



Honda Civic (2012-2017)

Schrilles Design mit Nutzwert

Der Honda Civic kam 2012 bereits in der neunten Generation auf den Markt. Anfang 2015 wurden vor allem die Front- und die Heckpartie modernisiert. Unter der eigenwillig gestalteten Hülle steckt erstaunlich viel Platz in der ersten Sitzreihe und vor allem im groß dimensionierten Kofferraum, auch wenn dessen Öffnung relativ schmal ausfällt. In der Kombiversion fällt der Kofferraum nochmals ein Stück geräumiger aus. Beim Fahren überzeugen zudem die angenehm gepolsterten Sitze, das ausgewogene Fahrwerk, die standfeste Bremsanlage und die einfache Bedienung. Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist zwar unterdurchschnittlich, dafür erweist sich die nach oben klappbare Sitzfläche als sehr praktisch beim Transport hoher Gegenstände. Störend zeigen sich die durch das schrille Design geschuldete mäßige Rundumsicht sowie das relativ laute Innengeräuschniveau. Beim TÜV-Report schneidet der Honda Civic etwa durchschnittlich gut ab, nur die Beleuchtung und zum Teil die Feder-Dämpfer-Einheit verursachen zuweilen Probleme. In der ADAC Pannenstatistik sehen die Werte nach leicht überdurchschnittlicher Zuverlässigkeit aus.

Empfehlung: Für den Civic gibt es zwei verschiedene Saug-Benzinmotoren. Diese haben 100 und 140 PS aus 1,4 bzw. 1,8 Litern Hubraum. Beide Motoren haben im unteren und mittleren Drehzahlbereich wenig Drehmoment und damit nicht viel Durchzugskraft. Daher muss oft das präzise Schaltgetriebe bemüht werden. Optional gab es dafür auch eine Automatik. Die stärkere Version genügt zumindest bei höheren Drehzahlen für flotte Fahrleistungen. Mit diesem Motor sind gebrauchte Honda Civic oft ausgestattet. Rennsportfeeling verbreitet der Sportler Type R mit strammen 310 PS. Diese Variante ist im Einkauf und Unterhalt aber deutlich teurer als die zivilen Varianten. Der 1,6 Liter große Diesel mit 120 PS Leistung verbindet zügige Fahrleistungen mit moderatem Verbrauch und ist zudem häufig auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu finden. Die Variante mit 2,2 Liter großem Diesel und 150 PS ist ideal für schnelle Autobahnetappen bei immer noch günstigem Verbrauch geeignet.

- ⊕ gute Platzverhältnisse vorne, problemlose Bedienung, großer Kofferraum, sehr praktisches Sitzsystem hinten, ordentliche Verarbeitung, sparsame Diesel
- ⊖ durchzugsschwache Benzinmotoren (außer Type R), mäßige Rundumsicht, wenig Sitzplatz im Fond, lauter Innenraum

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2024)

Erstzulassungsjahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ADAC-Bewertung	-	-	15,2	12,1	15,4	-

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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	14,5	12,7	11,4	9,9	7,8	6,3
	20,4	17,7	17,3	16,2	15,2	13,5
	26,2	22,6	23,3	22,6	22,6	20,8
	32,1	27,6	29,2	28,9	30,0	28,0
	>32,1	>27,6	>29,2	>28,9	>30,0	>28,0

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik kommt der Japaner auch leicht überdurchschnittlich gute Zuverlässigkeit. Im TÜV-Report taucht die neunte Generation des Honda Civic aufgrund zu geringer Zulassungszahlen nicht mehr auf. Bis zuletzt schnitt der Japaner etwa durchschnittlich ab. Mängel finden sich am ehesten im Bereiche Feder/Dämpfer und vor allem bei der Beleuchtung.
Häufige Bauteilfehler	Starterbatterie (2012-2013, 2016-2017)
Rückrufe	11/2012: 2,2 DTEC-Diesel (FK3) mit Motorstarttaste.: Bei Fahrzeugen mit schlüssellosem Zugangssystem und Motorstarttaste überwacht das Motorsteuergerät den Kupplungsschalter auf seine korrekte Funktion, so dass der Motor nur bei getretener Kupplung gestartet werden kann. Wegen eines Softwarefehlers ist es möglich, das Fahrzeug auch ohne Kupplungsbetätigung zu starten. So kann es zu einem ungewollten Anfahrvorgang kommen. Die Händler führen ein Softwareupdate des Steuergerätes durch. Die Aktion läuft seit November 2012, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189 4/2013: Laut Hersteller kann es bedingt durch den Fertigungsprozess der Treibladung des Gasgenerators für den Beifahrerairbag zu Auslöseproblemen kommen. Durch den zu hohen Druck kommt es zur Beschädigung des Airbaggehäuses, das dann den Airbag an der Entfaltung hindert. Die Händler tauschen nach Überprüfung der Seriennummer die betroffenen Beifahrer Airbag-Module des Zulieferers Takata aus. Die Durchführung dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 10.023 (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) 8/2016: Ein fehlerhaftes Fräswerkzeug bei der Herstellung der Druckventile des ABS-Modulators verursacht Spananteile, die in den Modulator gelangen und eines der Druckventile blockieren können. Dann schließen die Druckventile nicht mehr korrekt und das ABS-System arbeitet nicht mehr. D.h. die Räder können bei Vollbremsung blockieren und/oder der City-Notbrems-Assistent ggf. ausfallen. Dann verschlechtert sich die aktive Bremsensicherheit und im Notfall erhöht sich das Unfallrisiko. Die Händler führen ein Softwareupdate des Motorsteuergerätes durch. Die Aktion wurde im August 2016 gestartet, dauert etwa zwei Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 507 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

