



## Honda Civic Type R

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(242 kW / 329 PS)

Type R lautet der Namenszusatz mit dem Honda bereits seit 1996 der wohlherzogenen Modellfamilie namens Civic böse Brüder ins Nest legt. Was vor bald 30 Jahren mit 185 PS startete, darf sich nun schon seit einiger Zeit als das Familienoberhaupt bezeichnen, denn: Der Civic Type R ist der teuerste und stärkste Honda. Mit einem Preis von über 58.000 Euro und einer Leistung von 329 PS wundert es nicht, dass die sportlichen Ambitionen Sphären erreicht haben, in der das rot gebrandete schwarze Schaf Rundenrekorde auf den Rennstrecken dieser Welt bricht (Suzuka, Nordschleife). Diese sportliche Leistungsfähigkeit spiegelt sich auch im ADAC Autotest wieder. Der Type R begeistert mit einer herausragenden Fahrdynamik und bildet Fangruppen um seine präzise und feinfühligere Lenkung. Doch auch die guten Manieren der Großserie wurden weiter gereicht: Die serienmäßige Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beträchtlich, Bedienung und Raumangebot sind ordentlich. Dem gegenüber steht die konzeptionelle Radikalität, die den Type R erst so richtig scharf macht. Der Alltagskomfort ist eingeschränkt, der Verbrauch im ADAC Ecotest mit 8,3 l/100 km hoch. Zudem gibt es nur vier Sitzplätze und es fehlen wichtige Ausstattungsbasics wie eine Sitzheizung oder ein höhenverstellbarer Beifahrersitz. Und dennoch ist der Civic Type R ein Paradebeispiel für das "Komfort-Paradoxon": Trotz lautem Innenraumgeräusch und hartem Sportfahrwerk - echte Sportwagen-Fans werden sich im Type R wohlfühlen. Man fährt eben einen Wagen mit Rennsportambitionen. **Konkurrenten:** u.a. Audi S3, Cupra Leon VZ Cup, Hyundai i30 N, Ford Focus ST, VW Golf R.

- ⊕ sehr gute Fahrdynamik, präzise und feinfühligere Lenkung, umfangreiche serienmäßige Sicherheits- und Assistenzausstattung
- ⊖ eingeschränkter Alltagskomfort, keine Höheneinstellung für den Beifahrersitz, nur vier Sitzplätze, hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 4,0

### Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,4
	Langstrecke	3,5
	Transport	2,9
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,7 Verarbeitung

Die Civic-Karosserie überzeugt mit einer ordentlichen Verarbeitung, wenngleich die Spaltmaße mitunter eher groß sind. Auch scheppern die Türfenster, wenn man die Türen mit heruntergelassenen Fenstern schließt. Allerdings: Bei der Kritik handelt es sich um Kleinigkeiten, denn der Civic Type R ist an sich durchweg ordentlich zusammengebaut. Im Innenraum fällt er mit seiner guten Verarbeitung und wertigen Anmutung sogar positiv auf. Man findet zwar wie in der unteren Mittelklasse mittlerweile üblich nicht allzu viele weich geschäumte Oberflächen, aber insgesamt kann es der Civic mit der Konkurrenz

in der Fahrzeugklasse locker aufnehmen. Besonders die metallisch schimmernden Drehregler für die Klimatisierung wirken edel, die dick gepolsterten Sonnenblenden findet man sogar sonst kaum in dieser Fahrzeugklasse. Darüber hinaus überzeugt der hochwertige Microfaser-Bezugsstoff der Sitze und der Schalthebel aus wertigem Aluminium.

⊖ Die Motorhaube wird nicht von praktischen Gasdruckfedern geöffnet und offen gehalten - man muss einen Haltestab bemühen.

### 4,0 Alltagstauglichkeit

⊖ Der fünftürige Civic Type R bietet vier vollwertige Sitzplätze und verzichtet im Gegensatz zum "normalen" Civic auf den Mittelsitz im Fond. Die maximale Zuladung fällt mit 370 kg gering aus, für vier Personen á 80 kg bleiben beispielsweise nur noch 50 kg für Gepäck. Die maximale Dachlast beträgt ebenfalls 50 kg, allerdings steht keine Reling zu Befestigung des Ladeguts zur Verfügung. Eine Anhängerkupplung bietet der Civic Type R - im Gegensatz zu seinen zivilen Modellbrüdern - nicht. Mit einer Länge von 4,6 m und

einer Breite von 2,1 m (inklusive der Außenspiegel) zählt der Civic zu den größeren Vertretern der unteren Mittelklasse, zudem ist er mit einem Wendekreis von 12,5 m nicht besonders wendig. Die theoretisch maximale Reichweite des sportlichen Japaners beträgt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 8,3 l Super pro 100 km und dem Tankvolumen von 47 l etwa 565 km. Platz für ein optionales Notrad bietet der Civic nicht, immerhin wird er serienmäßig mit einem Tirefit-Set ausgerüstet.

