



## Honda Civic 1.0 Turbo Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (95 kW / 129 PS)

Bereits in der zehnten Generation steht der Civic bei den Händlern. Auch wenn das Kompaktmodell völlig neu entwickelt wurde, verbindet ihn doch zumindest eines mit seinem Vorgänger: Auch sein Design ist extrovertiert und sportlich zugleich gezeichnet, weshalb der Honda optisch unter seinen Konkurrenten heraussticht. Neue Wege geht man auch bei der Motorisierung. Es stehen zwei ebenfalls neu entwickelte Turbo-Benziner mit 1,0- oder 1,5- l Hubraum zur Verfügung. Die im Testwagen verbaute Basismotorisierung leistet maximal 129, der größere Motor 182 PS. Auch wenn der Civic bei den Fahrleistungsmessungen ein nur durchschnittliches Ergebnis einfährt, sorgt der Dreizylinder-Benziner mit seinem kernigen Lauf für eine gewisse Portion Fahrspaß. Dazu passt auch das Fahrverhalten des Japaners. Der Civic zeigt sich agil und lässt sich auch dank seiner präzisen Lenkung mit Leichtigkeit über kurvige Landstraßen dirigieren. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man allerdings das Gefühl, dass das Heck etwas giert – weshalb auf langgezogenen Autobahnkurven am Lenkrad korrigiert werden muss. Im Vergleich zu seinem Vorgänger ist der Civic gewachsen. Davon profitieren zwar die Passagiere, das Kofferraum-Volumen schrumpft aber dennoch um rund 40 auf 370 Liter - das entspricht aber immer noch gutem Klassendurchschnitt. Und: Die Magic Seats im Fond, die ein Hockklappen der Rücksitzfläche ermöglicht haben, sind nicht mehr erhältlich, worunter die Variabilität leidet. In der Summe gibt der neue Civic mit dem sorgfältig abgestimmten Fahrwerk, der präzisen Lenkung, dem sportlich anmutenden Motor und einer umfangreichen Ausstattung ein gelungenes Bild ab, wird wohl aber mit seinem extravaganen Design und dem kernigen Motor vor allem eine junge oder junggebliebene Zielgruppe ansprechen. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo Giulietta, Citroen C4, Fiat Tipo, Ford Focus, Opel Astra, SEAT Leon.

- + gutes Platzangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- mäßige Rundumsicht, nur Halogenlicht erhältlich, keine vollwertige Kopfstütze am Fondmittelplatz, umständliches Bedien-/Infotainmentsystem

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 1,7

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,5
	Langstrecke	3,2
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★☆☆☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,4 Verarbeitung

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

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Bei einer Zuladung von 470 kg muss man bei einem vollbesetzten Fahrzeug und Gepäck im Kofferraum schon aufpassen, dass die zulässige Gesamtmasse nicht überschritten wird. Auf dem Dach kann man ohnehin nur 45 kg Last mitführen, und das nicht einmal bei allen Modellen. Bei manchen Ausstattungslinien ist keine Dachlast eingetragen. Ähnlich verhält es sich bei der Stützlast von 75 kg, denn auch diese ist nicht bei allen Varianten zulässig. Ziehen darf der Civic mit Schaltgetriebe Anhänger bis 1.200 kg, ungebremste Hänger bis 500 kg. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem nur 46 l fassenden Benzintank bis zu 715 km weit. Prinzipiell ist der integrierte Tankstutzen eine gute technische Lösung, da man nur noch den Deckel öffnen muss und direkt mit dem Tanken

### 3,3 Licht und Sicht

Sowohl die Vorder- als auch die Heckkante entziehen sich dem Blick des Fahrers, Faktoren, die das Abschätzen der Karosserie erschweren. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt wie bei vielen modernen Autos die Nachteile der breiten Dachsäulen, gerade im Heckbereich: Der Blick nach draußen ist vor allem dort stark eingeschränkt, im Falle des Civic zusätzlich noch durch die Querstrebe am Heck.

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

⊖ Die Halogenscheinwerfer besitzen keine gute Leuchtkraft, weshalb die Fahrbahn nur mäßig ausgeleuchtet wird. Ergänzendes Kurven- oder Abbiegelicht wird nicht angeboten.

