

# CLASSIC DRIVER

## Rolls-Royce Phantom III: His masters choice!

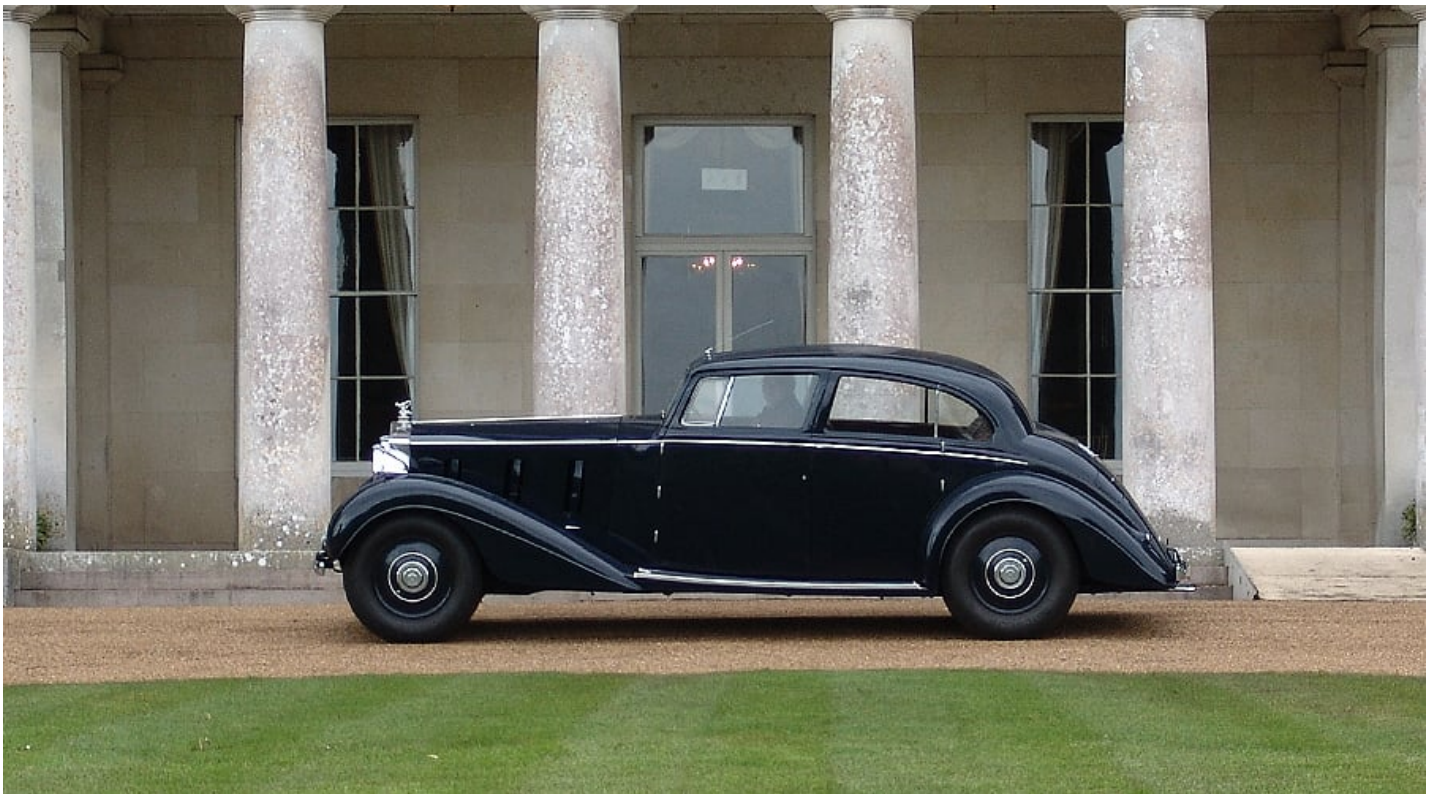
### **Lead**

Hier sitzen Sie in der zweiten Reihe! Wer mit einem Vintage-Rolls-Royce durch die Land gleitet, tut gut daran, im Fond Platz zu nehmen. Herrschaftlicher lässt sich kaum reisen.