### 2,7 Licht und Sicht

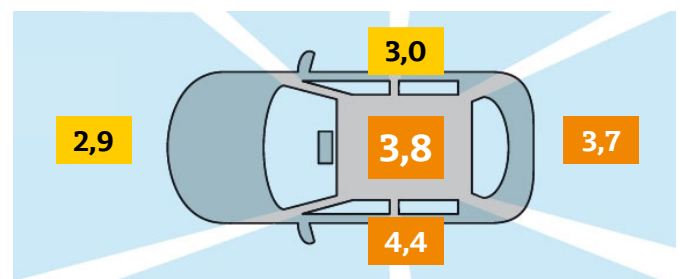
Die Fahrzeugfront lässt sich durch die recht kantige Motorhaube noch einigermaßen erahnen, der hintere Fahrzeugabschluss ist aber nicht einsehbar und noch dazu recht hoch. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichttest belegt: Vor allem der Blick nach rechts hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen des Civic schränken die Übersichtlichkeit erheblich ein.

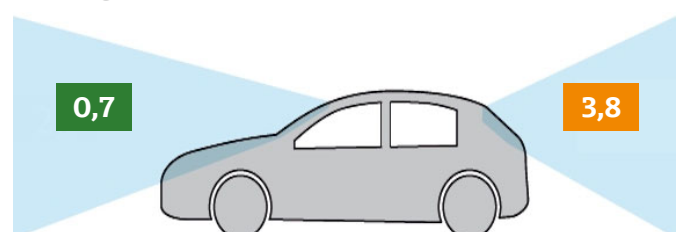
### Rundumsicht

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.



⊕ Der Civic Type R hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse vorn gut erkennbar. Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt im Civic Type R zusätzlich über ein gut funktionierendes Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer sowie einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Der Scheinwerferkegel ist eher schmal und man vermisst deshalb auf der Landstraße ein mitschwenkendes Kurvenlicht, aber gerade in der Fahrzeugklasse sind diese Scheinwerfer eines der besseren Systeme. Rückleuchten in LED-Technik

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Während der Schweller nur 34 cm über der Fahrbahn liegt, was das Einsteigen erleichtert, stört beim Aussteigen eine 14 cm hohe Stufe zwischen Schweller und Fußraum. Zudem ist der Sitz (in der untersten Stellung) mit 37 cm tief positioniert. Erschwerend hinzu kommt der Schalensitz, der mit seiner hohen und starren Seitenwange der Sitzfläche das Ein- und Aussteigen deutlich behindert. Die A-Säule steht deutlich steiler als beim Vorgänger-Modell, was dem Ein-/Ausstiegskomfort entgegenkommt. Beim Zustieg zur Rücksitzbank gibt es mehrere Faktoren, die diesen beeinträchtigen. Dazu gehören u. a. die

sind serienmäßig - nur die Blinker sind in Halogentechnik. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Die Scheibenwischer haben integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser nur in der Aufwärtsbewegung gezielt vor die Wischerblätter spritzen. So wird Wischwasser gespart und man hat quasi nie schlechte Sicht durch eine komplett eingesprühte Frontscheibe, die auf die Scheibenwischer wartet.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

flache Dachlinie, der eingeschränkte Platz im Fußraum und der recht enge Türausschnitt.

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

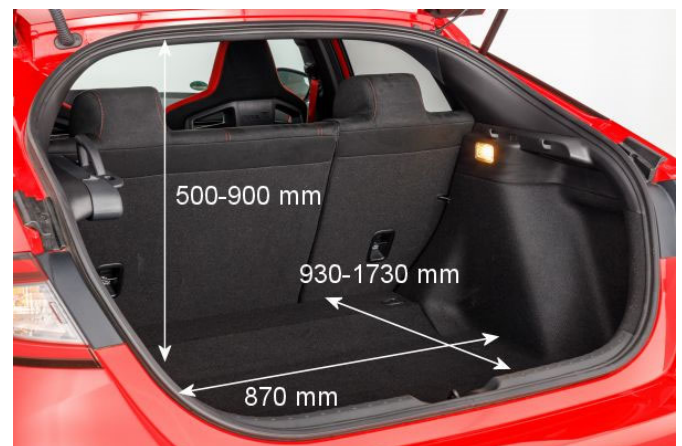
⊖ Das serienmäßige Keyless-System funktioniert gut, verfügt aber über einen ungenügenden Diebstahlschutz, da es sich mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Weitergehende Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).

### 2,4 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 390 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 490 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 820 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1325 l Volumen verfügbar. Unter dem variablen Kofferraumboden befinden sich weitere 10 l Stauraum für kleinere Utensilien.

### 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt recht niedrige 66 Zentimeter über der Straße, aber auch 17 Zentimeter über dem Niveau des Kofferraumbodens. Die daraus entstehende hohe Rückwand stört besonders beim Ausladen. Die Kofferraumöffnung ist dank der großen Heckklappe riesig, was das Einladen von sperrigem Ladegut erleichtert. Die manuelle Kofferraumklappe lässt sich in ihrer Öffnungshöhe nicht einstellen und stellt ab etwa 1,90 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar, das Kofferraum-



Immerhin 390 l Gepäck passen in den Kofferraum des Type R.

schloss ist zumindest mit Kunststoff ummantelt. Der Kofferraum ist im Bereich an der Rücksitzlehne schmal gestaltet und wird mit einer Lampe nur mäßig beleuchtet. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Fläche.

⊖ Eine elektrische Heckklappe ist nicht verfügbar.



## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen, entriegelt werden die beiden Seiten per Hebel an der Lehne. Der Kofferraumboden lässt sich zur Rückbank hin falten, um den kleinen Stauraum darunter zu nutzen. Ein Honda-Sonderlösung ist der quer statt längs ausziehbare Rollo über dem Kofferraum. Erst ungewohnt, aber eigentlich clever: Das Teil ist zusammengerollt sehr klein und passt locker unter den Boden.

⊖ Netze und Seitentaschen vermisst man im Civic, immerhin steht ein Taschenhaken zur Verfügung.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Trotz der Ausstattung mit digitalem Kombiinstrument und Neun-Zoll-Touchscreen auf dem Armaturenbrett kommt der Civic recht klassisch daher - und das ist unbedingt als Kompliment zu verstehen. Die Klimaautomatik bedient man über Tasten und Drehregler, was nicht nur denkbar einfach und schnell geht, sondern dank wertig gestalteter und nachts geschickt ausgeleuchteter Bedienelemente sich auch nach mehr Qualität anfühlt als jede Touchfläche dieser Welt. Über den Touchscreen mit einer recht übersichtlichen Bedienstruktur und angenehm großen Touchflächen regelt man das Infotainment und einige Fahrzeugeinstellungen. Dabei muss man nie besonders tief in Menüs abtauchen, einfach weil die Optionen nicht so mannigfaltig sind wie bei einigen Konkurrenten. Sitz, Lenkrad und Spiegel kann man einfach passend einstellen, die Anzeigen des Kombiinstrument-Bildschirms sind klar ablesbar und vielseitig einstellbar. Zudem gefällt die optische Aufbereitung der Tacho-Anzeige im sportlichen "+R"-Modus, welche einen längs verlaufenden Drehzahlmesser mit für die sportliche Fahrt optimaler Skalierung einblendet und darüber separate LEDs zur Schaltpunktanzeige aktiviert. Zudem lassen sich individuell konfigurierbare Parameter wie z.B. Öl-Temperatur, Motorkühlmitteltemperatur, Ladedruck und die Längs- und Querbeschleunigung anzeigen. So kommt im Civic Type R richtiges Rennsportfeeling auf, während der Fahrer alle wichtigen Daten im Blick hat.

⊖ Die Senderliste des Radios ist unübersichtlich in sogenannten "Ensembles" kategorisiert.

## 2,6 Multimedia/Konnektivität

In puncto Multimedia-Ausstattung bietet der Civic eine solide Grundausstattung. Serienmäßig dabei sind: Analoges und digitaler Radioempfang, je zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten,



Die niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.



Der Type R punktet im Innenraum durch eine gute Verarbeitungsqualität und eine wertige Materialanmutung. Bei der Bedienung entzieht sich Honda glücklicherweise modischen Trends und setzt auf eine klassische Variante mit funktionellen, gut erreichbaren haptischen Reglern.

