

Die Geschichte von Rolls-Royce

The History of Rolls-Royce

Mit dem gemeinsamen Ziel, die Zukunft des Automobils aussergewöhnlich zu gestalten, schlossen sich der ehrenwerte Charles Rolls und Sir Henry Royce im Jahr 1904 zusammen. Trotz ihrer sehr unterschiedlichen Herkunft bildeten die Gründer von Rolls-Royce Motor Cars eine unwahrscheinliche Partnerschaft - eine Partnerschaft, die aus der gemeinsamen Leidenschaft für Technik und dem Wunsch entstand, das beste Auto der Welt zu bauen.

Geschwindigkeitsrekord

Charles Stewart Rolls wurde 1877 am wohlhabenden Berkeley Square in London als dritter Sohn von Lord und Lady Llangattock geboren. Nach der Schule in Eton studierte Rolls Maschinenbau am Trinity College in Cambridge, wo er der erste Student war, der ein Auto besass. Da er sich den Ruf erwarb, an Motoren herumzubasteln, verdiente sich Rolls die Spitznamen «Dirty Rolls» und «Petrolls». Als er die Universität verliess, war Rolls bereits ein erfolgreicher Autofahrer. Im Jahr 1903 brach er in Dublin den Geschwindigkeitsweltrekord mit einem 30 PS starken Mors, der fast 83 km/h schnell war. Da die Zeitmessgeräte jedoch nicht zugelassen waren, weigerte sich die zuständige Behörde, seine Leistung anzuerkennen. Um seine sportlichen Aktivitäten zu finanzieren, gründete Rolls zusammen mit seinem Freund Claude Johnson eines der ersten Autohäuser in Grossbritannien: CS Rolls & Co. Gemeinsam importierten und verkauften sie Peugeot-Autos aus Frankreich und Minerva-Autos aus Belgien.

With the common goal of making the future of the automobile extraordinary, the Honourable Charles Rolls and Sir Henry Royce joined forces in 1904. Despite their very different backgrounds, the founders of Rolls-Royce Motor Cars formed an unlikely partnership – one born of a shared passion for engineering and a desire to build the best car in the world.

Speed record

Charles Stewart Rolls was born in 1877 in London's prosperous Berkeley Square, the third son of Lord and Lady Llangattock. After school at Eton, Rolls studied mechanical engineering at Trinity College, Cambridge, where he was the first student to own a car. Gaining a reputation for tinkering with engines, Rolls earned the nicknames "Dirty Rolls" and "Petrolls". By the time he left university, Rolls was already a successful motorist. In 1903, he broke the world speed record in Dublin with a 30 hp Mors that was almost 83 km/h. However, as the timing equipment was not approved, the relevant authority refused to recognise his achievement.

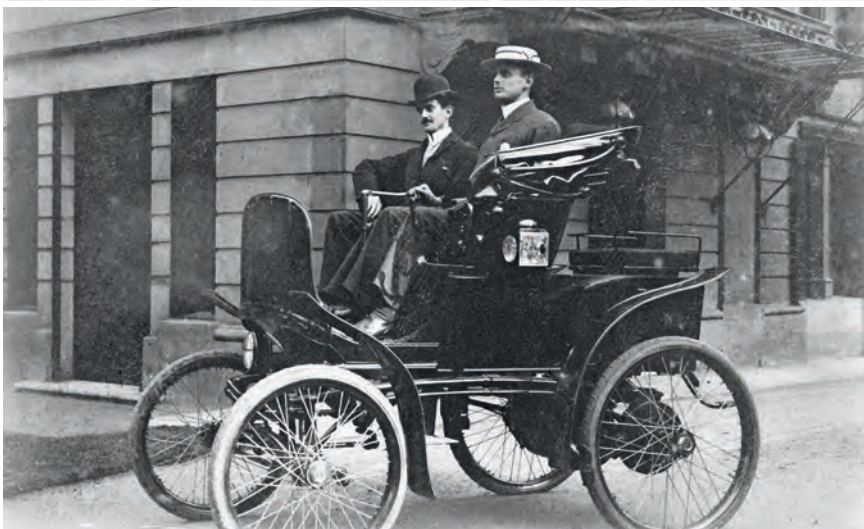
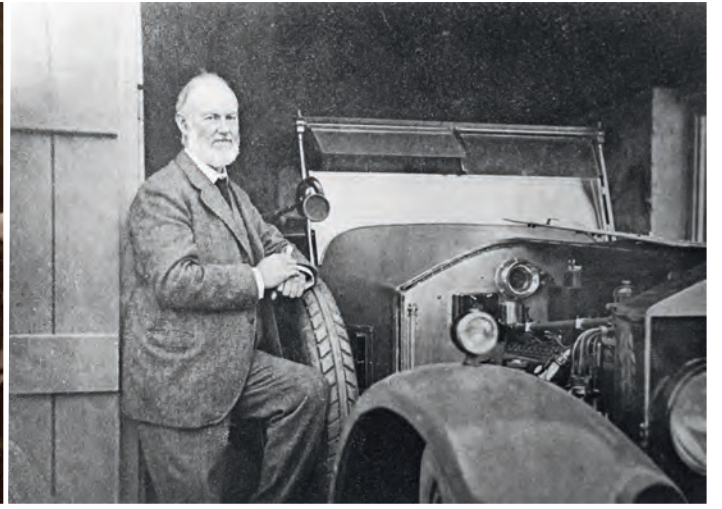
To finance his sporting activities, Rolls and his friend Claude Johnson founded one of the first car dealerships in the UK: CS Rolls & Co. Together they imported and sold Peugeot cars from France and Minerva cars from Belgium.



Inhaltsverzeichnis

Table of Contents

- **Geschwindigkeitsrekord**
- **Instinktiver Wunsch nach Perfektion**
- **Der «Bindestrich» in Rolls-Royce**
- **Die Zwischenkriegszeit**
- **Nach dem Zweiten Weltkrieg**
- **Übernahme und Trennung der Marken**
- **Speed record**
- **Instinctive desire for perfection**
- **The “hyphen” in Rolls-Royce**
- **The interwar period**
- **After the Second World War**
- **Takeover and separation of the brands**







Instinktiver Wunsch nach Perfektion

Im Gegensatz zu Rolls, der eine privilegierte Erziehung genossen hatte, arbeitete Henry Royce bereits im Alter von neun Jahren. Der 1863 in Peterborough, England, geborene Royce verkaufte Zeitungen und arbeitete als Telegrammjunge, bevor sich sein Schicksal änderte.

Als er 14 Jahre alt war, bezahlte eine Tante von Royce eine Ausbildung bei den Great Northern Railway Works. Royce, der unter einem der herausragenden Ingenieure seiner Zeit arbeitete, nutzte jede Gelegenheit, sich weiterzubilden und verbrachte seine Abende mit dem Studium von Algebra, Französisch und Elektrotechnik. Aufgrund seines natürlichen Talents für Technik erhielt Royce eine Stelle bei der Electric Light and Power Company.

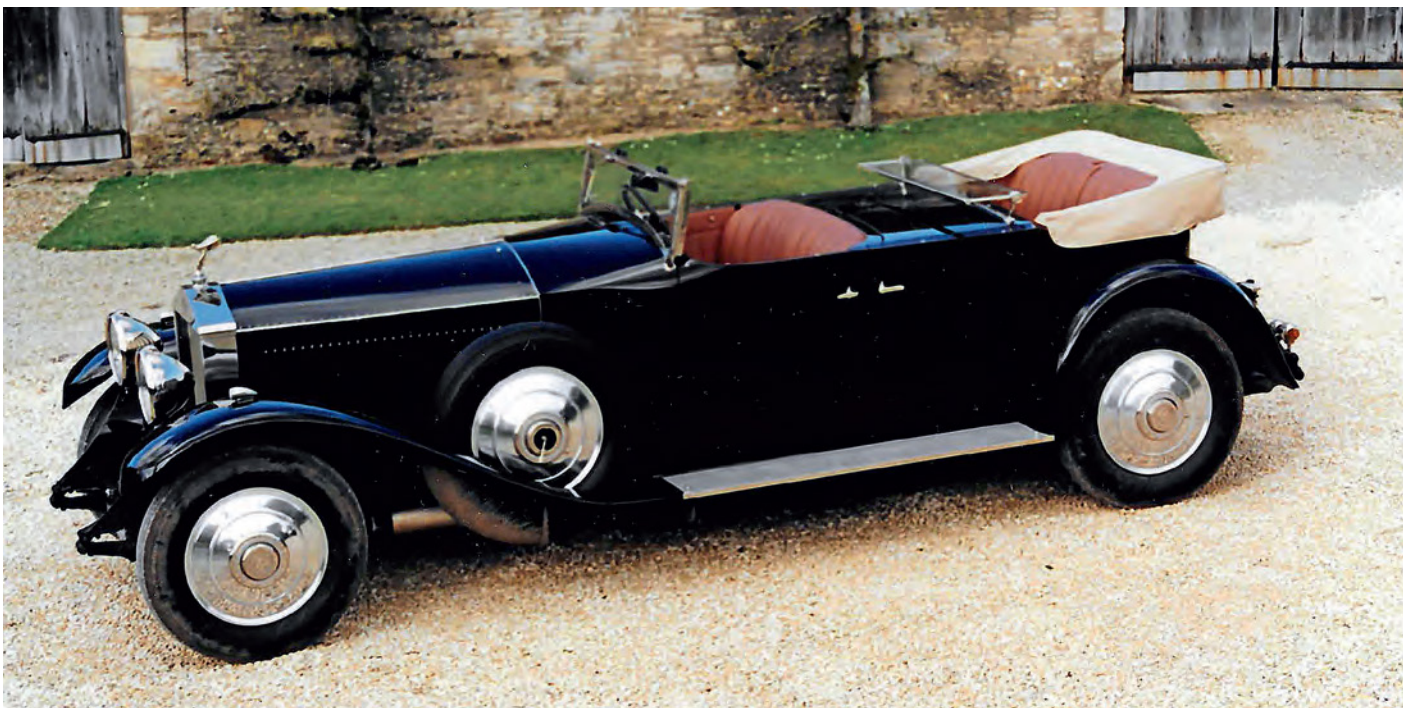
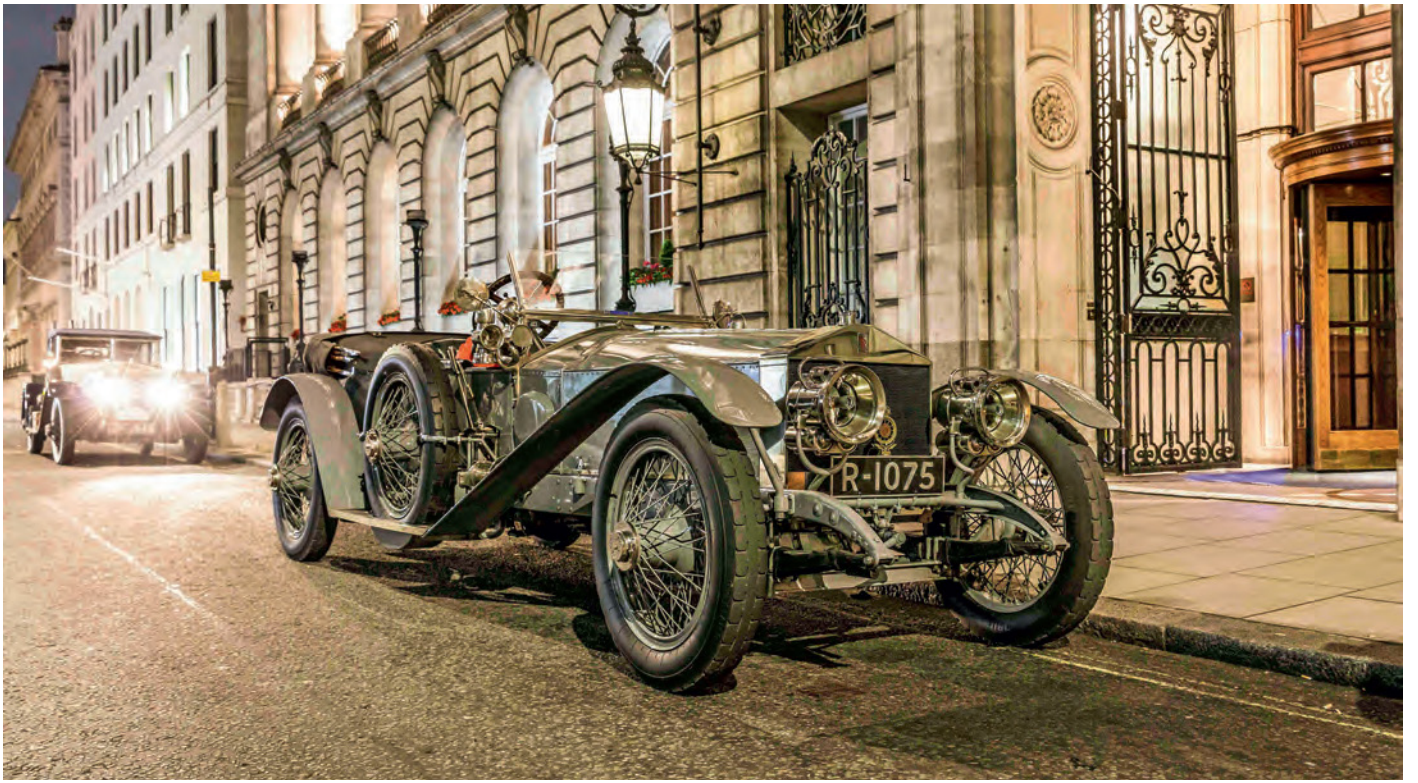
Royce's wahrer Ehrgeiz war es, das Ingenieurwesen zu seinem Vollzeitjob zu machen. Er gründete mit seinem befreundeten Ingenieur Ernest Claremont ein Unternehmen, in dem er rund um die Uhr an der Herstellung elektrischer Komponenten arbeitete. Erst als er einen gebrauchten französischen Zweizylinder-Decauville kaufte, interessierte sich Royce für den Bau von Automobilen. Er hatte einen instinktiven Wunsch nach Perfektion und eine angeborene Arbeitsmoral, die später zu einer Säule der Rolls-Royce Philosophie wurde: «Nimm das Beste, was es gibt, und mach es besser.» Nachdem er beim französischen Decauville Konstruktionsmängel festgestellt hatte, schwor Royce, es besser zu machen. Bis Ende 1903 konstruierte und baute er seinen ersten Benzinmotor - und im April 1904 fuhr er seinen ersten Royce-Motorwagen mit 10 PS in die Stadt.

Instinctive desire for perfection

Unlike Rolls, who had enjoyed a privileged upbringing, Henry Royce was already working at the age of nine. Born in 1863 in Peterborough, England, Royce sold newspapers and worked as a telegram boy before his fortunes changed.

When he was 14, one of Royce's aunts paid for an apprenticeship at the Great Northern Railway Works. Working under one of the outstanding engineers of his time, Royce took every opportunity to further his education and spent his evenings studying algebra, French and electrical engineering. Because of his natural talent for engineering, Royce was offered a job with the Electric Light and Power Company.

Royce's true ambition was to make engineering his full-time job. He set up a company with his engineer friend Ernest Claremont, working around the clock to produce electrical components. It was not until he bought a second-hand French two-cylinder Decauville that Royce became interested in building cars. He had an instinctive desire for perfection and an innate work ethic that later became a pillar of the Rolls-Royce philosophy: "Take the best there is and make it better." After finding design flaws in the French Decauville, Royce vowed to do better. By the end of 1903, he had designed and built his first petrol engine - and in April 1904, he drove his first Royce motor car into town with 10 hp.



Der «Bindestrich» in Rolls-Royce

Henry Edmunds, ein Anteilseigner von Royce und ein Freund von Rolls, prahlte ihm gegenüber mit seinem neuen 10-PS-Royce-Motorwagen. Zu dieser Zeit war Rolls frustriert darüber, dass man nur ausländische Importe verkaufen konnte, und so arrangierte Edmunds ein Treffen mit dem Mann, der hinter dem 10hp stand. Edmunds ahnte nicht, dass das von ihm organisierte Treffen die Zukunft des Automobils für immer verändern würde.

Rolls und Royce trafen sich erstmals am 4. Mai 1904 in Manchester. Schon wenige Minuten nachdem er Royces Zweizylinder 10hp gesehen hatte, wusste Rolls, dass er gefunden hatte, wonach er suchte. Nach einer Probefahrt mit dem Wagen stimmte Rolls sofort zu, so viele Automobile wie möglich unter dem Namen Rolls-Royce zu verkaufen.

Die Schaffung einer Marke erfordert eine Vision. Während Rolls und Royce also damit beschäftigt waren, Autos zu bauen und zu verkaufen, war es der Partner von Rolls, Claude Johnson, der die Rolle des Geschäftsführers übernahm und den Ruf des jungen Unternehmens ausbaute. Claude Johnson war ein Genie in Sachen Werbung und trug so wesentlich zum Erfolg des Unternehmens bei, dass er als «der Bindestrich in Rolls-Royce» bekannt wurde.

Eine von Johnsons frühen Anzeigen für den 40/50-PS-Motorwagen bewarb ihn als: «Der Sechszylinder-Rolls-Royce – nicht eines der besten, sondern das beste Auto der Welt». In diesem Moment hatte er den Satz eingeführt, der für immer mit Rolls-Royce in Verbindung gebracht werden sollte.

Am 10. Juni 1910 überquerte Charles Rolls mit seinem Flugzeug als erster Mensch in einem Nonstop-Hin-und-Rückflug den Ärmelkanal. Am 12. Juli 1910 starb er im Alter von 32 Jahren als erster Brite bei einem Flugunfall.

The “hyphen” in Rolls-Royce

Henry Edmunds, a shareholder in Royce and a friend of Rolls, bragged to him about his new 10hp Royce motor car. At the time Rolls was frustrated that they could only sell foreign imports, so Edmunds arranged a meeting with the man behind the 10hp. Little did Edmunds know that the meeting he organised would change the future of the motor car forever.

Rolls and Royce first met in Manchester on 4 May 1904. Within minutes of seeing Royce's twin-cylinder 10hp, Rolls knew he had found what he was looking for. After a test drive with the car, Rolls immediately agreed to sell as many automobiles as possible under the Rolls-Royce name.

Creating a brand requires a vision. So while Rolls and Royce were busy building and selling cars, it was Rolls' partner, Claude Johnson, who took on the role of managing director and built the reputation of the young company. Claude Johnson was a genius at advertising and contributed so significantly to the success of the company that he became known as “the hyphen in Rolls-Royce”.

One of Johnson's early advertisements for the 40/50 hp motor car promoted it as: “The six-cylinder Rolls-Royce – not one of the best, but the best car in the world”. At that moment he had introduced the phrase that would forever be associated with Rolls-Royce.

On 10 June 1910, Charles Rolls became the first person to cross the English Channel in a non-stop return flight. On 12 July 1910, at the age of 32, he became the first Briton to die in an aviation accident.



Die Zwischenkriegszeit

Im November 1931 kaufte Rolls-Royce für £ 125'175 den Konkurrenten Bentley, der im Juli des gleichen Jahres Konkurs angemeldet hatte. Die Marke Bentley war als Hersteller teurer Sportwagen bekannt geworden. Rolls-Royce pflegte diesen Ruf, indem sportlichere Modelle als Bentley, die grossen Phantom-Limousinen nur als Rolls-Royce und die meisten Modelle sowohl als Rolls-Royce als auch als Bentley angeboten wurden, wobei sich diese doppelten Modelle im Wesentlichen nur durch Kühlergrill, Kühlerfigur und die Markenschriftzüge unterschieden. Am 22. April 1933 starb Henry Royce.

Während des zweiten Weltkriegs wurde die Produktion von Autos zugunsten von Flugzeugmotoren eingestellt.

The interwar period

In November 1931, Rolls-Royce bought its competitor Bentley, which had filed for bankruptcy in July of the same year, for £ 125,175. The Bentley brand had become known as a manufacturer of expensive sports cars. Rolls-Royce cultivated this reputation by offering sportier models as Bentley, the large Phantom saloons as Rolls-Royce only and most models as both Rolls-Royce and Bentley, these dual models differing essentially only in grille, radiator mascot and the brand lettering. Henry Royce died on 22 April 1933.

During the Second World War, the production of cars was stopped in favour of aircraft engines.





Nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Produktion wurde 1946 nach Crewe verlegt und im selben Jahr wurde mit dem Silver Wraith die erste Neuentwicklung nach dem Krieg präsentiert, und 1950 erschien mit dem Phantom IV der Nachfolger der Repräsentationslimousine. Mit dem 5675 cm³ grossen Achtzylindermotor war der Phantom „ausreichend“ motorisiert. Der 1955 vorgestellte Rolls-Royce Silver Cloud war identisch mit dem gleichzeitig präsentierten Bentley S, nachdem sich die Vorgängermodelle technisch schon zunehmend angenähert hatten. Im überarbeiteten Silver Cloud II, der ab 1959 angeboten wurde, kam ein 6230 cm³ grosser V8-Motor zum Einsatz. Dieser Motor, seinerzeit der grösste Personenwagenmotor Europas, hielt im selben Jahr auch im neuen Phantom V Einzug und wurde nur noch in Verbindung mit dem 4-Gang-Hydramatic-Getriebe angeboten.

Der 1965 präsentierte Silver Shadow wurde zum stilistisch prägenden Modell der Marke in den folgenden Jahren. Die liegenden Doppelscheinwerfer wurden auch vom technisch verwandten Cabrio Corniche übernommen. Mit seinen Scheibenbremsen an den Vorderrädern dokumentierte der Silver Shadow auch den technischen Fortschritt. Er blieb mit kleinen Änderungen als Silver Shadow II bis 1980 im Programm.

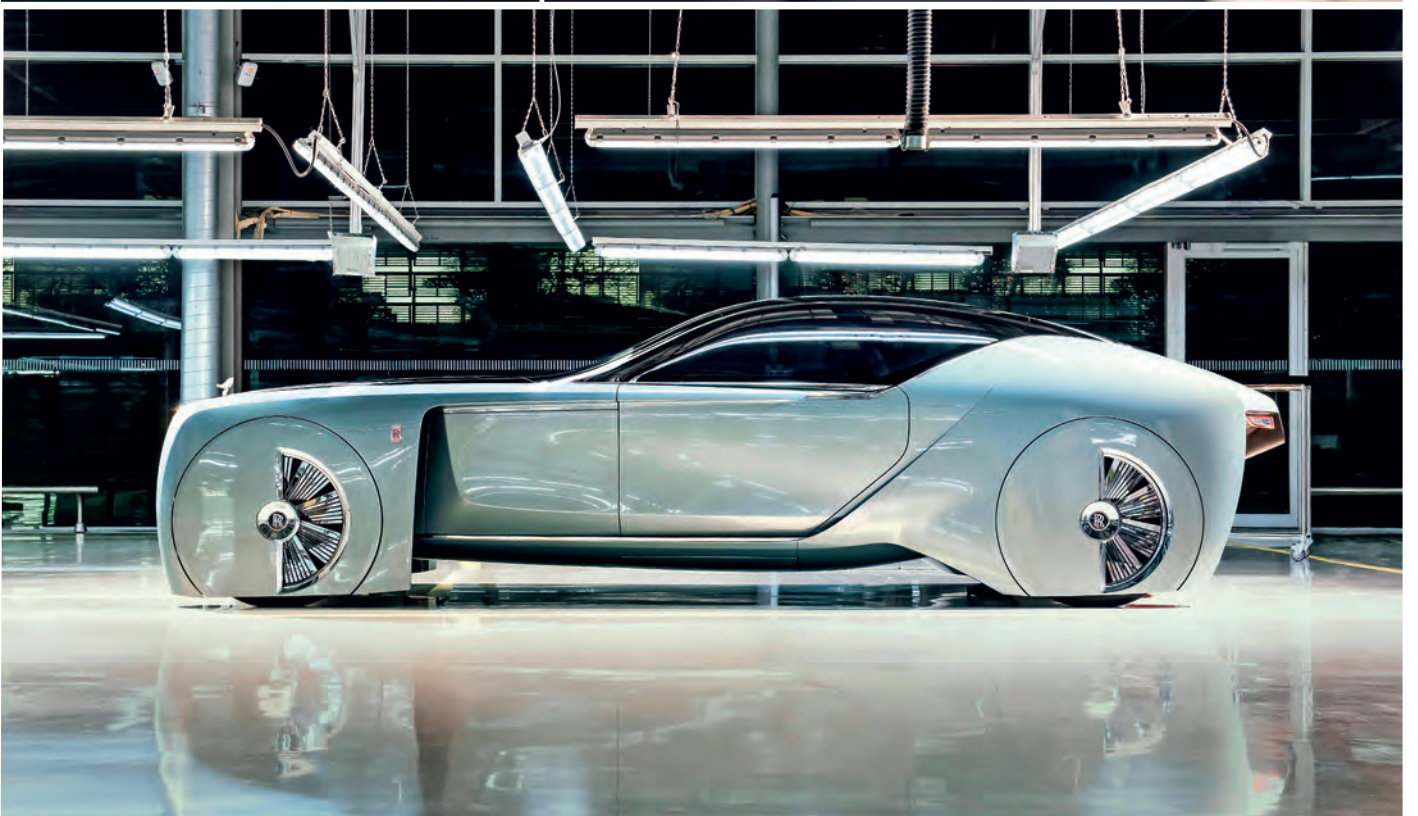
Mit den Typen Rolls-Royce Silver Spirit und Silver Spur (verlängerter Radstand) und Bentley Mulsanne wurden 1980 neue Basismodelle vorgestellt. Jetzt unterschieden sich die Bentley-Modelle wieder von den Rolls-Royce. Bis anhin war der Bentley lediglich ein Rolls-Royce mit Bentley-Kühler und -Emblem gewesen. Mit dem Mulsanne-Turbo und den Turbo-R-Modellen besetzte die Firma wieder führende Positionen im Feld der spurtstärksten Automobile der Welt. Bentley gewann sein eigenständiges Profil zurück.

After the Second World War

Production was moved to Crewe in 1946, and in the same year the first new development after the war was the Silver Wraith, and in 1950 the successor of the representative limousine, the Phantom IV, appeared. With the 5675 cm³ eight-cylinder engine, the Phantom was “sufficiently” motorised. The Rolls-Royce Silver Cloud presented in 1955 was identical to the Bentley S presented at the same time, after the predecessor models had already increasingly converged technically. In the revised Silver Cloud II, which was offered from 1959, a 6230 cc V8 engine was used. This engine, the largest passenger car engine in Europe at the time, was also used in the new Phantom V in the same year and was only offered in conjunction with the 4-speed Hydramatic gearbox.

Presented in 1965, the Silver Shadow became the stylistically defining model of the brand in the following years. The horizontal twin headlights were also adopted from the technically related Corniche convertible. With its disc brakes on the front wheels, the Silver Shadow also documented technical progress. It remained in the range with minor modifications as the Silver Shadow II until 1980.

With the types Rolls-Royce Silver Spirit and Silver Spur (extended wheelbase) and Bentley Mulsanne new basic models were introduced in 1980. Now the Bentley models differed again from the Rolls-Royce. Until then the Bentley had been just a Rolls-Royce with Bentley radiator and badge. With the Mulsanne-Turbo and the Turbo-R models the company again occupied leading positions in the field of the world's most sprinting cars. Bentley regained its independent profile.



Übernahme und Trennung der Marken

Im Oktober 1980 wird Rolls-Royce Motors Ltd. vom Mischkonzern Vickers übernommen. 1997 wollte Vickers den Automobilhersteller wieder verkaufen. Alles sprach für einen Zuschlag zu Gunsten von BMW, da diese bereits Motoren für Rolls-Royce und Bentley lieferten. BMW wurde jedoch von Volkswagen (VW) überboten.

VW bezahlte 1,44 Milliarden Mark für Rolls-Royce Motor Cars und erhielt dafür das Werk in Crewe, die Rechte am Rolls-Royce-Kühler sowie an der Kühlerfigur („Spirit of Ecstasy“), jedoch nicht die Namens- und Markenrechte für Rolls-Royce. VW hatte es versäumt, bei Rolls-Royce plc. um die Markenrechte zu verhandeln. Und nachdem diese „Markenlücke“ entdeckt worden war, war es schon zu spät: BMW hatte sich bereits die Rechte gesichert. VW kannte auch nicht die wahre Tiefe der technischen Verbindungen zwischen BMW und Rolls-Royce Motor Cars. VW besass somit zwar das Werk und die Rechte an Kühler und Kühlerfigur, nicht aber die Rechte am Namen Rolls-Royce. Daher wurde vereinbart, Rolls-Royce und Bentley ab 2003 zu trennen; Volkswagen behielt Bentley, das Werk und die Expertise der Mitarbeiter.

BMW übernahm für 120 Millionen Mark das Nutzungsrecht der Marke Rolls-Royce, verhandelte mit VW einen Eigentumsübergang für die Rechte an Kühler und Kühlerfigur, startete einen kompletten Neubeginn und baut seit 2003 in einem Werk in West-Sussex (Goodwood) Rolls-Royce Fahrzeuge bis hin zum neusten, im Jahr 2022 auf den Markt gebrachten, voll elektrischen Modell Spectre, der, ich zitiere Herrn Torsten Müller-Ötvös: <in erster Linie ein Rolls-Royce und erst in zweiter Linie ein Elektroauto ist.>

Takeover and separation of the brands

In October 1980, Rolls-Royce Motors Ltd. was taken over by the Vickers conglomerate. In 1997 Vickers wanted to sell the car manufacturer again. Everything spoke in favour of a bid in favour of BMW, as they already supplied engines for Rolls-Royce and Bentley. However, BMW was outbid by Volkswagen (VW).

VW paid DM 1.44 billion for Rolls-Royce Motor Cars and received the Crewe plant, the rights to the Rolls-Royce radiator and the radiator mascot (“Spirit of Ecstasy”), but not the naming and trademark rights for Rolls-Royce. VW had failed to negotiate with Rolls-Royce plc for the trademark rights. And after this “brand gap” had been discovered, it was already too late: BMW had already secured the rights. VW did not know the true depth of the technical links between BMW and Rolls-Royce Motor Cars. VW thus owned the factory and the rights to the radiator and radiator mascot, but not the rights to the Rolls-Royce name. It was therefore agreed to separate Rolls-Royce and Bentley from 2003 onwards; Volkswagen kept Bentley, the factory and the expertise of the employees.

BMW took over the right to use the Rolls-Royce brand for 120 million marks, negotiated a transfer of ownership with VW for the rights to the radiator and radiator mascot, started from scratch and since 2003 has been building Rolls-Royce cars in a plant in West Sussex (Goodwood) up to the latest fully electric Spectre model to be launched in 2022, which is, and I quote Mr Torsten Müller-Ötvös: “first and foremost a Rolls-Royce and only secondly an electric car. “