

Macs Tips XII

Letzter Teil der uns freundlicherweise von Magister Helmut Goigner, dem Chairman der Österreichischen Section im RREC, zur Verfügung gestellten Abhandlungen über die Modelle SC I bis III und Bentley S Series 1 bis 3:

Teil 6

Rolls-Royce Silver Cloud II und Bentley S- Series 2 1959 - 1962 und deren Bauteile

Gegen Ende der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts war klar, dass man, um konkurrenzfähig zu bleiben, eine kräftige Leistungssteigerung vornehmen musste. Die Älteren unter uns werden sich bestimmt an das damals übliche Wettrennen um mehr PS und höhere Geschwindigkeiten erinnern. Der unverwüstliche, doch mittlerweile in die Jahre gekommene 6-Zylindermotor war offenbar am Ende seiner Entwicklung angelangt. Man konstruierte daher einen völlig neuen Motor, der die gewünschte Leistungserhöhung und Steigerung der Fahrleistungen erfüllen konnte. Dieser neue Motor wurde in seiner Gesamtheit im Werk in Crewe entwickelt und gebaut. (Es wird immer wieder die Meinung geäußert, der Motor sei aus Amerika bezogen bzw. dort konstruiert worden, ähnlich dem Rover P 5 B - dies ist jedoch unrichtig.) Die Details dieses neuen Triebwerks etwas später. Eine Frage, die oft an mich gestellt wird :

Wie kann ich von außen Cloud I (S 1) und Cloud II (S 2) unterscheiden ?

Auf den ersten Blick gleichen ja beide Modelle einander wie ein Ei dem anderen .Eines ist klar : Beim Öffnen der Motorhaube sieht man den Unterschied natürlich sofort.

Es gibt jedoch auch ohne Öffnen der Motorhaube einige kleine, von außen zu sehende Unterschiede :

Der Lenkradkranz ist bei Cloud II (S 2) schlanker als beim Vormodell.

Der Blinkerhebel beim Cloud II (S 2) befindet sich an der linken Seite der Lenksäule.

Cloud II (S 2) besitzen in der Edelholzabdeckung unterhalb der Windschutzscheibe große rechteckige schwarze Belüftungsöffnungen, die mit verstellbaren Lamellen versehen sind.

Cloud II (S 2) haben am Zündschloss einen anders geformten Lichtschalter (wie die späteren Modelle).

Cloud II (S 2) haben eine andere Betätigung der Heizung und Belüftung (leicht geänderte Schalter, Betätigen des Heizventils und der Lüfterklappen durch elektr. Stellmotore und nicht durch Unterdruck wie Cloud I (S 1).

Der Hauptunterschied zwischen den beiden Baureihen ist jedoch -wie gesagt - der Motor: Jack Phillips und sein Konstruktionsteam in Crewe entschieden sich für einen 8-Zylinder-Vollalu-Motor

mit 6230 ccm, 104,14 mm Bohrung und 91,44 mm Hub, Verdichtung 8:1. Die Pleuellwelle besitzt 5 Hauptlager, die Pleuellwelle wird über Pleuelläder angetrieben (Sir Henry Royce hatte eine Abneigung gegen Kettenantrieb.)

Die Ventile werden über hydraulische Ventilstößel, Pleuellstangen und Pleuellhebel betätigt.

Die Gemisch-aufbereitung übernehmen 2 SU Vergaser mit automatischem Choke und Pleuellanhebung in der Kaltlaufphase. Kurz nach Einführung dieses Motors gab es Probleme bei Pleuellwelle und Ventil-betätigung, diese wurden jedoch bald durch entsprechende Modifikationen behoben.

Heute kann man davon ausgehen, dass bei den noch in Betrieb befindlichen Modellen diese Modifikationen bereits durchgeführt sind.

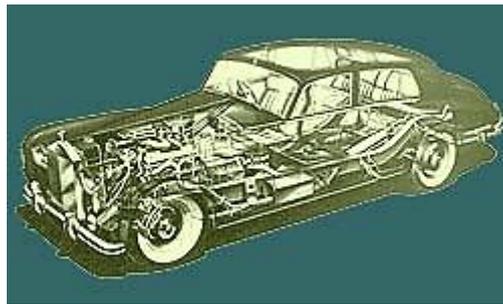
Einige Tipps für Besitzer (in spe) dieser Fahrzeuge :

Regelmäßige Ölwechsel + Filter (Ölinhalt ca. 8 l) , gutes Mittelklasseöl genügt (15 W 40

bzw. 20 W 50). Ölstand regelmäßig (alle 300 bis 500 km) mit dem Messstab (!!)
kontrollieren (nicht auf die oft unrichtige Anzeige am Armaturenbrett vertrauen !) Ein
gewisser Ölverbrauch ist normal. Leichter blauer Rauch im Schiebebetrieb bzw. beim
Bergabfahren ist noch kein Grund zur Besorgnis (die Ventilschaftdichtungen sind Ringe
aus asbestartigem Material, das einer gewissen Alterung unterworfen ist.)
Öldruckprobleme sind eher selten. Eine zu geringe Öldruckanzeige hat ihre Ursache oft in
einem nicht mehr korrekt funktionierenden Öldruckgeber.
Kühlwasser muss immer Frostschutz (für einen Alumotor geeignet) enthalten, um innere
Korrosion zu vermeiden, und sollte öfters (ca. alle 3 Jahre) gewechselt werden, dabei den
Kühler und Block in kaltem Zustand durchspülen.
Um die Zündkerzen zu wechseln bzw. zu kontrollieren, muss auf der entsprechenden
Seite das Vorderrad abgenommen und ein im Radhaus befindliches Reparaturblech
entfernt werden.
Am Fahrgestell besteht die wesentliche Änderung darin, dass die Zentralschmierung der
Lenkung und Vorderachse des SC I (S 1) aufgegeben und durch entsprechende
Schmiernippel ersetzt wurde.

Teil 7

Rolls-Royce Silver Cloud III und Bentley S- Series 3 1962 -65



Die dritte Serie dieser Modelle ist - auch für Nichtfachleute - relativ leicht vom Vormodell
zu unterscheiden:

Vorderansicht: Dem damals vorherrschenden Trend zu Doppelscheinwerfern konnte sich
auch Rolls-Royce nicht verschließen. In der Ansicht von vorne fallen daher auf:
Doppelscheinwerfer ; die bei den Vormodellen auf der Oberseite der Kotflügel
angebrachten Begrenzungsleuchten wurden nun, gemeinsam mit den Blinkern, in die
Vorderseite der Kotflügel integriert. Der Kühlergrill ist etwas niedriger , daher die gesamte
Motorhaube etwas nach vorne abfallend.

Neu gestaltet wurden auch die Stoßstangenhörner, die ähnlich aussehen wie die des
nachfolgenden Silver Shadow, jedoch nicht mit diesem identisch sind. Nur die in die USA
gelieferten Modelle behielten die wesentlich größeren des Vormodells. Ein netter
Stylinggag sind die kleinen verchromten Podeste, auf denen die Scheibenwischer in
Ruhestellung aufliegen.

Hinteransicht : Die Rückleuchten sind etwas größer und tiefer, erstmals wurde auch eine
Typenbezeichnung auf dem Kofferraumdeckel angebracht.

Im Fahrzeuginneren fallen folgende Änderungen auf :

Vorne Einzelsitze, die Oberseite des Armaturenbrettes wurde gepolstert und kleine
Aschenbecher an den Ecken angebracht. Die rückwärtigen Sitzlehnen wurden an den
äußeren Enden komfortabler gepolstert.

In technischer Hinsicht : Die Motorleistung wurde gegenüber dem Vormodell um ca. 7 %
erhöht, jedoch nach wie vor nicht offiziell angegeben.

Diese Leistungssteigerung erreichte man durch höhere Verdichtung und größere Vergaser
(SUHD 8).

Um den Wünschen vor allem der US- Kunden entgegen zu kommen, wurde die Servo-
unterstützung der Lenkung erhöht. Dies führte und führt bei stärkerem Lenkeinschlag zu
einem leichten Zittern in der Lenkung (vor allem beim Einparken festzustellen). Die
Heizleistung wurde nochmals verbessert und genügt durchaus auch modernen
Ansprüchen. Klimaanlage gab es nach wie vor nur auf Sonderwunsch, der Aufpreis dafür
war nicht zu knapp.

Abschlussbemerkung:

Für viele Enthusiasten ist ein Modell dieser Baureihen eine ideale Mischung aus stilvollem
und majestätischem Auftritt, der jedoch nicht zu Lasten des Fahrgenusses geht. Auch im
modernen Verkehr wird man nicht das Gefühl haben, in einem nur mühsam zu
bewegenden Oldtimer zu sitzen. Der gebotene Fahrkomfort muss - verglichen mit
Fahrzeugen ähnlicher Baujahre - damals absolute Spitzenklasse gewesen sein, weil er
auch heutigen Standards durchaus entspricht. Darüber hinaus besticht auch die
Zuverlässigkeit und relative anspruchslosigkeit in der Pflege, falls man ein gutes und
ehrliches Exemplar erstanden hat und es entsprechend behandelt.

Eines möchte ich aber noch in aller Deutlichkeit sagen :

Sogenannte "Versteigerungsschnäppchen" können sich schnell zu einer finanziellen
Katastrophe entwickeln. Wer immer an den Ankauf eines solchen Fahrzeugs denkt, sollte
sich genau ansehen, von wem er kauft, und im Zweifelsfall am besten einen Fachmann
hinzuziehen. Dadurch kann man ein eventuelles Risiko minimieren und sich vor Schaden
bewahren.

**Die Serie wird fortgesetzt mit den Modellvorstellungen des Silver Shadow I und II
und Bentley T 1 und 2**

Mit den besten Grüßen - auch von Magister Helmut Goigner an die Mitglieder der German
Section

Ihr

Helmut M. Zimmermann