Fahrbericht Honda Civic Type R: R wie Racing

Von Guido Borck, cen

Rennsport hat bei Honda eine lange Tradition und spätestens seit der Einführung der ersten Generation Civic Type R im Jahr 1997 sind die Japaner für ihre kraftvollen und hochdrehenden Motoren bekannt. Pünktlich zum 50. Geburtstag des Civic sowie zum 25-jährigen Type-R-Jubiläum kommt nun die Neuauflage des kompakten Sportwagens. Mittlerweile ist es die fünfte R-Generation für Europa. Doch bei unserem ersten Rundgang um den japanischen Hot Hatch scheint irgendwie einiges anders.

Bisher stellten die potenten Vorgänger ihre Kraft auch optisch mit reichlich Spoiler-Werk sowie Finnen-Garnitur ganz ungeniert zur Schau. Mit dem expressiven Auftritt ist nun Schluss. Der neue Civic Type R, der Anfang 2023 erscheint, trägt trotz seinem Heckflügel mitsamt der dreiflutigen Auspuffanlage nicht mehr so dick auf. Zwar unterstreichen sportliche Beigaben wie die breit ausgestellten Kotflügel oder etwa die Frontschürze mit großem Lufteinlass den dynamischen Eindruck, doch im direkten Vergleich wirkt der Neue zahmer, ja vielleicht sogar schon eine Spur zu brav.

Weniger ist mehr lautet die Devise, denn statt zu polarisieren konzentrierten sich die Japaner lieber auf den Feinschliff. Der Type R wurde durch den Einsatz von Leichtbaukomponenten optimiert. So besteht die Motorhaube aus Aluminium und die Heckklappe aus Kunststoff. Und obwohl der obligatorische Heckflügel jetzt etwas schlanker ausfällt, hat sich die Aerodynamik verbessert. Positiver Nebeneffekt: Dank filigranem Spoiler fällt die Sicht für den Fahrer nach hinten nun wesentlich besser aus. Doch vor allem möchte der Honda Civic Type R wieder neue Maßstäbe in seiner Klasse setzen. Eine erste Kostprobe gab es bereits auf der Rennstrecke in Suzuka. Dort hat der Japaner einen neuen Rundenrekord für frontangetriebene Fahrzeuge aufgestellt.

Unter der Haube sitzt der bekannte 2,0-Liter-Turbobenziner aus dem Vorgänger. Eigentlich, denn für den neuen Civic Type R wurde der bekannte Vierzylinder noch einmal kräftig überarbeitet. Der Lader verfügt über optimierte Turbinenschaufeln, die ihn freier atmen lassen. Dadurch arbeitet der Turbo im hohen Drehzahlbereich durchzugsstärker und effizienter. Die Triebwerkleistung wurde dagegen nur geringfügig angehoben. Der mit einer variablen Ventilsteuerung (VTEC) ausgerüstete Benziner bringt es jetzt auf 329 PS, zuletzt waren es noch 320 PS. Trotzdem ist der aktuelle Antrieb nun der stärkste Motor in der langjährigen Type-R-Geschichte von Honda.

Viel wichtiger jedoch: Mit 420 Newtonmetern ist auch das maximale Drehmoment um 20 Nm gestiegen, das schon bei frühen 2000 Touren bereitsteht. Das sorgt beim Type R für mehr Durchzugskraft, der maximal auf bis zu 7000 U/min losstürmt. Anschließend blitzen die roten Drehzahl-Warnlampen im digitalen Cockpitdisplay auf und mahnen den Fahrer zum Schalten. Dementsprechend lustvoll geht´s im Honda zur Sache. Der leichtfüßig hochdrehende Motor strotzt mit Kraft in allen Lebenslagen. Damit presst sich das Kraftpaket in nur 5,4 Sekunden auf Tempo 100 und erst bei 275 km/h ist Schluss mit dem ungestümen Vorwärtsdrang.

