

**THE OLDEST KNOWN SURVIVING ROLLS-ROYCE IN THE WORLD,  
THE 1904 PARIS SALON AND 1905 OLYMPIA MOTOR EXHIBITION  
DISPLAY CAR, 1904 ROLLS-ROYCE 10HP TWO SEATER**

**Registration no. U 44 Chassis no. 20154**

Sold for £ 3,521,500 (DKK 29,939,364) inc. Premium (2020)



Det var ett betydande möte i Midland Hotel, Manchester, den 4 maj 1904. Charles Stewart Rolls hade åkt till Manchester med tåg med sin affärspartner och medpionjärbilist, Henry Edmunds, för ett möte med Herr Frederick Henry Royce som kom från sina Cooke Street-kontor, utanför Stretford Road, Manchester.

Betydelsen av detta möte kunde omöjligt ha uppfattats av någon av parterna, men resultatet var att namnen på Rolls och Royce för evigt skulle kopplas och falla i gemensam parlance, inte bara i bilvärlden utan inom luftfältet. Här började en legende där de två namnen blev synonyma med superlativ kvalitet på så många områden.

Båda stora parterna vid det mötet kände varandra väl genom anseelse och förväntade sig utan tvekan fullt ut de potentiella fördelarna för var och en av dem om man skulle nå en överenskommelse med Royce om att tillverka bilar som endast ska säljas av Rolls. Hon. Charles Stewart Rolls och Herr Frederick Henry Royce satt vid samma bord med en stark

ömsesidig respekt, båda jättar inom sin grupp och ändå med helt annan bakgrund.

Charles Stewart Rolls föddes i en privilegierad bakgrund den 27 augusti 1877, den yngsta sonen till Lord och Lady Llangattock vars familjesäte var The Hendre vid Llangattock i Monmouthshire, på den engelska / walisiska gränsen. Familjen hade betydande fastighetsintressen i London och Monmouthshire och deltog aktivt i medborgerliga uppgifter inom Monmouthshire.

Lord Llangattock representerade det länet som parlamentsledamot mellan 1880 och 1885 och höjdes till peerage 1892. Visar en tidig teknik böjd och en fascination av el i synnerhet, gick den unga Charles Stewart Rolls upp till Trinity College Cambridge 1895, studerade elektriska och maskinteknik.

Bland hans många intressen när han var på Cambridge skulle han kaptena University Cycle Racing Team och som ung student på Trinity måste han ha varit avund mot sina medstudenter när han återvände från en Paris-resa i oktober 1896, ägare till en 3 3/4 hk Peugeot Phaeton.

Således började en övertygande fascination av bil, unga Rolls blev en kommittémedlem i den nybildade Automobile Club i Storbritannien och Irland, deltog aktivt i motorturer och tävlingar och senare, 1904, kort innehöll World Land Speed Record monterat på en 100 hk Mors. Rullar erkände fullt ut potentialen i den nyfångna motorbilen och förkunnade passionerade sina dygder vid alla tillgängliga möjligheter och på höga platser.

Han var en pådrivande kraft för att inleda och organisera den Thousand Miles rättegången som hölls 1900 vilket förde motorn till ökad framträdande. Rolls deltog själv i det här evenemanget, var en guldmedaljvinnare och vann Speed Trials-delen av det evenemanget, som hölls i Welbeck Abbey, på sin 12 hk Panhard-Levassor med en hastighet av 37,63 mph.

Även om hans generösa ersättning gjorde det möjligt för honom att skämma bort sina passioner, hade Rolls större ambitioner och 1902 grundade han sin egen motorverksamhet och utnyttjade till fullo sin MA-examen i maskinteknik och tillämpade vetenskaper som erhöles det året, tillsammans med betydande affärsskicklighet.

