
Fahrbericht Aston Martin Rapide S: Der Unsichtbare

Von Axel F. Busse, cen

Für Pierce Brosnan alias James Bond war es in „Stirb an einem anderen Tag“ die perfekte Tarnung: Sein Aston-Martin-Dienstwagen vom Typ Vanquish ließ sich per Knopfdruck unsichtbar machen. Diesseits der Leinwand so gut wie unsichtbar ist auch der Aston Martin Rapide S. Nur extrem wenige Exemplare wurden an Kunden ausgeliefert. Genau deshalb haben wir ihn getestet.

Um überlegene Motorleistung zu erzeugen, braucht heute niemand mehr zwölf Zylinder. Dass es allein in Deutschland vier Hersteller gibt, die acht Marken mit den erlesenen Aggregaten versorgen, hat andere Gründe. Es ist eine Status- und eine Imagefrage – für die Produzenten der Triebwerke ebenso wie für die Kunden der Autos. Mercedes, BMW und der Volkswagen-Konzern leisten sich den Luxus, die großvolumigen Triebwerke im Programm zu behalten. Und der vierte Hersteller? Der sitzt in Köln, auf dem Gelände der Ford-Werke.

Aston Martin lässt seine Zwölfender dort in zwei Varianten zusammenschrauben, was nicht despektierlich klingt, denn ebenso wie die übrige Produktion der Sportwagen in Gaydon wird das meiste in Handarbeit erledigt. Als Lieblingsprojekt des damaligen Aston-Martin-Lenkers Ulrich Bez wurde der Rapide 2009 erstmals vorgestellt. Und ebenso wie beim namensgebenden Lagonda Rapide von 1961 verkauft er sich in überschaubaren Stückzahlen. Dennoch wurde das Modell 2013 überarbeitet und blieb im Programm – denn Vergleichbares haben andere Hersteller nicht zu bieten.

Der Rapide S baut auf der Architektur des Vanquish auf, dessen Radstand um 25 Zentimeter verlängert wurde. So schuf man Raum für zwei hintere Türen und eine Gesamtlänge von 4,97 Metern. Gleichzeitig ist der Rapide S nur 1,35 Meter hoch, was die Erscheinung enorm gestreckt wirken lässt. Allein die Motorhaube ist länger als den Passagieren an Kabinenbreite zur Verfügung steht. Die von Chefdesigner Marek Reichmann geschaffene Karosserie lässt die Trennung von Limousine und Coupé verschwimmen, mit imponierenden Vorteilen in der Ästhetik, aber auch Nachteilen beim Raumangebot. Würde Aston Martin einen Viertürer heute komplett neu auflegen, wäre vieles wahrscheinlich anders als beim aktuellen Modell, doch das macht gerade den Charme des in die Jahre gekommenen Luxusliners aus.

In seiner ersten Arbeit für Aston Martin stand der polnisch-stämmige Reichmann vor der spannenden Aufgabe, die vertraute Formensprache der englischen Traditionsmarke in ein bis dahin nicht vorhandenes Fahrzeugkonzept zu übertragen. Bis auf den mit dem Facelift einteilig gewordenen Frontgrill und ein paar weitere Details hat sich sein Gesamtkunstwerk über die vergangenen zehn Jahre fast unverändert erhalten. Nur würde man heute wohl keine Türen mit Schlüssellochern mehr anbieten. An den versenkbaren Klappgriffen hält der Hersteller selbst bei Neukonstruktionen noch eisern fest, auch wenn sie nicht die beste Möglichkeit sind, ein schweres Türblatt zu bewegen.

Die rund 1,40 Meter lange Motorhaube ist kein Imponiergehabe, denn so ein Zwölfender braucht seinen Platz, zumal, wenn er wegen der besseren Gewichtsverteilung leicht hinter der Vorderachse eingebaut werden soll. In einem melodischen Schwung wächst über eine flache Frontscheibe die Kabine und wirft einen gespannten Harmonie-Bogen bis zum steil abfallenden Heck, auf das als Schlussakkord noch eine schmale Spoilerlippe gesetzt ist. Doch sind zwei Auspuff-Endrohre angesichts von zwölf Brennräumen nicht ein bisschen zu viel des Understatements?