02/2012	Modelleinführung der neunten Generation mit drei Motorvarianten: 1.4 (73 kW/100 PS), 1.8 (104 kW/140 PS) und 2.2 i-DTEC (110 kW/150 PS), Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Windowbags serienmäßig
04/2013	neue zusätzliche Motorvariante: 1.6 i-DTEC (88 kW/120 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
02/2014	Einführung der Kombivariante Civic Tourer mit zwei Motorvarianten 1.8 (104 kW/140 PS) und 1.6 i-DTEC (88 kW/120 PS)
01/2015	Modellpflege und Facelift, Dieselmotor 2.2 i-DTEC nicht mehr im Angebot; Ottomotoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
08/2015	Einführung der sportlichen Topvariante Civic Type R (228 kW/310 PS)
05/2016	NOx-Kat für 1.6 i-DTEC, erfüllt nun Schadstoffklasse Euro 6b
06/2017	Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell ab 03/2017

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Tourer	Limousine
Länge/Breite/Höhe [mm]	4300/1770/1440	4535/1770/1480	4545/1755/1435
Kofferraumvolumen [l]	477	624	440
Dachlast [kg]	75	75	50

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.8	1.8 Automatik	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1339	4/1799	4/1799	4/1597	4/2199
Leistung [kW/PS]	73/100	104/140	104/140	88/120	110/150
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4800	174/4300	174/4300	300/2000	350/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,0	8,7	11,2	10,2	8,3
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	187	190	210	207	217
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,4 l S (NEFZ)	5,8 l S (NEFZ)	6,4 l S (NEFZ)	3,6 l D (NEFZ)	4,2 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	128 g/km	136 g/km	150 g/km	94 g/km	110 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	C	C	D	A+	A
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	/	/	1000/500	1500/500	1500/500
Tankinhalt [l]	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/15/17	16/16/17	16/16/17	16/16/19	16/16/19
Steuer pro Jahr* [Euro]	94	118	146	152	239
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

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	1.8	1.8 Automatik	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
Wartung 1	180	190	190	270	240
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	10000/24	20000/12
Wartung 2	280	280	280	-	510
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	-/-	40000/24
Wartung 3	880	820	790	-	290
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	-/-	60000/36
Wartung 4	-	-	-	-	770
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	120000/ 72
Bremsscheiben und -beläge vorne	590	560	560	560	560
Bremsscheiben und -beläge hinten	510	490	490	490	490
Auspuffanlage (nach Kat)	820	890	890	890	890
Kupplung	840	820	-	820	1060
Generator	830	990	990	990	1120
Anlasser	930	1010	1010	1010	720

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.4	1.8	1.8 Automatik	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	89	89	92	92	99
Betriebskosten (Kraftstoff)	145	155	168	95	109
Werkstatt-/ Reifenkosten	83	82	88	93	94
Gesamtkosten pro Monat	318	326	348	280	302
Gesamtkosten pro km [Cent]	25,4	26,0	27,8	22,4	24,2

Garantien

Der Civic hat eine allgemeine Garantie von drei Jahren oder bis 100.000 km Laufleistung (zehn Jahre auf bestimmte Komponenten wie z.B. Aufhängung, Antriebswellen, Brems- und Kraftstoffleitungen). Zudem bietet Honda eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gibt es eine europaweite Mobilitätsgarantie drei Jahre lang.

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

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2012 ★★★★★

Der Honda Civic ab 2012 macht eine gute Figur. Er erreicht trotz leichter Schwächen beim Frontcrash und beim Fußgängerschutz klar fünf Sterne in der Gesamtwertung. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. ESP ist serienmäßig. Ein Notbremssystem gibt es gegen Aufpreis.

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