# Euro NCAP Test 2022:
# Honda Civic

## Fünf Sterne für den Honda Civic



Der Honda Civic im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper zusätzlich seitlich, sowie Knieairbags die Beine. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene bis auf die Brust des Fahrers im Offsetcrash sehr gering bis mittel, für Kinder sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Honda Civic ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse fehlt jedoch. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

## Insassenschutz für Erwachsene: 89 %

Die Fahrgastzelle des Civic blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Der Schutz des Brustkorbs des Fahrers wurde auf Grundlage der Kompressionsmessungen am Dummy als schwach eingestuft. Die Dummymesswerte zeigten jedoch einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Honda wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und in verschiedenen Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau geboten würde. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der Civic bei einem Frontalaufprall ein gutmütiger Unfallgegner sein würde. Im Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz aller kritischen Körperbereiche sowohl für den Fahrer als auch für den kleineren, weiblichen Insassen auf dem Rücksitz gut oder ausreichend.

Sowohl beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere als auch beim schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, das Fahrzeug erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Begrenzung der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper bei einem Seitenaufprall auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) wurde als ausreichend bewertet. Der Civic verfügt über ein System, das Verletzungen der Insassen bei einem solchen Aufprall verhindern soll. Das System – ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen – schnitt im Euro NCAP-Test gut ab und schützte die Köpfe der Insassen gut.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der Civic verfügt über ein modernes e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste alarmiert. Es fehlt ein System zur Vermeidung von Folgekollisionen bei einem Unfall.

## Insassenschutz für Kinder: 87 %

Der Civic bot sowohl den 6- als auch den 10-jährigen Dummys bei den Tests mit versetztem Frontalaufprall und mit der Seitenbarriere guten Schutz für alle kritischen Körperregionen und erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl.

Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes auf dieser Sitzposition zu ermöglichen. Alle Rückhaltesysteme, für die der Civic ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und untergebracht werden.

## Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 82 %

Der Civic hat eine „aktive“ Motorhaube. Sensoren im Stoßfänger erkennen, wenn ein Fußgänger angefahren wird, und Aktuatoren heben die Motorhaube etwas an, um mehr Platz zu den harten Strukturen im Motorraum zu schaffen. Honda hat gezeigt, dass das System bei unterschiedlichen Fußgängergrößen und Geschwindigkeiten zuverlässig funktioniert, das Fahrzeug wurde daher mit angehobener Motorhaube getestet.

Der Schutz des Kopfes des angefahrenen Fußgängers war fast durchweg gut oder ausreichend. Der Stoßfänger bot einen guten Schutz für die Beine des Fußgängers. Der Schutz des Beckenbereichs war im Bereich der Scheinwerfer ungenügend, ansonsten gut.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Civic kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer schnitt das System gut ab, wobei in den meisten Szenarien Kollisionen vermieden wurden.

## Sicherheits-Assistenten: 83 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Civic hat bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten. Ein Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den Vorder- und Rücksitzen angebracht. Das Fahrzeug verfügt jedoch nicht über ein System zur Erkennung von Fahrermüdigkeit.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen gut ein. Ein Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung und der Fahrer kann wählen, ob er den Begrenzer einstellen oder das System dies automatisch tun lassen möchte.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

# Honda Civic

Standard Safety Equipment

2022



| Adult Occupant | Child Occupant | Vulnerable Road Users | Safety Assist |
|---|---|---|---|
| 89% | 87% | 82% | 83% |

## SPECIFICATION

| | |
|---|---|
| Tested Model | Hona Civic 2.0 hybrid 'Sport', LHD |
| Body Type | - 5 door hatchback |
| Year Of Publication | 2022 |
| Kerb Weight | 1458kg |
| VIN From Which Rating Applies | - all Civics |
| Class | Small Family Car |

Version 021122

## SAFETY EQUIPMENT

| | Driver | Passenger | Rear |
|---|---|---|---|
| FRONTAL CRASH PROTECTION | | | |
| Frontal airbag | ● | ● | – |
| Belt pretensioner | ● | ● | ● |
| Belt loadlimiter | ● | ● | ● |
| Knee airbag | ● | ● | – |
| LATERAL CRASH PROTECTION | | | |
| Side head airbag | ● | ● | ● |
| Side chest airbag | ● | ● | ● |
| Side pelvis airbag | ✖ | ✖ | ✖ |
| Centre Airbag | ● | ● | – |

