

## Mac's Tips X

Die folgenden Abhandlungen, Teil 1 und 2, wurden uns freundlicherweise von Magister Helmut Goigner, dem Chairman der Österreichischen Section im RREC, zur Verfügung gestellt.

### Teil 1

#### Rolls-Royce Silver Cloud I und Bentley S- Series 1

Diese Modellreihe, die von allen Experten als eine der gelungensten aller jemals gebauten RR und B -Typen angesehen wird, feiert 2005 ihren 50. Geburtstag.

Die Einführung der Baureihe erfolgte im April 1955 und ersetzte den RR Silver Dawn bzw. den Bentley R-Type. Bei ihrem Erscheinen 1955 wurden diese Modelle schlicht als Silver Cloud und S- Series bezeichnet. Die Zusatzbezeichnung Silver Cloud I bzw. S 1 wurde erst ab 1959 mit dem Erscheinen des Nachfolgemodells hinzugefügt.

Bereits 1951 begannen die Arbeiten am neuen Modell unter Chefingenieur Harry Grylls und Designer John Blatchley ( er feierte vor kurzem seinen 90. Geburtstag - siehe Bulletin May /June 2005). Der erste Prototyp erschien bereits 1952. Die Anforderungen, die man an das Entwicklungsteam stellte, betrafen mehr Innen- und Kofferraum, eine leichtgängige Lenkung und eine bessere Straßenlage im Vergleich zu den Vormodellen. Betrachtet man einen Silver Cloud oder Bentley S- Series mit den Augen eines Enthusiasten im Jahr 2005, so ist tatsächlich in der Entwicklung ein Quantensprung feststellbar. Auch wir, die wir von den Fahrzeugen der Gegenwart bezüglich Leistung und Komfort verwöhnt sind, werden feststellen können, dass sich auch nach heutigen Maßstäben ein Silver Cloud bzw. das Bentley Schwestermodell sehr genussvoll und problemlos bewegen lassen. Im Übrigen ist diese Baureihe die letzte mit separatem Chassis. Dadurch war es möglich, ein vom Werk geliefertes Fahrgestell mit einer Spezialkarosserie zu versehen. Doch auch mit der sogenannten Standardkarosserie ist John Blatchley ein wahres Meisterstück gelungen, verleiht sie doch durch ihre fließenden Linien und ausgewogenen Proportionen ein besonderes Maß an majestätischer Würde und Eleganz. (Die Standardkarosserie wurde übrigens nicht im Werk selbst in Crewe gebaut, sondern bei Pressed Steel in Cowley bei Oxford , und als Rohkarosserie ins Werk geliefert.)

Der Silver Cloud I und der Bentley S 1 wurden von April 1955 bis Juli 1959 gebaut.

Produktionszahlen in dieser Zeit :

Silver Cloud I 2238 Stück

S-Series 1 3072,

davon mit Sonderkarosserien

Silver Cloud I 121 Stück

S-Series 1 135

von folgenden Karosseriefirmen:

H.J. Mulliner & Co Ltd.

James Young Ltd.

Hooper & Co Ltd.

Freestone & Webb Ltd.

Park Ward & Co Ltd.

Darunter befinden sich verschiedene 4türige Limousinen und das besonders rare und begehrte 2türige Cabriolet.

Eine Sonderstellung bei den Spezialaufbauten nimmt die von November 1957 an lieferbare Langversion ein, die von Park Ward gebaut wurde. 121 Rolls-Royces und 35 Bentleys wurden in dieser Version gebaut, die allermeisten davon mit Trennscheibe hinter dem Fahrersitz.

## Teil 2

### Rolls-Royce Silver Cloud I und Bentley S- Series 1 und deren Bauteile.

Wir beginnen mit dem Motor:

Hierbei handelt es sich um die letzte ( und größte) Version des sogenannten B 60 Motors, der erstmalig nach dem Zweiten Weltkrieg in den Modellen Bentley MK VI, R-Type und RR Silver Wraith bzw. Silver Dawn verwendet wurde, zuerst mit 4257 ccm ( Bohrung 88,9 mm, Hub 114,3 mm), dann ab Juli 1951 mit 4566 ccm ( Bohrung 92,1 mm, Hub 114,3 mm). Im Silver Cloud I und Bentley S- Series 1 schließlich beträgt der Hubraum 4887 ccm ( Bohrung 95,25 mm, Hub 114,3 mm) und die Verdichtung 6,6 : 1 .

Leistung und Drehmoment wurden bekanntlich nicht angegeben. Interessant ist bei diesem Motor die Art der Ventilsteuerung. Die Engländer bezeichnen einen derartigen Motor als I O E engine ( inlet over exhaust ), denn er verfügt über hängende Einlassventile und stehende Auspuffventile. Dieser Anordnung schrieb man ein besonders fülliges Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen zu ( wurde auch von anderen Herstellern angewendet, z.B. Rover P 4 und P 5 Sechszylinder). Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt durch Stirnräder. Auch hierbei hielt man sich an die Werkstradition, denn Sir Henry Royce hatte eine Abneigung gegen Kettenantriebe.

Vergaser:

Zunächst kamen 2 SU HD 6 mit automatischer Kaltstartvorrichtung zum Einsatz ( aktiviert durch völliges Niedertreten des Gaspedals beim Kaltstart ).

Produktionsänderungen : Ab Herbst 1957 wurde die Kompression auf 8 : 1 erhöht, die Einlassventile vergrößert und auch größere Vergaser verwendet ( SU HD 8 ). Diese Maßnahmen führten zu einer spürbar gestiegenen Leistung ( geschätzte 10 - 15 % ).

Worauf sollte man nun achten, um diesem als sehr langlebig geltenden Triebwerk die bestmögliche Pflege angedeihen zu lassen, besonders wenn ein solches Fahrzeug erst erworben wurde ?

Ölwechsel:

sollte zugleich mit einem Wechsel des Ölfilters erfolgen ( der Ölfilter ist übrigens bei allen 3 Silver Cloud Baureihen bzw. beim Silver Shadow I gleich, nur der Dichtring ist anders, es sind jedoch beide Dimensionen beige packt.) Das Ölfiltergehäuse sollte peinlichst gereinigt werden. Als Motoröl genügt ein Markenöl 15 W 40, keinesfalls Syntheseöl !

Übrigens : Kontrollieren Sie den Ölstand immer mit dem Ölmesstab und verlassen Sie sich nicht auf die Ölstandsanzeige in der Benzinuhr, die per Knopfdruck zu betätigen ist. Probleme mit schlechtem Öldruck sind bei gut gepflegten Exemplaren sehr selten, eine zu geringe Anzeige am Ölmanometer wird fast immer durch einen fehlerhaften Geber verursacht.

Wenn das Motoröl kurze Zeit nach dem Ölwechsel bereits sehr verschmutzt ist, sollte man beim nächsten Ölwechsel die Ölwanne abnehmen ( beim 6-Zylinder relativ einfach durchzuführen) und gründlich reinigen. Jahrzehntelange Ablagerungen sind oft sehr hartnäckig und mühsam zu entfernen. Bei langen Überlandfahrten sollte bei jedem Tankstopp der Motorölstand kontrolliert werden, denn ein gewisser Ölverbrauch ist bei diesen Motoren durchaus normal.

Wichtig ist ferner eine genaue Kontrolle bzw. Einstellung des Ventilspiels. Für die Einlassventile ist das sehr einfach, denn sie sind nach Abnahme des Ventildeckels bestens zugänglich.

Anders ist die Situation bei den Auspuffventilen. Diese sind nicht so gut zugänglich. Nach Abnahme der beiden Seitendeckel hinter bzw. unter den Auspuffkrümmern kann man dort die nötigen Einstellungen vornehmen. Dazu braucht man außer 2 Gabelschlüsseln noch ein Spezialwerkzeug, die sogenannte "locking plate", die ab Werk dem Werkzeugsatz ( links hinten im Kofferraum) beigegeben war. Die Einstellung erfordert etwas Geschick,

man arbeitet teilweise ohne direkte Sicht. - Aus allen diesen Gründen wurde diese Arbeit meist immer wieder aufgeschoben bzw. ausgelassen. Umso wichtiger ist daher eine genaue Kontrolle bzw. Einstellung.

Unerlässlich für einen problemlosen Betrieb ist natürlich auch eine korrekte Einstellung von Zündung und Vergasern. Die Werte für die Zündungseinstellung ( wie übrigens auch das Einstellen des Ventilspiels) sind im Handbuch genau beschrieben. Dieses sollte in keinem Fahrzeug fehlen, weil hier ( anders als bei modernen Fahrzeugen) technische Informationen anschaulich dargeboten werden.

Eine gute Idee ist es natürlich auch, den Kühler auf Dichtigkeit bzw. ausreichenden Durchgang zu prüfen. Das gilt übrigens auch für den Motorblock, der rechts hinten einen eigenen Ablasshahn besitzt. Wenn nach dem Öffnen ( natürlich bei kaltem Motor) zunächst überhaupt kein Kühlwasser austritt, dann haben die Ablagerungen bereits ein Maß erreicht, das zu Überhitzung mit allen fatalen Folgen führen kann. Mehrere Spülgänge sind dann nötig, und abschließend sollte das Kühlsystem ( auch im Sommer) mit Frostschutz aufgefüllt werden, um auch entsprechenden Korrosionsschutz im Inneren des Motors zu erreichen.

Worauf sollte man noch achten ?

Bedingt durch den großen Ölinhalt des Motors erwärmt sich das Motoröl nach dem Kaltstart langsamer als bei heutigen Autos. Die Warmfahrphase erstreckt sich daher, je nach Außentemperatur, über mehrere Kilometer.

Bei Erneuerung von Komponenten der Auspuffanlage sollte auf völlig spannungsfreien Einbau des gesamten Auspuffsystems geachtet werden. Die Auspuffkrümmer verspröden im Lauf der Jahre und können dann leicht reißen oder brechen.

Wichtig ist auch ein korrekter Eingriff des Starters, weil sonst der Starterkranz beschädigt werden kann ( dieser ist erhältlich, aber teuer).

Generell kann man jedoch sagen, dass diese Motoren - obwohl nun fast 50 Jahre alt - bei entsprechender Wartung und vernünftigem Betrieb sicher zu den robustesten und zuverlässigsten in der gesamten Oldtimerszene gehören.

**Fortsetzung folgt!**

Mit den besten Grüßen und einem herzlichen Dank an Helmut Goigner

Helmut M. Zimmermann