

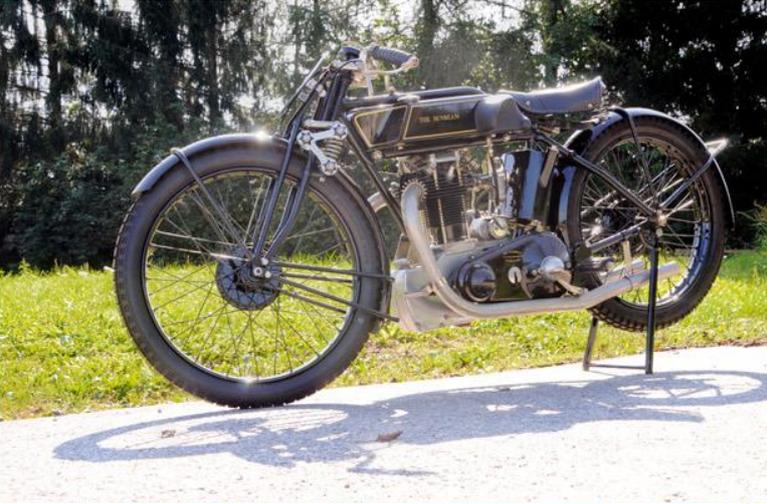


„das Krokodil“ - SUNBEAM 500 ohc Works Racer 1925

„Die Technologie auf dem Rennmaschinensektor schritt in den 20er Jahren in Siebenmeilenstiefeln voran. Stetige Verbesserungen auf dem Materialsektor, neue Legierungen und technischer Erkenntnisgewinn ermöglichten Konstruktionen, die meist vor dem ersten Weltkrieg schon bekannt waren, sich aufgrund mangelhafter Standfestigkeit aber nicht durchgesetzt hatten. Am Beispiel dieser Rennmaschine hier betrifft das die Ventilsteuerung. 1922 noch hatte Alec Bennett auf der Longstroke-Sunbeam den Sieg seines Markengefährten Tommy de la Haye bei der Senior TT des Jahres 1920 wiederholt, aber es war damals schon absehbar, dass es möglicherweise der letzte Sieg einer seitengesteuerten Maschine gewesen sein könnte (was er auch war). Immerhin hatte die AJS Mannschaft die Überlegenheit der OHV Steuerung bewiesen, indem sie in der Junior TT alle Stockerlplätze belegt und Howard R. Davies mit einer 350er AJS sogar die Senior Klasse gewonnen hatte!

Seitengesteuerte Motoren sind zwar weniger defektanfällig (hängende Ventile neigen dazu, am Schaft abzureissen und dabei den Kolben und oft

auch den Zylinder zu beschädigen), dafür erlauben OHV Triebwerke wesentlich günstigere Kanäle, höhere Kompressionen und damit mehr Leistungsentfaltung. Eine weitere Verbesserung waren obenliegende Nockenwellen. Sie helfen, Stößel und Stoßstangen einzusparen, stellen die Verbindung zu den Ventilen lediglich über Schwinghebel her. Der Antrieb zur Nockenwelle erfolgt entweder über eine Steuerkette, eine Zahnradkaskade oder über Kegel- und -Schraubenräder – die teuerste und aufwändigste Variante, bekannt unter dem Namen „Königswelle“. Sie war es, die als neueste Erkenntnis zur maximalen Leistungsausschöpfung bereits Mitte der 20er Jahre bei denjenigen Herstellern entwickelt wurde, die ernsthaft die Absicht hatten, sich ganz vorn im Renngeschehen zu positionieren. Vorreiter (zuerst bei den 350ern) waren Velocette und Chater Lea, wogegen Norton erst 1927 reagierte. Als erste Marke hatte Sunbeam für die Saison 1925 eine 500er mit Königswellenantrieb rennfertig, das Triebwerk war von John Greenwood unter Verwendung möglichst vieler Teile der OHV Motoren entwickelt worden.



Nicht nur die OHC Steuerung war bemerkenswert. Auch Neuerungen wie die Haarnadelventilfedern oder die Trockensumpfschmierung fielen auf – und die Doppelport-Auspuffanlage, die eine Moderscheinung vorwegnahm, die sich bei der Konkurrenz erst Ende der 20er, Anfang der 30er Jahre durchsetzte.

Der große Matchwinner wurde die OHC Sunbeam allerdings nicht. Die OHV Modelle erwiesen sich als standfester und erfolgversprechender. Nur eine Handvoll Königswellenmotoren sind in dem von John Marston gegründeten Motorradwerk in Wolverhampton – das 1925 aber schon zum Nobel-Konzern ICI gehörte – entstanden. Manche Quellen sprechen von vier, andere von sieben Stück. Mit Sicherheit weiß man von einer 600er Ausführung, die bei Gespannrennen eingesetzt wurde, auch eine 350er Versionen soll es gegeben haben. Dass die OHC's im Renneinsatz waren ist aber unbestritten – beispielsweise ist Rupert Karners Auftritt beim GP von Europa fotografisch dokumentiert. Dass die Entscheidung Sunbeams zugunsten der OHV Modelle richtig war, bewies Charlie Dodson, der mit einem Model 90 in den Jahren 1928 und '29 die gesamte Konkurrenz bei der Senior Tourist Trophy niederrang. John Greenwood galt als konservativ, die Rückkehr zum OHV Konzept kam ihm sicherlich gelegen, allzuviel Enthusiasmus dürfte er in die Entwicklung der Königswelle nicht investiert haben.

Das hier gezeigte Sunbeam Königswellen-Modell wurde seinerzeit vom Schweizer Meister Francois Franconi gefahren. Sunbeam war Franconi sehr zu

Dank verpflichtet und überließ ihm das seltene Werksmotorrad. Nach ihm wurde es noch vom Züricher Großimporteur Emil Frey eingesetzt, bevor es in den Besitz von Henry Moser gelangte (dessen Sohn Silvio sich einen Namen als Formel 1 Pilot machte). „Langgediente“ Oldtimerfans werden sich noch daran erinnern, dass sie einstmals das Highlight der Rennmaschinen Sammlung des Walter Brandstetter in St. Pölten darstellte. Um den seltenen Renner aus der Schweiz in seine Sammlung nach Österreich zu holen bedurfte es prominenter Hilfe: ein gewisser Jochen Rindt – zu der Zeit schon in der Steueroase Schweiz wohnhaft – vermittelte erfolgreich ...“

Der obige Text stammt samt den Fotos aus dem ersten Band der Buchreihe „Motorrad Legenden – historische Grand Prix, Tourist Trophy und Brooklands Rennmaschinen“ (siehe [HIER](#)). Zur Zeit der Entstehung des Buches war der seltene Sonnenstrahl Teil der Rennmaschinen-Sonderausstellung im Motorrad-Museum Vorchdorf, stand dort als Leihgabe des Rennsportmuseums am Hockenheimring. Von Vorchdorf ist sie direkt an das TOP Mountain Motorcycle Museum am Timmelsjoch gegangen, das leider kurz darauf von einem Großbrand vernichtet wurde, heute aber in neuem Glanz erstrahlt. Noch ein Bonmot zur OHC Sunbeam: von den Werksmechanikern wurde sie „das Krokodil“ genannt, weil sie klickende Geräusche von sich gab wie die böse Panzerechse bei Peter Pan, wenn sie sich unter Wasser näherte ...