Smartphone-Anbindung über Bluetooth, CarPlay (kabellos) und Android Auto (kabelgebunden) und eine induktive Ladeschale. Das Navigationssystem zeigt auf Tastendruck die

aktuellen Verkehrsdaten auf der Route und in der unmittelbaren Nähe an, bietet darüber hinaus aber keine Online-Funktionalität. Updates des Betriebssystems und der Navigationsdaten können via WLAN-Verbindung durchgeführt werden, darüber hinaus bietet der Civic mit dem Modelljahr 2024, die Möglich-

keit einen Wifi-Hotspot aufzubauen. Zusätzlich können mit der Honda-App Fahrzeuginformationen abgerufen werden. Schade: Im Gegensatz zum regulären Civic ist für den Type R kein Premium-Soundsystem verfügbar.

### 2,1 Raumangebot vorn

Auch große Menschen finden im Civic Platz - der Fahrersitz bietet Fahrern bis 1,95 m Körpergröße genügend Beinfreiheit und sogar noch deutlich mehr Kopffreiheit. Das Raumgefühl

ist klassentypisch und angenehm, die eher breite Mittelkonsole schränkt ebenso wie der serienmäßig dunkle Dachhimmel das Raumgefühl etwas ein.

### 3,1 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 fällt ab. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, würde die Beinfreiheit zwar theoretisch für über 2 m große Personen reichen, allerdings limitiert das abfallende Dach die maximale Personengröße auf 1,85 m.

### 4,1 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und in der Mittelkonsole samt Becherhaltern. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr, auch nicht in den schmalen Türfächern. Hinten gibt es in der klappbaren Mittelarmlehne Becherhalter, die aber nicht für alle Größen geeignet sind. Die Türablagen fallen ebenfalls klein aus, zudem bieten die Schalsitze keine Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.



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

⊕ Bemerkenswert: Honda hat an einen Brillenhalter im Dachhimmel gedacht.

## 3,3 KOMFORT

### 3,6 Federung

Der Fahrkomfort des Civic Type R schneidet unter den Gesichtspunkten des ADAC Autotest nur ausreichend ab. Die Vorderachse ist in klassischer McPherson-Bauweise ausgeführt, wurde aber umfangreich an die Anforderungen eines frontgetriebenen Sportmodells angepasst. Die Hinterachse ist als Mehrlenkerachse konstruiert. Die Dämpferregelung des Civic Type R findet serienmäßig adaptiv statt. Für die Bewertung des Fahrkomforts wird der Standard-Modus "Comfort" herangezogen. Doch bereits hier zeigt der Japaner sich unmissverständlich von seiner sportlichen Seite: Anregungen durch Wellen, Einzelhindernisse und Fahrbahnbeschädigungen werden sowohl akustisch als auch schwingungstechnisch deutlich

(Comfort-Modus) bis kompromisslos hart (Sport und R-Modus) an die Insassen weitergegeben. Dies tritt besonders Innerorts oder auf schlechten Landstraßen auf. Ist die Fahrbahn weitgehend eben, bietet der Civic Type R ein ordentlichen Federungskomfort und ermöglicht so auch einen angenehmen Langstreckenkomfort - den "Comfort"-Modus vorausgesetzt. Paradox: Wenn man sich auf den Civic Type R einlässt und eben genau diese Verbindlichkeit eines Sportmodells sucht, rückt der objektiv teils stark eingeschränkte Fahrkomfort in den Hintergrund und man fühlt sich dennoch wohl.

### 3,0 Sitze

Die Sitze des Civic Type R versprühen nicht nur optisch Rennsportflair. Die mechanisch einstellbaren Sportsitze bieten sowohl an der Sitzfläche als auch am oberen Rücken einen hervorragenden Seitenhalt und gewährleisten damit auch bei zackiger Kurvenfahrt die bestmögliche Kontrolle über den scharfen Honda. Und auch der Komfort leidet nicht unter den dynamischen Ambitionen: Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind körpergerecht geformt und gut gepolstert. Nichtsdestotrotz bleibt ein Wehrmutstropfen: Komfortsteigernde

Lendenwirbelstützen sind nicht verfügbar. Darüber hinaus lässt sich der Beifahrersitz nicht in der Höhe verstellen, was den Genuss der sportlichen Fahrt für den Beifahrer unnötig schmälert. Positiv hingegen: Die Rückenlehne der Halbschalen Sitze lässt sich in Ihrer Neigung einstellen und sogar bis in die Liegenposition klappen. Auf der zweiten Sitzreihe geht es weniger performant zu. Hier bietet die Sitzanlage nur einen ausreichenden Seitenhalt und zwingt den Passagieren dazu einen eher unbequemen Kniewinkel auf.