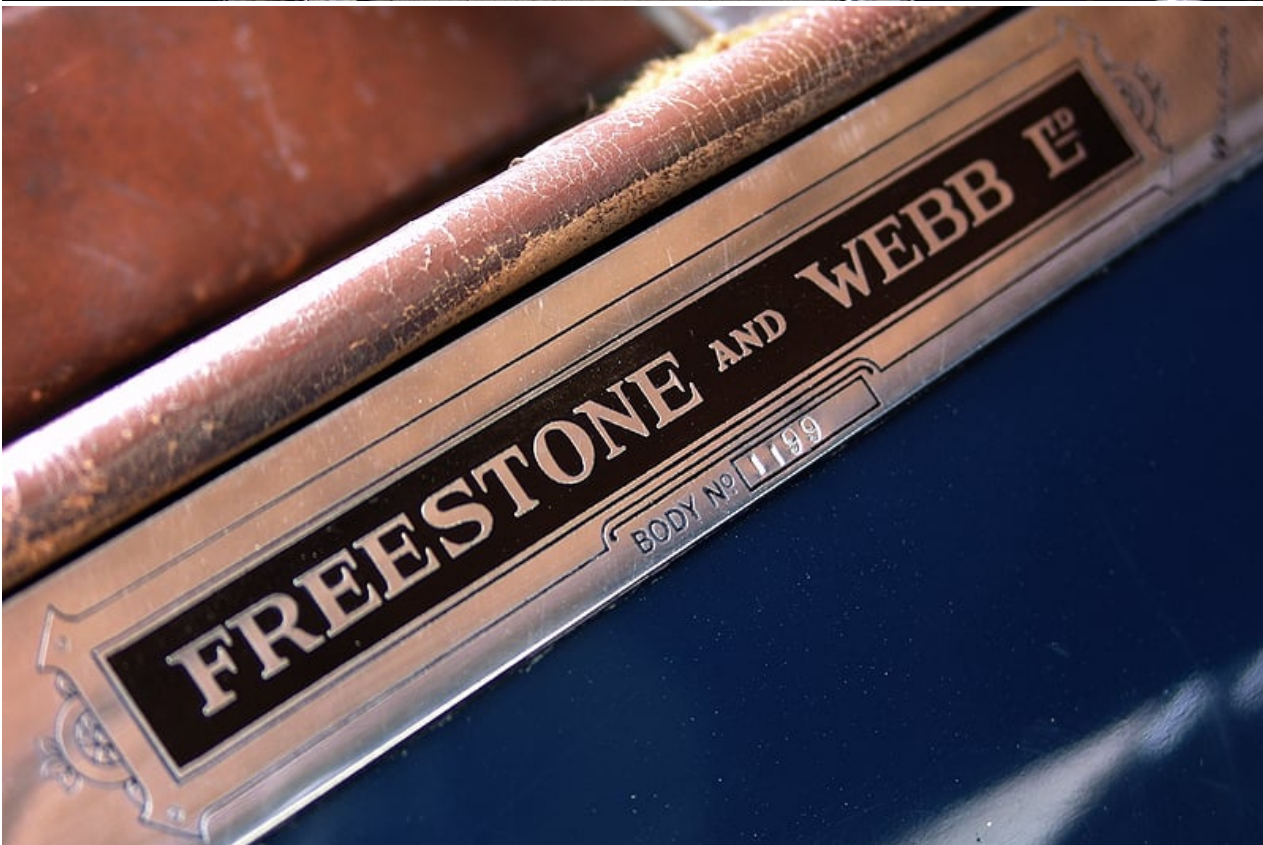
Wir haben es uns im britischen Sussex, zwischen Goodwood House und Arundel, in einem Rolls-Royce Phantom III aus dem Jahre 1936 mit Freestone & Webb Karosse bequem gemacht.

"Der Wagen steht bereit, mögen Sie im Fond Platz nehmen?" Allzu gerne. Eine solch freundliche Bitte kann ich meinem Fahrer Peter kaum abschlagen. Schließlich wollen wir ein wenig über Land flanieren. Vorne sitzt in einer stattlichen Chauffeurs-Limousine allenfalls das Personal. Und unser Rolls-Royce Phantom III, karossiert von Freestone & Webb im Jahre 1936, ist ein Chauffeurs-Wagen par excellence. Ein Auto, welches standesgemäß bewegt und "geboardet" werden will.

Chauffeur Peter öffnet den hinteren Türverschluss. Mit einem Knauf aus gegossenem und poliertem Metall, der das gegenläufig angeschlagene Türblatt führt. Die feinen Blech- und Holzarbeiten sind eine Augenweide. Innen lädt leicht patiniertes Leder mit blanken Stellen in Cognac-Ton zum behaglichen Verweilen ein. Die Fenster sind in feinem Holz gefasst, die Kabine ist mit flauschigem Tuch ausgestattet. Nur leicht sinke ich in das Ledergestühl. In einem Phantom sitzt man aufrecht. Hochherrschaftlich mit Anmut und Würde. Dennoch mache ich es mir für die Außenwelt unmerklich bequem. Es ist ausreichend Fußraum vorhanden, um die Beine ohne Mühe übereinander zu schlagen. Ich könnte sie wohl auch ganz ausstrecken, wenn ich denn wollte. Alleine: Wirklich angemessen wäre das sicherlich nicht.







