

Rolls-Royce Ghost und Drophead Coupé: Fast alles einzigartig

Von Axel F. Busse

In Europa stöhnen die Autohersteller über die Absatzkrise. Doch der Nachfrageschwund gilt nur für Autos, die Normal-Sterbliche auch bezahlen können. Im Super-Luxussegment gelten andere Gesetze. Rolls Royce zum Beispiel eilt von einem Produktionsrekord zum nächsten. Auch wenn Deutschland nicht zu den Märkten gehört, wo die betuchte Kundschaft ihren Wohlstand gern offensiv zur Schau stellt, ist der Luxus-Boom an den hiesigen Zulassungszahlen abzulesen.

Schon 2012 war kein schlechtes Jahr für die englische Traditionsmarke, im ersten Halbjahr wurden für deutsche Kunden immerhin 24 Fahrzeuge neu zugelassen. Dieses Jahr waren es in den ersten sechs Monaten schon 40. Und keiner dieser Luxus Schlitten kostete weniger als eine Viertelmillion Euro.

Gerade hat die Marke die erste Dekade einer neuen Unternehmens-Ära vollendet. Vor genau zehn Jahren erschien der erste Rolls Royce auf der Bildfläche, der komplett unter der Ägide von BMW entstanden war. In den geheimnisumwitterten Pokerpartien zwischen den damaligen BMW- und VW-Chefs wurden die beiden englischen Nobelmarken Bentley und Rolls Royce, die seit den dreißiger Jahren in einem Unternehmen zusammen gefasst waren, getrennt. Die traditionelle Fertigungsstätte in Crewe blieb bei Bentley und ging damit an Volkswagen, Rolls Royce fand auf den Ländereien des autobegeisterten Earl of March in Goodwood eine neue Bleibe. Kurz nach Mitternacht wurde am 1. Januar 2003 das erste Phantom-Modell neuer Zeitrechnung an einen australischen Kunden ausgeliefert.

Zur Überraschung vieler handelte es sich nicht um einen aufgeblasenen Siebener-BMW, sondern um eine viertürige Limousine mit eigenem Charakter, die in Sachen Komfort und Qualität neue Maßstäbe setzte. Unterm Blech allerdings kam reichlich bewährte BMW-Technik zum Einsatz, zu allererst der für den 7er-BMW konstruierte Zwölfzylinder-Motor,

der in England überarbeitet und auf 6,75 Liter aufgebohrt wird. Heute umfasst das Modellangebot außer dem 5,84 Meter langen Phantom II ein daraus abgeleitetes zweitüriges Coupé sowie ein Cabrio (Drophead Coupé). Dazu gesellte sich 2009 das etwas despektierlich „Baby-Phantom“ geheiene Modell „Ghost“, das immer noch 5,40 Meter lang ist.

Während der Phantom ein klassisches Chauffeurs-Fahrzeug ist, in dem die Fondgste sich in handschuhweiches Leder kuscheln, die Zehen in lammwollene Hochflorteppiche versenken und edle Tropfen aus dem zwischen den Sitzen platzierten Champagner-Khler genießen, ist das Drophead-Coupé eher ein Wagen für genussbereite Selbstfahrer. Entsprechend der weiland von Henry Royce gegebenen Standard-Antwort auf die Frage nach der Leistung seiner Fahrzeuge, hat der Lenker auch hier „ausreichend“ Pferdestärken zur Verfügung. Genau sind es 460. Mehr als ausreichend ist die zu beschleunigende Masse: 2,7 Tonnen wiegt der fahrfertige Freiluft-Rolls, mehr als ein Durchschnitts-SUV inklusive Passagieren.

Nicht allein solide Bauweise ist verantwortlich für einen derart gewichtigen Auftritt, auch Dutzende von Nebenaggregaten, Hilfs- und Stellmotoren hinterlassen ihre Spuren auf der Waage. Die hinten angeschlagenen Türen beispielsweise muss der müde Scheich nicht von Hand zuziehen, das wird elektrisch erledigt. Ebenso legendär wie die Marke selbst ist die Aussage, das lauteste Geräusch, das man während der Fahrt höre, sei das Ticken der Borduhr. Im Falle der Drophead-Testfahrt stimmte dies nicht – das Gebläse der Klimaanlage war's. Ein vermutetes Gurgeln im Tank unterblieb, obwohl 17,3 Liter je hundert Kilometer Strecke durch die Benzinleitungen rauschten.

Für die Besitzer dieser Schlitten sind solche Werte natürlich komplett irrelevant, vielmehr schtzen sie eine Eigenschaft, die das etwa gleich teure Appartement auf Sylt eben nicht hat: Man ist mobil, nimmt die mehr als zehn Quadratmeter große Sonnenterasse einfach mit dahin, wo die Sonne scheint. Anstrengungslose Beschleunigung und snftenartiges Dahingleiten im Angesicht hochglanz-polierten Walnussholzes verschafft die besondere Form von Lebensqualität. Der nötige Schuss Nostalgie kommt vom großen und mit einem unerwartet dünnen Kranz versehenen Lenkrad – damit gar nicht erst der Verdacht entsteht, es handele sich hier um einen profanen Sportwagen. Dass der Koloss nötigenfalls auch 240 km/h rennt, wird billigend in Kauf genommen.

Der Geist einer neuen Kundschaft wehte in die Showrooms, als Rolls Royce 2009 sein Modell „Ghost“ den Kunden vorstellte. „70 Prozent sind Neukunden“, sagt Deutschland-Chef Peter P. Schoppmann, „die haben vorher noch nie etwas mit Rolls Royce zu tun gehabt“. Gleichwohl besitzen sie einen ansehnlichen Fuhrpark, habe ihre

Transportbedürfnisse bislang mit Bentleys, Ferraris oder Lamborghinis gestillt. Obwohl immer noch deutlich länger als zum Beispiel eine S-Klasse mit erweitertem Radstand gilt der Ghost als die kleine Limousine von Rolls Royce.

Wenn Mylord sich durch die hinten angeschlagenen Türen in den Fond begeben hat, braucht er auch beim Ghost den Arm nicht auszustrecken, um den Wagenschlag zu schließen. Ein Druck aufs Knöpfen genügt. Die mit cremefarbener Lederhaut tapezierte Wellness-Oase schließt ihn hermetisch von störenden Umwelteinflüssen ab. Dank 570 PS aus zwölf doppelt aufgeladenen Zylindern und 780 Newtonmetern Drehmoment kann sie auch im Vergleich mit hoch motorisierten Zweisitzern mühelos mithalten. Aber anders als etwa bei der früheren Schwestermarke wird die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit bei Rolls Royce nicht ausgenutzt – auch beim Ghost greift bei 250 km/h der elektronische Riegel ein.

Nur beim kräftigen Tritt auf das Gaspedal entfaltet sich so etwas wie kerniger Motorsound, die butterweich schaltende Achtgang-Automatik gestaltet den Vortrieb so herrschaftlich dezent und geschmeidig, dass dringend geraten werden muss, den Tacho im Auge zu behalten. Der Blick auf die Tankanzeige ist dagegen nicht so drängend: 13,2 Liter Verbrauch auf dieser Testfahrt belegen, dass sich auch der Durst eines Zwölfenders zähmen lässt. Die Luftfederung sorgt souverän dafür, dass die von Rolls Royce seit Jahrzehnten gepflegte Assoziation vom „fliegenden Teppichs“ bei jedem Kilometer erhalten bleibt.

Die Unterhaltung mit anderen Insassen kann unterwegs im Flüsterton geführt werden, 68 Dezibel wurden bei einem Test gemessen, und da glitt die Limousine schon mit 20 Prozent mehr als Autobahn-Richtgeschwindigkeit dahin. Damit keine fremden Markenlogos die Konzentration auf Rolls Royce stören, verzichtet der Hersteller auf die Kennzeichnung zugekaufter Teile. Anders als die meisten Nobelkarossen hat es das automobile Adelshaus nicht nötig, sich mit HiFi-Anlagen oder Borduhren prominenter Manufakturen zu schmücken. Man muss schon lange suchen, um etwas zu entdecken, was nicht einzigartig ist – und findet es bei den Ausströmern der Lüftungsanlage. Nach wie vor beharren Bentley und Rolls Royce jeder für sich darauf, sie als runde Chromeinfassungen mit zwei horizontalen Querstreben zu gestalten.

Zulassungszahlen und Preisniveau machen die Begegnung mit einem Rolls Royce zu einem seltenen Erlebnis. Ein gut gemeinter Versuch zur Demokratisierung solch exklusiver Ereignisse ist die gegenwärtig in München laufende Ausstellung von Rolls Royce Motor Cars. Unter dem Titel „Strive for Perfection“ (Streben nach Perfektion) würdigt sie im Jahr der 150. Wiederkehr des Geburtstages von Firmengründer Henry

Royce wichtige Serien- und Konzeptfahrzeuge der Luxusmarke. Auf mehr als 1000 Quadratmetern, verteilt über fünf Stockwerke, präsentieren sich 15 originale Rolls-Royce Automobile aus den Jahren 1907 bis 2012. Skizzen und Designstudien, zahlreiche historische Dokumente und eine Vitrine mit den unterschiedlichen Erscheinungsformen des „Spirit of Ecstasy“ ergänzen den Marken-Überblick.

Viele Privatsammler, darunter zum Beispiel der als Manager von Boris Becker bekannt gewordene Ion Tiriac, haben ihre Preziosen für die Schau ausgeliehen. Nur an einer Stelle wurde das Streben der Ausstellungsmacher nach Perfektion nicht belohnt. Ein in der Originalfarbe Silber erhaltener „Silver Ghost“ der ersten Serie konnte nicht in die Präsentation integriert werden. Der Eigentümer, die Volkswagen AG, hält den Klassiker unter Verschluss. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel:



Ausfahrt im Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.



Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.
Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.



Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.
Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.



Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.
Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.



Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé.



Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.

Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.