



## Honda Civic Type R GT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(235 kW / 320 PS)

Der englischsprachige Raum kennt den schönen Begriff des Car-Guys. Für einen solchen gibt es einige Schlagworte, bei denen Tradition, Performance oder technische Raffinesse mitschwingt, beispielsweise Urquattro, V8-Beat, Evo II, GTI, La Déesse, Tin Lizzie und auch VTEC und Type R. Die letzten beiden stehen für die variable Ventilsteuerung aus dem Hause Honda und die scharfen Varianten der Honda-Modelle. Insbesondere der Civic Type R war schon immer ein sehr kompetenter Vertreter der heißen Kompaktsportler und hielt bereits einige Rundenrekorde für frontgetriebene Serienfahrzeuge. Auch der aktuellen Version wurde diese Ehre schon zuteil - auch wegen der ausgeklügelten Vorderachskonstruktion, die für kaum wahrnehmbare Antriebseinflüsse in der Lenkung und eine verbesserte Reifenaufstandsfläche bei der Kurvenfahrt sorgt. So geht der Civic Type R vehement ums Eck - spät anbremsen kann man mit der kräftigen Bremse noch dazu. Ab dem Scheitelpunkt sorgt der mit Nachdruck anreißende Vierzylinder dafür, dass die nächste Kurve bald in Sicht kommt. Viel Leistung kostet Sprit und so genehmigt sich der Type R im Ecotest durchschnittlich 8,9 Liter alle 100 Kilometer. Damit muss man leben und ihn bezahlen, genauso wie die hohen Versicherungskosten. In der Anschaffung ist der Type R angesichts seiner Fahrleistungen noch im Rahmen - für 41.190 Euro bekommt man ihn in der komplett ausgestatteten GT-Variante. **Konkurrenten:** u.a. Renault Mégane RS, Seat Leon Cupra R, Ford Focus ST, VW Golf GTI TCR.








- + **überragende Fahrdynamik, umfangreiche Assistenzsysteme serienmäßig**
- **wenig Komfort, Kopfstützen nicht verstellbar, nur vier Sitzplätze**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **3,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,2</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>3,5</b>
	Langstrecke	<b>3,9</b>
	Transport	<b>3,1</b>
	Fahrspaß	<b>1,3</b>
	Preis/Leistung	<b>3,0</b>

Ecotest ★★☆☆☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,2 Verarbeitung

Die Karosserie zeigt sich zwar auf den ersten Blick ordentlich verarbeitet, bei genauem Betrachten lassen sich aber einige Schwachpunkte wie die leicht variierenden Spaltmaße oder die mehrteiligen Türrahmen ausmachen. Auch die Type R-spezifischen Anbauteile an den Stoßfängern in Carbonoptik sind mit wenig Passgenauigkeit gesegnet und lassen sich mit wenig Kraft verbiegen. Der immense Heckflügel steht aber stabil im Wind. Im Innenraum wurden weitgehend einfache Materialien verwendet. Der obere Teil des Armaturenbretts und die vorderen Türverkleidungen oben sind die einzigen Bereiche, an denen geschäumter Kunststoff verwendet wurde. Den

Innenraum hat Honda mit ein paar roten Elementen und Verkleidungen in Carbon-Optik versehen, um auch den Passagieren klar zu machen, dass man es mit einem Type R zu tun hat.

⊕ Die Verarbeitung des Interieurs ist gut, die Kunststoffe sind passgenau verbaut. Auch der Unterboden ist großflächig verkleidet, zum Teil wurden sogar Akustikmatten verwendet.

⊖ Eine Gasdruckfeder für die Motorhaube war nicht mehr im Budget, man muss mit einem einfachen Haltestab Vorlieb nehmen.

### 3,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Der integrierte Tankstutzen ist eine gute technische Lösung, da man nur noch den Deckel öffnen muss und direkt mit dem Tanken beginnen kann.

