

Neuer Ford Focus RS gegen Honda Civic Type R

IST FORD JETZT KING IM RING?

Entscheidend ist ja immer auf dem Track:
Bonsai-Brenner gegen neuen Kölner Kraftprotz.
Wir drehen mal 'ne ganz schnelle Runde

WENN ZWEI das Gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe! Leichter Vierzylinder mit ordentlich Turbo-Bums – das können viele Kompakte. Nicht alle taugen für die Rennstrecke. Genau da fahren Honda Civic Type R und Ford Focus RS am Limit. Heute müssen wir klären: Wer ist King im Ring – wer nur Bling-Bling? Und testen deshalb auf Zeit.

Drei, zwei, Focus: Drivemodeschalter in der Mittelkonsole auf „Track“. Heißt übersetzt: Die Kennlinien für Lenkung, Fahrwerk, Auspuff und Motor stehen auf brutal. Mit Launch-Control legt das Drehmoment dann für 15 Sekunden auf die strammen 440 nochmals 30 Newtonmeter obendrauf. Eject. Ohne großes Gejaule schießt der Allradler auf seinen 19-Zöller-Michelins unspektakulär, aber sauschnell nach vorn. Trotz Klappe im Auspuff brüllt der dritte Focus RS dich jetzt mit Vierzylinder nicht mehr ganz so böse an. Dafür geht er deutlich besser. Leistung ist ja genug da, Traktionsprobleme kennt der Kölner trotz-

dem nicht. Ein Vorteil auf der kurvigen Strecke. Was auf dem engen Kurs aber stört: die Hakelschaltung. Besonders vom zweiten in den dritten Gang braucht es fast schon rohe Gewalt. Leichtgängig und präzise dagegen die Lenkung. Und dem Fahrwerk fehlt's nicht an Restkomfort.

Typisch Allrad: Eine Tendenz zum Untersteuern, doch der RS spurt recht neutral mit Hang zur leichten Hecklastigkeit. Er fordert aber einen sauberen Strich auf der Strecke, sonst verliert er in Kurven zu viel Fahrt. Und wie schnell ist der Focus nun? Wir messen bei null bis 100 km/h drei Zehntel länger, als die Werksangabe verspricht. Dafür nimmt er den Rundkurs lässig in 1:11,22 Minuten.

Kann's der Civic besser? Nominell nicht: Er hat 40 PS, 157 Kilogramm und eine angetriebene Achse weniger. Auch dreht der neue Type R nur 6500 statt 7800 Touren wie noch der Vorgänger. Und trotzdem ist dieser R scharf wie Wasabi. Zwei Betriebszustände gibt's: Normal oder Race plus. In letzterem sprintet der Honda in 5,7 Sekunden >>



Der Civic hat Vorderradantrieb statt Allrad – aber er klebt auf dem Asphalt wie ein Gecko.



Flotter Vierling Der 2,0-Liter ist aus Leichtmetall gefertigt. Als Kurzhuber ausgelegt, mag der 310-PS-Antrieb hohe Drehzahlen



Honda
Civic
Type R

Flinkes Geflügel: 40 PS weniger als der RS, dafür 157 kg leichter - der Civic hat auf der Rennstrecke den Kühlergrill ganz knapp vorn



Ford
Focus
RS



Viele Pferdestärken Dank großem Ladeluftkühler und neuem Turbo sind 350 PS drin. Den 2,3-Liter gibt's auch im Mustang



Fahrzeugdaten

	FORD	HONDA
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette
Hubraum	2261 cm³	1996 cm³
kW (PS) bei U/min	257 (350)/6000	228 (310)/6500
Nm bei U/min	440/2000	400/2500
Höchstgeschwindigkeit	266 km/h	270 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Allradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/35 R 19 W	235/35 R 19 XL Y
Reifentyp	Michelin Pilot Super Sport	Continental SportContact 6
Radgröße	8 x 19"	8,5 x 19"
Abgas CO₂	175 g/km	175 g/km
Verbrauch*	10,0/6,3/7,7 l	9,8/6,3/7,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	62 l/Super plus	50 l/Super
Kältemittel/Klimaanlage	R134a	R134a
Vorbeifahrgeräusch	71 dB (A)	72 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	keine	keine
Kofferraumvolumen	260-1045 l	477-1378 l
Länge/Breite/Höhe	4390/1858-2010**/1470 mm	4370/1770-2065**/1440 mm

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln

R134a: altes Kältemittel, steht vor der Ablösung; **R1234yf:** neues, wegen Sicherheitsbedenken umstrittenes Kältemittel.
Mehr zum Thema: autobild.de/go/killer



Kosten/Garantien

Abgasnorm	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	206 €	200 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/27/24	18/26/26
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	200/520 €	200/500 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	3 Jahre



Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h 0-100/130 km/h 0-160/200 km/h	1,9 s 5,0/8,0 s 12,0/19,8 s	2,4 s 5,7/8,5 s 12,4/20,5 s
Elastizität	60-100 km/h 80-120 km/h	4,1/5,7 s (4./5. Gang) 5,4/7,0 s (5./6. Gang)	4,1/6,3 s (4./5. Gang) 5,0/7,8 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung		1563/462 kg	1406/294 kg
Gewichtsverteilung v./h.		60/40 %	65/35 %
Wendekreis links/rechts		12,5/12,6 m	12,7/12,5 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt aus 100 km/h warm	34,8 m 34,5 m	35,3 m 34,7 m
Innengeräusch	bei 50 km/h bei 100 km/h bei 130 km/h	63 dB (A) 68 dB (A) 73 dB (A)	61 dB (A) 68 dB (A) 75 dB (A)
Testverbrauch - CO₂		11,4 l - 271 g/km	9,7 l - 231 g/km
Reichweite		540 km	510 km

AUTO BILD
testet mit
JET-Kraftstoffen



Preise/Ausstattung

Modell	Ford Focus RS	Honda Civic Type R
Grundpreis	40 000 €	35 350 €
Doppelkupplungsgetriebe	N	N
Navigationssystem	615 €	2500 € (Paketpreis)
Sitzheizung vorn	300 €	N
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	S	2500 € (Paketpreis)
Einparkensoren hinten	400 €	2500 € (Paketpreis)
Sportschalensitze	2000 € (Paketpreis)	S
Xenon-Scheinwerfer	S	S (LED-Scheinwerfer)
Adaptives Fahrwerk	S	S
Testwagenpreis (wird gewertet)	42 000 €* S = Serie; N = nicht lieferbar; * inklusive RS-Performance-Paket für 2000 €	35 350 €

S = Serie; N = nicht lieferbar; * inklusive RS-Performance-Paket für 2000 €



FOTOS: A. EMMERLING (6), J. MÖNNICH, K. WECHBRODT, T. BADER



SPORTWERTUNG

Wertungen

	Punkte max.	HONDA	FORD
Karosserie	10	8	8
Qualität	10	6	7
Sitze/Sitzposition	20	19	18
Ausstattung	10	8	8
Motoreigenschaften	20	17	18
Fahrleistungen	30	27	27
Getriebe/Schaltung	20	17	15
Sound	10	9	9
Fahrkomfort	10	6	7
Fahrsicherheit	20	19	18
Handling	20	19	18
Rundenzeiten	20	18	18
Lenkung	20	18	18
Bremsen	30	26	26
Unterhalt	10	6	5
Verbrauch	20	11	10
Preis	20	16	12
Gesamtwertung	300	250	242

Platzierung

Punkte maximal 300

1.	2.
Honda Civic Type R 250	Ford Focus RS 242

Agil und leichtfüßig, drehfreudiger Motor, neutraler Frontantrieb. Schaltung knackig.

Schwereres Auto, starker Motor, hoher Verbrauch. Schaltung hakelig mit langen Wegen.



Hier arbeiten zwei Fahrer und 660 Pferde: Im Focus endet die Beschleunigung bei 266, der Honda Civic bietet noch 4 km/h mehr Spitzengeschwindigkeit auf

>> auf 100. Auf der Strecke überrascht der Civic, weil er sich so unglaublich handlich und agil gibt. Kurven verschluckt er regelrecht, dabei schmatzt er sich auf dem Asphalt fest wie ein Gecko. Die Knack-Schaltung ist Marke

Joystick, die Lenkung frei von störenden Antriebsmomenten. Der Honda ist ein kompromissloser Racer. Auf der Nordschleife fuhr ein Prototyp die Runde in 7:50,63 Minuten! Auf unserem Testkurs brennt der Type R

eine 1:11,08 in den Asphalt, ist einen Wimpernschlag schneller als der Ford. Und verbraucht 1,7 Liter weniger auf 100 km. Dazu kommt: Er ist 4700 Euro günstiger. Sieg Civic. Weil er zwar das Gleiche kann, aber besser.



SPACESHIP CIVIC

Arbeitsplatz: klassisch mit drei Uhren plus Anzeigen unter der Frontscheibe. Verschraubt: gute Sitze mit bestem Seitenhalt. Geflügel: Doppelspoiler hinten.



FLÜGELMONSTER FOCUS

Cockpit: fast nüchtern, wären da nicht die hübschen Zusatzuhren. Zwingend: Sportgestühl (Extra) ohne Höhenverstellung. Aerodynamisch: üppiger Dachspoiler.



FAZIT
Test-Team
STEFAN DIEHL
BEREND SANDERS

Bessere Traktion, mehr Bums unter der Haube - der Focus müsste siegen. Doch gute 150 Kilo mehr auf den Hüften und eine Hakelschaltung lassen den RS schwächeln.

Munterer und lebendiger ist der Civic Type R. In diesem Vergleich ist der Honda King im Ring!