



Unterboden-Korrosions-Schutz für einen Silver Shadow

Die noble Ausstrahlung unserer herrlichen Fahrzeuge mit poliertem Lack, glänzendem Chrom, edlem Interieur und zeitlos-eleganten Linien, ergänzt durch den Nimbus ‚Rolls-Royce‘, war schon immer faszinierend für alle Betrachter. Die überragende Qualität und Zuverlässigkeit des Silver Ghost schuf den Ruf ‚The Best Car in the World‘. Trotz dem der Silver Shadow in den 60er und 70er Jahren technisch hoch-komplex und auf der Höhe der Zeit war, hatte er es schwer diesen Ruf gegen inzwischen sehr starke Konkurrenz zu behaupten.



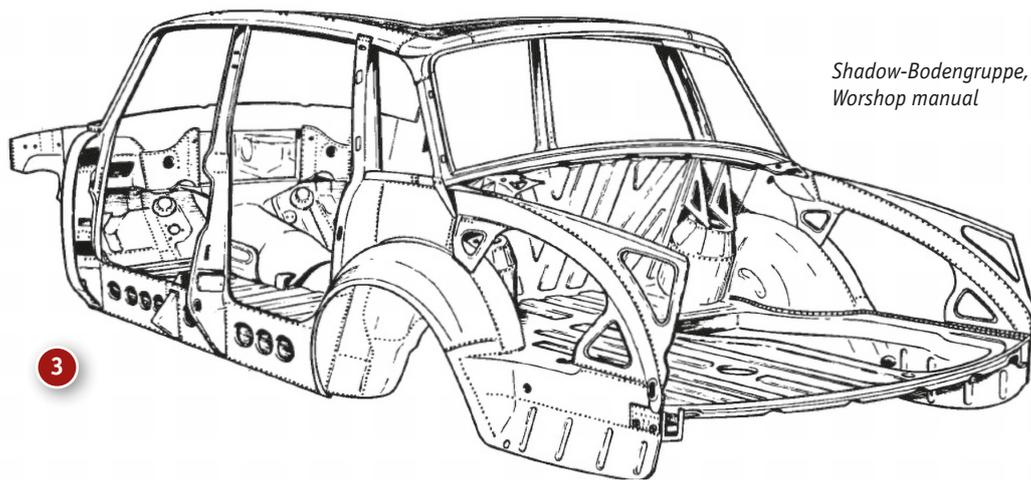
Shadow-Unterboden, vorne



Shadow-Unterboden, hinten

Wir alle wissen auch, wie wichtig eine sorgfältige Wartung und Instandhaltung ist, um Qualität und Freude am Fahren zu erhalten. Stöbere ich auf der ‚dismantling‘-Seite von Flying Spares, stelle ich doch immer wieder mit Schrecken fest, wie viele Shadows dem schnöden Rost-Fraß zum Opfer fallen. Zwar hatte Rolls-Royce wichtige Teile der Shadow-Karosserie sogar schon verzinkt, und reichlich Drainage-Öffnungen vorgesehen, aber die damaligen Möglichkeiten des Korrosions-Schutzes haben eben doch nicht langfristig ausgereicht. So mancher Wagen ist oben hü und unter pfui. Damit das nicht auch auf meinen Shadow zutrifft, habe ich mich entschlossen, mich auch dem Unterboden meines Shadows (Abb. 1 u. 2) intensiver zu widmen und ihm einen soliden Hohlraum-Korrosions-Schutz zu verpassen.

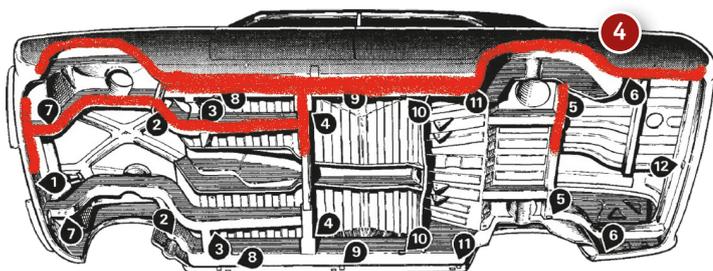
Zu den Vorbereitungen gehörte, sich einen Überblick über die Karosserie-Struktur und die Hohlräume zu verschaffen. Im Workshop manual gibt es informative



Shadow-Bodengruppe,
Worshop manual

technische Zeichnungen (Abb. 3), ergänzt durch die Karosserie-Ersatzteil-Bleche aus der Part list. Das Überprüfen aller Drainage-Öffnungen gehört zum allgemeinen Wartungsplan des Shadows und war von mir schon gelegentlich durchgeführt worden. Auf der Abbildung 4 aus dem Workshop manual sind alle Drainage-Öffnungen eingezeichnet und ich habe darauf auch mit rot die Bereiche markiert, die ich dann

mit der Hohlraumversiegelung (natürlich auf beiden Seiten) behandeln ließ. Zum Teil über die Drainage-Öffnungen (Abb. 5), aber auch über zusätzliche, mit Gummi-Stopfen verschlossene Inspektionslöcher (Abb. 6), ist eine gute Zugänglichkeit zu den Hohlräumen gegeben. Durch Entfernen der Kofferraumverkleidung gelangt man an die hinteren Radläufe und von oben an den hinteren Querträger (Abb. 7). Auch die Verkleidung der vorderen Radläufe musste abgenommen werden (Abb. 8). Dies gewährt dann auch mal einen Einblick auf die in den Kotflügeln verborgenen Teile, als da sind: Der große Luftfilter für die Ansaugluft mit dem Umschaltelement für die Warmluft-Ansaugung (rechts vorne, Abb. 9), die elektrische Antenne (rechts, hinter dem Vorderrad, Abb. 10),



Drain holes, Worshop manual



Schweller Drainage-Öffnung



Inspektionsloch im Schweller



Inspektionsloch hinterer Schweller



Luftfilter und Hupe



Antenne



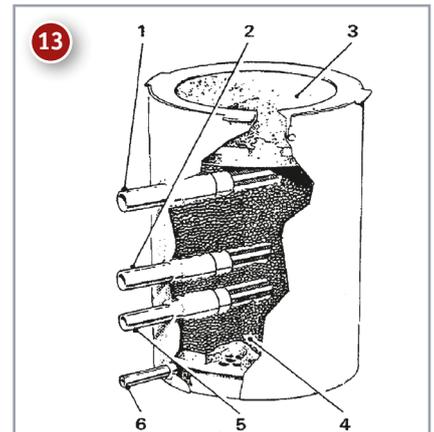
11

Waschwassertank



12

Kohlefilter für Benzindämpfe



13

Fig. U15 Control canister
 1 Weakening device connection
 2 Float chamber vent connection
 3 Polyurethane filter
 4 Carbon
 5 Fuel tank vent connection
 6 Purge line connection

Fuel emission control, Workshop manual

der Tank für die Scheibenwaschanlage (links, hinter dem Vorderrad, Abb. 11) und bei den US-amerikanischen Auslieferungen findet sich links vorne ein Kanister (Abb. 12), der mit Aktivkohle gefüllt ist und die Benzindämpfe aus Tank und Vergaser binden soll und bei laufendem Motor durch eine Unterdruckleitung zum Einlasskrümmer wieder freigespült wird (Fuel evaporative emission control system, Abb. 13).

Dank eines Bekannten, der mir seine Werkstatt mit Hebebühne zur Verfügung gestellt hat (Abb. 14) und dank der Mithilfe eines erfahrenen Mechanikers mit all den notwendigen Geräten, war es mir möglich, meinen Wagen professionell mit Hohlraumversiegelung versehen zu lassen. Hierher hatte ich auch die Empfehlung, Mike Sander's Korrosionsschutz-Fett zu verwenden (Abb. 15). Dies Fett wird geschmolzen, dann flüssig mit Druckluft-Pistole in die Hohlräume gespitzt. Es hat sehr gute



15

Sanders Korrosionsschutz-Fett



14



Kriecheigenschaften und kann so in die kleinsten Ritzen gelangen. Da sich beim Versprühen ein feiner, leicht Fett-haltiger Nebel im ganzen Raum verteilt, ist es ratsam, den Wagen mit Folie abzudecken (Abb. 16). Es gelangte auch etwas Nebel in den Innenraum, und zwar über die A-Säule und deren offene Verbindung zum Bereich unter dem Armaturenbrett (Kabelführungen in die Tür). Dies war aber nicht schlimm, ich brauchte nichts reinigen.

Vor dem Einbringen des Korrosionsschutz-Fettes habe ich die Hohlräume noch mit einem Endoskop inspizieren können. Tatsächlich für ein über 40 Jahre altes Auto ein sehr guter Zustand. Ein paar exemplarische Fotos zeigen Abbildung 17–21 (leider bei niedriger Auflösung und bei geringer Lichtquelle nur mindere Bildqualität). Interessanter Weise ist unter der B-Säule im Seitenschweller jeweils so etwas wie eine Plastik-Tüte angebracht (Abb. 22).





Halte-Clip mit Kappe im Schweller



Alte und neue Halte-Clips und Kappen



Unter dem Kotflügel, diese sind noch gut zugänglich



Schutzkappen für die Blechschrauben



Einsprühen des Korrosionsschutz-Fett



Auch noch ein paar andere, zum Teil ebenso rätselhafte Details sind mir aufgefallen. Vermutlich wurden die Zierleisten an Kotflügeln, Türen und Schwelern ja erst nach der Verschweißung und Lackierung der Karosserie angebracht. Doch wie wurden dann die Halte-Kappen (Abb. 23) auf die Plastik-Befestigungs-Clips (Abb. 24) gesteckt? Denn das Innere der Schweller und die Enden der Zierleisten an den Kotflügeln (Abb. 25) sind absolut nicht zugänglich. Aber ohne die Kappen greifen die Halte-Clips nicht wirklich fest und die Zierleisten sitzen etwas locker. Noch an einer anderen Kleinigkeit zeigte sich die gut erhaltene Originalität. Denn die schwarzen, sechseckigen Plastik-Schutz-Kappen für die Blechschrauben im Motorraum (Abb. 26), die die Radlaufverkleidung der Vorderräder befestigen, waren noch vorhanden. Diese sollte man vor dem Losschrauben entfernen, sonst rutschen die irgendwo in den Motorraum und sind schwer wiederzufinden.

gesprüht (Abb. 27). Meist tropfte dann aus den Öffnungen gleich etwas Fett heraus (Abb. 28). Zum Schluss habe ich mit einem Pinsel noch einiges restliches, flüssiges Fett am Unterboden verteilt, besonders an den Nahtstellen und Pfalzen. Zum Schluss müssen dann aber die Ablauf-Öffnungen alle wieder frei gemacht werden.

Auch wenn ich nach wie vor versuchen werde, Fahrten im Regen zu vermeiden, habe ich das gute Gefühl und die sichere Zuversicht, dass mein Silver Shadow auch die nächsten 40 Jahre überstehen wird ohne dem Rost zum Opfer zu fallen, und er somit als ein stolzes Beispiel und als fahrender Beweis für die Zuverlässigkeit, die Qualität und den hervorragenden Ruf eines Rolls-Royce Zeugnis gibt.

Text und Fotos von Volkmar Kunde, Osnabrück

Nach allen Vorbereitungen ging die eigentliche Hohlraumversiegelung recht zügig. Jeweils ca. 300 ml Fett wurden nacheinander in einem normalen Wasserkocher geschmolzen, in die Kartusche für die Druckluft-Pistole gefüllt und flott über den flexiblen Düsen-Schlauch in die einzelnen offenen Löcher der Hohlräume