Version 021122

# SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

| | Driver | Passenger | Rear |
|---|---|---|---|
| CHILD PROTECTION | | | |
| Isofix/i-Size | — | ✖ | ● |
| Integrated CRS | — | ✖ | ✖ |
| Airbag cut-off switch | — | ● | — |
| SAFETY ASSIST | | | |
| Seat Belt Reminder | ● | ● | ● |

| OTHER SYSTEMS | |
|---|---|
| Active Bonnet | ● |
| AEB Vulnerable Road Users | ● |
| AEB Pedestrian - Reverse | ✖ |
| AEB Car-to-Car | ● |
| Speed Assistance | ● |
| Lane Assist System | ● |

**Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.**

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 021122

## ADULT OCCUPANT

Total 33.9 Pts / 89%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

### Frontal Impact — 13.6 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

### Lateral Impact — 16.0 / 16 Pts



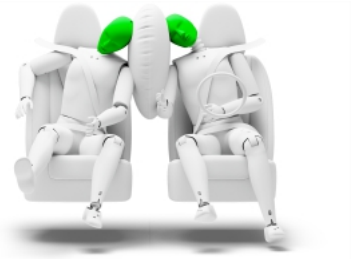
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

### Rear Impact — 3.3 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 021122

## ADULT OCCUPANT

Total 33.9 Pts / 89%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

| Rescue and Extrication | 1.0 / 2 Pts |
|---|---|
| Rescue Sheet | Available, ISO compliant |
| Advanced eCall | Available |
| Multi Collision Brake | Not available |

### Comments

The passenger compartment of the Civic remained stable in the frontal offset test. Protection of the driver's chest was rated as weak, based on dummy readings of compression. However, dummy readings indicated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Honda demonstrated that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the Civic would be a benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of all critical body areas was good or adequate both for the driver and the rear seat passenger. In both the side barrier test and the more severe side pole impact, protection of all critical body areas was good and the car scored maximum points in this part of the assessment. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was found to be adequate. The Civic has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. The system performed well in Euro NCAP's test, with good protection of occupants' heads. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The Civic has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash but it lacks a system to prevent secondary collisions in the event of an accident.

Version 021122

## CHILD OCCUPANT

Total 43 Pts / 87%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

### Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

24.0 / 24 Pts

| Frontal Impact | 16 Pts |
|---|---|



| Lateral Impact | 8 Pts |
|---|---|



Restraint for 6 year old child: *Honda KIDFIX i-SIZE*
Restraint for 10 year old child: *Honda KIDFIX i-SIZE - booster only*

### Safety Features

7.0 / 13 Pts

| | Front Passenger | 2nd row outboard | 2nd row center |
|---|---|---|---|
| Isofix | ✖ | ● | ✖ |
| i-Size | ✖ | ● | ✖ |
| Integrated CRS | ✖ | ✖ | ✖ |

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 021122

## CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

### i-Size CRS

**Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)**



**Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)**



**BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)**



**Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)**



**BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)**



### ISOFIX CRS

**BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)**



**Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)**



Version 021122

## CHILD OCCUPANT

Total 43 Pts / 87%

### Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



## CHILD OCCUPANT

Total 43 Pts / 87%

| | Seat Position | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Front | 2nd row | | |
| | PASSENGER | LEFT | CENTER | RIGHT |
| Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size) | — | ● | — | ● |
| Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size) | — | ● | — | ● |
| BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size) | — | ● | — | ● |
| Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size) | — | ● | — | ● |
| BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size) | — | ● | — | ● |
| BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX) | — | ● | — | ● |
| Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX) | — | ● | — | ● |
| Maxi Cosi Cabriofix (Belt) | ● | ● | ● | ● |
| Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt) | ● | ● | ✖ | ● |
| Britax Römer King II LS (Belt) | ● | ● | ● | ● |
| Cybex Solution Z i-Fix (Belt) | ● | ● | ● | ● |

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

### Comments

The Civic provided good protection for all critical body regions of both the 6 and 10 year dummies in the frontal offset and side barrier tests, and scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. All of the restraint types for which the Civic is designed could be properly installed and accommodated.