"Wohin darf ich Sie fahren?" fragt Peter mit hörbar freudiger Erwartung. Einen solch exquisiten Rolls-Royce durch das südöstliche England zu chauffieren, ist schließlich auch hinter dem Volant ein ausgesprochenes Vergnügen. "Lassen Sie uns nach Goodwood House fahren. Wir wollen schauen, wie weit die Vorbereitungen zum Festival of Speed gediehen sind. Dann bitte weiter nach Arundel. Ich gedenke dort einige Fotoaufnahmen anzufertigen", höre ich mich prompt mit bestimmten Tonfall sagen. "Sehr wohl - ich darf vorschlagen, die kurvenreichen und grünen Nebenstrecken zu wählen?" kontert Peter mit einem Blinzeln im Auge. "Dear Peter, ich bitte darum!" Seltsam! Stante pede befinden wir uns in einer anderen Welt.

Trotzdem träume ich nicht. Bin vielmehr ein wenig irritiert, als der Wagen sich in Bewegung setzt. Das Starten



des V12-Motors mit knapp 7,4 Liter Hubraum, geschweige denn dessen Leerlauf, bin ich nicht Gewähr geworden. Flüsterleise wäre hier noch eine Untertreibung. Im unteren Drehzahlbereich hört man in diesem Fahrzeug tatsächlich: Nichts - allenfalls das Knirschen des Schotters unter den mächtigen Rädern. Doch den gibt es hier beim pieksauberem Rolls-Royce-Werk in Goodwood leider nicht. Dafür reichlich beim Stammsitz des Earl of March beim nahen Goodwood House. Wir gleiten die lange Zuwegung entlang. Halten kurz vor dem bemerkenswerten Gebäude und fahren den Hillclimb zur "Forest Stage" hinauf. Die Vorbereitungen sind weit gediehen, die Fahrstrecke durch den Park des Earl ist bereits präpariert. Wir wenden auf der Hügelkuppe, die später das obere Fahrerlager des Festival of Speed beherbergen wird und gleiten hinab ins Tal, während die Blicke über die hügelige Landschaft in saftigem Grün streifen. Es gibt schlimmere Schicksale, als hier der Earl zu sein.





Auf der Landstraße ins pittoreske Arundel erlaubt sich Peter eine forschere Gangart. Das soll mir nur recht sein. Jedoch hebt sich weder der Fahrzeugbug, noch schwillt die mechanische Geräuschkulisse an. Nur der Fahrtwind zieht um die Ecken der stolzen Kabine. Es ist einfach erstaunlich, wie ruhig und beeindruckend kultiviert dieses Automobil auch noch bei 100 km/h auf dem genarbtten Asphalt britischer Landstraßen liegt. In zeitgenössischen Tests soll der Rolls-Royce rund 140 km/h schnell gewesen sein. Nota bene! Die Pferdekutsche hatte gerade erst ihre Ablösung als Transportmittel erfahren.

Große Räder und ein Fahrwerk, welches die späte Errungenschaft der Luftfederung scheinbar zur Makulatur werden lässt, sorgen im Phantom III für ungeahnten Fahrkomfort. Mit diesem Rolls-Royce würde ich auch sofort bis nach Cornwall reisen und von dort nahtlos in den Norden Schottlands. Jetzt erst erschließt sich für mich die umfängliche Faszination der automobilen Mechanik. Man bedenke: Dieses Fahrzeug ist beinahe 80 Jahre alt. Erreichen Menschen dieses Alter, gehen sie meist am Stock und sind größtenteils doch eher "klappriger" Gestalt. Nicht so der Rolls-Royce Phantom III. Er läuft, auch dank sorgsamer Pflege des Rolls-Royce-Spezialisten P.A. Wood, so stoisch und überlegen. Ein automobiles Meisterwerk.









Und natürlich "truly bespoke". Denn in jener Zeit war es noch üblich, dass die Herrschaft Motor und Chassis bei Royce bestellen ließ und den Karosserieauftrag anderweitig vergab. Neben Freestone & Webb verstanden sich damals noch ein Dutzend weiterer großartiger Coachbuilder wie Park Ward, Mulliner oder Hooper auf ihr edles Handwerk. F&W zählt heute wie vielleicht auch Thrupp & Maberly zu den weniger bekannten Adressen. Freestone & Webb wurde 1923 von V.E. Freestone und A.J. Webb im Norden Londons in der Brentfield Road gegründet. Hier schufen sie bis Anfang der 1960er Jahre bemerkenswerte Individualkarossen für Bentley und vor allen Dingen Rolls-Royce.