Die erste Sitzprobe zerstreut alle Zweifel, man habe es mit etwas anderem zu tun, als mit einem reinrassigen Sportwagen. Ein Neoprenanzug könnte nicht anschmiegsamer sein als die fein belederten Sitze. Das gilt auch für die beiden hinteren Schalensessel, auf denen im Unterschied zu den so genannten 2+2-Sitzern der Marke tatsächlich Erwachsene auskömmlichen Platz genießen – wenn sie erstmal drin sind. Dass sich ein echtes Raumgefühl nicht einstellen will, liegt in erster Linie an der hohen Konsole, die beide Plätze voneinander trennt. Das flach abfallende Dach tut ein übriges, sich wie ein Fondpassagier im Renntaxi zu fühlen. Die Kabinenbreite beträgt dort 1,32 Meter, vorn sind es vier Zentimeter mehr. Willkommene Abwechslung für die hinten Sitzenden kann das Entertainmentssystem bieten, das für 3575 Euro extra eingebaut wird.

Vor Antritt jeder Fahrt steht ein „Schlüsselerlebnis“ besonderer Art: Die mit einem schweren Kristallglaseinsatz bewehrte Starthilfe wird in einen Schlitz versenkt, der zwischen den Tasten für die Getriebesteuerung liegt. 708 Euro kostet so ein Kunstwerk für die Hosentasche. Der Startimpuls löst ein so mächtiges Fauchen des Motors aus, dass man sich verschämt umblicken möchte. Nur wer den „Silent Mode“ kennt und den Druck auf den Schlüssel-Knopf ausdehnt, kann sich der anhaltenden Freundschaft seiner Nachbarn sicher sein.

Aufwändig gearbeitete Ziernähte in Rauten und artverwandten Figuren dekorieren Polster, Verkleidungen, Dachhimmel und Bespannungen. Das edle Ambiente schafft eine luxuriöse Atmosphäre, bei der Kofferraumabdeckung jedoch wäre weniger mehr gewesen: Das Steppmuster ist dank der schrägen Heckscheibe als Reflexion häufiger Begleiter des Blicks in den Rückspiegel. Nicht nur Sinn für Ästhetik, sondern auch fürs Praktische haben die Innenarchitekten unter Beweis gestellt. Im Kofferraum befindet sich auf Wunsch ein Stockschild (für 277 Euro allerdings) und die Lehnen der Rücksitze lassen sich umklappen. Jenseits der 77 Zentimeter hohen Ladekante ist ein Volumen von maximal 1029 Litern nutzbar. Das Fach ist maximal 2,12 Meter tief, was jedem Kombi Ehre machen würde. Die Klappe ist zwar mit einer Soft-Close-Funktion ausgestattet, hat aber keinen Innengriff zum Zuziehen.

Auf der etwas verspielt wirkenden Mittelkonsole sollte man sich vor Antritt der Fahrt über die Wirkung der 30 verschiedenen Tasten, Schalter und Drehknöpfe informieren. Elektrische Parkbremse, Navigationsbedienung und Sitzverstellung sind in dieser Zahl noch nicht enthalten. Mit der Renovierung des Infotainmentsystems hielt eine Menüführung Einzug, die eine Anwahl verschiedener Funktionen über den zentralen Dreh-/Drückschalter zwischen den Sitzen ermöglicht. Der versenkbare Monitor ist in Betrieb leicht zu den Insassen geneigt, was Spiegelungen vermeidet.

Ihre Sportwagen-Gene kann die coupéhafte Fünf-Meter-Limousine beim Fahrkomfort nicht verleugnen. Solange die Piste topfeben ist, gleitet der Rapide S geschmeidig dahin, doch für nachlässig geflickte Landstraßen zeigen Federn und Dämpfer wenig Verständnis. Im Sport-Modus wird jeder überrollte Bierdeckel vom Fahrwerk an die Insassen weiter gemeldet. „Bretthart“ nannte man sowas früher. Aber ein Auto mit dem geflügelten Aston-Martin-Logo darf auch keine weichgespülte Sänfte sein. Nicht umsonst steckt in dem Begriff „Fahrerlebnis“ das Verb „erleben“. Eine angenehm direkte Lenkung und die spontane Gasannahme des Motors entschädigen für vieles, nur wer tief sitzt, dem könnte bei schnellen Richtungswechseln der rechte Ellenbogen mit der hoch angebrachten Ablagebox kollidieren.

