

Les premières années de Rolls-Royce



Charles S Rolls 1877-1910

Né en 1877 dans une famille de riches propriétaires terriens, Charles Steward Rolls est comme beaucoup de jeunes gens de la fin du siècle, fasciné par les nouvelles inventions. Il suit le parcours classique des enfants de la gentry : études secondaires à Eton, la Public School la plus chic et la plus chère d'Angleterre, puis université prestigieuse, en l'occurrence Trinity College, à Cambridge.

Encore étudiant, il se distingue dans les courses cyclistes, puis dans les courses automobiles.

En 1896, il est allé à Paris avec son père acheter un phaéton Peugeot, avec lequel il remporte une course d'endurance en 1900. En 1903, il bat à Dublin, le record de vitesse à 150 Km/h (93 mph) au volant d'une Mors 30 HP¹. En effet, au début du siècle, la compétition automobile est affaire d'amateurs. Il n'existe ni pilotes professionnels ni écuries d'usines. À côté des ingénieurs et mécaniciens qui pilotent les engins qu'ils ont eux-mêmes construits, on trouve beaucoup de jeunes aristocrates qui ont à la fois les moyens financiers et le temps disponible pour participer au développement des sports mécaniques naissants. Et, chose qui peut surprendre aujourd'hui, c'est en France que sont construites au début du siècle, les voitures de luxe ou à hautes performances.

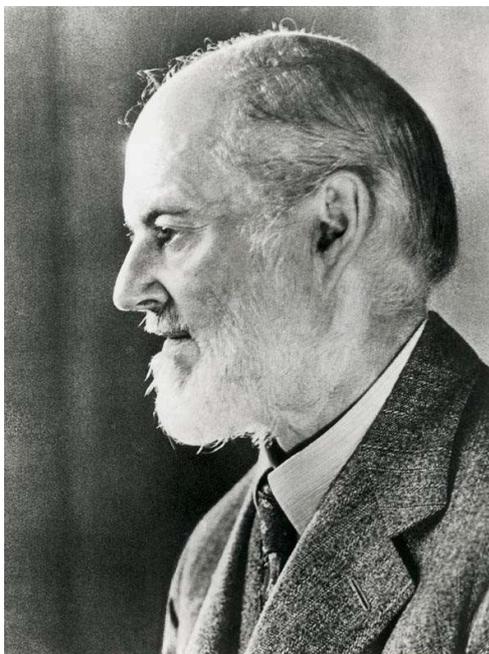
Mais Charles Steward Rolls n'est pas un fils de famille comme les autres, car à Cambridge, il n'étudie ni l'histoire, ni le droit, pas même la médecine, mais la mécanique. Du reste, il entretient lui-même son automobile, et, toujours taché d'huile et de graisse, se fait surnommer « Dirty Rolls » par ses condisciples (ce qu'on pourrait traduire par *Rolls les mains sales*). Il passe en 1898 sa licence, et en 1902 son diplôme de « Master² ». Avec 6600 livres données par son père, il ouvre une des premières concessions automobiles de Grande-Bretagne, à Fulham, et se lance avec Claude Johnson dans l'importation et la vente d'automobiles de prestige, les françaises Panhard & Levassor et Mors, et les belges Minerva. Ses relations dans la bonne société anglaise lui sont utiles pour développer les ventes, car l'automobile n'est pas encore un moyen de transport, mais un loisir coûteux, qui s'adresse à l'aristocratie et à la haute bourgeoisie.

En 1894, il crée la Royce Ltd à Manchester, qui construit des dynamos et des grues électriques et dont l'activité va se poursuivre jusqu'en 1932. C'est un autodidacte passionné par la mécanique, obsédé par la perfection, et un travailleur acharné. Il a acheté en 1903 une bicylindre Decauville 10 HP dont il n'est pas totalement satisfait. La légende prétend que, renonçant à rechercher une meilleure voiture chez la concurrence, il décide de s'en construire une lui-même. Sa première automobile roule le 1^{er} avril 1904. Elle semble largement inspirée de la Mors française.

¹ Mors a disparu par la suite, racheté par André Citroën.

² L'Angleterre n'a pas d'écoles d'ingénieurs, la formation correspondante étant dispensée dans le cadre de l'université. Le Master in Mechanical Engineering est l'équivalent d'un diplôme d'ingénieur.

Il rencontre alors Charles Rolls, et tous deux conviennent que Rolls vendra toutes les voitures que Royce pourra construire. Ils créent la marque Rolls-Royce en 1905. Comme De Dion-Bouton, l'entreprise est issue de l'association d'un mécanicien de talent et d'un aristocrate fortuné.



Charles S. Rolls

Contrairement aux apparences, le distingué Sir Henry Royce n'est pas aristocrate de naissance. Fils d'un tapissier, orphelin de père à 9 ans, Henry Frederick Royce vend à 10 ans des journaux et porte des télégrammes pour aider sa famille. Lorsqu'il a 14 ans, c'est une tante qui finance son apprentissage dans les ateliers du Great Northern Railway. Car si l'apprentissage permet d'acquérir des connaissances qui peuvent mener jusque dans les bureaux d'étude, c'est une formation payante.

Ouvrier dans diverses entreprises, il étudie le soir, après des journées de 10 à 12 heures, et à 21 ans, en 1884, ouvre sa première entreprise de matériel électrique.

Quelques modèles sont présentés à la clientèle, et rapidement, apparaît la Silver Ghost, qui remporte en 1907 le Tourist Trophy et acquiert le renom de « meilleure voiture du monde ». Sans doute la plus célèbre Rolls-Royce de tous les temps, réputée pour son silence et sa qualité de fabrication, la Silver Ghost va figurer au catalogue de 1907 à 1925. et sera construite en 6173 exemplaires, soit plus qu'aucun modèle de la marque depuis lors, à l'exception toutefois de la Silver Shadow³ (1965-1981).



Silver Ghost

Empattement : 3,44 m.

Poids : selon carrosserie, à partir de 1600 kg.

Moteur : 6 cylindres en ligne, de 7036 cc puis 7428 cc. (alésage 114,3 mm, course 114,3mm) portée à 120,7 mm par la suite). Puissance estimée : 48 cv à 1200 tours/mn.

Boîte 4 vitesses (en quatrième, la vitesse est de 76 km/h pour 1000 tours/mn). Vitesse

maximale : environ 100 km/h en fonction du poids.

³ La Silver Shadow I (1965-1976) et II (1977-1981) a connu un chiffre de production inhabituel pour une Rolls Royce : 19 493 exemplaires pour le type I et 10 560 exemplaires pour le type II. C'est de loin le modèle le plus répandu.

En 1907, Rolls-Royce a déjà 200 ouvriers, à l'étroit dans les locaux de Cooke Street à Manchester (ce sont ceux de la Royce Ltd, l'usine de matériel électrique d'Henry Rolls). En 1908, est inaugurée l'usine de Derby, qui restera jusqu'en 1940, le seul site de production de Rolls-Royce.

De son côté, Charles Rolls est aussi un aérostatier amateur, l'un des membres fondateurs du Royal Aero Club. Mais il ne s'intéresse pas qu'aux ballons, il est fasciné par les avions, et se trouve être le deuxième sujet britannique à passer son brevet de pilote. Il acquiert un Wright de fabrication française, et en juin 1910, est le premier à traverser la Manche aller et retour sans arrêt, un vol de 95 minutes. Son avion est équipé d'un moteur Bariquand⁴ car Rolls-Royce n'a pas encore produit de moteurs aéronautiques. Le 12 juillet de la même année, Charles Rolls, alors âgé de 33 ans, se tue à bord de son avion à la suite d'une défaillance de structure (la queue de l'avion se détache) lors d'un meeting aérien à Bournemouth : deuxième pilote breveté du Royaume-Uni, il a aussi l'honneur peu enviable d'être le premier Britannique à périr dans un accident d'avion.

⁴ La société française Bariquand et Mare a été chargée par Wilburg Wright de construire sous licence en l'améliorant, le moteur Wright d'origine. À partir de 1910, tous les avions Wright sont équipés de moteurs français. Grâce aux travaux de Bariquand, la puissance du moteur Wright passe de 10 à 28 cv. Elle reste néanmoins insuffisante pour un aéroplane.