanlage und das Audiostreaming – ein Online-Radio gibt es hingegen nicht. Das Smartphone kann aber via Android Auto oder Apple CarPlay kabellos mit dem Civic gekoppelt werden, ansonsten stehen auch in jeder Sitzreihe je zwei USB-C-Anschlüsse wenigstens zum Laden zur Verfügung. Geladen werden kann das Telefon sonst auch aufpreisfrei per induktiver Ladeschale in der Mittelkonsole. Außerdem Serie ist das Navigationssystem inklusi-

ve Verkehrsinformationen in Echtzeit. Ohne gebuchte Online-dienste lassen sich beispielsweise Karten per WLAN oder USB-Stick aktualisieren. Hat man ein entsprechendes Datenpaket gekauft, kann der Civic selbst auch einen WLAN-Hotspot für Mitfahrer realisieren. Ein potentes Audiosystem mit acht Lautsprechern hat der Civic als Elegance mit an Bord, die Top-Ausstattung Advance kommt mit einem Bose-Soundsystem daher, welches sogar zwölf Lautsprecher mitbringt. Fernsteuern (u. a. Ver- und Entriegeln, hupen) lässt sich der Civic in eingeschränktem Maße über die My Honda+ App (kostenfrei die ersten drei Jahre) bzw. orten oder den aktuellen Fahrzeugstatus abrufen.

✗ Hier merkt man, dass die Grundstruktur des Honda CONNECT-Systems beim Civic etwas in die Jahre gekommen ist: Spielereien wie Videostreaming oder Gaming gibt es

generell nicht und Softwareupdates gehen nicht OTA, sondern bedürfen eines Werkstattbesuchs bzw. WLAN oder eines USB-Sticks. Nutzerprofile zum Laden von persönlichen Einstellungen lassen sich ebenfalls nicht anlegen. Zugegeben: Ein Großteil der eben genannten Defizite wäre für den Honda der alten Schule ohnehin wenig sinnstiftend, sodass man getrost darauf verzichten kann.

2,4 Raumangebot vorn

✓ In der ersten Reihe finden Personen bis 1,90 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit genügt sogar für Menschen jenseits der zwei Meter Größe. Das Raumgefühl ist klassentypisch und angenehm, die eher breite Mittelkonsole, die hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel trüben den Subjektiveindruck aber etwas. Ein Panorama-Schiebedach würde hier etwas mehr Helligkeit bringen – dieses ist jedoch nur der Top-Ausstattungsline Advance vorbehalten. Ebenfalls für die Basis-Ausstattungsline Elegance nicht erhältlich ist die Ambientebeleuchtung – hierfür braucht es entweder mindestens die Sport-Linie oder man bestellt eines der aufpreispflichtigen Illuminations-Pakete.

3,4 Raumangebot hinten

Hinten bietet der Civic kein besonders gutes Raumgefühl. Die Seitenlinie ist recht hoch, der Kopf ist direkt neben der C-Säule und die Dachlinie fällt ab. Der dunkle Dachhimmel hilft dem subjektivem Raumempfinden ebenfalls nicht. Zudem liegt der äußere Arm permanent auf der harten Verkleidung des hinteren Seitenairbags auf. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, wäre noch genug Beinfreiheit für knapp 2,10 m große Personen da. Das Dach limitiert die Personengröße aber auf gut 1,80 m.

2,9 Komfort

2,8 Federung

Insgesamt ist die Fahrwerksabstimmung den Ingenieuren gut gelungen. Die Grundcharakteristik ist tendenziell straff bzw. verbindlich. Vorn verbaut Honda eine einfache McPherson-Aufhängung samt Stabilisator, hinten ist es eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion inklusive Stabilisator. Informationen über den Fahrbahnbelag dringen stets in den Innenraum vor, allerdings wirkt der Japaner nie stößig oder unangenehm. Dank der relativ hohen Reifenflanken (50er Querschnitt) und der überschaubaren Radmassen (17-Zöller mit 215er Breite) sind Kanten auch kein großes Thema. Auf der Autobahn macht der Civic eine gute Figur und liegt verbindlich auf der Fahrbahn, sodass er sowohl bei hohem Tempo Sicherheit als auch einen gewissen Langstreckenkomfort vermittelt. Gut liegt er auch auf der Landstraße und bietet u. a. wegen der geringen Wankneigung durchaus Fahrspaß. Bei geringerem Tempo dürfte das Fahrwerk aber etwas sensibler ansprechen, wobei er tiefe Unebenheiten wiederum erstaunlich gut schluckt. Adap-



Trotz beachtlicher Beinfreiheit wird das subjektive Raumempfinden im dunklen Fond u. a. durch die abfallende Dachlinie und die sich direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule getrübt.

3,6 Innenraum-Variabilität

Der Innenraumvariabilität sind enge Grenzen gesetzt – nur eine geteilt klappbare Rücksitzbank kann der Civic bieten. In puncto Ablagen fällt das Angebot ebenfalls überschaubar aus. Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und zwei gut nutzbare Becherhalter in der Mittelkonsole. Die Türfächer sind jedoch recht klein ausgeführt und können nicht mal 1-l-Flaschen aufnehmen. Das Smartphone findet gut erreichbar seinen Platz vorn unter der Klimabedieneinheit. Ein praktischer Ablagefach links neben dem Lenkrad vermissen wir, ebenso den Brillenhalter im Dachhimmel, welcher nur dem Advance vorbehalten ist. Hinten gibt es in der klappbaren Mittelarmlehne zwei Becherhalter, die aber nicht für alle Größen geeignet sind. Die Türablagen fallen auch hier klein aus. Immerhin gibt es eine geschlossene Lehnentasche am Beifahrersitz und praktische Jackenhalter. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.

tive Dämpfer oder elektronische Spielerein sind für den Civic nicht zu haben.

3,2 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, ist diese Funktion für den Beifahrersitz nicht verfügbar. Eine Sitzneigungseinstellung gibt es ebenfalls nicht für das Gestühl des Civic Elegance. Immerhin eine Zweibege-Lordosenstütze hat der Fahrersitz. Nur beim Advance sind elektrische Sitze verbaut, die zudem mehr Einstellmöglichkeiten bieten. Die Konturen der Lehne und Sitzfläche sind angenehm gepolstert, wobei letztere etwas kurz geraten sind für manche Statur. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Die Sitzposition für den Fahrer fällt generell ordentlich aus – bequeme Ablagemöglichkeiten für die Arme gibt es, wobei sich die Mittelarmlehne nicht verstellen lässt. Zumindest die Höhe passt aber für jedermann. In der Höhe einstellbare Standardkopfstützen sind vorhanden und die Gurthöhe lässt sich

adaptieren. Die äußeren Plätze der Rückbank sind zwar passend gepolstert, die Sitzposition ist aber aufgrund des etwas spitzen Kniewinkels nicht besonders bequem. Der höckerartig geformte Mittelsitz eignet sich kaum für längere Etappen.

3,1 Innengeräusch

Der Civic ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 68,7 dB(A). Dominierend sind die Windgeräusche, die vorrangig aus dem Bereich der Seitenscheiben an die Insassen herandrängen und spätestens auf der Autobahn für knappe Gespräche sorgen. Generell wirkt der Civic recht schwach isoliert, sodass Fahrgeräusche bei moderatem Tempo die Akustik dominieren. Wenigstens hinten sind die Radschalen beflockt und dämpfen so zumindest Klimpergeräusche durch herumfliegende Steinchen. Fordert man wenig Leistung ab, fährt der Honda entweder elektrisch und damit nahezu geräuschlos oder der Verbrenner läuft dezent im Hintergrund mit. Bei schwerem Gasfuß ist der Zweiliter-Vierzylinder selbstverständlich akustisch präsent, allerdings stört er dabei nicht über Gebühr.