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

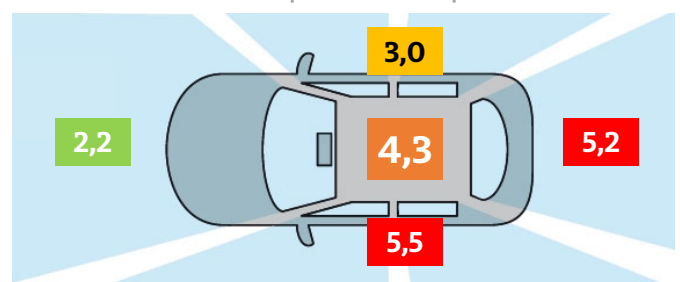
⊖ Eine Gasdruckfeder für die Motorhaube war nicht mehr im Budget, man muss mit einem einfachen Haltestab Vorlieb nehmen. Im Motorraum ist wenig Platz, was einen Glühlampenwechsel erschwert.

beginnen kann. Beim automatischen Abschalten der Kraftstoffzufuhr kann es gelegentlich aber dazu kommen, dass einige Tropfen Kraftstoff aufgrund des Rückschlags über den Ablauf in die Umwelt gelangen. Auch wenn sich der Civic insgesamt agil gibt, fällt der Wendekreis mit 11,9 m nicht gerade klein aus. Von Außenspiegel zu Außenspiegel misst der Honda 2,1 m - für ein Fahrzeug der Kompaktklasse eine stolze Breite, die bei engen Parkbuchten von Nachteil ist.

⊖ Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur dabei, wenn man das aufpreispflichtige Reserverad ordert. Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset.

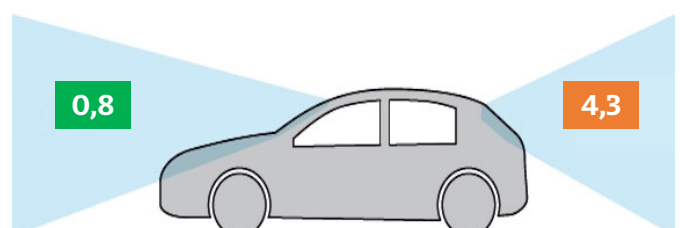
#### Rundumsicht

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.



Modernere und dem Stand der Technik entsprechende LED-Scheinwerfer sind in Verbindung mit dem getesteten Motor nur für die zwei höchsten (von fünf) Ausstattungsvarianten zu haben. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist für die getestete Version nicht erhältlich.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Civic verfügt stets über eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht für alle Ausstattungsvarianten erhältlich. Während der Schweller nur 36 cm über der Fahrbahn liegt, was das Einsteigen erleichtert, stört innen eine 13 cm hohe Stufe. Zudem ist der Sitz tief positioniert - zusammen mit der schräg stehenden A-Säule mindert das den Ein-/Ausstiegskomfort. Beim Zustieg zur Rücksitzbank gibt es mehrere Faktoren, die diesen beeinträchtigen. Dazu gehören u. a. die flache Dachlinie, der eingeschränkte Platz im Fußraum und der recht enge Türausschnitt.

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Der Civic bietet eine vernünftige Kofferraumgröße. Schon bis zur Laderaumabdeckung beladen schluckt der kompakte Honda 370 l, bis zum Dach 480 l beziehungsweise sieben Getränkekisten. Bei umgeklappter Rücksitzlehne gehen bis zur Scheibenunterkante 765 l und bis zum Dach 1.235 l hinein.

## 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe muss manuell geöffnet werden und schwingt erst nach einem gewissen Weg von alleine auf, wenn auch nicht sehr weit. Personen, die größer als 1,78 m sind, können sich bei Unachtsamkeit den Kopf stoßen. Die Ladeöffnung ist üppig dimensioniert, beim Ausladen stört allerdings eine rund 17 cm hohe Stufe.

⊕ Praktisch: Der Civic ist nicht wie in dieser Fahrzeuggattung üblich mit einer Hutablage ausgestattet, sondern mit einem seitlich angebrachten Rollo. Das hat den großen Vorteil, dass man es einrollen kann und es

