



ROLLS-ROYCE GHOST

Discreet opvallen

Hij wordt de kleine Rolls-Royce genoemd. Maar dat zegt meer over het gigantische postuur van die andere Rolls-Royce, de Phantom. De Ghost eist misschien iets minder planeet voor zich op, er naast kijken zal u absoluut niet doen. Zelden een auto gezien die discreet zoveel aandacht trekt.

Het enige wat je hoort in een Rolls-Royce, is het tikken van de klok. Als slogan op zijn minst even sterk als Freude am Fahren van dat ene merk uit Beieren. Alleen hoor je het klokje in de Rolls-Royce Ghost niet meer tikken. Het ziet er nog even artisaan uit, maar de wijzers draaien zonder tikken verder. Geruisloos, maar niet minder genadeloos.

Nog zo'n sterk verhaal is de herkomst van de zwarte achtergrond in het Rolls-Royce-logo. Dat was ooit rood, maar na de dood van Henry Royce in 1933 zou het uit teken van rouw

zwart gelakt zijn. Eigenlijk ging men gewoon in op de vraag van de carrosseriebouwers naar een discreter logo. Het opvallende rood paste niet zo mooi bij hun creaties. In de jonge jaren van de automobiel was een auto niet meer dan een chassis met wielen en een motor. Dat werd door de koper bij een carrossier gedropt, die er een op maat gemaakt koetswerk op monteerde. Een koetswerk geheel volgens de smaak van de klant. Of het was de mode, die de vorm bepaalde. Zo was de 'Roi des Belges' in het eerste decennium van vorige eeuw zeer populair bij de vooral adellijke automobilisten. Een wat afgeronde vorm, die was gekozen door Leopold II. Of beter gezegd, door zijn maîtresse, de actrice Cleo de Mérode, die twee fraai gebogen, dik gestoffeerde fauteuils naast elkaar plaatste en zei dat de auto er zo moest uitzien. Benieuwd wie de loungebank achterin de Ghost heeft bedacht. U krijgt trouwens de keuze tussen een bank en twee individuele stoelen. Een gekoelde minibar inclusief kristallen glazen, staat op de

optielijst. Op de sofa van een Rolls-Royce drink je geen bubbels uit plastic bekertjes. Je drinkt champagne uit elegante, kristallen fluitglazen. Zoals het hoort.

Vechtscheiding

Sinds 1 januari 2003 staan Bentley en Rolls Royce opnieuw op eigen benen. Net zoals dat vòòr 1931 het geval was. Toen kocht het rijke Rolls Royce het zeltogende Bentley op een slinkse wijze van oprichter Walter Owen Bentley. Die verkocht zijn hebben en houden aan de British Central Equitable Trust, zonder te weten dat aartsrivaal Rolls-Royce zich achter die naam verschool. Het gevolg hiervan zag hij in 1933, toen de eerste nieuwe Bentley werd voorgesteld. Een sportievere versie van een bestaande Rolls-Royce. In 1935 verliet Walter Owen Bentley de firma, waar hij niet meer dan een gewone werknemer was. Dat beide merken op tradities gesteld zijn, was ook duidelijk bij de verkoop in 1989. Dit keer

wachtte de koper een verrassing van formaat. Vickers, intussen eigenaar van Rolls Royce, verkocht Rolls Royce Motors aan Volkswagen, dat op het laatste moment het bod van BMW overtrof. Gejuich in Wolfsburg, tot bleek dat de naam Rolls Royce én het logo eigendom waren van Rolls Royce plc, de fabrikant van vliegtuigmotoren. En die had een joint-venture aangegaan met BMW. Volkswagen had echter een gijzelaar van formaat: 'the flying lady' of 'the spirit of extacy', de wereldberoemde dame die het radiatorrooster van elke Rolls-Royce siert. Zelfs de vorm van dat rooster was eigendom van Volkswagen. Na lange onderhandelingen en de betaling van een fikse som 'losgeld' kwamen BMW en VW tot een overeenkomst. Tot eind 2002 zouden ze samenwerken. Maar op 31 december zou Rolls-Royce onherroepelijk uit de fabriek in Crewe worden gezet. Daar zouden voortaan alleen Bentleys worden gebouwd. Rolls-Royce verhuisde naar een nieuwe fabriek in Goodwood. lees verder >>



Koeien niet toegelaten

In de gloednieuwe fabriek wordt artisaan gewerkt. Uit de buurt van Southampton werden gouden handen van de luxescheepswerven geplukt om even verderop hun expertise in houtbewerking ten dienste te stellen van de automobiel. Ze mogen er trots op zijn. Zo ver het oog in een Rolls-Royce reikt, is het al hout wat de klok slaat. De edelste houtsoorten voorop, die kunstig verwerkt zitten. Prachtig afgerond op de kop van de armsteun, massief in het dashboard, als orgelpunt bovenop de fijne leren bekleding van de deuren, in de met leer beklede opklaptafeltjes. Overal zit het. Niet zelden afgezoomd met geborsteld aluminium of uitdagend glimmend chroom. Pure klasse.