1,4 Antrieb

1,6 Fahrleistungen

✓ Das Hybridsystem des Civic besteht aus einem Vierzylinder-Saugbenziner mit 143 PS und maximal 186 Nm Drehmoment sowie einem Elektromotor mit 184 PS und 315 Nm. Die Elektro-Leistung ist gleich der Maximalleistung des Antriebs. Es handelt sich um einen verzweigten Hybrid, weshalb allerhand Antriebsarten möglich sind. Zum Beispiel ist der Benziner aus und der Civic fährt elektrisch oder der Benziner treibt die Vorderräder direkt an. Es kann aber auch der Elektromotor antreiben und der Benziner währenddessen über eine zweite Elektromaschine den Strom dafür zur Verfügung stellen (Hybridmodus). 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. Auf die aktuelle Betriebsart kann man nur begrenzt 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 7,8 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 5,4 s. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h limitiert. Nettes Gimmick: Fordert man den Hybrid, erntet man neben dem kernigen Motorklang auch durch Drehzahlsprünge simulierte Schaltvorgänge.

2,0 Laufkultur

✓ Bei elektrischer Fahrt ist der Antriebskomfort hervorragend, aber auch mit aktiviertem Benziner bleibt die Laufkultur hoch. Vibrationen treten zwar auf, stören aber nicht weiter. Hauptsächlich im Stand bei erhöhter Drehzahl registriert man

2,4 Klimatisierung

✓ Jeder Civic ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet – einstellbare Intensitätsstufen für die Automatik oder eine getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Auch ab der B-Säule dunkel getönte Scheiben sind stets verbaut. Wem das nicht reicht, der kann im Zubehör Sonnenschutzblenden bestellen und diese an den hinteren Fenstern installieren. Darüber hinaus zählt beim Civic Elegance eine Sitzheizung vorn zum Serienumfang. Für ein beheizbares Lenkrad muss man mindestens die Ausstattungslinie Sport bestellen. Ebenfalls ab Sport gibt es die Luftausströmer im Fond, unter den Vordersitzen sind immer welche verbaut.

✗ 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.

den Verbrenner. Hier läuft er manchmal auch recht brummig unter Last, denn er lädt offenbar die Batterie. In puncto Leistungsentfaltung gibt es wenig zu klagen, der Antrieb zieht über das gesamte Drehzahlband hinweg recht konstant. Die durch den Elektromotor möglich gewordene Spontanität im Antrieb ist deutlich erlebbar. Gerade innerorts und auf Landstraßen begeistert die überaus spontane Reaktion des Antriebs auf kleinste Gaspedalbefehle. Auf der Autobahn muss der Benziner aber immer erst etwas Drehzahl aufbauen, um genügend Leistung zur Verfügung zu stellen. Ungewohnt ist es zudem bei sportlicher Gangart, wenn man das Gas dynamisch tritt, denn der spürbare Vortrieb ist nicht unbedingt im Einklang mit der Akustik. Vier Fahrmodi sind verfügbar (Sport, Normal, Econ und Individual), die einen dezenten Einfluss u. a. auf die Antriebscharakteristik haben.

0,9 Getriebe

✓ Der Civic hat keine dezidierten Schaltstufen und auch kein klassisches CVT-Getriebe verbaut. Der Hybrid-Antrieb wirkt nur teilweise wie ein CVT durch die elektrische Unterstützung. In Honda-Sprache: „e:HEV“ (Vollhybrid-Antriebsstrang) mit i-MMD-Technologie (intelligent Multi Mode Drive – je nach Fahrbedingung wird der passende Antrieb gewählt). Der Wechsel der Fahrtrichtung funktioniert zügig und problemlos, auch wenn das Auto noch rollt. Die Kriechfunktion des Antriebs ist fein zu dosieren, man kann leicht zentimetergenau einparken. Eine Autohold-Funktion mit separater Taste in der Mittelkonsole ist Serie. Während Verzögerungsphasen lässt sich über Wippen am Lenkrad die Rekuperationsstärke in vier Stufen einstellen – man kann aber auch einfach das Bremspedal nutzen, welches bei Überschreiten der maximalen Rekuperationsleistung die mechanische Reibbremse mit aktiviert. In den Stillstand kann der Honda aber nicht rekuperieren, wie manch ein vollelektrisches Auto. Ganz abschalten lässt sich die

Rekuperation zumindest laut Anzeige auch nicht, sodass "Segeln" zumindest scheinbar nicht möglich ist.

2,5 Fahreigenschaften

2,2 Fahrstabilität

✓ Der Civic gehört zu den eher fahraktiven Genossen in der Kompaktklasse, ohne aber ein nervöser Sportler zu sein. Den herausfordernden ADAC Ausweichtest meistert der Japaner problemlos und bleibt dabei stets gut lenk- und beherrschbar. Die Abstimmung des ESP ist gut gelungen und hält das sich etwas eindrehende Heck bei schnell durchfahrenen, langen Kurven gut im Zaum. Will man den Ausweich-Parcours möglichst schnell durchfahren, gelingt das mit dem Basis-Civic flott. Mit einer potenteren Bereifung, wie bei den höheren Ausstattungslinien geboten, würde aber sicher mehr gehen. Im Grenzbereich wirkt er recht schwammig, vor allem die Hinterachse sorgt dann für das eher unpräzise Handling. Meckern auf hohem Niveau, der Honda schlägt sich gut. Auch in einer Ausweichsituation, in der man das Lenkrad schlagartig verrißt, steht einem der Japaner souverän bei und unterstützt den Fahrer mit seinen sicheren Fahreigenschaften – das ESP greift punktgenau und sensibel ein, sodass der Schreckmoment schnell vergessen ist. Aufbaubewegungen sind auch in schnellen Kurven kein ernstes Thema, wie auch die Traktion des Fronttrieblers. In puncto Geradeauslauf zahlt sich die aufwendige Mehrlenker-Hinterachskonstruktion aus, allerdings gibt es kleine Abzüge für die um die Neutrallage etwas zum Kleben neigende Lenkung.

2,1 Lenkung

✓ Die Lenkung passt zum Civic, ihre Servounterstützung ist geschwindigkeitsabhängig geregelt und zudem ist sie variabel

2,5 Sicherheit

3,4 Aktive Sicherheit

Jeder Civic erhält das volle Programm an verfügbaren Assistenzsystemen – Optionen gibt es keine. Die elfte Generation des Civic verzichtet gänzlich auf ein Radar vorn und realisiert sämtliche vorwärts gerichtete Assistenzsysteme hauptsächlich mithilfe der Kamera hinter der Frontscheibe. Das mag bei guten Sichtverhältnissen kein Problem sein, aber dennoch wäre ein redundantes System wie beim Vorgänger (Kamera und Radar) zumindest ausfallsicherer. Gravierende Nachteile des ausschließlich kamerabasierten Systems konnten sowohl wir im Test als auch das Komitee des Euro NCAP aber nicht feststellen, denn dieses bescheinigt dem Japaner gute 83 % in der Kategorie Fahrerassistenz (Test: 11/2022). Dennoch schneidet der Civic in diesem Kapitel des Autotests nur befriedigend ab, denn er bietet nicht allzu viel mehr, als ohnehin gesetzlich vorgeschrieben ist. Zum Beispiel vermissen wir u. a. einen Abstandswarner, Notfallassistenten und Ausstiegswarner. Dafür

übersetzt: Etwas indirekter um die Mittellage, für eine bessere Präzision bei höherem Tempo, und direkter bei größerem Lenkeinschlag, um den Lenkaufwand beim Parkieren zu reduzieren. 2,3 Lenkradumdrehungen benötigt man, um vom einen zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln - das ist tatsächlich angenehm wenig. Rückmeldung über den Haftungszustand der Vorderreifen erhält man passend, allerdings ist das Lenkgefühl samt der Klebeneigung um die Nulllage etwas teigig. Dadurch lässt sich nicht immer die Neutrallage der Lenkung erfühlen und man muss bei zügiger Kurvenfahrt durchaus öfters den Lenkwinkel nachkorrigieren. In Summe fügt sich die Abstimmung stimmig in den generell sportlichen Charakter des Civic ein. Über die Fahrmodi lässt sich in insgesamt zwei Stufen Einfluss auf die Bedienkraft am Lenkrad nehmen.


3,0 Bremse











Das Bremssystem des Honda spricht bei flottem Pedaltritt gut an und dank des spürbaren Druckpunkts lässt es sich bei starker Verzögerung gut dosieren. Vorher ist das Pedalgefühl recht synthetisch, was der Rekuperation geschuldet ist: Bei geringer Verzögerung gewinnt der Hybrid Bremsenergie zurück und speichert sie in der Batterie, anstelle sie über die mechanische Reibbremse in Wärme zu verheizen. Der Übergang zwischen der Rekuperation und der Reibbremse ist den Ingenieuren gut gelungen – nach kurzer Eingewöhnung kommt man gut klar. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Kompaktwagen nach 36,4 m zum Stehen (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigender Wert. Hier würde eine potenterer Bereifung analog zu unserem Eindruck bei der Fahrstabilität gewiss noch den einen oder anderen Meter herausholen können.

ist der Abbiege- und Spurwechselassistent dabei, welcher den Verkehr bis zu 25 m hinter dem Fahrzeug überwacht. Rückwärtigen Verkehr beim Zurücksetzen detektiert der Honda ebenfalls und warnt, eine Bremsung leitet er aber nicht ein. Einen Geschwindigkeitsbegrenzer hat der Japaner mit an Bord, welcher per Verkehrszeichenerkennung detektierte Beschränkungen automatisch übernimmt. Letztere Funktion ist für den Abstandsregelautomat aber leider nicht verfügbar. Einen Lenkassistenten hat der Civic ebenfalls serienmäßig mit an Bord, welcher allerdings nicht immer überzeugen kann. Gleiches gilt für den Spurhalteassistenten.






Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

 Notbremssystem

-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Tempomat
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,8 Passive Sicherheit

✓ Bei den Airbags heißt es klotzen und 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 gute 89 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Test: 11/2022). Zum Vergleich: Der aktuelle Golf erzielt knapp zehn Prozent weniger der erreichbaren Punkte bei Euro NCAP in dieser Kategorie. Die Kopfstützen schützen vorn Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Hinten reichen sie zwar nur bis zu rund 1,70 m Körpergröße, das darüber nach hinten abfallende Dach kann aber bei größeren Personen die Stützwirkung übernehmen, um die Gefahr eines Schleudertraumas abzuwenden.

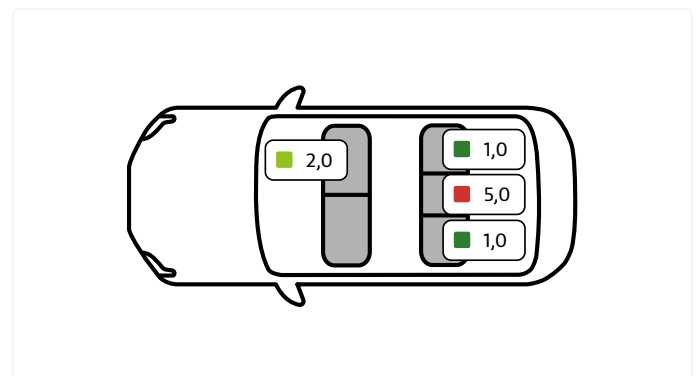
Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Auch auf der Rückbank gibt es Sensoren, die die Sitzplatzbelegung erkennen und dementsprechend zum Anschnallen mahnen. Und wenn man den Kofferraum des Civic dachhoch belädt oder beispielsweise einen großen Vierbeiner transportieren möchte, gibt es im Zubehör ein entsprechendes Frachtraumgitter.

✗ Die Kopfstütze des mittleren Fondsitzplatzes ist nicht nur viel niedriger als die äußeren, sondern nicht einmal in der Höhe verstellbar. Sowohl Warndreieck als auch Verbandtasche befinden sich im Ernstfall schlecht zugänglich unter dem Ladeboden. Bei geöffneter Frontklappe erscheint keine entsprechende Warnmeldung.

2,5 Kindersicherheit

✓ Alle äußeren Sitzplätze eignen sich gut zum Angurten von Kindersitzen. Vorn fehlt jedoch der Isofix – hinten außen ist er aber vorhanden samt i-Size-Freigabe. Der Fußraum im Fond ist großzügig genug, sodass selbst bei Babyschalen samt Basis keine wesentliche Einschränkung des Verstellbereichs der Vordersitze auftritt. Dennoch ist wie immer vor dem Kauf eine Sitz- und Einbauprobe empfohlen. Bei Euro NCAP erzielt der Civic 87 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit – ein gutes Prädikat.

