

## Rolls Royce Silver Wraith

One previous owner, mileage 25.000

Autotest | Op deze beknopte wijze staat de Silver Wraith uit deze reportage omschreven in het 'Rolls-Royce Alpine Compendium' uit 1973. De Rolls werd dat jaar door ene Mr. I. Munro ingezet tijdens de Grand Alpine Commemorative Rally, een soort herdenking van de in 1913 gehouden Alpine Rally, waarin 4 Rolls-Royces de hoofdrol speelden. Volgens een artikel in The Car van juni 1913 waren de auto's "admittedly faster, especially on the hills, than any other competitor in the trial".

Hoe de Rolls van Munro uiteindelijk in Nederland terecht is gekomen is een heel verhaal. In 1946 levert Rolls&ndash;Royce een 'rijdend chassis' met het nummer WVA81 aan carrosseriebouwer Freestone & Webb, die er een fraaie 'saloon limousine' carrosserie op bouwt. De saloon is 'met divisie' uitgevoerd en werd dan ook meestal gereden met chauffeur.

### Remmen

De Rolls wordt achter mechanisch met behulp van een stangenstelsel en voor hydraulisch geremd; het op de auto geleverde servo-systeem is een patent van Hispano en dateert al van voor de Tweede Wereldoorlog. Dit systeem bestaat uit een enkelvoudige plaatkoppeling die op de uitgaande as van de versnellingsbak zit; hoe harder je rijdt, hoe beter die bekrachtigd wordt. Bij stapvoets rijden moet je behoorlijk stevig remmen en soms zelfs de handrem gebruiken om de auto tot stilstand te brengen. Maar bij hard rijden is de remwerking zeker zo goed als bij een moderne auto.



Volgens het rijkelijk van details voorziene boek 'Rolls-Royce: The classic elegance' van Lawrence Dalton is de Silver Wraith in 1947 afgeleverd aan een

zekere A. Davis in Schotland. Davis kocht de auto overigens niet zelf, maar kreeg hem als 'verjaarspresentje' cadeau van mevrouw Davis. De auto is jarenlang niet van eigenaar veranderd en had in 1970 nog maar 25.000 mijl gelopen. Dat is dus helemaal niks en ook nu heeft-ie pas 59.000 mijl gelopen. Dat is in ruim 60 jaar dus niet meer dan zo'n 1.000 mijl per jaar. De auto heeft nog steeds het originele interieur, behalve de bestuurdersstoel, want daar staken de kippenveren uit en die is dus opnieuw bekleed.

## Historie

In het begin van de zeventiger jaren wordt de Wraith gekocht door de al eerder genoemde I. Munro. De Rolls met het kenteken VHX 459 was één van de twee Silver Wraiths op een totaal van 87 Rolls-Royces en 4 Bentleys, die aan de Alpine Rally van 1973 hebben meegedaan. Munro komt zonder problemen terug in Engeland en verkoopt de Silver Wraith een paar jaar later; waarna de auto dan in 1979 bij een bekende Londense Rolls-Royce-dealer terecht komt.

In datzelfde jaar wordt de auto gekocht door een Nederlandse dame (alweer een dame!), die de Rolls echter beslist niet aan haar echtgenoot cadeau doet, maar hem lekker voor zichzelf houdt. Ze rijdt er zelf in, ze zorgt ervoor dat de auto perfect wordt onderhouden en manlief mag er alleen naast zitten als zij achter het stuur zit; kortom een bijzondere dame met stijl en 'met ballen', zoals je nu zou zeggen.



Deze nieuwe Nederlandse eigenaresse, Marian de Voogd, heeft daarna nog eens contact gezocht met Munro. Deze was echter niet bereid om nog iets over de Rolls te vertellen, vermoedelijk waren de omstandigheden waaronder hij de Rolls heeft verkocht (of heeft moeten verkopen?) voor hem niet zo prettig om aan herinnerd te worden. Toen Marian de Silver Wraith kocht was de auto nog steeds in concoursconditie; ook in Engeland hebben ze dat gezien, want toen Marian in 1980 'even terug was in Engeland' heeft de Silver Wraith de 'masterclass' op de annual meeting van de Rolls-club gewonnen.

Marian de Voogd heeft de Silver Wraith rond 1990 weer verkocht, waarna de auto via een tweetal 'tussenstops' in 1995 bij Bezemer in Alphen aan den Rijn terecht is gekomen.



## Naoorlogs

De Silver Wraith was in 1946 het eerste Rolls-Royce-model van na de Tweede Wereldoorlog. Eind 1946 werden de eerste chassis' afgeleverd en nog net voor het einde van het jaar werden de eerste twee Silver Wraiths met Hooper-carrosserie afgeleverd. De bedrijfsleiding van Hooper had de Silver Wraith nogal oneerbiedig omgedoopt tot 'The squatting hen' (de hurkende kip), vanwege de overhangende carrosserie. Met één van de twee liep het niet zo goed af; de auto ('the 3rd prototype') heeft zijn relatief korte leven uitsluitend in Rolls-Royce showrooms doorgebracht en werd uiteindelijk in 1957 'dismantled'.

De tweede had een betere toekomst voor de boeg; die werd namelijk afgeleverd aan H.R.H. Princess Elisabeth; of de Wraith het net als 'Liz' ook 50 jaar heeft volgehouden is mij niet bekend. Andere illustere namen onder de eerste kopers van een Silver Wraith zijn die van de Prins Regent van België (die er in één jaar tijd maar liefst drie kocht), de Prins Regent van Irak, de Maharadja van Faridkot, de Maharadja van Parlakamedi, de Maharadja van Mysore (die jaloers was op z'n 'collega's' en er in twee jaar tijd vier kocht; boze tongen beweren dat hij niet kon rijden en de eerste drie binnen de kortste keren total-loss reed!),

de onderkoning van India, de gouverneur van Ceylon, de burgemeester van Melbourne en nog een zootje onduidelijke Arabische prinsen, die niet wisten wat ze met hun geld moesten doen. Het Nederlands koninklijk huis ontbreekt overigens in dit rijtje luisterrijke namen.



Het chassis van de Silver Wraith was met '10 feet and 7 inches' zo'n 9 inches korter dan zijn voorganger de Wraith, maar met een lengte van 5,23 meter en een breedte van 1,85 meter bleef het een zeer forse auto. De eerste SW bleef 5 jaar in productie en werd in 1951 opgevolgd door een tot 5,66 meter opgerekte SW, waarna het model vanaf 1955 met overigens dezelfde lengte als Silver Wraith LWB door het leven zou gaan.

Behalve door de reeds genoemde carrosseriebouwers Freestone & Webb en Hooper werden de carrosserieën voor de Silver Wraith ook geleverd door H.J. Mulliner, Park Ward, James Young en een aantal kleinere bedrijven zoals Vincents of Reading, Franay of Paris (die meer vooroorlogse RR-carrosserieën heeft gebouwd dan welke andere niet-Engelse carrosseriebouwer dan ook), Rippon en Windovers.

De meeste auto's werden uitgevoerd als Touring Limousine of Saloon, maar ook werd de Wraith uitgevoerd als Sedan de Ville (d.w.z. deels saloon, deels cabriolet), als Convertible Drophead Coupe en zelfs als lijkwagen. Van deze laatste uitvoering zouden er van 1946 tot 1951 28 worden geleverd; de meeste

hiervan werden door het bedrijf Scottish C.W.S. van een carrosserie voorzien.



## Verkopen

Hoewel de Silver Wraith als 'ronduit traag' werd omschreven, maakte dat voor de verkoop niet veel uit. Het model is tot 1959 in productie gebleven en in totaal zijn er 1780 Silver Wraiths gebouwd. Gedurende de veertien jaar, dat de auto in productie is geweest is de cilinderinhoud toegenomen van 4257 cc in 1946, via 4566 cc in 1951 tot 4887 cc in 1955.

De Silver Wraith uit onze test is nummer 164 in de rij van deze 1780 eerste na-oorlogse Rolls-Royces. Vooral dankzij de Schotse mevrouw Davis en de Nederlandse Marian de Voogd is de Silver Wraith na al die jaren nog steeds in perfecte staat. Het klassieke verkoopargument 'two lady owners from new' krijgt hier op eens een heel andere dimensie. ■



## Specificaties

### Rolls Royce Silver Wraith 25-30 hp

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	523 x 185 x 184 cm
Wielbasis	322 cm
Gewicht	2.032 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	126 pk @ tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	135 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	€ 16.360,-
Prijs instapmodel	€ 16.360,-