⊖ Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 8,9 Litern Super Plus auf 100 Kilometer kommt man mit dem nur 46 Liter fassenden Tank schmale 515 Kilometer weit. Zwar ist der Civic Type R ein überaus agiles Fahrzeug, der Wendekreis aber ist Lkw-verdächtig: 12,6 Meter sorgen für mehrzügige Wendemanöver. Von Außenspiegel zu Außenspiegel misst der Honda fast 2,1 Meter - für ein Fahrzeug der Kompaktklasse eine stolze Breite, die bei engen Parkbuchten von Nachteil ist. Der Testwagen bietet eine Zuladung von nur 355 Kilogramm - auch wenn der Type R nur vier Sitzplätze hat, kann er vollbesetzt und selbst ohne Gepäck schon überladen sein. Die Abgasanlage spricht eine deutliche Sprache: Anhänger soll ein Type R nicht ziehen. Auch eine Dachlast ist nicht vorgesehen. Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich. Ab Werk gibt es lediglich ein Reifenreparaturset.

### 3,2 Licht und Sicht

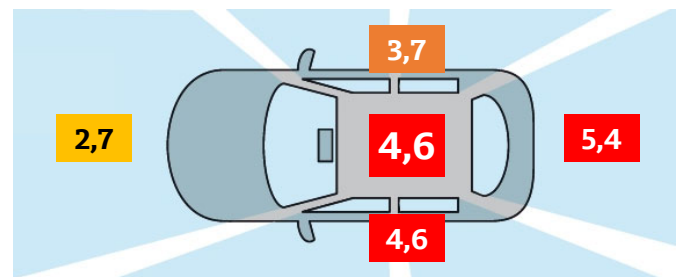
⊕ Die Scheinwerfer sind in LED-Technik gehalten und sorgen für eine helle, wenn auch nicht perfekt homogene Fahrbahnausleuchtung. Ein Assistent, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Lobenswert: Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage ist vorhanden. Auch ein automatisch abblendender Innenspiegel gehört zur Serienausstattung. Ab Werk unterstützen Parksensoren vorn wie hinten und eine Rückfahrkamera beim Rangieren. Vor dem Fahrzeug sind niedrige Gegenstände gut wahrnehmbar. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert.



Die sehr breiten Dachsäulen des Civic schränken die Übersichtlichkeit erheblich ein.

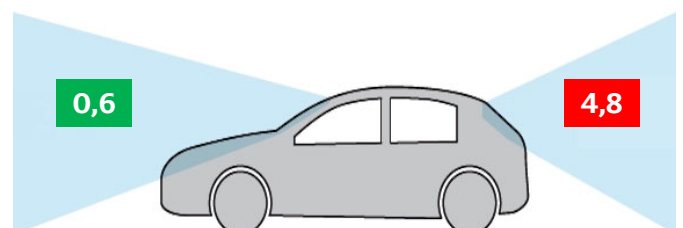
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Sowohl die Vorder- als auch die Heckkante entziehen sich dem Blick des Fahrers, Faktoren, die das Abschätzen der Karosserie erschweren. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt wie bei vielen modernen Autos die Nachteile der breiten

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Während der Schweller nur 36 cm über der Fahrbahn liegt, was das Einsteigen erleichtert, stört beim Aussteigen eine 13 cm hohe Stufe. Zudem ist der Sitz (in der untersten Stellung) mit 37 cm tief positioniert - zusammen mit der schräg stehenden A-Säule mindert das den Ein-/Ausstiegskomfort. Interessant: Der Type R liegt nicht niedriger als seine zivileren Brüder. Beim Zustieg zur Rücksitzbank gibt es mehrere Faktoren, die diesen beeinträchtigen. Dazu gehören u. a. die flache Dachlinie, der

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Der Civic bietet eine vernünftige Kofferraumgröße. Schon bis zur Laderaumabdeckung beladen schluckt der kompakte Honda 370 l, bis zum Dach 480 l beziehungsweise sieben

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt recht niedrige 68 Zentimeter über der Straße, aber auch 17 Zentimeter über dem Niveau des Kofferraumbodens.