Der Phantom III selbst gilt ohne Zweifel als einer der Diamanten in der Krone des britischen Automobilbaus. Die große Repräsentationslimousine löste 1936 den Phantom II ab. 727 Fahrzeuge entstanden bis 1939. Die Liste der Kundschaft repräsentiert das Who is who weltweiter Königs- und Adelhäuser. Auslieferungen fertiger Chassis folgten noch bis ins Jahr 1941. Legendär ist der V12-Motor, der weitgehend aus Aluminium gefertigt ist. Eine einzelne Nockenwelle, verbaut zwischen den mächtigen Zylinderbänken, reguliert die hängend verbauten Ventile. Eine Doppelzündung mit ergo 24 Kerzen ist eine weitere Besonderheit dieses fantastischen Aggregats. Das Gemisch wird über zwei SU-Vergaser aufbereitet und in die Brennräume vernebelt. Die Kraftübertragung geschieht über ein manuelles Viergang-Getriebe.









Als wir in die Ortschaft Arundel hinein rollen, fügen sich Automobil und Architektur zusammen. Arundel ist Sinnbild von "Good Old England". Wir fahren an der trutzigen Festung vorbei in den oberen Teil der Stadt und machen ganz bodenständig vor einem urigen Pub Station. Es gäbe noch so viel zu berichten. Vom Sinn einer Zweitton-Fanfare mit Portier-Funktion beispielsweise, vom regulierbaren Fahrwerk, von den Vorzügen aristokratischen Automobilbaus. "Design" scheint mir ein zu profaner Begriff. Es gibt wenige Automobile, in denen ich den Platz im Front für interessanter halte als hinter dem Volant. Ein Rolls-Royce Phantom III zählt seit dieser Ausfahrt dazu.



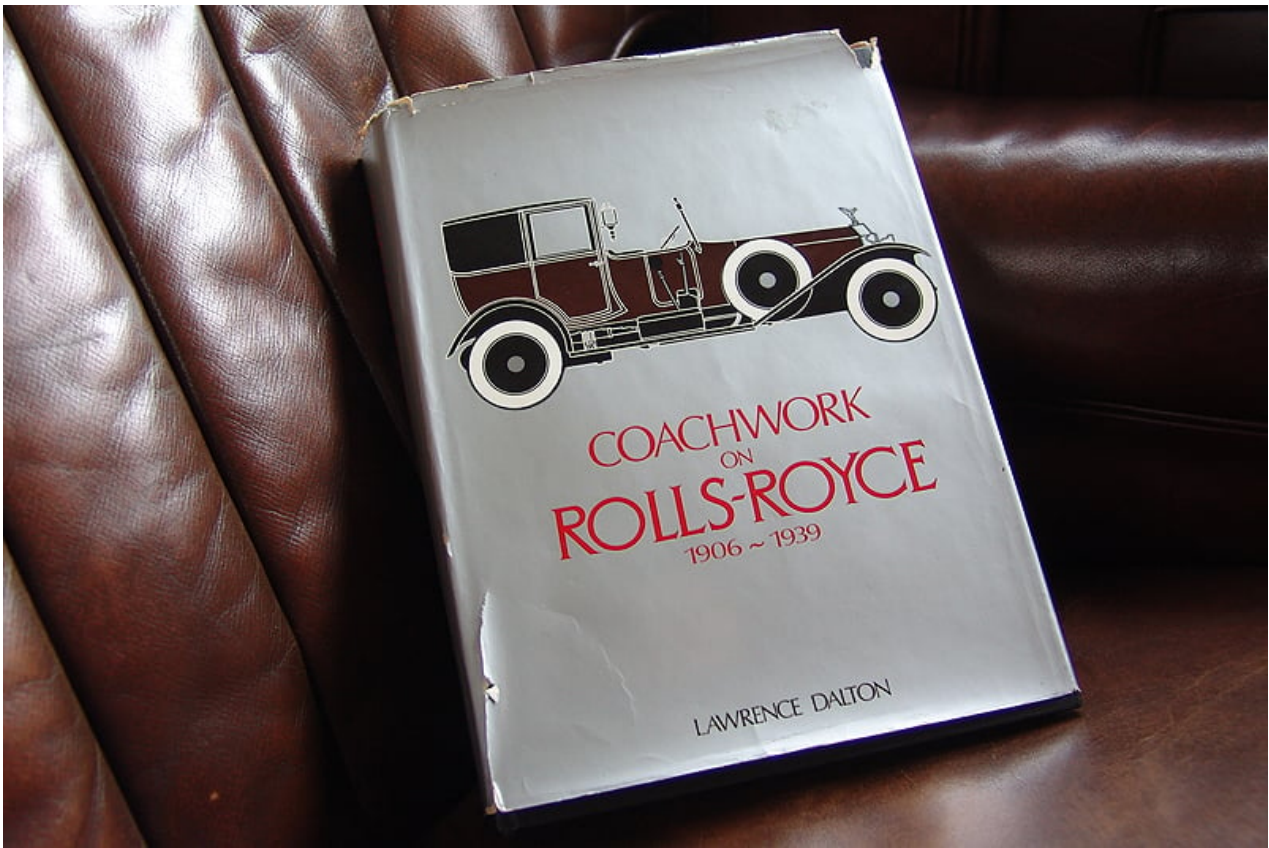












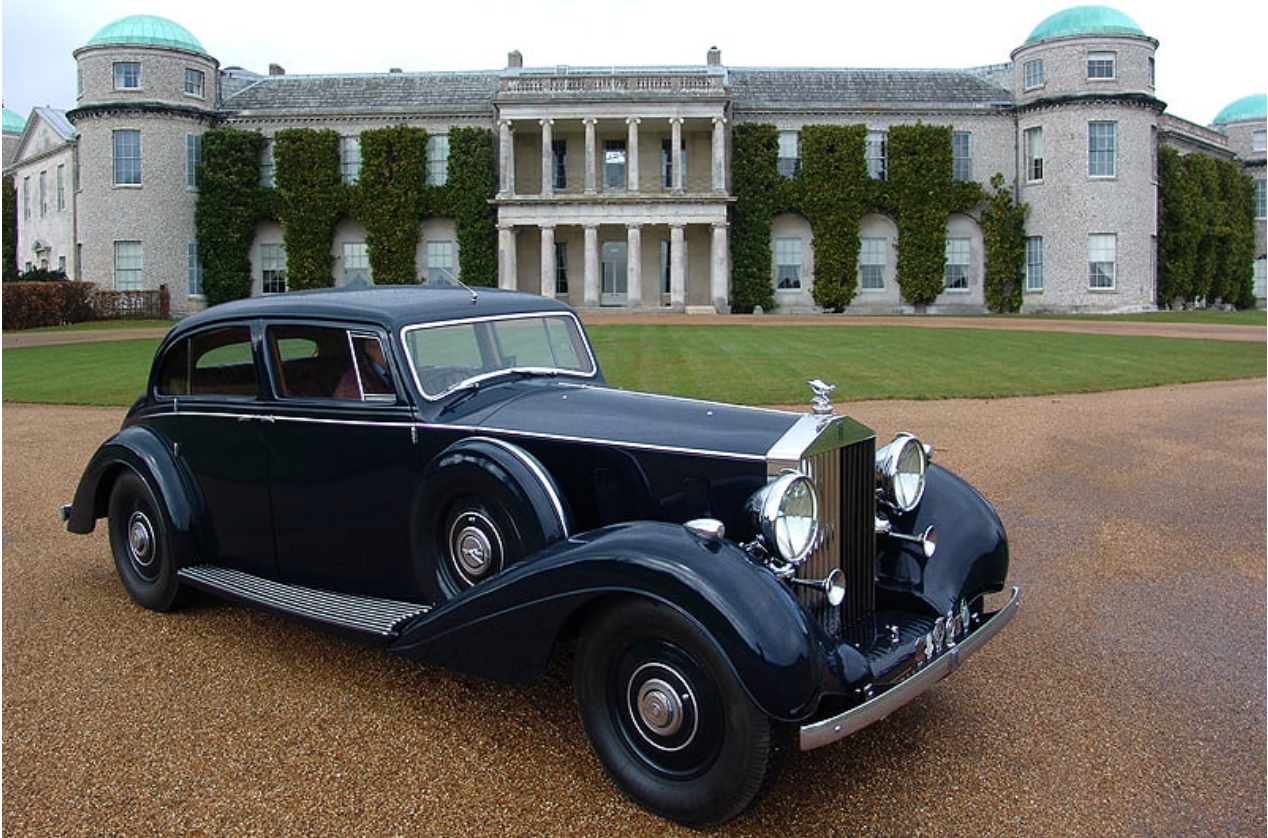




















*Fotos: Mathias Paulokat*

**Galerie**













































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/rolls-royce-phantom-iii-his-masters-choice>  
© Classic Driver. All rights reserved.