

CLASSIC DRIVER

Aston Martin Rapide: Auf Raumpatrouille



„Power, beauty and soul“ war 2003. Im Jahr 2010 prangt ein neuer Slogan über der Modellflotte: „Pure Aston Martin“ beschreibt ein hundertprozentiges Aston Martin-Erlebnis für vier Personen. Classic Driver Steve Wakefield saß hinterm Steuer und im Fond des Aston Martin Rapide und liefert erste Fahreindrücke.

Keine Sorge: Das Design des Rapide ist in Wirklichkeit ebenso gefällig, wie es die Pressebilder zuvor ankündigten. Auch die Motorleistung sollte für die Mehrheit ausreichend sein. Nach einer ausgedehnten Testfahrt in den Hügeln von Valencia stellte sich heraus, dass der Rapide etwa so geschmeidig läuft, wie die sanftesten Töne des Soulsängers Al Green. Aber immer der Reihe nach.

Bei der Fahrveranstaltung drehte sich alles um die Attribute Raumangebot, Einstiegskomfort und Nutzwert des neuen, viertürigen Aston Martin-Coupés. So scheuten sich die Aston Martin-Mannen nicht, die Journalisten mit dem Rapide vom Flughafen ins Restaurant zu chauffieren. Mit erstaunlichem Erfolg. Neben den Tapas waren die Sportsitze das Gesprächsthema des Abends. Man sprach von überaus bequemen Sitzen und ausreichend Beinfreiheit.



Aston Martin beschreibt den Rapide als engen Verwandten des Aston Martin DB9. Stimmt, er trägt das Familien-Design. Doch Türen, Motorhaube und die Seitenpartie sind im Detail komplett neu gestaltet worden. Zudem ist der Rapide länger, breiter und höher als der DB9. Immerhin lauteten die Anforderungen, zusätzlich zwei erwachsenen Passagieren Platz zu bieten, einen 90-Liter-Kraftstofftank unterzubringen und ein Kofferraumvolumen von über 300 Litern zu offerieren (genau: 317 Liter, mit umgelegten Rücksitzen bis auf 886 erweiterbar).

Optisch betrachtet sind die Fondtüren kaum zu erkennen. Das Design vermittelt erfolgreich den Schein: Dies ist ein Coupé, wenn auch ein großes. Gut so. Öffnet man alle Türen, kommt die Limousine zum Vorschein – und ein hochwertiges Interieur, für dessen Fertigstellung 100-Mann-Stunden im Produktionswerk in Graz, Österreich, angesetzt werden. Nicht etwa, weil dort die Uhren langsamer ticken als im Stammwerk in Gaydon: Für die Belederung eines Rapide müssen sich alleine zehn Kühe das Fell über die Ohren ziehen lassen. Unseren Testwagen schmückt zudem ein neues Innraumholz, genannt Tamoh Ash, ebenso wie

zahlreiche Metallelemente.





Im Vergleich zum DB9 bietet die erste Sitzreihe mehr Raum für Fahrer und Beifahrer. Einerseits dank der breiteren Sitze – dies wurde durch den Wegfall des manuellen Handbremshebels erreicht, der nun durch eine elektronische Handbremse ersetzt wurde. Andererseits lassen die größeren Seitenscheiben mehr Licht ins Cockpit, was dem Raumgefühl zusätzlich zu Gute kommt.

Wenn man alle Türen öffnet, erlebt man den Schwanenflügel-Effekt, dessen Choreographie auch im Stillstand ein dynamisches Erlebnis ist. Schließt man die Türen wieder, so versiegeln die Glasscheiben automatisch den Innenraum. Wird die Grenze von 10 km/h überschritten, so ziehen sich die vier doppelverglasten Türen des Aston Martin Rapide noch einen Hauch enger an die Karosserie, in eine fast „luftdichte“ Position heran. Damit ist es im Interieur des Wagens völlig ruhig und idyllisch. Ferner lässt sich vermuten, dass die Extra-Glasschicht, die einen Infrarotfilter trägt, nicht nur das Innenraumklima bei hoher Sonneneinstrahlung positiv beeinflusst, sondern auch die Stille im Innenraum fördert.





Während der Fahrt macht sich die Länge von fünf Metern und das um 10 Prozent gesteigerte Gesamtgewicht (1.950 kg) des Rapide im Vergleich zum DB9 bemerkbar. Obgleich Aston Martin einen zügigen Beschleunigung – von 0 auf 100 km/h in 5,3 Sekunden – und eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 303 km/h verspricht. Das ZF-Getriebe Touchtronic 2, das bereits hervorragend im DB9 sein Werk verrichtet, arbeitet im Rapide geradezu sensationell. Die Abgasanlage wurde so ausgelegt, dass das typische Grollen des 477 PS starken Sechsliter-V12 ab 4.000/min. hörbar sanfter, aber dennoch charismatisch klingt.