⊖ Wirklich ärgerlich ist, dass außen an der Heckklappe keine Taste zur Entriegelung derselben angebracht ist. Man muss immer per Fernbedienung oder Taste im Innenraum entriegeln. Der Kofferraum selbst ist im hinteren Bereich schmal gestaltet und wird mit einer Lampe nur mäßig beleuchtet. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Fläche.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen. Unter dem Kofferraumboden ist etwas zusätzlicher Stauraum für Kleinkram vorhanden. Anders als bei den normalen Civic-Varianten sind es aber nur 10 statt 50 Liter, die Abgasanlage braucht Platz. Der Kofferraumboden lässt sich zur Rückbank hin falten. Auch Taschenhaken sowie etwas Platz im linken Seitenfach findet man im Laderaum.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Honda hat das Interieur des Civic gründlich überarbeitet und das Cockpit deutlich konventioneller als noch beim Vorgänger gestaltet. Das Kombiinstrument ist zwar in klassischer Position

Dachsäulen, gerade im Heckbereich: Der Blick nach draußen ist vor allem dort stark eingeschränkt. Auch die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen behindern die Sicht.

eingeschränkte Platz im Fußraum und der recht enge Türausschnitt.

⊕ Haltegriffe über allen Türen helfen beim Aussteigen aus den niedrig positionierten Sitzen. Serienmäßig beleuchtet der Civic nach dem Auf-/Absperren den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug.

Getränkekisten. Bei umgeklappter Rücksitzlehne gehen bis zur Scheibenunterkante 765 l und bis zum Dach 1.235 l hinein.



Mit 370 l Volumen bietet der Kofferraum ausreichend Platz fürs Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.

⊖ Ein Sicherheitsnetz, das den Passagier- vom Kofferraum trennt, ist für den Civic nicht erhältlich. Lediglich ein festes Trenngitter ist erhältlich, das zum Transport von Hunden gedacht ist.

gut angeordnet, es lässt sich aber nicht jede Anzeige gut ablesen. So sind sowohl die Kühlflüssigkeitstemperatur- als auch die Tankanzeige ungewohnt gestaltet und nicht optimal

erkennbar. Darüber hinaus fehlt eine analoge Geschwindigkeitsanzeige. Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung lässt sich im Menü in fünf Stufen einstellen und wird angepasst, wenn der Scheinwerferschalter auf Auto steht. Der Lichtschalter selbst ist - wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen üblich - in den Blinkerhebel integriert. Unnötig kompliziert ist, dass manche Einstellungen im Kombiinstrument und andere im Hauptbildschirm vorgenommen werden. Letzterer ist mittig angeordnet und gut erreichbar bzw. ablesbar. Darstellung und Aufbau des Hauptmenüs können individualisiert werden. Das Honda Connect Multimediasytem zeigt sich trotz großer Touchflächen recht kompliziert. Wenn auch die Menüstruktur weitgehend logisch aufgebaut ist, bedarf es doch einer intensiven Orientierungs- und Eingewöhnungszeit. Details wie die Regelung der Lautstärke, die anstatt per Drehregler über berührungsempfindliche Tasten erfolgt, sind im Alltag nervig. Die gewünschte Lautstärke lässt sich mit der berührungsempfindlichen Bedienleiste nur ungenau und unter erhöhtem Zeitaufwand einstellen. Das Klimabedienteil gibt bei der Bedienung zwar keine Rätsel auf, die gewählte Temperatur wird aber nicht direkt bei den Tasten, sondern im Hauptdisplay angezeigt. Zudem dürfte die Schaltfläche etwas höher positioniert sein. Es

## 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Civic Type R bietet in der GT-Variante eine umfangreiche Grundausstattung in Sachen Konnektivität. Ein AM-/FM-/DAB-Radio ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Navigationssystem. Zudem gibt es unterhalb der Mittelkonsole (samt Kabelführungen) je eine USB- und HDMI-Schnittstelle, im Staufach zwischen den Sitzen findet sich ein weiterer USB-Anschluss zur Stromversorgung. Bedient werden kann das Infotainmentsystem auch über Sprachbefehle. Das

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auch als Type R gefällt der Civic mit einem prima Platzangebot - der Fahrersitz bietet Fahrern bis 1,95 Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit und sogar noch deutlich

gibt insgesamt viele recht kleine Tasten, die auf das Lenkrad, eine Schalterfläche links hinter dem Lenkrad und die Mittelkonsole aufgeteilt sind und daher nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers liegen.



Die Funktionalität, die Materialauswahl sowie die Verarbeitungsqualität beim Honda Civic Type R vermitteln einen zufriedenstellenden Eindruck. Im Detail ist aber durchaus Raum für Verbesserungen vorhanden.

