Aston Martin Cygnet: Kleiner Schwan im Maßanzug

Mit dem Cygnet startet Aston Martin in unbekanntes Terrain. Kann sich die Toyota-Variation bei den Kunden durchsetzen? Wir haben den Kleinwagen in London getestet.

Downsizing ist auch 2011 ein großes Thema in der Automobilindustrie. Klein, sparsam und somit auch mit einer deutlich besseren CO2-Bilanz ausgestattet, müssen die Fahrzeuge der Zukunft sein. Das gilt auch für die exklusiven Sportwagenschmieden, die teilweise ausschließlich kraftvolle Acht- Zehn- oder Zwölfzylindermotoren im Angebot haben. Sehr elegant, sehr royal, aber eben auch sehr verbrauchsstark sind die V8- und V12-Modelle von Aston Martin. One-77, DB9, DBS, Rapide & Co. leisten zwischen 477 und 760 PS, der Verbrauch und die CO2-Emission entsprechen der zügellosen britischen Kraft. Die Krönung ist hier das auf 77 Stück limitierte und 1,66 Millionen Euro teure Top-Modell One-77 mit einem CO2-Ausstoß von 572 Gramm für jeden gefahrenen Kilometer.

Da wäre ein stylischer Kleinstwagen mit ebenso überschaubarem Durst doch genau der richtige Ausgleich, dachte sich Aston-Martin-Chef Ulrich Bez und fragte freundlich bei Toyota an, ob man nicht den kleinen IQ in der Aston-Martin-Manufaktur veredeln könnte. Man durfte und so entstand der Aston Martin Cygnet. Statt schlanker 11.900 Euro, die Toyota für den iQ aufruft, dürfen Aston-Kunden für den technisch baugleichen Flitzer mindestens 37.995 Euro zahlen.

Ob James Bond dieses Modell gern als Dienstwagen hätte, können wir wohl getrost verneinen. Aber der andere, zweitprominenteste Aston-Martin-Fahrer, Prinz Charles, ist ja bekanntermaßen für ökologische Ideen aller Art zu haben. Für ihn wäre auch ein noch sauberer Cygnet eine gute Wahl. Ab 2013 kommt der Britenzwerg auch als reinelektrisches, und somit im Betrieb CO2-freies Fahrzeug in die Schaufenster der Aston-Martin-Händler. Heißt es zumindest inoffiziell. Der Elektroantrieb stammt dann ebenfalls vom Toyota IQ, hat einen 47 kW/64 PS starken Strom-Motor, der von einer Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von elf Kilowattstunden angetrieben wird. Die Batterien werden unter den Sitzen eingebaut, so gibt es keinerlei Platzeinbußen. Die Beschleunigung auf Tempo 100 soll in unter 14 Sekunden erledigt sein. Die Höchstgeschwindigkeit des E-Cygnet liegt bei 125 km/h, die Reichweite bei 105 Kilometern.

Santander
100
LUDGATE HILL
KX11 LCC

Aber der erste kleine Elektro-Aston-Martin ist noch Zukunftsmusik. Heute fahren wir den Cygnet mit der einzig verfügbaren Motorisierung, dem 1,3-Liter-Vierzylinder, 98 PS und 125 Newtonmetern Drehmoment. Und da der britische Japaner im englischen Gaydon handveredelt wird, erfahren wir die Vorteile des jungen Schwans auf der britischen Insel, in der Hauptstadt London. Hier steckt das ganz große Geld Europas, hier findet man die besten Schneider, hier fahren die meisten Luxus-Autos und hier ist der Platz für Automobile eingeschränkt, die Parkplatzsuche zeitaufwändig. Zudem sind die Kosten für falsches Parken besonders hoch, weil im Zweifel gleich noch eine Verkehrsbehinderung strafverschärfend von den profitorientierten Politessen berechnet wird.

