

Historie: Sunbeam Alpine

Er war anders als die Kinder englischer Sportwagenproduzenten und das vom ersten Tag an. Als Sunbeam Alpine im Sommer 1959 das Licht der Welt erblickte, schockierte er Konkurrenz wie Kundschaft gleichermaßen mit seiner Karosserieform: Straffe Ponton-Linien, nicht der Hauch von ausgestellten Kotflügeln, wie sie beispielweise MG A und Triumph TR 3A noch zelebrierten und vor allem „Heckflossen“!

Die Konstruktion ist solide, die Form gefällig und die Details überzeugen. Wann immer die Rede auf englische Roadster kommt, denkt man an MG und Triumph, an Austin Healy und Jaguar sowieso. Aber Sunbeam? Sicher, das war mal was namens Alpine und natürlich auch der Achtzylinder-Tiger.



Das sollte ein Sportwagen sein?

Die Macher bei Sunbeam in Coventry zielten auf den US-Markt, das war völlig offensichtlich. Man brauchte nicht zweimal hinsehen, um die Ähnlichkeit zum Bestseller Ford Thunderbird zu entdecken. Marketingexperten glaubten, ein Komfortbedürfnis bei der Klientel jenseits des großen Teichs entdeckt zu haben und die Rootes-Group trat an. Dies zu befriedigen: Kurbelscheiben, lange hohe Türen, ja sogar mit Griffen und Schlössern und ein echtes Klappverdeck, das sollte ein Sportwagen sein?

Mechanisch griffen die Verantwortlichen wo immer möglich ins Regal. Bauteile von Sunbeam Rapier, Hillman Husky und Minx wurden bevorzugt verarbeitet. Für den Antrieb sorgte ein konservativer OHV – Grauguss, Vierzylinder Motor mit 1494 cm³ und 78 PS auf MG A Niveau. Vorne gab's Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Schraubenfedern, hydraulischen Dämpfern, einen Querstabilisator und hinten eine Starrachse.

Tatsächlich nahm die Kundschaft das Auto gut an, bis Ende 1960 waren bereits knapp 12.000 Einheiten verkauft. Die Modellpflege hielt sich dann auch in Grenzen. Ab 1961 gab es 100 cm³ und zwei PS mehr. Ein bisschen Feinarbeit hier, eine andere Vergaserbestückung dort, doch im Prinzip blieb bis zur fünften Serie, die 1965 mit einem neuen, fünffach gelagerten und 94 PS starken Motor antrat, alles beim Alten.

Die Karosserie hatte sich freilich schon 1964 mit dem Erscheinen der vierten Serie in einem entscheidenden Punkt verändert: Die hinteren, zur Heckflossen auslaufenden Kotflügel mit den schrägen Rückleuchten waren passé. Selbst in den USA lockten Heckflossen keinen Hund mehr hinterm Ofen vor, es war höchste Zeit für sachliche Formen.

Die Alpine war ein Erfolg für die Rootes-Group. Zwischen 1959 und 1968 verkaufte er sich beständig gut, insgesamt rund 70.000 Stück. Heute tummeln sie sich eher am Rande der Oldtimerszene. Eine interessante und erschwingliche Alternative zu Triumph und Co!

Ein denkwürdiger Filmauftritt welcher am 8. Oktober 1962 in den britischen Kinos erfolgte: „James Bond jagt Dr. No“. Die Aufnahmen entstanden in den tückischen Serpentinaugen in den Hügeln von Jamaika. Der Filmstar war eine Sunbeam Alpine Serie II.

Mein Freund Peter hatte sich am 28.06.1963 einen Sunbeam Alpine gekauft.