### 4,4 Innengeräusch

⊖ Der Geräuschkomfort ist kein Kaufgrund für einen Civic Type R. Schon der normale Civic ist mit einem gemessenen Schallpegel von 70,5 dB(A) bei Tempo 130 kein Leisetreter, doch der Sport-Ableger setzt mit 73,1 dB(A) nochmal einen drauf und ist wahrnehmbar geringfügiger gedämmt. Während sich das Motorgeräusch mit sportlicher Note im Comfort-Modus noch angenehm zurückhält, wird es in den Modi "Sport" und "+R" durch die Lautsprecher des Soundsystems verstärkt und kann

dann leicht dröhnend wirken - zu keiner Zeit aber besonders störend. Tatsächlich stören können die Fahrgeräusche, diese dringen vor allem auf schlechtem Asphalt sehr deutlich wahrnehmbar in den Innenraum und schmälern den Akustikkomfort teils erheblich. Immerhin: Die Windgeräusche halten sich trotz großem Flügelwerk am Heck zurück und sind nur auf Höhe der A-Säulen wirklich präsent.

### 2,8 Klimatisierung

Der Type R ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder eine getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Auch ab der B-Säule dunkel getönte Scheiben sind stets verbaut. Die Luftausströmer im Fond fallen positiv auf, weil sie in der unteren Mittelklasse nicht die Regel sind.

⊖ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung vorn, da sich der Luftstrom der mittleren Düsen im Armaturenbrett nicht an der Lüftungsdüse selbst dosieren lässt. Man muss die Luftverteilung vielmehr auf Füße und Frontscheibe stellen, wenn man in der Mitte weniger Zug haben möchte. Zudem gibt es im Gegensatz zum "normalen" Civic keine Sitzheizung und keine Lenkradheizung für den Type R.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Civic Type R der sechsten Generation ist der stärkste Ableger der traditionsreichen Baureihe. Der Vierzylinder-Turbobenziner leistet 242 kW/329 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 420 Nm zur Verfügung. Die daraus resultierenden Fahrleistungen sind standesgemäß sportlich. Der Civic beschleunigt von 60 auf 100 km/h in 2,5 s, von 80 auf 120 km/h in 3,1 s und von 15 auf 30 km/h in 1,9 s - wobei hier selbst durchschnittlich motorisierte E-Autos dank der spontaneren Drehmomentabgabe zügiger unterwegs sind. Nichtsdestotrotz ermöglicht der Civic entspannte Überhol-

und Einfädelmanöver. Die gemessenen Elastizitätswerte spiegeln die sehr guten Fahrleistungen ebenfalls wider: Von 60 auf 100 km/h geht es im vierten Gang in 4,0 s, im fünften Gang in 5,9 s und im sechsten Gang in 10,1 s. Für den Standard-Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Honda 5,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist erst bei 275 km/h erreicht. Obwohl der Type R mit seinen Fahrleistungen im Alltag keine Rekorde bricht, ist das Fahrerlebnis ohne jeden Zweifel dynamisch und emotional - ein echter Sportwagen eben.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Das Ansprechverhalten des Type R rangiert zwar nicht auf dem Niveau eines agil ansprechenden Saugers, kommt dem

aber für einen Turbo-Motor recht nahe. Bei niedrigen Drehzahlen werden Gaspedaleingaben mit einer geringen

zeitlichen Verzögerung in Vortrieb umgesetzt - von einem "Turbo-Loch" ist der Type R aber weit entfernt. Fährt man den Civic in hohen Drehzahlbereichen auf Zug reagiert er sehr spontan und dreht - für einen Turbo-Motor - äußerst drehfreudig bis in den Begrenzer. Die Leistungsentfaltung ist zunächst etwas verhalten, baut sich dann aber mit zunehmender Drehzahl homogen auf. Die Laufkultur des

Vierzylinders indes ist vor allem in niedrigen Drehzahlbereichen eher rau und legt ein hartes Verbrennungsgeräusch an den Tag, zeigt bei untertouriger Fahrweise eine Neigung zum Brummen. Mit steigenden Drehzahlen beginnt der Zweiliter-Turbo sich zunehmend wohlzufühlen - auch akustisch.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die manuelle Sechsgang-Schaltung des Type R ist ein Gedicht - hier schaltet man gerne öfter, als es die eigentliche Fahraufgabe verlangt. Das knackige Getriebe mit seinem metallenen Schaltknauf gefällt mit sehr kurzen Schaltwegen, die einen verbindlich-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 Schmankerl für Sportfahrer drauf packt: Eine Rev-Match-Funktion, die beim Herunterschalten gezielt

