



Rolls-Royce Silver Ghost 1906-1926

Zdaniem wielu - najładniejsze auto wszech czasów. Nienaganne proporcje „srebrnego ducha” budzą uznanie. Rzecz ciekawa, często można spotkać opinie, że samochód ten był piękny tylko jako kabriolet. Wersja z rozłożonym dachem już nie miała w sobie tego polotu, a długa zamknięta limuzyna była wręcz brzydka. Taki model z końcowego okresu produkcji jest pokazany na zdjęciu.

Legendarną firmę założyło w 1905 roku dwóch współników. Charles Rolls miał wówczas 28 lat, a Henry Royce 42. Rolls zginął na Air Show w lipcu 1910 roku, jako pierwsza ofiara katastrofy lotniczej w Wielkiej Brytanii. Dopiero po jego śmierci na chłodnicy pojawiła się słynna figurka „Spirit of Ecstasy”. Ten emblemat marki miał poważne kłopoty w latach 70., gdy zmieniły się przepisy bezpieczeństwa. Przez pewien czas klienci kupowali samochód z gładkim wierzchem osłony chłodnicy, a figurka znajdowała się w schowku przed pasażerem. Niebawem figurkę zaczęto montować na mechanizmie sprężynowym chowającym ją przy dokręceniu pod maskę, co spełniało zaostrome wymogi bezpieczeństwa. Dołączone zdjęcie przedstawia oryginalny rysunek „Spitit of Ecstasy”, autorstwa angielskiego rzeźbiarza Charlesa Robinsona Sykesa.

Elektryczne reflektory wprowadzono dopiero w 1914 roku, w dodatku były opcjonalne, bowiem standardowo przewidywano oświetlenie lampami karbidowymi. Jeszcze później, bo w 1919 roku, rozrusznik zastąpił ręczną korbę.

Potężny 7-litrowy silnik, którego cicha praca stała się legendą, osiągał moc 40-50 KM. Pozwalał na rozpędzenie auta do prędkości powyżej 100 km/h. Z początku firma Rolls-Royce nie podawała w katalogach mocy swoich silników, używając określenia, że jest „wystarczająca”. W pierwszym dziesięcioleciu XX wieku był to najszybszy seryjnie produkowany samochód. Rolls-Royce do tej pory jest potwierdzeniem statusu społecznego i majątkowego. Dla wielkich tego świata, monarchów czy gigantów finansowych to absolutne potwierdzenie pozycji! Tak było dawniej i tak jest dziś.

Nawet Lenin jeździł „Silver Ghostem”, choć doposażonym w napęd gąsienicowy z tyłu i płozy na kołach przednich. Wódz rewolucji „pożyczył” go sobie od cara Mikołaja II. Cara stracono wraz z całą rodziną, więc Lenin nie miał już komu oddać auta.

Jerzy Lemański