



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-Mängelreport kann der Honda Civic überdurchschnittlich gut abschneiden, nur die Beleuchtung und zum Teil die Bremsanlage verursachen zuweilen Probleme, die sich aber durch regelmäßige Wartung abstellen lassen. In der ADAC Pannenstatistik taucht der Japaner wegen zu geringer Zulassungszahlen nicht auf.

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, wenig Ärger bei Hauptuntersuchungen
- ⊖ durchzugsschwache Benzinmotoren (außer Type R), mäßige Rundumsicht, wenig Sitzplatz im Fond, lauter Innenraum

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik taucht die neunte Generation des Honda Civic aufgrund zu geringer Zulassungszahlen nicht auf. Die wenigen Daten zeigen zudem kein einheitliches Bild. Der TÜV bemängelt lediglich die Beleuchtung etwas häufiger als beim Durchschnitt. Pannenschwerpunkte sind keine bekannt.
Rückrufe	<p>11/2012: Betroffene Varianten: 2,2 DTEC-Diesel (FK3) mit Motorstarttaste. Wegen eines Softwarefehlers ist es möglich, das Fahrzeug auch ohne Kupplungsbetätigung zu starten. So kann es zu unverhofftem Anfahrvorgang bei versehentlichen Betätigen der Starttaste und kritischer Verkehrssituation kommen. Die Händler führen ein Softwareupdate des Steuergerätes durch. Die Aktion läuft ab Nov. 2012, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem vermerkt.</p> <p>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 etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 10.023 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem vermerkt.</p> <p>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 Metallsplinter lösen die dann die Insassen verletzen können. Die Händler tauschen das Fahrerairbagmodul aus. Die Aktion wurde im Dez. 2015 gestartet, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.409 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem (Aktionscode: "5VX" oder "5VZ") vermerkt.</p> <p>8/2016: Durch einen Produktionsfehler kann es zu Störungen im ABS-System kommen. Der Fehler wird in der Werkstatt behoben. Die Aktion wurde im Aug. 2016 gestartet, dauert etwa zwei Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 507. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem (Aktionscodes "6VS" (Tourer) und "6NV" (Lim.)) vermerkt.</p> <p>6/2018: Durch einen fehlenden Seitenschlitz in der Rückenlehne des Vordersitzes, kann die Entfaltung des Seitenairbags verhindert werden. Als Abhilfe wird die Sitzlehnenpolsterung ersetzt. Die Aktion ist für den Kunden kostenlos. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem (Aktionscode "6BP").</p>

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	Stufenheck	Kombi
Länge/Breite/Höhe [mm]	4300/1770/1440	4545/1755/1435	4535/1770/1480
Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest)	2070	k.A.	2070
Kofferraumvolumen [l]	477	440	624
Dachlast [kg]	75	50	75
Tankinhalt [l]	50	50	50

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.8	1.8 Automatik	Type R	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	2012-2017	2012-2017	2012-2017	2015-2017	2013-2017	2012-2015
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1339	4/1799	4/1799	4/1996	4/1597	4/2199
Leistung [kW/PS]	73/100	104/140	104/140	228/310	88/120	110/150
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4800	174/4300	174/4300	400/2500	300/2000	350/2000
Beschleunigung 0-100km/h [s]	13,0	8,7	11,2	5,7	10,2	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	190	210	270	207	217
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	5,4 S	5,8 S	6,4 S	7,3 S	3,6 D	4,2 D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	-/-	-/-	1000/500	-/-	1500/500	1500/500
CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse	128 C	136 C	150 D	170 E	94 A+	110 A
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/21	15/19/21	15/19/21	18/27/27	15/19/21	15/19/21
Steuer pro Jahr* [Euro]	94	118	146	190	152	209
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	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.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	I.4	I.8	I.8 Automatik	Type R	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
Wartung 1	150	150	150	k.A.	k.A.	200
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	-	-	20000/12
Wartung 2	240	240	240	k.A.	k.A.	420
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	/	-	40000/24
Wartung 3	740	680	660	k.A.	k.A.	240
bei km/Monate	120000/72	120000/72	120000/72	-	-	60000/36
Zahnriemen	-	-	-	-	-	-
bei km/Mon	-	-	/	-	-	-
Bremsscheiben und -beläge vorn	500	470	470	k.A.	k.A.	470
Bremsscheiben und -beläge hinten	430	410	410	k.A.	k.A.	410
Auspuffanlage (nach Kat)	680	750	750	k.A.	k.A.	750
Kupplung	710	690	-	k.A.	k.A.	890
Generator	700	820	820	k.A.	k.A.	940
Anlasser	780	830	830	k.A.	k.A.	600

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	I.4	I.8	I.8 Automatik	Type R	1.6 i-DTEC	2.2 i-DTEC
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	110	112	115	183	115	120
Betriebskosten (Kraftstoff)	119	126	137	153	79	90
Werkstatt- /Reifenkosten	73	72	78	144	81	83
Gesamtkosten pro Monat	302	310	330	480	275	293
Gesamtkosten pro km [Cent]	24,2	24,8	26,4	38,4	22,0	23,4

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 3 Jahre lang.

Der Honda Civic ab 2012 macht eine gute Figur. Er erreicht trotz leichter Schwächen beim Frontcrash und beim Fußgängerschutz klar 5 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.