Smartphone lässt sich mittels Bluetooth, Apple CarPlay oder Android Auto koppeln. Geladen werden kann das Smartphone induktiv, hierfür muss man aber Aufpreis zahlen. Ein Internetzugang ist via Smartphone möglich, daher sollte man einen ausreichenden Datentarif haben.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

mehr Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist klassentypisch und angenehm.

### 3,2 Raumangebot hinten

Hinten bietet der Civic kein besonders gutes Raumgefühl. Die Seitenscheiben sind schmal, der Kopf ist direkt neben der C-Säule und die Dachlinie ist abfallend. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, wäre noch genug Beinfreiheit

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Civic nicht erhältlich. Vorn gibt es Platz unter der Mittelkonsole (samt Kabelführungen für externe Geräte) und ein großes Mittelstufach mit verschiebbaren Becherhaltern. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr. Als Type R hat der Civic keine klappbare Mittelarmlehne samt Becherhaltern. Die Türablagen fallen klein aus, an den Type R-Vordersitzen sind zudem keine Lehnentaschen zu finden. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es nicht.

## 3,5 KOMFORT

### 4,0 Federung

Dem heißesten aller Civic spendiert Honda ein adaptives Dämpfersystem, dem sich über den Fahrmodusschalter zusätzlich eine Tendenz zu mehr Sportlichkeit oder zu mehr Komfort vorgeben lässt.

⊖ Egal, in welchem Fahrwerksmodus man unterwegs ist: Nach den Maßstäben des ADAC Autotest ist der Type R immer zu hart. Da er ziemlich kompromisslos auf Rundenzeiten

### 3,0 Sitze

Die beiden Plätze der Rückbank sind zwar angenehm gepolstert, die Sitzposition ist aber aufgrund des spitzen Kniewinkels für Erwachsene nicht besonders bequem.

⊕ Der Type R hat vorn auffällige Halbschalen-Sitze in roter Velours-Optik montiert, die überraschend weiche, aber sehr stark konturierte Seitenwangen haben. Man sitzt darin sehr gut

### 4,9 Innengeräusch

⊖ Der Civic ist in der zivilen Variante schon kein Leisetreter, der Type R legt aber auch hier noch eine gute Schippe drauf. Der Motor verzichtet auch beim Dahinrollen auf Zurückhaltung, bei konstanten 130 km/h Reisegeschwindigkeit herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 75,5 dB(A). Hat man sich eh

für 1,90 Meter große Personen da. Das Dach limitiert die Personengröße aber auf 1,85 m.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

getrimmt ist, war der Fahrkomfort nur eine Randnotiz im Lastenheft der Ingenieure. In der Stadt quält sich der Honda über Kanaldeckel und Kopfsteinpflaster, auf der Autobahn kommt er recht gerne ins Stuckern. Dennoch muss man klar festhalten: Im Konkurrenzumfeld der sportlichen Kompakten gibt es noch härtere Plombenzieher, angesichts der möglichen Fahrzeugdynamik geht der Fahrkomfort noch in Ordnung.

und mit für ein Serienfahrzeug tadellosem Seitenhalt, stören kann man sich eigentlich nur an den Gurtdurchführungen der Sitzlehne - deren Rahmen können je nach Statur im Schulterbereich etwas drücken.

⊖ Die Sitzhöhe kann sich nur der Fahrer einstellen.

nichts zu sagen, ist der Civic Type R ein gutes Auto für gemeinsame Reisen.

### 3,1 Klimatisierung

⊕ Die getestete Version ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Darüber hinaus zählt eine Sitzheizung vorn zum Serienumfang.

⊖ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung, da sich Luftstrom und -richtung der mittleren Düsen im Armaturenbrett nicht unabhängig voneinander justieren lassen. Der Type R verzichtet auf eine Sitzheizung.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen

⊕ 320 PS und 400 Nm mögen ab der Mittelklasse heutzutage keine wahnsinnig hohen Werte sein. Was diese Zahlen aber mit einem 1.405 Kilogramm schweren Kompaktwagen anstellen, ist eine Schau. 5,8 Sekunden von Null auf Hundert proklamieren die Japaner für den Fronttriebler, eine Limitierung der Höchstgeschwindigkeit nimmt Honda nicht vor. So rennt der schnellste Civic 272 km/h Spitze. Dass die Fahrleistungs-Noten im ADAC Autotest erstklassig sind, ist keine Überraschung. Bei den Messfahrten schnalzt der

