



## Honda Civic 1.6 i-DTEC Executive

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Das Motorenportfolio der seit 2017 in Europa verkauften, zehnten Generation des Honda Civic wurde im Frühjahr 2018 um einen Dieselmotor erweitert. Dieser verzichtet anders als die meisten Wettbewerber auf eine AdBlue-Einspritzung, um die Stickoxidemissionen zu reduzieren. Innermotorische Maßnahmen, ein ausgeklügeltes Abgasrückführungssystem und ein Speicherkatalysator sollen ausreichen. Vorweg: Dies klappt im Bereich der gesetzlichen Zulassungszyklen. Im ADAC EcoTest, wo schneller gefahren, stärker beschleunigt und mit mehr Zuladung gemessen wird, kriegt der Civic die Stickoxidemissionen aber nicht mehr in den grünen Bereich. Der Testverbrauch ist mit 4,9 Litern auf 100 Kilometer aber konkurrenzfähig niedrig.

Die Laufkultur des Motors ist ohnehin eine der besten im Vergleich mit den Konkurrenten, der Motor liefert seinen Kraft geschmeidig und sorgt mit 300 Nm für zügiges Vorkommen.

Das passt zum sportlichen, aber nicht unkomfortablen Charakter des adaptiven Fahrwerks. Auch die gelungene Lenkung trägt zum Fahrspaß des willig einlenkenden Hondas bei. Die Assistenzsysteme sind auf der Höhe der Zeit und sind beim Preis von knapp unter 30.000 Euro für den Civic Executive schon enthalten.

Der Civic stellt eine optisch extravagante Alternative in der Kompaktklasse dar, die immer eine Probefahrt wert ist. Leider patzt der sparsame und kultivierte Diesel bei den Schadstoffen. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo Giulietta, Citroen C4, Fiat Tipo, Ford Focus, Opel Astra, SEAT Leon .

**+** gelungene Abstimmung von Lenkung und Fahrwerk, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheitsausstattung

**-** mäßige Rundumsicht, erhöhte Stickoxidemissionen, umständliches Bedien-/Infotainmentsystem

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,9**

### Zielgruppencheck

**Familie** **3,2**

**Stadtverkehr** **3,6**

**60+** **Senioren** **3,5**

**Langstrecke** **2,8**

**Transport** **3,0**

**Fahrspaß** **2,6**

**Preis/Leistung** **2,3**

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,3 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.

⊕ 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.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Der Testwagen bietet eine Zuladung von nur 445 kg - da muss man bei einem vollbesetzten Fahrzeug und Gepäck im Kofferraum ein Auge darauf haben, dass die zulässige Gesamtmasse nicht überschritten wird. Der getestete Civic Executive darf keine Last auf dem Dach mitführen, diese ist nur bei den Ausstattungen Comfort und Elegance erlaubt. Ziehen darf der Civic Diesel Anhänger bis 1.400 kg, ungebremste Hänger bis 500 kg. Die Stützlast beträgt 75 kg. Dies gilt wiederum nicht für die Grundausstattung, für diese ist keine Anhängelast erlaubt.

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem nur 46 l fassenden Tank bis zu 935 km weit. Der integrierte

Tankstutzen ist eine gute technische Lösung, da man nur noch den Deckel öffnen muss und direkt mit dem Tanken beginnen kann.

Auch wenn sich der Civic insgesamt agil gibt, fällt der Wendekreis mit 11,9 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.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich. Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset.

### 3,1 Licht und Sicht

Sowohl die Vorder- als auch die Heckkante entziehen sich dem Blick des Fahrers, Faktoren, die das Abschätzen der Karosserie erschweren.

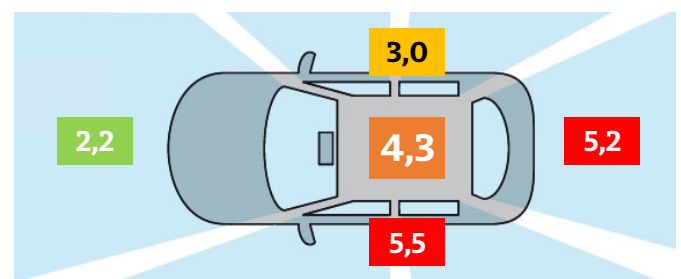
Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt wie bei vielen modernen Autos die Nachteile der breiten Dachsäulen, gerade im Heckbereich: Der Blick nach draußen ist vor allem dort stark eingeschränkt, im Falle des Civic zusätzlich noch durch die Querstrebe am Heck.