Zwischengas gibt und damit die Motordrehzahl anhebt, um beim Wiedereinkuppeln durch das reduzierte Schleppmoment einen allzu hohen Lastwechsel und damit blockierende Antriebsräder zu verhindern. Diese Funktion macht die dynamische Fahrt für alle die des "Heel and toe"-Schaltens nicht mächtig sind belohnender und zugleich sicherer - Win-win. Die sechs Gänge sind passend gestuft und der höchste Gang zugunsten des Durchzugs eher kurz, aber nicht zu kurz übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 3.000 Umdrehungen pro Minute.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Honda Civic Type R legt durch und durch ein agiles Fahrverhalten an den Tag, erfordert aber im Grenzbereich mitunter eine kundige Hand. Die Reaktion auf Lenkimpulse (schnelles Zupfen am Lenkrad) ist stabil, die Lenkung fängt sich schnell und es erfolgt keine große Richtungsänderung. Der Geradeauslauf geht ebenfalls in Ordnung. Den ADAC-Ausweichtest besteht der Civic Type R sicher. Allerdings wird das Reißen am Lenkrad so kompromisslos in eine Richtungsänderung umgesetzt, dass Fahrer, die mit der Verbindlichkeit der Lenkung nicht vertraut sind, kurzzeitig von der Unmittelbarkeit überfordert sein können. Behält der Fahrer einen kühlen Kopf, gelingt das Ausweichmanöver zackig, wobei sich das - aus Gründen der Fahrdynamik - leicht ausscherende Heck sich nicht wirklich ankündigt.

Gleichermaßen verhält es sich mit dem Eigenlenkverhalten: Die deutlichen Lastwechselreaktionen kommen recht unmittelbar und sollten dann von kundiger Hand weiterverarbeitet werden. Zudem kündigt sich das Untersteuern bei zu hohen Kurventempi nicht durch Quietschen an. Der Grenzbereich des Type R ist hoch, aber auch schmal, und erfordert dadurch bei entsprechend dynamischer Gangart durchaus fahrerisches Können. Der Civic ist ein Fahrerauto und möchte dementsprechend verstanden und gemeistert werden, setzt dabei aber - nicht zuletzt durch saubere regelnde ESP-Eingriffe - nie die Fahrsicherheit aufs Spiel. Die Anfah- und Kurventraktion ist auf trockenem Asphalt trotz potenter Leistung gut, die mechanische Quersperre trägt ihren Teil dazu bei.

### 1,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Civic Type R ist für alle Liebhaber des bewussten und dynamischen Autofahrens allein schon ein Kaufgrund für den schnellen Japaner. Sie arbeitet mit einer adaptiven Servounterstützung mit progressiver Lenkübersetzung die den Civic im innerstädtischen Betrieb mit recht wenig Aufwand manövrieren lässt und mit zunehmendem Lenkwinkel direkter wird. Bei höheren Geschwindigkeiten und sportlichem Fahrmodus steigen die Bedienkräfte der Lenkung - und damit die Fahrzeugkontrolle.

Die Lenkung gibt eine hervorragende Rückmeldung über die Traktionsverhältnisse der Vorderachse und überzeugt mit einer tollen Lenkpräzision. Den vorgegebenen Lenkwinkeln folgt der Civic so zielgenau, wie man es von einem Fahrerauto erwartet. Die Zentrierung der Lenkung ist ebenfalls gut, was dem Geradeauslauf zuträglich ist und damit Ruhe in den Civic bringt. Ebenfalls positiv: Antriebseinflüsse spürt man in der Lenkung trotz der hohen Motorleistung kaum. Einzig das Arbeitsverhalten der Quersperre dringt an die Fahrerhände



durch und erfordert dann einen festen Griff am Volant - legt man es drauf an, muss man den Type R eben an den Hörnen packen. Die Übersetzung ist mit 2,1 Lenkumdrehungen von Anschlag zu Anschlag sehr direkt, ohne dabei aber zu spitz zu agieren und im Alltag nervös zu wirken.