Zur Auswahl stehen die beiden limitierten Einführungs-Editionen in Magic Black und Snow White zum Preis ab 48.995 Euro mit manuellem Sechsganggetriebe oder mit dem automatisierten Schaltgetriebe CVT zum Preis ab 50.445 Euro, sowie zahlreiche farbenfrohere Variationen. Damit möglichst kein Cygnet dem anderen gleicht, gibt es unzählige Möglichkeiten den edlen Schwan zu individualisieren. Jede Stilrichtung, jede Außenfarbe ist zum Aufpreis von 4.288 Euro bestellbar und wird extra für jedes Fahrzeug neu angemischt, ob klassisch-elegant in Britisch Racing Green oder extra auffällig in Neonorange, unserer Feuerwehrfarbe ähnelnd. Zweifarbig oder dreifarbig, mit oder ohne verchromten Außenspiegeln, erlaubt ist, was dem anspruchsvollen Kunden gefällt. Die Devise lautet: „Der Cygnet ist der Maßanzug unter den kompakten Fahrzeugen“, erklärt uns Cygnet-Brand-Manager Andy Haslam. So fasziniert auch der Innenraum mit detailverliebter Verarbeitung, weichem, streichelzartem Alcantara (Aufpreis 420 Euro), gestepptem Leder (3.575 Euro) oder edelstem Sonder-Leder, auch hier ist wirklich jeder Farbwunsch möglich (5.037 Euro). Nimmt man auf dem bequemen, sportlich-konturierten Fahrersitz Platz, fällt der Blick auf ein liebevoll veredeltes Cockpit mit farblich abgesetzten Ziernähten, detailreich gestalteten Zeigern und einem schön griffig aufgepolsterten Aston Martin Lenkrad.

Außen ziert ein großer Kühlergrill, wie bei den schnellen zwei- und viertürigen Sportwagen, den durchgestylten Cityflitzer. Das geflügelte Aston-Martin-Logo durfte selbstredend nicht fehlen. Sportlich wirken auch die stilisierten Lufteinlässe auf der Motorhaube und ein angedeuteter rennsportmäßiger Heckdiffusor. Womit wir zu den weniger sportlichen Fahrleistungen kommen. Aber das ist ja auch so gewollt. Der sparsame Viersitzer soll der nobelste Einkaufswagen und das atemberaubendste Citymobil sein, und nicht die 24 Stunden von Le Mans gewinnen. Von null auf 100 Stundenkilometer werden handgeschaltet 11,8 Sekunden benötigt. Zwei Zehntel schneller geht’s mit dem stufenlosen CVT-Getriebe. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h. Der für die Aston-Martin-CO2-Bilanz wichtige Verbrauch liegt bei 4,9 Litern auf 100 Kilometer, das entspricht einem CO2-Ausstoß von 113 Gramm je Kilometer.

Wir fahren über die berühmtesten Straßen Londons. Oxford Street, Regent Street und Savile Row und ernten überall verwunderte, aber freundliche Blicke. Unzählige Daumen schnellen nach oben. Und immer wieder die erstaunte Frage: „Was ist denn das?“ Besonders begeistert zeigt sich eine London-Lady an einer roten Ampel am Hydepark, einen nicht minder stylischen Mercedes CLS steuernd: „Was für ein wundervoller Wagen, wo kann ich den denn kaufen?“ Mit dem richtungsweisenden Hinweis auf den nächstgelegenen Aston-Martin-Händler geht es zum Borough Market, zum Schneider Jeremy Hackett, auch Mr. Classic genannt und zur traditionellen Teestunde ins fünf Sterne-Grandhotel Claridge’s. Wo auch immer der Cygnet auftaucht, bemerken wir strahlende Augen, klickende Fotohandys und anerkennend nickende Köpfe. Er muss wohl ein Erfolg werden. Übrigens: Anders als ursprünglich kolportiert, kann ihn jeder Zahlungswillige beim Aston-Martin-Händler erwerben und nicht nur adlige Stammkunden.

Text: Roland Wilsdorf
Fotos: Aston Martin

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-cygnet-kleiner-schwan-im-ma%C3%9Fanzug
© Classic Driver. All rights reserved.