

Die Zulieferindustrie hat eine hohe Entwicklungskompetenz, die von Autoherstellern gerne genutzt wird. ■ Seite 21

Am Autosalon Genf debütieren auch neue Topreifen, so der Pirelli Zero Nero und der Goodyear Eagle F1. ■ Seite 25

# Bitte nicht provozieren!

## TEST 16/2002 Honda Civic Type R

Selbst die Motorenbauer der sportlichsten Marken sprechen nur noch von Drehmoment. Honda vertritt insbesondere beim Civic Type R eine völlig andere Philosophie: Kein Turbo und nicht Kraft aus Hubraum, sondern ein Saugmotor wie ein Rennaggregat, der durch ein eng gestuftes Sechsganggetriebe stets bei Laune gehalten werden muss.

AR-TEST-TEAM

bereits bei 3000/min verfügbaren 180 Nm belegen.

Der «scharfe» Zweiliter-i-VTEC im Civic Type R bildet einen klaren Gegenpol zu den drehmomentstarken, akustisch diskreten Turbomotoren. Nur beharrliches Ausdrehen und häufiges Schalten wird – untermalt von einem diabolischen Aufheulen – mit rasanter Beschleunigung belohnt. Völlig unvernünftig? Kompromisslos sportlich!

Damit das Potenzial dieses Triebwerks voll ausgenutzt werden kann, verfügt das Getriebe über sechs eng abgestufte Vorwärtsgänge. Kurze Wege und eine spezielle Synchronisierung für den ersten und zweiten Gang begünstigen schnelle Schaltmanöver.

### WIE EIN RENNMOTOR

Ungeachtet seiner Temperamentsausbrüche stammt dieser Vierzylinder von einem gesitteten Triebwerk ab, nämlich vom Zweiliter des Minivan Stream (und des neuen CR-V) mit mehrstufigem Ansaugsystem, Ausgleichswellen und variablen Steuerzeiten (i-VTEC). Wie bei den übrigen «R»-Versionen erhöhte Honda das Verdichtungsverhältnis (11:1). Das Aggregat dreht locker bis 8500/min. Das Ergebnis: 200 PS bei 7400/min (100 PS/L) und 196 Nm bei 5900 Umdrehungen.

Dank der Phasenverschiebung der Einlassnockenwelle in Abhängigkeit von Drehzahl und Motorlast gibt sich das Aggregat jedoch bei mittleren Drehzahlen durchaus geschmeidig, was die

### AGILES FAHRWERK

Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag gegenüber deren 2,8 beim Civic 1.6 ist die elektrische Servolenkung noch direkter ausgelegt. Sie ist präzise, vermittelt guten Fahrbahnkontakt; wie bei den schwächeren Varianten mangelt es ihr aber an Rückstellkraft.

Der Aufbau wurde um 15 mm tiefer gelegt und angesichts der höheren Beanspruchung vorne durch eine Domstrebe zwischen den Radhäusern versteift. Das Fahrwerk ist straffer abgestimmt, und auch die Kurvenstabilisatoren sind stärker dimensioniert. Dazu kommen 17-Zoll-Räder mit sportlichen 205/45er-Reifen des Typs Bridgestone Potenza RE. Der Fronttriebler lenkt spontan ein, und die Untersteuerneigung ist gering. Die Reaktionen beim Erreichen der Haftgrenze – leichtes Untersteuern oder Übersteuern bei Lastwechseln – sind progressiv und bleiben gut beherrschbar.

Schade: Selbst gegen Aufpreis ist für den Type R keine Fahrdynamikregelung (ESP) erhältlich! Ein Schwachpunkt ist die Traktion, auch wenn wir bei fast 200 Nm (und 200 PS) auf den Vorderrädern keine allzu hohen Erwartungen hegen. Bei keinem seiner Konkurrenten lässt der Hersteller den unbändigen Pfer-



Honda Civic Type-R in Kampfbemalung: Der 2-Liter-Motor gehört in die Kategorie hoch drehender Saugmotoren ab 100 PS/L.



Auf den ersten Blick eigenartig ist die Schalthebelanordnung.

destärken völlig freien Lauf. Im VW-Konzern sorgt das EDS (elektronische Differenzialbremse) für effizienten Vortrieb, und bei Toyota wird der temperamentvolle Corolla TS (Test AR 8/2002) in Extremsituationen durch die Schlupfregelung «ruhig gestellt». Leistete beim Integra Type R eine Torsen-Differenzialbremse gute Dienste, so ist im Civic nichts, aber auch gar nichts dergleichen vorhanden. Mit 7,3 s

für den Sprint von 0 auf 100 km/h blieben wir denn auch nicht zuletzt der mangelnden Traktion wegen deutlich über der Werksangabe (6,8 s). Das Problem macht sich im Übrigen auch in «U-Turns» bemerkbar.

