

„EINEN ROLLS – DEN TRÄGT MAN NOCH“

Dieter Korp über den Rolls-Royce Silver Shadow

Automobil-Schriftsteller Dieter Korp, der Hunderte von Autos aller Preislagen getestet hat, fuhr im Auftrage des SPIEGEL zwei Wochen lang eine der teuersten Limousinen, den Rolls-Royce Silver Shadow (Silber-Schatten). Das Nobel-Auto gilt zumindest im heimatischen Großbritannien als komfortabelstes und langlebigstes Automobil der Welt, sein handgehämmerter, vernickelter Steil-Kühler hat unter Briten den Rang eines nationalen Denkmals. Das Denkmal scheint zu wanken: Die Entwicklung einer neuartigen Flugzeugturbine brachte den Flugmotoren- und Automobilhersteller in finanzielle Bedrängnis. Rolls-Royce entließ 3400 Mitarbeiter und mußte die Dividende von 11,8 auf sechs Prozent

kürzen. Die Rolls-Royce-Aktie stürzte so tief, daß die „Financial Times“ sie aus dem Aktien-Index tilgte. Industrial Reorganisation Corporation, eine staatliche Gesellschaft, gab dem britischen Prestige-Unternehmen eine Finanzspritze von 176 Millionen Mark und erwarb dafür das Anrecht auf Firmenanteile – nach Ansicht vieler Briten der Beginn einer heimlichen Verstaatlichung der 1906 gegründeten Firma. Allein die Automobilproduktion, die nur rund 100 Millionen Mark zum Konzern-Umsatz (2,6 Milliarden Mark) beisteuerte, warf Gewinn ab. Der seit 1965 produzierte Rolls-Royce Silver Shadow erwies sich laut Herstellerfirma als „unser erfolgreichstes Modell aller Zeiten“.

Ein sanftes Klick ertönt. Ein Elektromotor liftet mein Gesäß auf fahrgerechte Höhe. Klick — der unsichtbare Helfer schiebt es in die rechte Distanz zum Lenkrad. Klick — eine kleine Neigung nach hinten — der Klubsessel steht gut. Klick — summend senkt sich ein Fenster. Klick — ein Elektromotor stellt die Automatik auf Vorwärtsfahrt. Klick — nichts geschieht. Die Antenne bleibt im Bumpf des über zwei Tonnen schweren Wagens stecken.

Ich erstarrte. Ein nicht funktionierendes System im Rolls-Royce? Doch der Klicker war nur in die falsche Richtung gestellt. Noch ein Klicken, und die Antenne wuchs empor. Die Welt war wieder in Ordnung.

Drei Jahre oder 80 000 Kilometer beträgt die Garantiespanne. Ich schluckte hohl, als ich das in den Belegpapieren las. Niemand in Crewe in

der englischen Grafschaft Cheshire, Geburtsstadt des Silver Shadow, hatte darüber gesprochen. Doch wozu auch? Es wirkt so selbstverständlich.

Drei Jahre oder 80 000 Kilometer ohne die üblichen Überraschungen durch umsatzsteigernde Sollbruchstellen. Eine andere Welt.

Das Gaspedal senkt sich. 6,2 Liter Hubraum atmen tief ein und ziehen den Silber-Schatten flüsternd davon. Unter den breiten Reifen zerknirschen ein paar Sandkörnchen. Das Leder knistert. Sonst Stille. „Geräusch“, so hatte Firmenvater Henry Royce schon 1906 analysiert, „ist in letzter Hinsicht Überbeanspruchung und fehlerhafte Konstruktion.“

Warum finden unsere Reichen nur ganz verschämt zu Rolls-Royce? Im Jahr werden nicht mehr als acht bis zehn der hochbördigen Flüsterer von Deutschen erworben. Rund 50 sind es jährlich in der Schweiz (darunter etliche auf Rechnung deutscher Lebens- und Finanzkünstler). Selbst in Frankreich, Land der kleinen Wagen und des teuren Benzins, kaufen doppelt so viele bei Rolls-Royce ein wie bei uns.

Deutscher Wohlstand präsentiert sich nicht gern, eine Erscheinung, die schon die hoffnungsfroh begonnene Fahrt des Rolls-Royce-Konkurrenten Mercedes-Benz 600 gebremst hat. „Er ist heute“, seufzte ein Firmen-Obere in Stuttgart-Untertürkheim „unser teuerstes Werbegeschenk.“ Daimlers Längster leidet aber auch unter optischer Verwandtschaft zur Dieseldroschke der gleichen Marke, und er trägt ein bißchen zu schwer an opulenten Chrom-Akkorden wagnerischer Pracht. Was ihn außerdem noch belastet, hat ein Auto-Tester einmal so formuliert: „Im 600er wird man immer für den Chauffeur gehalten.“

Vor fünf Jahren, zwei Jahre nach dem Pullman aus Untertürkheim, erschien der Silver Shadow, weise in eine Zeit hineingebaut, die weniger Chauffeure kennt und in der soziale Wallungen ernster genommen werden; geschrumpft statt gelängt, von schlichtem Auftreten anstelle des üppigen Barocks von einst, aber noch mit einer Dosis traditioneller Kulturborke. Sehr hoch, ein bißchen steif. Und der heilige Tempel. Der unverwechselbare Kühler, Markenzeichen der Gediegenheit,

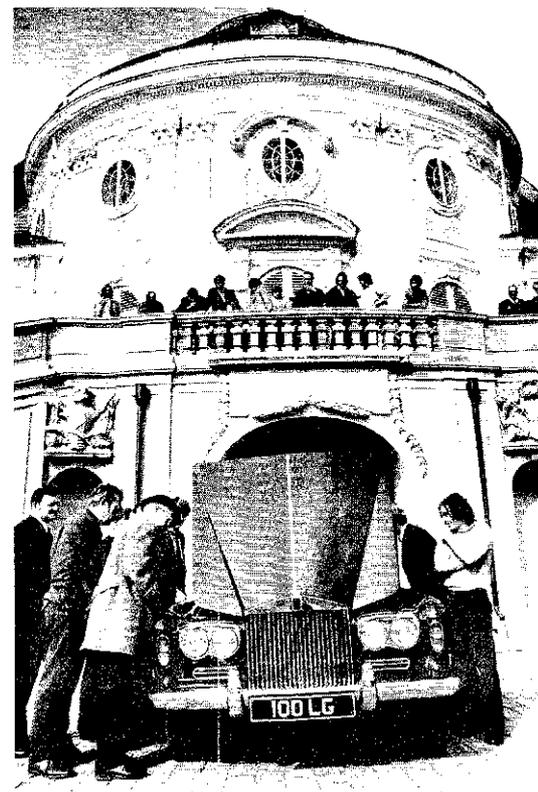
die Schokoladenseite, die 50 Prozent der Produktion — 2000 Stück im Jahr — ins Ausland verkaufen hilft, hauptsächlich in die USA.

Der Kühler und seine „Emily“ genannte Zierfigur hinterlassen tiefe Spuren auch im deutschen Gemüt. Aufgerissene Portiersaugen vor Prominentenherbergen, stockendes Gartengerät in der Hand schwäbischer Eigenlandpfleger, scharfe Blickwendung selbst vor Mädchenoberschulen. Schon soviel Typenkenntnis — es war eine rechte Überraschung. Persianer, Teneriffa, das Schwimmloch vor dem Bungalow — keine Affäre. Aber einen Rolls, den trägt man noch nicht.

Das ist nicht leicht zu begreifen. Haben unsere Groß- und Kleinmogule ihr Geld gestohlen, daß sie es nicht zeigen mögen? Wie hatte Gustaf Gründgens einst Hamburger Bürger schockiert, als er, der Intendant des



Rolls-Royce Silver Shadow, Bewunderer*
Im Schlaraffenland der Technik ...



Rolls-Royce Silver Shadow, Bewunderer*
... Abstand zum Rest der Welt

* Links: im schwäbischen Leonberg, rechts: vor dem Schloß Solitude.