Honda in unter drei Sekunden von 60 auf 100 km/h, auch in den Elastizitätsmessungen in den Gängen vier, fünf und sechs überzeugt der Honda. Im sechsten Gang deutet sich schon an, was bei der Messung des Anfahrverhaltens von 15-30 km/h im zweiten Gang ebenfalls Niederschlag findet: Im niedrigen Drehzahlbereich holt der Zweiliter-Vierzylinder erstmal etwas Luft, bevor der groß dimensionierte Turbo zum Marsch bläst.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Was den Motorenbau angeht, hat Honda einen ausgezeichneten Ruf, den auch der aktuelle Civic Type R unterstreicht. Zwar kommt auch Honda seit einiger Zeit bei seinen Sportmotoren nicht um eine Turboaufladung herum (sonst wäre die Konkurrenz um gut 100 PS enteilt), merklich

wichtig war den Ingenieuren aber, das Markenerbe hochzuhalten: Drehzahl als Lustgewinn. Kaum ein Turbomotor schubst den Drehzahlmesser derart vehement in Richtung rot markiertem Bereich, zumal dieser erst bei 7.000 Touren beginnt.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

Schon die Handschaltung der zivilen Civic-Varianten weiß zu überzeugen und bereitet Freude bei der Handhabung. Dies gilt natürlich auch für den Type R, der eine metallene Kugel als Schaltknopf trägt. Das knackige Getriebe gefällt mit sehr kurzen Schaltwegen, die einen sportlichen Charakter verleihen. Eine Schaltpunktempfehlung unterstützt bei der Wahl des ökonomischsten Gangs und die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse verhindert zeitlich unbegrenzt ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Was der Type R noch als Schmäckerl für Sportfahrer drauf packt: Eine Rev-Match-

Funktion, die beim Herunterschalten gezielt Zwischengas gibt, um beim Wiedereinkuppeln durch das reduzierte Schleppmoment einen allzu hohen Lastwechsel und damit blockierende Antriebsräder zu verhindern. Für Fans des Hacke-Spitze-Eins-zweidrei lässt sich die Funktion aber auch deaktivieren. Die sechs Gänge sind passend gestuft und der höchste Gang im Benziner zugunsten des Durchzugs eher kurz, aber nicht zu kurz übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 3.200 Umdrehungen pro Minute.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

Die Antriebsschlupfregelung im Honda arbeitet etwas nachlässig, denn der Motor schält unter Last zunächst ein paar Umdrehungen lang Gummi von der Vorderrädern, bevor die Elektronik einen Riegel vorschiebt - und das nicht nur im ersten Gang.

⊕ Schon die zivileren Varianten des Civic beeindruckten durch ihren kompetenten Auftritt in Sachen Fahrdynamik. Beim Type R wollte Honda natürlich noch eine Schippe drauf legen und setzt auf eine besondere Variante der

Vorderachsaufhängung, wie sie auch bei anderen Herstellern in frontgetriebenen Sportmodellen vorkommt. Diese nennt Honda Dual-Axis-Strut und ersetzt damit die konventionelle MacPherson-Vorderachse des Civic. Sie sorgt für eine weitgehende Eliminierung der ansonsten bei leistungsstarken Fronttrieblern üblichen Antriebseinflüsse in der Lenkung. Auch der Reifensturz und dessen Änderung bei Kurvenfahrt wird so beeinflusst, dass beide Vorderreifen bei Kurvenfahrt flacher aufliegen, was die mechanische Traktion und damit die möglichen Kurvengeschwindigkeiten erhöht. Das Ergebnis? Eine schon im Werkszustand absolut kompetitive Vorstellung auf der Rennstrecke und im normalen Alltagsverkehr ein deutlich entspannteres Beschleunigen nach dem Abbiegen. Ein Hinweis an dieser Stelle: Wer seinen Type R individualisieren und dafür andere Räder montieren möchte,