Die Vierscheibenbremsanlage verfügt über ein ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung und einen Notbremsassistenten. Während der Scheibendurchmesser vorne auf 30 cm vergrößert

wurde, blieben die Abmessungen an der Hinterachse (26 cm) unverändert. Die Bremsen erwiesen sich als ausdauernd und packen bei Bedarf kräftig zu. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt 38 m.

### GUTE ABSTIMMUNG

Es wäre verfehlt, den Civic Type R wegen seiner satten Fahrwerksabstimmung und seinem geräuschvollen Motor (71 dB(A) bei 120 km/h im 6. Gang) als unkomfortabel zu tadeln.

Honda hat ganz bewusst zahlreiche Dämmmatten entfernt und die Motorauflage versteift, damit das Ambiente dem Racingcharakter des Fahrzeugs gerecht wird. Dazu tragen übrigens auch die ausgezeichneten Sitze mit gutem Seitenhalt bei. Für den Zugang zum Fond gelten die bereits beim dreitürigen Civic 1.6 (Test AR 7/2002) angebrachten Kritiken. Nur der Beifahrersitz besitzt eine «Easy-Entry»-Funktion, und er kehrt zudem nicht in die Ausgangsstellung zurück, was auf die Dauer zum Ärger führt.

Erwähnenswert ist, dass der Civic Type R nur für vier Personen zugelassen ist. In Bezug auf passive Sicherheit kann der Civic vier Sterne in den EuroNCAP-Crashtests vorweisen. Die Schallleistung des Type R sind aber nicht mit Seiten-Airbags bestückt, und der Verzicht auf die

gerade bei sportlichen Autos willkommenen oberen Haltegriffe lässt sich auch nicht mit der Präsenz von Kopf-Airbags rechtfertigen. Serienmässig sind beim Civic eine manuelle Klimaanlage, elektrische Scheibenheber sowie elektrisch verstellbare und beheizte Aussenspiegel, im Verhältnis zum Preis von 37 500 Fr. ist der Ausrüstungsumfang indessen eher mager. Das altbackene Radiokassettengerät bietet da keinen Trost, aber Musik entsteht ja schliesslich auch unter der Haube...

### VARIABLER DURST

Im Schnitt genehmigte sich der Japaner 9,5 L Treibstoff auf 100 km. Bei sportlicher Gangart und im Stadtverkehr muss mit rund 11 L gerechnet werden. Bei sparsamer Fahrweise liegen aber auch erstaunlich geringe 6,4 L/100 km drin, obschon das Thema Verbrauch bei einem solchen Auto geringe Priorität genießt.

Der Honda Civic Type R braucht in Sachen Fahrleistungen nur wenige Rivalen zu fürchten. Zusätzlich bietet er eine emotionale Komponente, insbesondere wenn sein Motor über 5600 Touren hochdreht und die Einlassnockenwelle zum «Angriff» übergeht. Dieses wilde Biest mittels Gaspedal und Schalthebel zu bändigen bereitet allen grosse Freude, die es zu provozieren verstehen.

## Auf einen Blick

- + dreifreudiger Motor
- + Getriebe
- + Fahrverhalten
- Traktion
- Zugang zum Fond
- keine Fahrdynamikregelung erhältlich

