
Fahrbericht Honda Civic 1.5 VTEC Turbo: Sportlich eingestellt

Von Jens Riedel, cen

Vor zwölf Jahren kam ein Kompaktmodell auf den Markt, das sich äußerlich radikal vom Wettbewerbsumfeld absetzte: der Honda Civic in seiner achten Auflage. Die neunte Modellgeneration behielt das Design weitestgehend bei, das jedoch im Laufe der Jahre nicht mehr ganz so aufregend wirkte wie zu Anfang. Seit diesem Jahr ist Civic Nummer zehn am Start. Obwohl gänzlich anders gestaltet, orientiert sich das neue Modell optisch durchaus noch grob am Vorgänger, hat mit ihm letztendlich jedoch nur noch den in die Heckscheibe integrierten Spoiler gemein.

Vor allem ist der Neue mit seinen 4,52 Metern Länge über 25 Zentimeter länger als ein VW Golf, den er beim Radstand um neun Zentimeter übertrifft. Damit dürfte der Civic auch jene Honda-Kunden glücklich machen, die das Mittelklassemodell Accord seit einiger Zeit vermissen.

Neben den Dimensionen überrascht der Honda auch mit seiner Leistung. Der 1,5-Liter-Turbobenziner wird nur in einer Ausführung offeriert und bringt gleich 134 kW / 182 PS unter die Haube – das alternative 1,0-Liter-Aggregat mobilisiert auf Antrieb auch schon 95 kW / 129 PS (einen Diesel hat Honda gerade erst nachgeschoben). Da scheint sich die Marke tatsächlich ein wenig gen Mittelklasse zu orientieren. Der Schalthebel des Civic begeistert durch die optimale Platzierung sowie die kurze und präzise Gassenführung. Der Motor hängt sportlich folgsam am Gas und wird ab 2300 Umdrehungen in der Minute ordentlich munter, ist sich aber auch nicht für niedertouriges Fahren zu schade. 60 km/h bei 4000 U/min im sechsten Gang sind auch kein Problem.

Die Lenkung spricht unmittelbar aus der Mittellage heraus an und führt den Wagen zielgenau. In Kurven lenkt der Honda willig ein und durchzieht sie hervorragend neutral. Dem dermaßen appetitlich angerichteten Fahrmenü spendiert Honda außerdem noch eine erfreulich komfortable Federung. Die adaptiven Dämpfer der beiden höchsten Ausstattungsniveaus lassen sich per Knopfdruck noch der persönlichen Präferenz anpassen.

Mit den vorne wie hinten recht üppig ausfallenden Plastikblenden in Wabenmuster macht der Honda auch äußerlich schwer auf sportlich – vom in die Heckscheibe integrierten Spoiler war ja bereits die Rede. Übrigens ist die rückwärtige Sicht durch das geteilte Glas weit besser als vermutet. So ist es wohl auch kein Zufall, dass die beiden Ausstattungsstufen des 1,5-Liter-Civic unterhalb der Topversion Prestige die Bezeichnungen Sport und Sport Plus tragen.

Typisch Civic ist seit 2005 das große zentrale Digitalinstrument, das aber inzwischen etwas weniger auffällig in Szene gesetzt wird als noch vor zehn Jahren. Umrahmt wird es von einem Drehzahlmesserkranz und zeigt neben Geschwindigkeit und eingelegten Gang auch die Daten des Bordcomputers an. Links und rechts davon finden sich separat die Anzeigen für Motortemperatur und Tankvorrat. Honda stattet den Civic unter anderem mit einem aktiven Spurhalteassistenten, City-Notbremssystem, adaptiver Geschwindigkeitsregelung und schlüssellosem Zugangssystem sowie einem induktiven Ladesystem für Smartphones aus. Ebenfalls nicht verzichten müssen Käufer der Version Sport Plus auf elf Lautsprecher und 465 Watt Musikleistung sowie ein Panorama-Glasschiebedach.

Dennoch ist auch hier nicht alles Sonnenschein. Die Stopp-Start-Automatik reagierte bei uns so gut wie überhaupt nicht und den dynamischen Auftritt des Autos trüben die ein wenig zu schmal geschnittenen Sitze, die Seitenhalt vermissen lassen. Ein paar Carbon-Blenden lockern das Interieur etwas auf. Sie können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Pralltopf und die Oberfläche der Fernbedienungstasten am Lenkrad wenig wertig wirken. Letztere kann selbst Lada inzwischen besser gestalten. An der Funktionalität im Innenraum gibt es hingegen nichts auszusetzen. In der Mittelkonsole befindet sich ein großes Fach, die Cupholder sind – im Gegensatz zu vielen anderen Autos – ausreichend tief, so dass Getränkedosen oder kleinere Flaschen nicht beim Schalten im Weg sind. (ampnet/jri)

Daten Honda Civic 1.5 VTEC Turbo Sport Plus

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,52 x 1,80 (mit Rückspiegel 2,08) x 1,43

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 134 / 182 PS bei 5500–6000 U/min

Max. Drehmoment: 220 Nm von 1700–5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,8 Liter

CO₂-Emissionen: 133 g/km

Effizienzklasse: C (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1307 kg / 453 kg

Max. Anhängelast: k.A.

Gepäckraumvolumen: 420–1187 Liter

Bereifung: 235/45 R17

Wendekreis: 11,0 m

Preis: 30 520 Euro

Bilder zum Artikel



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
