
Im Rückspiegel: Wie der kleine Rolls-Royce entstand

Der legendäre Rolls-Royce 20 H.P. gilt als einer der direkten Vorfahren der heutigen Modelle der englischen Nobelmarke. Am 6. Oktober 1922 begann die Geschichte des von Sir Henry Royce in erster Linie nicht mehr als Chauffeur-Limousine, sondern als Besitzer-Fahrer-Auto konzipierten Autos. Freunde der Marke und Fachleute nannten ihn bald „the Twenty“. Bestimmte Modelle wie der Twenty – so Torsten Müller-Ötvös, Vorstandsvorsitzender von Rolls-Royce Motor Cars – haben die breitere Automobillandschaft nachhaltig verändert.

1906 hatte Rolls-Royce den 40/50 H.P. eingeführt, besser bekannt als Silver Ghost. Wegen seines leisen Motors, seiner Zuverlässigkeit und seiner Ausdauer verdiente sich dieses epochale Automobil den Titel als „das beste Auto der Welt“. Das Unternehmen setzte damit auch auf eine neue Ein-Modell-Strategie anstelle der damals üblichen Praxis, mehrere Modelle gleichzeitig anzubieten. Dies erwies sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 als eine finanziell umsichtige Strategie.

Das Ende der Feindseligkeiten im Jahr 1918 führte zu einer völlig neuen Welt mit völlig veränderten sozioökonomischen, politischen und kulturellen Umfeld. Für Rolls-Royce bedeutete der Übergang von der Kriegs- zur Friedenszeit, dass es nun riesige Überkapazitäten in seinen Derby-Werken gab, die 1919 bis zu 8000 Arbeiter beschäftigten. Schon vor dem Ende des ersten Weltkriegs hatte Henry Royce die Notwendigkeit erkannt, mit einem kleineren Auto dem wahrscheinlichen Rückgang der Verkäufe des größeren 40/50 PS-Chassis entgegenzuwirken. Ein Automobil, das nicht – wie der Silver Ghost – eine kostspielige wöchentliche Wartung erfordert und vom Besitzer, statt vom Chauffeur gefahren werden konnte, könnte ein attraktives Angebot für die neuen Zeiten werden.

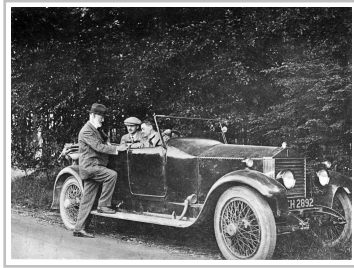
Am 6. Oktober 1922 enthüllte Rolls-Royce sein neues „kleines PS“-Auto. Sein 3,1-Liter-Reihensechszylinder war weniger als halb so groß wie das 7,5-Liter-Aggregat des Silver Ghost. Der neue 20 H.P., oder einfach „die Twenty“, wie er schnell genannt wurde, stellte technisch einen großen Sprung nach vorn dar. Die leichtgängige Lenkung sowie die Eigenschaften seiner Lenk-, Brems- und Fahrwerkssysteme ließen den Silver Ghost dagegen veraltet erscheinen.

Wie alle Rolls-Royce-Modelle der damaligen Zeit wurde der 20 H.P. als Chassis produziert, auf das die Besitzer bei einem Karosseriebauer maßgeschneiderte Aufbauten setzen lassen konnten. Royce hoffte, dass die Karosseriebauer die Größe und das Gewicht ihrer Kreationen so gering wie möglich halten würden. Doch viele Kunden beharrten auch beim Twenty darauf, ihren bevorzugten Stil bei den Karosserien umsetzen zu lassen. Die waren dann meist nicht nur schwerer, sondern auch aerodynamisch ungünstiger als die Serienkarosserien. Diese massiv überbauten Körper kosteten unweigerlich Leistung.

1929 wurde der Twenty durch den 20/25 H.P. ersetzt, die von einem Motor mit vergrößertem Hubraum angetrieben wurde. Selbst dieses Modell löste das Problem nicht vollständig und 1935 produzierte Royce den 25/30 PS mit einem 4,25-Liter-Triebwerk. Die Ära der kleinen Pferdestärken ging schließlich mit dem Wraith von 1938 zu Ende.

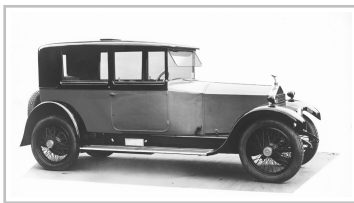
Der Twenty hatte einen tiefgreifenden Einfluss auf Rolls-Royce, lange nachdem die Produktion 1929 nach 2940 Exemplaren eingestellt wurde. Besonders der Reihensechszylindermotor mit abnehmbarem Zylinderkopf und hängenden Ventilen lieferte die Vorlage für Rolls-Royce-Motoren der folgenden 30 Jahre. (aum)

Bilder zum Artikel



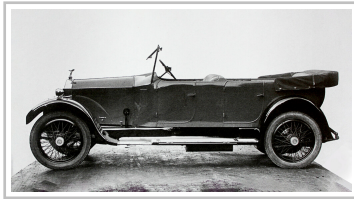
1922 Rolls-Royce 20 H.P. (4-G-II) und Sir Henry Royce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Rolls Royce



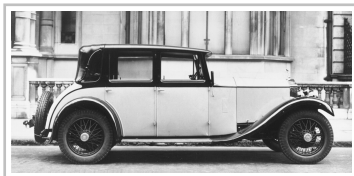
Rolls-Royce 20 H.P., 1923.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Rolls Royce



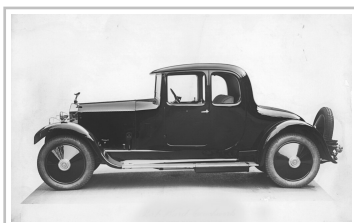
Rolls-Royce, 1924.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Rolls-Royce



Rolls-Royce 20/25 von 1929.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Rolls Royce



Rolls-Royce, 20 H.P., 1928.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Rolls Royce
