



Honda Civic (2005-2011)

ins Alter gekommene Zukunft

Das futuristische Design des Honda Civic der achten Generation war im Erscheinungsjahr 2005 sehr umstritten. Inzwischen ist die Gestaltung spürbar in die Jahre gekommen und wirkt altbacken. Im ADAC Autotest konnte der Civic immer gut abschneiden. Mit dafür verantwortlich sind die gute Verarbeitung, die sichere Straßenlage und der variable Kofferraum. Auch das Volumen des Stauraums lässt kaum zu wünschen übrig. In der ersten Sitzreihe haben Passagiere viel Platz, auf der Rückbank geht es aber etwas eng zu. Die straff ausgelegte und dadurch unkomfortable Federung zählt allerdings nicht zu den Stärken des in England gefertigten Japaners. Auch die Geräuschdämmung könnte etwas besser sein.

Empfehlung: Für den Civic gibt es verschiedene Motoren zur Auswahl. Die durchzugsschwachen, aber sehr drehfreudigen Benziner wollen bei zügiger Fahrweise auf hohen Drehzahlen gehalten werden. Das geht jedoch zulasten des Spritverbrauchs. Der 2,2 l-Diesel läuft relativ kultiviert und ist sehr durchzugsstark. Der sprintstarke Civic Type R ist als Gebrauchtwagen nur selten zu finden.

- ⊕ gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, gute Vordersitze, variabler Kofferraum, sichere Straßenlage, standfeste Bremsen, zuverlässige Technik
- ⊖ nach hinten schlechte Sicht, stößiges Fahrwerk, Motordröhnen (Benziner), gewöhnungsbedürftige Gestaltung

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ADAC-Bewertung	-	35,9	27,6	23,5	23,5	-	22,3

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	25,2	23,7	21,8	20,5	17,4	17,1	15,1
	32,0	31,5	30,0	29,7	27,4	25,3	21,4
	38,7	39,3	38,1	39,0	37,4	33,4	27,6
	45,5	47,1	46,3	48,2	47,4	41,6	33,9
	>45,5	>47,1	>46,3	>48,2	>47,4	>41,6	>33,9

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik kommt der Civic in den meisten Jahren auf überdurchschnittlich gute Werte. Hauptproblemfeld war im gesamten Zeitraum die Starterbatterie. Im TÜV-Report fallen ausgeschlagene Lenkgelenke und verschlissene Bremscheiben vermehrt auf. Außerdem zeigt die Beleuchtung oft Mängel, die in der Regel aber durch gezielte Wartung zu umgehen sind. Grundsätzlich gilt das Auto als zuverlässig. Gelegentlich tritt Kantenrost an den Türen auf.
Häufige Bauteilfehler	Starterbatterie (2006-2011)
Rückrufe	11/2006: Civic und Civic Hybrid aus dem Modelljahr 2006: Der Hersteller hat festgestellt, dass durch einen Fehler im Steuergerät die Servolenkung ausfallen könnte. Die Werkstätten überprüfen und erneuern ggf. die Steuergeräte der Servolenkung. Die Aktion ist für den Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.087 4/2008: 3- und 5-Türer: Beim Anziehen der Handbremse und gleichzeitiger Betätigung des Entriegelungsknopfes kann es im ungünstigsten Fall vorkommen, dass der Handbremshebel nicht sicher einrastet und sich die Handbremse wieder löst. Unter Umständen kann dies zum Wegrollen des Fahrzeuges führen. Der Handbremshebel wird durch ein modifiziertes Teil ersetzt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 24.000 6/2008: Hybrid: Bremsleuchten könnten beim Bremsen nicht aufleuchten, was zu kritischen Auffahrsituationen führen kann. Die Händler tauschen den Bremslichtschalter und die Steckverbindung. Die Aktion ist kostenlos und dauert etwa eine halbe Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 800 7/2010: Wegen fehlerhafter Einstellung der Reifenmontagevorrichtung am Band kam es zu einem Schnitt an der Innenwand des Reifens. Durch diese Vorschädigung kann es zum vorzeitigen und plötzlichen Druckverlust dieser Reifen kommen. Laut Hersteller handelt es sich bei den betroffenen Fahrzeugen ausschl. um Reimportmodelle. Die Händler tauschen alle vier Reifen bei den betroffenen Fahrzeugen aus. Die Aktion läuft seit September 2010, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 127 (auch andere Modelle betroffen) 7/2011: Benzin: Gebrochene Befestigungsschrauben der Riemenscheibe für den Wasserpumpenantrieb führen zum Ausfall der Motorkühlung und möglichen Folgeschaden wie Ausfall der Servolenkung. Laut Hersteller wird dann die Temperaturwarnleuchte aktiviert. Wenn dann noch weitergefahren wird, sind auch Motorschäden möglich. Die Honda-Händler tauschen die Befestigungsschrauben der Riemenscheibe aus. Die Aktion läuft seit August 2011, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.352 (auch andere Modelle betroffen)

