

CLASSIC DRIVER

Geheimnisse aus dem Styling Department von Bentley & Rolls-Royce

Lead

Das Designstudio eines Autoherstellers ist ein streng gehüteter Ort – und die meisten Entwürfe erblicken nie das Tageslicht. Nachdem Bentley und Rolls-Royce schon seit längerem getrennte Wege gehen, können wir nun jedoch ein paar Geheimnisse aus den gemeinsamen Jahren verraten.

In den frühen 1970er Jahren war die Ära der freien Karosseriemanufakturen eigentlich nur noch eine ferne Erinnerung. Auch bei Bentley und Rolls-Royce, damals noch im englischen Crewe unter einem Dach, hatte die interne Designabteilung die formalistischen Zügel in der Hand. Doch dann kam Pininfarina – und entwarf für Rolls-Royce ein neues Coupé, den Camargue.

Ein italienischer Anzug, in England produziert

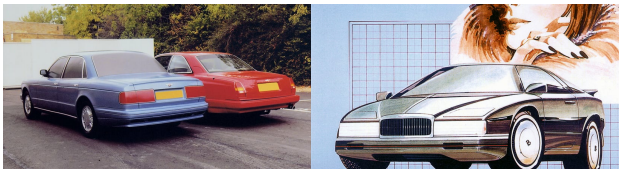


Im Gegensatz zu Mulliner Park Ward und vielen anderen großen Namen hatte Pininfarina den Niedergang der maßgeschneiderten Karosserie überlebt, indem man das Wissen und den prestigereichen Namen in den Dienst großer Automobilmarken stellte. Der Camargue war der erste und einzige Rolls-Royce, der jemals in Italien gezeichnet werden sollte. Und doch löste der Auftrag an Pininfarina unter den britischen Hausdesignern zunächst Panik aus – und, als kurz vor der Premiere des Camargue das Fiat 130 Coupé mit recht ähnlichen Proportionen enthüllt wurde, schließlich blankes Entsetzen.

Pininfarinas Camargue erhielt grünes Licht, doch das Design-Team war wenig amüsiert.

Eine Sonderkommission wurde einberufen, die beide Formen verglich und die Gemeinsamkeiten beider Pininfarina-Entwürfe letztlich für unbedenklich erklärte. Oder wie Rolls-Royce-Designer Graham Hull es ausdrückte: „Die Verwandtschaft war offensichtlich, aber wir hatten es noch nicht mit der Situation zu tun, dass zwei Frauen bei einer Cocktail Party das gleiche Kleid tragen.“ Der Camargue erhielt grünes Licht, doch das Design-Team war wenig amüsiert, schließlich hatte ihnen Pininfarina mit italienischem Elan auf die Füße getreten. So hieß es intern auch, das neue Modell sei unelegant, die Karosserie überrage die Räder und sacke zum Heck hin unschön ab, so dass es stets wirkte, als habe die Aufhängung ihren Geist aufgegeben. Doch Crewe waren die Hände gebunden und man begnügte sich mit kleinen Verbesserungen, um den Camargue manövrierbarer zu machen. Erst Jahre später hatte das Team aus Crewe Gelegenheit, Sergio Pininfarina persönlich ihr Leid zu klagen, auch wenn die Kritik auf wenig Einsicht stieß: "Ich würde meinen Kindern auch in Sturm und Regen beistehen", ließ der Design-Altmeister die britischen Gäste wissen.

Was wäre gewesen, wenn...



Aber auch sonst hatten es die Designer aus Crewe nicht leicht. Immer wieder mussten sie es verschmerzen, dass ihre Entwürfe letztlich nicht auf die Straße kamen. Einige der vielleicht spannendsten Ideen schafften es nicht einmal zum Prototyp: Da gab es beispielsweise die Vision einer sportlichen Rolls-Royce-Limousine als Gegenstück zum kantigen Aston Martin Lagonda. Oder einen sportlichen Zweitürer für Bentley, der in den 1980er Jahren auf's Papier gebracht wurde. Ebenfalls für Bentley wurde in den 1990er Jahren an einem zweiseitigen Supersportwagen mit Mittelmotor gearbeitet, der laut Graham Hull stilistisch „irgendwo zwischen Le-Mans-Rennwagen und Ferrari Testarossa“ angesiedelt werden sollte. Unter der Führung von Volkswagen wurde das Geschoss übrigens tatsächlich gebaut – zunächst als Bentley Hunaudière Concept, später in Gestalt des Bugatti Veyron.

Gestatten, Bentley Java



Einige Jahre vor dem Mittelmotor-Vorschlag arbeitete das Design-Team in Crewe an einem Einstiegsmodell für Bentley, dessen Packaging sich an den Dimensionen der damaligen BMW 5er Reihe orientierte. Doch die klassische Bentley-Front mit den Rundscheinwerfern ließ sich nicht beliebig verkleinern, also entschied man sich für einen deutlich eigenständigeren Look mit schmalen Scheinwerferschlitzern und einem flachen Grill. Obwohl der Bentley Java auf dem Genfer Salon 1994 durchaus wohlwollend aufgenommen wurde und in Zusammenarbeit mit BMW sogar im Auftrag solventer Sammler einige Java als Coupé, Cabrio und Kombi gebaut wurden, ging das Modell nie in Serie. Dafür hatten die deutschen Hersteller Geschmack an den britischen Marken aus Crewe gefunden. Die weitere Geschichte ist hinlänglich bekannt.

Fotos: Graham Hull / Rolls-Royce Motors / Bentley Motors

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/geheimnisse-aus-dem-styling-department-von-bentley-rolls-royce>
© Classic Driver. All rights reserved.