

Die beiden ungleichen Brüder ...

Arthur G. Sutsch
RREC Swiss Section

im Jahr 2002

Kennen Sie die Geschichte der beiden Brüder, von denen einer auf der Erde zurückbleibt und der andere mit fast Lichtgeschwindigkeit zum 34 Lichtjahre entfernten Stern Aldebaran im Sternbild Stier reist? Er kommt zurück und findet seinen Erdenbruder um 64 Jahre gealtert, während er selbst nur wenig älter als zur Zeit seiner Abreise geworden ist.

Aber wir wollen hier nicht über die Auswirkungen der Einstein'schen Relativitätstheorie sprechen, sondern eine Zeitreise besonderer Art mit zwei ungleichen Brüdern automobilart unternehmen – einer davon durchaus mit dem Stern. Als Liebhaber alter Autos sind Sie an Zeitreisen in die Vergangenheit gewöhnt; gehen Sie mit mir also ca. 25 Jahre zurück (weniger als die 34 Jahre zu Aldebaran) und sehen wir uns an, was die europäische Automobilwelt als ihre Top-Leistung damals bezeichnete. Je nach Land, in dem Sie wohnen, ist es für Sie ‚the best car of the world‘ oder ‚der beste Mercedes, der je gebaut wurde‘.

Wir sprechen von einem Rolls-Royce Silver Shadow II (Modell 1976 bis 1980) und vom Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (Modell 1976-1980), die sich beide in meinem Besitz befinden und an den Erfahrungen mit beiden ich Sie teilhaben lassen will. Dabei spreche ich mehr von den fahrerischen Eindrücken, als eine Anleitung zum reparieren zu geben (was man sowieso tunlichst vermeiden sollte bei beiden Modellen ob deren Komplexität).

Die Motoren

Die Spielchen mit dem grössten Hubraum zwischen den beiden Konkurrenten Rolls-Royce und Mercedes-Benz sind längst bekannt: nur bei Rolls-Royce weigerte man sich beständig, PS Zahlen anzugeben – ‚adequate‘ ist die Bezeichnung der Rolls-Royce Pferdestärken und des Drehmomentes laut Broschüre.

1961 bringt Rolls-Royce den sensationellen 8 Zylinder 6.2 Ltr. Motor für den Silver Cloud II und die entsprechenden Bentley Modell S2 und Continental heraus – eine Konstruktion, die sich prinzipiell bis in unsere Tage im Bentley Arnage erhalten hat (!), wenn auch mit immer neuen Anforderungen und Abänderungen (Einspritzer, Turbolader, Bosch und ZYTEK Motormanagement, Katalysator, usw.) und bis zu 450 PS im Bentley reicht (plötzlich hört man PS Zahlen). Dies bei einem Drehmoment, welches Lastwagenmotoren gleichkommt und Beschleunigungen des 2,5 to schweren Gefährts von 6 Sekunden auf 100 km/h zulässt.

Mercedes-Benz kontert 1963 mit dem Modell 600 und bringt den grossen 6.3 Ltr. V8 (Werksbezeichnung M100) mit 250 PS heraus, baut ihn ab Juli 1968 in dem 300 SEL 6.3 (Bezeichnung W 109 E 63) ein, dessen Luftfederung sich später als ein etwas problematisches Element aus Sicht der Wartung herausstellt. Er gilt lange Zeit als die schnellste Gross-Limousine der Welt und legt einen Spurt auf 100 km/h in beeindruckenden 6,5 Sekunden hin. Der Rolls-Royce Silver Shadow (und sein Bentley Pendant, der T 1) löst 1966 die Rahmen-basierten Rolls-Royce der Nachkriegszeit mit seiner ‚unitised construction‘ (selbsttragende Karosserie) ab und wird 1976 durch den Silver Shadow II (und den baugleichen Bentley T 2) mit einem auf 6.75 Ltr. Hubraum vergrösserten Motor, geänderter Federung und einer Unmenge anderer technischer Details (wir gehen noch darauf ein) ersetzt. Die PS Zahl des Silver Shadow II wird auf 250 geschätzt.

Mercedes-Benz doppelt nach und bringt schliesslich (der Wagen sollte schon lange vorher auf den Markt kommen, man glaubte sich jedoch wegen der sog. Ölkrisen und des angeblichen ökologischen Bewusstseins gezwungen, die Einführung zu verschieben) 1976 den 450 SEL 6.9 mit dem auf 6.9 Ltr. Hubraum erweiterten Motor und auch der gleichen Luft-Flüssigkeitsfederung (Hydropneumatik) basierend auf Stickstoffkissen und Öl auf den Markt: beide Hersteller nehmen eine Anleihe bei Citroen, die diese Federung schon Jahre vorher in ihrem Modell DS verwendet hatten.

In England spricht man offen über die Konkurrenz; beide Marken positionieren ihre Produkte zu fast gleichen Preisen (umgerechnet ca. DM 91'000 zu der Zeit). In Deutschland kostet der 450 SEL 6.9 fast doppelt so viel wie die (fast) baugleiche 280 SE Limousine oder DM 81'247 (vor Ende der Produktionseinstellung), während der Rolls-Royce Silver Shadow II in Deutschland den Preis von zwei 450 SEL 6.9 plus einen Golf kostet (Preis bei einem Auto hat ja bekanntlich nichts mit Kosten zu tun, sondern folgt dem Prinzip ‚what the market will bear‘ – und der verträgt in dieser Dimension viel!). Immer wieder liest man Vergleiche und Tests in The Motor, Automobilrevue, und anderen internationalen Zeitschriften.

7380 Fahrzeuge vom Typ 450 SEL 6.9 werden gebaut, vom Silver Shadow II sind es 8425 plus der 558 baugleichen Bentley T2 (plus eigentlich der Silver Wraith II – der Shadow II mit langem Radstand mit 2135 Stück). Eine wahre Erfolgsstory für die beiden Hersteller in den vier gleichen Jahren Bauzeit.

Was also ist dran an den beiden ungleichen Brüdern?

Es ist klar, wie unterschiedlich die beiden Länder über das Fahren von sog. Luxusautos dachten: der Mercedes-Benz ist funktionell, eckig, riesiger Innenraum (noch heute kann man fast ein Rennen mit einem Smart im Kofferraum dieser Autos fahren), kernig im Ton und einfach, aber zuverlässig und gut. Der Rolls-Royce ist sehr elegant, roch und riecht innen herrlich und hatte ein wunderschönes Ambiente – und fährt wie auf Wolken. Und genauso zuverlässig. Ja, Sie haben richtig gelesen. Ich habe beide Fahrzeuge heute noch ...

Den Mercedes 450 SEL 6.9 habe ich nach der Auktion in Toffen /Kanton Bern 2001 im Nachverkauf erworben. Das Fahrzeug ist in einem derart gepflegten Zustand nach den Jahren und 116'000 km, dass man sich immer fragen muss, wie die Menschen das machen. Der Lack des 6.9 ist sicherlich erneuert, Rost ist nirgends zu sehen, innen (hellbraunes Velours) und aussen habe ich drei Tage gescheuert und geputzt, aussen den üblichen Trick mit dem Knetgummi und der Flüssigkeit angewandt und den Lack (metallisiert) glatt und glänzend wie einen ... na Sie wissen schon, was, ... hinbekommen, und jetzt sieht er aus wie (fast) neu. Das Auto hatte 10 Jahre irgendwo herumgestanden, was ihm gar nicht gut tat. Ich wusste schon aus der Literatur und beim ersten Anlassen noch vor der Auktion, was auf mich zukommt: Öldruckfederung - Kugeln erneuern, und der Öldruck des Motors war erst ab 2400 rpm auf 3 bar; auch nicht gut, sollte sofort beim Gasgeben von unten auf über 3 bar steigen (die Nadel geht bei 3 bar bei allen Mercedes-Benz an den Anschlag) – aber das Auto faszinierte mich. Service-Papiere und Historie können Sie sich abschminken, der letzte Serviceeintrag stammt von 1984 bei 70'000 km, die Auslieferung erfolgte 1976 durch Mercedes-Benz, Schweiz im Aargau.

Also ging die erste Fahrt über 20 km (sehr langsam und behutsam) zu Mercedes-Benz nach Bern. Wir wechselten die Kugeln, ein Federbein hinten war auch nicht mehr dicht und liess das Öl wieder in den Kreislauf zurückfliessen, die Lenkung war schwammig (seltsam, bei nur 116'000 km Laufleistung) und wurde revidiert (kostet weniger als die Hälfte einer neuen). Bei dem Öldruck war ich mir nicht sicher – sind hier bereits die Pleuellager, usw. dran (und ich bin ein Vermögen los) oder ist das Manometer oder die Ölpumpe nicht in Ordnung? Herr Ryser bestätigte mir: es war das Ein-Franken Federchen in der Ölpumpe, dessen Ersetzen den Tod des Motors verhinderte. Glück gehabt.

Okay, die fünf Kugeln ersetzen war nicht billig, aber das wusste ich. Und trotzdem fand ich den Preis für eine komplette, neue Hydropneumatikeinheit, Lenkung, ein Federbein und unzählige andere Kleinigkeiten plus einem grossem Service, alle Flüssigkeiten, alle Gummischläuche und Riemen erneuern, nicht zu hoch (ca. CHF 9'500).

Selbst die Mechaniker in Bern sind von dem Federungskomfort des 6.9 begeistert und preisen ihn wie die Federung des neuen SL. Wir verglichen sofort die Öl-Federung mit der teilweise Luft-Federung des CL 500 (W140) von 1996 und mussten zugeben, dass die 1976er Federung weitaus besser ist. Der Abrollkomfort ist besser, das Neigen und Tauchen zur Seite bei etwas unebener Strasse entfällt beim 6.9. Überhaupt fühlt sich das Fahrzeug für seine 1935 kg leichtfüssig und wie ein wesentlich leichteres Auto an – vom sprichwörtlichen kleinen Wendekreis der Mercedes-Benz einmal ganz abgesehen - zumindest im Vergleich zum Silver Shadow II - hier hat man wirklich ein schweres Auto in den Händen und es fühlt sich auch so an.

Es wurde schon viel geschrieben über die sprichwörtliche Wolf-im-Schafspelz Attitüde des 6.9. Ich kann dies nur vollends bestätigen. Der Wagen kommt relativ laut (kernig ist der vornehmere Ausdruck) – aber sofort - zum laufen, wenn er kalt ist. Er schnurrt dann zufrieden in seinen 3 Gängen (beim Hochschalten ruckelig, wenn nur mit etwas Gas, sehr sanft, wenn zügig durchbeschleunigt wird) bei kleinem Gaspedaldruck dahin. ‚Klein‘ ist angebracht, wenn Sie nicht eine Tankstelle betreiben wollen – und dann sprechen wir von 16.5 Ltr. auf 100 km bei ‚klein‘ – nach oben offene Richterskala. Aber wehe, Sie geben Gas: dann sind 286 PS ohne Katalysator eben 286 PS und nicht so schlappe PS'chen wie im neuen SL 500. Ein leichtes Röhren geht durch den Wagen, Sie werden in die bequemen Velourspolster gedrückt und ab geht die Post, und bitte recht kräftig. Die Nadel steht dann bald auf mehr als 140 km/h und scheint überhaupt keine Grenzen zu kennen. Die Automatik schaltet beim kleinsten Verändern des ‚Cruisen‘ bei 60 km/h oder so sofort zurück (sehr weich) und dann rast das bullige Drehmoment mit Ihnen davon – ruhig und stetig, kein Lärm, ausser die Fahrbahn- und Windgeräusche.

Der Wagen ist eine Superreiselimousine für lange Strecken (auch der lange Radstand trägt zu diesem Gefühl entscheidend bei) und Gasgeben macht beim mühelosen Überholen schon Spass – und vermittelt ein sehr sicheres Gefühl, immer genügend Reserven zu haben. Sie sollten das kräftige Gasgeben auf einer grossen, trockenen Strasse üben. Nur nicht die Kurven unterschätzen, die Federung lässt sich nie aus der Ruhe bringen (Hydropneumatik eben), aber die Physik ist auch im 6.9 die Gleiche, wie überall, auch wenn Sie mehr bezahlt haben. Und dann sind Abflüge vorprogrammiert (und bekannt). ESP gibt es 1976 eben noch nicht.

Nur schade, dass es keinen 4. oder 5. Gang als Overdrive gibt; dies könnte den enormen Spritverbrauch und auch die relativ hohen Drehzahlen beim Autobahnfahren mit höheren Geschwindigkeiten wirkungsvoll eindämmen – bei 5000 rpm beginnt übrigens bereits der rote Bereich und geht aber bis 7000. Aber bei 5000 rpm sind Sie schon über 200 km/h schnell (und in der 25 Ltr./100 km Liga). Woran erkennt man den 6.9 (die meisten Fahrzeuge haben keinen Schriftzug am Heck)? Der Tacho zeigt bis 260.

Durch meine Fahrweise musste ich noch nicht auf einen zweiten 6.9 umsteigen. Bei Regen fahre ich nämlich besonders gesittet. Letzten Winter bildete ich mir einmal ein, ich könne mit den neuen Sommerreifen rückwärts die Einfahrt aus meiner Garage hochfahren (eine kleine Steigung, die der neue SL 500 ohne Probleme mit Sommerreifen meisterte), nachdem Schnee nachts gefallen war. Denkste. Schaufeln, bis zwei Fahrspuren frei sind. Das Drehmoment des 6.9 bekommt man nicht so leicht auf die Strasse. Also vorsichtig, besonders bei nicht-trockener Strasse.

Der Vergleich mit dem ungleichen Bruder

Auf der besagten ersten Fahrt von Toffen nach Bern über die Landstrasse sehe ich aus meinem linken Augenwinkel einen dunkelgrünen (Moorland Green) Rolls-Royce Silver Shadow II am Strassenrand bei einer kleinen Ford-Garage in dem Dorf Rümliigen stehen. Bremsen, anhalten, ansehen. Der hatte vorhin noch nicht da gestanden. Es war Mittag, niemand da. Hmh... der Lack hat schon bessere Zeiten gesehen, innen ist alles in Ordnung, etwas verschmutzt, das beige Leder; das Holz ist gut, nicht perfekt (an der hinteren Tür hat es geleckert, der Lack ist abgesprungen). An dem Gummi der Stosstange haben auch schon mal einige Pfosten sich näher ausgelassen. An einigen typischen Silver Shadow - Stellen ist der Lack gebrochen: Sie wissen schon, am Übergang der Frontscheibe zur Karosserie und desgleichen an der Heckscheibe. Bei Rolls-Royce hat man in 14 Jahren Produktion nichts diesbezüglich dazugelernt. Die Karosserie bewegt sich offensichtlich sehr stark im Laufe der Jahre, so dass es zum Riss der Farbe unterhalb des vorderen und hinteren Fensters im Bereich des Kotflügels kommt. Fast alle anderen Hersteller haben die Kotflügel von der sonstigen Karosserie getrennt und dadurch eine Soll-Dehn- und Drehfuge geschaffen (stabiler sind die anderen Autos garantiert auch nicht!).

Ein paar Roststellen befinden sich im Radkasten und unter den Zierleisten. Alte XVS Michelin Reifen, aber fast neues Profil. Na ja, denn man toe. Da hing ein solch komisches Preisschild daran, dass ich interessiert war.

Um 13:00 bin ich zurück und wollte gerne mehr wissen über das Auto. Der freundliche Garagist gibt mir den Schlüssel zur Probefahrt und bittet mich, aber bestimmt ca. 1 Stunde zu fahren, da das Auto 10 Jahre gestanden hat (die Story hatte ich schon einmal an diesem Tag gehört) und er ihn gerade vor dem Mittag auf die Strasse gestellt hat. Der 6.9 stand nun fassungslos alleine auf dem Hof der Ford-Garage und ich war mit einem Eiertanz auf den Nebenstrassen des Berner Voralpenlands unterwegs.

Im Innenraum umgibt einem sofort das unvergessliche Rolls-Royce und Bentley Gefühl, das man erleben und erfühlen muss; jeder Versuch einer Beschreibung muss fehlschlagen. Sie haben dies entweder gern oder nicht; es gibt kein in-between. Ruhe, Erhabenheit, Losgelöstheit vom Verkehr, der Duft des Leders, das Hochglanz-polierete Holz, der kleine elektrische Schalthebel – wie eh und je (bereits im 1963er Bentley S3 Continental), das dünne Steuerrad ... irgendwie fährt das Auto dahin, wo man will und man sitzt gemütlich nebenan und bewegt ab und zu so etwas wie ein Lenkrad. Mein Bentley S3 Continental wusste den Weg von Kingston im Süden Londons über Holland in die Schweiz, ohne dass ich mich erinnere, gross eingegriffen zu haben. ‚Totally detached‘ sagen die Engländer zu recht.

Vergleichen können sie die beiden, den Silver Shadow II und den Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, eigentlich vom Fahren und vom Eindruck her, den die Wagen auf den Fahrer und seine Umwelt erzeugen, gar nicht. Nur die Zahlen und Daten lassen Vergleiche zu. Sie erleben zwei komplett verschiedene Welten, die Sie entweder mögen oder nicht. Sportliches Fahren, im 6.9 durchaus möglich, müssen Sie im Silver Shadow II total vergessen. Auch heute noch drehen sich Kinder und Erwachsene nach Ihnen um, wenn sie einen Rolls-Royce fahren sehen, das müssen Sie auch verdauen können; nicht jeder ist zum Filmstar geboren. Der Kofferraumdeckel hat dann auch die üblichen Merkmale eines in der Stadt geparkten Rolls-Royce: eine lange Kratzspur durch bis auf das Blech. Sie wissen schon, ‚Sch...kapitalist‘.

Es miefte etwas nach Feuchte im Kofferraum und man könnte eine Sauna dort einrichten, der Filz war schon längere Zeit durchnässt und modrig, aber darunter (ich habe ihn einfach abgerissen) war kein Rost; seltsame Lackierung: aussen deutlich abgenutzt und grieselig auf den Aluminiumteilen, Haube und Kofferraumdeckel.

Ein grosses Manko hat der Moorland Green Silver Shadow II allerdings: die Spirit of Ecstasy fehlt und stattdessen ziert das Erkennungsmerkmal eines Rolls-Royce ein plumper abgerundeter Stahldeckel (hochglanzpoliert, bitteschön). Irgendwann einmal kam man auch in der Schweiz auf die abwegige Idee, dass die Kühlerfigur im Unfall-Falle Verletzungen herbeiführen kann. Bei den ca. 2300 Rolls-Royce in der Schweiz und deren Fahrdurchschnitt an Zeit und km im Jahr wahrlich ein sehr gefährlicher Prozentsatz an der insgesamten Verkehrsdichte. Das passende Wort wäre „Verhältnis-Blödsinn“.

Den Schlüssel links oben einstecken und drehen: ein kurzer Ruck und das war's. Der Motor läuft unhörbar (es passiert mir beim direkten Umsteigen vom 6.9er auf den Silver Shadow II, dass ich den Motor orgle und orgle – dabei läuft er super leise bereits seit dem ersten Dreher – man müsste dort einen Alarm einbauen, der ungefähr wie folgt sich meldet: ‚hör auf mit der dummen Dreherei, du ungebildeter Kasper und lass mich in Ruhe, ich laufe bereits‘. Das mit der Uhr und dem lautesten Teil in einem Rolls-Royce bei 60 km/h stimmt (fast). Aber wissen Sie auch warum? Die Kienzle Uhr (not very British) ist die lauteste Uhr, die ich je gehört habe! Ich muss sie unbedingt ersetzen. Fast schon eine Turmuhr bei den Sekunden. Im Stand klingt sie wie ein Metronom bei Allegretto. So kann man auch Verhältnisse beschreiben und Imagepflege betreiben. Hand aufs Herz: der Silver Shadow II ist der wesentlich leisere Wagen gegenüber dem kernigen 6.9, auch wenn man Fahrgeräusche wahrnimmt.

Die Gasannahme ist unmerklich, das kleine Schalterchen oberhalb des Lenkrads eindrücken, von P über N nach D ziehen (es ist ein reiner elektrischer Schalter, ohne Hebelarmkraftschluss) und die 2.15 to setzen sich in Bewegung. Leichtfüssig, ruhig und doch deutlich als ein schweres Auto. Gibt man Gas à la Mercedes-Benz 6.9, faucht es etwas vorne, man wird in den Ledersitz gedrückt und es gibt eine ordentliche Beschleunigung (so in ca. 10,5 Sekunden auf 100 km/h). Aber in diese Versuchung kommt man im Rolls-Royce eben nicht, sondern man gibt etwas Gas und bewegt sich fort. Schwebt, wie der „silberne Schatten“ dies schon aussagt. Immer wieder ertappe ich mich im Silver Shadow II, dass ich auf der Landstrasse oder Autobahn langsamer als normal fahre und empfinde eigentlich nichts dabei (normalerweise bin ich ein zügiger, schnellerer Fahrer). Dieses Gefühl hat auch sein Gutes: es ist sehr unwahrscheinlich, dass man im Rolls-Royce auf diese Manier einen Strafzettel wegen Geschwindigkeitsübertretung bekommt. Vom 6.9 in dieser Beziehung sprechen wir lieber nicht.