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

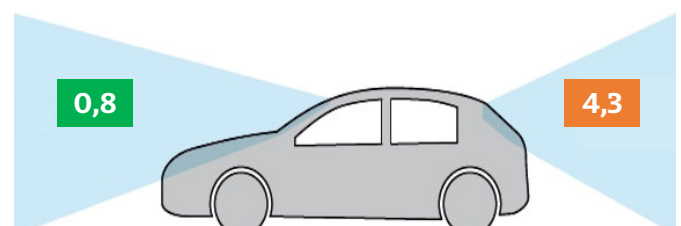
### Rundumsicht

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



### Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊕ Ein Assistent, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Die ab Executive serienmäßigen LED-Schweinerwerfer sind hell, verfügen über eine Scheinwerferreinigungsanlage und leuchten die Fahrbahn gut, wenn auch etwas ungleichmäßig aus. Ergänzendes Kurven- oder Abbiegelicht wird leider nicht angeboten.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Civic Executive verfügt stets über ein schlüsselloses Zugangssystem.

Während der Schweller nur 36 cm über der Fahrbahn liegt, was das Einsteigen erleichtert, stört beim Aussteigen eine 13 cm hohe Stufe. Zudem ist der Sitz 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.

⊕ 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.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut, ist aber mit einem vergleichsweise simplen Reichweiten-

## 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

## 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,

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen. Unter dem Kofferraumboden ist etwas zusätzlicher Stauraum (50 l) für Kleinkram vorhanden. Der Koffer-

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. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.

verlängerer überlistbar. Details unter [adac.de/keyless](http://adac.de/keyless).



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.

sieben Getränkeboxen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne gehen bis zur Scheibenunterkante 765 l und bis zum Dach 1.235 l hinein.

sondern mit einem seitlich angebrachten Rollo. Das hat den großen Vorteil, dass man es einrollen kann und es 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.

raumboden lässt sich zur Rückbank hin falten. Auch Taschenhaken sowie etwas Platz im linken Seitenfach findet man im Laderaum.

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

Lediglich ein festes Trenngitter ist erhältlich, das zum Transport von Hunden gedacht ist.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Honda hat das Interieur des Civic gründlich überarbeitet und das Cockpit deutlich konventioneller als noch beim Vorgänger gestaltet. Das Kombiinstrument ist zwar in klassischer Position gut angeordnet, es lässt sich aber nicht jede Anzeige gut ablesen. So sind sowohl die Kühlflüssigkeitstemperatur- als auch die Tankanzeige ungewohnt designt und nicht optimal ablesbar. Darüber hinaus fehlt eine analoge Geschwindigkeitsanzeige. Die 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 Multimediасystem 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 Bedienleiste nur ungenau und unter

erhöhtem 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.



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

### 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 Mittelstufach 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 Lehnentasche. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.

## 2,8 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Bei den Executive-Varianten ist serienmäßig ein adaptives Dämpfersystem verbaut, das über einen Taster zusätzlich in einen Sport-Modus versetzt werden kann. Im Standard-Modus überzeugt das Fahrwerk. Zwar ist der Grundcharakter passend zum Fahrzeugauftritt tendenziell sportlich, aber unkomfortabel wird es nie. Manchmal versetzen kurz aufeinanderfolgende Bodenwellen den

Civic ins Stuckern, grundsätzlich aber liegt er auf Landstraße und Autobahn aber solide auf den 17-Zöllern. Auch in der Stadt kommt der Civic gut zurecht, nur grobe Stöße können die Federwege ans Limit bringen, bis dorthin aber federt er das meiste geschmeidig weg. Der Sport-Modus ist unnötig straff ausgelegt und macht den Civic zwar hart, aber nicht wirklich sportlicher.

### 3,2 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, besitzen er und der Beifahrersitz erst ab der getesteten Variante eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz gibt es aber nicht. Die Sitzflächenneigung der Vordersitze kann nicht angepasst werden und auch auf eine elektrische Einstellmöglichkeit muss man verzichten.

Die äußeren Plätze der Rückbank sind zwar angenehm gepolstert, die Sitzposition ist aber aufgrund des spitzen

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

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

### 3,1 Innengeräusch

Der Civic ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 68,9 dB(A). Dies liegt bei dem Tempo vor allem an den Windgeräuschen,

der Dieselmotor hält sich sonor brummend im Hintergrund. Fahrgeräusche von der Straße sind auf klassenüblichem Niveau vernehmbar.