## 1,5 Bremse

⊕ Die Bremsanlage ist vorn mit 350 mm großen, gelochten Scheiben und Vierkolben-Festsätteln ausgestattet und damit standesgemäß ausgelegt. Sie überzeugt mit einer Klasse Dosierbarkeit und vehementer Bremswirkung. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h verzögert der Type R in nur 32,5 Metern bis in den Stillstand.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Einmal alles bitte! Honda wählt hier den einfachen und richtigen Weg: Alles, was es an Assistenzsystemen gibt, wird in jeden Civic geschraubt. Und zwar in jeden Civic, auch in das Basismodell. So kann der Honda-Insasse stets auf ein Notbremssystem mit Kreuzungsfunktion setzen.
















Verkehrszeichen können erkannt werden und detektierte Limits in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernommen werden. Alternativ hält die adaptive Geschwindigkeitsregelung Tempo und Abstand bis zum Stillstand. Der Spurhalteassistent kümmert sich, genauso wie der Totwinkelassistent, der darüber hinaus beim Ausparken querenden Verkehr erkennt und davor warnt, aber leider nicht bremst.

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Wie bei Assistenzsystemen heißt es auch bei den Airbags klotzen, nicht kleckern. Kopf- und Seitenairbags für beide Sitzreihen, zwei Knie- und Frontairbags vorn sind genauso Serie wie ein Centerbag zwischen den Vordersitzen. All der Aufwand bringt Nutzen bzw. Sicherheit. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Civic 89 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Die Kopfstützen schützen vorn Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m. Hinten reichen sie zwar nur bis zu 1,70 m Körpergröße, das darüber nach hinten abfallende Dach kann aber bei größeren Personen die Stützwirkung übernehmen. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Auch auf der Rückbank gibt es Sensoren, die die Sitzplatzbelegung erkennen und dementsprechend zum Anschnallen mahnen.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Kurz gesagt sind alle Sitze gut geeignet, um Kindersitze zu befestigen. Hinten außen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Bügel mit i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung. In den Crashtests erzielt der Civic 87 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist - wie immer - vor dem Kauf ratsam.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - eine nicht sehr sinnvolle Konstruktion. Die Schließkräfte der Fenster fallen zu hoch aus. Mit Schließkräften von über 200 N bieten sie keinen zuverlässigen Einklemmschutz.

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Civic hat eine aktive Motorhaube, die bei einem Personenunfall etwas nach oben schnell, um mehr Deformationsweg zu erzeugen und den Aufprall zumindest etwas weicher zu gestalten. Euro NCAP bescheinigt dem

## 3,9 UMWELT/ECOTEST

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

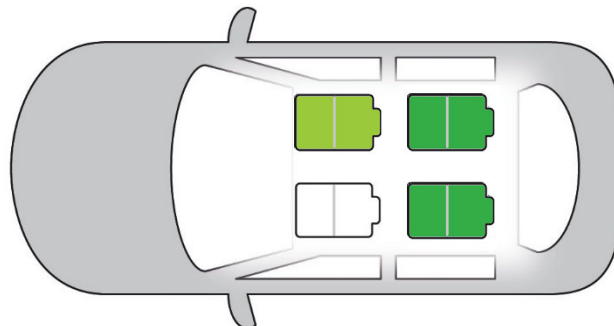
⊕ In diesem Kapitel geht es dem Type R an den Kragen. Kraft kommt von Kraftstoff - und den braucht der starke Civic angesichts seines eher kleinen Hubraums in rauen Mengen. Im ADAC Ecotest kommt der Civic mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 225 g/km auf exakt acht von 60 Punkten. Der Ecotest-Verbrauch beträgt 8,3 l/100 km und liegt damit 0,6 l unter dem des Vorgängers. In der Stadt verbraucht er 8,8 l/100 km. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 7,3 l auf der Landstraße und 9,5 l/100 km auf der Autobahn.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Der Benzindirekteinspritzer ist über die meisten Bereiche des ADAC Ecotest hinweg unauffällig, die Partikel bewegen sich aber trotz Partikelfilter vor allem im Autobahnzyklus auf eher hohem Niveau. Am meisten Punkte kostet dem Civic aber ein anderer Messwert: Der Autobahnanteil des Tests mit hohem Vollgasanteil sorgt für erhöhte CO-Emissionen. Deshalb erreicht der Honda bei der Schadstoffbewertung nur 35

### 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)

System einigen Erfolg und bewertet den Civic mit 82 Prozent der Punkte - ein gutes Ergebnis. Der Notbremsassistent kann auch Personen und Radfahrer erkennen.

### Verbrauch

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

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

von 50 möglichen Punkten. Die insgesamt erreichten 43 Punkte genügen für lediglich zwei Sterne im Ecotest.

