

## Upper Class – ROLLS ROYCE Phantom III Sedanca de Ville 1936



Sedanca de Ville nennt sich die Karosserieform dieses Luxusschlittens, der hier leise knisternd vor unserer Kamera steht. Was auf den Fotos leicht erkennbar ist, erklärt Wikipedia so:

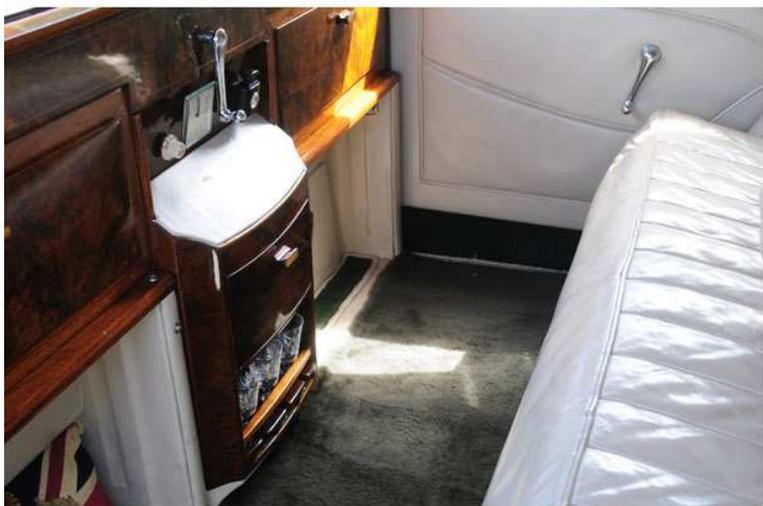
*„Coupé de Ville (auch Coupé-Chauffeur, und in den USA Town Car) ist die französische Bezeichnung für ein Chauffeur-gelenktes Repräsentationsfahrzeug, bei dem der Fahrer entweder im Freien sitzt oder über ein Notverdeck verfügt, während den Passagieren ein geschlossenes Abteil zur Verfügung steht. Der Begriff geht zurück auf das französische Verb couper (schneiden) und bezieht sich darauf, dass die Karosserie durch eine Trennscheibe getrennt, also „entzweigeschnitten“ ist.*

*Diese heute unübliche Karosserieform geht auf das Kutschenzeitalter zurück. Um bei Hofe ankommende Gäste sofort zu erkennen, war es notwendig, die Livree des Kutschers von weitem zu erkennen, weshalb dieser entsprechend gut sichtbar sein musste.*

*Zu Beginn des Automobilzeitalters war das Coupé de Ville (in den USA auch Town Coupé) ein mindestens viersitziges Fahrzeug, dessen*

*hintere Sitzbank in einem geschlossenen Abteil analog dem Eisenbahn-Coupé untergebracht war. Vorne gab es keine Türen, keinen Wetterchutz und manchmal nicht einmal eine Windschutzscheibe. Später wurde diese Bezeichnung auf alle Aufbauten mit offenem Chauffeur-Abteil und geschlossenem Passagierraum übertragen.“*

Danke Wikipedia. Wir kennen uns jetzt aus. Es ist also nicht dem Snobismus der gemütlich im warmen, ledergepolsterten Fond geschaukelten Upper-Class Passagieren geschuldet (die meist auch Besitzer des „Repräsentationsfahrzeugs waren), dass der arme Chauffeur im spartanischen Cockpit im Freien jedem Wetter, jeder Temperatur trotzen musste. Es ging lediglich darum, dass er schon von weitem als Angestellter erkennbar war, vom dem seine Herrschaften vermutlich nur den Vornamen kannten. Und den sollten sie auch kennen, schließlich mussten sie ihm Anweisungen geben, und zwar über eine Sprechmuschel, welche die Worte aus der Kabine nach vorn an die Ohren des Drivers brachte.



„Town Coupé“ wurden diese Fahrzeuge in den USA genannt, die „Rolling Chassis“ dazu kamen von renommierten Herstellern wie Cadillac, Packard, Duesenberg, Cord oder Lincoln. Wie oben beschrieben wurden diese Edellimousinen in Europa „Coupe de Ville“ genannt, aufgebaut wurden sie auf großvolumigen Luxusautos von Mercedes, Hispano Suiza, Renault und anderen. Sogar den größten und teuersten aller Repräsentationswagen – den Bugatti T 41 Royal – gab es in einer Coupe de Ville Version. Weitaus die meisten Chauffeure froren aber hinter den Lenkrädern von Rolls Royces. Hier am Bild haben wir den mächtigsten aller Rollies vor dem zweiten Weltkrieg, den Phantom III. Der nebenbei der einzige dieser Epoche mit einem Zwölfzylindermotor ist – in V-Form – der seine Herkunft einem Flugzeugmotor verdankt. Auch wenn der Motor der Supermarine Spitfire – ein WW II Jagdbomber – um lächerliche 20 Liter

Hubraum mehr hat. Aber auch die 7340 Kubik des Phantoms reichen, um damit im Quartett alle Mitspieler auszustechen. Die weiteren Eckdaten: in den Köpfen hängende Ventile, gesteuert von einer unten liegenden Nockenwelle. Vierganggetriebe synchronisiert. Zwei SU Benzinpumpen, und doppelt auch die Zündung – weshalb der Chauffeur – der damals ja auch als Mechaniker ausgebildet worden war, und zwar bei einem Kurs direkt im Hause Rolls Royce – beim Service nicht weniger als 24 Kerzen zu wechseln hatte. Wobei er sich hoffentlich nicht die Finger verbrannt hat, weil sich der aus Aluminium bestehende Motorblock im Betrieb derart aufheizte, dass er nicht Stunden, sondern Tage brauchte um abzukühlen. Dazu musste er nicht einmal Vollgas gelaufen sein. Das war auch nicht notwendig, die 160 Km/h, die ein Phantom erreichen konnte, passten ohnehin nicht zu den Anlässen, zu denen er benutzt wurde.



Wie viele Pferdestärken braucht so ein Auto, dessen Gewicht je nach Aufbau immerhin um die 3,5 Tonnen lag? „Sufficient – ausreichend“, hat die Rolls Royce Werbeabteilung in typisch englischem Understatement immer angegeben. Heute wissen wir, dass es 182 Traber sind. Weitere Superlativen? Allein der ausgebreitete Kabelbaum ist über 70 Meter lang, wichtiger ist aber, dass der Phantom III der erste Rolls Royce mit Einzelradaufhängung ist – die Seilzugbremsen stammen aber noch vom Vorgänger und wurden unter Hispanio Suiza Lizenzen gefertigt. Exzentrisch auch im Detail - zum Beispiel haben die hinteren Lampen eine eigene Größe, die speziell nur für Rolls Royce hergestellt wurden.

Im Bereich der Superlative liegen auch die Preise, welche die Kühlerfigur allein bei Auktionen erzielt. Die Geschichte ist bekannt: Lord Montague of Beaulieu wollte auf seinem Rolls eine Kühlerfigur montiert haben, die er beim Bildhauer Charles Sykes bestellte. Der modellierte eine stehende Frauenfigur, deren Kleid im Wind wehte (es sind keine Flügel!) und die der Nike von Samothrake nachempfunden war. Als lebendes Modell diente ihm die Sekretärin Lord Montagues, die auch dessen Geliebte war. „The Whisper - das Flüstern“ nannte der Künstler sein Werk, das ein Einzelstück blieb. Bei Charles Rolls aber solche Begeisterung auslöste, dass er alle ausgelieferten Wagen mit einer ähnlichen Figur ausstatten wollte. Wiederum war Sykes der Bildhauer, das neugestaltete Kunstwerk hieß „the Spirit of Ecstasy – der Geist der Verzückung“. Im Volksmund hieß sie aber bald „Emily“. Rolls hatte die krankheitsbedingte Abwesenheit von Henry Royce benutzen müssen, die Emily einzuführen, weil der ein Gegner von Kühlerfiguren per se war.

Anfang der 30er Jahre war es wiederum Sykes, der die Emily niederknien liess. Immer niedrigere Aufbauten machten das notwendig, die stehende Emily verstellte die Sicht des Piloten. Was bei unserem Phantom kein Problem dargestellt haben dürfte, sie stemmt sich noch stehend in den Fahrtwind. Die Figur war Bestandteil des Rolling Chassis, von dem beim Phantom III 727 Exemplare samt Kühler (dessen Lamellen sich übrigens über ein Thermostat automatisch bei Erreichen einer

gewissen Motortemperatur öffnen) an den Kunden geliefert wurden, oder gleich direkt an den Coachbuilder, der mit dem gewünschten Aufbau beauftragt wurde. Die bekannteren Karrosserieschneider waren Thrupp & Maberly, Park Ward, Hooper – und Mulliner, welcher unser Fotoobjekt modelliert hat. Besonders im Inneren hat er dabei auf nichts vergessen, was der Bequemlichkeit der Passagiere dient. Fettes Ledergestühl hinterm enormen Fußraum, Leselampen, dicke Haltekordeln (diese sind geklöppelt, eine Technik die nur mehr in Schweizer Klöstern angewendet wird), Zigarrenbox und Minibar gehören zur Grundausstattung. Fehlen tun eigentlich lediglich eine Stereoanlage und ein Breitwand-Bildschirm – aber wir befinden uns ja auch in einem Automobil aus dem Jahr 1936. In dem „Ace“ Scheibenräder modern waren, zur Standardausstattung ab Werk gehörten aber Speichenräder – die auch hier montiert sind, sich aber hinter den „Ace“ Radkappen verbergen. Ursprünglich war der Wagen als Siebensitzer zugelassen, die zwei Notsitze hinten wurden aber von einem der beiden Vorbesitzer entfernt.

Vorge stellt wurde dieser Phantom mit der Nummer AZ 112 1936 bei der London Motor Show am Stand von Rolls Royce. Mit einer von Jack Barclay designten und wie schon erwähnt bei Mulliner gebauten Karosserie. Gekauft hat ihn damals British Commander John Dibble, Zweitbesitzer war Lord Astor (von den Astoria Hotels). Drittbesitzer ist heute Manfred Grill aus Salzburg. Obwohl Eigentümer, sitzt er nicht hinten in der Kabine, sondern vorne hinterm mächtigen Volant, von dem aus er über einen Hebel auch die Zentralschmierung regelt. Bekleidet ist er adäquat mit Mütze und weißen Handschuhen. Einen Chauffeur leisten will er sich nicht, alleine das Schluckvermögen des Phantoms sorgt ja dafür, dass sein Sparschwein auch so niemals an Übersättigung leidet. 28 Liter Verbrauch auf 100 Kilometer hat ein zeitgenössischer Test ergeben. Wer sich wie die Queen oder Gerd Fröbe als „Auric Goldfinger“ fühlen will - das exakt gleiche Auto kommt nämlich im gleichnamigen James Bond Film vor - kann Auto samt Chauffeur mieten – für Ausflugs- oder Hochzeitsfahrten. Standort Salzburg. Infos: <http://www.rlservice.at/>

