

Rolls-Royce na 1933

Door Marinus Rijkers

Rolls-Royce bestond op 4 mei jongstleden 100 jaar. Althans, zo wil de overlevering en zo wordt het gevierd. In het vorige nummer van De Mascotte schreef ik u echter over de eerste 30 jaren van Rolls-Royce en zei ik u al dat de werkelijk datum waarop Rolls-Royce als bedrijf met deze naam formeel werd opgericht, lag op 23 december 1904. En dus hebben we het 100 jarig bestaan nog voor de boeg. Toch, als op 4 mei 1904

Rolls-Royce

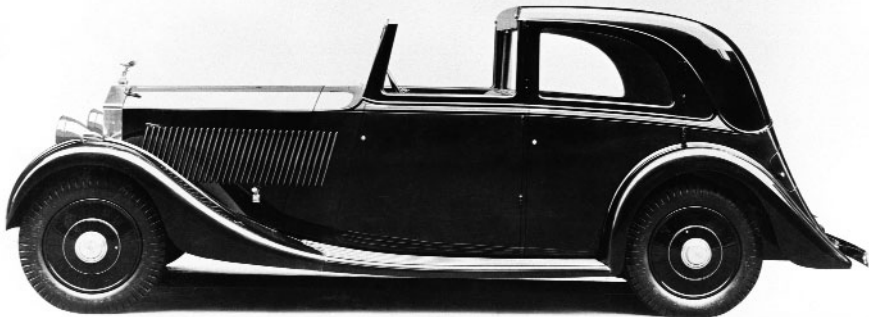


1904 – 2004

de feitelijke samenwerking is begonnen en de krachtenbundeling tussen 4 mei en 23 december duidelijk heeft bijgedragen aan het fenomeen wat het is geworden, dan heb ik er persoonlijk niet zo'n moeite mee dat niet de contractdatum wordt aangehouden, maar de datum met de grootste historische betekenis: die van de ontmoeting van Rolls en Royce.

Idealisme

Vorige keer eindigde ik met de jaren waarin Rolls-Royce Bentley overnam (1931) en waarin Sir Frederick Henry



Een vooroorlogse 25-30 HP Sedan met een koetswerk van Barker.



Een majestueuze Rolls-Royce Phantom III Sedan de Ville met koetswerk van H.J. Mulliner.

Royce overleed (1933). Ik voegde daaraan toe dat Royce's geloof was "om de beste auto ter wereld te maken ongeacht de kosten en die te verkopen aan die mensen die een goed product kunnen waarderen en die in staat en genegen zijn om daarvoor te betalen." Het laatste wat Royce voor het merk heeft kunnen betekenen, was het ontwerp van de met een V12 motor uitgeruste Phantom III die door zijn opvolgers in 1936 op de markt werd gebracht. Deze Phantom III was de laatste auto die is ontworpen zonder daarbij acht te slaan op de kosten. Het was het laatste model dat een zuivere exponent was van het idealisme van Royce, van het uiterste kwaliteitsdenken.

Van 1933 naar 1940

De dure Phantom III kwam echter terecht in een tijdperk waarin zulke extreme auto's steeds minder werden aangeschaft. Dit in combinatie met de erfenis van Rolls-Royce die bestond uit een drietal productielijnen die niet erg met elkaar verbonden waren, betekende dat een meer dan gemiddeld bedrijfskundig inzicht van de opvolgers van Royce werd verwacht. In de tweede helft van de dertiger jaren voerde Rolls-Royce immers de modellenlijnen van de Phantom III, de Wraith en de Bentley 4¹/₄-litre.

De Wraith was de opvolger van de 20/25 die werd geproduceerd in de jaren 1929 tot 1936 en de 25/30 die in de jaren 1936 tot 1938 werd verkocht.



Het laatste model van vóór de tweede wereldoorlog, de Rolls-Royce Wraith, die alleen werd gebouwd in 1938 en 1939.

Deze modellen werden beschouwd als de kleinere Rolls-Royces, terwijl de Phantom-lijn juist was voorbestemd voor de meest vooraanstaanden in deze wereld.

De Bentley 4¼-litre op zijn beurt werd voorgedaan door de Bentley 3½-litre die in 1933 op de markt werd gebracht en werd opgebouwd uit gemodificeerde Rolls-Royce technieken. De Bentley-lijn was de lijn van “the silent sports car”.

Met deze drie modellenlijnen naderde Rolls-Royce het jaar 1940 waarin de tweede wereldoorlog uitbrak. De productie van de Phantom III en de Wraith werd eind 1939 gestaakt. De Bentley 4¼-litre werd in 1939 opgevolgd door de Bentley Mk V. Deze Mark V is vol-

gens sommige bronnen nog geproduceerd tot 1941.

De Tweede Wereldoorlog

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd nog een aantal merkwaardige typen geproduceerd zoals de Scalded Cat. Dat model was uitgerust met een van de eerste motoren voor het leger uit de Bentley-serie, compleet met bovenliggende inlaat en uitlaatkleppen opzij. De robuuste achtcilinder bedwong moeiteloos de steilste heuvels in de hoogste versnelling. Dezelfde motor zat in een prototype dat Big Bertha werd genoemd. Deze auto bestaat nu nog steeds.

Deze limousine leidde de productie in van de naoorlogse Phantom IV, een

wagen die alleen is gebouwd voor heel speciale afnemers zoals bijvoorbeeld de Britse koninklijke familie.

Na de oorlog

Rolls-Royce diende de goede zaak gedurende de Tweede Wereldoorlog op een bewonderenswaardige manier. Maar in de eerste naoorlogse dagen had het bedrijf de nodige problemen om de productie weer op poten te zetten. Belastingen, het benzinerantsoen en gebrek aan materiaal maakten duidelijk dat er geen plaats meer was voor een extravagante auto als de Phantom III. Grote limousines waren uit den boze. Een klein, praktisch model zou echter door de kopers nooit als een echte Rolls-Royce worden beschouwd. Niet alleen was de aandacht gericht op de te voeren modellenlijnen. Vooral ook op het technisch vlak had Rolls-

Royce enkele belangrijke stappen te zetten. Zo moest men mee in de richting van standaardisatie van carrosserieën. Ook het chassis moest worden vereenvoudigd, waarbij men afzag van de ingewikkelde assemblage met gebruik van klinknagels en bouten. In plaats daarvan werden de onderdelen aan elkaar gelast. De wielen werden voortaan met meervoudige tapeinden bevestigd en de waterpomp en de dynamo werden aangedreven door een snaar in plaats van door een ingewikkeld tandwielsysteem.

Tot slot werd ook het mes gezet in de controles en testen van eindproducten. Voor de oorlog werd iedere nieuw geproduceerde auto onderworpen aan een proefrit van ruim 500 kilometer, daarna volledig ontmanteld, gecontroleerd, weer in elkaar gezet en nog een keer getest, voordat hij uiteindelijk

De Kneeling Lady

In 1934 werd het mogelijk om als optie de Flying Lady te vervangen door een zogenaamde Kneeling Lady. Deze optie werd verheven tot een standaard in de periode 1947 tot 1955. De Silver Wraith werd dus in principe uitgerust met een Kneeling Lady, maar kon ook worden besteld met een Flying Lady.

De reden waarom Rolls-Royce aan ontwerper Sykes vroeg om een tweede mascotte te ontwerpen, was de trend om alerter te worden op aërodynamische vormgevingen en een lager frontaal oppervlak. Het resultaat werd op 26 januari 1934 door Rolls-Royce omschreven als een “vrouwenfiguur knielend met wapperende gewaden”. De Kneeling Lady werd dus gevoerd op de Silver Wraith, ook op de long wheelbase versies, op de Silver Dawn en op de A- en B-series van de Phantom IV.

In de 80-er jaren herleefde de Kneeling Lady en werd ze gemonteerd op auto's voor Arabische klanten. Persoonlijk heb ik daar nog nooit een plaatje van gezien. Vanaf de Silver Cloud werd alleen nog de Flying Lady geleverd. Vanaf de Silver Spirit kon deze verzinken in de radiator.

werd afgewerkt. Na de oorlog werd een proefrit van 250 kilometer voldoende geacht en zo'n test vond bovendien groepsgewijs plaats. Het gevolg van deze gewijzigde procedure was overigens wel dat er aan de eerste naoorlogse auto's nogal wat mankeerde.

De Silver Wraith en Silver Dawn

Bentley maakte zijn rentree in 1946 met de Bentley Mark VI. Hoewel deze Bentley wederom een geruisloze auto was, was het bij lange na niet meer zo'n sportwagen als de oude Bentley. Toch was hij nog levendiger dan de gelijkwaardige nieuweling van Rolls-Royce, de Silver Wraith. Het chassis dat in 1947 pas echt in productie werd gebracht, kreeg zijn koetswerk van een

van de weinige gespecialiseerde carrosseriebouwers die na de oorlog waren overgebleven. Dat betekende dat de Silver Wraith ongeschikt was om te worden geëxporteerd. Dat was de reden waarom in 1949 de Silver Dawn aan de catalogus werd toegevoegd. Deze Silver Dawn was feitelijk een Bentley Mk VI met een Rolls-Royce grille.

Alle drie de modellen ondergingen in hun productie jaren vele technische wijzigingen. Een opvallende wijziging betrof het volume van de motor dat om aan de vraag naar meer vermogen te kunnen voldoen, werd opgevoerd van 4257 cc naar 4566 cc. Een andere opvallende was de introductie van de automatische versnellingsbak in 1952.



De Rolls-Royce Silver Dawn in een Standard saloon uitvoering.



De Silver Cloud III kreeg dubbele koplampen en een lagere neuslijn.

Toen deze wijzigingen waren doorgevoerd, werd de Bentley Mark VI omgedoopt tot Bentley R. Ik zeg bewust “omgedoopt” en niet “opgevolgd”. Want dat was feitelijk wat er in 1952 gebeurde. Meer opmerkelijk was de introductie in 1952 van de fantastisch gelijnde Bentley R Type Continental. Deze uitermate fraaie coupé met voornamelijk koetswerken van H.J. Mulliner werd een ware cultcar die de herintrede van de Bentley in de sportautowereld moest inluiden. En dat lukte prima, want de Continental was met zijn topsnelheid van 120 mijl per uur de snelste productieauto uit die tijd.

De Silver Cloud

In 1955 werd het tijd om de Bentley R te vervangen. Gezien de ervaring die

was opgedaan in de vliegtuigindustrie werd er nogal wat verwacht van Rolls-Royce. In plaats daarvan kwam het bedrijf met de Bentley S serie en de Rolls-Royce Silver Cloud die volkomen identiek waren, op de radiator na. Als verklaring voor dat feit werd gezegd dat iedere Bentley-eigenaar mocht verwachten dat zijn wagen net zo geruisloos en verfijnd was als een Rolls-Royce en dat elke Rolls-Royce even snel diende te zijn als een Bentley! Erg snel was dat niet: met zijn 4,9 liter zescilinder en zijn automatische overbrenging werd de zware, moeilijk wendbare wagen al net zo traag ervaren als de Bentley Mark VI. De Cloud liep ten hoogste 165 kilometer per uur en de 2 ton wegende auto slurpte benzine.

De klanten verlangden luxe maar ze wilden ook een imponerende acceleratie. De oplossing werd gezocht in een nieuwe motor en de 6230 cc V8 zag het levenslicht in 1959. Dit was tevens de aanleiding om de tweede generatie Clouds teannonceren. Automatische transmissie was inmiddels standaard en de motor-transmissie-combinatie leverde voor die tijd een flitsende start. De auto accelereerde van 0 naar 100 kilometer per uur in ruim 10 seconden. De sprint naar de snelheid van 170 kilometer per uur verliep nu in 35 seconden, waar die bij de Silver Cloud (1) nog 50 seconden nodig had. Zelfs de zware Phantom V haalde met deze nieuwe motor met gemak een snelheid van 160 kilometer per uur.

Een zwaardere motor in combinatie met niet aflatende klantenwensen brachten in korte tijd nog diverse andere technische vernieuwingen teweeg. Zo werd bijvoorbeeld het sturen veraangenaamd door het monteren van stuurbekrachtiging en ontstond er veel kritiek op de trommelremmen. Toch moesten de remmen nog wachten op de Silver Shadow alvorens de trommel werd verwisseld voor de schijf. Een andere, meer gezichtsbepalende vernieuwing werd gemonteerd op de derde generatie Silver Cloud. De Silver Cloud III en de Bentley S3 werden voorzien van dubbele koplampen en van een iets lagere motorkap. De motorprestaties werden met 15% verbeterd. Deze Clouds en Bentleys beho-



De Silver Cloud werd door H.J. Mulliner ook afgeleverd in een prachtige drophead koets.



Een van de zeldzame Phantoms IV in een Landaulette-koets.

ren tegenwoordig tot de meest begeerde klassiekers omdat ze over zeer beproefde technieken beschikken en voor velen tot de laatste generatie “echte” Rolls-Royces behoren, waarbij de hoge grille en neuslijn bepalend zijn voor deze classificatie.

Gedurende de gehele historie van de Silver Cloud waren er speciale en zeer begerenswaardige 2-deurs en open versies leverbaar. Deze varianten konden worden besteld bij koetsbouwers en zijn in niet al te grote aantallen geproduceerd. Een opmerkelijke versie van de Cloud III serie is de befaamde “Chinese Eye”, een coupé of cabriolet met een opmerkelijke kaarsrechte taillelijn en met de dubbele koplampen

gepositioneerd met een gering hoogteverschil.

De Phantoms IV, V en VI

De productie van de befaamde Phantom topmodellen kwam weer op gang in 1950 met de Phantom IV. Aanvankelijk werd de Phantom IV door Rolls-Royce met opzet zeer exclusief gehouden en uitsluitend verkocht aan vorstenhuizen en staatshoofden. Er werden tot 1956 in totaal maar 18 exemplaren van de Phantom IV gebouwd, waardoor dit model een zéér zeldzame verschijning is.

In 1959 werd als opvolger van de Silver Dawn de Phantom V gelanceerd. De al te exclusieve doelgroep van de



De Rolls-Royce Phantom V met een koets van James Young.

Phantom IV werd losgelaten en de Phantom V was te koop voor eenieder die dat kon betalen. Vanaf het eerste exemplaar werd de nieuwe V8 van de Silver Cloud II gemonteerd. Omdat het gewicht van een Phantom V rond de 3000 kilogram bedroeg, was de V8 wel krachtig genoeg, maar niet bepaald gedimensioneerd om tot flitsende prestaties te komen.

In de tweede helft van 1968, drie jaren nadat de Silver Shadow op de markt kwam, werd de Phantom V opgevolgd door de Phantom VI. De VI was niet meer dan een evolutie van de V en moest het zelfs nog jaren lang stellen met de 6230 cc motor, terwijl de Silver Shadow al rondreed met de tot 6750 cc

vergroete motor. Pas 8 jaren na de introductie van de grotere motor, vanaf 1978, konden de kopers van een Phantom VI zich laten voortbewegen door de 6750 cc V8. De Phantom VI is niet in een bepaald jaar uit productie genomen. De laatste exemplaren werden gebouwd in het begin van de jaren '90, uiteraard op speciale bestelling. Toen de bestellingen opdroogden, werd de Phantom VI vanzelf niet meer geproduceerd. Tegen die tijd waren zelfs de Silver Spirit en Silver Spur hun eerste generatie al gepasseerd.

Voor de volledigheid vermeld ik nog dat er officieel één exemplaar is gebouwd van de Phantom VII. We hebben aan deze unieke auto al twee keer aandacht besteed in dit clubblad en



Een Phantom VI Limousine met een koets van Park Ward.

daarom laat ik het bij deze korte vermelding.

De Silver Shadow

In technisch opzicht werd er met de Silver Shadow een nieuw tijdperk ingeluid. De auto had een zelfdragende carrosserie, schijfremmen, een hydraulisch geregeld hoogteregelingssysteem en vele andere nieuwtjes. Alle denkbare luxes uit die tijd waren in en aan de auto gemonteerd. De Silver Shadow werd beschouwd als het meest significante model voor Rolls-Royce na de Silver Ghost.

De officiële lancering van dit model en zijn Bentley evenbeeld "T" was in oktober 1965. Aanvankelijk waren er nogal problemen met de productie en

derhalve met de levering. De eerste autotest kon daarom pas worden gegund in november 1967. Toen hadden er al 3 carrosserievarianten het licht gezien, waarvan er één, de James Young 2-deurs saloon, al weer van de markt was verdwenen. James Young kon het uitstervende vak van koetsbouwer niet bolwerken en moest als één der laatsten de deuren definitief sluiten. Mulliner, Park Ward werd de aan Rolls-Royce gelieerde koetsbouwer en nam de productie van de getailleerde 2-deurs modellen voor zijn rekening. Vanaf maart 1966 leverde MPW een 2-deurs saloon, vanaf oktober 1967 een cabriolet. In 1971 werden deze 2-deurs modellen omgedoopt tot Corniche en onderscheidde deze auto's zich ook

op enkele technische aspecten van de 4-deurs modellen.

Een andere carrosserievariant was de Long Wheelbase, een 10 centimeter verlengde 4-deurs saloon die in 1969 voor kopers beschikbaar kwam.

Op de bodemplaat van de Silver Shadow werd vanaf 1975 de excentrische en uiterst prijzige Rolls-Royce Camargue gelanceerd. Dit model bleef nog tot 1986 leverbaar, tot lang na het verdwijnen van de standaard Silver Shadow.

In 1977 kreeg de standaard saloon van de Silver Shadow een opvolger in de behoorlijk opgefriste Silver Shadow II. De Bentley T werd gelijktijdig de Bentley T2. De 2-deurs modellen en de long wheelbases kregen (vrijwel) dezelfde technische verbeteringen als

de 4-deurs saloon. Voor de Long Wheelbase van de Silver Shadow II werd echter een naam afgestoft die toen reeds zo'n 20 jaar tot het verleden behoorde, de Silver Wraith II.

Na het stopzetten van de productie in 1980 werd de cabriolet nog 15 jaren (!) gecontinueerd en van alle moderniseringenvoorzien die in die jaren gangbaar waren.

De Silver Spirit en Silver Spur

De Silver Shadow werd opgevolgd door de Silver Spirit en de verlengde versie door de Silver Spur. De Spirit en Spur hebben nooit een cabrioletversie gekend. Wel ontstonden er Bentleyvarianten die voor het eerst sinds de Silver Cloud op de markt kwam (1956) niet ook in Rolls-Royce-versie werden



De in onze vereniging overbekende Silver Shadow II.



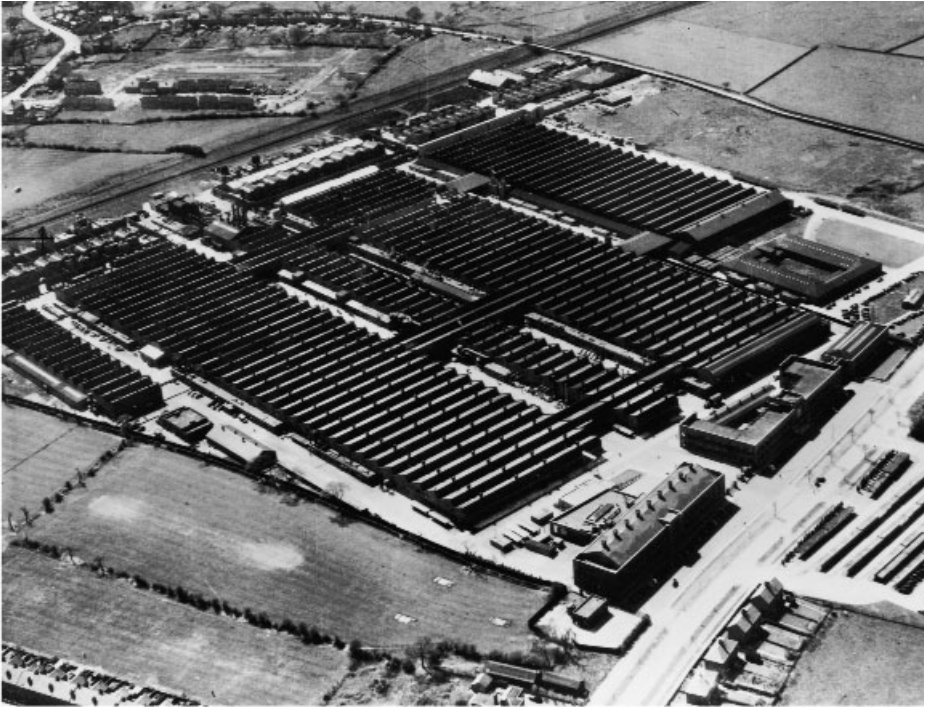
Een Rolls-Royce Silver Spirit van de tweede generatie.

gevoerd. De Mulsanne Turbo beet in 1984 op dit vlak het spits af. Maar in de jaren 90 kwamen er meer types op de markt zoals de Continental R, Continental T en Azure. In de jaren 90 zette de populariteit van Bentley zo opvallend door dat de productieaantallen die van de Rolls-Royce-modellen overstegen.

De Phantom

Een opmerkelijk moment in de Rolls-Royce-historie is de lancering van de opvolger van de Silver Spirit, de Silver Seraph. Dit model, dat in 1998 op de markt kwam, werd aanvankelijk voorzien van een 5,4 liter V12 BMW-motor. Dit leidde tot dermate protesten en dalende verkoopcijfers, dat al snel

na de introductie toch weer een achtcilinder Rolls-Royce-motor werd geleverd. Dat deze motor werd gemonteerd, kwam voort uit het historische feit dat in juli 1998 de merken Rolls-Royce en Bentley na 65 jaren onafscheidelijke verbondenheid weer elk afzonderlijk door het leven moesten, Rolls-Royce onder het BMW-conglomeraat en Bentley onder Volkswagen. Na juridisch geharrewar over het mogen voeren van de merknaam Rolls-Royce, kon in januari 2003 voor het eerst sinds de opsplitsing door BMW een nieuw, eigen Rolls-Royce-model op de markt worden gebracht. Dit model, dat in een studio in Hyde Park in London is ontworpen, werd gedoopt tot Phantom en is in het jubileumjaar



De fabriek in Crewe waar de Rolls-Royce werd geproduceerd totdat het merk onderdeel werd van BMW.

2004 het enige type Rolls-Royce dat te koop is. Hoewel puristen bezweren dat de tijd van Rolls-Royce bij de overname door BMW definitief tot het verleden behoort, vind ik persoonlijk dat de huidige Phantom een hele echte Rolls-Royce is. Want hoewel over de schoonheid van de neus een niet op te

lossen discussie kan worden opgezet, dragen de koets en het interieur vele typische en hele eigen kenmerken van het merk. Wat mij betreft is een weg ingeslagen waarmee nog lange tijd hele interessante auto's zullen worden gebouwd. ■