



Rolls Royce Wraith

The sound of silence

Autotest | In de immense ruimte van Hans Bezemer's 'Real Art on Wheels' in Alphen aan den Rijn ga ik op zoek naar de Rolls-Royce Wraith uit deze reportage. Dat is een stuk lastiger dan je zo zou denken; in de goed verwarmde bedrijfshal staan namelijk een slordige 80 klassiekers gestald, waaronder meer dan 20 Rolls-Royces. Op mijn vraag welke Rolls ik moet hebben, krijg ik als antwoord: 'die waarvan de motor al loopt'. Ze hadden net zo goed kunnen zeggen 'die met een halfvolle tank' of zoiets onzinnigs, want de Wraith is werkelijk fluisterstil. Volgens 'The Autocar' van 7 oktober 1938 had Rolls-Royce met de Wraith dan ook 'the greatest possible degree of quietness' bereikt. De volgende aanwijzing die ik krijg ('hij is bordeaux met silver') bracht me daadwerkelijk bij de Wraith.

In 1938 brengt Rolls-Royce de Wraith uit; het laatste nieuwe model voor de 2de Wereldoorlog, zo zou achteraf blijken. Eigenlijk was de Wraith de logische opvolger van de reeds bestaande 25-30 h.p.-lijn, de 'kleinere' zusjes van de echt grote Rolls-Royces, de Phantom en de vroegere Silver Ghost. Of je nu echt van klein kunt spreken is met een wielbasis van 11 feet en 4 inches (3,45 meter) natuurlijk nog maar de vraag. De Wraith was een stuk moderner van lijn dan de voorgaande Rolls-Royce modellen en werd gebouwd op een verkleind P3-chassis, dat was gelast in plaats van geassembleerd zoals gebruikelijk was geweest.

De Wraith werd geleverd met de 4257 cc 6-cilinder lijnmotor, die ook al in de 'oude' 25-30 h.p.-modellen was te vinden. Na de oorlog zou dezelfde motor nog tot 1951 in de Silver Wraith modellen worden geleverd. Uiteindelijk is de Wraith maar ruim een jaar in productie geweest en zijn er slechts 491

exemplaren van gemaakt. Daarna moest ook bij Rolls-Royce de gewone productie wijken voor de alom bekende oorlogsproductie.



Het reeds aangehaalde toonaangevende Engelse autoblad 'The Autocar' was bij de introductie bijzonder lovend over de Wraith. Als belangrijkste verbetering ten opzichte van de voorgaande 'naamloze' 25-30

h.p.-modellen, waarvan er in twee jaar tijd zo'n 1200 geproduceerd zijn, noemde het blad de onafhankelijke voorwiellophanging. Het nu ook op de Wraith toegepaste systeem was nagenoeg identiek aan dat van de grotere en duurdere Phantom III.

A delightful car to drive

Door enkele technische aanpassingen aan de stuurinrichting was de Wraith veel lichter bestuurbaar dan z'n illustere voorgangers. Deze beide "major improvements" maakten van de auto "an even more delightful car to drive". Volgens het blad zouden de passagiers hun hoofd op de kussens van de achterbank 'te ruste kunnen leggen' zonder ook maar een schokje te voelen tijdens het rijden met hoge snelheid.

Bovendien kon de demping van de schokbrekers met behulp van een hendel op het stuur apart worden ingesteld. Er waren verschillende posities tussen 'hard' en 'soft' beschikbaar om, binnen zekere grenzen, het gewenste veergedrag te bepalen. De normale afstelling van de schokbrekers werd hiermee als het ware 'overruled', mede afhankelijk van de snelheid waarmee gereden werd. Ook de wat langere wielbasis in vergelijking met de oude 25-30 h.p.-modellen droeg natuurlijk sterk bij aan het verbeterde rijcomfort. Die langere wielbasis maakte de Wraith ook tot een populair model bij de Engelse coachbuilders; men kon er nu immers een forsere carrosserie op kwijt. Mede daardoor werd de Wraith in korte tijd ook populair bij de Engelse ministeries en de ambassades 'abroad'.



Kleine huiskamer

In de Wraith konden al gauw 7 personen een plaats(je) vinden. The Autocar omschreef het achtercompartiment als een kleine huiskamer met meer dan voldoende been-, hoofd- en zitruimte. De 'division window', waar veel Wraiths mee waren uitgerust, vergrootte het knusse huiskamergevoel nog eens extra. Een opmerkelijk detail in het chauffeursgedeelte is de plaats van de versnellingspook, die nu rechts naast de chauffeursstoel is geplaatst in plaats van schuin ervoor. Het instappen voorin de Rolls is daarmee een heel stuk eenvoudiger geworden. Nu hadden de meeste kopers niet zoveel interesse in het instapgemak van hun auto, met name daar waar het het instapgemak voor in de auto betrof. De meeste

Rolls-Royces werden immers met chauffeur gereden en hoe die achter het stuur kwam liet de meeste eigenaren doorgaans ijskoud.



Ook de hier beschreven Wraith is met zo'n separatieruit afgeleverd en de auto zal dan ook meestal met chauffeur zijn gereden. De passagiers achter in de huiskamer zaten opvallend genoeg niet op met leer beklede stoelen, maar op kostbaar 'fluweel', hetgeen voor die tijd zeer exclusief was. De normale luxe auto's, die waar het gewone volk in reed, waren doorgaans met leer uitgevoerd, maar de Engelse upper ten vond het veel lekkerder om op fluweelzachte stoffen bekleding te zitten. Vandaar!

Een 'bucket' vol Engelse Ponden

De Wraith kostte destijds in de hier beschreven uitvoering 1885 harde Engelse Ponden; en dat in een tijd, dat het Pond nog zo'n 12 gulden waard was. Omgerekend dus een dikke 22 duizend gulden, alsof je een hele forse 'bucket' leeggooit. De 'vanaf-prijzen' voor een chassis met motor begonnen overigens al bij 1100 Pond.

Aangezien er van de Wraith slechts 491 zijn gefabriceerd is het nu een tamelijk exclusieve auto geworden. Het merendeel van de Wraiths rijdt tegenwoordig in Engeland en de Verenigde Staten rond en er is er dan ook uiterst zelden één in Nederland te koop. Een uitzondering daarop vormt de

'39-er 30 h.p. rechtsgestuurde seven-seater limousine met Park Ward carrosserie, die in 1975 op een veiling in het Nationaal Automobielmuseum te koop wordt aangeboden. Die veiling van zeer exclusieve auto's wordt georganiseerd door Christie's in samenwerking met Lord Montagu of Beaulieu.



Eén van die bijzondere auto's is dus de Wraith met kenteken 74-DG-79, die wordt omschreven als 'the property of a gentleman'. Of de auto op de veiling verkocht is en wie de huidige eigenaar is wordt uit het verhaal niet duidelijk. Dus wie het weet mag contact opnemen met de redactie van Autozine.nl.

Van adellijk vervoer tot trouwauto

De Rolls-Royce Wraith met Park Ward-carrosserie uit deze reportage is in 1938 in Nederland geleverd aan een zekere Jonkheer Sandberg. Die zal ongetwijfeld met veel plezier in het pluche van zijn 'huiskamer' hebben gezeten en het rijden van de toch nog wel heel forse limousine aan zijn chauffeur hebben overgelaten. Waarschijnlijk is hij er ook in geslaagd om de Rolls in de 2de Wereldoorlog uit de grijpgrage handen van de bezetter te houden.

Maar, hoe het de auto daarna vergaan is, is niet helemaal duidelijk. Zo'n 15 jaar geleden komt de Wraith in bezit van de vorige eigenaar, die ervoor heeft gezorgd dat de auto weer in perfecte staat is. 'Real Art on Wheels' heeft de auto enige tijd geleden overgenomen en zet de Wraith af en toe in voor trouwriten. Hoewel de auto prima bevalt wordt het met zo'n 25 Rolls-Royces wel een beetje erg druk in

de voormalige bedrijfshal en heeft men besloten om afscheid te nemen van de Wraith.



Dus wie geïnteresseerd is spoedt zich naar Alphen aan den Rijn en neemt z'n gehoorapparaat mee. Want anders dan in het gezegde 'je hoort hem wel, maar je ziet hem niet', geldt voor deze Wraith dat je hem echt niet over het hoofd ziet, maar horen ...

Met dank aan Hans Bezemer's Real Art on Wheels in Alphen aan den Rijn voor het mogelijk maken van deze reportage. (N.B. De Wraith is inmiddels verkocht aan een bedrijf in de Bollenstreek, dat de Rolls ook weer voor trouwvervoer inzet.) ■



Specificaties

Rolls Royce Wraith 25-30 hp

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	523 x 189 x 184 cm
Wielbasis	345 cm
Gewicht	1.956 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	82 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	4257 cc
Cilinders / kleppen	6/
Vermogen	115 tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	16,4 sec.
Topsnelheid	137 km/u
Verbruik gemiddeld	16,7 l / 100 km
Verbruik stad	25 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 10.280,-
Prijs instapmodel	€ 10.280,-