Getauft auf „Sunny“, den er in all den Jahren seines Lebens bewegte und sich niemals von diesen trennte. Die vielen Reisen mit seiner geliebten Gattin in fast alle Länder Europas waren erlebnisreich und setzten diesen stets eine Krone auf. Es waren Fahrten zu den Städten in denen eine Oldtimer

Veranstaltung abgehalten wurde. Treffen zu denen ROOTES Freunde luden, auch eine große Anzahl an Wertungsfahrten und Rallyes. Mit Freunden standen des Öfteren Fahrten an der Tagesordnung. Die Mitgliedschaft bei weiteren drei Oldtimerclubs (OCT, OFN und OCH) waren weitere Gründe für die zahlreichen Ausfahrten.

Im Inland konnte er ohne seinen „Sunny“ nicht sein. Neben seiner Gattin war der „Sunny“ nicht wegzudenken.



Peter achtete bei seinen „Sunny“ auf die Funktionalität und Sicherheit. So machten sich in den Jahren einige Arbeiten am Fahrzeug notwendig, auch Restaurierungen waren zu tätigen. Sagen wir mal: „Das Salz war schuld“.

Die Alpine-Karosserie ist selbsttragend und sehr aufwendig versteift. Die Schweller sind beispielsweise dreiteilig, zusätzlich zum Innen- und Außenteil sorgt ein Mittelschweller für Stabilität. Überhaupt haben sich die Autobauer in Coventry mit der Verstärkung der Blechhülle jede Menge Mühe gegeben. Die Karosse strotzt vor Hohlräumen und doppelten Blechen.

Der dreifach gelagerte Motor ist zwar nicht ganz unumstritten, bis jetzt hält es sich aber wacker, und die Leistung ist für flotte Fahrten über Alpenpässe völlig ausreichend.



Die gewechselte Kopfdichtung, neu eingeschliffene Ventile brachten den Motor wieder auf Vordermann. Auch sonstige Revisionen sind in den Jahren notwendig geworden. Bei der Hinterachse wurden die serienmäßigen Filzdichtringe ziemlich bald undicht, was sich mit einem modernen Simmering ohne allzu großen Aufwand richten ließ. Das Verdeck wurde in den Jahren zweimal erneuert.

Das Ding ist erstens hübsch und zweitens voll mit interessanten, reizvollen Detaillösungen. Da ist beispielsweise der dreiteilige aufklappbare Verdeck Kasten, in dem Pleane und Gestänge spurlos verschwinden. Und als Rückenlehne für die beiden Notsitze dient. Um das abschließbare kleine Ablagefach in der Mittellehne oder die verchromten Abdeckungen der Türschlösser zu erkennen, muss man dagegen schon zweimal hinsehen. Und dass die hübschen kleinen Kontrolllampchen von Overdrive, Blinker und Fernlicht für Nachtfahrten abzdunkeln sind, um den Fahrer nicht zu blenden, verrät erst die Bedienungsanleitung. Das Cockpit ist komplett ausgestattet. Die Elektrik machte keinen Ärger. Den üblen Ruf des Elektrik-Erstausstatter Lucas ist nicht recht nachvollziehbar. Für Vergaser, Zündverteiler, Benzinpumpe ist eine Vorsorge zu treffen. Auf Achsen und Bremsen sowie dem Bremsservo ist zu achten.

So unenglisch wie die Linienführung der Karosserie ist auch die Rücksichtnahme auf den Körperbau der Passagiere. Die Sitze haben einen weiten Verstell Bereich und sind über einen Hebel am Gestell sogar in zwei verschiedene Höhen zu justieren. Dazu noch das Lenkrad, das auf der Lenksäule stufenlos zum Fahrer hin und von ihm weg zu verschieben ist einfach nett.

Rückblickend waren all die Jahre mit dem „Sunny“ die Mühe wert. Triumph, MG, Jaguar, Healey und Co. gibt es schließlich auf jedem Treffen mehr als genug.

Der Eigner des Sunbeam Alpine ist leider plötzlich verstorben. Die Gattin und der Sohn werden „Sunny“ würdig weiter benützen und pflegen!

[Zu den Bildern >>>](#)

„Joe“ 03.08.2021