Hout, chroom en aluminium gaan in een Rolls Royce hand in hand met leer. Niet zomaar leer, maar het fijnste van het fijnste. Als bij Rolls-Royce de lof over het leer wordt gezongen, zou je gaan denken dat de koeien rijen dik staan aan te schuiven om hun ongeschonden huid aan te bieden. Ze zouden van een kale reis thuiskomen. Het leer in de Ghost is afkomstig van stieren die grazen op weiden zonder prikkeldraad. Het minste litteken maakt hun huid waardeloos voor Rolls Royce. Per auto selecteren strenge keurmeesters minstens acht huiden. Deze pietjesprecies vinden het dan ook niet leuk wanneer een onverlaat zich met een ordinaire jeansbroek in hun werk neervlijt. En geef toe, zo'n blauwe afdruk van een verkleurende spijkerbroek in een witleren fauteuil, is absoluut geen gezicht. Meer dan

de helft van de tijd die de bouw van een Ghost vraagt, wordt besteed aan het netjes in elkaar passen van het interieur en het fabriceren van alle nodige onderdelen. Om u een idee te geven: de productie van een Rolls-Royce Ghost duurt twintig dagen, waarin zestig specialisten de auto in 2.000 opeenvolgende stappen opbouwen.

Fluwelen handschoen

Maar waarom een kleine Rolls-Royce, zal u zich misschien afvragen. Hij wordt met minstens even veel liefde in elkaar geschroefd als de Phantom. En hoewel de twee zeer duidelijk familie van elkaar zijn, spreken ze toch een verschillend publiek aan. "Wie een Ghost koopt, wil er zelf mee rijden", legt men bij Rolls-Royce uit. In een Phantom word je eerder gereden. "De Ghost is een dynamischere auto, dit zonder te veel toegevingen te doen aan het comfort", krijgen we nog mee voor we met dit 257.730 euro kostende kleinnood de weg op mogen. Bij het wegrijden, zullen we toch maar een paar keer meer rondkijken. Eén keer gas geven volstaat om de weg ongeveer voor ons alleen te hebben. "De Ghost heeft 570 pk, 110 pk meer dan de Phantom. Het bewijs dat het accent op meer rijdynamiek en betere prestaties ligt", krijgen we mee. En wij die dachten, dat in een Rolls-Royce niet over paardenkrachten werd gesproken. Wie vroeger de vraag naar het vermogen van een Rolls-Royce peilde, kreeg stevast hetzelfde antwoord: genoeg! Datzelfde antwoord krijgen wij, maar op een iets minder directe manier, wan-

neer we de ronde teller links van de kilometerteller bekijken. In plaats van een toerenteller heeft de Ghost een 'krachtmeter' die aangeeft hoeveel poeier er nog onder de rechervoet zit. Te oordelen aan de stand van de meter en de rotvaart waarmee we vooruit schieten: genoeg! Dwingend, maar niet opdringerig bouwt de V12-motor zijn kracht op. Een stalen vuist in een fluwelen handschoen.

Respect

Hoe het is om met een Rolls-Royce te rijden? Aangenaam. Hoogst aangenaam zelfs. Ontspannend ook. Je zit perfect achter een verrassend klein stuur en het perfecte zicht over het imposante koetswerk stelt je onmiddellijk op je gemak. Enerzijds zit je geïsoleerd van de buitenwereld. Anderzijds heb je er perfect voeling mee. De auto lijkt vanzelf te rijden. Maar toch heb je het gevoel dat jij de teugels in handen hebt. Zou het onverenigbare dan toch verenigd kunnen worden?

Het leukste is echter om vast te stellen hoe andere weggebruikers op de aanwezigheid van een Rolls-Royce reageren. Het is zeker geen auto die agressie opwekt. Ook al heeft hij een présence die weinig aan de verbeelding overlaat. Maar aan de lichaams- en voertuigtaal van de anderen te oordelen, dwingt deze auto respect af. In dit geval terecht.

tekst: Iwan Kneuts
foto's: Rolls-Royce