2/2012: Type R: Der Motorkabelbaum wurde fehlerhaft verlegt. Dadurch kann es zum Anschauern von Kabeln kommen. Dies kann in Folge zum Ausfall des rechten Scheinwerfers, der Nebelscheinwerfer, der Positionsleuchte, des Bremslichts und/oder der Hupe führen. Im ungünstigsten Fall kann es auch zum Kabelbrand kommen. Die Händler überprüfen die korrekte Verlegung des Kabelbaums. Je nach Situation wird der Kabelbaum entweder richtig verlegt oder bei Vorschädigung komplett getauscht. Diese Maßnahme dauert zwischen 10 Minuten und vier Stunden (Tausch Kabelbaum), startete im Februar 2012 und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.259

7/2012: Mit i-Shift-Automatikgetriebe: Wegen eines Softwarefehlers im Getriebesteuergerät kann es dazu kommen, dass beim Neustart aus der Parkstellung die Fahrstufe nicht aktiv wird oder plötzliche Rückwärtsfahrt erfolgt (Unfallgefahr). Die Händler überprüfen den Rückwärtsgang-Arretierungshalter auf Verformung und tauschen diesen ggf. aus. Zusätzlich erfolgt ein Softwareupdate des Getriebesteuergerätes. Die Aktion läuft seit Juli 2012, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 4.866 (auch andere Modelle betroffen)

1/2016: Wegen eines Produktionsfehlers des Zulieferers Takata, kann im Auslösefall (Unfall) der Zünderdruck so hoch werden, dass sich aus dem Gasgenerator beim Entfalten des Airbags Metallsplitter lösen, die dann die Insassen verletzen können. Die Händler tauschen das Fahrerairbag-Modul aus. Die Aktion wurde im Dezember 2015 gestartet, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.409 (auch andere Modelle betroffen)

3/2017: Aufgrund eines Herstellungsfehlers kann während der Auslösung des Beifahrerairbags bei einem Unfall ein Überdruck im Zünder vorherrschen, was unter Umständen dazu führen kann, dass sich kleine Metallpartikel lösen und den/die Fahrer bzw. Beifahrer verletzen. Als Abhilfe wird das Airbag-Zündmodul ausgetauscht. Die Aktion startete im April 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Etwa ein halber Tag (reine Reparatur 1 Std). Betroffene Fzg. in Deutschland: 23.821 (auch andere Modelle betroffen)

4/2018: Während der Auslösung des Fahrerairbags bei einem Unfall kann ein Überdruck im Zünder vorherrschen, was unter Umständen dazu führt, dass sich kleine Metallpartikel lösen und den/die Fahrer bzw. Beifahrer verletzen. Der Hersteller tauscht daher den Airbag-Inflator. Es handelt sich um eine Erweiterung des bereits laufenden "Takata"-Airbag Rückrufs. Die Aktion startete im Jahr 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: etwa 60 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 16.165 (auch andere Modelle betroffen)