I januari 1902 öppnade han sin bilförsäljning och servicedepå i Lillie Hall, en tidigare rullskridskobana i Seagrave Road, Västra London, operationen finansierad av sin far, Lord Llangattock. Claude Johnson, som sekreterare, hade arbetat med Rolls för att främja One Thousand Miles-rättegången, skulle gå med i CS Rolls & Company 1903, ett formidabelt

partnerskap, verkligen kombinera enastående mekaniska färdigheter med en djupgående kunskap om bilvärlden och oöverträffad sociala kontakter.

Rolls var uttalad i sin beröm av den franska bilindustrin och frustrerad över den uppenbara efterhand för branschen i England. Han skulle få byråer för Panhard-, Mors-, Minerva- och New Orleans-bilar, men underliggande för dessa aktiviteter var en önskan att bli involverad i tillverkning av bilar och höja standarderna för brittiska bilar.

Frederick Henry Royce kom från en bakgrund långt borta från de privilegierade Charles Stewart Rolls. Cirka 14 år äldre än Rolls, föddes han i Alwalton i Northamptonshire 1863, son till James Royce, en fabrikschef som också odlade på ett litet sätt. Efter ett affärssvikt åkte James Royce med sina två söner James och Frederick Henry (känd som Henry) till London för att söka arbete och skulle dö av Hodgkins sjukdom vid en ålder av fyrtio i ett fattigt hus 1872.

Nio år gamla Henry Royce skrapade levande som tidningsförsäljare och senare en telegrafpojke, innan hans moster finansierade en lärling på Great Northern Railway Works i Peterborough där han arbetade under ledning av den legendariska Patrick Stirling.

Hungrig efter kunskap och praktisk erfarenhet, läste unga Royce ivrig, lärde sig grunderna i el och lärde sig att använda en svarv i trädgårdsskåpet hos en herr Yarrow som han loge in med. Hans lärlingsutbildning slutfördes vid en tid av ekonomisk lågkonjunktur var Henry tur att hitta arbete hos en Leeds verktygstillverkare innan han flyttade tillbaka till London och arbetade för Electric Light & Power Co. Under hela denna tid förbättrade Henry sig genom nattstudier.

Vid en ålder av 21, tillsammans med sin vän Ernest Claremont, startade han företag i hyrda lokaler i Cooke Street, Manchester, och tillverkade elektriska komponenter. Denna verksamhet trivdes och integrerades senare som Royce Ltd. och tillverkade elektriska motorer, elektriska kranar och bland hans betydande patent fanns bajonett-glödlampans armatur som fortfarande är universellt antagen. Royce och Claremont gifte sig med två systrar och Royce byggde Brae Cottage på Knutsford, ett imponerande familjhem.

Royce och Claremont förvärvade båda De Dion Quadricycles för att njuta av Cheshire-landsbygden till fullo och därmed började ett intresse för bil. Royces De Dion följdes snart av förvärvet av en 10 hk, tvåcylindrig, franskbyggd Decauville som han använde regelbundet för resan från Knutsford till Cooke Street, Manchester.

Decauville föll långt under Royces höga maskintekniska standarder och det dröjde inte länge innan den lilla bilen avlägsnades, analyserades i

detalj och dess brister helt identifierade. Royce beslutade att han kunde göra bättre och bestämde sig för att bygga sin egen bil till en liknande, men mycket förbättrad design, i ett hörn av Cooke Street-fabriken.

Mönster och gjutgods av aluminium och mässing för den nya motorn gjordes i Cooke Street medan järngjutningar gjordes på Royces nya fabrik i Trafford Park. Royce insåg att prestanda och frånvaro av vibrationer bäst skulle uppnås genom lätthet i alla mekaniska komponenter och han blev en riktig pionjär inom detta utvecklingsområde.

Den första Royce-motorbilsmotorn testades den 16 september 1903 och på fredagen den 1 april 1904 körde Royce sin första bil från fabriken i Cooke Street till mycket orolighet från personalen på Cooke Street. Henry Edmunds körde denna bil på Automobile Club's Sideslip Trials senare samma månad, med Hugo Massac Buist från Morning Post och Noel Kenealy från Motoring Illustrated som observatörer.

Det var vid denna tidpunkt som C S Rolls intresserade sig mer än ett helt nytt Royce-motorbil. Rolls ogillade tvåcylindriga motorbilsmotorer men noterade den anmärkningsvärda smidigheten som Royce hade uppnått med sin bil. Henry Edmunds uppmanade Rolls att resa till Manchester för att träffa Royce för att diskutera ett affärsarrangemang med hjälp av de mekaniska talangerna för Royce och Rolls marknadsföringsfärdigheter.

Ursprungligen var det en motvilja, förmodligen för att Rolls och Royce fann sin tid fullt engagerad i sina expanderande verksamheter. Mötet ägde äntligen rum på Midland Hotel, Manchester, den 4 maj 1904.

Det var ett möte med sinnen och omedelbar rapport trots väsentligen olika bakgrunder och färdigheter, båda parter erkände att en kombination av dessa färdigheter skulle visa sig vara en formidabel kraft - och det gjorde det verkligen.

CS Rolls & Co. gick med på att ta hela Royce-produktionen och även om juridiska formaliteter inte fullbordades förrän 1905 bilarna skulle marknadsföras under namnet Rolls-Royce från slutet av 1904. Rolls och Royce hade kommit överens om att utveckla och producera ett sortiment av tvåcylindriga, trecylindriga, fyrcylindriga och sexcylindriga bilar, allt tydligt utvecklat från Royces tre prototyp tvillingar.

Planen var att bygga nitton 10 hk bilar även om endast sjutton byggdes slutligen. Dessa bilar, benämnd typ A, innehöll en tvillingcylindrig motor med tre-lager vevaxel och dubbla kamaxlar som fungerar ovanför inloppsventiler och avgasventiler på sidan. 1,8-litersmotorn körde genom en konkoppling till en tre-växlad växellåda med slutaxel.

Typ A 10hk-modellerna var prefixade 20, produktionsbilar började med chassi nr. 20150, mer korrekt tror vi att vi är kända som en Royce eftersom det inte finns någon känd hänvisning till Rolls engagemang i den bilen. 20151 kan betraktas som den första Rolls-Royce-motorbilen efter marknadsavtalet mellan Rolls och Royce. Motorn för denna bil testades den 21 augusti 1904 och bilen levererades till symaskinmagnat, Paris E Singer, en vän till Rolls.

20152 startade testet den 27 september 1904 och framför allt var den första bilen som idrotts den klassiska Rolls-Royce-radiatorformen. Denna Barker-bodied bil levererades till Joseph Blamires från Huddersfield.

20153 avbröts testet den 10 oktober 1904, transporterades bussarbete på uppdrag av Cann of Camden och levererades till oberst Moffatt i Tidworth, Wiltshire.

Bil nr. 20154 - denna bil - startade i november 1904 och var den tredje bilen som bär Rolls-Royce-radiatoren och den fjärde bilen som bär Rolls-Royce-namnet. Det utvecklades som en utställningsbil och Barker fick i uppdrag att bygga Park Phaeton bussarbete med två tillfälliga baksäten. Det var denna bil som valts ut för utställning på 'Salon de L'Automobile' i Paris, en utställning som gick från 9 till 25 december samma år.

Anmärkningsvärt kördes denna bil av C Vivian Moore från London till Southampton och sedan från Le Havre till Paris för utställningen, The Autocar den 10 december 1904 gratulerar CS Rolls & Co. Ltd. för att visa "all-brittiska bilar mitt i Frankrikes bäst" och komplettera företaget i följande villkor.

"Designen och utförandet av dessa bilar är utmärkt i hela och utställningen återspeglar stor kredit på dem som ansvarar för att de ligger under taket i Grand Palais." Den första Royce, som också kördes till Paris, tillsammans med 15 hk och 20 hk bilar, visade i ett oavslutat tillstånd, tillsammans med en sexcylindrig 30 hk motor som ställdes ut tillsammans med 20154 på den stativ.

20154 återvände från Paris och visades på Olympia Motor Exhibition i London i februari 1905 på Rolls-Royce-stativet, tillsammans med en 15 hk och 30 hk bil, återigen de två större bilarna ställdes ut i ett ofullständigt tillstånd.

Rolls var angelägen om att marknadsföra 10hk-modellen som en mest lämplig bil för medicinyrket och det tros att en Dr. Briggs ägde 20154 kort tid 1905, eventuellt för rättegångs- eller demonstrationsändamål innan bilen skickades till en Kenneth Gillies of Tain i Skottland, kvar i sitt ägande tills 1910.

Bilen tillhörde senare Dr. Kenneth MacGregor i Thurso, Skottland, från 1910 till 1913 och en Dr. WH Wishart of Fife och senare Edinburgh från 1913. Den nästa inspelade ägaren var en Frank Trafford, Motor Ingenjör, 63 Westcliffe Terrace, Harrogate, bilen senare passerade 1920 till Percy C Binns av Victoria Avenue 34, Harrogate och senare Woodhouse Lane, Leeds. Bilen var påstådd en 21:e födelsedagspresent till Binns från hans stora farbror, en skotsk kamerstillverkare.

Vid denna tidpunkt var bilen utrustad med en senare stil strömlinjeformad kaross, uppdaterad dess allmänna utseende, en kupolad kylskåp monterad över den ursprungliga klassiska Rolls-Royce-kylaren. Binns, en försäkringsbolagschef, använde bilen tills 1930 när den slutligen gick i pension.

År 1950 upptäcktes bilen i en bondgård i Seacroft, nära Leeds, av den sena Oliver Langton, som tillsammans med bror Eric var en anmärkningsvärd snabbkörning före kriget och TT-ryttare. Det är känt att denna bil, tillsammans med andra, hade parkerats i ett fält under andra världskriget för att förhindra landning av fiendens flygplan.

Ägarskapet spårades till Percy Binns som gick med på att sälja sin bil och en överenskommelse träffades den 30 augusti 1950, vilket gjorde att den kunde tas bort från Whinmoor Lodge, Seacroft.

20154 befanns vara i anmärkningsvärt original skick när det gäller alla mekaniska och chassi element, även den ursprungliga kylaren befann sig lurar under 1920-talet cowling. Styrboxen och kolumnens botten hade vid något tillfälle ändrats, en senare 20 hk Rolls-Royce styrbox har monterats, som bilen fortfarande behåller.

En fyra års återställning inleddes, Oliver använde sina egna färdigheter och hans ess-ingenjörbror Eric för att återställa bilen till dess tidigare ära. En period med 4-sitsig Edwardian kaross låg, främre sätena som tillhandahåller tvåsitsiga bussar som för närvarande var anpassade till denna bil och de bakre sätena som, enligt uppgift, bussar för en tvåsitsig 1907 Mercedes 40/45 hk bil.

Oliver slutförde bilen i tid för att delta i London 1954 till Brighton Veteran Car Run, åtföljd vid det tillfället av hans goda vän James P Smith, en kollega motorcykelentusiast och ägare av 1907

Rolls-Royce Silver Ghost-chassi nr. 60577. Bilen var på det stadiet registrerad med numret U 44, ett nummer som honom gavs av hans lokala vän, Bryden. Ett komplett London till Brighton Run uppnåddes det året, början för många under Oliver ägande. 1955, återvänder från London till Brighton Run, brast vevaxeln och en ny vevaxel tillverkades med Oliver och Eric Langtons exceptionella teknikfärdigheter.

Bilen skulle förbli i Oliver Langtons ägande fram till 1978, och deltog i många veteranbilsklubbevenemang, både hemma och utomlands, liksom att dyka upp på många välgörenhets- och visningsevenemang i och runt Oliver hemfylke Yorkshire. Under hans äganderätt togs Rolls-Royce-märket till kylaren för att avvärja den oundvikliga frågan "vad är det för att vara mister?"

20154 förvärvades 1978 av den nuvarande ägaren som hade känt bilen i många år och kört den flera år tidigare på Oliver inbjudan. Den anslöt sig till en stall av veteranmotorbilar i en andra generationens veteranbilägda familj och skulle senare användas av dess nya ägare som hans presidenttransport i Veteran Car Club-evenemang under hans kontorsår och fortsätta sin historia av användning i London till Brighton Veteran Car Run. 20154 är den enda överlevande Rolls-Royce som är berättigad till tillverkningsdatumet 1904 för att delta i detta prestigefyllda evenemang.

20154 presenteras nu i mörkblå livrör med fin guldträfodring och klädd i fint moget rött läder med knäppt och veckat klädsel. Den är utrustad med P&H nr. 540 sidolampor för olja och strålkastare av acetylen från samma tillverkare. Det är också utrustat med ett mest användbart Stepney-hjul. Under det nuvarande ägandet har bilen bibehållits till de högsta standarderna, motorarbetet genomfördes 1989/90 inklusive montering av nya kolringar och aluminiumkolvar.

Bilen har en mängd period och nyare fotografier och annan teknisk och historisk information om 10 hk Rolls-Royce. Det erbjuds också med en gammal stil buff logbook från när Oliver Langton returnerade bilen till vägen i september 1954, tillsammans med ett Nordirland V5-registreringsdokument och Veteran Car Club of Great Britain Dating Certificate nr. 491, utfärdat den 15 juni 1955 och stämplade bekräftande Dating Review av det organet 1993. Även om 20154 har sett lite nyligen bruk var det i utmärkt körning när det senast kördes och kommer helt enkelt att svara på den vanliga noggranna återupptagningen.

Detta - den äldsta kända överlevande Rolls-Royce i världen - är säkert en riktig bilikon, som är den modell som fastställde referenserna till det oändliga partnerskapet med Hon. Charles Stewart Rolls och Frederick Henry Royce. Det är lämpligt att bilen nu ska erbjudas i Olympia, London, där den visades på The Motor Exhibition i februari 1905.

### **Google översättning till svenska**

It was a significant meeting in the Midland Hotel, Manchester, on 4th May 1904. The Hon. Charles Stewart Rolls had travelled to Manchester by train with his business associate and fellow pioneer motorist, Henry Edmunds, for a meeting with Mr Frederick Henry Royce who arrived from his Cooke Street offices, off Stretford Road, Manchester. The significance of that meeting cannot possibly

have been perceived by either party, however the outcome was that the names of Rolls and Royce would forever be linked and fall into common parlance, not only in the motoring world but in the field of aviation. Here was the start of a legend where those two names became synonymous with superlative quality in so many spheres.

Both major parties to that meeting knew each other well by repute and no doubt fully anticipated the potential benefits for each of them should agreement be reached for Royce to manufacture motor cars to be sold exclusively by Rolls. The Hon. Charles Stewart Rolls and Mr Frederick Henry Royce sat at the same table with a strong mutual respect, both giants within their peer group and yet from totally different backgrounds.

Charles Stewart Rolls was born into a privileged background on 27 August 1877, the youngest son of Lord and Lady Llangattock whose family seat was The Hendre at Llangattock in Monmouthshire, on the English/Welsh border. The family had substantial property interests in London and Monmouthshire, participating actively in civic duties within Monmouthshire. Lord Llangattock represented that county as Member of Parliament between 1880 and 1885 and was raised to the peerage in 1892. Displaying an early engineering bent and a fascination with electricity in particular, young Charles Stewart Rolls went up to Trinity College Cambridge in 1895, studying electrical and mechanical engineering. Among his many interests while at Cambridge he was to captain the University Cycle Racing Team and, as a young student at Trinity, must have been the envy of his fellow students when he returned from a Paris trip in October 1896, the owner of a 3 3/4hp Peugeot Phaeton. Thus began a compelling fascination with the motor car, young Rolls becoming a Committee Member of the newly formed Automobile Club of Great Britain and Ireland, actively participating in motor tours and races and later, in 1904, briefly holding the World Land Speed Record mounted on a 100hp Mors. Rolls recognised fully the potential of the new-fangled motor car, passionately proclaiming its virtues at every available opportunity and in high places. He was a driving force in instigating and organising the One Thousand Miles Trial held in 1900 which brought the motor car to greater prominence. Rolls himself participated in that event, being a Gold Medal winner and winning the Speed Trials part of that event, held at Welbeck Abbey, on his 12hp Panhard-Levassor at a speed of 37.63mph.

Although his generous allowance enabled him to indulge his passions, Rolls had greater ambitions and in 1902 established his own motor business, utilising to the full his MA degree in mechanical engineering and applied sciences obtained that year, along with considerable business acumen. In January 1902 he opened his car sales and service depot at Lillie Hall, a former roller-skating rink in Seagrave Road, West London, the operation financed by his father, Lord Llangattock. Claude Johnson who, as secretary, had worked with Rolls in promoting the One Thousand Miles Trial, was to join C S Rolls & Company in 1903, a formidable partnership indeed, combining outstanding mechanical skills with an in-depth knowledge of the motoring world and unrivalled social contacts. Rolls was outspoken in his praise of the French automobile industry and frustrated at the apparent lagging behind of the industry in England. He was to obtain agencies for Panhard, Mors, Minerva and New Orleans cars but, underlying these activities was a desire to become involved in motor car



manufacture and raise the standards of British-built cars.

Frederick Henry Royce came from a background far removed from the privileged Charles Stewart Rolls. Some 14 years older than Rolls, he was born at Alwalton in Northamptonshire in 1863, the son of James Royce, a mill manager who also farmed in a small way. Following a business failure James Royce went with his two sons James and Frederick Henry (known as Henry) to London seeking work and was to die from Hodgkin's disease at the age of forty-one in a poorhouse in 1872. Nine year old Henry Royce scraped a living as a newspaper vendor and later a telegraph boy, prior to his aunt financing an apprenticeship at the Great Northern Railway Works at Peterborough where he worked under the guidance of the legendary Patrick Stirling.

Hungry for knowledge and practical experience, young Royce read avidly, teaching himself the basics of electricity and learning to use a lathe in the garden shed of a Mr Yarrow with whom he lodged. His apprenticeship completed at a time of financial recession, Henry was fortunate to find employment with a Leeds tool maker before moving back to London and working for the Electric Light & Power Co. During all this time Henry bettered himself by night-time studies. At the age of 21, with his friend Ernest Claremont, he set up business in rented premises in Cooke Street, Manchester, manufacturing electrical components. That business thrived and was later incorporated as Royce Ltd., manufacturing electrical motors, electric cranes and amongst his significant patents was the bayonet light bulb fitting which is still universally adopted. Royce and Claremont married two sisters and Royce built Brae Cottage at Knutsford, an imposing family home.

Royce and Claremont both acquired De Dion Quadricycles to enjoy the Cheshire countryside to the full and thus began an interest in the motor car. Royce's De Dion was soon followed by the acquisition of a 10hp, twin-cylinder, French-built Decauville which he used regularly for the journey from Knutsford to Cooke Street, Manchester. The Decauville fell far short of Royce's high mechanical engineering standards and it was not long before the little car was stripped right down, analysed in detail and its shortcomings fully identified. Royce decided that he could do better and determined to build his own car to a similar, but much improved design, in a corner of the Cooke Street factory. Patterns and aluminium and brass castings for the new engine were made in Cooke Street while iron castings were made at Royce's new factory at Trafford Park. Royce recognised that performance and absence of vibration would best be achieved by lightness in all mechanical components and he became a true pioneer in this area of development.

The first Royce motor car engine was tested on 16th September 1903 and on Friday 1st April 1904 Royce drove his first car out of the Cooke Street factory to much din and applause from the Cooke Street staff. Henry Edmunds drove this car on the Automobile Club's Sideslip Trials later that month, carrying Hugo Massac Buist of the Morning Post and Noel Kenealy of Motoring Illustrated as observers. It was at this time that C S Rolls took more than a passing interest in the all-new Royce motor car. Rolls disliked twin-cylinder motor car engines but noted the remarkable smoothness that Royce had achieved with his car. Henry Edmunds urged Rolls to travel to Manchester to meet Royce to discuss a business arrangement using the mechanical talents of Royce and Rolls's

marketing skills. Initially there was a reluctance, probably because Rolls and Royce found their time fully committed in their expanding businesses. The meeting however finally took place at the Midland Hotel, Manchester, on 4th May 1904. There was a meeting of minds and instant rapport despite substantially different backgrounds and skills, both parties recognising that a combination of those skills would prove a formidable force – and indeed it did. C S Rolls & Co. agreed to take the entire Royce production and, although legal formalities were not completed until 1905 the cars were to be marketed under the name of Rolls-Royce from late 1904. Rolls and Royce had agreed to develop and produce a range of twin-cylinder, three-cylinder, four-cylinder and six-cylinder cars, all clearly developed from Royce's three prototype twins. The plan was to build nineteen 10hp cars although only seventeen were finally constructed. These cars, designated Type A, featured a twin-cylinder engine with three-bearing crankshaft and twin camshafts operating overhead inlet valves and side exhaust valves. The 1.8-litre engine drove through a cone clutch to a three-speed sliding gearbox with shaft final drive.

The Type A 10hp models were prefixed 20, production cars beginning with chassis no. 20150, more correctly we believe known as a Royce as there is no known reference to Rolls's involvement with that car. 20151 can be considered to be the first Rolls-Royce motor car following the marketing agreement between Rolls and Royce. The engine for this car was tested on 21st August 1904 and the car delivered to sewing machine magnate, Paris E Singer, a friend of Rolls. 20152 came off test on 27th September 1904 and notably was the first car to sport the classical Rolls-Royce radiator shape. This Barker-bodied car was delivered to Joseph Blamires of Huddersfield. 20153 came off test on 10th October 1904, carried coachwork commissioned from Cann of Camden and was delivered to a Lt. Col. Moffatt of Tidworth, Wiltshire.

Car no. 20154 – this car – came off test in November 1904 and was the third car to wear the Rolls-Royce radiator and the fourth car to carry the Rolls-Royce name. It was developed as a show car and Barker were commissioned to build the Park Phaeton coachwork with two occasional rear seats. It was this car that was selected for exhibition at the 'Salon de L'Automobile' in Paris, an exhibition that ran from 9th to 25th December that year. Remarkably this car was driven by C Vivian Moore from London to Southampton and then from Le Havre to Paris for the exhibition, The Autocar of 10th December 1904 congratulating C S Rolls & Co. Ltd. for displaying 'all-British cars in the midst of France's best' and complimenting the company in the following terms. 'The design and workmanship of these cars are excellent throughout and the exhibit reflects great credit on those responsible for its being beneath the roof of the Grand Palais'. Exhibited alongside 20154 on that stand were the first Royce, also driven to Paris, along with 15hp and 20hp cars, shown in an unfinished state, along with a six-cylinder 30hp engine.

20154 returned from Paris and was displayed at the Olympia Motor Exhibition in London in February 1905 on the Rolls-Royce stand, along with a 15hp and 30hp car, again the two larger cars being exhibited in an incomplete state.

Rolls was keen to promote the 10hp model as a most suitable car for the medical profession and it is thought that a Dr. Briggs owned 20154 briefly in 1905, possibly for trial or demonstration purposes before the car passed to a

Kenneth Gillies of Tain in Scotland, remaining in his ownership until 1910. The car later belonged to Dr. Kenneth MacGregor of Thurso, Scotland, from 1910 to 1913 and a Dr. W H Wishart of Fife and later Edinburgh from 1913. The next recorded owner was a Frank Trafford, Motor Engineer, of 63 Westcliffe Terrace, Harrogate, the car later passing in 1920 to Percy C Binns of 34 Victoria Avenue, Harrogate and later of Woodhouse Lane, Leeds. The car was reputedly a 21st birthday present to Binns from his great uncle, a Scottish worsted manufacturer. At this time the car was fitted with a later-style streamlined body, updating its general appearance, a domed radiator cowl mounted over the original classical Rolls-Royce radiator. Binns, an insurance company manager, used the car until 1930 when it was finally retired.

In 1950 the car was discovered in a farm building at Seacroft, near Leeds, by the late Oliver Langton who, along with brother Eric, was a notable pre-war speedway and TT rider, It is reputed that this car, along with others, had been parked in a field during World War II to prevent the landing of enemy aircraft. Ownership was traced to Percy Binns who agreed to sell his car and a deal was struck on 30th August 1950 allowing it to be removed from Whinmoor Lodge, Seacroft. 20154 was found to be in remarkably original condition as far as all mechanical and chassis elements were concerned, even the original radiator was found lurking under the 1920s cowling. The steering box and base of the column had at some time been changed, a later 20hp Rolls-Royce steering box having been fitted, which the car still retains.

A four year restoration was embarked upon, Oliver using his own skills and those of his ace-engineer brother Eric to restore the car to its former glory. A period four-seater Edwardian body was located, the front seats providing the two-seater coachwork currently fitted to this car and the back seats providing, reputedly, the coachwork for a two-seater 1907 Mercedes 40/45hp car. Oliver completed the car in time to participate in the 1954 London to Brighton Veteran Car Run, accompanied on that occasion by his good friend James P Smith, a fellow motorcycle enthusiast and owner of 1907 Rolls-Royce Silver Ghost chassis no. 60577. The car was at that stage registered with the number U 44, a number given to him by his local friend Mr Bryden. A complete London to Brighton Run was achieved that year, the start of many during Oliver's ownership. In 1955, returning from the London to Brighton Run, the crankshaft broke and a new crankshaft was fabricated using Oliver and Eric Langton's exceptional engineering skills. The car was to remain in Oliver Langton's ownership until 1978, taking part in many Veteran Car Club events, both at home and overseas, as well as appearing at many charity and display events in and around Oliver's home county of Yorkshire. During his ownership the Rolls-Royce badge was added to the radiator to fend off the inevitable question "what make is it mister?"

20154 was acquired in 1978 by the present owner who had known the car for many years and driven it several years earlier at Oliver's invitation. It joined a stable of veteran motor cars in a second generation veteran car-owning family and later was to be used by its new owner as his Presidential transport in Veteran Car Club events during his years of office and continuing its history of use in the London to Brighton Veteran Car Run. 20154 is the only surviving Rolls-Royce eligible through its 1904 manufacture date to participate in this prestigious event.

20154 is now presented in dark blue livery with fine gold coachlining and upholstered in nicely matured red leather buttoned and pleated upholstery. It is equipped with P&H no. 540 oil side lamps and acetylene headlamps from that same manufacturer. It is also equipped with a most useful Stepney wheel. During the present ownership the car has been maintained to the highest standards, engine work carried out in 1989/90 including the fitting of new piston rings and aluminium pistons.

The car comes with a wealth of period and more recent photographs and other technical and historical information relating to the 10hp Rolls-Royce. It is also offered with an old style buff logbook from when Oliver Langton returned the car to the road in September 1954, together with a Northern Ireland V5 registration document and Veteran Car Club of Great Britain Dating Certificate no. 491, issued on 15th June 1955 and stamped confirming Dating Review by that body in 1993. Although 20154 has seen little recent use it was in excellent running order when last driven and will simply respond to the usual careful recommissioning.

This – the oldest known surviving Rolls-Royce in the World – is surely a true motoring icon, being the model which established the credentials of that indomitable partnership of the Hon. Charles Stewart Rolls and Mr Frederick Henry Royce. It is appropriate that the car should now be offered at Olympia, London, where it was displayed at The Motor Exhibition in February 1905.