Version 021122

## VULNERABLE ROAD USERS

Total 44.4 Pts / 82%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

### Pedestrian

28.4 / 36 Pts



| | |
|---|---|
| Head Impact | 18.2 Pts |
| Pelvis Impact | 4.2 Pts |
| Leg Impact | 6.0 Pts |

### Vulnerable Road Users

16.0 / 18 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Collision Mitigation Braking System |
| Type | Auto-Brake with Forward Collision Warning |
| Operational From | 5 km/h |

Version 021122

## VULNERABLE ROAD USERS

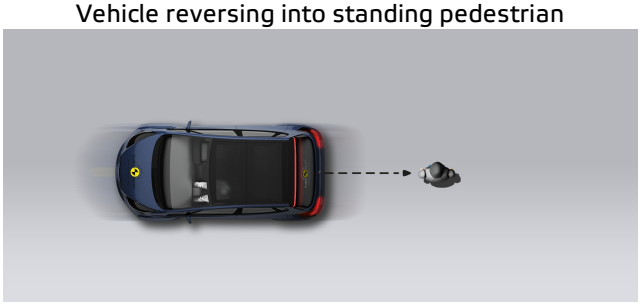
Total 44.4 Pts / 82%

### AEB Pedestrian

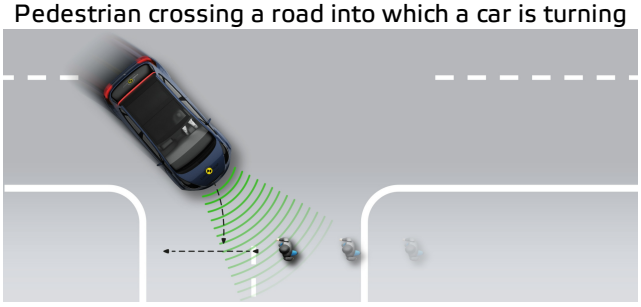
7.0 / 9 Pts

- **Day time**

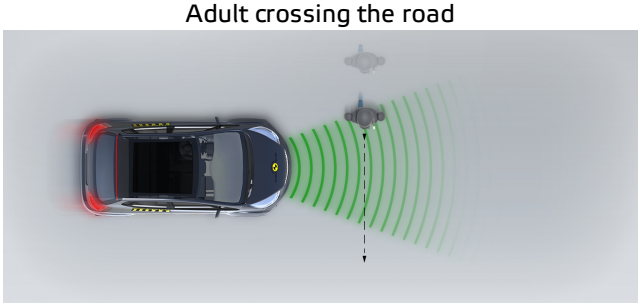
Vehicle reversing into standing pedestrian



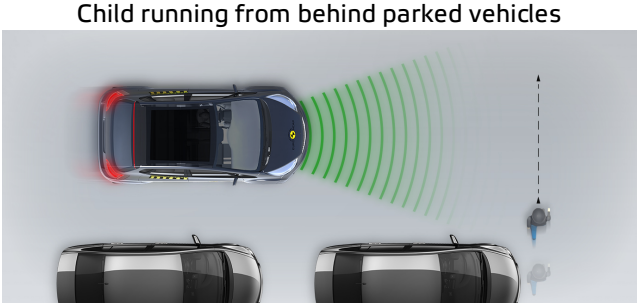
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



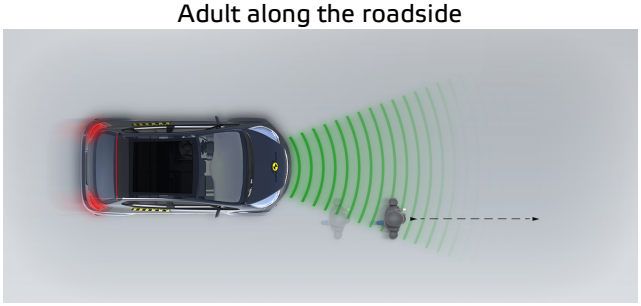
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