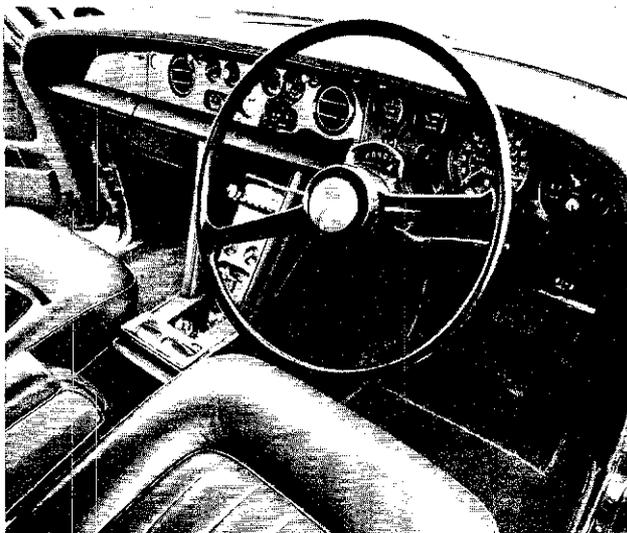
Schauspielhauses, einen Rolls-Royce erwählte. Das war noch der pompöse Typ gewesen. Der bescheidenere Rolls-Royce von heute ist gleichwohl noch 5,17 Meter lang, nur 37 Zentimeter kürzer als der kürzeste Mercedes-Benz 600. Und er läßt sich leichter leiten als der kleine Zweitwagen der Erstgattin. Vom Dach bis zu den Felgen angefüllt mit feinsten Mechanik, hält er sich mit sanft schaltender Getriebe-Automatik bereit (ein Elektromotor erleichtert sogar das Einstellen des Vorwählhebels), mit Vergaser-Startautomatik, mit Servo-Lenkung (für kontinentale Begriffe jedoch zu leichtgängig und gewöhnungsbedürftig) und mit einer Servo-Bremsanlage, die zeigt, wie wenig manche Servo-Anlagen aus anderen Häusern diesen Namen verdienen.

Hohes Niveau bleibt im Rolls-Royce garantiert erhalten. Von welchem Gewicht Passagiere und Stückgut auch sein mögen — eine automatische Regelung sorgt für gleichbleibende Wagenhöhe. Eine Hydraulik macht alles, scharfsinnig erdacht wie die sophistische Technik eines von Steuerzahlern finanzierten Düsenjägers. Dafür wurden nicht weniger als 32 Meter hydraulische Leitungen verlegt. Zu den vier Scheibenbremsen führen zwei unabhängig voneinander operierende Leitungskreise, doch als dritte Sicherheit hält sich in stiller Fürsorge ein weiterer Bremskreis in Reserve.

Hochdruckölpumpen schonen kostbares Arm- und Beinwerk. Wer einen Rolls fährt, muß seinen Körper beim Golfen oder Haifischangeln ertüchtigen. Oder bei der Jagd nach Aufträgen.

Aber in diesem Rolls-Royce fährt man nicht. Man verbringt darin einige Stunden. Fahren fällt sozusagen nebenbei an. Er ist nicht das Automobil, mit dem man, den Quirl umklammernd, vom Grünlicht auf das nächste Rotlicht prescht, alberner Ausgleichssport der im Büro unter Wert ausgelasteten Männlichkeit. Gewiß, auch der Silber-Schatten läßt sich jagen, er ist nicht blutarm. Denn nicht nur schieres Gewicht, sondern auch ein fortschrittliches Fahrwerk mit vier unabhängig aufgehängten Rädern drücken ihn satt auf die Straße, und das auch in schnellen Biegen. Und auch an Leistung gebricht es nicht. Wieviel Pferde hat er? „Genug“, sagt der Firmenvertreter. PS-Angaben verschweigt Rolls-Royce aus Tradition, sie fallen offenbar unter die Staatsgeheimnisse des britischen Reiches. Ich tippe auf 230 PS, die sich bei Volkswagen-Drehzahlen entfalten.

Die Stille an Bord (draußen nur schmatzendes Reifenabrollen, kaum Luftgeräusche) und der Federungskomfort wie aus einem Schlaraffenland der Technik lassen den Abstand zur übrigen autofahrenden Welt größer werden. Fast keiner wagt, einen Rolls-Royce herauszufordern, und das will in Deutschland etwas heißen. Neugier überwiegt, der Wagen liegt zu fern für Vergleiche. Hin und wieder umkurvt ein Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 oder ein BMW-Sechszylinder den noblen Fremden, zuweilen heftig demonstrierend, daß man auch schon für 39 000 oder gar nur 18 000 Mark recht angenehm vorankommen kann.



Silver-Shadow-Armaturen, Kühlerfigur: Für jeden Wagen ...