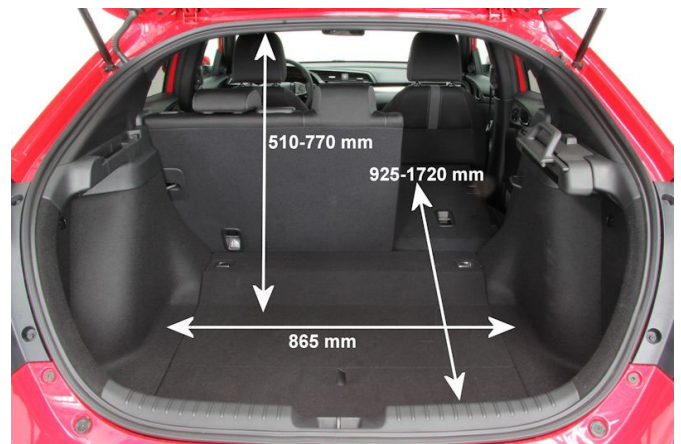
## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen. Unter dem Kofferraumboden ist etwas zusätzlicher Stauraum (50 l) für Kleinkram vorhanden. Der Kofferraumboden lässt sich zur Rückbank hin falten. Auch Taschenhaken sowie etwas Platz im linken Seitenfach findet man im Laderaum.



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

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



Mit 370 l Volumen fällt der Kofferraum gegenüber dem Vorgängermodell (410 l) etwas kleiner aus. Es bleibt aber ausreichend Platz fürs Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.

beim Ein-/Ausladen nicht im Weg steht. Von Nachteil ist allerdings, dass man darauf kaum etwas ablegen kann.

⊖ Der Kofferraum selbst ist im hinteren Bereich schmal gestaltet und wird mit einer Lampe nur mäßig beleuchtet. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen bleibt eine unpraktische Stufe am Boden.

⊖ Ein Sicherheitsnetz, das den Passagier vom Kofferraum trennt, ist für den Civic nicht erhältlich.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

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



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

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

### 1,7 Multimedia/Konnektivität

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

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

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

### 2,1 Raumangebot vorn

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

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



### 3,3 Raumangebot hinten

Hinten bietet der Civic kein besonders gutes Raumgefühl. Die Seitenscheiben sind schmal, der Kopf ist direkt neben der C-Säule und die Dachlinie fällt ab. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, würde das Platzangebot für Passagiere bis knapp 1,90 m ausreichen, das Dach limitiert die Personengröße auf 1,85 m.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Civic nicht erhältlich. Die Magic Seats (Fondsitzfläche nach oben zur Lehne hin klappbar), wie sie noch beim Vorgänger verbaut waren, sind für den Neuen nicht mehr erhältlich - damit fällt die Variabilität klassenüblich aus. Vorn gibt es Platz unter der Mittelkonsole (samt Kabelführungen für externe Geräte) und ein großes Mittelstaufach mit verschiebbaren Becherhaltern. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr. Hinten gibt es in der klappbaren Mittelarmlehne Becherhalter. Die Türab-



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

lagen fallen aber klein aus und es gibt auch nur eine Lehentasche. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.

## 3,0 KOMFORT

### 2,9 Federung

Für die getestete Variante wird kein adaptives Fahrwerk angeboten. Überzeugen kann die Federung vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten. Sie spricht sensibel an und filtert auch gröbere Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel gekonnt. Steigt die Fahrgeschwindigkeit an, ist

das Ansprechen aber etwas steifbeiniger. Regelmäßige Unebenheiten regen den Honda zum Stuckern an und Querfugen reicht der Civic trocken durch. Insgesamt kann man mit der Fahrwerksabstimmung aber gut leben, das Niveau eines adaptiven Fahrwerks erreicht die Federung jedoch nicht.

### 3,2 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, besitzt er erst ab der getesteten Variante eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Letztere gibt es am nicht höheneinstellbaren Beifahrersitz erst bei höherwertigen Ausstattungen. Die Sitzneigung der Vordersitze kann nicht angepasst werden und auch auf eine elektrische Einstellmöglichkeit muss man verzichten. Die äußeren Plätze der Rückbank sind zwar angenehm gepolstert, die Sitzposition ist aber

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

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

### 3,5 Innengeräusch

Der Civic ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,9 dB(A). Subjektiv wird vor allem der Dreizylinder wahrgenommen. Der Motor soll wohl einen sportlichen Eindruck hinterlassen und macht stets durch seinen knurrigen Arbeitsklang

auf sich aufmerksam. Im oberen Drehzahldrittel wird der kleine Motor richtig laut. Auf schlechten Fahrbahnoberflächen gesellen sich Fahrwerksgeräusche und ab Landstraßentempo deutlich vernehmbare Windgeräusche dazu.

### 2,5 Klimatisierung

⊕ Die getestete Version ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen gibt es aber nicht. Darüber hinaus zählen eine Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Scheiben im Fond zum Serienumfang.