1/2020: An den Fahrzeugen wurde der Takata Airbag-Inflator bereits im Rahmen einer früheren Rückrufaktion ausgetauscht und durch einen Inflator derselben Bauart des Herstellers Takata ersetzt. Das hatte den Zweck umgehend jegliches Sicherheitsrisiko auszuschließen. Es war zu diesem Zeitpunkt bereits erwiesen, dass neue Takata Airbags in den ersten Betriebsjahren kein Risiko darstellen. Nun werden diese Takata Airbag-Inflatoren nochmals gegen Inflatoren eines anderen Herstellers ausgetauscht. Diese Inflatoren entsprechen nun der endgültigen Abhilfemaßnahme. Dauer in der Werkstatt: ein halber Tag. Betroffene Fzg. in Deutschland: 23.197 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/2005	Einführung der achten Modellgeneration als fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit den Motorisierungen: 1.4 (61 kW/83 PS), 1.8 (103 kW/140 PS) und 2.2 i-CTDI (103 kW/140 PS)
04/2006	Einführung der viertürigen Stufenhecklimousine Civic Hybrid mit der Motorisierung: 1.3 i-DSI i-VTEC IMA (81 kW/110 PS)
03/2007	Einführung des dreitürigen Sportmodells Civic Typ R mit 148 kW/201 PS Leistung
06/2007	1.8 und 2.2 i-CTDI auch als dreitürige Karosserievariante. Der Dieselmotor 2.2 i-CTDI mit serienmäßigem Dieselpartikelfilter
12/2008	Modellüberarbeitung; 1.4 jetzt mit 73 kW/99 PS Leistung
10/2010	Civic Hybrid eingestellt
12/2010	Civic Type R eingestellt
12/2011	Baureihe eingestellt; Nachfolgemodell ab 02/2012

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	4245/1765/1460
Kofferraumvolumen [l]	456
Dachlast [kg]	80

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.4 i-SHIFT	1.8	1.8 Automatik	Type R	2.2 i-CTDi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/5	SR/3	SR/5	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1339	4/1339	4/1799	4/1799	4/1998	4/2204
Leistung [kW/PS]	73/100	73/100	103/140	103/140	148/201	103/140
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4800	127/4800	174/4300	174/4300	193/5600	340/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,0	15,0	8,9	11,0	6,6	8,7
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	177	177	205	197	235	205
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,9 l S (NEFZ)	5,7 l S (NEFZ)	6,7 l S (NEFZ)	7,1 l S (NEFZ)	9,1 l S (NEFZ)	5,1 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	135 g/km	132 g/km	155 g/km	165 g/km	215 g/km	135 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	D	C	E	E	G	C
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1200/500	1200/500	1400/500	1000/500	/	1500/500
Tankinhalt [l]	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/13/16	18/15/17	18/14/16	18/14/16	12/20/23	18/14/18
Steuer pro Jahr* [Euro]	58	52	106	126	230	248
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.4	1.4 i-SHIFT	1.8	1.8 Automatik	Type R	2.2 i-CTDi
Wartung 1	160	160	160	160	160	210
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	260	260	260	260	280	470
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	850	800	780	760	860	250
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	60000/36
Wartung 4	-	-	-	-	-	720
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	120000/ 72
Bremsscheiben und -beläge vorne	570	570	580	540	570	540
Bremsscheiben und -beläge hinten	500	500	500	480	500	480
Auspuffanlage (nach Kat)	790	790	860	860	900	860
Kupplung	820	-	810	-	1050	1040
Generator	810	810	950	950	1260	1090
Anlasser	900	900	970	970	1050	700

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.4	1.4 i-SHIFT	1.8	1.8 Automatik	Type R	2.2 i-CTDi
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	84	83	88	89	107	97
Betriebskosten (Kraftstoff)	155	150	173	182	227	136
Werkstatt-/ Reifenkosten	80	80	87	79	90	87
Gesamtkosten pro Monat	319	314	347	350	424	321
Gesamtkosten pro km [Cent]	25,5	25,1	27,8	28,0	33,9	25,6

Garantien

Der Civic hat eine allgemeine Garantie drei Jahre oder bis 100.000 km. Zudem gibt Honda drei Jahre Garantie auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung (Auspuffanlage: 5 Jahre). außerdem gibt es zehn Jahre Garantie auf bestimmte Fahrzeugkomponenten (Aufhängung, Antriebswellen, Brems- und Kraftstoffleitungen, Kraftstofftank).

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Im Euro NCAP-Crashtest im Jahr 2007 erreichte der Honda Civic vier von fünf Sternen beim Insassenschutz.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.