
Im Rückspiegel: Dem Honda Civic Type R reichten zu Anfang 116 PS

In Kürze wird Honda die sechste Generation des Civic Type R vorstellen. Die erste Generation des Kompaktsportlers wurde vor 25 Jahren vorgestellt und von 1997 bis 2000 gebaut. Die Modellbezeichnung geht auf den Honda NSX Type R aus dem Jahr 1992 zurück, der für die Marke neue Maßstäbe in Sachen Leistung und Dynamik setzte, aber nur in begrenzter Stückzahl erhältlich war. Der erste Type R (EK9) wurde noch ausschließlich auf dem japanischen Markt angeboten: Sein 1,6-Liter-Motor leistete heute bescheiden anmutende 116 PS, verfügte aber unter anderem über ein reaktionsschnelles, schrägverzahntes Sperrdifferential (LSD) und einzigartige Aufhängungskomponenten. Das Fahrzeuggewicht betrug lediglich 1050 Kilogramm.

Die zweite Generation des Type R (2001–2005) mit dem Code EP3 wurde dann auch in Europa angeboten: Das auch in Großbritannien produzierte Modell verfügte über einen neuen, inzwischen als Ikone geltenden 2,0-Liter-DOHC-i-VTEC-Motor der „K“-Serie. Hinzu kamen verbesserte Bremsen, ein Sechsgang-Getriebe mit kurzer Übersetzung und eine aus hochfestem Stahl gefertigte Karosserie, die die statische Torsionssteifigkeit gegenüber dem EK9 um 80 Prozent erhöhte. Der Wagen besaß eine Toe-Control-Link-Federbeinaufhängung vorne und eine Reactive-Link-Doppelquerlenkeraufhängung hinten sowie eine elektrische Servolenkung mit variablem Übersetzungsverhältnis.

Die europäische Modellvariante der von 2007 bis 2011 gebauten dritten Generation unterschied sich stark von ihrem japanischen Pendant. Der in Europa angebotene FN2 basierte auf dem Fünftürer mit dem bewährten 2,0-Liter-Motor. Um jedoch das Platzangebot und die Flexibilität im Innenraum zu verbessern, wurde mit dem neuen Chassis der Kraftstofftank unter die Vordersitze versetzt. Das japanische, auf der FD2 Limousine aufbauende Modell fuhr dagegen mit einem stärkeren K20A-Motor, einem Schneckenrad-Sperrdifferential sowie leistungsstarken Brembo-Bremsen für ein noch besseres Fahrerlebnis vor. Das höhere Gewicht der Limousine wurde durch den umfassenden Einsatz struktureller Klebstoffe anstelle von Schweißnähten und durch die Verwendung von Aluminium für Chassis und Verkleidungen kompensiert.

Im Zuge immer strengerer Markt- und Regulierungsvorschriften war der Schritt zum Turbolader bei der vierten Ausgabe des Civic Type R (FK2) ab 2015 unvermeidlich. Der von Honda konzipierte K20C1-Turbomotor entwickelte aus 2,0 Litern Hubraum beeindruckende 310 PS. Um diesen erheblichen Leistungszuwachs besser kontrollieren und das Eigenlenkverhalten bei der Beschleunigung ausgleichen zu können, wurde eine Doppelachsen-Vorderradaufhängung mit dem Sperrdifferential kombiniert. Die Folge: Der 2015er Civic Type R beschleunigte in nur 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Brembo-Hochleistungsbremsanlage sorgte für standesgemäße Verzögerungswerte. Die im Civic Type R erstmals eingesetzten adaptiven Dämpfer sorgten in Millisekunden für eine kontrollierte Roll- und Nickbewegung, um so die Kurvengeschwindigkeit zu maximieren. Der FK2 erwies sich als hervorragende Basis für den Motorsport, wo entsprechende Rennwagen weltweit mehrere Tourenwagen-Titel gewannen. Und er war der erste, der den heute schon fast ikonenhaften mächtigen hoch aufragenden Heckspoiler trug.

Der aktuelle FK8 folgte bereits nach nur zwei Jahren und war eine Weiterentwicklung des Vorgängers. Das Fahrzeug verfügt über eine Mehrlenker-Hinterradaufhängung, überarbeitete adaptive Dämpfer sowie zehn PS mehr. Es wurde für zusätzlichen Abtrieb gesorgt, während aerodynamische Details und der nahezu ebene Unterboden dem Auftrieb entgegenwirken.

Der Civic Type R der nächsten Generation, der im kommenden Jahr nach Deutschland kommt, trägt die Baureihenkenntung FL5 und hat in Suzuka einen neuen Rundenrekord

aufgestellt. (aum)

Bilder zum Artikel



Honda Civic Tpye R (1997–2000).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (1997–2000).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (1997–2000).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2001–2005).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



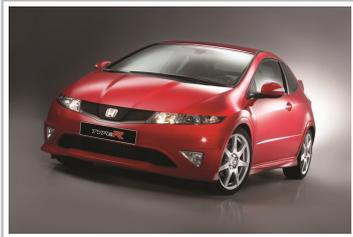
Honda Civic Tpye R (2001–2005).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2001–2005).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2007–2011).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2007–2011).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2007–2011).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2015–2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2015–2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2015–2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



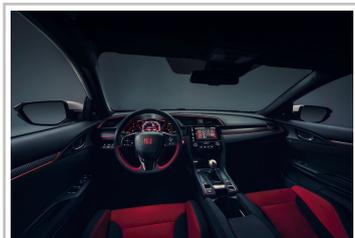
Honda Civic Tpye R (2017–2022).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2017–2022).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (2017–2022).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (6. Generation).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (6. Generation).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Tpye R (6. Generation).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda