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

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

Der 129 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 988 ccm Hubraum bietet sein maximales Drehmoment von 200 Nm bereits ab 2.250 Umdrehungen pro Minute. Dadurch entwickelt der Motor nach kurzer Anfahrschwä-

che schön gleichmäßig seine Leistung - bis in den Begrenzer, der schon bei ca. 5.500 1/min einsetzt. Die Elastizitätswerte liegen auf gutem Niveau, den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Civic in 6,6 Sekunden, aus dem Stand laut Hersteller in 10,9 Sekunden.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Turbomotor überträgt im Leerlauf kaum spürbare Vibrationen in den Innenraum. Während der Fahrt sind diese in einer für einen Dreizylinder-Motor typischen Ausprägung ab etwa 2.000 1/min am Lenkrad spürbar. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist wenig vorhanden, beim Ausdrehen entstehen Dröhnfrequenzen. Allerdings arbeitet das Aggregat insgesamt recht knurrig und

rau, was für ein sportliches Flair sorgen soll - wen das nicht stört, der wird Gefallen am Honda-Motor finden. Das Ansprechverhalten ist zwar nicht besonders spontan, dann entfaltet der Motor aber seine Leistung angenehm gleichmäßig über den gesamten Drehzahlbereich und dreht munter bis an sein Drehzahllimit.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

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

nur gewartet werden, bis die Mechanik die Schaltgasse automatisch frei gibt (unterhalb von etwa acht km/h). Dann lässt sich der Rückwärtsgang leicht und ohne Krachen im Getriebe einlegen. Die sechs Gänge sind passend gestuft, der höchste Gang ist recht kurz übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 3.100 Umdrehungen.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Der Civic bietet mit seiner präzisen Lenkung und dem sorgfältig abgestimmten Fahrwerk in den meisten Lebenslagen eine gute Fahrstabilität. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Honda durch die direkte Lenkung leicht unruhig und man hat das Gefühl, dass das Heck etwas giert und dadurch der Kurvenradradius trotz gleichbleibendem Lenkwinkel kleiner wird. Betätigt man dabei das Bremspedal, verstärkt sich dieser Effekt. Dieses Verhalten ist zwar insgesamt nicht kritisch, vermittelt dem Fahrer aber ein gewisses Gefühl von Unsicherheit, da sich die Fahrzeugreaktion nicht eindeutig abschätzen lässt.

⊕ Kurze Lenkimpulse setzt der Civic vordergründig in Karosserieneigung um und zeigt durch schnelle

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

### 1,9 Lenkung

⊕ Der Honda lässt sich präzise über Landstraßen dirigieren - bei Überlandgeschwindigkeiten gibt er sich agil, aber auch verbindlich. Der Einfluss des nachdrückenden Hecks macht sich nicht so stark wie auf der Autobahn bemerkbar. Die Lenkung besitzt einen angemessenen Momentenverlauf und bietet dem Fahrer

dadurch auch eine gute Rückmeldung. Nur die Zentrierung bzw. das Anlenkmoment dürfte etwas ausgeprägter sein. In der getesteten Ausstattungsvariante besitzt die Lenkung eine variable Übersetzung. Dadurch sind von Anschlag bis Anschlag lediglich etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen nötig.

### 2,3 Bremse

⊕ 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 34,4 m zum Stehen. Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren.

## 2,7 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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



**vorausschauendes Notbremssystem**  
Das System ist bis ca. 100 km/h aktiv

⊖ Ein Totwinkelassistent ist nur für die höheren Ausstattungsvarianten erhältlich.

### 3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis lag zur Testveröffentlichung nicht vor. Front- und Seitenairbags vorn sowie über die gesamte Fahrzeugseite reichende Kopfairbags gehören zum Serienumfang. Seitenairbags hinten sind aber nicht verfügbar.

⊕ Die Kopfstützen reichen vorn für Insassen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Wird ein Gurt gelöst, warnt eine Stimme, dass sich jemand abgeschnallt hat.

⊖ Die äußeren Fondkopfstützen lassen sich in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m genügend weit herausziehen. Am Mittelplatz ist die Kopfstütze lediglich in der Lehne angedeutet.

