

Fahrbericht Rolls-Royce Dawn: Unüberholbar

Von Jeff Jablansky, cen

Eigentlich ist jeder Aspekt des Rolls-Royce Dawn eine Übertreibung. Und so muss es wohl sein, wenn man eine halbe Million investiert - ob in ein Haus, ein Boot oder ein Auto. Die Umgebung hat Anerkennung zu zollen - und tatsächlich ist der Rolls-Royce Dawn völlig unübersehbar. Auffälliger geht es nicht. Auch wir haben das - zeitweise - bei unseren ausgiebigen Testtouren genossen.

Eigentlich ist jeder Aspekt des Rolls-Royce Dawn eine Übertreibung. Und so muss es wohl sein, wenn man eine halbe Million investiert - ob in ein Haus, ein Boot oder ein Auto. Die Umgebung hat Anerkennung zu zollen - und tatsächlich ist der Rolls-Royce Dawn völlig unübersehbar. Auffälliger geht es nicht.

Warum überhaupt ein Cabriolet, dass auf der Ghost-/Wraith-Familie basiert? Reicht im Programm nicht das Phantom Drophead Coupe, das noch besser in die Tradition passt, die einst jahrzehntelang mit dem Corniche hochgehalten wurde? Vielleicht, aber das Phantom Drophead Coupe läuft aus, erst 2018 soll ein Nachfolger mit Vollalu-Karosserie kommen. Bis 2018 bleibt der Dawn daher die einzige Möglichkeit, einen offenen Rolls-Royce zu fahren.

Ohnehin behauptet Rolls-Royce, dass der Dawn nicht mehr viel mit Ghost und Wraith zu tun hat. Zwei Drittel der Karosserie seien eigenständig, die Verwandtschaft manifestiere sich vor allem unter dem Blech. Und dort stört sie nicht im geringsten. Denn für das einzigartige Gefühl, in einem Dawn unterwegs zu sein, sind eben vor allem die Äußerlichkeiten verantwortlich. In allererster Linie die immer wieder überraschend nach vorn öffnenden Türen mit ihrer imposanten Innenverkleidung aus Holz und Leder. Ansonsten entspricht das Interieur in vielen Punkten dem Wraith, und es gibt reichlich Platz für vier - vor allem, wenn das üppig gepolsterte Verdeck geöffnet wird.

Allerdings ist die Darstellung des Infotainment-Systems unschwer als nachkolorierte Variante der bekannten Einheit aus profanen BMW-Typen erkennbar, und auch die

Vielzahl an Knöpfen, die im Interieur verstreut sind, erinnert schon auf den ersten Blick an aktuelle BMW-Modelle. Wie man hier aufräumt, machen derzeit beispielsweise Volvo und Tesla überzeugend vor. Dem unerhört opulenten Gesamteindruck sind die BMW-Bezüge dennoch kaum abträglich: Luxuriöser kann man nicht reisen.

Die Sitze sind gepolstert wie für eine Reise um die ganze Welt, und in jeder der verfügbaren Konfigurationen ist die Qualität der Hölzer und Ledersorten über jeden Zweifel erhaben. Jede Fläche ist liebevoll verarbeitet, jedes Bauteil zeugt von sorgsamer Bearbeitung – mit Ausnahme vielleicht des Lenkrades, das etwas zu viel Plastik zeigt. Kenner wissen natürlich, dass Rolls-Royce bei den Bauteilen nicht so aus dem Vollen schöpft wie beim Phantom. Doch der Eindruck ist so überzeugend, dass man sich wünschen würde, BMW würde bei seinen Spitzenmodelllllen ein wenig mehr "Rolls-Royce" walten lassen.

Die reinen Fahrleistungen sind traditionell ein vernachlässigenswerter Aspekt, wenn man einen Rolls-Royce bewegt. Schließlich bezeichnete man die Leistung jahrzehntelang lediglich als "genügend". Doch der Antrieb ist es wert, gewürdigt zu werden. Als Rolls-Royce der Neuzeit ist der Dawn mit einem V12-Biturbo bestückt und dabei soll es auch bleiben: Eine vollelektrische Variante ist vom Tisch. Die Maschine leistet 570 PS und produziert 780 Newtonmeter Drehmoment. Man wird kaum jemals mehr als die Hälfte der Krafreserven nutzen, es sei denn bei Vollgas-Orgien auf der Autobahn, die dazu dienen, die Hierarchien klarzustellen. Die Acht-Gang-Automatik schaltet so unauffällig, dass sie glatt als stufenloses Getriebe durchgehen könnte. Und die Maschine arbeitet praktisch lautlos.

Dazu passt ein Fahrwerk, das Fahrbahnunebenheiten praktisch völlig neutralisiert. Man rollt über Schlaglöcher hinweg, die andere Autos erheblich aus der Ruhe bringen - etwas, was beim Dawn praktisch völlig unvorstellbar scheint.

Wir empfehlen also, das Verdeck zu versenken, um gesehen zu werden. Dem Fahrkomfort ist dies keineswegs abträglich: Auch bei 140 km/h lässt sich locker eine gedämpfte Konversation führen, egal ob über den Beitrag eines "Brexit" zur Glorie des Empire oder über die passende Wasserqualität für den Swimming Pool an der südfranzösischen Villa.

Dass der Dawn seine historische Modellbezeichnung erhielt, ist übrigens durchaus unbescheiden: Er soll an den klassischen Rolls-Royce Silver Dawn erinnern. Doch im Gegensatz zu diesem ist seine Karosserie bar jener Kurven und Schwünge, die das historische Vorbild auszeichneten. Das streng gezeichnete Kleid des aktuellen Rolls-

Royce Dawn enthüllt kaum etwas von seiner schönen Persönlichkeit; vor allem das Heck wirkt geradezu flach. Immerhin bieten die Auswahlmöglichkeiten für Farben, Polster und Dekor endlose Variationen für Exzentriker.

Und diese dürften den Dawn auch für die starke Konkurrenz uneinholbar seine Bahnen ziehen lassen. Aston Martin Vanquish Volante, Bentley Continental GTC und Mercedes-Benz S-Klasse Cabrio bedienen mit ihren Eigenarten ganz andere Charaktere.

Datenblatt Rolls-Royce Dawn

Länge x Breite x Höhe (m): 5,29 x 1,95 x 1,50

Radstand (m): 2,93

Motor: V12-Benziner, 6592 ccm, Biturbo

Leistung: 420 kW / 570 PS bei 5250 U/min

Max. Drehmoment: 780 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 14,2 Liter

CO₂-Emissionen: 330 g/km (Euro 6)

Leergewicht: 2560 kg

Preis: 329 630 Euro

Bilder zum Artikel



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.



Rolls Royce Dawn.
