Fari americani
L'imponenza del frontale è accentuata dagli enormi fari, che su questa vettura appaiono modificati per contenere i "sealed beam", obbligatori per il mercato Usa; da nuova, nel 1957, essa fu infatti venduta in Pennsylvania. La targa personalizzata del New Jersey è del 2015 ed è stata voluta dall'attuale proprietario. Per ulteriori informazioni sulla vettura: *www.pupyrollsroyce.com*

L'ABBIGLIAMENTO PER VINCERE NELLE SFILATE

AMBASCIATRICE D'ELEGANZA

Commissionata da un magnate americano di Filadelfia, appartiene oggi a un diplomatico, grande estimatore della blasonata Casa britannica. Il restauro, affidato alla maison Hermès, le ha donato l'attuale verniciatura bicolore e un allestimento interno di notevole lignaggio. La meccanica, invece, è stata affidata a uno dei più quotati maghi d'Oltremanica

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Paolo Carlini**

Sono molti i motivi che rendono la Silver Wraith un modello decisamente importante. Presentata nell'aprile del 1946, ma consegnata alla clientela dal febbraio del 1947, fu la prima nuova Rolls-Royce del dopoguerra che tornava a fregiarsi dell'appellativo "Silver", mai più utilizzato dopo l'uscita di produzione, nel 1926, della Silver Ghost. La Silver Wraith fu anche la prima Rolls-Royce a essere allestita nello stabilimento di Crewe dove, dal 1939 al 1945, la Casa inglese aveva prodotto in migliaia di esemplari il leggendario motore aeronautico Merlin e dove, proprio nel 1946, aveva trasferito la produzione automobilistica. Fino al lancio nel 1950 della più imponente e ambiziosa Phantom IV, la Silver Wraith (la cui carriera durò fino al 1959) svolse il ruolo di ammiraglia della Casa. Di fatto fu l'ultima Rolls-Royce valorizzata da un gran numero di carrozzerie allestite ad hoc, principalmente da H. J. Mulliner e Park Ward, ma anche da Hooper, James Young, Gurney Nutting, Freestone & Webb, per soddisfare una clientela tradizionale, che non voleva rassegnarsi alla standardizzazione, considerata, già all'epoca, un'inevitabile soluzione per la sopravvivenza.

In realtà il progetto della Silver Wraith, sviluppato durante la guerra, prevedeva, per quanto possibile, un certo grado di standardizzazione: il nuovo modello, che doveva prendere il posto della "piccola" 6 cilindri

Abitacolo personalizzato
In occasione del recente restauro, curato da Hermès, l'abitacolo è stato ulteriormente impreziosito. Oltre alla tipica e già presente ebanisteria in radica di noce circasso (a destra), si notano l'esclusiva selleria in pelle color Giallo Milano e il mobile bar con calici e servizio da tè personalizzati (nella pagina a fianco).

Di nobile casato
La carrozzeria è opera di H. J. Mulliner (a sinistra), che ha allestito la maggior parte delle Silver Wraith. Sui pannelli porta figura lo stemma nobiliare dell'attuale proprietario.

L'intrigante livrea bicolore e l'esclusivo allestimento dell'abitacolo hanno valso a questa vettura numerosi premi nei concorsi d'eleganza

Wraith, prodotta per poco più di un anno dal 1938 al 1939, doveva infatti anche condividere gran parte della meccanica con un nuovo modello Bentley, la Mk VI.

UNA MECCANICA PER DUE

Prima di tutto un nuovo motore, che in comune con quello della Wraith aveva solo la cilindrata (4257 cm³): con uno sconcertante ma efficace ritorno a una soluzione adottata dalla Casa nei primi anni del '900, era stato dotato di una testata "F-Head", con valvole di ammissione in testa e di scarico laterali; ciò aveva permesso di utilizzare valvole di maggior diametro e in ultima analisi di ottenere una maggior potenza. Con la cugina Bentley Mk VI la Rolls-Royce Silver Wraith doveva condividere anche la trasmissione, le sospensioni e i freni. Il progetto inoltre prevedeva un'importante novità: la produzione di vetture base relativamente economiche, con carrozzerie standard in acciaio, disegnate da Park Ward, realizzate dalla Pressed Steel Co. su specifiche della Casa e finite a Crewe. I vertici della Casa ritenevano che ciò avrebbe portato a un incremento delle vendite, anche sui mercati esteri, oltremodo vitali in un periodo così difficile. In realtà la Silver Wraith, subito accolta col massimo consenso e, dal 1950, offerta anche con la guida a sinistra, per tutti i 13 anni della sua onorata carriera non beneficiò più di tanto di tale soluzione. La clientela infatti preferì in genere ordinarla con carrozzerie e allestimenti "su misura", sempre più eleganti ed esclusivi, facendola dotare non solo di interfono per l'autista, tavolini, mobili bar e luci di lettura, ma anche di aria condizionata, radio e registratori. Con motori via via più grossi e potenti (dal 1951, 4566 cm³; dal 1955, 4887 cm³) ed equipaggiata dal 1952 di trasmissione automatica, la Silver Wraith fu prodotta in 1783 esemplari: 1144 sull'autotelaio base e 639 su quello a passo allungato introdotto nel luglio 1951; con una cadenza media di 3 esemplari finiti a settimana e tempi di attesa mai inferiori a 5-6 mesi.