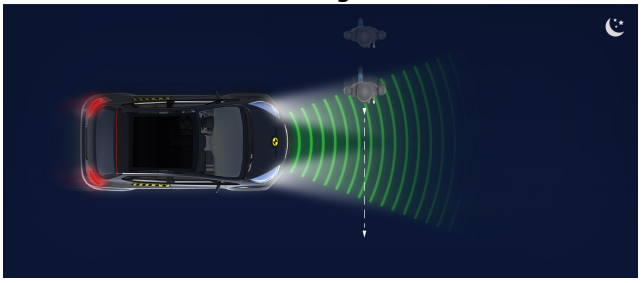


Adult along the roadside

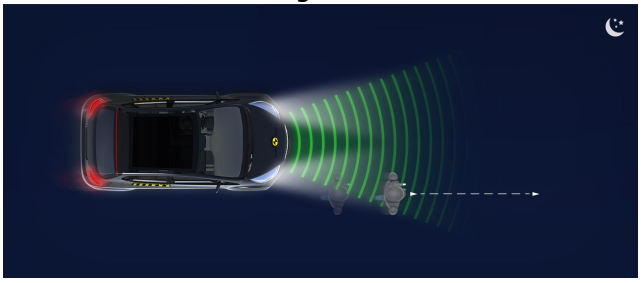


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 021122

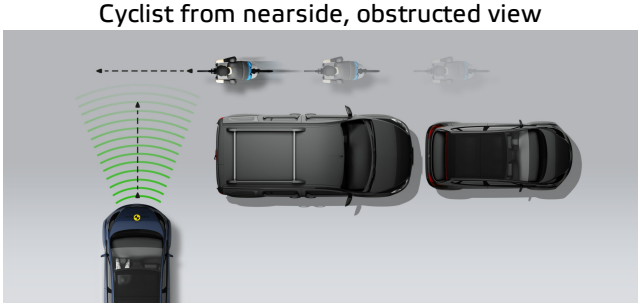
## VULNERABLE ROAD USERS

Total 44.4 Pts / 82%

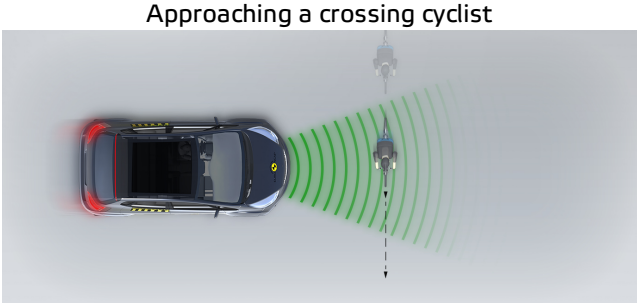
### AEB Cyclist

9.0 / 9 Pts

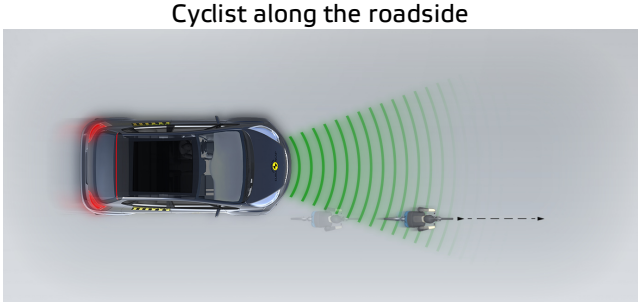
Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



### Comments

The Civic has an ‘active’ bonnet. Sensors in the bumper detect when a pedestrian has been struck and actuators lift the bonnet to create more space to the hard structures in the engine compartment. Honda showed that the system worked robustly for different pedestrian statures and across a range of speeds and the car was tests with the bonnet in the raised ‘deployed’ position. Protection of the head of struck pedestrian was almost entirely good or adequate. The bumper offered good protection to pedestrians’ legs but protection of the pelvis region was mixed. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Civic can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed well in tests of its response to pedestrians and cyclists, with collisions avoided in most scenarios.

Version 021122

# SAFETY ASSIST

Total 13.4 Pts / 83%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

## Speed Assistance

2.5 / 3 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Camera-based |
| Speed Limit Information Function | Camera based, subsigns supported |
| Speed Limitation Function | System advised (accurate to 5km/h) |

## Occupant Status Monitoring

2.0 / 3 Pts

### Seatbelt Reminder

2.0 / 2 Pts

| Applies To | Front and rear seats | | |
|---|---|---|---|
| Warning | Driver Seat | Front Passenger(s) | Rear Passenger(s) |
| Visual | ● | ● | ● |
| Audible | ● | ● | ● |
| Occupant Detection | — | ● | ● |

● Pass ● Fail — Not available

### Driver Monitoring

0.0 / 1 Pts

Version 021122

## SAFETY ASSIST

Total 13.4 Pts / 83%

### Lane Support

3.3 / 4 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Road Departure Mitigation |
| Type | LKA and ELK |
| Operational From | 65 km/h |
| **PERFORMANCE** | |
| Emergency Lane Keeping | GOOD |
| Lane Keep Assist | GOOD |
| Human Machine Interface | GOOD |

### AEB Car-to-Car

5.7 / 6 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Collision Mitigation Braking System |
| Type | Autonomous emergency braking and forward collision warning |
| Operational From | 5 km/h |
| Sensor Used | camera and radar |

