

Pressepräsentation Rolls-Royce Ghost II: Der Legende auf den Fersen

Von Axel F. Busse

Die Vorstellung, dass eine 5,70 Meter lange Limousine das kleinere Schwestermodell von irgendetwas sein soll, passt nur schwer in die Realität modernen Automobilbaus. Doch das Rolls-Royce im Hier und Jetzt angekommen ist, zeigt allein die Tatsache, dass vom Modell Ghost bereits nach fünf Jahren Laufzeit eine zweite Serie aufgelegt wird.

Für die britische Nobelmarke hat ein derart flinker Modellwechsel schon den Charakter von Schnapp-Atmung, aber es sind auch nicht mehr nur gekrönte Häupter, Popstars und politische Potentaten, die sich einen Rolls leisten, sondern Konzernlenker und ganz gewöhnliche Millionäre, die in der Finanz- oder IT-Branche zu Wohlstand gekommen sind. Sie führen ein derart beschleunigtes Leben, dass etwas anderes als das jeweils neueste Modell für die individuelle Beförderung nicht zu taugen scheint.

Andererseits ist sich die seit 1998 zu BMW gehörende Marke ihrer Selbst zu sehr bewusst, als dass sie in der Entwicklung ihrer Fahrzeuge schnelllebigen Trends hinterher liefe. Der Kompromiss zwischen Kundenerwartung und Selbstgewissheit liegt in sehr diskreten Veränderungen im Design. Vorsichtige kosmetische Eingriffe erhielten Scheinwerfer, Lufteinlässe und Stoßfänger, Charakteristisches wie lange Motorhaube und kurzer vorderer Überhang blieben unangetastet.

Höchsten Komfort zu steigern ist keine leichte Aufgabe, doch die Rolls-Royce-Entwickler fanden Handlungsbedarf an den Polstern der vorderen Sitze, deren Fläche nun mittels einer ausziehbaren Schenkelaufgabe optimiert werden kann. Für die Rücksitze, die den Anforderungen des Business-Alltags ebenso gerecht werden müssen wie dem Wunsch nach Entspannung, gibt es jetzt die Option „Lounge Sitze“, deren Polster leicht zueinander angewinkelt sind, um eine intimere Atmosphäre zu schaffen, bei der die Passagiere leichter miteinander kommunizieren können.

Kommunikation ist überhaupt das zentrale Thema der technischen Ergänzungen, die in der zweiten Serie des ersten Ghost-Modells der Neuzeit zu realisieren waren. Fonds-Manager, Börsen-Gurus und Finanz-Jongleure würden Rolls-Royce eiskalt links liegen lassen, wenn bei der Fahrt von A nach B nicht die komplette online-Präsenz zu gewährleisten wäre. Folglich sind nunmehr mittels eines On-Board-Wi-Fi-Netzes E-Mail, Datenaustausch und Videokonferenzen möglich. Der Benutzer ist auch in der Lage, TV-Nachrichten und Marktbewegungen am Bildschirm zu verfolgen. Die Navigation kann über die One-Touch-Ruf-Taste aktiviert werden, die Nennung des Namens einer im System abgespeicherten Person genügt, um eine Telefonverbindung mit ihr herzustellen. Zentrales Steuerungs- und Kontroll-Medium für die erweiterten Funktionen ist der 10,25 große HD-Monitor, der im Ruhezustand hinter einer edlen Holzabdeckung verborgen bleibt.

Zentrale Eigenschaften eines Automobils, nämlich die Frage, wie es fährt, scheinen inzwischen hinter IT-Aspekte zurück zu treten. Und das, obwohl der Ghost II nun serienmäßig mit einer Technik glänzt, die voriges Jahr im Modell Wraith ihre Premiere feierte. Das satellitenunterstützte Getriebe nutzt GPS-Daten, um weiter vorausblicken zu können, als es der Fahrer kann. Die im Straßenverlauf anstehenden Steigungs- und Gefällstrecken, Einmündungen und Abzweigungen, werden vorausberechnet, um die richtige Fahrstufe des Achtgang-ZF-Automatikgetriebes zu wählen. Das stellt sicher, dass dem Fahrer stets die angemessenen Kraftreserven des 6,6-Liter-Twin-Turbo-V12-Motors zur Verfügung stehen. Der Fahrer erhält – auch das eine Rolls-Royce-Eigenheit – seine Motorinformationen nicht über einen Drehzahlmesser, sondern über die Anzeige eines Power-Meters, das von 100 Prozent rückwärts rechnend den noch abrufbaren Leistungsvorrat anzeigt.

Seit mehr als 100 Jahren sind bei Rolls-Royce finstere Mächte am Werk. Geister, Gespenster und Phantome haben in Modellen wie Ghost, Wraith oder Phantom eine materielle Struktur bekommen und in den zurückliegenden Dekaden automobiler Spitzenerzeugnisse repräsentiert. Aus der seit 1906 angebotenen 40/50-hp-Baureihe wurde der legendäre Silver Ghost, den zunächst ein Siebenliter-Motor antrieb. Zwar wog er nur etwa die Hälfte dessen, was heute ein Ghost II auf die Waage bringt, dafür überragte sein Radstand von 3,40 Metern den des aktuellen Modells noch um zehn Zentimeter. Der Ur-Ghost war es auch, für den das englische Wort Waftability geprägt wurde, eine Kunst-Vokabel, die das Wesen der unangestregten Bewegung versinnbildlichen soll.

Mit 570 PS Leistung und einem maximalen Drehmoment von 780 Newtonmetern ist der Ghost II exakt genau so motorisiert wie sein 2009 vorgestellter Vorgänger. Der Verzicht

auf Leistungszuwachs ist nur konsequent, da ein Teil des Marken-Mythos in der Antwort begründet liegt, die Rolls-Royce-Verkäufer Jahrzehnte lang auf die Frage nach der Motorkraft zu geben pflegten: Sie sei „ausreichend“.

Ob die Eigenschaften der neuen Luxus-Limousine ausreichen, den Legenden-Status des Silver Ghost von ehedem zu erreichen, muss sich indes noch erweisen. Das historische Fahrzeug begann im Jahr 1931 eine Filmkarriere, die auch mehr als 80 Jahre später noch zu Ende war. Seit „Lichter der Großstadt“, über „Citizen Kane“ und „Frankenstein Junior“ rollte es bis in „Die Frau in Schwarz“ über die Leinwände der Welt. Und das natürlich mit der ihm eigenen „Waftability“. (ampnet/Sm)

Daten Rolls-Royce Ghost II

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,40 x 1,95 x 1,55

Radstand (m): 3,30

Motor: V12-Benziner, 6,6 Liter, Direkteinspritzung

Leistung: 420 kW / 570 PS bei 5250 U/min

Max. Drehmoment: 780 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 14,0 Liter

CO₂-Emissionen: 327 g/km

Leergewicht: min. 2360 kg

Kofferraumvolumen: 490 Liter

Wendekreis: 13,4 m

Preis: 272 837 Euro

Bilder zum Artikel



Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.



Rolls Royce Ghost.



Rolls Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost II.



Rolls-Royce Ghost.



Rolls-Royce Ghost.