### 3,0 Kindersicherheit

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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



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

## 2,6 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt zur Testveröffentlichung nicht vor. Da die Front allerdings weitgehend glattflächig gestaltet ist, kann von einem guten bis zufriedenstellenden Fußgängerschutz ausgegangen werden.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

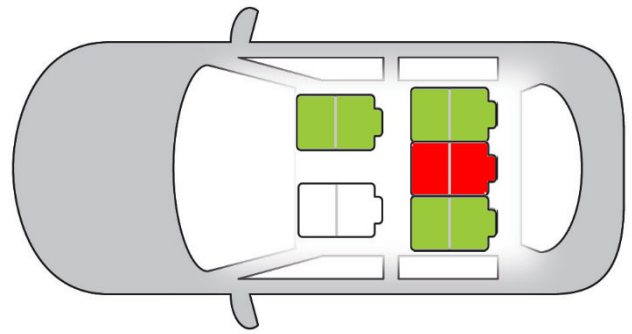
Im ADAC EcoTest kommt der Civic 1.0 Turbo mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 173 g/km in diesem Kapitel auf 26 Punkte. Der Testverbrauch beträgt 6,4 l/100 km. In der Stadt verbraucht der Civic trotz des Start-Stopp-Systems recht hohe 6,9 l/100 km. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 5,5 l auf der Landstraße und 7,4 l/100 km auf der Autobahn.

### 2,9 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel lässt der Honda Federn, da die Partikelanzahl im Abgas wie bei allen direkt einspritzenden Ottomotoren erhöht ist. Darüber hinaus steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus der CO-Wert an. Unter Berücksichtigung aller gemessenen Schadstoffe erreicht der Civic nur 31 Punkte in diesem Kapitel und 57 insgesamt - das entspricht drei von fünf Sternen.

## Kindersitze

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



### Notenskala

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

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

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 1,7 AUTOKOSTEN

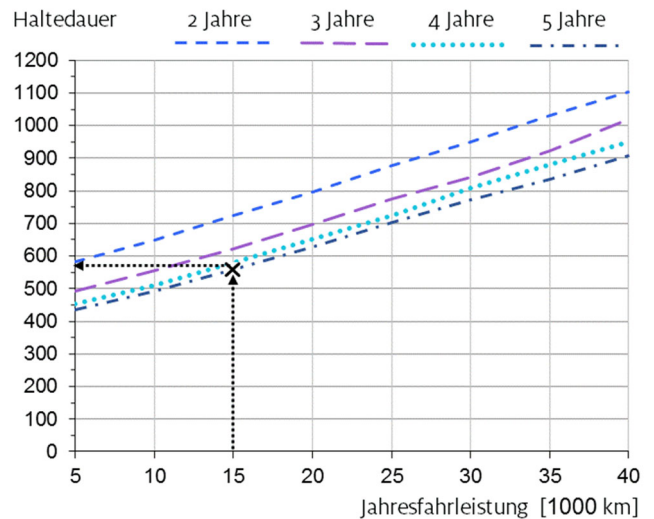
### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Civic hat eine flexible Wartungsanzeige und muss im Schnitt alle 24.000 km zum Ölwechsel und unabhängig davon alle zwölf Monate zur Wartung in die Werkstatt. Der Zahnriemen soll alle 120.000 km erneuert werden.

⊕ Mit einem Grundpreis von 25.170 Euro ist der getestete Civic mit der Basismotorisierung kein Schnäppchen, dafür aber gut ausgestattet. Neben Klimaautomatik und Audio-/Navigationssystem gehören zahlreiche Assistenzsysteme zum Serienumfang. Die Kfz-Steuer ist mit 64 Euro pro Jahr günstig, bei der Versicherung ist der Japaner allerdings recht ungünstig eingestuft. Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 558 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Turbo	1.5 Turbo
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/988	4/1498
Leistung [kW (PS)]	95 (129)	134 (182)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2250	240/1900
0-100 km/h [s]	10,4	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8   S	5,8   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	110	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/20	16/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	50	106
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	492	601
Preis [Euro]	19.990	27.960

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	988 ccm
Leistung	95 kW/129 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.518/1.799/1.434 mm
Leergewicht/Zuladung	1.275/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	478/1267 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/45 kg
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/100.000 km/12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
Produktion	Großbritannien, Swindon

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	9,1/11,7/15,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,7/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,5/7,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	147 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	715 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.305/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/765/1.235 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>107 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>63 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>110 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>278 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	558 Euro		
Steuer pro Jahr	64 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/20		
Basispreis Civic 1.0 Turbo Elegance	25.170 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.170 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.154 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

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

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro
Metalliclackierung	520 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**1,7**

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

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand