

Historie do roku 1970

V roce 1943 převzal Rolls-Royce vývoj leteckého proudového motoru Whittle od firmy Rover a ta naopak převzala výrobu agregátu Meteor, který mimo jiné poháněl známé tanky Cromwell. S blížícím se koncem války vznikla řada prototypů - např. malý Myth, nebo větší Big Bertha s řadovým osmiválcem. Vznikly také prototypy stovebnicového motoru řady B. Prototyp Rippollo, jako náhrada za 25/30hp, měl motor B40, nepodařilo se však odstranit problémy s jeho uložením, takže se od sériové výroby upustilo. Prvním poválečným automobilem Rolls-Royce byl v roce 1947 model Silver Wraith, vycházel z předválečného modelu Wraith. Celá konstrukce však byla důkladně upravena a modernizována, řadový šestiválec o objemu 4257 cm³ (v roce 1951 byl motor převrtán na objem 4566 cm³ a v roce 1955 na konečných 4887 cm³) měl hlavu typu F z lehkých slitin.

V roce 1949 byl představen model Silver Dawn s lisovanou ocelovou karosérií vlastní výroby. Jednalo se vlastně o automobil Bentley Mk VI s motorem ze staršího modelu Silver Wraith. Nově řešená maska chladiče měla 22 pevných svislých lamel (dříve jich bylo 14 nastavitelných). Automobily se nejdříve dodávaly pouze do USA a od roku 1953 byly nabízeny i ostatním zákazníkům.

Nový model Silver Cloud z roku 1955 měl v novém podvozku výrazně modernizovaný motor Twenty se zvýšeným zdvihovým objemem 4887 cm³. Rolls-Royce Silver Cloud jezdil klidně, tiše a bez námahy rychlostí až 161 km/h. Licenční samočinná čtyřstupňová převodovka GM Hydramatic byla standardem, zatímco ruční přímé řazení se přestalo dodávat. Nezávislé zavěšení předních kol se podařilo výrazně zjednodušit, přidaný stabilizátor eliminoval jinak až nepříjemně měkké pérování. Komfortní zaměření automobilů RR podporovala klimatizace a posilovač řízení, které se dodávaly za příplatek. Důkladná a nápaditá reklamní kampaň ("Při rychlosti 60 mil/h jsou v novém RR nejhlučnější elektrické hodiny" apod.) přispěla k úspěchu modelů Silver Cloud, kterých se vyrobilo a prodalo 2359 kusů.

V září 1959 debutoval Silver Cloud II s novým výkonnějším motorem a účinnější klimatizací. Dosahoval rychlosti přes 180 km/h a z klidu na 100 km/h zrychloval pod 11 s. Hliníkový vidlicový osmiválec s objemem 6230 cm³ a výkonem 136 kW (185 k) byl v porovnání s původním šestiválcem 4,9 l kultivovanější, tišší a měl o 30% vyšší výkon. Automobil dostal bohatší výbavu, ve které nechybělo elektrické ovládání oken, posilovač řízení, klimatizace nebo elektricky ovládaná klapka sytiče. Vzniklo přibližně 2700 vozů, a zhruba 1300 kusů dvojníka Bentley S2.

V pořadí třetí generace modelu Silver Cloud III byla představena (zároveň s vozem Bentley S3) roku 1962 na londýnském autosalónu v Earls Court. Rozsáhlá standardní výbava se dále rozrostla o elektrickou anténu a tónovaná skla. Nová konstrukce zadní části zvětšila prostor na zadních sedadlech, které dostaly pohodlnější tvarování.

V roce 1950 byla představena snad nejexkluzivnější řada Rolls-Royce - královský Phantom IV, který vznikl na přímý popud tehdejší princezny Alžběty, nyní královny Alžběty II. Phantom IV měl o 46 cm prodloužený podvozek modelu Silver Wraith a pod kapotu se mu nastěhoval experimentální řadový osmiválec s objemem 5,7 l. První Phantom IV obdržela královská rodina 6. 7. 1950, poslední, osmnáctý v pořadí perský šah v roce 1956. Vzhledem k charakteru automobilů jistě nepřekvapí, že mnohé automobily této řady byly silně pancéřovány. Výroba obrovitých modelů Phantom IV skončila bez následníka, neboť o něco menší Phantom V vznikl v roce 1959 na prodlouženém podvozku modelu Silver Cloud z hliníkovým motorem o objemu 6230 cm³, který si s dvouapůltunovým elegánem tiše a lehce poradil až do rychlosti 160 km/h. Karosářské změny modelu Silver Cloud II z roku 1962 se promítly také do většího a luxusněji vybaveného bratra. V říjnu 1968 měl premiéru lehce modernizovaný další chrám na kolech Phantom VI, který se od verze Phantom V pravděpodobně nejvíce odlišoval systémem klimatizace. V roce 1979 byl na objednávku Její Výsosti britské královny zhotoven vylepšený Phantom VI s větším motorem, třístupňovou samočinnou převodovkou, vysokotlakou hydraulikou podvozku a modernizovanými brzdami. S cenou 100 000 Liber byl opět nejdražším automobilem na světě. Výroba nejluxusnějších automobilů Phantom VI byla ukončena v roce 1991, kdy vznikl poslední z 366 vozů.

Na podzim roku 1965 byl na autosalónech v Paříži a Londýně vystaven následník řady Silver Cloud - revoluční Silver Shadow. Jeho vývoj pod vedením hlavního konstruktéra Harryho Gryllese trval 10 let. Předem musíme říci, že Silver Shadow se stal od modelu Silver Ghost prvním automobilem, který firmě vydělal skutečné peníze. Nebýt trvalých dotací z letecké divize, výroba automobilů RR by již dávno zbankrotovala. Motor měl původ v modelu Silver Cloud III, dostal přepracované spalovací prostory a novou hlavu válců. Vidlicový osmiválec měl zpočátku objem 6230 cm³, od roku 1968 pak 6750 cm³. Výkon již tradičně nebyl udáván, bylo však změřeno, že u verze 6,7 l dosahoval hodnoty 161 kW (220 k) při 4500 1/min. Samočinná čtyřstupňová převodovka byla ovládána pětipolohovým tlačítkovým voličem.

Pravděpodobně nejrevolučnější novinkou byly tříokruhové kotoučové brzdy Girling se zdrojem tlaku napojeným na vysokotlaký hydraulický systém pérování, který zajišťoval samočinnou regulaci světlé výšky. Silver Shadow byl prvním automobilem Rolls-Royce s ocelovou samonosnou karosérií, navrženou vlastními stylisty. Běžné byly dvou- a čtyřdveřové sedany, drophead coupé nebo limuzíny s prodlouženým rozvorem. Přestože karosérie byla tužší a lehčí, vážil Silver Shadow díky technickým novinkám o cca 50 kg více než starší Silver Cloud III. Výbava byla obohacena o elektricky nastavitelná sedadla a oddělené okruhy vytápění.