

# Kann denn Fliegen schöner sein?

**D**er Urahn starb den Helden-  
tod. Denn als der Prototyp zu  
Beginn des Zweiten Welt-  
kriegs nach langer Testfahrt  
am Kai des französischen Ha-  
fens Dieppe auf die Fähre nach Eng-  
land wartete, traf ihn aus heiterem  
Himmel eine deutsche Bombe.

Er war nur 20000 Kilometer alt ge-  
worden, und seine einzige Hinterlas-  
enschaft waren die Zündschlüssel.  
Sein Name: Rolls-Royce Corniche.

Erst mehr als 30 Jahre später, im  
Frühjahr 1971, sollte wieder ein Rolls-  
Royce den Namen Corniche tragen.  
Jenen Namen, den sich die drei Ver-  
bindungsstrecken zwischen Nizza  
und Monaco als die schönsten  
Straßen der Côte d'Azur erworben  
haben.

Auf der Basis des damaligen Stan-  
dard-Rolls Silver Shadow hatten die  
Ingenieure der legendären Luxus-  
auto-Manufaktur eine zweitürige

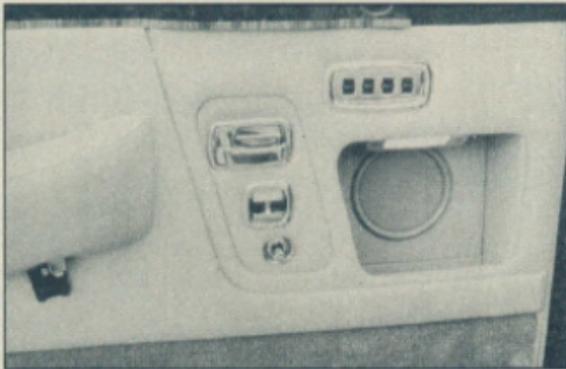
*Rolls-Royce Corniche Convertible,  
schönste und teuerste Art der Welt, offen zu fahren*



**AUTO Zeitung**  
01.02.1982

*Allein der Rolls-Royce-  
Kühlergrill kostet fast so viel  
wie ein VW Golf.  
Dafür ist er aber auch  
handgefertigt*

## Luxus macht faul



Coupé-Version erstellt, die es auch in einer fünfsitzigen Cabriolet-Ausgabe zu kaufen gab.

Zehn Jahre später ist der Rolls-Royce Corniche Convertible – so sein korrekter Name – das einzig übriggebliebene fünfsitzige Offen-Auto der Welt ohne lästigen Sturzbügel, das in Serie gefertigt wird. Und seine Exklusivität kostet Geld. Sehr viel Geld sogar.

Den selbst für Rolls-Royce-Maßstäbe stolzen Preis von 346 910 Mark muß derjenige hinblättern, der sich das Cabrio-Fahren in seiner majestätischsten Form gönnen will. Dazu reichen bei schlechten Quoten nicht einmal sechs Richtige im Lotto aus.

Was aber ein rechter Rolls-Freund ist, den schrecken solche Kleinigkeiten nicht ab. Und was er sich dafür einhandelt, das probierte AUTO ZEITUNG im Corniche auf der Corniche nach Monte Carlo aus – in standesgemäßer Umgebung also.

Ist erst einmal die zweifellos größte körperliche Anstrengung für den Fahrer verkraftet, nämlich das Besteigen des üppigen, von bestem britischen Rindsleder überzogenen Gestühls, so bleibt ihm für die weitere Fahrt fast nur mehr süßes Nichtstun. Dank hydraulischer Hilfe gehorcht das Lenkrad

*Rolls-Royce-Tür: Feinstes Leder und zahlreiche Knöpfe*

*Würdevoll und majestätisch: Britischer Auto-Adel*



## Damit Sie für

Mazda 626 Lim., 1,6 Ltr., kW/PS 55/75, DM 14.490,-\*/4-türig, 5-Gang. Mazda 626 Coupé, 1,6 Ltr., kW/PS 55/75, DM 15.490,-\*/2-türig, 5-Gang, (DM 900,- elektrisches Stahl-Schiebedach). (\*Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers)

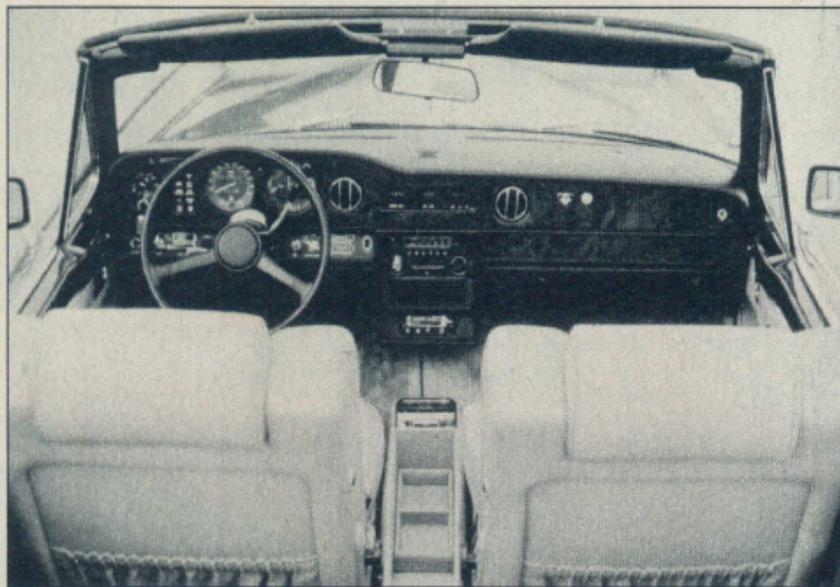
Sie schätzt bei einem Auto Komfort. Er schaut zuerst auf die Unterhaltskosten. – Für sie muß ein Auto leicht zu handhaben sein. Für ihn ist ausgereifte Technik wichtig. –

Sie hat außerdem Angst, daß es für den geplanten Urlaub

nicht mehr reicht. Er meint, mit dem Budget keine großen Sprünge machen zu können.

Ein Ehepaar entdeckt für sich den Mazda 626. Sie: „Schau mal. Der hat ein verstellbares Lenkrad. Und der Fahrersitz. Auch der ist mehrfach verstellbar

## Sechs Richtige im Lotto sind manchmal zu wenig



Der Arbeitsplatz des Fahrers: Bequemer geht es kaum mehr

selbst in engsten Kurven dem sprichwörtlichen kleinen Finger, und sogar der Wählhebel des Automatikgetriebes gleitet per Servounterstützung in die ihm bestimmte Position.

Überhaupt setzten die Väter des Rolls-Royce Luxus und Bequemlichkeit in erster Linie gleich mit dem Verzicht auf jegliche körperliche Arbeit. Da bringen fast unhörbar flüsternde Elektromotoren sämtliche Sitze in die von ihren Benutzern gewünschte Position, da gleitet das Stoffverdeck – ebenso stilvoll wie für Zuschauer an der Ampel aufsehenerregend – von Geisterhand bewegt auf Knopfdruck nach hinten. Und nicht einmal das Trommelfell muß arbeiten, denn Rolls-Royce hat die ehemals hörbar tickende deutsche Kienzle-Uhr durch ein geräuschloses japanisches Digital-Fabrikat ersetzt.

Daß sämtliche Ausstattung nur vom Besten und Teuersten stammt, ist für einen Rolls-Royce selbstverständlich. Allein für das ganz in Leder gehaltene Interieur müssen der Legende nach pro Wagen fünf Kühe ihr Leben lassen,

### DIE DATEN

#### Rolls-Royce Corniche Convertible

Motorbauart/Zylinderz.	90PV/8
Hubraum	6750 cm <sup>3</sup>
Leistung	147 kW (200 PS)
Leergewicht	2250 kg
zul. Gesamtgewicht	2760 kg
Radstand	3050 mm
Spur v./h.	1524/1513 mm
Außenm.	5196/1830/1520 mm
Tankinhalt	107 l
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Kraftstoffverbr. nach DIN 70030	
bei 90 km/h	15,6 l/100 km
bei 120 km/h	19,3 l/100 km
Stadtverkehr	24,0 l/100 km
Preis	346 910,- DM

und das Armaturenbrett ist wirklich noch ein Brett, versehen mit schönstem Walnußholz-Furnier.

Der Motor – bei allen Rolls-Royce-Modellen der gleiche – besitzt im Corniche einen Vierfach-Vergaser, der dem 6,8 Liter großen Achtzylinder rund 200 Pferdestärken entlockt, dafür freilich mit dem Spritverbrauch ebenfalls in höchste Dimensionen gerät: Unter 20 Liter auf 100 Kilometer ist nichts zu machen.

Wenn der beinahe zweieinhalb Tonnen schwere Koloß fast geräuschlos mit offenem Verdeck über südfranzösische Strandpromenaden schwebt, sind solche Kleinigkeiten rasch vergessen. Das ist Autofahren in seiner schönsten Form, da kann auch Fliegen nicht schöner sein.

Zügig bewegt jedoch, stößt auch ein Rolls-Royce Corniche an weltliche Grenzen: Bei geschlossenem Verdeck sind ab Tempo 100 unüberhörbar pfeifende und gemeinhin bei dieser Marke unübliche Windgeräusche zu vernehmen. Wagt sich der Fahrer jedoch mit offenem Dach in noch höhere Geschwindigkeitsbereiche, wird es ungemütlich. Zwar läßt es sich vorne bis gut 150 km/h noch einigermaßen aushalten, wer aber im Fond sitzt, der hat nichts zu lachen. Der lächelt eher gequält, weil der Wind an seinen Gesichtszügen zerrt.

Da ist es weit gemütlicher, mit Tempo 60 über die Promenade des Anglais in Nizza zu rollen. Nicht zuletzt wegen der Aufmerksamkeit des Strandvolkes, ganz besonders desjenigen, das auf sein Bikini-Oberteil verzichtet.

Ganz ungefährlich ist so etwas freilich heutzutage nicht. Als AUTO ZEITUNG den Rolls-Royce nach der Mittagspause aus der Parklücke holte, hatte vorher ein unbekannter Neider das Heck des Corniche kräftig demoliert. Und die Passanten konnten sich hämisches Grinsen nicht verkneifen.

Die Côte ist halt auch nicht mehr das, was sie mal war.

Hans-Robert Richarz

Auch bei geschlossenem Verdeck macht der Corniche Convertible eine gute Figur

