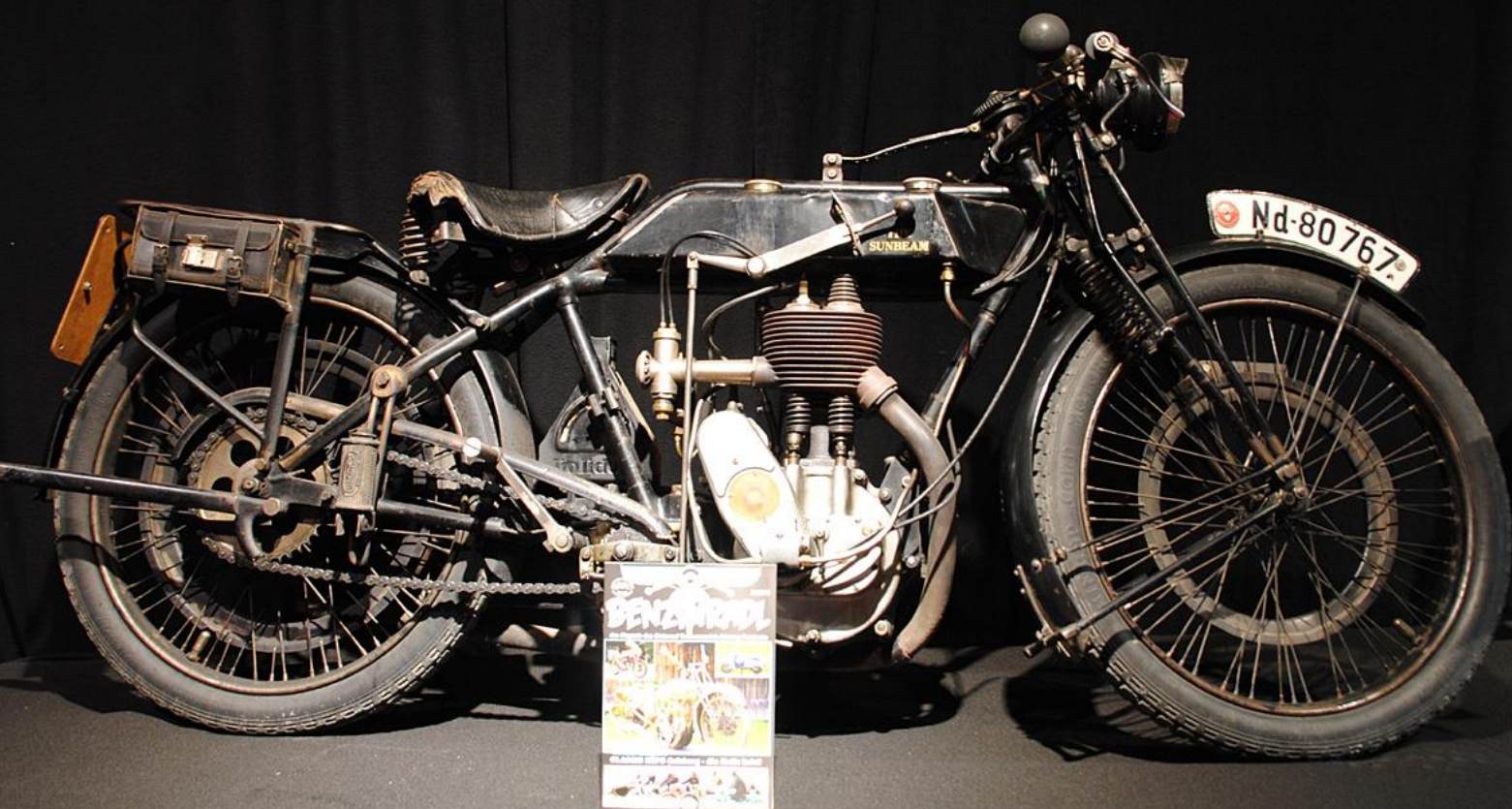


## „treu wie ein Hund“ - SUNBEAM 3 ½ HP Model 6 Longstroke 500sv 1922



Das muss man sich einmal vorstellen: Über 100 Jahre hat diese Sunbeam auf dem Buckel und hat in dieser Zeit nur zwei Herren gedient! Der erste war ein Herr aus Schärding, der die Maschine im Jahr 1922 neu gekauft hat – die Marke Sunbeam war damals durch die Erfolge der rennfahrenden Brüder Kärner in Österreich ja gut bekannt und man konnte sie bei denen auch kaufen – die Kärners hatten die offizielle Marken-Vertretung für die Alpenrepublik. 55 Jahre hat sich der Herr aus Schärding vom Sonnenstrahl heimleuchten lassen – dann hat er sie verkauft. An den heutigen Besitzer, Alfons Mair - für den die Maschine der Grundstock für eine heute vielfältige Fahrzeugsammlung war. Was aber nicht bedeutet, dass die Longstroke als eine unter vielen anderen in einer Art Museum stand, nein: sie wurde fleißig bewegt und wird es immer noch. Beinahe einmal rund um die Erde ist Alfons mit ihr gefahren, hat laut seinen Aufzeichnungen dabei über 35.000 Kilometer zurückgelegt. Aber nicht auf ebener Erde, auch in den ersten, zweiten, dritten Stock hat er sie

getrieben. Erst im Jahr 2022 war er zu ihrem hundertsten Geburtstag damit auf Österreichs höchstem Berg, dem Großglockner, und zwar auf Achse von zu Hause im Voralpenland weg. Über diese „Sunbeam-Expedition“ gibt es einen RoadRarities Videoclip (siehe [HIER](#)). 600 Kilometer hat er dabei mit seiner und zwei anderen Begleit-Sunbeams zurückgelegt, am Weg auch etliche andere Alpenpässe bewältigt. Es war nicht das erste Mal, dass die Sunbeam Höhenluft schnuppern durfte, sie war vorher schon zweimal auf der Franz Josefs Höhe (2369 Meter über dem Meer) gewesen. Sie war aber auch bei den ersten Oldtimer GP's am Salzburgring unter Dr. Helmut Krackowitz dabei, hat etliche Clubausfahrten des Motorrad Veteranenclubs Attnang Puchheim mitgemacht und war das Highlight vieler anderer Oldtimerveranstaltungen. Heute gibt es ja Events speziell für Uraltmotorräder, aber noch in der Zeit vor der Jahrtausendwende war man mit so einer Stecktankmaschine meistens alleine in einer Klasse.