La Silver Wraith del servizio fu allestita tra il 1956 e il 1957 sull'autotelaio numero LFLW83, con guida a sinistra (prefisso L) e passo lungo (sigla LW). Essa era destinata al magnate americano dei supermercati Samuel Robinson, di Filadelfia (Pennsylvania), che l'aveva ordinata con una carrozzeria limousine a 7 posti

Q8 Perform 100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

Bagagli fuoribordo
Il vano bagagli di questa imponente limousine è di fatto inesistente e, come si usava prima della seconda guerra mondiale, le valigie, per quanto preziose, si debbono sistemare all'aperto, legate alla meglio su una ribaltina.

Il ripristino della meccanica è stato curato nel West Sussex (GB) da Mark Taylor, apprezzatissimo specialista di Rolls-Royce

H. J. Mulliner. Quanto alla livrea, l'ottantacinquenne Robinson non aveva avuto dubbi: carrozzeria in tinta unita nera e selleria in pelle beige, austera ed elegante. L'allestimento interno prevedeva la classica ebanisteria in radica di noce circasso, con tanto di mobile bar; la dotazione comprendeva la radio e l'aria condizionata. Morto Robinson, nel 1959 la vettura fu venduta a una Casa di produzione pubblicitaria di New York, che la utilizzò, in maniera molto limitata, come auto di rappresentanza. Nel 1988, su richiesta della Casa reale svedese che aveva manifestato l'intenzione di acquistarla, fu spedita in quel Paese; l'acquisto non andò in porto, perciò l'auto rimase ferma presso un intermediario.

L'ALTA MODA DI HERMÈS

Nel 2013 entra in scena l'attuale proprietario, il conte Nunzio Alfredo D'Angieri, ambasciatore del Belize in Italia e collezionista Rolls-Royce che, valutando l'ottimo stato di conservazione e la percorrenza di appena 30.000 miglia, l'acquista senza alcuna esitazione. D'Angieri decide comunque di farla restaurare, anche per trasformarla in base alle sue esigenze, assecondando pure i gusti della moglie Wendy, appassionata del marchio Hermès. Lo studio degli accostamenti cromatici, dei materiali e delle nuove dotazioni viene portato avanti proprio con la collaborazione della maison francese che si occupa anche del restauro della carrozzeria e dell'interno nel suo atelier dedicato di Parigi. La "nostra" Silver Wraith ora sfoggia una meno scontata ma non meno elegante livrea bicolore, realizzata comunque con tinte originali Rolls-Royce. La selleria è in pelle Hermès Giallo Milano, un nuovo colore lanciato nel 2014, in occasione dell'apertura dello showroom di via Montenapoleone, e ispirato a quello adottato per le facciate di molti edifici d'epoca del capoluogo lombardo. Della stessa tinta sono il rivestimento del cielo, in Alcantara, e la moquette in lana di montone, con pelo più lungo e soffice rispetto a quello della Wilton, standard per le Rolls-Royce; il piping invece è grigio scuro, in tinta con la carrozzeria. Il mobile bar è stato modificato per accogliere una bottiglia dello champagne prodotto dall'azienda di Reims di proprietà di D'Angieri, un thermos per l'acqua calda, quattro calici, un servizio da tè di disegno Hermès esclusivo e, in un cassettino in cedro del Libano, i sigari. Inoltre, sono stati montati un nuovo impianto di aria condizionata e l'apparecchio stereo, completamente nascosto alla vista. Con la meccanica totalmente restaurata da Mark Taylor, probabilmente il miglior specialista al mondo di Rolls-Royce, che opera a Chichester (West Sussex, GB), la Silver Wraith di D'Angieri, immatricolata con la targa personalizzata "Pupy" (il sopranome datogli da bambino), viene usata con una certa frequenza e dalla fine del restauro ha percorso 7000 miglia, molte delle quali per essere guidata in svariati concorsi d'eleganza.

