

23.02.2011

Aston Martin Rapide

Alte Schule, neue Technik

Wenn Autotechniker ein Auto testen, suchen sie sich gern ein besonderes aus. Lutz Eckstein vom Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen war mit dem Aston Martin Rapide dennoch nicht ganz zufrieden. Der Ordinarius wünschte sich modernere Technik für den Viertürer.

Hamburg - Schon nach wenigen Minuten hinter dem Steuer des Aston Martin Rapide ist klar: Lutz Eckstein kann Auto fahren. Mit einer Präzision und Beherrztheit, die man dem Ordinarius einer Universität nicht auf Anhieb zutraut. Auch dann nicht, wenn der, wie Eckstein, "vom Fach ist" und das Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen leitet.

Aber in den langgezogenen Autobahnkurven der A4 jagt der 41-Jährige den Rapide mit deutlich mehr als 200 Stundenkilometern souverän über die Spuren. Souverän fällt dann auch sein Urteil über das Fahrwerk aus: "das eines Sportwagens". Dass der Rapide vier Türen hat, erscheint Lutz Eckstein in diesem Zusammenhang "als Nebensache".

In den engen Spiralwindungen des Autobahnkreuzes Kerpen erprobt Eckstein dann den Grenzbereich des Aston Martin. Anfangs konstatiert der Tester "eine Tendenz zum Untersteuern". Doch in der dritten Biegung hat Lutz Eckstein den Bogen raus: Schon vor dem Einlenken die zwölf Zylinder im oberen Drehzahlbereich halten, dann das Heck durch Gaswegnehmen leicht anlupfen, die Lenkung kurz öffnen und schließlich wohldosiert beschleunigen. So lasse sich der Rapide "sehr gut übers Gaspedal lenken", ohne dass sein ESP eingreifen müsse.

Auf dem Weg zurück nach Aachen herrscht dichter Verkehr. Dabei kann der Tester die Innenausstattung des Aston überprüfen. Die sensorischen Qualitäten des edlen Leders und der vielen massiven Metallaccessoires lassen bei Lutz Eckstein keine Wünsche offen. Allerdings entdeckt er ergonomische Defizite: Die Bedienknöpfe am Lenkrad für Hi-Fi, Telefon und Tempomat sitzen zu weit unten. Auf der Mittelkonsole gibt es zu wenig Orientierung, so lassen sich die Regler für die Klima- und die Hi-Fi-Anlage während der Fahrt nicht intuitiv finden.

Lutz Eckstein: "Eine antiquierte Technologie"

Der ausfahrbare Monitor des Navigators, findet Lutz Eckstein, sehe aus wie "eingekauft von Volvo". Da das Bedienmenü obendrein nicht hinreichend logisch aufgebaut ist und oft verzögert reagiert, gibt es hier zum ersten Mal Punktabzug: "Eine so antiquierte Technologie", findet der Tester, "sollte für einen Aston Martin tabu sein."

Überhaupt fällt Eckstein auf, wie wenig Elektronik der Rapide zu bieten hat: Die Sicht nach hinten ist durch die flachstehende Heckscheibe fast unmöglich, dennoch wird eine Rückfahrkamera nur auf Kundensonderwunsch eingebaut. Eine

Wankstabilisierung fehlt ganz. Offenbar, schlussfolgert Lutz Eckstein, müsse Aston Martin auch neue Modelle wie den Rapide ohne aktuellere Digitaltechnik konstruieren.

Dies sei "ein prinzipieller Nachteil aller Kleinserienhersteller", erläutert der Autofachmann: Die Software, die für die heute übliche Vernetzung aller Assistenzsysteme benötigt wird, muss für jedes neue Modell erneut entwickelt, zumindest aber aufwendig adaptiert werden. Das rechnet sich nicht bei geringen Stückzahlen. "So bleibt dann Aston Martin nur der Rückzug auf die sinnlich starke, auf Dauer aber nicht zukunftsfähige Old-School-Technologie von üppigen Zwölf-Zylinder-Motoren und ähnlichen Sportwagentugenden", sagt Lutz Eckstein.

Der Kauf eines Rapide steht für den Professor "allein aus finanziellen Gründen" nicht zur Debatte. Zudem, so stellt sich nach einem kritischen Blick in den Fond heraus, wäre das Platzangebot auf den hinteren Sitzen und im Kofferraum viel zu gering für Familie Eckstein, die im Alltag einen BMW 730 d nutzt.

Der Auto-Professor würde beim Modernisieren der Marke Aston Martin freilich gern mitwirken: "Die Gene von James Bond, die auch künftige Modelle in sich tragen sollten, geben gewiss noch viel her."

Manager Magazin