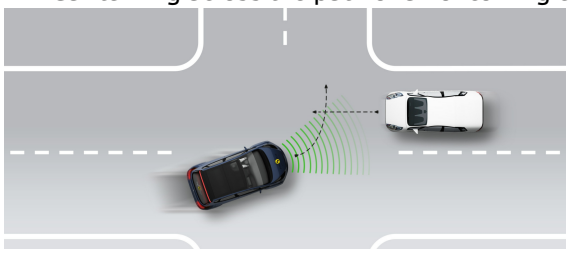
Version 021122

## SAFETY ASSIST

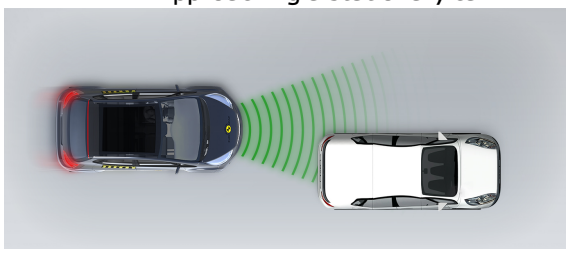
Total 13.4 Pts / 83%

- **Autobrake function only**

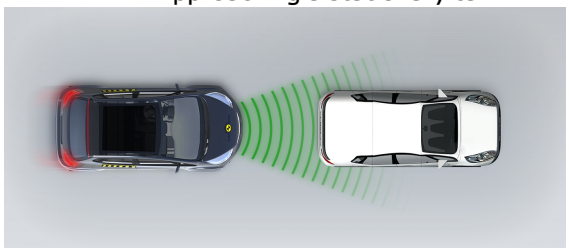
Car turning across the path of an oncoming car



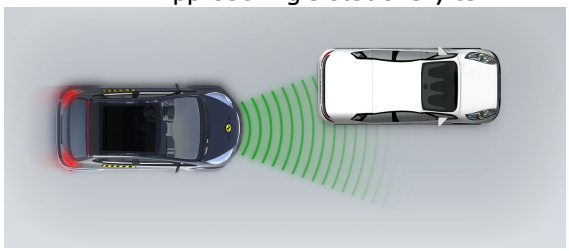
Approaching a stationary car



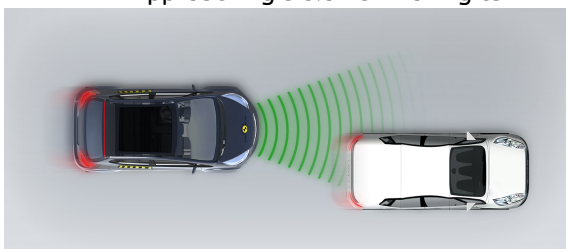
Approaching a stationary car



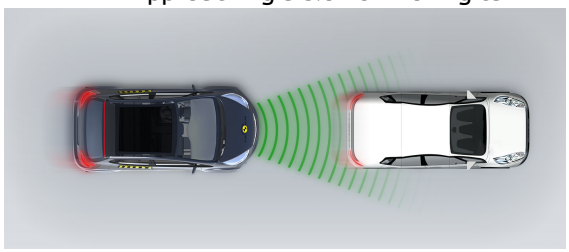
Approaching a stationary car



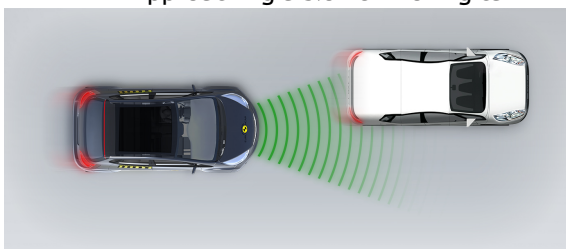
Approaching a slower moving car



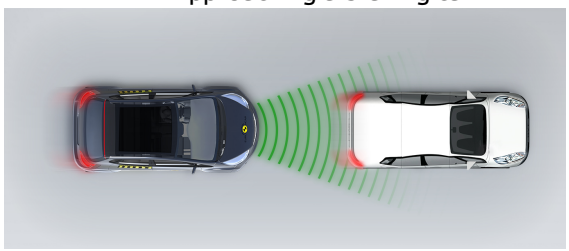
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