Nel 2015 si è aggiudicata ben cinque premi, tra cui il primo di eleganza e il secondo di categoria al Rolls-Royce Annual Rally, tenuto alla Burghley House di Stamford (Lincolnshire, GB) dal 19 al 21 giugno, e il secondo di categoria al Salon Privé, tenuto al Blenheim Palace (Oxfordshire, GB), l'ex residenza di Winston Churchill, dal 3 al 5 settembre. Davvero un bell'esordio per la sua seconda vita. R

CARATTERISTICHE

Limousine H.J. Mulliner 1957

Motore	Anteriore longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 95,2 mm - Corsa 114,3 mm Cilindrata 4887 cm³ Rapporto di compressione 6,75:1 Potenza stimata 170 BHP a 3800 giri/min Distribuzione a valvole d'ammissione in testa e valvole di scarico laterali Asse a camme laterale 2 carburatori orizzontali SU H6 1¾ Impianto elettrico 12 V, batteria 57 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica General Motors Hydramatic Dual-Range, a 4 rapporti Rapporto al ponte 4,25:1 (optional 3,88:1) Pneumatici 7.50-16.
Corpo vettura	Limousine 4 porte, 7 posti Telaio a longheroni, con rinforzo a X Carrozzeria in alluminio, intelaiatura in legno Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a leva, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali ammortizzatori idraulici a leva, regolabili con levetta al volante Freni a tamburo, ant. idraulici, posteriori meccanici con servocomando Sterzo a vite e rullo (export, con servocomando) Capacità serbatoio carburante 82 litri.
Dimensioni e peso	Passo 3378 mm Carreggiata ant. 1473 mm - post. 1625 mm Lungh. 5537 mm - Largh. 1956 mm Altezza 1778 mm Peso a vuoto stimato 2000 kg.
Prestazioni	Velocità 150 km/h Consumo medio 18-20 litri/100 km.

L'aplomb che ci si aspetta da lei

L'equilibrio di una meccanica antiquata, ma affinata dai tecnici di Crewe con cura maniacale, e la dolcezza dei comandi rendono piacevole la guida di questa massiccia limousine

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Paolo Carlini**

Mastodontica nelle dimensioni e nel peso, la Rolls-Royce Silver Wraith è la tipica vettura che i proprietari hanno sempre lasciato guidare agli autisti. È così anche per l'esemplare del servizio, che viene adoperato di frequente, anche per viaggi lunghi e impegnativi. L'attuale proprietario preferisce godersi, in compagnia della consorte, tutte le comodità offerte dal "salotto" posteriore; un peccato, per certi versi, perché la guida di questa limousine si dimostra sorprendentemente piacevole.

Lo stile pressoché anteguerra della carrozzeria non deve trarre in inganno; l'autotelaio della Silver Wraith infatti era stato progettato con criteri decisamente più moderni, che prevedevano l'avanzamento del motore e quindi del parafiamma e dei sedili anteriori, per offrire maggior spazio ai passeggeri, ma anche per consentire la massima padronanza della vettura dovuta a una posizione del guidatore perfettamente centrata rispetto ai due assi. L'assetto di guida è rialzato e naturale, la visibilità è decisamente buona, il volante ha un diametro e un'inclinazione studiati per non interferire con le gambe e per favorire le manovre. Questo esemplare poi è dotato di servosterzo, di serie per le versioni export, e ha la guida a sinistra; ciò, assieme alla trasmissione automatica, presente sulla maggioranza delle Silver Wraith, rende tutto più facile.

La meccanica, magistralmente restaurata e "tagliandata" con la giusta frequenza, è in pratica quella di un'auto nuova di fabbrica. Leva del cambio in posizione "4", quella che consente di utilizzare tutti e quattro i rapporti, e si parte con un rombo cupo, che dall'interno dell'abitacolo è appena percettibile. La cubatura di ben 4,9 litri, frazionata in soli 6 cilindri, e la corsa lunga conferiscono a questo capolavoro di motore (identico a quello della Silver Cloud, presentata nel 1955 e prodotta fino al 1959) un'elasticità inimmaginabile.

Grazie alla perfetta messa a punto della carburazione l'erogazione è straordinariamente fluida. Con un rapporto peso/potenza non certo favorevole, l'incedere è semplicemente elegante, ma il kick-down, possibile solo con la leva del cambio in posizione "2", consente, quando occorre, di accelerare con insospettabile vigore.

Le sospensioni e i freni, che già negli anni 50 erano di concezione antiquata (solo all'avantreno i tamburi vantano il comando idraulico, mentre quelli posteriori sono ancora azionati tramite cavi), sorprendono per la loro efficacia, frutto della grande cura con la quale erano stati progettati e messi a punto. Del resto siamo al cospetto di una Rolls-Royce. R

Non solo comoda
Il confort di marcia, dovuto a una taratura ottimale delle sospensioni, non stupisce. Sorprende invece la buona tenuta di strada, ottenuta con sospensioni di disegno semplice e tradizionale, ma molto curate nella geometria.