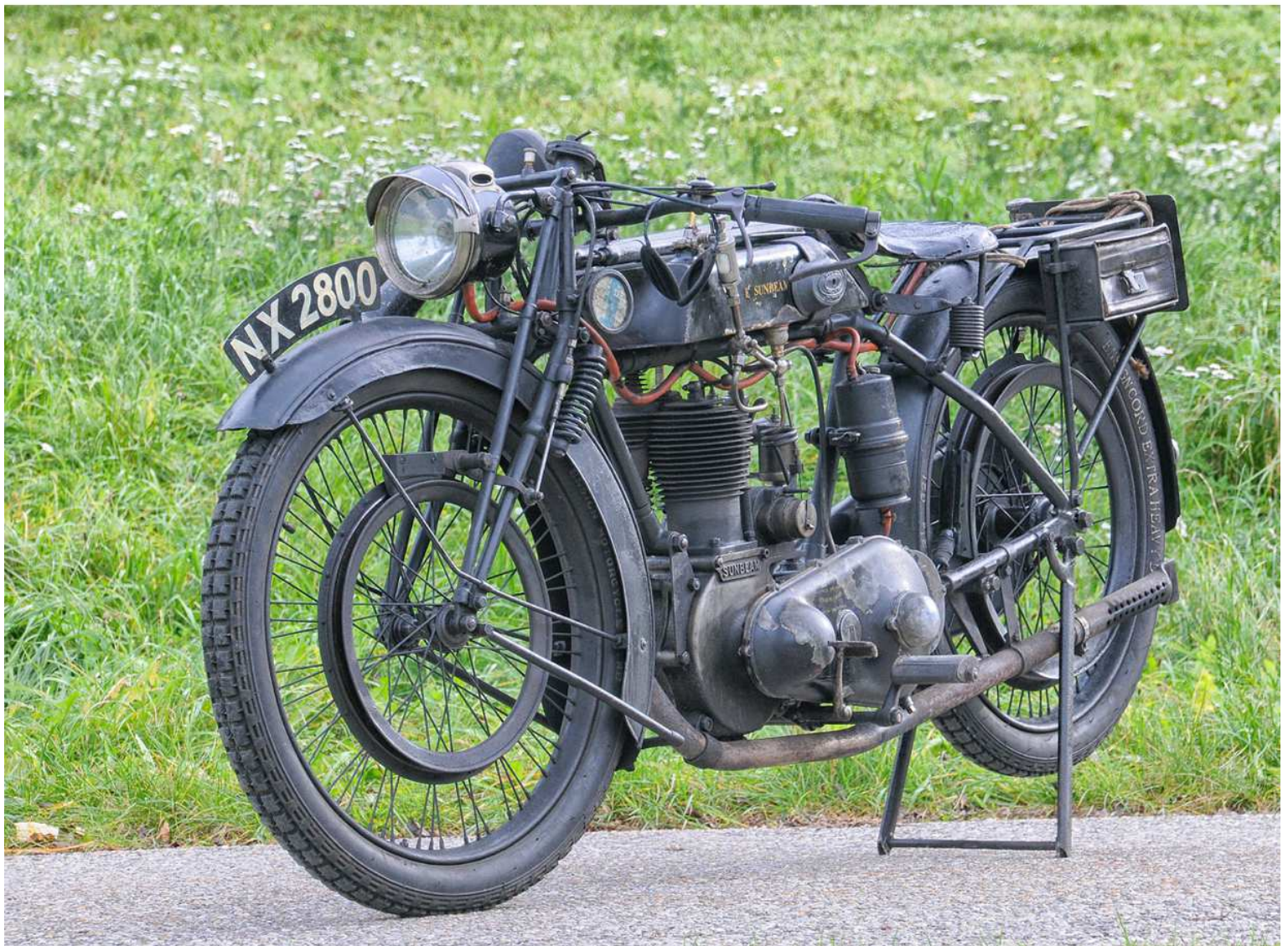


Erfolgsgeschichte - SUNBEAM Model 5 500sv 3 ½ HP Light Solo 1923



John Marston begann 1874 in Wolverhampton als eigenständiger Unternehmer mit der Produktion von einer speziellen Sorte Emaillegeschirr, die in England „Japanware“ heißt. Zu diesem Zeitpunkt war er erst 23 Jahre alt! Einige Jährchen später, so nach 1890, waren Fahrräder so richtig in Mode gekommen und ließen sich blendend verkaufen. Anlass genug für Marston, ebenfalls auf diesen Zug aufzuspringen. Seine Produkte waren qualitativ äußerst hochwertig und auch optisch sehr ansprechend mit ihrem schwarzen Lack und den goldglänzenden Zierlinien. Von Anfang an ließ Marston die Kette in einem geschlossenen, mit Öl gefüllten Kasten laufen, den er „Little Oil Bath“ nannte. Die Fahrräder selbst hießen „Sunbeam“, der Sonnenstrahl. Auf diese Idee hatte ihn seine Frau Ellen gebracht, zu der er zeitlebens ein sehr herzliches Verhältnis hatte. Seine Fabrik wurde folgerichtig „Sunbeamland“ genannt.

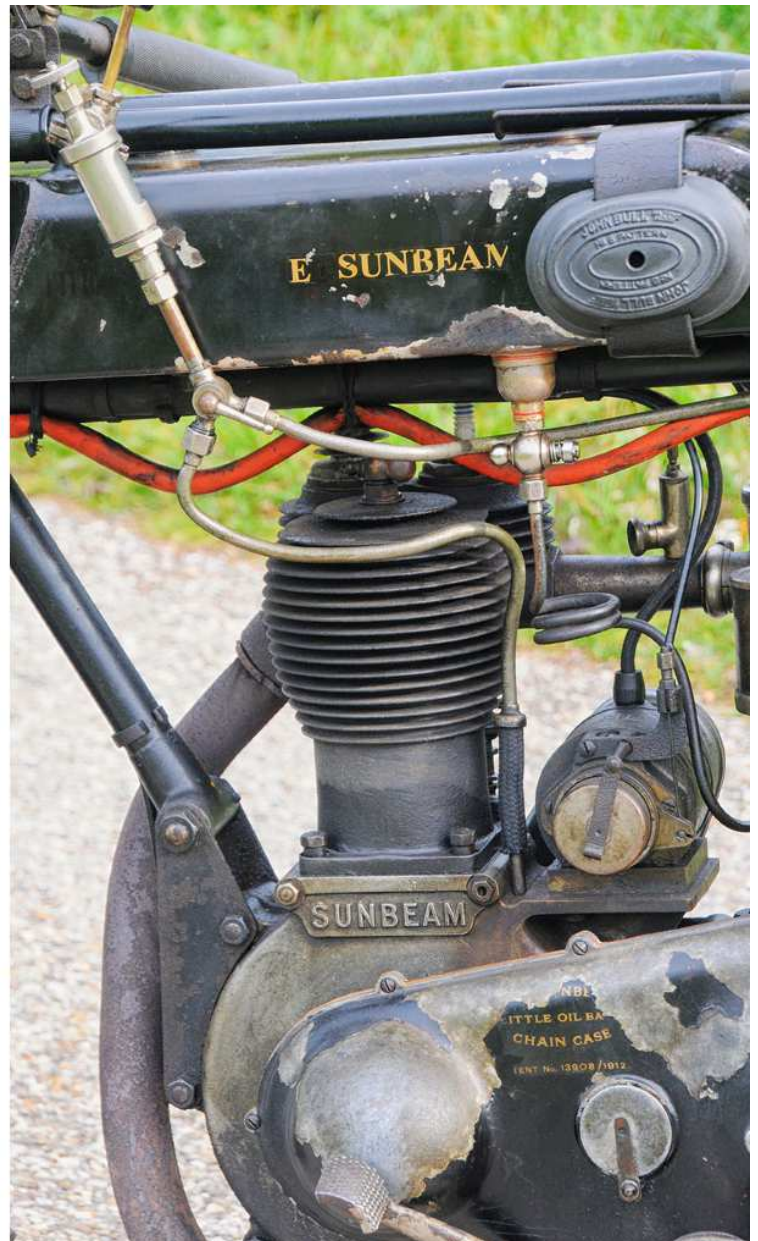
1903 experimentierte Marston bereits mit motorisierten Zweirädern, kam aber davon schnell wieder ab, als ein Mitarbeiter bei einer Testfahrt ums Leben kam. Sinnvoller erschienen ihm Automobile, und 1905 wurde die Sunbeam Motorcar Company Limited gegründet, die allerdings eigenständig neben der Fahrradfirma existierte. Allerdings kam Marston an den Motorrädern nicht vorbei, zu dringend notwendig erschien seinen Beratern dieses Geschäft. 1912 war es soweit, das erste Motorrad verließ die Fabrik in Wolverhampton. Marston selbst hatte mit der Konstruktion allerdings wenig zu tun, den Zeichenstift führten vielmehr Harry Stevens (einer der vier Stevens Brüder, die AJS gegründet hatten) und John Greenwood, der vorher schon bei Rover und JAP gearbeitet hatte und ein Praktiker war, der seine Entwicklungen durchaus im Renntempo bewegen konnte und dies bei Wettbewerben auch tat.



Die Sunbeam entsprach natürlich qualitativ und optisch den Erwartungen, die man aufgrund des guten Rufs der Fahrräder erwartete, und wurden schnell als „the Gentleman’s Motorcycle“ gerühmt. 1916, der erste Weltkrieg dauerte bereits zwei Jahre an, hatte Sunbeam immer noch drei Zivilmodelle im Programm: das Modell 3,5 HP Standard, die 3,5 HP Model TT (wie wir sie hier auf den Bildern sehen), beide mit seitengesteuerten 500ccm Motoren aus eigener Fertigung, und die 6 HP mit dem JAP Twin, die die Basis für das Armeemodell werden sollte. Denn am 3. November erging der Auftrag des Heeresministeriums, die zivile Produktion zu stoppen und lediglich das V2 Model mit 770 ccm Hubraum für die Army

weiterzubauen. Ein großes Kontingent dieser Maschine konnte sogar an die russische Armee verkauft werden!

Marston selbst war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr im Werk beschäftigt, er war am 6. Mai dieses Jahres zurückgetreten. Er starb nur zwei Jahre später am 8. März 1918, nur einen Tag nach dem Begräbnis seines jüngeren Sohnes Roland. Seine geliebte Frau Ellen folgte ihm nur sechs Wochen später nach. Das Unternehmen ging in die Hände seines älteren Sohnes Charles und seines früheren Partners Thomas Cureton über, wurde aber schon 1919 von der schottischen Munitionsfirma Nobel Industries Limited (die dem Nobelpreis „Erfinder“ Alfred Nobel gehörte) übernommen.



Ab hier würde allerdings die Erfolgsgeschichte erst so richtig beginnen, und zwar mit der Longstroke, so genannt wegen ihres Langhubmotors mit einer Bohrung von 77mm und einem Hub von 105mm, die unverkennbar von der 1922er Rennmaschine abgeleitet war und von 1924 bis 1928 zum sportlichen Dauerbrenner und Megaseller der Birminghamer wurde. Wir aber machen hier ein Brake und wenden uns dem Vorgänger dieser Longstroke zu, einem Model 5 aus 1923, die als „3 ½ HP Light Solo“ in den Sunbeam Katalogen stand. Max Räuschenböck hat sie aus ihrem

Mutterland nach Österreich geholt, wo Sunbeams schon seinerzeit immer sehr geschätzt wurden. Leider hat Max keine spezielle Geschichte beim Kauf dazuerhalten, konnte also auch beim Verkauf keine mitgeben. Geblieben ist sie aber eh im Freundeskreis, übernommen hat sie Georg Eichelseder, der den leichten Tourer als Stammgast jährlich im Oktober bei der FranzJosefsFahrt in Bad Ischl vorführt, wo das Ross durch seinen unverbastelten Originalzustand und der Reiter durch sein zeitgenössisch stimmiges Outfit auffallen.