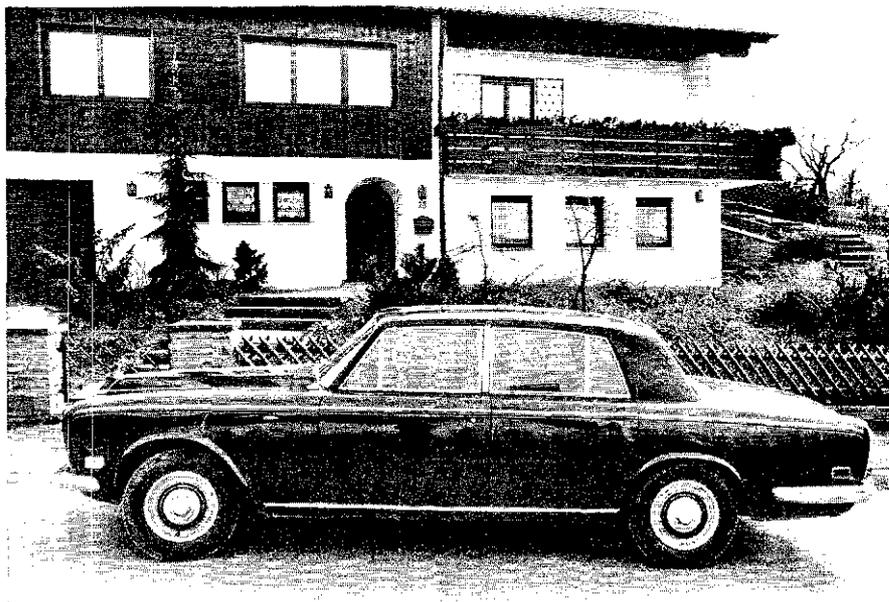
Im Rolls freilich muß niemand seine Potenz beweisen. Man fährt anders. Man fährt kühl. Man reist. Und begreift, was „splendid isolation“ sein kann. Die anderen sind plötzlich gar nicht mehr da.

Wer Ruhe sucht vor seinem Schreibtisch, der steige in den Shadow. Und wenn er Glück hat, beschert ihm das Schicksal noch eine Schleichkolonne vor einer Autobahnbaustelle. Nun vermag er hingebungsvoll zu entspannen. Man sollte den Tag mit einem Rolls-Royce beginnen.

Freiheit von Geräuschen ging Rolls-Royce von jeher über alles. Und für dieses Firmen-Kredo ist dem Unternehmen auch heute offenbar kein Preis zu hoch. Was immer sich im Silver Shadow dreht, haben die Ingenieure aus Crewe so sorgfältig ausgewuchtet, als solle es für zehn normale Auto-Leben halten — und es hält wohl länger. Der Kurbelwelle spendierten sie zwei, der Kardanwelle einen Schwingungsdämpfer. Die schweren

Hilfsrahmen vorn und hinten — wie von einer Lokomotive stammend — verbanden sie nicht etwa durch ordinäre Gummipolster mit der selbsttragenden Karosserie (Gummi altert, wird hart), sondern durch nimmermüde Dämpf-Lager von rostfreier Stahlwolle. In die vier Brems scheiben fügten sie eine Nut, um eine schwingungsisolierende Metallspirale einbetten zu können. So können die Bremsen nicht grillen.

Als Schallmauern à la Rolls-Royce erweisen sich die üppig gepolsterten Motor- und Kofferraumhauben. Die pingeligen Techniker von Crewe konnten zwar nicht verhindern, daß Benzin bei der Verbrennung im Zylinder knallt. Doch mit einer technischen Orgie aus rostfreien Edelstahl-Schalldämpfern, Aluminiumblech und Asbest machten sie solche Naturerscheinungen vergessen. Aber Benzin, dieser unerfreuliche Saft, kann auch plätschern, und wen würde das nicht verdrießen? Im 109-Liter-Tank des



... acht Kühe geschlachtet: Rolls-Royce Silver Shadow

Das unterscheidet
druckende
DIEHL
Rechensysteme
von
* **Nochmalrechnern**



Sie können sich natürlich von Rechenmaschinen ohne Rechenstreifen Ihre Zahlenwerte zeigen lassen. Und sich Ergebnisse merken wollen. — Aber sind Sie sicher? — Sie werden nochmal rechnen. Und vielleicht nochmal. Auf Nochmalrechnern, die immer wieder vergessen, was Sie gerechnet haben.

DIEHL Rechensysteme liefern Ergebnisse auf einem Sicherheitsstreifen, der Ihnen den ganzen Rechengang konserviert. Für alle Zeit. Mit klaren Symbolen. Mit gedrucktem Komma. Ein Blick genügt. Das ist der Unterschied und der Beweis für alle, die sich immer noch merken wollen, was sie doch von DIEHL Rechensystemen gedruckt bekommen können.

* Tischrechner ohne Sicherheitsstreifen sind Nochmalrechner, die augenblicklich jedes Rechenergebnis vergessen.

Mich interessiert, wie ich die vielfältigen Möglichkeiten von druckenden DIEHL Rechensystemen speziell für mich einsetzen kann und bitte um Übersendung detaillierter Unterlagen.

Name _____

Ort _____

Straße _____

Firma _____

Branche _____

Abteilung _____

DIEHL datensysteme
85 Nürnberg 2, Postfach



DIEHL

DIEHL datensysteme mit den Geschäftsbereichen DIEHL rechensysteme · DIEHL meßwertsysteme · DIEHL me share · DIEHL textsysteme

Silber-Schattens freilich wird es durch ein kunstvolles Schwallblech zur Ruhe gebracht. Der Ruhe wegen durfte selbst die beste englische Präzisionsuhr nicht in den Rolls-Royce eingebaut werden — sie tickte zu laut. So kam die große Stunde für einen deutschen Leiseticker. Nun sitzt eine Kienzle im Rolls-Armaturenbrett. Dieses Idyll ist freilich immer noch lauter vernehmbar als der im Leerlauf drehende Achtzylinder-Motor.

Klubatmosphäre herrscht auch noch bei der Spitzengeschwindigkeit von 185 km/h. Mit einem aerodynamischen Kunstgriff unterdrückte Rolls-Royce lästige Luftgeräusche: Die Regenrinnen, sonst notorische Pfeifer bei Großserien-Produkten, sind wie metallene Gräben in das Dach eingelassen.

Der Silver Shadow ist eine Art Apotheke. Er enthält alles zur Linderung einer an Vermassung leidenden Seele: die exklusive Inneneinrichtung; das Leder für die Klubgarnitur, von stimulierender Ausdünstung für Sensible (acht Kühe müssen für jeden Wagen ihre Haut hergeben); kaukasisches Nußbaumfurnier auf Mahagoni; Kosmetikspiegel in den hinteren Dachholmen. Vier Innenlampen bestrahlen die Pracht, davon eine als Leselampe, gut zu nützen für das Studium der nur 160 Seiten umfassenden Betriebsanleitung.

Cockpit-Look kennzeichnet die Instrumente, kreisrund, schwarz, im Dunkeln grünlich glimmend. Aus der Klaviatur der Knöpfe sei dieser hervorgehoben: ein Kontrolleur der Kontrollen. Drückt man ihn, leuchten die Glühwürmchen für Kraftstoff-Reserve, Kühlwasserstand (abgetastet durch zwei goldplattierte Kontakte im Kühlwasser) und für die beiden Bremskreise auf. Auch die Nadel für die Benzin-Anzeige verrät nun zitternd ihre Doppelfunktion — sie orientiert den Eigner über den Ölstand seines Kraftwerks. Fällt ein Bremslicht aus, errötet schamvoll jenes für die angezogene Handbremse. Ein anderes Knöpfchen (Klick) läßt via Magnetkontakt hinten die Tankklappe (Plopp) aufspringen. Ein Tankwart: „Jetzt spukt's!“ Die Klappe verbirgt einen Sicherheitsschraubverschluss, unverlierbar an einer soliden Kette aufgehängt.

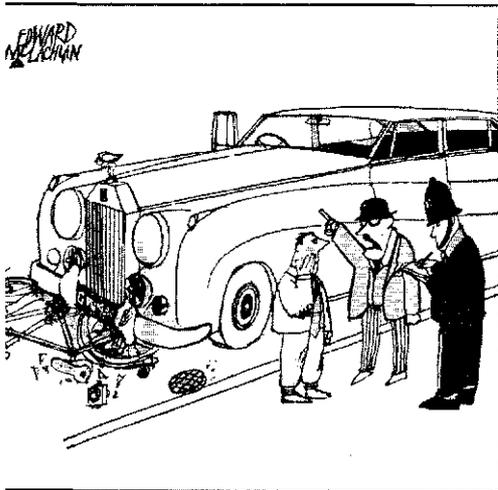
Doch auch Relikte aus alten Tagen blieben bei Rolls-Royce aktuell: Das lange Scheinwerferlicht läßt sich nur mit dem Fuß einschalten. Und der Klicker für Scheuerbesen und Waschwasser der Frontscheibe liegt fern am Armaturenbrett. All das hat die Großserie seit langem schon an die Lenksäule verpflanzt. Zwei simple Warzen am Heck — auch hier hatte der Künstler keine große Stunde — bilden die Rückscheinwerfer.

Dafür sind die Sicherheitsgurte, wie sie sein sollen. Sie geben nach, wenn man sich nach vorn neigt, werden aber durch eine Verzögerungsmechanik fixiert, wenn der Wagen plötzlich stoppt.

Defekt im Stromkreis für die vier Scheinwerfer? Ein zweiter Kreis

schaltet sich automatisch ein. Insgesamt schlängeln sich 35 abgesicherte Stromkreise und 700 Meter Kabel — man mußte eben nicht mit dem Zehntelpence knausern. Und fast jeden Tag entdeckte ich einen neuen hilfreichen Elektromotor. Die letzte Addition ergab deren 15.

Rolls-Royce hat kein Fließband wie in Großserienschmieden, keine mitturnenden Akkordarbeiter — das erklärt wohl zum Teil die lange Garantiezeit. Jeder Motor läuft nach der Montage drei Stunden mit Stadtgas. Es verbrennt rückstandfrei und vermittelt für die wichtigen ersten Lebensminuten das feinere Einlaufen. Danach folgt ein 24-Stunden-Testlauf, diesmal mit Benzin. Jeder 50. Motor wird zur Kontrolle wieder zerlegt. Vor der endgültigen Lackierung des Shadow — zehn bis zwölf Schichten mit Grundierung — verbringt jeder Wagen eine Woche im Straßentest, wo er 20 bis 24 Liter Superbenzin auf 100 Kilo-



Punch

„Sie haben meinen Wagen nicht kommen hören? Natürlich haben Sie meinen Wagen nicht kommen hören! Diesen Wagen hört man nicht kommen!“

meter verfeuert — es gibt Kleinere mit ähnlich großem Durst.

Fertigungs-Fachleute halten den Wagen angesichts allen Aufwands für billig. Das Stilleben aus England kostet 95 000 Mark. So teuer kann billig sein. Er ist der Teuerste unter allen teuren Autos dieser Welt, freilich noch nicht der teuerste Rolls-Royce. Dieser, ein siebenplätziger Phantom VI mit leichter Patina, steht mit 170 Tausend in der Liste.

„Hat Rolls-Royce“, so erkundigte ich mich, „jemals daran gedacht, auch preiswertere Autos zu produzieren?“

„Gewiß“, lautete die Antwort, „aber unsere Absicht ist es, ein möglichst perfektes, sicheres und langlebiges Auto zu schaffen. Das ist nach unserer Erfahrung unter dem Preis unseres billigsten Modells nicht möglich.“

Und wer kaufte einen Rolls-Royce? Lenin fuhr ihn. Ein Krupp-Sohn fährt ihn. Dazwischen Hochmögende jeder Couleur: Monarchen und Minister, Scheiche und Schausteller. Der Rolls hält sie alle aus.

National Airlines makes it easy to see the other side.

Täglich fliegt Sie unser DC-8 Jet direkt in das sonnige Florida, und dabei umgehen wir das überlastete New York. Auch zurück fliegen wir die gleiche Route täglich nonstop.

Ab London um 10.40 Uhr, an Miami am gleichen Tag um 15.10 Uhr bedeutet hervorragende Anschlüsse nach mehr als 40 Städten in den USA; z.B. San Francisco, Los Angeles, Las Vegas, Houston, New Orleans. Auch die Bahamas und Mittelamerika liegen vor der Tür. — Die Ankunft des Rückfluges in London um 7.30 Uhr liegt so günstig, dass noch morgens alle Anschlüsse nach Kontinental-Europa erreicht werden.

An Bord betreuen Sie mehrsprachige Hostessen. Filme* und Stereo-Unterhaltung* während des Fluges sowie eine erstklassige internationale Küche gehören zum "Sunshine Service" der National Airlines. *auf Wunsch gegen eine geringe IATA-Gebühr