sollte sich bei der Dimensionierung insbesondere bei Felgenbreite und Einpresstiefe an die Serienmaße halten oder sehr genau wissen, welche Größenänderung das Fahrverhalten in welche Richtung beeinflusst. Beim Type R zeigt sich wieder: Ein gut abgestimmtes Sportmodell zeigt auch unter Sicherheitsaspekten überzeugende Qualitäten. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Type R ohne das geringste Zucken, er folgt ohne jegliches Untersteuern der anvisierten Linie, auch das Heck bleibt dabei stabil. Das bleibt es zur Not mit Unterstützung des ESP auch bei Lastwechseln - solange man den Fahrmodusschalter nicht in Richtung "+R" bewegt. Dann kann der versierte Fahrer mit dem losen Heck spielen und den Civic zugunsten von Fahrspaß und/oder Rundenzeiten in den Kurven nahezu beliebig positionieren.

## 1,5 Lenkung

⊕ Auch bei der Lenkung gilt: Der Standard-Civic hat Talent, das der Type R vollständig zu Tage fördert. Die Lenkung arbeitet präzise und lässt die Fahrerhände spüren, wie es um die Fahrbahnbeschaffenheit bestellt ist. Auch die Mittellage ist gut fühlbar. Autobahnetappen sind keine Herausforderung, eine

gewisse Nervösität legt die sehr direkt übersetzte Lenkung freilich an den Tag. Kernkompetenz sind natürlich kurvige Landstraßen, hier lässt sich der Honda spielerisch und absolut genau positionieren.

## 1,5 Bremse

⊕ Die Bremsanlage ist insbesondere vorn mit 350 mm großen, gelochten Scheiben und Vierkolben-Festsätteln standesgemäß ausgelegt. Sie überzeugt mit einer prima

Dosierbarkeit und vehementer Bremswirkung. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Type R nach 32,7 Metern zum Stehen.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Als Type R GT bekommt der Civic serienmäßig alle Assistenzfunktionen verpasst, die der Civic zu bieten hat. Neben einem Notbremsystem mit City-Funktion gibt es auch einen aktiven Spurhaltassistenten. Darüber hinaus ist der Civic serienmäßig mit einem Abstandsregeltempomat und einem intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Die mittels Kamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Kombiinstrument angezeigt und kann durch Drücken der Set-Taste am Lenkrad eingestellt werden. Alternativ können Begrenzungen auch manuell, also verkehrsschildunabhängig, gesetzt werden. Vor Fahrzeugen im toten Winkel warnt der Type R GT genauso wie vor querenden Fahrzeugen beim rückwärts Ausparken serienmäßig.

⊖ Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage - anders als bei den zivilen Civic-Modellen - nicht automatisch aktiviert.

### 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Front- und Seitenairbags vorn sowie über die gesamte Fahrzeugseite reichende Kopfairbags gehören zum Serienumfang. Seitenairbags hinten sind aber nicht verfügbar.

⊕ Im ADAC Crashtest erzielt der Civic 92 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Wird ein Gurt gelöst, erscheint eine Warnmeldung.

⊖ Die Kopfstützen der Sportsitze vorn reichen nur für Insassen bis zu einer Größe von etwa 1,75 Meter. Die äußeren Fondkopfstützen lassen sich beim Type R ebenfalls nicht verstellen und genügen nur für Personen bis 1,60 Meter.



















### 2,8 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erzielt der Civic 75 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

⊕ Mit den Gurten lassen sich Kindersitze hinten außen vernünftig und auf dem Beifahrersitz gut befestigen. Es empfehlen sich darüber hinaus die hinten serienmäßigen Isofix-Bügel, die eine i-Size-Freigabe haben. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, so dass man auch dort einen nach hinten gerichteten Kindersitz montieren kann.

⊖ Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Auch können sehr hoch bauende Kindersitze wegen der nicht demontierbaren

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Kopfstützen nicht ordentlich passen. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - eine nicht sehr sinnvolle Konstruktion. Den elektrischen Fensterhebern fehlt zumindest im manuellen Modus ein Einklemmschutz, aufgrund der hohen Schließkräfte besteht Verletzungsgefahr.

## 2,6 Fußgängerschutz

75 Prozent der Punkte erreicht der Civic bei den Crashtests für den Fußgängerschutz.

⊕ Ein Notbremsystem mit Fußgängererkennung gehört bei allen Ausstattungsvarianten zum Serienumfang.

## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ In diesem Kapitel gehts dem Type R an den Kragen. Kraft kommt von Kraftstoff - und den braucht der starke Civic in angesichts seines eher kleinen Hubraums rauen Mengen. Im ADAC Ecotest kommt der Civic Type R GT mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 241 g/km in diesem Kapitel auf exakt drei von 60 Punkten. Der Ecotest-Verbrauch beträgt 8,9 l/100 km. In der Stadt

### 2,4 Schadstoffe

⊕ Der Benzindirekteinspritzer ist über die meisten Bereiche des ADAC Ecotest hinweg unauffällig, die Partikel bewegen sich aber trotz Partikelfilter auf eher hohem Niveau. Am meisten Punkte kostet dem Testwagen aber ein anderer Messwert: Der Autobahnanteil des Tests mit hohem Vollgasanteil sorgt für erhöhte CO-Emissionen. Deshalb erreicht der Honda bei der Schadstoffbewertung nur 36 von 50 möglichen Punkten. Die insgesamt erreichten 39 Punkte genügen für lediglich zwei Sterne im Ecotest.

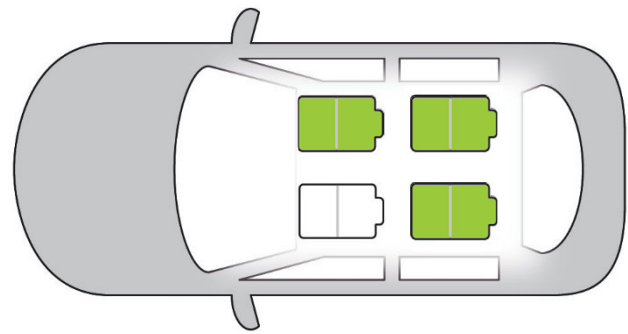
## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 41.190 Euro ist der Type R GT absolut gesehen für einen Kompaktwagen kein Schnäppchen. Neben einer überlegenen Performance ist aber auch die serienmäßige Ausstattung an Assistenzsystemen umfangreich. Klimaautomatik und Audio-/Navigationssystem gehören ebenso zum Serienumfang. Die Kfz-Steuer beträgt 206 Euro pro Jahr. Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. Optional gibt es umfangreichere Garantiepakete.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

verbraucht er 9,2 l/100 km. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 7,8 l auf der Landstraße und 10,3 l/100 km auf der Autobahn.

## Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Die verbaute Steuerkette spart einen oftmals teuren Zehnrinnenwechsel.

⊖ Die Versicherungen wittern bei Kompaktsporthlern tendenziell häufige Reparaturen mit meist hohen Kosten - das ist auch beim Type R nicht anders. Dementsprechend sorgen die Teil- und Vollkaskoklassen mit 27 und 28 für einen teuren Unterhalt.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Turbo	1.5 Turbo	Type R
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/988	4/1498	4/1996
Leistung [kW (PS)]	93 (126)	134 (182)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2250	240/1900	400/2500
0-100 km/h [s]	10,5	8,3	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207	220	272
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	6,1   S	8,3   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	128	139	192
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/21	15/22/21	15/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	86	118	234
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	541	685	890
Preis [Euro]	20.990	32.990	37.990

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.996 ccm
Leistung	235 kW/320 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	272 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,8/8,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	178/192 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/30ZR20 ZR
Länge/Breite/Höhe	4.557/1.877/1.434 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/786 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km / 12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
Produktion	Großbritannien, Swindon

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	4,6/7,0/11,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,7 m
Reifengröße Testwagen	245/30ZR20 90Y
Reifenmarke Testwagen	Continental Sport Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,6/12,5 m
EcoTest-Verbrauch	8,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,2/7,8/10,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	204 g/km (WTW* 241 g/km)
Reichweite	515 km
Innengeräusch 130 km/h	75,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/355 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/765/1.235 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>181 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>123 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>167 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>459 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	930 Euro		
Steuer pro Jahr	234 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/28/27		
Basispreis Civic Type R GT	41.790 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.970 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.600 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**3,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	1,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	4,0	Schadstoffe	2,4
Sitze	3,0		
Innengeräusch	4,9		
Klimatisierung	3,1		

Stand: Januar 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.