## 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.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen

Der 120 PS leistende Vierzylinder-Turbodiesel mit 1597 ccm Hubraum bietet sein maximales Drehmoment von 300 Nm bereits ab 2.000 Umdrehungen pro Minute. Der Motor drückt harmonisch aus dem Drehzahlkeller heraus und

wirkt dabei stets entspannt. Die Elastizitätsmessungen liegen auf gutem Niveau, den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Civic im dritten Gang in 6,7 Sekunden, aus dem Stand laut Hersteller in 10,2 Sekunden.

### 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Diesel lässt nur den Schaltknopf etwas deutlicher vibrieren. Lenkrad und Pedale kribbeln zwar auch merklich, aber im Vergleich mit anderen Vierzylinder-Dieseln auf gutem Niveau.

Akustisch ist der Selbstzünder aus Japan bis auf ein Brum-

men unter Last bei ganz niedrigen Drehzahlen angenehm zurückhaltend.

Insgesamt ein souveräner Diesel, der nie einen deutlichen Drehmomentpunch abliefern, sondern eher kraftvoll-harmonisch durchbeschleunigt. Ein gelungenes Aggregat.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

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

keine Sicherung betätigt, sondern nur gewartet werden, bis die Mechanik die Schaltgasse automatisch frei gibt (unterhalb von etwa acht km/h). Dann lässt sich der Rückwärtsgang leicht und ohne Krachen im Getriebe einlegen. Die sechs Gänge sind passend gestuft und der höchste Gang dieseltypisch recht lang übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.300 Umdrehungen pro Minute.

## 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: Mit zunehmendem Lenkeinschlag wird sie direkter. Dadurch sind von Anschlag bis Anschlag lediglich etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen nötig.

## 2,2 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 34,2 m zum Stehen. Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren.




## 2,3 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

Vor Fahrzeugen im toten Winkel warnt der Civic ab der getesteten Ausstattung genauso wie vor querenden Fahrzeugen beim rückwärts Ausparken. Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert.

## 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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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

## 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

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

⊕ Im ADAC Crashtest erzielt der Civic 92 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Die Kopfstützen reichen vorn für Insassen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern. Ob die Sicherheitsgurte

angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Wird ein Gurt gelöst, 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.

## 3,1 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erzielt der Civic 67 Prozent der Punkte für den Insassenschutz.

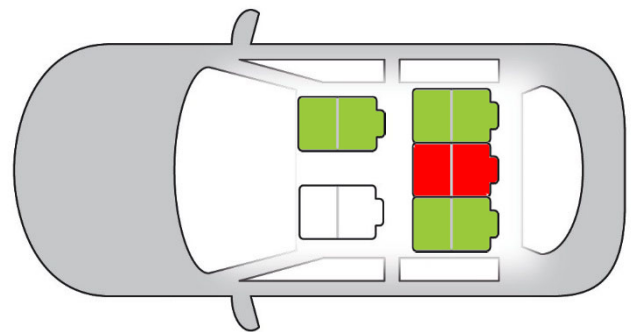
⊕ Mit den Gurten lassen sich Kindersitze hinten außen und auf dem Beifahrersitz gut befestigen. Es empfehlen sich darüber hinaus die hinten außen serienmäßigen Isofix-Bügel, die eine i-Size-Freigabe haben. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, so dass man auch dort einen nach hinten gerichteten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

⊖ Der Fondmittelpplatz eignet sich nicht zur Kindersitzmontage mit den Gurten - ein Isofix-System gibt es nicht. Verwendet man hinten eine platznehmende 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.

### 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)

## 2,6 Fußgängerschutz

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

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

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC EcoTest kommt der Civic Diesel mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 154 g/km in diesem Kapitel auf 32 von 60 Punkten. Der Testverbrauch beträgt 4,9 l/100 km. In der Stadt verbraucht der Civic 4,6 l/100 km. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 4,3 l auf der Landstraße und 6,0 l/100 km auf der Autobahn.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,6		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,3		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,0		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B



## 4,1 Schadstoffe

Honda verzichtet beim Diesel auf ein SCR-Katalysatorsystem, das mittels Harnstoffeinspritzung die Stickoxidemissionen senken kann. Ein besonders ausgefeiltes Abgasrückführungssystem soll dafür sorgen, dass die Stickoxide dennoch unter Kontrolle sind.