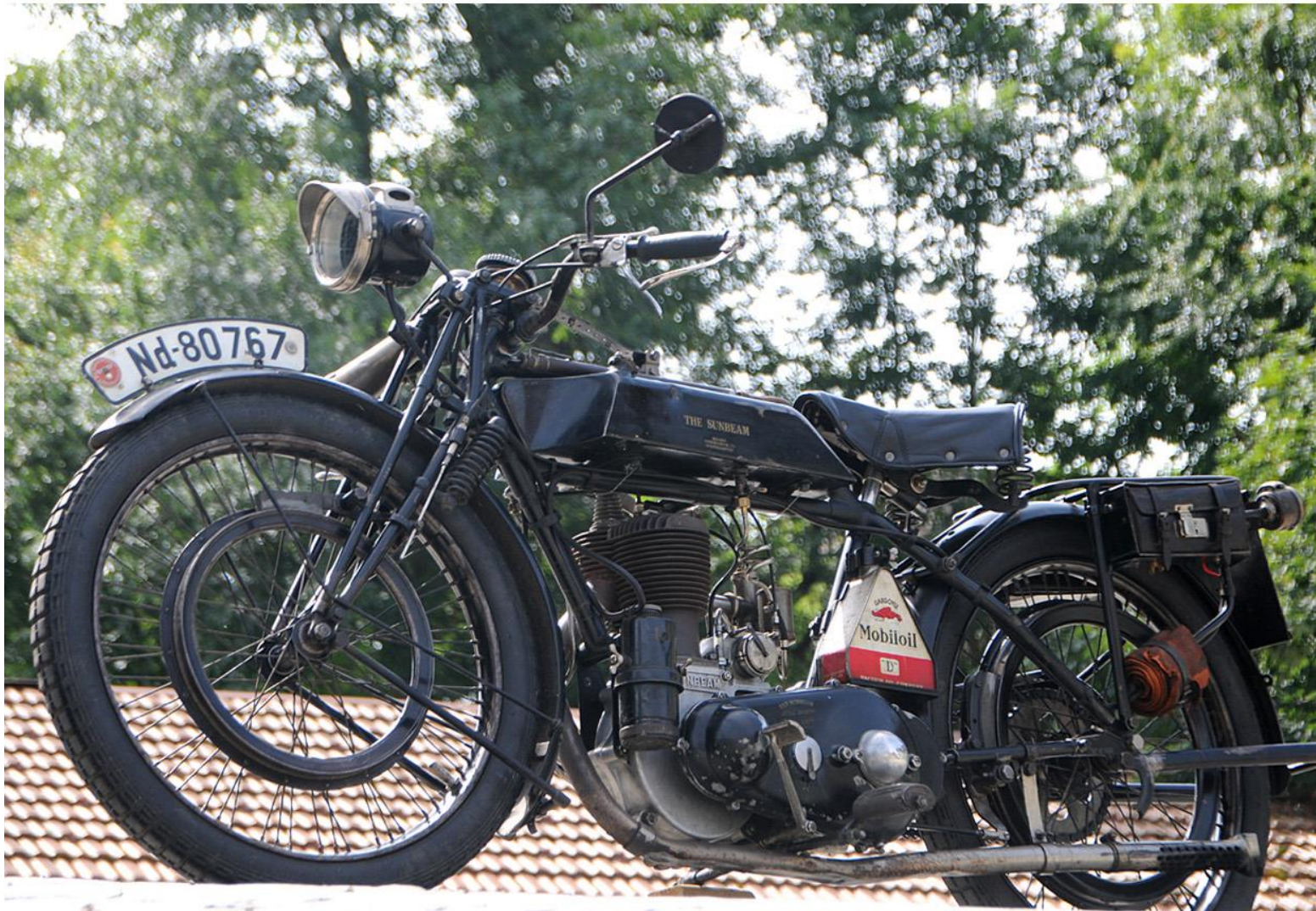


In all den Jahren ist die Maschine nie restauriert worden, trägt immer noch den Originallack, den Nickel von damals, sogar die Wulstreifen – die sind, obwohl noch straßentauglich, von angestaubtem Alter und zeigen das Portrait ihres Erfinders, John Boyd Dunlop. So was bekommt man heute nicht mehr im Handel. Aber trotzdem musste Alfons lange und gründlich nachdenken, als wir ihn gefragt haben, wie oft die Sunbeam ihn bei seinen Touren schon im Stich gelassen haben. Ein einziges Mal ist ihm eingefallen, da hat die Sunbeam ihn bei einer Ausfahrt in die Tschechei mit einem defekten Magneten überrascht, hat ihn aber trotzdem – wenn auch stotternd – bis zur heimischen Hofeinfahrt gebracht. Sie ist halt treu wie ein Hund, bloß dass Hunde nicht so alt werden.

Aber schon zu ihrer aktuellen Zeit in den 20er Jahren waren Sunbeams dafür berühmt, so schnell wie zuverlässig zu sein, auf den Rennpisten ebenso brauchbar wie im Alltagsbetrieb. Gegründet wurde die Marke 1887 vom ehemaligen Geschirrerzeuger John Marston zur Herstellung von hochwertigen Fahrrädern - die schon wie später die Motorräder auch die Antriebskette in einem ölgefüllten, gekapselten Kasten namens „Little Oilbath Chain Case“ führten. 1905 wurde das Unternehmen in eine Kapitalgesellschaft unter dem Namen „Sunbeam Motor Car Company Limited“ umgewandelt - wie der Name schon sagt, verließen Automobile die

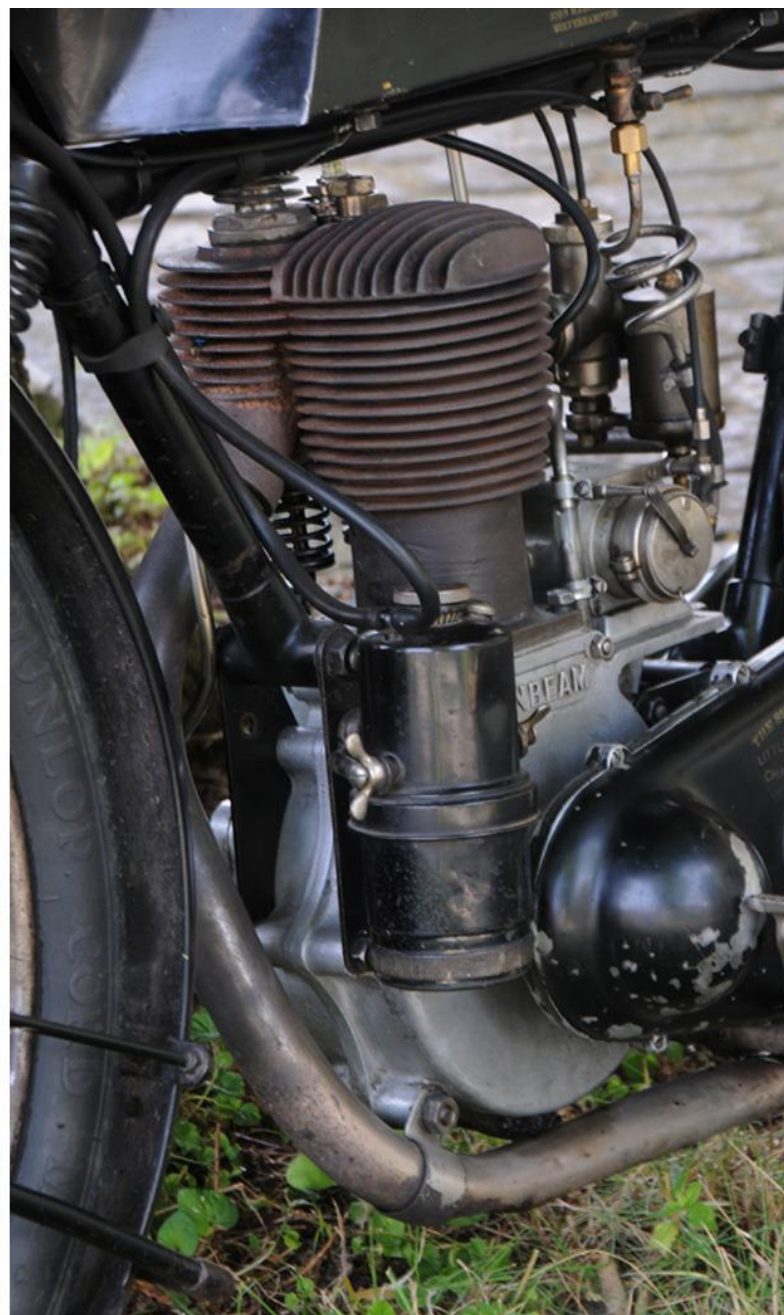
Fabrik in Wolverhampton. Das erste Motorrad kam erst 1912, eine 500er Einzylinder. Schön, zuverlässig und schnell, aber es sollte bis nach dem ersten Weltkrieg dauern, bis sie sich beim damals berühmtesten Rennen, der Tourist Trophy auf der Isle of Man, durchsetzen konnte. Dabei hatte man schon befürchtet, dass sich die Marke Sunbeam vom Rennsport abwenden würde, nachdem sie nicht mehr im Besitz der Familie Marston war. Charles Marston, der Sohn von Firmengründer John Marston, hatte nach dem Tod des Vaters sowie seines Bruders Roland 1918 die Firma wegen der anfallenden Erbschaftssteuer an die Explosiv Trades - eine Munitionsfabrik - verkauft, wo sie später in den Nobel-Konzern ICI übernommen wurde. Der neue Besitzer mischte sich aber wider Erwarten nicht in die Firmenpolitik ein, was zur Folge hatte, dass die erste nach dem Weltkrieg ausgetragene Tourist Trophy auf der Ilse of Man gleich die Marke Sunbeam als den großen Sieger sah: Tommy de la Haye gewann die Senior Class in neuer Rekordzeit vor seinem Markenkollegen George Dance, der die schnellste Runde fuhr. Beide traten nach einem Jahr Pause auch 1922 wieder an, und zwar auf dem neuen Modell: der Longstroke. Und eine Longstroke gewann auch, allerdings unter einem neuen Mann: Alec Bennett. Es war der letzte Sieg bei der Tourist Trophy, der mit einem seitengesteuerten Motor errungen werden konnte.

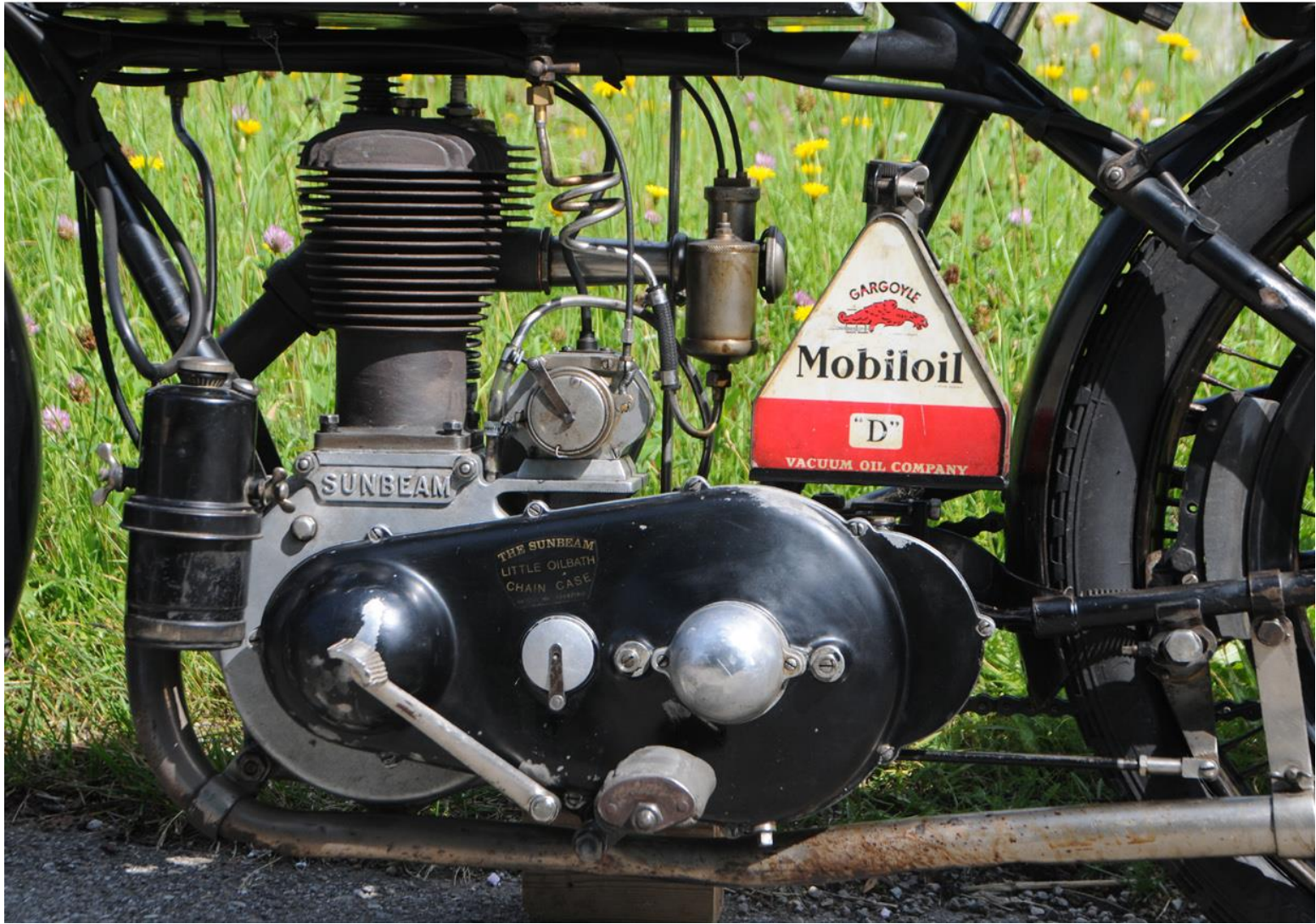
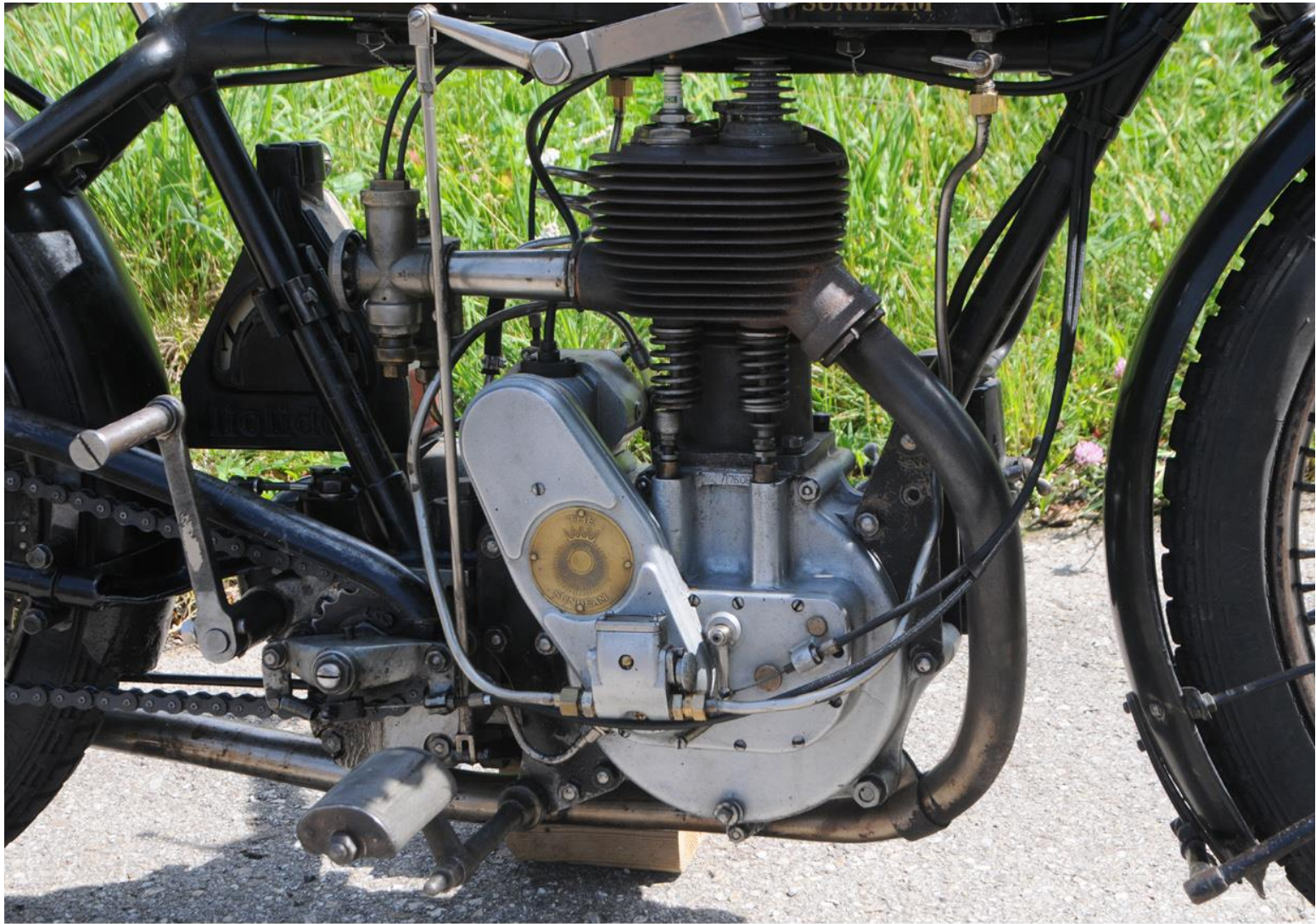




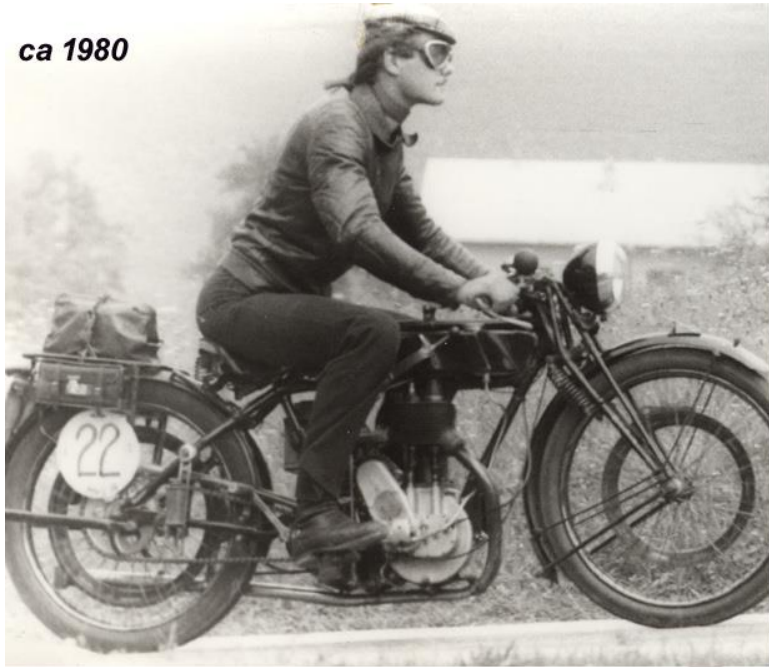
Die Longstroke (so genannt wegen ihres Langhubmotors mit einer Bohrung von 77mm und einem Hub von 105mm) war eigentlich als sportliches Tourenmodell entwickelt worden, aber ihre sprichwörtliche Zuverlässigkeit ließ sie auch als geeignet für den Sparteinsatz erscheinen. Sie war das am längsten gebaute Modell bei Sunbeam, das unter wechselnden Bezeichnungen (aber immer mit dem Zusatz „Longstroke“) bis 1937 im Programm blieb. 1924 hatte Sunbeam die bisher gepflegte Praxis, die Maschinen nach ihrer Leistung zu benennen, aufgegeben und eine neue Einteilung eingeführt: Model 1 und 2 waren seitengesteuerte 350er in der Touren- und Sportversion, Model 3 und 4 500er und 600er Standard Kurzhuber, Model 5 war die Light Solo 500, Model 6 trug die 500er Longstroke, Modell 7 war die gespanntaugliche Ausführung mit 600ccm, Modell 8 und 9 waren die kopfgesteuerten 350er und 500er Typen in der

Standard-, Model 10 und 11 dementsprechend in der Sprintausführung. Das Flat Tank Modell mit der Druid Gabel gab es bis 1929, dann erst wurde es vom Satteltankmodell abgelöst. Sunbeam war neben AJS eine der letzten Firmen, die den modernen Satteltank einführten, was eindeutig einen Imageverlust zur Folge hatte. Vorher waren schon einige technische Änderungen durchgeführt worden: 1925 gab es Trommel- statt der veralteten Klotzbremsen, 1926 wurde das Fahrgestell modifiziert, 1927 kamen Draht- anstelle der Wulstreifen, und 1929 eben der Satteltank. Ab 1930 gab es dann stark überarbeitete Ausführungen des Modell 6, die die Zusatzbezeichnung „Lion“ trugen. Aber der Nickname Longstroke blieb, auch als sich Sunbeam 1934 mit Matchless und AJS zur Associated Motor Cycles zusammengeschlossen hatte.





ca 1980



1987

Oldtimer GP Salzburgring 1976 (StartNr 35)



Meet & Greet 2023, nach der Großglockner-Fahrt



1998