Die Sitze (Leder, und nur auf besondere Bestellung Velours) im Silver Shadow II sind eigentlich Sessel; sie werden auf beiden Vorderplätzen durch einen Joystick (das Wort gab es 1978 noch nicht) in allen Achsen elektrisch bewegt, wie moderne Sitze heute. Beim 6.9 muss man diese Bewegungen an 3 Hebeln und Rädern ruckend und von Hand, verkrampft, und nicht in allen Achsen möglich, selbst verrichten; versuchen Sie dies mal während der Fahrt (einer 6.9er Fahrt, und Sie werden ihr blaues Wunder erleben!). Eigentlich schade. Die Sitze im 6.9 sind nämlich gut konturiert und bieten Seitenhalt und sind hübsch; man sitzt gut und fest – wie angeklebt (Veloursbezüge). Die Sitze sind für heutige Verhältnisse eher kurz in der Rückenlehne beim 6.9, die Sessel im Silver Shadow II sind einfach gross, auch für die Schultern. Die Kopfstützen des Rolls-Royce vorne sind eher ein Witz und Winzlinge; hinten sind die Sessel so hoch, dass man keine Kopfstützen benötigt, breit und gut konturiert wären sie vorne weitaus besser angebracht. Beim 6.9 sind die Kopfstützen alle gut geformt und bieten auch bei entspanntem Fahren einen Halt für das Genick. Die hinteren Kopfstützen kann man bei beiden nicht abklappen und sie stören in der Sicht nach hinten (ich sollte hier nicht von so modernem Fusel plappern – abklappbare Kopfstützen 1976 und 1978!).

Der Einstieg in beide Fahrzeuge offenbart schon den Unterschied: Sie steigen in den 6.9 nach unten ein, den Rolls-Royce beklimmen Sie analog dem ML oder BMW X5 leicht nach oben.

Der Innenraum und das Gefühl des Platzangebotes ist bei ähnlichen Aussenabmessungen der beiden Fahrzeuge völlig anders. Im Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 hat man das grosse Raumgefühl aller Mercedes-Benz S-Klassen (506 cm lang x 187 cm breit x 141 cm hoch). Den Arm kann man nach aussen auf die Türabdeckung gemütlich am Fensterholm auflegen. Der Rolls-Royce mit den Abmessungen 517 cm lang x 180 cm breit x 152 cm hoch, ist innen vorne erstaunlich eng; man muss den Arm anwinkeln, um ihn auf die Holzleiste der Tür zu legen. Die Armstütze rechts ist in den Sessel integriert; wenn man sie herunterklappt, fühlt man sich wirklich eingeengt (Achtung! Ich wiege nur 85 kg bei 180 cm und empfinde mich nun nicht als superdick). Immer im Vergleich natürlich gesprochen.

Die Sitz- und Fahrposition ist bei beiden sehr angenehm. Beim 6.9 erwartet einem ein Lastwagenlenkrad (es hat einen gigantischen Durchmesser – warum eigentlich? Die Servolenkung, besonders nach der Reparatur, ist perfekt im 6.9; man hätte ohne Probleme ein kleineres Lenkrad montieren können) mit Plastiküberzug und gepolstert an der Grifffläche mit breitem Pralltopf – ein Novum bei dieser Serie. Beim Silver Shadow II findet man das seit eh und je verwendete – wesentlich kleinere – dünne Lenkrad aus Hartplastik mit zwei dünnen Speichen. Auch hohes Sitzen bei beiden bringt keine Probleme mit der Kopffreiheit, bei 152 cm Gesamthöhe des Silver Shadow II wäre dies ja auch ein Hohn. Aber auch die 141 cm Höhe des 6.9 lassen keine Wünsche qua Kopffreiheit oder Sicht nach vorne oder rundum offen.

Ist Ihnen schon aufgefallen, dass man bei den alten Autos eine viel bessere Sicht seitlich und nach hinten hat? Die heutigen Formen mit den Stufenhecks, etc. sind eine Katastrophe und verlangen regelrecht nach Parctronic (Abstandswarner), wenn man nicht dauernd mit verkratzten Stosstangen herumfahren will. In den Siebzigern hat man sich noch Mühe gegeben, den Blick so rundum wie nur möglich zu machen, heute scheint mir das Gegenteil beim Design der Fall zu sein.

Beide Fahrzeuge sind hinten riesig und bieten wirklich Beinfreiheit, auch für Ganz-hinten-Fahrer, wie mir (nein, Herr Röhl, ich fahre nicht mit einem Handgelenk auf dem Lenkrad oben). Die hintere Sitzbank im 6.9 mit den Veloursbezügen gibt wieder das Angeklebt-sein und ist gut in der Knielänge. Im Silver Shadow II kann man die Chauffeurlimousinen-Ambience nicht verleugnen: man sitzt tief in sehr hohen Schulteresseln, hat seine privaten Spiegel rechts und links, Haltegriffe und Leselampen und lässt James seine Arbeit verrichten (da hat Benz gespart – hinten ist nichts derartiges zu finden, erst im SEL des W 126 als Extras). Die schon erwähnten Fusschemelchen sind sicher für kurze Mitmenschen hilfreich. Und die Lammfelle im Fussraum tun ein Übriges, um das ganz private Gefühl von zu Hause aufkommen zu lassen.

Der Blick nach vorne gibt das wunderschöne Holz des Armaturenbretts im Silver Shadow II preis, im Benz geht es nüchtern, etwas lieblos mit Plastikabdeckungen und falschen Steppnähten im braunen Plastik an den Seitentüren zu. Dies ist eigentlich sehr schade, da man auch mit dem Zebrano (quer gestreiftes Holz) einen schöneren Innenraum gestalten hätte können, wenn man sich ein wenig mehr Mühe gegeben hätte. Ich denke da an den 300 SE Coupé von 1968. Aber der Innendekor ist die Stärke von Mercedes-Benz in den Siebzigern nicht gewesen. Schwarzes Plastik als obere Instrumentenabdeckung, fortgeführt durch seitliche Plastikstreifen um die Mittelkonsole und Schaltkulisse – na ja, Geschmacksache. Mit funktional hat dies nichts mehr zu tun, eher mit ärmlich und ein wenig primitiv. Wir sprechen hier immerhin von einer sehr stattlichen Anschaffungssumme des Fahrzeugs.

Im Rolls-Royce ist jede Plastikabdeckung verpönt. Schon in meinem 1963er Bentley S3 Continental ist die schwarze Instrumentenverkleidung aus Leder. Und so auch im Silver Shadow II, gepolstert und opulent rahmt es das tolle Design des Armaturenbretts mit seinem Holz aus Wurzelfurnieren ein.

Mercedes-Benz war schon von je her ein Spezialist in wenigen Anzeigen und Schaltern, effizient und praktisch. Wenn man das Auto mit einem einzigen Schalter ausrüsten könnte, würde Benz dies wahrscheinlich tun (aber bitte nicht den Joystick vom 7er BMW!). Die Schalter sind meist diskret und bei allen Modellen gleich angeordnet (ausser beim ML, wo man sich halt nach USA geistig begeben muss), auch im 6.9. Man findet sich sofort zurecht. Die SL R107er Serie hat diese Anordnung der Warnlampen und Lichtschalter bis an ihr Ende 1988 fortgeführt (leider auch das Lastwagenlenkrad).

Beim Silver Shadow II hat man die üblichen Rolls-Royce geformten Chromgriffschalter für das Licht und eine Abteilung unterhalb des Holzes in schwarz mit verschiedenen Knöpfen (Antenne, Nebelleuchten, Tankdeckel öffnen, Instrumentenbeleuchtung, Ölmengeanzeiger - auch während der Fahrt, usw.). Die Anzeigen vom Silver Shadow II haben neben dem Geschwindigkeitsmesser und der Uhr auch ein Kombiinstrument (Wassertemperatur, Öldruck, Tankanzeige und Ladeanzeige) und eine grosse vertikale Anzeigetafel für alle Warnfunktionen (wie das Band unter dem Tacho beim 6.9), nur mit wesentlich mehr Informationen – beide Bremsanlagen separat (es hat davon 2 in einem Silver Shadow II), Bremslichtwarnanzeige, Aussentemperaturwarnung bei Minusgraden, zu wenig Kühlwasserflüssigkeit, etc.

Man hat einen Aussenthermometer als Standard-Rundinstrument im Armaturenbrett integriert – bravo! Es ist eines der sinnvollsten Instrumente, die während der Fahrt über einen Zustand anders als den Motor und die Geschwindigkeit, aber gleichwichtig aussagen. In Florida und California vielleicht nicht, aber bei uns. Leider fehlt dieses Thermometer beim 6.9 noch 5 Jahre bis zum W 126 als Option. Ansonsten sind die Instrumente im 6.9 Benz Standard: Geschwindigkeit und Drehzahlmesser separat, Kombination von Öldruck (die besagten bis 3 bar), Tankinhalt, Kühlwassertemperatur und Uhr.

Die Klimakontrolle ist beim Silver Shadow II viel gelobt worden – und sie verdient es. Hoffentlich geht sie nie kaputt. So etwas Komplexes habe ich selten ohne Computer gesehen – und es funktioniert hervorragend; vielleicht, weil sie ohne Computer funktioniert. Schauen Sie nur nicht in das Werkstatthandbuch, es überkommt einem das Grausen ob der Komplexität der zusammenspielenden Teile. Für den Bediener ist dies alles andere als kompliziert: man stellt die Temperatur des Innenraumes oben und unten separat an zwei grossen Rädern mit Farbkodierung ein (weiss – normal, rot – warm, blau – kalt) und stellt das Ding mittels eines Schalter auf ‚automatic‘. Das war's. Irgendwo scheint immer einer zu sitzen und mitzuschneffeln, denn hinten wie vorne stimmt die Temperatur immer, auch nach einer Regenüberfahrt über den Zürichersee. Und die Armaturenbrettdüsen werden auch automatisch mit Frischluft versorgt. Und dumm angeblasen, wie so oft in modernen Autos heute, wird man auch nicht.

Der Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 macht sich's einfach: Längsschieber für Luftstrom oben und unten, dazu separate Wärmelängsregler, der Drehschalter für das Gebläse von aus, an, 4 Stufen blasen, plus der Drehschalter für die Kühlung. Einfach? Ich weiss nicht so recht. Sehr viel ‚human intervention‘. Damit man sich nicht verirrt, gibt es ein kleines Eselsbrückchen an der Anzeige: ein Bildchen aller 4 Längsschieberegler in oberer Position für DEF. Aber keine Angst: die Klimaverteilung funktioniert gut, wie alles beim Mercedes-Benz. Ungefähr genauso umständlich, wie die Sitzverstellung. Sprach ich da nicht vorhin von wenigen Schaltern?

Das Stereo Radio und Bandgerät des Silver Shadow II krächzte beim leichtesten Drehen irgendeines Potentiometers in egal welcher Richtung. Standschaden, oxydierte Poti; wildes drehen hilft manchmal. Die Stereoanlage hat einen tollen Sound aus mehreren (mind. 6) Lautsprechern, wenn sie alle funktionieren. Nur die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig: das Blaupunkt (!) Radio oben dient nur zum Einschalten der Bereiche FM, LM und AM und hält den Sender eben wie ein Radio 1978 einen Sender hält (bestimmt kein PLL), der Verstärker unten (auch *Blaupunkt* von 1978 – und das in einem englischen Auto; in der Bedienungsanleitung vom Silver Shadow klingt es schon fast als Entschuldigung, dass man

selbstverständlich auf beste Komponenten zurückgreift, wo diese von Rolls-Royce nicht selbst hergestellt werden, also auch nolens-volens Deutschland). Und dieser Verstärker tut was er soll: verstärken und Sound regeln. Und das tut er vortrefflich. Die Höhen und Bässe, Fader vorne/ Seite, usw. werden alle separat eingestellt. Heute meist eine Selbstverständlichkeit, aber 1978 ...

Der Mercedes-Benz 6.9 hat den normalen und damals extrem teuren (über DM 2000) Becker Mexico Cassette mit automatischem Sendersuchlauf (wirklich nett und praktisch), den wir schon lange kennen, AM und FM Umschaltung, dazu schwache, mittlere und starke Senderstärke-Einstellung, Stereo-Erkennung und vier Lautsprecher, die vorne – hinten geregelt werden können (aber nicht seitlich) und den alten, unfreundlichen hell-mittel-dunkel Drehschalter. Schade, ich liebe klassische Musik in solchen Autos und der Klang ist halt ein wenig einfach im 6.9 – besonders im Vergleich zum Silver Shadow II. Ach ja, ein Kassettengerät ist natürlich auch integriert bei beiden. Mir fällt auf, dass der Stereoempfang in Deutschland wesentlich besser ist und bei entsprechender Sendestärke der Klang auch klarer ist als in der Schweiz. Musikhören ist in damit in der BRD ein grösserer Genuss.

Aber zurück zur ersten Ausfahrt des Silver Shadow II:

Nach ca. 25 Minuten waren die Reifen so weit ‚gerundet‘, dass man nicht mehr von ‚eckig‘ oder ‚eierig‘ reden musste. Weit entfernt jedoch vom Schweben eines Silver Shadow II. Der Motor lief ohne Probleme, anfangs etwas heiser, dann immer ruhiger, bald wie ein Rolls-Royce. Ach ja, die Bremse, die musste auch erst einmal wieder zu sich kommen. Die Klimaanlage ging sogar sehr gut. Die Öl-Federung war in Ordnung. Der Wagen kam schnell hoch und blieb es auch. Die Lenkung fest und direkt (insofern man diese Worte bei der Lenkung eines Rolls-Royce gebrauchen kann).

Ab 800 m Höhe ging auf meiner Ausfahrt eine unübersehbare gelbe Warnlampe an: ICE. Die Temperatur kroch bis auf -5 Grad. Der Aussenthermometer funktionierte also.

Wir nahmen den Wagen auf die Hebebühne und dann fragte ich den Mann der Ford Garage, ob er eine MFK (TÜV) Abnahme in dem Preis machen würde (bei CHF 18'000 traute ich mich nicht zu handeln, da mein nächster Preiskandidat bei CHF 34'000 im etwa gleichen Zustand lag). Wir einigten uns darauf und er führte noch den grossen 130'000 km Service durch (mit Originalteilen), den ich separat bezahlte. Wechseln aller Flüssigkeiten (Ölwechsel zweimal zum Ausspülen von abgesetztem Schlamm), Bremsklötze, Antriebsriemen (beim Rolls-Royce sind dies ein paar!) und alle offensichtlichen Gummischläuche (meine Standard Operating Procedure bei Autos, deren Historie ich nicht kenne). Sie haben es erraten – auch bei dem Rolls-Royce waren keine Service-Unterlagen. Die letzte Eintragung im Brief stammte von 1991 durch den Rolls-Royce Vertreter in der Schweiz, Schmohl AG und die Auslieferung 1978 auch. Herr Hascher, Geschäftsführer von Schmohl AG konnte mir auch nicht viel helfen: 2 Jahre nach Auslieferung ging der Wagen in den Tessin und dort stand er wahrscheinlich 90% seines Lebens. Aber ein Handbuch und Serviceheft habe ich jetzt, für CHF 230, in englisch.

Mir war klar, dass neben der obligaten gründlichen Reinigung innen und aussen nur eine Neulackierung in Frage kommt, um dem Fahrzeug seinen richtigen Stil zurück zu geben. Meine Lackier-Garage im nächsten Dorf wird von zwei jungen Menschen betrieben, von denen einer bei Aston Martin in der Lackiererei gelernt hat, wie man Lacke in der Qualität des Aston und Rolls-Royce Finish herstellt: ohne Mythos – nur mit viel Können, Übung, Feingefühl und Geduld – und den Willen, dem Kunden eine gute Arbeit abzuliefern. Er hat meinen Bentley so teilweise nachlackiert, dass selbst ein englischer Rolls-Royce Vertreter der Meinung war, dass nur noch wenige Betriebe diese Kunst auf diese sorgfältige Art beherrschten. Hier scheint mir auch der Rolls-Royce in guten Händen. Dieses Projekt steht als nächstes an. Dies bedeutet: alles an Glas, Zierleisten, Lampen, Stosstangen, abmontieren, alle Roststellen dauerhaft beseitigen, den alten Lack komplett abschleifen, die

Scheiben entfernen, Türen zerlegen, Holz neu lackieren, neue Dichtungen, etc. Kein einfaches darüber spritzen!

Vorher wollte ich aber noch wissen, ob sich Aufwand lohnt, oder ob ich ein Abschreibeobjekt erworben habe (bei dem Preis lag der Gedanke nahe; Reinfallen ist leichter als Glück haben beim Autokauf in diesen Preisdimensionen). Also habe ich den Silver Shadow bei Schmohl AG in Zürich angemeldet und um eine gründliche Durchsicht und ein Angebot für eine mechanische Instandsetzung gebeten. Dieses Angebot war dann nicht nur sehr teuer, sondern auch sehr gründlich und detailliert. Wir einigten uns darauf, dass die notwendigen Sachen in Ordnung gebracht würden (jede Menge Aktuatoren, Schalter, Druckschläuche – Vorsicht: der Silver Shadow II ist ein sehr komplexes Auto, bei dem die Hydraulik eine sehr wichtige Rolle spielt - siehe Bremsen und Federung! Wie der Benz 6.9 halt auch). Dieser kleinere Teil der Revision kostete dann läppische CHF 9'500. Fast auf den Franken genau soviel, wie ich für die Instandsetzung des 6.9 bei Mercedes-Benz bezahlt habe. Haben die sich abgesprochen?

Aber dafür ist das Fahrzeug nun mechanisch in Ordnung und ich habe die beruhigende Garantie, dass ich einen Rolls-Royce und kein Abschreibeobjekt gekauft habe.

Ich fuhr von Zürich im strömenden Regen nach Hause (ca. 2 Stunden), nachdem ich im Laden von Benno Müller (Präsident des RREC Schweiz) noch ein paar Kisten private label RR/Bentley italienischen Wein (sehr guter Barolo!) und einige Bücher über die Geschichte des Silver Shadow und einen RR Overall (when you do it, do it in style) gekauft hatte. Mal mit der Fähre über den Zürichersee bei dem Regen war auch etwas Neues. Sitzen Sie mal 15 Minuten in einem kalten, aber dämpfigen Nieselregen und warten auf eine Fähre. Die Scheiben beschlagen unweigerlich. Nun konnte die Klimaanlage des Silver Shadow II zeigen, ob die Werbung der Wahrheit vorausgeeilt ist oder beide zur selben Zeit entstanden: innerhalb von weniger als einer Minute waren die Scheiben nach Ankunft auf der anderen Seeseite wieder klar. Nicht schlecht für 1978. Und die Temperatur hält die Anlage auch konstant.

Ein Muss für jeden Liebhaber alter Autos ist die Mitgliedschaft in einem der Clubs; es gibt sie für den Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (sie nennen sich dann oft Interessengemeinschaften) und für Rolls-Royce. Der mir natürlich nahestehende R-REC (Rolls-Royce Enthusiasts Club) der Schweiz zählt über 560 Mitglieder bei ca. 950 Fahrzeugen aller Zeitepochen.

Apropos Prioritäten: ist Ihnen schon aufgefallen, dass ich mehrmals das Werkstatthandbuch des Rolls-Royce zitiert habe? Und noch nie über ein solches beim Mercedes-Benz gesprochen habe? Komisch: es käme mir beim Mercedes-Benz gar nicht in den Sinn, nach dem Werkstatthandbuch zu schauen (es gibt es auch im Handel). Aber beim Rolls-Royce war dies meine erste Anschaffung (für ca. CHF 1'000 beim RREC). Irgendwie will man mehr wissen, was dahinter steckt, wenn jemand sich konstant weigert, PS Zahlen und Drehmomente anzugeben. Wir sind halt Kontinentaleuropäer und unsere Werbung suggeriert uns immer diese Zahlen.

Die Beschreibung der Arbeiten in dem Handbuch ist sicherlich durch den Stil des Englischen amüsant - man verwendet fast ein halbes der 4 Bücher für das Lackieren, was man alles beachten muss, wie man lackiert, etc. Lackieren Sie ihr Auto selbst?

Beide Fahrzeuge versprechen grossen Fahrspass – jeder auf seine eigene Art. Wie bereits im Text erwähnt, scheint mir jeglicher direkter Vergleich problematisch, da man derart unterschiedliche Auffassungen von Fahren antrifft, dass Interessenten den einen *oder* den anderen, aber nicht „und“ bevorzugen. Ausser mir, vielleicht. Ich fahre in beiden gern, je nach Stimmung.