

# Rolls-Royce 20/25 hp: una lady dal fascino intramontabile



I "Trenta" furono ricchi di cultura, malgrado fossero permeati da eventi drammatici che avrebbero trascinato il mondo in un nuovo, spaventoso, conflitto mondiale. Gli anni ruggenti alle spalle, il tracollo finanziario del '29, l'America delle profonde contraddizioni, che si dibatteva tra gli strascichi del proibizionismo, il tramonto di Capone (arrestato nel '31 per evasione fiscale) e la musica swing di Duke Ellington al Cotton Club di Harlem. E poi, v'era un'Europa ancora impaurita ed affamata, che in grembo cullava il germe dei regimi totalitaristi (Hitler fu eletto cancelliere nel '33).

► I Trenta furono però anche il periodo in cui, ancora, imperversavano gli squisiti ed eterni tratti della corrente Art Decò, concepiti soprattutto nel decennio precedente, e mai veramente sopiti. Ne fu simbolo per eccellenza il Chrysler Building, ma non ne rimasero immuni neppure gli oggetti di uso comune e, beninteso, le automobili. ► Qualche settimana fa abbiamo avuto l'onore e la fortuna di poter ritrarre, ammirare, sfiorare una stupenda Rolls-Royce 20/25 Li-

mousine del 1933, carrozzata da James Young di Bromley. La trama del tempo si è fermata ed è sfumata nella magia di quel mondo andato, di cui ancora si percepiscono i suoni e la caotica frenesia cittadina. Era l'umanità che correva verso un futuro tutto da scrivere.

**La 20/25 hp** ► Fu costruita dal 1929 al 1936 (in 3'827 unità di cui circa 2'100 ancora esistenti) e sostituì un illustre precedente, la Twenty. Con essa condi-



videva, seppur in una versione evoluta, il motore da 6 cilindri, aumentato per questo modello a 3'699 cm<sup>3</sup> (l'alesaggio passò da 76 millimetri a 82 mentre la corsa rimase immutata, 114 millimetri). Il propulsore era alimentato da un solo carburatore e l'accensione era sia a bobina sia a magnete. Disponeva di un cambio a 4 velocità, la cui leva di comando era installata a destra della postazione riservata al conducente. Dal 1932 la terza e la quarta marcia furono sincronizzate.

Le sospensioni erano a balestra semi-ellittica su entrambi gli assi, con freni a tamburo sulle quattro ruote, assistiti da un servofreno meccanico. Un impianto separato gestiva invece il freno a mano, che agiva solamente sulle ruote posteriori. ► La 20/25 montava il famoso radiatore con sommità triangolare e listelli verticali. Nei primi esemplari le feritoie per variare l'apporto d'aria erano azionate manualmente, tramite una leva posta sul cruscotto. I successivi prevedevano

un dispositivo automatico regolato da un termostato. ► Grazie al propulsore più grande rispetto a quello della Twenty, la vettura raggiungeva la velocità di 121 km/h. Molti proprietari, tuttavia, appesantirono la carrozzeria per renderla più lussuosa; la conseguenza fu la perdita in prestazioni. ► La sua bellezza la rese celebre anche in ambito cinematografico. Apparve in pellicole come "Il giorno dei fazzoletti rossi" (1966), "Essere o non essere" (1983), "Indiana Jones e l'ultima crociata" (1989), "Quel che resta del giorno" (1993), "Enigma" (2001).

**James Young Ltd** ► A quel tempo, la Rolls-Royce non fabbricava le carrozzerie, ma lasciava che i clienti scegliessero il sarto adatto per plasmare attorno al telaio la veste più conforme al loro gusto. La britannica James Young fu una tra le più illustri, nota per lo sfarzo che aleggiava su ognuna delle proprie creazioni. L'attività iniziò nel 1863 in London Road, Bromley, e originariamente si concentrava sulle carrozze trainate da cavalli. Il primo corpo vettura fu realizzato nel 1908 per un locale membro del parlamento, ma già dal 1921 s'iniziò a collaborare con Bentley, Alfa Romeo, Sunbeam e, ben inteso, Rolls-Royce. La compagnia crebbe sufficientemente per potersi permettere uno stand espositivo al London Motor Show del 1925 e aggiudicarsi gli appalti per progettare alcune pregiate opere di serie destinate a Talbot e Sunbeam. Nel 1937 la James Young Ltd fu acquisita dal venditore di Londra della Rolls-Royce, Jack Barclay. Durante la seconda guerra mondiale si occupò di costruire parti per aeroplani, ma tutti gli stampi vennero distrutti dalle bombe. Si riprese nel 1948 proseguendo fino agli ultimi scampoli di gloria datati 1967.