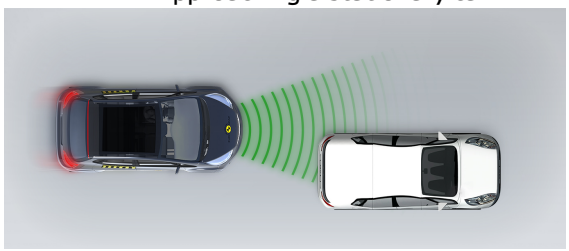


## SAFETY ASSIST

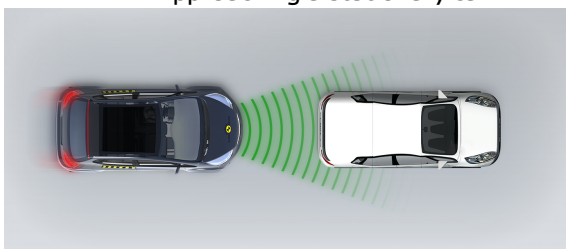
Total 13.4 Pts / 83%

- **Driver reacts to warning**

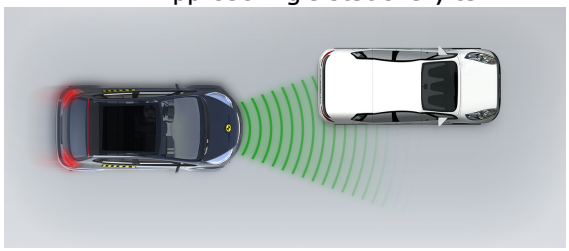
Approaching a stationary car



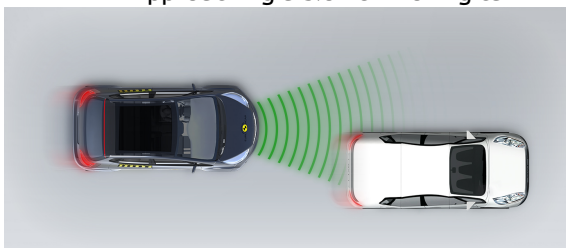
Approaching a stationary car



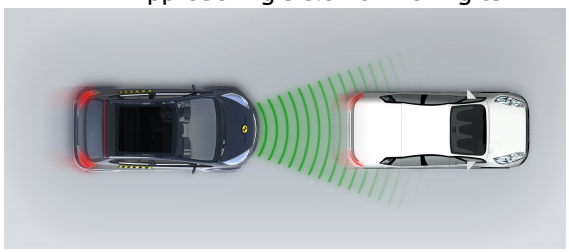
Approaching a stationary car



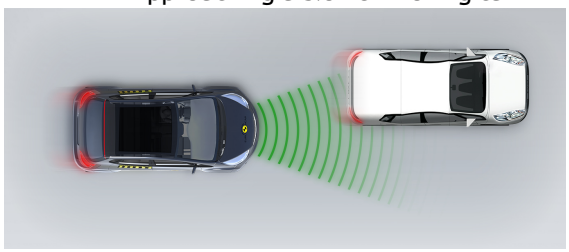
Approaching a slower moving car



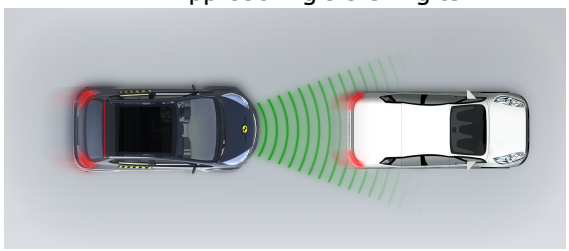
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 021122

## SAFETY ASSIST

Total 13.4 Pts / 83%

### Comments

The Civic's autonomous emergency braking (AEB) system performed well in tests of its reaction to other vehicles. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats but the car does not have a system to detect driver fatigue. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane, and also intervenes in some more critical situations. A speed assistance system detects the local speed limit and the driver can choose to set the limiter or let the system do so automatically.

Version 021122

# RATING VALIDITY

## Variants of Model Range

| Body Type | Engine | Model Name/Code | Drivetrain | Rating Applies | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | LHD | RHD |
| 5 door hatchback | 2.0 petrol hybrid | Elegance | 4 x 2 | ✓ | ✓ |
| 5 door hatchback | 2.0 petrol hybrid | Sport* | 4 x 2 | ✓ | ✓ |
| 5 door hatchback | 2.0 petrol hybrid | Advance | 4 x 2 | ✓ | ✓ |

* Tested variant

## Annual Reviews and Facelifts

| Date | Event | Outcome | |
|---|---|---|---|
| November 2022 | Rating Published | 2022 ★★★★★ | ✓ |

Version 021122