Vom Handling-Aspekt her resultieren der verlängerte Radstand, das höhere Gewicht und das technisch aktuellste Fahrwerk im Aston Martin-Stall in einer spurtreuen Fahrdynamik. Die Fahrt auf der Landstraße

gestaltet sich im Rapide – auch dank der Transaxle-Bauweise und der damit verbunden, optimalen Gewichtsverteilung – deutlich entspannter. Auch die nassen, kurvenreichen Bergstraßen, die wir an diesem Tag überqueren, können den Viertürer nicht aus der Ruhe bringen. Man muss nur ein bisschen gefühlvoll zur Sache gehen. Es ist eben kein Rennstreckensportler wie ein Mercedes AMG oder ein Audi RS.

Ein neues Feature, das bald in der gesamten Modellflotte zum Einsatz kommen soll, sind die Verbund-Bremsscheiben, die eine Mischung aus Gusseisen und Aluminium aufweisen. Darüber sitzen Sechskolben-Bremssättel vorne und Vierkolben-Bremssättel hinten aus dem Hause Brembo. Sie funktionieren gut, obwohl das Gefühl aufkam, sie würden bei hoher Temperatur noch besser greifen.



Die negativen Aspekte des Aston Martin Rapide sind meiner Meinung nach nur Übertragungen aus der Gaydon-Ära, die 2003 mit dem DB9 begann. Das Navigationssystem verrichtet immer noch nicht zufrieden stellend seinen Job. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass schon bald eine komplett neue Mittelkonsole eingeführt wird. Dann könnte es vielleicht auch eine Rückfahrkamera geben, die bei einem derart großen und eher unübersichtlichen Auto sehr hilfreich wäre. Auch der immer noch aktuelle, aber wenig geliebte „Zündschlüssel“ ECU (Emotion Control Unit) sollte eigentlich allmählich der Geschichte angehören. Von diesen Nörgeleien einmal abgesehen, erfüllt der Aston Martin Rapide jedoch alles, was man von einem viersitzigen Coupé in diesem Segment erwartet.

Die finale Strecke meiner Testfahrt ist die Rückfahrt nach Valencia. Ich nehme hinten Platz. Behaglich, wie in einen Kokon gehüllt, fühlt sich Fahrt als Fondpassagier an. Mit realistischer Beinfreiheit, gleichwohl man die Füße nicht unter die Frontsitze schieben kann. Die Kopffreiheit reicht aus für einen 1,80-Meter-Mann, größer sollte man jedoch nicht sein. Dank der hohen Mittelkonsole sitzt man in der hinteren Reihe besonders fest im Sattel.





Hinter den Fondsitzen finden sich verschiedene nützliche Gepäckablagen: Darunter verdeckte Ablagen für Wertsachen sowie Stauraum für kleine Taschen und Mäntel, die man auch während der Fahrt erreichen kann. Dann bleibt immer noch wahlweise Platz für Golf-Bags. Für einen ausgedehnten Urlaub zu Viert reicht der Kofferraum des Aston Rapide dennoch nicht aus.

Potenzielle DB9-Käufer würden gut daran tun, für – in dieser Liga – nicht wesentlich mehr Geld in den Rapide zu investieren. Der Aufpreis beträgt etwa 30.000 Euro. Dafür erhält man dann eine praktische, ebenso elegante Alternative mit nur geringen Leistungseinbußen. Wie ich folgende Frage beantworten würde: Kann man im Fond des Aston Martin Rapide entspannt von London nach Le Mans reisen? Ja, mit ein wenig gutem Willen. Und ob die Konkurrenz aus Zuffenhausen eine echte Alternative ist? Eine direkte Gegenüberstellung ist mir bisher nicht gelungen, daher meine Bitte: Vergleichen Sie selbst, und lesen Sie den aktuellen Fahrbericht über den [Porsche Panamera Turbo](#) meines Kollegen Jan Baedeker.





Wenn Sie sich also gerade im Markt nach einem begehrten, viersitzigen Coupé umsehen, dann sollten Sie dem Aston Martin Rapide Beachtung schenken. Die Preise starten bei 180.000 Euro. In der Basisversion bringt der Rapide bereits eine umfangreiche Ausstattung mit sich, inklusive dem brillanten Bang & Olufsen Beosound Audi-System. Das Rear-Seat-Entertainment-System mit DVD-Laufwerk ist – neben gewöhnlichen Optionen wie die Wahl der Innenraummaterialien und Lackierung – eine der wenigen Zusatzausstattungen.

Text: [Steve Wakefield](#)

Fotos: Aston Martin

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-rapide-auf-raumpatrouille>
© Classic Driver. All rights reserved.