✗ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen – eine nicht sehr sinnvolle Konstruktion. Außerdem besteht Einklemmgefahr bei allen Fenstern – die gemessenen Schließkräfte sind zu hoch. Der mittlere Sitz im Fond eignet sich nicht zur Befestigung eines Kindersitzes. Neben den fehlenden Isofix-Anbindungen lässt sich spätestens wegen den zu eng liegenden Gurtanlenkpunkten ein Sitz nicht richtig befestigen.



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

2,2 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der Civic hat eine aktive Motorhaube, die bei einem Personunfall etwas nach oben schnellert, um mehr Deformationsweg zu erzeugen und den Aufprall zumindest etwas weicher zu gestalten. Das größte Verletzungsrisiko gibt es aber dennoch wie so oft an den massiven A-Säulen und im Bereich der Frontscheinwerfer. Euro NCAP bewertet den Civic mit 82 Prozent der Punkte – ein bemerkenswert gutes Ergebnis. Der Notbremsassistent kann auch Personen und Radfahrer erkennen.

1,8 Umwelt

1,8 Verbrauch

✓ Der Testverbrauch im ADAC Verbrauchs-Zyklus beträgt 5,1 l/100 km – ein guter Wert. Zumindest innerorts und auf der Landstraße zeigt der aufwendige Antrieb Wirkung, denn es kann einiges an Energie wieder zurückgewonnen und der Verbrenner günstig unterstützt bzw. effizient betrieben werden. Auf der Autobahn koppelt der Antrieb ohnehin den Verbrenner direkt mit den Rädern, sodass sich hier kein wesentlicher Vorteil im Vergleich zu einem klassischen Verbrenner mit Getriebe ergibt. Bei Bedarf kann man den "Predictive Eco Assist" aktivieren: Hier berücksichtigt der Honda die geplante Navigationsroute und bemüht sich den Antrieb so effizient wie mög-

lich einzusetzen. Beispielsweise werden Bergab-Passagen zur Energierückgewinnung so genutzt, dass vorausliegende Steigungen effizient gemeistert werden können.

1,9 Umwelteinfluss

✓ Dank der überschaubaren Abmaße des Civic verschlingt er relativ wenig kostbare urbane Fläche. Und sein ebenfalls überschaubares Leergewicht von knapp 1,4 t wirkt sich positiv auf die Belastung der Infrastruktur und den Geldbeutel aus: Je weniger Masse, desto geringer der Kraftstoffverbrauch und Bremsen- sowie Reifenverschleiß. Mit 64 dB(A) fällt das Vorbeifahrgeräusch moderat aus. Zum Vergleich: Ein elektrischer VW ID.3 ist mit 65 dB(A) ähnlich laut.

2,4 Autokosten

2,4 Monatliche Gesamtkosten

37.900 Euro muss man derzeit mindestens auf den Tisch legen, um einen Basis-Civic zu bestellen. Auch Honda hat die Preise mit der Zeit etwas angezogen – 2022 verlangten die Japaner für das Vor-Facelift in der Basis noch 31.900 Euro. Dafür ufert es nach oben hin aber nicht allzu stark aus: Für die Top-Ausstattungsline Advance ruft Honda aktuell 41.400 Euro auf. Die Auswahl in der Aufpreisliste beschränkt sich ansonsten im Wesentlichen auf Felgen, Lack, die Anhängerkupplung und diverse LED-Beleuchtungen für den Innenraum. Wenn man auf besondere Dinge wie z. B. das Panoramaglasdach, das Bose-Soundsystem und das adaptive Fernlicht verzichten kann, ist man mit der Basis bereits gut bedient. Ein großes Schnäppchen ist der Civic im Vergleich zur Konkurrenz nicht, preislich

attraktiv ist er dank der reichhaltigen Serienausstattung aber dennoch. Die laufenden Kosten gehen in Ordnung, wenn auch die Kaskoversicherung (Typklasse 24) teuer kommt. Dafür ist die Steuer mit 66 Euro pro Jahr niedrig. Die Fahrzeuggarantie gilt erstmal grundsätzlich drei Jahre oder 100.000 km. Ebenfalls drei Jahre gewährt Honda bei Oberflächenkorrosion, fünf Jahre gibt es auf den Auspuff, zehn Jahre gegen Rost am Fahrgestell und zwölf gegen strukturelle Korrosion. Weiterhin steht Honda mindestens fünf Jahre bzw. 100.000 km grade bei Defekten am komplizierten Hybridantrieb. Letztere Garantie und die generelle Fahrzeuggarantie lassen sich auf bis zu acht Jahre oder 160.000 km verlängern: Hierzu muss das Fahrzeug nur jedes Jahr zu Honda oder einem autorisierten Partner zur Inspektion, wodurch sich damit Jahr für Jahr die Garantie verlängert. Das sind echte Argumente für den Civic.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Civic 2.0 i-MMD e:HEV Elegance
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	105
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	315/4500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,7 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	66
Preis [Euro]	37.900