## AR-Messergebnisse Honda Civic Type R

Beschleunigung aus dem Stand		Elastizität		Messbedingungen	
0-40 km/h	s 2,5	Beschleunigung in den Gängen		km-Stand	4600
0-60 km/h	s 3,9	II. III.		Aussentemperatur	1 °C
0-80 km/h	s 5,3	40-60 km/h	s 1,7 2,3	Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten und 2 Personen an Bord.	
0-100 km/h	s 7,3	40-80 km/h	s 3,2 4,6	<b>Bremsweg</b>	
0-120 km/h	s 9,5	40-100 km/h	s 6,9	120-0 km/h	61 m
0-140 km/h	s 12,6	40-120 km/h	s 9,2	100-0 km/h	38 m
0-160 km/h	s 16,2	IV. V. VI.		80-0 km/h	24 m
0-180 km/h	s 22,3	80-100 km/h	s 3,5 4,4 6,1	60-0 km/h	15 m
0-200 km/h	s 38,2	80-120 km/h	s 7,0 8,8 11,5	50-0 km/h	10 m
0-220 km/h	s 87,3	80-140 km/h	s 10,5 13,9 20,5	40-0 km/h	7 m
1 km stehender Start	s 28,0	80-160 km/h	s 14,2 19,8 30,4	30-0 km/h	4 m
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>		80-180 km/h	s 25,9 44,0	Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsssystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommerreifung 205/45 R 17.	
(Mittel aus beiden Richtungen)		80-200 km/h	s 35,0 66,3	<b>Innenlärm</b>	
230 km/h		<b>Gewichte</b>		Standmessung	41 dB(A)
<b>Treibstoffverbrauch</b>		Leergewicht (DIN) 1220 kg		Geeichte Geschwindigkeit	
(98 ROZ)		Gewichtsverteilung v/h 62/38 %		50 km/h	3. Gang 50 dB(A)
Gesamttestverbrauch	9,5 L/100 km	Leistungsgew. 8,3 kg/kW/6,1 kg/PS		80 km/h	6. Gang 65 dB(A)
Autobahn, ruhige Fahrt	9,1 L/100 km	<b>Zählereichung</b>		120 km/h	6. Gang 71 dB(A)
Überland und Autobahn, unregelmässig	10,9 L/100 km	30 km/h Zähler =	29 km/h eff.	<b>Lenkradumdrehungen 2,7</b>	
Agglomeration und Stadtverkehr	11,1 L/100 km	50 km/h Zähler =	49 km/h eff.	<b>Wendkreis-Ø (zw. Mauern) 12,2m</b>	
Überland, sparsam	6,4 L/100 km	80 km/h Zähler =	77 km/h eff.		
Reichweite im Mittel	520 km	120 km/h Zähler =	112 km/h eff.		
		200 km/h Zähler =	205 km/h eff.		
		1 km/h nach Zähler =	994 m eff.		

## Technische Daten und Ausstattung

<b>Preis:</b>	Fr. 37 500.-	<b>Nockenwellen,</b>	4 Ventile; Leichtmetall-Zylinderkopf und -block; Öl 4,9 L; Ausgleichswelle; Einspritzung PGM-F1; Batterie 44 Ah, Alternator 80 A, Wasserpumpe, Inhalt 4,8 L.
<b>Testwagenlieferant:</b>	Honda Automobile (Suisse) SA, 1242 Satigny; www.honda.ch	<b>Kraftübertragung:</b>	(auf Vorderräder), 6-Gang-Getriebe: I. 3,26; II. 2,13; III. 1,52; IV. 1,15; V. 0,92; VI. 0,74; AR 3,58; Achse 4,76.
<b>Motor (ECE):</b>	4 Zyl. in Linie (86x86 mm), 1998 cm <sup>3</sup> ; Kompr. 11:1; 147 kW (200 PS) bei 7400/min, 73,6 kW/L (100 PS/L); 196 Nm bei 5900/min.	<b>Fahrgestell:</b>	Selbsttragende Karosserie mit vorderem Hilfsrahmen, v. Federbeine und untere Querlenker, h. Dreieckslenker, zus. Querlenker, v./h. Schraubenfedern, Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer.
<b>Motorkonstruktion:</b>	Bez. K20A; i-VTEC; 2 oben liegende	<b>Fahrwerk:</b>	Vierrad-Scheibenbremse, Durchmesser vorn (belüftet) 30 cm, hinten 26 cm, Bremsassistent,
		<b>ABS, elektron. Bremskraftverteilung,</b>	Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung mit elektrischem Servo; Treibstofftank 50 L; Reifen 205/45 R 17, Felgen 7 J.
		<b>Dimensionen:</b>	Radstand 257,5 cm, Spur v./h. 147/149 cm; Bodenfreiheit 13,5 cm; Kofferraum 315 dm <sup>3</sup> ; Länge 414 cm, Breite 169,5 cm, Höhe 142,5 cm.
		<b>Karosserie, Gewichte:</b>	Limousine 3 Türen, 4 Plätze; zul. Gesamtgewicht 1550 kg.
		<b>Fahrleistungen (Werk):</b>	V <sub>max</sub> 235 km/h, 0-100 km/h 6,8 s; Verbrauch EU 7/8,9/12,3 L/100 km.
		<b>Ausstattung:</b>	Vordere Airbags, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Wegfahrsperr, höhenverstellb. Lenkrad, Klimaanlage (manuell), elektr. Scheibenheber vorn, elektr. verstellbare und beheizte Rückspiegel, Radio/Kassettengerät mit vier Lautsprechern, Leichtmetallräder. Option: Metallic Fr. 550.-.

