

Die Herrlichkeit in Ewigkeit

KLASSIKER Wie altertümlich war der zweite Nachkriegs-Rolls-Royce, als es schon die DS19 von Citroën gab?

Wir sitzen in einem Royce, in einem echten Briten, nicht in einem Wischwaschi-Auto, wo man auf den Gedanken kommen könnte, überholen zu wollen.

Den Silver Cloud III stellte Rolls-Royce 1962 vor, er hebt sich ausser von der ersten und zweiten Serie durch die Doppelscheinwerfer ab. Dazu kam erstmals der 6,2 Liter grosse V8-OHV-Motor zum Einsatz, während im Silver Cloud I der sechszylindrige und wechselgesteuerte 4,9-Liter aus dem Silver Dawn (1949 bis 1955, 785-mal produziert) zum Dienst antritt. Zwischen 1955 und 1966 baute Rolls-Royce 6851 Silver Cloud I, II und III, der spätere Silver Shadow (1965 bis 1981) wurde über 34 000-mal produziert. Diese massive Zahl dürfte längerfristig für eine grössere Wertstabilität der Silver Clouds sorgen: Spitzenfahrzeuge erzielen zurzeit 90 000 Franken, gute Silver Shadows verharren bei circa 65 000 Franken. 1965 kostete das Fotomodell 67 700 Franken, der Silver Shadow mit selbsttragender Karosserie und hinterer Einzelradaufhängung ein Jahr später 74 700 Franken.

Der Silver Cloud I erschien ungefähr zeitgleich mit dem revolutionären Citroën DS19. Den Amerikanern wuchsen Flügel, die Deutschen imponierten mit dem BMW 507 und dem Mercedes 300 SL. Rolls-Royce aber, schon längst behauptend, das «beste Auto der Welt» zu bauen, wagte sich mit einem Barockschloss on Wheels auf den Markt; schon mit Säcken unter den Augen geboren. Das Lifting 1962 hat das Auto nicht wirklich verjüngt.

Elektrische Fensterheber, heimelig zischend und schnecken-



Rolls-Royce Silver Cloud III: Der letzte automobile Barock in Europa, gebaut bis Mitte der 60er-Jahre.

Bilder Jürg Wick

tempomässig auf- und abfahrend. Servolenkung, 4-Stufen-Automatik, verstellbare Stossdämpfer an der Hinterachse. Sonst gibt es im Silver Cloud wenig, was man in die Schublade «Luxus» ablegen könnte. Klappbare Tischchen im Fond selbstverständlich. Trotzdem ist dieses kolossale Auto alles andere als eine Enttäuschung. Jahrgang 65, also über fünfzig Jahre alt, die Rolling Stones drummten «Get Off of My Cloud». Beim Türöffnen säuselt dir dieser unvergleichliche Lederduft entgegen, in den sich eine Prise Holz zu mischen scheint. Wunderbar, unbegreifbar, bis zum heutigen Tag

nicht kopierbar. Ähnlich schmeichelhaft funktioniert es mit allem, was sich drehen, schieben oder klappen lässt. Wie der Wählhebel flutscht, wie die Klappstischchen einrasten, wie die Türen ins Schloss fallen; ein Genuss.

Das ganze kolossale Auto ist ein solcher. Fährt sich ungefähr so, wie es aussieht. Majestätisch. Vornehm, zurückhaltend. Der prächtige V8-Motor gibt ungefragt nie zu erkennen, zu was er fähig ist. Im Leerlauf herrscht sakrale Ruhe, und bei normalen Geschwindigkeiten auch. Auf Abbruch geht er prächtig, so was würde dem schiffsdieselmotoren V8 nie zutrauen. Aber so ungern ein

Butler mit dem Meister ins Hurenhaus geht, so leidend gibt sich der seinerzeit neue Rolls-Royce-Motor unter Stress. Er brummt, er murr.

Das archaisch anmutende Dreispeichenlenkrad verfehlt die Wirkung nicht; der RR wird geführt, nicht gefahren, souverän schleift der Lenkradkranz nach dem Einlenken in die neutrale Position zurück. Der Chauffeur oder der Millionär sitzt in einer Businesslounge mit schöner Übersicht nach vorn. Visierähnlich die berühmte Emily. Messerscharf lässt sich der Koloss steuern, sofern man statt der Handpranke die Spitzen von Daumen

und Zeigefinger dirigieren lässt. Die Gäste im Fond sollen von der Fahrerei nicht behelligt werden. Sie sitzen in einem lauschigen Theater-Séparée, geniessen kopfstützenfreie Aussicht nach vorn, und lehnen ihre Ellbogen wohlgefällig auf perfekt platzierten Armstützen auf. Dank massiver hinterer Dachpfosten Diskretion ohne Schwarzfärbung der Scheiben. Vor dem Ausstieg auf den roten Teppich können sie ihre Façon mit den beleuchteten Spiegeln in den C-Pfosten zurechtbiegen, so war Luxus gemeint, als das Team um Mick Jagger an den Gitarren zupfte, damit wir von ihrer Wolke verschwinden. *Jürg Wick*



Frugaler Arbeitsplatz, schön in Leder eingebettet. Die gute alte Emily auf dem Kühlergrill weist zuverlässig den Weg. Die breiten C-Säulen sorgen für Privatsphäre im feudalen Fond.

Vivaro kommt doppelt neu

OPEL An der IAA in Frankfurt (12. bis 24. September) präsentiert Opel gleich zwei neue Varianten des Vivaro. Der Vivaro Tourer und der Vivaro Combi+ sind ab sofort bestellbar, kosten ab 39 800 respektive 32 900 Franken (jeweils abzüglich Flex-Prämie von 3700 Franken) und kommen ab November in den Handel.

Der Vivaro Tourer empfiehlt sich mit seinen vielfältigen Konfigurationsmöglichkeiten im Innenraum als Business- und Reise-Van. Serienmässig ist das Fahrzeug mit einer auf Schienen verschiebbaren zweiten Sitzreihe mit drei Plätzen und Armlehnen an den Aussenseiten ausgestattet. Um den Passagieren den Zutritt zur dritten, ebenfalls auf Schienen beweglichen Reihe zu erleichtern, lassen sich die äusseren Sitze ganz einfach per Easy-Entry-Funktion vorklappen. Zudem ist der Vivaro Tourer optional auch mit zweiter Schiebetür bestellbar. Auf Wunsch kann die zweite Sitzreihe einfach um 180 Grad gedreht werden, für eine Vis-à-vis-Sitzanordnung.

Der Vivaro Combi+ hingegen empfiehlt sich als Passagier- und Familien-Kleinbus. Die auf Schienen verschiebbaren Rücksitzbänke verfügen serienmässig über Armlehnen, die zweite und dritte Sitzreihe sind ohne Einsatz von Werkzeug komplett herausnehmbar, die dritte Reihe ist ausserdem platzsparend umklappbar. Auf Wunsch lässt sich der Combi+ für den einfacheren Ein- und Ausstieg auch mit zweiter Schiebetür ordern. *red*

Über 1 Million GLK und GLC

MERCEDES-BENZ Verkaufsjubiläum bei Mercedes-Benz: Seit der Markteinführung 2008 wurden vom GLK und seinem Nachfolger GLC mehr als eine Million Fahrzeuge abgesetzt. Das Modell wird im Mercedes-Benz-Werk Bremen sowie in Peking produziert. Aktuell wird fast jeder zweite GLC an einen Kunden in China verkauft, wo die Käufer besonders jung sind. Zwei von drei GLC-Kunden sind dort unter 40 Jahre alt. Weitere Hauptmärkte sind die USA, Deutschland, Grossbritannien und Frankreich. In den USA ist der GLC vor allem bei Frauen beliebt. Fast jeder zweite Besitzer dort ist weiblich. In der Schweiz war der GLC 2016 hinter C- und A-Klasse die drittbekannteste Baureihe. *red*

ANZEIGE



Die besten Werkzeuge von Profis für Profis. VW Nutzfahrzeuge.

Wer hart arbeitet, braucht dafür robuste und zuverlässige Werkzeuge. Der flinke Caddy, der praktische Transporter, der geräumige Crafter und der kräftige Amarok sind jeder Aufgabe gewachsen. Wirtschaftlich und zuverlässig erledigen sie ihren Job und unterstützen Sie bei jeder Herausforderung. Entscheiden Sie sich also für die richtigen Werkzeuge. Damit Sie sich voll und ganz Ihrer Arbeit widmen können. **VW Nutzfahrzeuge. Die beste Investition.**



Nutzfahrzeuge

auto|dünki ag

Auto Dünki AG
Weiachstrasse 2
8413 Neftenbach
Tel. 052 304 02 02
www.auto-duenki.ch