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Voll-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektro), Euro 6e-bis (WLTP), OPF

Hubraum	1.993 ccm
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	315 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß	108 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.560/1.890/1.408 mm
Leergewicht/Zuladung	1.517/348 kg
Kofferrraumvolumen normal/geklappt	410/1.220 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km / ab
Allgemein/Rost	01/26: bis zu 8 Jahre oder 160.000 km unter Einhaltung aller Inspektionen bei Honda-Händler/12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
Produktionsort	USA, Greensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße	215/50 R17 95W
Reifen	Michelin ePrimacy
Wendekreis (li./re.)	12,1 / 12,2 m
Autotest-Verbrauch	5,1 l/100 km
Reichweite	789 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/425 kg
Kofferraum normal	370 l
geklappt/dachhoch	825/1.260 l

Kosten

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

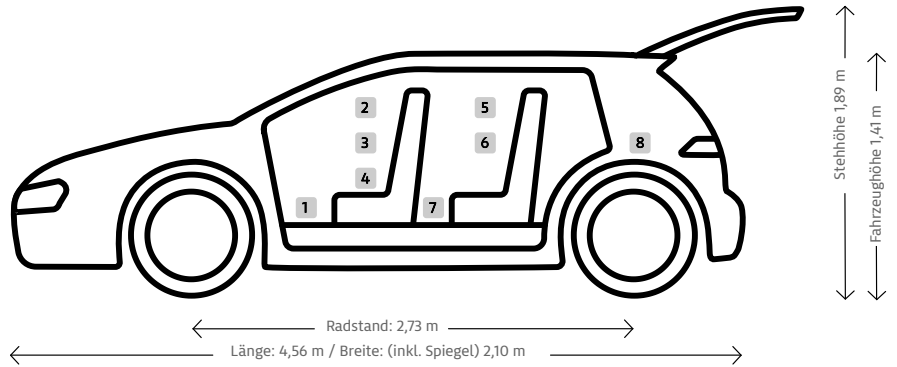
Betriebskosten	126 Euro
Fixkosten	160 Euro
Werkstattkosten	75 Euro
Wertverlust	439 Euro
Monatliche Gesamtkosten	801 Euro
Steuer pro Jahr	66 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/24/24
Basispreis getestete Variante	37.900 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 12.08.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.000 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	6.288 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Android 8.1.0; Build-Nummer: 83CA-0038-221

Stand: 21.04.2026
 Test und Text: Willy Roßmeier

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,90 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,06 m Person
- 3 Innenbreite vorn 147 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 38 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,81 m Person
- 6 Innenbreite hinten 143 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,09 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferrraumvolumen 370 - 1.260 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie/-
Fahrer-/Beifahrersitz	-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	1.100 Euro/-

Außen

Anhängerkupplung	1.300 Euro
Metalllackierung	1.100 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,4
Autokosten	2,4
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,9
Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,5
Bedienung	2,2
Multimedia	1,9
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	3,4
Innenraum-Variabilität	3,6
Komfort	2,9
Federung	2,8
Sitze	3,2
Innengeräusch	3,1
Klimatisierung	2,4
Antrieb	1,4
Fahrleistungen	1,6
Laufkultur	2,0
Getriebe	0,9
Fahreigenschaften	2,5
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,1
Bremse	3,0
Sicherheit	2,5
Aktive Sicherheit	3,4
Passive Sicherheit	1,8
Kindersicherheit	2,5
Sicherheit ungeschützte Personen	2,2
Umwelt	1,8
Verbrauch	1,8
Umwelteinfluss	1,9

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

Bildergalerie