**La Rolls-Royce Ltd** ► Fu un'azienda produttrice di automobili che, in seguito, divenne famosa anche per i suoi motori aeronautici. Venne fondata il 15 marzo 1906 da Charles Rolls e Henry Royce. Quest'ultimo, fin dal 1884, possedeva un'attività commerciale di meccanica e materiali elettrici, ma fu solo 20 anni più tardi che costruì la sua prima vettura nella fabbrica di proprietà a Manchester. Il 4 maggio del 1904 conobbe Charles Rolls al Midland Hotel di Manchester. In quell'occasione fu siglato un accordo di partenariato in cui si stabilì che Royce si sarebbe occupato della produzione e Rolls della vendita in esclusiva. Una clausola, aggiunta al contratto, prevedeva che la nuova nata sarebbe stata chiamata "Rolls-Royce". La 10 hp, presentata al Salone di Parigi del 1904 assieme alla 20 hp, alla 15 hp e al motore



della 30 hp, fu la capostipite della regale stirpe. A concedere lustro e fama definitivi, fu però la Silver Ghost (1907-1925), una macchina dalla leggendaria morbidezza e fluidità. Nel 1921, la società irruppe sul mercato americano, aprendo un secondo stabilimento a Springfield, Massachusetts, per contribuire a soddisfare la domanda. Vi vennero assemblate ulteriori 1'701 "Springfield Ghosts". Il suo telaio fu utilizzato come base per la prima auto-blindo britannica, la Rolls-Royce Armoured Car. Nel 1931, l'azienda acquisì la sua rivale Bentley, le cui finanze, al tempo della Grande depressione, erano disastrose. Da allora, fino al 2002, anno in cui il marchio Rolls-Royce è divenuto di proprietà

del gruppo BMW mentre quello Bentley è entrato nell'orbita Volkswagen, entrambe le autovetture sono state spesso identiche (a parte la calandra del radiatore e dettagli minori). ► Dal 1933, dopo la morte del cofondatore Henry Royce, il monogramma rosso "RR" posto sui radiatori venne riportato in nero, quale segno di lutto. Nel 1946 le attività si trasferirono a Crewe e, nel 1959, anche presso la Mulliner Park Ward di Londra. ► Di fatto, questo segnò l'inizio della costruzione in proprio delle carrozzerie, finora sempre demandata a ditte esterne. Nel 1971 si rischiò la bancarotta, ma il governo inglese salvò la situazione nazionalizzando. Nel 1973 la divisione automobili fu separata, con il nuovo nome

di Rolls-Royce Motors, diventata a sua volta Rolls-Royce Motor Cars Ltd nel 2003. La Rolls-Royce Limited continuò come azienda nazionalizzata la produzione per l'aviazione, fino a quando non venne privatizzata dal governo Thatcher, nel 1987, diventando Rolls-Royce Plc.

**Motori aeronautici** ► La Casa vanta una lunga tradizione in questo settore, ma vale la pena citare quello che fu l'ultimo progetto di Henry Royce, il Merlin, uscito nel 1935. Si trattava di un potente V12 che equipaggiò molti aerei protagonisti nella Seconda guerra mondiale: i britannici Hawker Hurricane, Supermarine Spitfire, De Havilland Mosquito, Avro Lancaster, Vickers Wellington e lo statunitense P-51 Mustang.

### La nostra vettura

Si tratta di sua maestà Lady Isabel, una Rolls-Royce 20/25 Limousine, anno 1933, carrozzata da James Young di Bromley e appartenuta, tra gli altri, a Lady Isabel Napier (vedova di Sir Joseph William Lennox Napier, quarto baronetto di Merrion Square). Ce ne parla il proprietario, il regista Michele Stauss: «La grande passione che nutro verso questo marchio iniziò nel 1977, quand'ero un giovane studente a Oxford. Fu allora che vidi per la prima volta la famosa Silver Shadow, la vettura più lussuosa al mondo. Mi sembrò tanto bella da essere sem-



plicemente inarrivabile. Tempo dopo, in occasione dell'allestimento di un set per un programma televisivo in cui, tra le altre vedettes, appariva Amanda Lear, mi capitò di osservare da vicino tre splendidi esemplari di Rolls, appartenuti ad una collezione privata, e utilizzati a scopi scenografici. Fu allora che decisi: entro i miei trent'anni anch'io ne avrei guidato una (una pazzia per un ventenne assistente cameraman). Riuscii a comprarla all'età di 34 anni. Proprio una Silver Shadow del 1979, com'era mio desiderio». ► Stauss la usò per più d'un decennio e, l'accresciuto valore nel frattempo acquisito, gli permise di acquistare una Corniche prima serie cabriolet del 1971 con il denaro ricavato dalla vendita. La sfruttò molto, ma poi, anche grazie ai suggerimenti di un amico, iniziò ad interessarsi e a prediligere le anteguerra. «Da circa un anno seguivamo una 20/25 che si trovava sull'isola di Man. Nell'ambiente era conosciuta perché si sapeva fosse completamente originale e, per di più, carrozzata da James Young, un designer molto famoso e abbastanza estroverso da attrarre la mia attenzione. Le note di assoluto sfarzo che contraddistinguevano questa vettura mi rimasero



particolarmente impresse. Un giorno, consapevole del mio desiderio, mi telefonò un signore da New Forest, nel sud della Gran Bretagna. Mi annunciò candidamente che la Rolls cui anelavo era tornata in Inghilterra ed era pronta per essere venduta. Era un lunedì. Il giorno dopo consultai brevemente il mio compagno di viaggio e ci preparammo per la partenza il sabato successivo. L'interlocutore che mi aveva chiamato mi disse che forse, per allora, l'auto sarebbe già stata venduta. In fretta e furia cercammo di anticipare la data, prenotando un volo e prelevando i contanti necessari all'eventuale acquisto». ► Arrivarono a Londra in una giornata di tempesta e proseguirono verso New Forest, un luogo sperduto tra le campagne. Laggiù, in una stalla, la stupenda 20/25 li attendeva, assieme al venditore, un uomo tutto d'un pezzo che si rivolgeva soltanto a Stauss credendo che il suo amico fosse un semplice chauffeur (mentre in realtà era lui il vero esperto). ► «Contrattammo un po' sul prezzo, anche se i difetti erano di scarsa rilevanza e, alla fine, concludemmo l'affare. Prima di partire, ci venne chiesto se avessimo con noi gli attrezzi necessari per sistemare la macchina in caso di guasto durante la lunga trasferta. Rispondemmo: "una Rolls funziona o non funziona, non ci sono alternative". Ci dirigemmo verso Calais e, dopo una notte piuttosto turbolenta e un passaggio in dogana da finti turisti inglesi, arrivammo verso le 19 del giorno successivo a Minusio. Tutti i miei conoscenti vennero ad accoglierci e ad ammirare la splendida lady». ► I lavori di restauro si sono concentrati prevalentemente su dettagli estetici, senza grossi investimenti. Il motore era in perfetto stato. Stauss: «Mi hanno già offerto più del doppio per acquistarla, ma non voglio separarmene. Appartiene ad un periodo storico tra i più affascinanti, dal modo di vestire, alla musica, alla mentalità. Poi, in quell'epoca, le auto erano solide e ben costruite, dei veri gioielli d'ingegneria. Quando la guido ho l'impressione di poter riavvolgere il tempo ed essere il re in questo mio particolare mondo. I gesti sono più lenti e rituali, anche solo per accenderla, portando il motore e l'olio in temperatura. Quando viaggi, poi, i passanti l'ammirano e le porgono i propri riguardi, come ad una rispettabile signora d'alto rango. Lady Isabel appartiene alla mia maniera di concepire il mondo. E il suo stemma, la donna alata, ha rappresentato una costante nella mia vita, perché pure simbolo dell'EMMY award (l'Oscar della televisione) che vinsi nel 1994, tra i pochi svizzeri nella storia».

di Elias Bertini



#### SCHEDA TECNICA

##### Modello: 20/25 hp

Anno: 1933

Carrozzeria: originale James Young Ltd di Bromley (solo il 30% delle Rolls-Royce circolanti ha ancora la carrozzeria originale)

Modello: 4 door Sport Saloon

Data di vendita: 10.11.1933

Prima entrata in circolazione: 19.4.1934

Numero di serie: GUB 40 con motore Y6S

Colore: Black over Maroon

Numero di posti: 4/5

Numero di porte: 4 (tra le prime vetture con bagagliaio)

Passo: 3'350 mm

Lunghezza: 4'648 mm

Larghezza: 1'765 mm

Peso del telaio: 1'087 chili (con carrozzeria James Young, 2'300)

Motore: 6 cilindri in linea da 3'699 cm<sup>3</sup>

Trazione: posteriore

Potenza: 27 HP fiscali (circa 80 kW effettivi)

Alesaggio x corsa: 83 x 114 mm

Velocità massima di fabbrica: 121 km/h

Cambio: 4 marce di cui la 3a e la 4a sincronizzate

Freno: a tamburo con tamburi indipendenti sul retrotreno per il freno a mano