⊖ Im WLTC-Zyklus gelingt dies noch einigermaßen. Bei höheren Lasten, wie sie im speziellen ADAC-

Autobahnzyklus gefahren werden, steigen die Emissionen aber stark an. Da sich der Civic bei allen anderen bewerteten Schadstoffen keine Patzer erlaubt, erreicht er zumindest noch 19 der 50 Punkte in diesem Kapitel. Insgesamt kommt der Honda Civic 1.6 i-DTEC auf 51 Punkte und drei Sterne im EcoTest.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 29.790 Euro ist der getestete Civic kein Schnäppchen, dafür aber gut ausgestattet. Neben Klimaautomatik und Audio-/Navigationssystem gehören zahlreiche Assistenzsysteme zum Serienumfang. Die Kfz-Steuer beträgt 152 Euro pro Jahr, bei der Versicherung ist der Japaner allerdings recht ungünstig eingestuft.

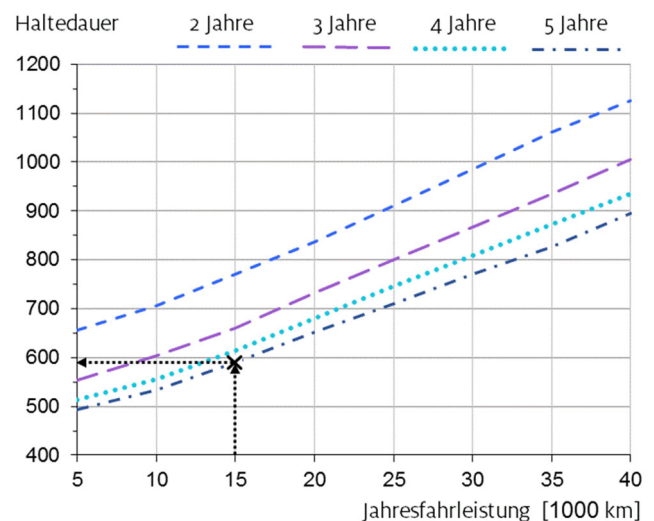
Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre. Die verbaute Steuerkette spart einen oftmals teuren Zehnriemenwechsel.

⊖ Der Civic hat eine flexible Wartungsanzeige, die bei Bedarf auf eine nötige Inspektion hinweist. Spätestens alle 12 Monate muss aber der Weg in die Werkstatt zur Durchsicht angetreten werden. Je nach Fahrprofil wird das aber deutlich häufiger geschehen: Da bedingt durch die schärferen Emissionsgrenzwerte (Euro 6d temp) das Abgasfiltersystem häufiger regeneriert werden muss, ist ein Ölwechsel alle 10.000 Kilometer nötig. Bei erschwerten Bedingungen (Kurzstreckenbetrieb, Stadtverkehr mit viel Stop&Go, viele Fahrten mit Anhänger am Haken) soll sogar alle 5.000 Kilometer oder nach einem halben Jahr das Motoröl gewechselt werden. Ansonsten würde durch die

recht oft stattfindende Filterregeneration die Ölverdünnung zu groß. Dafür spart man sich das Nachtanken mit der Harnstofflösung AdBlue, die andere Hersteller zur Reinigung der Abgase einsetzen. Insgesamt dürften die häufigen Ölwechsel aber deutlich teurer kommen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 589 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Turbo S	1.5 Turbo Sport	Type R	1.6 i-DTEC S
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/988	4/1498	4/1996	4/1597
Leistung [kW (PS)]	95 (129)	134 (182)	235 (320)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2250	240/1900	400/2500	300/2000
0-100 km/h [s]	10,4	8,2	5,8	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	220	272	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8   S	5,8   S	7,7   SP	3,5   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	110	133	176	93
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/21	16/23/21	15/28/27	16/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	50	106	202	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	505	614	843	501
Preis [Euro]	19.990	27.990	36.490	21.390

## 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.597 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km	3,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	93 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	1.340/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	478/1.245 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	75 kg/-
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)
Produktion	Großbritannien, Swindon

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,5/11,9/17,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,7/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,6/4,3/6,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.390/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/765/1.235 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>78 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>74 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>117 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>320 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	589 Euro		
Steuer pro Jahr	152 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/21		
Basispreis Civic 1.6 i-DTEC Executive	29.790 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.310 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.175 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
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
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	740 Euro
Metalliclackierung	520 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

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

Stand: Juni 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.