## 4,0 AUTOKOSTEN

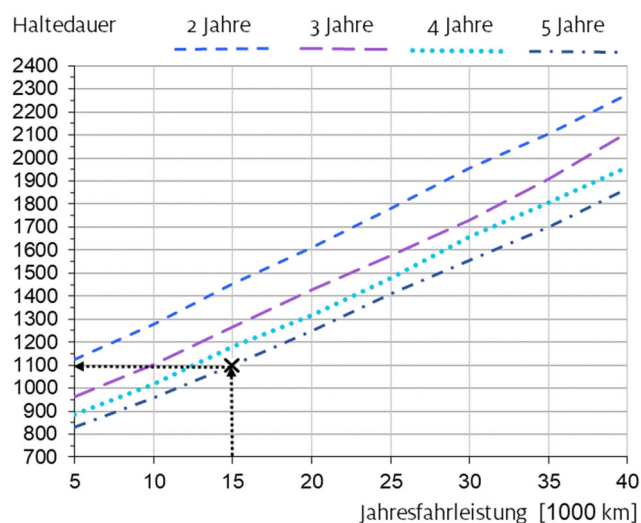
### 4,0 Monatliche Gesamtkosten

☹ Der aktuelle Honda Civic Type R startet ab 58.900 Euro und ist damit über 20.000 Euro teurer als das günstigste Modell des Vorgängers zu einem damaligen Preis von 38.500 Euro (Stand 12/20) - und das bei ähnlichen Leistungsdaten auf dem Papier. Zugegeben: Gleichet man die Ausstattung an, sinkt die Differenz um knapp 4.000 Euro (Vergleich mit Civic Type R GT, 42.650 Euro). Dennoch: Der Type R ist sehr teuer geworden und preislich den meisten Untere-Mittelklasse-Budgets entwachsen. Der Testwagenpreis steigt mit der Lackierung in "Rallye Rot" und dem Ambientebeleuchtungspaket auf kräftige, aber noch nicht voll ausgestattete, 60.890 Euro, was die Liebe zum roten Renner für die meisten wohl nur in Gedanken und nie in der Realität wahr werden lässt - das ist schade. Nichtsdestotrotz gibt der Type R einen so performanten Eindruck ab, dass man ihm im Rausch der Fahrfreude den hohen Preis beinahe verzeiht. Allerdings muss potentiellen Käufern klar sein, dass der hohe Preis, trotz ansonsten solider Ausstattung, nicht mit Basics wie Sitzheizung oder einem höhenverstellbaren Beifahrersitz einhergeht - beides gibt es schlichtweg nicht. Die monatlichen Kosten belaufen sich auf stattliche 1.100 Euro, wobei der Wertverlust mit 607 Euro den größten Teil ausmacht. Immerhin: Aktuell ist der Type R noch so neu, dass zeitnah nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist. Die Kfz-Steuer beträgt 269 Euro im Jahr, die Versicherungsein-

stufung ist hochpreisig (VK 28, TK 26, KH 16). Die Fahrzeuggarantie gilt drei Jahre oder 100.000 km und lässt sich gegen kleinen Aufpreis um eines oder zwei Jahre verlängern - die Laufleistung verlängert sich dabei aber nicht.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1100 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Civic Type R
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1996
Leistung [kW (PS)]	242 (329)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/2600
0-100 km/h [s]	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	275
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,2   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	186
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	269
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1098
Preis [Euro]	58.500

#### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]	5,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sitzplätze</li> <li>• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]</li> <li>• Dachlast/Anhängelast [kg]</li> </ul>	2,8 Plätze 273/573/927 35/0
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,68
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	1,095
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	271

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.996 ccm
Leistung	242 kW/329 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 2.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/30 R19
Länge/Breite/Höhe	4.594/1.890/1.401 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/320 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1.212 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost 3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)	
Produktion	Saitama, Japan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	4,0/5,9/10,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,5 m
Reifengröße Testwagen	265/30 ZR19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4S
Wendekreis links/rechts	12,4/12,5 m
Ecotest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/7,3/9,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	194 g/km (WTW* 225 g/km)
Reichweite	565 km
Innengeräusch 130 km/h	73,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.430/370 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/820/1.325 l

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

Betriebskosten	214 Euro	Werkstattkosten	110 Euro
Fixkosten	169 Euro	Wertverlust	607 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1100 Euro		
Steuer pro Jahr	269 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/28/26		
Basispreis Civic Type R	58.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.811 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 des Kraftstoffs 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/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	Serie
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	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

4,0

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

Stand: März 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak