

CLASSIC DRIVER

Rolls-Royce Silver Seraph

Ein Name wie Donnerhall

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: [Jan Baedeker](#)

Die Marke Rolls-Royce steht an der Spitze der automobilen Schöpfung. Dennoch muss man nicht zwangsläufig die Bank of England knacken, um ein Exemplar zu besitzen. Etwa der Rolls-Royce Silver Seraph mit großem BMW-V12, zwischen 1998 und 2002 nur 1570 Mal gebaut, ist heute vergleichsweise günstig zu haben.

Rolls-Royce. Ein Name wie Donnerhall. Wenn die Spirit of Ecstasy in der Garage ihr Plätzchen gefunden hat, dann gehört der Eigentümer wahrscheinlich dem Hochadel, dem Jet-Set oder gleich beidem an. Nach bürgerlicher Vorstellung muss er sich über sein Ein- und Auskommen jedenfalls keine Sorgen mehr machen. Tatsächlich aber geht es bei den in die Jahre gekommenen Rolls-Royce auch nicht anders zu, als bei einem BMW 7er oder einem Audi A8 – nur eben auf einem anderen Niveau. In Sachen Wertverlust ist die Krönung britischen Automobilbaus dagegen genauso eine Offenbarung, wie seine weniger adligen Kollegen. Das war so beim Rolls-Royce Silver Spirit und auch bei seinem Nachfolger, dem Rolls-Royce Silver Seraph, sieht es, rund acht Jahre nach Produktionsende, nicht besser aus. Ab 60.000 Euro öffnen sich die Türen des letzten englischen Stilmöbels für den neuen Besitzer. Und der darf angesichts dieses Preisniveaus auch ganz bürgerlicher Abstammung sein.



Zu diesem Preis bietet der zwischen 1998 und 2002 nur 1.570 Mal produzierte Brite nahezu alles, was das Luxusherz so begehrt. Zugegeben, das Design gehörte offenbar nicht zu den Schwerpunkten im Lastenheft der Ingenieure. Das spannungsgeladene Verhältnis der traditionell strengen Front mit dem skulptural stehenden Kühlergrill zu dem barocken und schwülstigen Heck findet selbst bei dem wohlwollendsten Betrachter nur wenig Begeisterung. Wüsste man es nicht besser, man könnte meinen, einem mit Emily-Symbolik versehenem Prototypen eines chinesischen Luxusautokopisten gegenüberzustehen.



New Wave im großen Salon

Doch, auch wenn das Design gewöhnungsbedürftig ist – die Details bewahren dem Rolls-Royce seine Würde und Schrulligkeit. Weißwandreifen und Chromstoßstangen im Zeitalter von High-Tech darf eben nur ein Rolls-

Royce tragen. Spätestens mit dem Erscheinen des martialisch anmutenden Rolls-Royce Phantom zum neuen Millennium werden auch Laien diese Eigenarten zu schätzen wissen. Besondere Ausstrahlung erhält der fast 5,40 Meter lange und immerhin 2,3 Tonnen schwere Silver Seraph, wenn der Erstbesitzer auf eine Zweifarbenlackierung bestand. Mit ihr enthebt sich der edle Brite endgültig den automobilen Niederungen der Neuzeit und wird für seinen Besitzer zu einem Ausdruck individueller Persönlichkeit.

Im Inneren empfängt einen der Silver Seraph mit einer Symphonie aus Holz, Leder und Chrom. Materialien wie bei einer Pferdekutsche zwar, aber in einem Rolls-Royce verschmelzen sie zu einer perfekten Einheit. Lange bevor die Marketingstrategen das Manufaktursiegel für sich entdeckten, erhoben die erfahrenen Rolls-Royce-Arbeiter im britischen Crewe den Begriff „Handmade“ zu ihrem Aushängeschild. Von dieser traditionellen Handwerkskunst profitiert auch der Silver Seraph. Seine aus zahllosen Schichten Wurzelholz laminierte Schalttafel prägt eindrucksvoll den Innenraum.



Da wirkt der verschämt aus der Mitte hochfahrende BMW-Navigationsbildschirm wie der zaghafte Versuch des Controllings, sich in Erinnerung zu bringen. Denn wenn bei der Fertigung des Silver Seraph eines (noch) keine Rolle spielte, waren es die Kosten. So kann die unvollendete Harmonie zwischen edlen Chromkippschaltern in der Mittelkonsole und dem New-Wave-Klimabedienteil aus Hartplastik letztlich nur ein Versehen gewesen sein. Der wahre Connaissanceur wird sich darüber kaum aufregen, ist er doch dem Charme des Silver Seraph und seinen Hochflor-Velours-Teppichen sowie dem duftenden Connolly-Leder-Gestühl erlegen.



Zwölfzylinder im Souterrain

Aber auch ein Silver Seraph kommt nicht umhin, gelegentlich seiner Hauptaufgabe nachzukommen: dem Fahren. Und hier schlägt die Stunde von BMW. Wir erinnern uns: Irgendwann um die Jahrtausendwende kamen die Münchner auf den Gedanken, sich den traurigen Rest des einst mächtigen britischen *Automobile Empires* einzuverleiben und kauften neben Mini und Range Rover auch Rolls-Royce. Ehrensache, dass statt des alten V8-Motors künftig ein bayrischer Zwölfzylinder im Souterrain unter der Emily seinen Dienst erledigen musste.

Und damit nicht genug, denn erstmals in der Geschichte der Marke Rolls-Royce durfte sogar über die Leistung gesprochen werden. 326 PS waren es im Falle des Silver Seraph. Nicht eben viel für das üppige Leergewicht und die eher mäßige Aerodynamik, weshalb heute bei 225 km/h jeder gut motorisierte Mittelklassewagen vorbeiziehen kann. Doch wer es auf derartiges Kräftemessen anlegt, hat den Rolls-Royce sowieso nicht verstanden. Denn auch der Silver Seraph möchte im Stile seiner Vorfahren sanft gefahren werden, und seiner Herrschaft keinen Kummer durch unbotmäßige Nick- und Wankbewegungen bereiten. Und so läuft er behäbig durch die mit reichlich Automatiköl zugeschütteten fünf Fahrstufen, federt dabei komfortabel die Wunden der winterlichen Straße weg und umsorgt seine Gäste mit der Gediegenheit eines

britischen Salons. Ehrensache, dass man den Komfort des Rolls-Royce am besten auf dem Chefsessel, also hinten rechts, genießen kann. Vorne links ist dagegen der Platz für den in dunklem Livrée gekleideten Chauffeur. Dessen Jahresgehalt fällt angesichts der immensen Ersparnis zum einstigen Neupreis von 230.000 Euro des Rolls-Royce nur noch unter den Begriff Reisespesen.



Der Rolls-Royce Silver Seraph Last of Line aus unserer Fotoproduktion steht derzeit bei der Schmohl AG in Glattbrugg nahe Zürich zum Verkauf. Weitere Informationen finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).

Die Fakten

Motor: V12-Aluminiummotor aus dem BMW 750i

Hubraum: 5,4 Liter

Max. Leistung: 326 PS bei 5.000/min

Max. Drehmoment: 490 Nm bei 3.900/min

Kraftübertragung: Fünfgang-Automatik

Länge: 5.390 mm

Breite: 1.932 mm

Höhe: 1.515 mm

Radstand: 3.116 mm

Leergewicht: 2.300 Kg

V-Max: 225 km/h

Produktionszeitraum: 1998 - 2002

Stückzahlen: 1.570 Exemplare

Neupreis: 444.000 Deutsche Mark

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/rolls-royce-silver-seraph>

© Classic Driver. All rights reserved.