

Presseinformation

22. August 2022

Jubiläum

25 Jahre Honda Civic Type R

- **Kompaktsportler mit Frontmotor und Vorderradantrieb debütierte 1997**
- **Unverwechselbare Kombination aus Fahrdynamik und leistungsstarken Motoren**
- **Rotes Honda Emblem auf sechs Modellgenerationen verewigt**

Frankfurt am Main – Seit einem Vierteljahrhundert prägt der Civic Type R mit seiner fesselnden Dynamik die gesamte Civic Modellfamilie. Honda hat die Erfolgsformel innerhalb von sechs Modellgenerationen stetig weiterentwickelt, um das ultimative Fahrerlebnis zu bieten.



Die neue Generation des Honda Civic Type R

EK9 (1997–2000): Die erste Generation

Die Bezeichnung Type R geht auf den Honda NSX Type R aus dem Jahr 1992 zurück, der neue Maßstäbe in Sachen Leistung und Dynamik setzte, aber nur in begrenzter Stückzahl erhältlich war. Um ein möglichst begeisterndes Fahrgefühl zu erreichen, folgte die Entwicklung des Civic Type R einer ähnlichen Philosophie wie beim Integra und NSX.

Presseinformation

Der EK9 wurde ausschließlich auf dem japanischen Markt in einer High-End-Spezifikation angeboten: Neben einem 1,6-Liter-DOHC-VTEC-Motor, der über beeindruckende 116 PS verfügte, zeichnete sich das Fahrzeug unter anderem durch ein reaktionsschnelles, schrägverzahntes Sperrdifferential (LSD) und einzigartige Aufhängungskomponenten aus. Die leichte, nahtverschweißte Karosserie trug zum niedrigen Gesamtgewicht von gerade einmal 1.050 Kilogramm bei.

EP3 (2001–2005): Die europäische Variante des Type R

Nach dem überwältigenden Erfolg ihres Vorgängers wurde die zweite Generation des Civic Type R 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, der die Möglichkeiten eines 2,0-Liter-Saugmotors auf ein neues Level hob. Hinzu kamen verbesserte Bremsen, ein präzises Sechsgang-Getriebe mit kurzer Übersetzung und eine aus hochfestem Stahl gefertigte Karosserie, die die statische Torsionssteifigkeit gegenüber dem EK9 um 80 Prozent erhöhte. Die Toe-Control-Link-Federbeinaufhängung vorne und die Reactive-Link-Doppelquerlenkeraufhängung hinten sorgten in Kombination mit der neuen elektrischen Servolenkung (EPS) und dem variablen Übersetzungsverhältnis (VGR) für ein äußerst angenehmes Lenkgefühl und Feedback.

FN2 / FD2 (2007–2011): Ein Type R, zwei Typen

Der Civic Type R der dritten Generation war einzigartig: Die europäische Modellvariante 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

Presseinformation

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.

FK2 (2015–2017): Debüt für den VTEC-Turbo

Im Zuge immer strengerer Markt- und Regulierungsvorschriften war der Schritt zum Turbolader 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, die vordere Bremsscheiben mit großem Durchmesser (351 mm) nutzte, garantierte dabei optimale Verzögerung. 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.

FK8 (2017–2022): Kompaktssportler durch und durch

Der FK8 markierte die ultimative Evolution des Civic Type R. Als Weiterentwicklung des FK2 verfügte das Fahrzeug über eine Mehrlenker-Hinterradaufhängung, überarbeitete adaptive Dämpfer sowie einen auf 320 PS erstarkten K20C1-Motor. Zusätzlicher Abtrieb garantierte ein noch intensiveres Fahrerlebnis, aerodynamische Details und der nahezu ebene Unterboden wirkten dem Auftrieb entgegen.

Presseinformation

FL5 (2023): Ultimate Sports 2.0

Der neue Civic Type R bildet die nächste Stufe des über mehrere Generationen hinweg optimierten Kompaktsportlers: Neue Technologien und eine nochmals verbesserte Aerodynamik legen die Messlatte erneut höher, ohne die DNA des Type R und insbesondere die Verbindung zum FD2 zu verleugnen. Das Ergebnis ist der schnellste und fesselndste Civic Type R, der je gebaut wurde. Als amtierender Rekordhalter der schnellsten Rundenzeit in Suzuka ist der neue Civic Type R ein würdiges Modell, um nicht nur das 25-jährige Jubiläum des Kompaktsportlers zu feiern, sondern auch das 30-jährige Bestehen der „Type R“-Reihe.

Kraftstoffverbrauch Civic Type R 2023 in l/100 km: innerorts 10,9; außerorts 6,5; kombiniert 8,1. CO₂-Emissionen in g/km: 186. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zur offiziellen spezifischen CO₂-Emission neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern, unentgeltlich erhältlich ist.