Man kann Aston Martin nur wünschen, dass es den 6,0-Liter-V12 noch lange pflegt und nichts aufs Altenteil schickt. Der seidige Lauf und die orchestrale Klangfülle überzeugen auf Anhieb. 560 PS (412 kW) leistet er in der aktuellen Ausbaustufe und katapultiert den Viertürer in früheren Tests in 4,4 Sekunden auf 100 km/h. Dass auch der Testwagen diese Marke erreicht hätte, darf man getrost unterstellen, denn auf der Waage erwies er sich

noch um 55 Kilogramm leichter als laut Zulassung vorgesehen. Mit 345 kg ist allerdings die maximale Zuladung etwas knapp bemessen, da vier Norm-Insassen à 75 kg schon 300 Kilo mitbringen. Der Acht-Gang-Wandlerautomat von ZF ist von 630 Newtonmetern Drehmoment nicht zu überfordern, gibt die gewaltige Schubkraft mit 130 Millisekunden währenden Gangwechseln weiter. Mit offiziellen 327 km/h Höchstgeschwindigkeit ist der Rapide S einer der schnellsten Viertürer auf dem Globus.

Der kräftige Tritt aufs Gaspedal aktiviert im Cockpit ein ungewöhnliches Schauspiel. Die Zeiger von Drehzahlmesser und Tachometer laufen gegensinnig, eine Eigenheit, die man in neueren Schöpfungen von Aston Martin nicht mehr findet. Die fest montierten Schaltpaddel zu benutzen hat nur geringen Reiz, denn man kriegt es sowieso nicht besser hin als die Automatik. Den Genuss der über jeden Zweifel erhabenen Fahrleistungen bezahlt man mit einem Spritkonsum von rund 15 Litern. Als offiziellen Mittelwert gibt der Hersteller 12,9 Liter an.

Fazit: Im Aston Martin Rapide S manifestiert sich der Unterschied zwischen gewöhnlichem Luxus und dem Besonderen. Leistung, Lack und Leder sind anderswo auch zu haben, aber selten in einer so ästhetischen Verpackung, in einer so gelungenen Synthese aus Sportlichkeit und Eleganz. Für Enthusiasten mit gut gefülltem Konto ist derartige Exklusivität ein Wert an sich. Deshalb fällt es ihnen nicht schwer, auf die vermeintlichen Segnungen von Warn- und Assistenzsystemen zu verzichten, die Angehörige des automobilen Hochadels heute auszeichnen. Wer mit 560 PS nicht auskommt, kann übrigens neuerdings noch draufsatteln: Mit dem Rapide S AMR und 603 Pferdestärken. (ampnet/afb)

Daten Aston Martin Rapide S

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,97 x 1,93 x 1,35
Radstand (m): 2,99
Motor: V12, 5935 ccm
Leistung: 560 PS (412 kW) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 630 Nm bei 5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 327 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 12,9 Liter
Testverbrauch: 14,9 Liter
CO₂-Emissionen(Normverbrauch): 299 g/km (Euro 6)
Tankinhalt: 91 Liter
Leergewicht: 2010 kg (Testwagen)
Kofferraumvolumen: 317–1029 Liter
Bereifung: 245/40 ZR 20 (v.) / 295/35 ZR 20 (h)
Basispreis: 199 950 Euro
Testwagenpreis: 215 798 Euro

Bilder zum Artikel



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



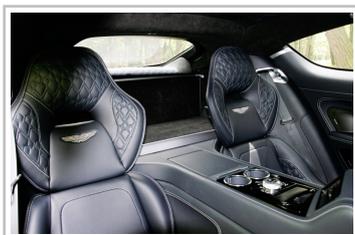
Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Aston Martin Rapide S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse