

Historie do roku 1945

Model Silver Ghost 40/50hp (v Anglii bylo vyrobeno celkem 6 173 vozů) byl nahrazen v roce 1925 tvarově podobným typem New Phantom, dodatečně označovaným Phantom I. Výrobce vybavil automobil novým řadovým šestiválcem s rozvodem OHV, který byl opět ze dvou bloků po třech válcích, ale se snímatelnou hlavou z jednoho kusu. Motor měl objem 7668 cm³, nejvyšší výkon 79 kW. Model Phantom měl ruční nastavování žaluzií lamel krytu chladiče, chyběl totiž termostat dodávaný do modelu Silver Ghost.

V listopadu 1919 byla zformována společnost Rolls-Royce of America Inc, kterou financovali Američané, ale otázky konstrukce a výroby byly plně pod kontrolou továrny v Derby. Firma se usídlila ve Springfieldu, ve státě Massachusetts v bývalém moderním výrobním areálu americké armády, kde chtěla vyrábět 300 podvozků ročně. Protože však bylo vedením shledáno, že američtí dělníci odvádějí prvotřídní práci, bylo postupně pouštěno od absolutní identity. Automobily karosovaly různé firmy, které se později spojily pod značku Rolls-Royce Custom Coach Works. Později RR získal továrnu po zbankrotované automobilce Knox a karosárně Smith Springfield Coachworks. Z popele byla vybudována také vlastní Rolls-Royce Coachworks Organization, která pracovala v období 1923 - 1926. Po roce 1926 se v USA rapidně zhoršila ekonomická situace, což vyvrcholilo krachem na burze roku 1929. Klesající výroba téměř ustala a 29. srpna 1934 filiálka změnila jméno na Springfield Manufacturing Corporation. Pozdější americké modely Silver Ghost (celkem vyrobeno 1703 kusů v období 1921-26) a Phantom I (1241 kusů v období 1926-31), částečně se lišící od anglických ekvivalentů, patří mezi vůbec nejkvalitnější a nejhezčí vozy Rolls-Royce vyrobené do začátku druhé světové války.

První světovou válku přežila továrna díky výrobě leteckých motorů poměrně dobře. Pak ale stouply ceny a lidé chtěli menší kvalitní a výkonné automobily. Počátkem dvacátých let tedy vznikly prototypy Goshawk I s vačkovými hřídeli v hlavě válců a Goshawk II s motorem s rozvodovými tyčkami. Krize roku 1921 přinutila společnost přijmout projekt Kite, jehož zadání znělo sestrojil automobil kvalitní jako 40/50hp, ale za cenu 1.500 liber. Výsledkem projektu z roku 1922 byl model 20hp, pro který se vžilo označení Twenty. Vznikla tak další modelová řada v nabídce automobilky Rolls-Royce, která se pyšnila řadovým šestiválcem s rozvodem OHV, objemem 3127 cm³ a výkonem 39 kW.

V roce 1930 zkrachovala automobilka Bentley a Rolls-Royce firmu koupil. V září 1929 na autosalonu v Olympii měl premiéru model 20/25hp, který nahradil 20hp a zároveň se stal základem budoucích automobilů Bentley. Vůz 20/25hp s motorem objemu 3675 cm³ byl oblíben pro komfort cestování, minimální hlučnost a snadné řízení. V roce 1936 bylo opět zvětšen objem motoru na 4257 cm³ a automobil dostal označení 25/30hp.

Model Wraith, jehož premiéra se odehrála v roce 1938, byl předválečným vrcholem řady Twenty. Díky nezávislému zavěšení předních kol z modelu Phantom III (s vinutými pružinami a kapalinovými tlumiči) měl Wraith velmi dobré jízdní vlastnosti.

Souběžně s Twenty měl v září 1929 v Olympii premiéru také model Phantom II s motorem z předchozí generace, který však po úpravě dával navíc 15 kW. Vůz byl dodáván s hydraulicky ovládaným zařízením, které mělo funkci dnešního tempomatu.

Továrna dodávala kompletní podvozky, které karosovali specializovaní karosáři. Od roku 1905 byl "dvorním krejčím" Barker, ale jeho karosérie byly ve třicátých letech dosti těžkopádné. Tehdy Royce objevil karosárnu Park Ward, která přijala nabízenou spolupráci a stala se později součástí automobilky.

Modely Rolls-Royce Phantom III z roku 1935 byly jedny z nejpozoruhodnějších a nejkomplicovanějších, které kdy byly vyrobeny. Automobily poháněl vidlicový dvanáctiválec 7341 cm³ s rozvodem OHV. Phantom III byl prvním britským vozem se samočinným hydraulickým nastavováním ventilových zdvihátek. Stejně tak jako jeho předchůdci byl vybaven dvojitým zapalováním, dvěma sadami svíček na válec a jako vrchol jistoty i dvěma palivovými čerpadly. Přední dělená náprava byla lichoběžníková, zadní byla tuhá s půleliptickými pery a příčným stabilizátorem. Tuhost hydraulických tlumičů byla ovládána z místa řidiče a později i samočinně v závislosti na rychlosti jízdy. Automobil, který dosahoval rychlosti až 150 km/h, byl postupně modernizován a zdokonalován. Z finančního hlediska se jednalo o nešťastný automobil, existuje dokonce podezření, že po ukončení výroby byla řada neprodaných podvozků sešrotována. Phantom III ukončil éru, během níž firma vyvíjela a vyráběla téměř vše kromě pneumatik, akumulátorů, zapalovacích svíček a kabelů. Továrna začala nyní kupovat více komponentů od subdodavatelů.