Wer aber jetzt meint, dass sich die vehemente Power bei jedem Kavalierstart in beißendem Rauch auflösen könnte, der irrt. Dank Sperrdifferenzial zieht das Civic-Topmodell ohne nennenswerte Traktionsverluste sauber los und baut über die Michelin-Pneus im Format 265/30 R19 erstaunlich viel Grip auf. Selbst beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven ist die Performance für einen Fronttriebler enorm, daher benötigt der gut 1,5 Tonnen schwere Civic keinen Allrad. Man vermisst ihn auch nicht. Das wäre ohnehin nur unnötiges Übergepäck.

Auch wird der Civic Type R im Gegensatz zu vielen anderen Mitbewerbern nicht über ein

Doppelkupplungsgetriebe geschaltet. Hier regiert und agiert der Fahrer noch selbst über eine manuelle Sechsgang-Box. Die Schaltarbeit am Aluminiumstick bereitet mit ihren kurzen, knackigen Wegen richtig Spaß. Die Gänge rasten mit einem präzisen Klack und fast schon wie von selbst ein, während die Rev-Match-Funktion den Fahrer mit kurzen Zwischengasstößen bei Schaltvorgängen unterstützt. Das voluminöse Geräusch, welches der Motor dabei über die dreiflutige Abgasanlage erzeugt, ist die reinste Wonne. Überhaupt ist die sportlich-fauchende Klangkulisse des 2,0-Liter-Turbos ein wahrer Genuss.

Beim Fahren übertrifft der Civic Type R die Erwartungen. Der Japaner vermittelt seinem Piloten einen hoch agilen Eindruck und lenkt messerscharf, während ihn die rot gepolsterten Sportsitze fest im Griff haben. Aktiviert der Fahrer dann noch den +R-Modus auf der Mittelkonsole, spannt der straffe Honda seine Muskeln und wechselt vom alltagstauglichen Sport- ins ultimative Rennsportprogramm. Anschließend wird das Fahrwerk härter, die Lenkung straffer und das Triebwerk giert nochmals spontaner nach Gasbefehlen. Gleichzeitig lichtet sich das ESP-Sicherheitsnetz und lässt mit mehr Freiheiten nochmals höhere Kurvengeschwindigkeiten zu als ohnehin schon. Aber selbst dann lässt sich der perfekt ausbalancierte Honda nicht aus der Ruhe bringen und bleibt im Grenzbereich sehr sicher und berechenbar.

Auch die serienmäßige Brembo-Bremsanlage packt fest zu und gefällt selbst nach starker Beanspruchung noch mit einer guten Dosierbarkeit. Alles beste Vorrausetzungen bei unserem Ritt auf abgesperrtem Terrain und vielleicht sogar auch schon für die nächste Rekordfahrt auf der Nürburgring-Nordschleife, wenn es beim Kampf um die sportliche Kompaktwagen-Krone geht. Der alltagstaugliche Sportler bringt jede Menge Fahrspaß mit. Darüber hinaus hat der Hot Hatch die Messlatte wieder ein Stück höhergelegt und empfiehlt sich so als eine gelungene Fahrmaschine. Doch ist der Japaner nicht günstig.

Mit einem Einstiegspreis von 55.500 Euro kostet er sogar gut 13.000 Euro mehr als sein Vorgänger. Zum Vergleich: Ein VW Golf R beginnt schon bei rund 53.000 Euro. Zwar ist der Wolfsburger nicht so gut ausgestattet wie der reichhaltig bestückte Japaner, dafür bringt er aber neben einem DSG-Getriebe auch schon einen Allradantrieb mit – sofern man ihn braucht. (Guido Borck/cen)

Daten Honda Civic Type R

Länge x Breite x Höhe (m): 4,59 x 1,89 x 1,40
Radstand (m): 2,73
Antrieb: R4-Benziner, 1996 ccm, Turbo, variable Ventilsteuerung, 6-Gang-Getriebe, Frontantrieb
Leistung: 242 kW / 329 PS bei 6500 U/min
Max. Drehmoment: 420 Nm bei 2200–4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,2 Liter SP
CO2-Emissionen: 186 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1480 kg / max. 320 kg
Kofferraumvolumen: 410–1212 Liter
Wendekreis: 12,1 m
Bereifung: 265/30 R19
Basispreis: 55.500 Euro

Bilder zum Artikel

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda

Honda Civic Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda