



Große Erwartungen für 2021 ...



"Die Flossen hoch, der Frühling kommt bestimmt"...

Euer Sunbeamclub

Präsident

Markus Steininger Präsident/Referent der 8-Zylinder-Baureihen Hirtenweg 5, 82266 Inning T 08143/7706

tiger@steininger-steinmetz.eu

Vizepräsident

Bernd Düe Referent der 4-Zylinder-Baureihen Max-Eyth-Str. 30, 73765 Neuhausen T 07158/1285103 bernd.duee@alpine.de

Vizepräsident

Derzeit vacant

Mitgliederverwaltung

Stefan Tenkmann Pöhlmannstrasse 14 80687 München T 01522/5964513

mitgliederverwaltung@sunbeamclub.eu

Website

Ferdinand Wilmes
Zum Müggenberg 17, 59755 Arnsberg
T 02931/701111
info@fahrrad-wilmes.com

Redaktion Sunbeam-Journal

Rene Helzle Bahnstrasse 6, 72770 Reutlingen T 0171/2730813 renehelzle@aol.com

Kassenführung

Marion Steininger Hirtenweg 5, 82266 Inning T 08143/7706 marion@koegl.info

Bankverbindung

Sunbeamclub Deutschland IBAN DE08 2005 0550 1216 1769 64 BIC HASPDEHHXXX

Inhalt

Impressum / Inhaltsverzeichnis

Präsidentenkolumne

Sunbeamclub

- Mitglieder Neuvorstellung
- Nachrichten aus der Schweiz

Touren & Treffen

Alpine Voice. Besuch aus der SchweizNachlese: Regiotreffen Süd beim Häuser

• Nachlese: Honeyball 2020

Test & Technik

• GL -AD 467: Großer Service

 Rootes Garage: Überholung Lüftungsklappen

Zwangsbelüftung

Tiger News: Scheunenfund!

• Service Bulletin 15

• Venezia News I & II

• Restaurierung Tankanlage

Tiger Technik News

Youngster Bereich

• Im nächsten Journal wieder...

Termine

Sonstiges

- Vom Alpine zum Rover P5 Coupe
- Sunbeam Rätsel

Suche - Biete

Impressum

Mitgliederzeitschrift des Sunbeamclub Deutschland, Ausgabe 78/Mai 2021

Herausgeber Markus Steininger, Hirtenweg 5,82266 Inning, Tiger@steininger-steinmetz.de Rene Helzle, Bahnstrasse 6, 72770 Reutlingen, renehelzle@aol.com

Druck und Versand Markus Steininger, Hirtenweg 5,82266 Inning, Tiger@steininger-steinmetz.de

Präsidentenkolumne

Ich hoffe dass Ihr alle gesund geblieben seid und auch zukünftig von dem Virus verschont bleibt.

Das erste halbe Jahr meiner Präsidentschaft ist schon vorbei, wenige Treffen in Präsenz, Kein Jahrestreffen, nur wenige Rallyes, jetzt könnte man schon traurig zurück blicken. Aber ich sehe auch schöne Seiten – wir hatten mal



Zeit in Ruhe die Werkstatt aufzuräumen - den Dichtgummi am Verdeckspriegel ankleben - den man ja den ganzen Sommer sonst eh nicht braucht - den kaputten Blinker Rücksteller wechseln - nicht zu vergessen die Fensterheber Mechanik, die durchrutscht, auswechseln.

Tenki ist total eingespannt - neue Homepage - Mitgliederbereich - Abstimmung mit Ferdi - PAYPAL Konto - einfach super was er alles macht. Kaum hat man eine neue Idee - wie die Clubgeschichte auch auf Englisch - zack am nächsten Tag schon erledigt. Lasst Euch überraschen was es alles Neues gibt - die Anleitung findet Ihr im Journal.

Tenki danke, die Ideen hätten wir schon, aber die Umsetzung......also mit so einem Team macht es Spaß Neues zu entwickeln.

Ob das Jahrestreffen in Schloss Dyck stattfindet – keine Ahnung zum jetzigen Zeitpunkt. Aber die Hoffnung stirbt zuletzt. Bernd hat was in der Hinterhand, falls wir kurzfristig doch noch ein Treffen machen können.

Also bleibt positiv und wir werden bestimmt einige Regiotreffen organisieren können.

Fuer Markus



Ein Anruf aus der Schweiz brachte wieder etwas Unruhe in 's Haus und lenkte von Corona ab.

Willi Kläntschi fragte an, ob sein Zimmer bei uns frei wäre. Ein Schiff kommt nach Hamburg und es wären ein Paar Kleinigkeiten zu reparieren.

Sonntagabend tauchte Willi bei uns auf und nach einem kleinen Abendessen nahmen wir noch einen Absacker, da Willi schon am Montag um 6.30 Uhr in den Hafen musste.

Gegen Abend kam nicht nur Willi, sondern auch Nils Ahrens mit Hund Ava und wir genehmigten uns einen Drink in gemütlicher Runde. Themen hatten wir genug und es wurde spät.

Renate und Hellmuth



Mitglieder Neuvorstellung

Hallo, ich möchte die gebotene Gelegenheit nutzen mich als neues Clubmitglied kurz vorzustellen:



Meine Name ist Christian Forster -Rufname Chris – , lebe derzeit in Wien, und bin mit bald 50 Jahren gerade selbst dabei zum Oldtimer zu reifen.

Grundsätzlich autoaffin seit Geburt, hat die mobile Karriere wie bei den Meisten mit älteren Gebrauchtwagen begonnen. Im Laufe der Jahre wuchs das Interesse an Oldtimern und Klassikern, und parallel lief die Entwicklung vom Fahrer zum aktiven Schrauber. Neben den teilweise schmerzhaften Selbstversuchen -sowohl finanziell als auch körperlich – besuchte ich viele Kurse der Fahrzeugakademie Schweinfurt, und endete als zertifizierte Fachkraft für historische Fahrzeugkarosserien. Bei einem dieser Kurse lernte ich damals Markus Steininger kennen, der mich mit seinem ansteckenden Enthusiasmus auf die Spur des von mir bis dahin eher unbeachteten Sunbeam Tiger brachte.

Ein paar Jahre später in 2015 war es dann soweit, und ich hatte eine der seltenen Wildkatzen in einer Auktion erlegt. Nach diversen Gutachten und Behördenwegen waren auch die Sidepipes, US-Felgen und der Umbau auf Automatik durch den Vorbesitzer eingetragen. In den 4 Jahren danach war der Sunbeam ein Highlight meiner kleinen Sammlung, und ein treuer Begleiter mit dem speziellen Sound. Leider ereilte mich im Frühjahr 2020 direkt beim Wegfahren vom TÜV- Termin der Technikteufel. Durch eine Undichtheit wurde die gesamte Bremsflüssigkeit in den Bremsservo gesaugt, und ich fuhr an der ersten roten Ampel nur durch die Handbremse verzögert auf einen Geländewagen auf. Es folgte die Sicherstellung

des Wagens zwecks Begutachtung, und danach eine 8 -monatige Behördenpause wegen Corona und danach angestauter Arbeitslast.

Nun habe ich den Tiger endlich zurück, und will mich an die Instandsetzung machen. Bei der Suche nach Teilen bin ich auf den Club und damit wieder auf Markus gestoßen. Obwohl ich wegen der zu bunten Mischung meiner Fahrzeuge sonst kein "Clubmensch" bin, hat mich die sofortige, kompetente und vor allem herzliche Unterstützung überzeugt, hier beizutreten.

Wie erwähnt ist meine Sammlung sonst recht bunt. Sie reicht von Volumenmodellen wie Mercedes der Baureihe w123 bis zu seltenen Fahrzeugen wie dem Sunbeam Tiger, Ford OSI 20m TS und einem Meyers Manx Buggy. Mein Alltagsklassiker ist ein Volvo 122S -Amazon, mit dem wir 2019 sogar den dritten Platz in der Winterrally Steiermark geschafft haben.

Neben (und nicht nach) den Autos sind Freundin, Hund, Snowboarden und Lesen meine Hauptinteressen.

Ich freue mich dabei zu sein, und hoffe auf ein persönliches Kennenlernen sobald man uns lässt.

Servus aus Wien!

Chris



Nachlese: Regiotreffen Süd bei Häusers

Einmal mehr hatten Maria und Stephan Häuser am 12.9.20 zu einem Regiotreffen nach Grüneck eingeladen.

Wie immer, eine gut besuchte Veranstaltung!



Allerfeinstes Spätsommerwetter begleitete uns den ganzen Tag, als wenn Herr Häuser es bestellt hätte. Um 11 Uhr trafen die ersten Teilnehmer ein und es gab eine Menge zu erzählen, denn 2020 war ja bisher an gesellschaftlichen Zusammenkünften eher weniger ereignisreich. Nach einer guten Stunde waren die knapp 30 Teilnehmer versammelt und das war dann der richtige Zeitpunkt, das leckere Grillbuffet zu eröffnen. Mit Faßbier und Spritz haben wir es uns gutgehen lassen, die Sonne und die Begegnungen genossen. Toll war, dass wir auch internationale Beteiligung aus der Schweiz und Frankreich hatten. Die weiteste Anreise hatten Sylvie und Uwe aus Collonges sous Saleve (F), bei Genf. Clever, wie die beiden sind, haben sie den Besuch des Treffens gleich in eine etwas größere Tiger-Tour eingebaut :-).

Schön war auch, daß wir zwei neue Mitglieder, nämlich Reiner Riemensperger und Carsten Eidmann, dabei hatten. Die beiden haben die Gelegenheit gleich genutzt und sich mit den anderen bekannt gemacht.

Vielen Dank, Maria und Stephan, war mal wieder ein Treffen der Extra-Klasse!









GL AD 467 (Alpine V, rhd) / großer Service 2020

Wie so manchem von Euch ist es auch mir ergangen. Geplante Reisen und Veranstaltungen mussten weitestgehend abgeschrieben werden. Die perfekte Zeit also für lang geschobene Instandsetzungsarbeiten. Ich habe das Auto seit 18 Jahren, war damit in Schweden, Norwegen, Schottland, England, Italien und der Schweiz und bin immer auf eigener Achse gut nach Hause gekommen. Motor und Getriebe sind wie die meisten Teile noch Original und haben ca. 75.000 mls auf dem Zähler.

An mancher Stelle knirschte und knackte es nun mittlerweile doch ganz schön.

Auf dem Programm standen also: Getriebe überholen; Kupplung einstellen; Geräusch aus der Hinterachse eliminieren; Vergaser überholen; Kühler aufrüsten ...

Problem: ich hab' nur eine kleine Garage und bin bzgl. aller anspruchsvolleren Arbeiten an der Mechanik auf Hilfe und Tipps angewiesen (Andreas Kos, Thomas Rhous, Thomas Gottschalk und auch Bernd Due danke ich hier ganz herzlich!).

Eine Komplettübergabe der Arbeiten an eine Fachwerkstatt hätte mich ein



Vermögen und ewige Wartezeiten gekostet. Also - hilft ja nix - allen Mut zusammenfassen und eigene Möglichkeiten ausschöpfen.

Jetzt heißt es wegen des Getriebes natürlich Motor 'raus, und das ist ohne Hebebühne eigentlich ein unsinniges Vorhaben – oder?! Ja, ich habe mich für das "oder" entschieden. Hierbei konnte ich glücklicherweise auf einen engagierten Profi-Schrauber im Umfeld der eigenen Verwandtschaft zurückgreifen. Aufgrund der Pandemie war er an 3 Samstagen verfügbar. Das sollte reichen Peter: Deine Hilfe war unbezahlbar!

Ein grober Zeitplan ergab am Ende 3 Monate Dauer, vom Versand des Getriebes bis zur Fertigmontage und der mit Bravour bestandenen Testfahrt.

Die einzelnen Schritte:

Getriebe: Ausbau auf Böcken; in der eigenen Garage; streng nach Werkstatthandbuch! - das geht! (man braucht halt unten jemanden der sich das Ding auf den Bauch fallen lässt ᠍)



Das ausgebaute Getriebe



Die "blaue" Welle

Das Getriebe (incl. Overdrive) habe ich dann per Spedition nach England zu unserem Clubkameraden Dr. John "the box" Roseby geschickt. Der hatte es nach einer Woche fertig und sandte es "like new" wieder zurück.





Man beachte: er macht seine Arbeit auf einem Rootes-Originalprüfstand (!)

Differential: die Garage war gerade breit genug um die Steckachsen nach links und rechts rauszukriegen (3) Ich habe es anschließend nach Essen zu Volker Herrmann gebracht um es von ihm überholen zu lassen. (eine andere Adresse habe ich in Deutschland auch schlichtweg nicht ermitteln können). Wie schade, er wird seinen Betrieb demnächst wohl aus Altersgründen schließen und eine Nachfolge ist nicht in Sicht. www.getriebe-overdrive.de

Vergaser: der Ausbau stellt natürlich kein Problem dar, aber das Überholen lassen ist eines. Meine Doppelvergaseranlage besteht aus 2 Stk. Stromberg CD 150 und bei jeder Werkstatt – auch bei spezialisierten Oldtimerbetrieben – wird man an mutmaßliche Spezialisten verwiesen, die es dann oft gar nicht mehr gibt. Immer



wieder landet man aber auch bei JPA, Jens Peter Adam www.vergaserwelt.de. Hier gibt es Überholsätze, es wird aber auch der Service angeboten. Für die Überholung meiner Anlage hätte ich allerdings mind. 6 Monate (!) warten müssen. Als Alternative kann ich einen kleinen Betrieb in Holzminden empfehlen. Der kommt über Volvo-Bootsmotoren an die Auseinandersetzung mit Stromberg-Vergasern und hat m. E. sehr gute Arbeit geleistet: Fabian Gürtler fabiangrtr@web.de

Kupplung: leider hat sich auch die erst vor ca. 4.000 km erneuerte Kupplung als verschlissen erwiesen. Also wurde auch diese neu beschafft - natürlich über Thomas Gottschalk.

Kühler: Noch vor dieser Aktion hatte ich den Kühler bei Autokühler Mees www.klimawartung.de in Leverkusen reparieren und mit einem Hochleistungsnetz versehen lassen. Das sollte dem gealterten Motor guttun.

Den Zusammenbau aller Teile haben wir zu Anfang November beendet. Alles ist gut! Der Wagen sieht aus wie vorher, aber ...

.... er fährt besser denn je - Yihaaaaaaa!!!

Meine Erkenntnis aus dieser, für mich wirklich herausfordernden Schrauber-Erfahrung ist: Ich kann Alllleeees! - wenn Peter dabei ist!

Aktuell steht der Austausch des Hauptbremszylinders an – ich warte auf die Lieferung über Thomas Gottschalk.

Dann werden noch die hinteren Stoßdämpfer ausgetauscht.

Dann ... ist es aber auch mal gut ©

Das Backup über den Club ist für mich unverzichtbar und ich möchte mich an dieser Stelle – vielleicht auch stellvertretend für Andere – bei all denen bedanken die Zeit und Arbeit investieren um zu helfen wo es geht, um unser schönes Hobby zu befördern und unsere Autos auf der Straße zu halten.

Ich mag Euch – und nicht nur deswegen!

Euer Harald



Anorak fact: der Peter (oben im Bild, stehend) wird übrigens gerade unser neuer Sachverständiger und Gutachter beim TÜV! (Standort: Brühl bei Köln)

Nachlese: Honeyball 2020

Ende 2019 hat mich Angelo (auch ein schwarzer Tiger) gefragt, ob ich Lust hätte mit ihm in Italien den Gran Premio zu fahren. Da ich da vor Jahren schon mal mitgefahren bin fand ich die Idee super und wir fingen an zu Planen.

Dann kam eine Mail von Angelo dass er viel lieber die Honeyball Rallye fahren wollte. Da waren im September 2020 in 6 Tagen 60 Alpenpässe geplant: Also echt viel und heftig fahren. Susanne und ich haben nur kurz überlegt und dann zugesagt. Das Nenngeld überwiesen und auf die weiteren Dinge gewartet. Es kamen dann einige wenige Informationen zum Streckenverlauf: Start in Slowenien und dann dem Alpenbogen folgen bis nach Südfrankreich. Das hörte sich alles klasse an aber dann kam Corona ...

Ich habe einige Male mit dem Veranstalter telefoniert und ihm war am Ende das finanzielle Risiko für die Teilnehmer zu hoch falls es zu coronabedingten Absagen einzelner Länder kommen sollte.

Aber es gab noch das sogenannte Honeybällchen, das normalerweise für drei Tage immer im Frühjahr irgendwo in Deutschland stattfindet. Auch hier gab es eine Absage für das Frühjahr, aber die Sache wurde dann in den September verschoben und auf 5 Tage verlängert. Das wurde dann die erste Honeyball-Rallye in Deutschland. Es sollte durch die deutschen Mittelgebirge gehen. Hörte sich erstmal ganz normal an, aber dann sickerten die Informationen durch: Täglich zwischen 320 und 400km auf kleinsten Straßen ordentlich am Lenkrad drehen. Dazu nur ein paar kleine Aufgaben (um am Ende einen Sieger zu haben) und ansonsten per Karte navigieren und Spaß an der Landschaft und am schnellen Fahren zu haben. Wir waren gespannt, auch weil man ansonsten über die Honeyball wenig in Erfahrung bringen kann. Da die ersten dieser Rallyes mal von einem Hamburger organisiert wurden hatte ich zwar schon davon gehört, aber das waren alles nur Informationen aus zweiter oder dritter Hand.

Kurz vor dem Start habe ich dann die Teilnehmerliste bekommen: Das waren 21 Teams auf sehr unterschiedlichen Autos. Zum Beispiel 190SL (mit Kompressor!), MGB, 2 x Tiger, Datsun 240Z, diverse Mercedes-Limousinen, Mitsubishi Colt, Volvo 242 Kombi etc.. Leider hat dann die Instandsetzung von Angelos Hinterachse überhaupt nicht geklappt und er musste mit seinem Sternenkreuzer teilnehmen: MB 500SL. Damit war mein Tiger plötzlich das zweitälteste Auto der Veranstaltung. Das hatte ich auch noch nie

Startpunkt der Rallye war Hildesheim, das wir von uns über Landstraßen angefahren haben um dem üblichen Staus auf der A7 (eine einzige Baustelle) zu umgehen. Wir haben dann ab Nachmittags auf der Hotelterrasse die eintrudelnden Teilnehmer begrüßt und begutachtet. In den Benzingesprächen dazu kam raus, das alle schon diverse Honeyballs mitgefahren sind. Ein Paar hatte sich dort sogar kennen gelernt und dann geheiratet! Wir wurden aber als Novizen sehr herzlich in den Kreis der "Honeyballer" aufgenommen.



Am Abend wurden dann noch kurz die Regeln erklärt: Jeder fährt für sich, die Starts erfolgen im Minutenabstand und wer den Umschlag mit der Streckenführung erst am Morgen beim Start öffnet bekommt einen Sonderpunkt. Das war es. Ach ja: Für Blitzerfotos haftet nicht der Veranstalter. Wobei das auch nicht wirklich als Veranstaltung erkennbar ist. Es gibt keine Startnummern und die nächsten Tage zeigten, dass man sich auf der Strecke nicht wirklich häufig begegnet.

Bezüglich dieser Strecke kann man nur Komplimente vergeben: Ich hätte nicht gedacht, dass man in Deutschland solche langen Tagesetappen fast ohne Verkehr bewältigen kann. Scheinbar werden die kleineren Straßen in der Woche doch sehr wenig genutzt. Dazu waren mindesten 80% der Strecke landschaftlich herausragend und kurventechnisch allererste Sahne. Das Fahren hat mit jedem Tag mehr Spaß gemacht und am letzten Tag war man irgendwie traurig, dass das schon zu Ende sein sollte. Man hatte sich so schön eingegroovt und hätte noch tagelang so weiter machen können. Wir haben das Weserbergland, den Südharz, den

Spessart, die Rhön, die fränkische Schweiz, den Taunus und diverse weitere Gegenden durchfahren.





Mit der Siegerehrung hatten wir (wie meistens) wenig zu tun. Die zu findenden Punkte hatten wir zwar alle richtig, aber das hatten fast alle anderen Teams auch. Bei den übrigen Fragen lag ich aber oft daneben und damit haben wir es nur ins Mittelfeld geschafft. Auch die einzige Gleichmäßigkeitsprüfung, die auf einem Hotelparkplatz mit einem Tretroller gefahren wurde, war bei uns nicht wirklich toll.

Aber das Ergebnis ist bei der Honeyball nicht wirklich wichtig. Hier zählt der Spaß am (schnellen) Autofahren durch traumhafte Gegenden und an den Benzingesprächen am Abend.

Insgesamt sind wir 1.900 Rallyekilometer gefahren, Dabei habe ich mein Profil an der Hinterachse um 1,4 Millimeter weggeraspelt. Ich habe also mächtig Laune am Lenkrad gehabt. Die insgesamt 2.500km lief der Tiger problemlos und aufgrund des tollen Septemberwetters blieb das Verdeck die ganze Zeit offen. Mehr Spaß kann man mit Hosen an kaum haben!

Wir haben übrigens für 2021 schon zugesagt, da soll dann der Alpenbogen gefahren werden. Für 2022 wird es dann voraussichtlich nach Rumänien gehen. Also werden wir vermutlich auch in den engen Kreis der Wiederholungstäter eintauchen.



Überholen der Lüftungsklappen bei Alpine und Tiger

Bei den Alpine ab Serie 5 und den Tigern ab MK1a sind unter den Lufteinlässen vor der Frontscheibe 2 Klappen verbaut, die man von Außenluft auf Umluft umschalten kann. Sie bewirken eine deutliche Verbesserung der Belüftung des Fußraumes. Besonders Tigerfahrer wissen das zu schätzen! Bei allen Lüftungsklappen, die ich bis jetzt in der Hand hatte, sind in der Regel entweder die Federn oder das Scharnier oder beides defekt. Hiermit möchte ich unseren Mitgliedern eine Anleitung zur Reparatur geben.

Benötigt werden: Blindnieten 3x8 und 3x14 4 Scharniere Federstahldraht 1,5 x300 mm am besten 4 Stück falls es beim beim ersten Versuch misslingt Den Draht bekommt man im Internet Auch ein Stück Fensterdichtung selbstklebend wird gebraucht.



Zum Ausbau der Klappen beide Lüftungsgitter vor der Frontscheibe abnehmen (sind nur gesteckt, aber besser nicht mit einem Schraubendreher o.ä. heraushebeln, sondern lieber ein Stück Schnur oder schmalen Gurt durch das Gitter legen und nach oben vorsichtig herausziehen) und auf den kurzen Seiten der Klappen jeweils die 4 Blindnieten mit einem 3er Bohrer ausbohren. Unter dem Armaturenbrett die beiden Gestänge aushängen und die Klappen nach unten, in Richtung Fußraum herausziehen.

Beim Zerlegen nichts vertauschen! Am besten erst nur eine Klappe auseinandernehmen. Die zweite später, wenn die erste fertig ist. Alle Nieten ausbohren und darauf achten, daß man die innenliegende Aluverstärkung nicht beschädigt, sonst haben die neuen Nieten keinen Halt.

Auch das Luftleitblech ausbauen! Alles säubern! An der Klappe mit dem Cutmesser für die Scharniere den Drehpunkt ausschneiden, siehe Bild. Die Löcher so bohren, daß der Abstand der äußeren Löcher mit der Aluverstärkung übereinstimmt. So passen auch die originalen Bohrungen im Gehäuse.

Darauf achten, daß möglicherweise vorhandene, abgebrochene Reste der alten Federn aus den Befestigungslöchern (Nasen) entfernt werden. Dazu die Nasen der Klappe so auf dem leicht geöffneten Schraubstock auflegen, so das mit einem Stück des Federstahls die Reste der alten Federn senkrecht vorsichtig ausgetrieben werden können.











Vor dem Einbau der Klappe in das Gehäuse, Fensterdichtband aufkleben, aber den Bereich der Scharniere dabei aussparen.

vernieten.



An der Klappe die Scharniere mit 4 Nieten befestigen. Mit einem Fensterdichtband die Klappen am Rand abdichten und einbauen. Tipp: Die Nietzange in den Schraubstock einspannen, so geht das Nieten einfacher! Das abgebrochene Plastik vom Scharnier mit den 3 Löchern als Höhenausgleich zwischen Gehäuse und die Scharniere legen. Mit den langen Nieten einbauen und die Scharniere auf Gehäuseseite nur einmal

So passen alle Originallöcher!
Sollten sich Nieten durch die Aluverstärkung ziehen, 3mm Unterlegscheiben verwenden.
Auf Leichtgängigkeit der Scharniere achten

Nun zum Thema Federn: Pro Lüftungsklappe wird eine Feder benötigt. Zum Biegen des Drahtes hat sich ein Schraubstock als hilfreich erwiesen. Um die Windungen der Feder gleichmäßig biegen zu können, am besten einen Dorn mit ca. 8 mm Durchmesser verwenden.





Draht und Dorn zusammen einspannen und das bisher nicht gebogenen Stück Draht gleichmäßig um den Dorn legen, 2 ¾ Umdrehungen werden im Ergebnis erwartet. Dazu muß zunächst ein wenig "überdreht" werden, da es sich nun mal um Federstahl handelt.

An einem Ende der Feder muß der Federstahl rechtwinklig gebogen werden. Das geht am einfachsten eingespannt am Schraubstock mit einem kleinen Hammer und einigen wohldosierten Schlägen.



Das andere Ende muss zweimal in unterschiedliche Richtungen ebenfalls rechtwinklig gebogen werden, siehe Abbildung. Dieses Ende wird zur Verbesserung der Schaltmechanik mit einem Stück Gummi ummantelt. (6 mm Gummischnur angebohrt oder auch ein dünner PVC-Schlauch mit sehr kleinem Innendurchmesser).

Das Einhängen der Federn in die Befestigungsnasen der Klappe und dem Gehäuse funktioniert am besten unter Verwendung einer Spitzzange

Das Luftleitblech wird als letztes Teil beim Zusammenbau montiert. Dabei zwischen dem Gehäuse und dem Leitblech noch einmal ein Stück der Fensterdichtung verkleben.



Wer sich an der Reparatur versuchen möchte, aber Schwierigkeiten bekommt, kann sich gerne per Email an Stephan Häuser wenden (<u>stephan.haeuser.@t-online.de</u>). Und für diejenigen, die keine Lust auf das ganze "Gefrickel" haben, dürfen Stephan ihre defekten Klappen auch zuschicken. Die Instandsetzung schlägt mit 50€ pro Stück (inklusive Material) zu Buche.

ZWANGSBELÜFTUNG

Landläufig wird der Sunbeam Alpine/Tiger als Sportwagen oder sportliches Vehicle bezeichnet. Wie aber kann man von sporty auf racy pimpen? Natürlich kann man mit Racingstreifen verschlimmbessern (gemacht) auch andere Felgen montieren (hat ja jeder, ich auch), ein kleines Holzlenkrad von Motolito (kann man machen) ein E-Lüfter statt Lüftungsrad, um Gewicht zu sparen (check) und eine Edelstahlauspuffanlage inkl. Fächerkrümmer verbauen (da simmer auch dabei) und nun? In meiner Vorstellung war da ja noch eine Lufthutze für die Vergaseranlage, da ich aber keinen Tiger mein eigen nenne und es für den Alpine eine adäquate Hutze so nicht gibt, außer man bastelt und passt an und ruiniert sich am Ende seine Motorhaube, legte ich das Racingthema erst mal auf Eis.



Nun ergab es sich, dass vor langer Zeit, da richtete der jetzige PRÄSI ein Sunbeamtreffen aus am Ammersee, ich glaube es war Meister Steininger und glaube auch es war der Ammersee. Sorry, da ich meine Festplatte häufiger defragmentierte gehen anscheinend ein paar Sektoren flöten. Wie dem auch sei, Thomas Gottschalk hatte je zu diesem Zeitpunkt einen Tiger erworben und nahm dies zum Anlass mit dem Fahrzeug an dem Treffen teilzunehmen. Er organisierte alles (hier nochmal ein kräftiges Lob von mir, war SUPER). Ich traf also in Kevelar ein, um in das oben OHNE Auto umzusteigen, musste mich jedoch sehr wundern. Dat Cabrio war eine Limousine. Ich wollte wie es üblich ist für ein Cabrio natürlich offen fahren aber nein, Thomas ließ das Hardtop auf dem Auto. Da es auch im Spätsommer recht warm und der Motor des Fahrzeuges recht heiß werden kann, waren die Innentemperaturen wegen fehlender Klimaanlage nicht von schlechten Eltern. Nicht nur unsere, auch die Ausdünstungen aus dem Motorraum (obwohl ich auf ein bißerl Benzingeruch stehe) waren eher kontraproduktiv zu einem entspannten und vergnügtem fahren. Also war das Ablassen der Seitenscheiben angesagt, was nicht wirklich Abhilfe geschaffen hat und außerdem der Haarpracht abträglich war. Aber wie heißt es so schön "Nur die Harten kommen in Garten".

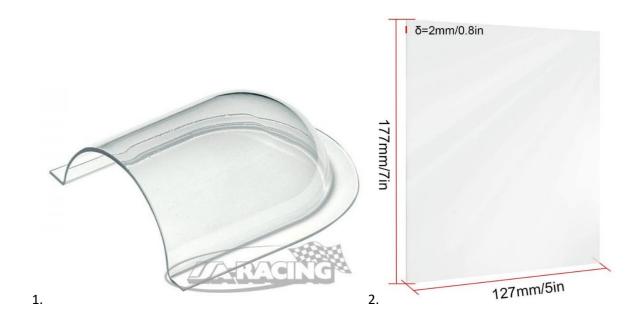
Als ich dann im November letzten Jahres auf ebay.uk günstig ein Seitenscheibenpaar für das Hardtop ersteigerte, ist mein "racing-pimp-projekt" wieder auf der Festplatte aufgepoppt und im Kopf entstanden. So nun Spaß beiseite, an die Arbeit!

Das Menü:

Zwangsbelüftung durch eine entsprechende Öffnung in der Seitenscheibe, wobei eine Plexiglashutze den notwendigen Zwang liefert.

Die Zutaten:

- 1. Hutze 2x von Isar Racing
- 2. Acrylglas für Fotobilder
- 3. Schrauben und Mutternsatz





3.

Das Rezept:

a) Beide Hutzen aufeinanderlegen (mit Tesa fixieren) und dann mit Bohrungen am Rand versehen.



b) nach genauen Messungen (also mehrmals) Hutze auf die Seitenscheibe mit Tesa fixieren und entsprechend den Löchern die notwendigen Bohrungen in die Seitenscheibe vollführen. Dann die Öffnung anzeichnen und mit dem Dremel und entsprechender Trennscheibe ausschneiden



c) Nachdem die Hutze durch die Schrauben mit der Seitenscheibe eine Symbiose eingegangen ist, wendet man sich der Innenseite zu und fertigt sich via Kartonage einen oberen und unteren Rand an, den man für den Schieber benötigt, damit dieser geführt wird. Wenn alles passt, überträgt man die Kartonage auf das Acrylglas und fertigt die entsprechenden Teile an.



d) Bei der mittleren Schraube (auf der Innenseite der Hutze) dient eine Unterlegscheibe als Befestigungspunkt für den Schieber wenn die Öffnung geschlossen bleiben soll.





e) Soll keine Zwangsbelüftung erfolgen, überlegte ich mir, ob nur der Schieber ausreichen würde, den Fahrtwind (und eventuell Regen) aus dem Innenraum raus zu halten oder würde es zu Spannungen führen, welche die Seitenscheibe ruinieren könnte. Also muss die Hutze geschlossen werden , damit die Zerstörung durch den Luftdruck erst gar nicht ermöglicht wird. Also habe ich zuerst einen Winkel aus einer Aluminiumstange gefertigt, der den "Hutzen"-rand und die Verschlussscheibe durch Verschraubung miteinander verbindet. Als letztes habe ich zwischen Hutzenrandfläche und Seitenscheibe aus einer Dichtungsplatte (für Anfertigung von Motorendichtungen) eine entsprechende Dämpfung geschaffen, damit Plastik nicht direkt auf Plexiglas trifft und es hier zu Rissen kommt.





So, jetzt hab ich auch einen Rennwagen!!!

Peter Müller

! EILMELDUNG! Wieder ein TIGER gefunden! EILMELDUNG!

Im Forum war Ende Juli ein Threat: SUNBEAM TIGER geerbt mit ein paar Fotos. Was wird dass wohl wieder sein? Völlig verrostet, wie Neu, verbastelt oder ein ALGER? Ich hab dem Besitzer dann ein Mail geschrieben von wegen Club und wenn er Hilfe bräuchte. Die Antwort war, er würde gerade bauen und den TIGER deshalb gerne verkaufen. Gleich haben sich im Forum einige Interessenten gemeldet und die Sache geriet in Vergessenheit. 5 Monate später bekomme ich einen Anruf der TIGER wäre immer noch da und ob nicht ich Interesse hätte. Hmmm? Marion ist ja zum auch SUNBEAM infiziert und so fuhren wir gen Schwerte, kurze Übernachtung in Siegen am Morgen noch die 100 km und dann stehen wir in einem alten Eisenbahn Instandsetzungswerk. Gleich werden wir von der Tante beziehungsweise Mitverkäuferin empfangen, der Besitzer des Werks ist auch da und wir schauen über die Mauer in das Untergeschoß wo die

Katze steht. Da is er! Staubig nach 20 Jahren im Keller ohne Licht und Wasser - der Arme. Aber das ohne Wasser soll sich noch als Glücksfall herausstellen. Also mal runter und besichtigen. Irgendwie kommt mir der TIGER bekannt vor. Weiß, aufgeklebte schwarze Seitenstreifen, 2 Rückfahrscheinwerfer und vorne Ölkühler.



Egal, er sieht mitgenommen aus aber was soll's, den nehmen wir mit. Der braucht ein gepflegtes Duschbad und Zuwendung. Also den Bus vorsichtig rückwärts die enge Rampe runter und dann den TIGER angehängt. Jetzt kommt Marion von den Verkaufsverhandlungen zurück - aber was grinst sie so? "stell Dir vor wer der Erstbesitzer hier in Deutschland war?" "Keine Ahnung?" "Jobst Heuer" ach du meine Güte Joginder sein TIGER – er war der erste der mit mir hier in Deutschland das TIGER Thema im Club gestartet hat. 1986 hat er ihn gekauft und 1996, nachdem er einen neuen gebaut hat, verkauft. Und der neue Besitzer hat ihn nach 4 Jahren in den Keller gesperrt – ohne Auslauf – der Arme. Ich rufe Jobst sofort an und der kann es kaum glauben das der TIGER wieder aufgetaucht ist.





So aber jetzt den Kellerfund in den Hänger geladen und gegen 10.00 Uhr fahren wir los Richtung Leipzig – Äh wieso Leipzig?



Wir wollen noch zu Daniel unser Clubmitglied im Osten der 3 ALPINE hat und in Ebay Kleinanzeigen 2 Humber Sceptre angeboten hat. Eine rostfreie Karosse und ein völlig durchgerostetes Schlachtfahrzeug. Aber warum Sceptre ? Eine andere Geschichte! Nach 4 Stunden sind wir bei Daniel an seinem Bahnhof – ja er hat einen eigenen

Bahnhof in Markkleeberg mit Feuerwehrauto vor der Türe. Sein weißer Serie V an dem er gerade arbeitet steht auf der Hebebühne und der ganze Bahnhof ist vollgestopft mit Teilen – super.





Wir besichtigen die zwei Sceptre – "Daniel ich ruf Dich morgen an und sag Dir Bescheid." Und weiter ging die Fahrt zurück an den Ammersee. 5 Stunden und insgesamt 1568 km später waren wir endlich zuhause. Am nächsten Tag rufe ich Daniel an und sag ihm dass ich die



Rohkarosse im Laufe der Woche holen werde. Am Sonntag wird der TIGER ausgeladen und am Dienstag morgen um 5 geht's los nach Leipzig nach 906 Km war ich um 15.30 Uhr wieder am Ammersee, Geschafft, Aber warum Sceptre? Das ist eine andere Geschichte. Am Sonntag vor Heiligabend wasche ich den TIGER mal ab. Sooo lange kein Wasser aber er sieht noch wirklich gut aus. Das Verdeck ist noch original nur die Kunststofffenster

sind hinüber. Ein paar Risse im Lack sind nun sichtbar, der aber auch überall kleine Bläschen hat. Also jetzt mal auf die Hebebühne und von unten kontrolliert, aber was ist dass? Keine Durchrostung, der X Frame ohne Schäden, wenn man den Teerschlibber wegkratzt -alles blank. Tja 20 Jahre kein Wasser. Nur die Spritschläuche sind final hinüber- also den alten Sprit raus - was für ein Duft - und neue Schläuche rein. Die Benzinpumpe noch gereinigt - sie tut zwar, aber die



Förderleistung ist eher 0 Liter in 24 Stunden. Aber ich hab keine



Reservepumpe da, deshalb nochmal runter und Kofferraum gelehrt.
Sehr schön, Handbuch und ein kompletter Teppichsatz tauchen auf, ebenso einige neue Dichtungen und 2
Einstiegabdeckungen. Innen sind Schalensitze aus den 80er'n verbaut mit Hosenträgergurten.
Da zufällig noch eine Batterie rumsteht, ein bisschen Startpilot über den Doublepumper gesprüht und

schon hustet er - da muss ganz schnell eine neue Benzinpumpe her.



Am Samstag war dann die Pumpe da und war in kurzer Zeit verbaut. Und der Bock sprang sofort an. Die Kupplung zickt allerdings. Mit Hilfe von Marion ist der Kupplungsgeber schnell gewechselt und schon fahren wir um den Bauernhof. Gar nicht so schlecht so ein Scheunenfund – auch wenn wir gedacht haben so was gibt es nicht mehr in Deutschland.

Über einen der Auszog eine Katze zu fangen und mit einem Elefanten wieder kam...

Wie alles begann...

Vorab möchte ich einmal klarstellen, dass ich ein bekennender Sunbeam-Enthusiast bin. Ich habe vor allem den Sunbeam Alpine der frühen Serien 1 und 2 in mein Herz geschlossen. Ich mag an diesen Modellen die elegante Form mit den schräg nach hinten verlaufenden Rücklichtern, die

Seitenscheiben ohne Dreiecksfenster und den fünfziger Jahre Flair, den das silberfarben lackierte Armaturenbrett mit den alten Smith-Instrumenten ver-strömt. Und mit den 80 PS war man 1962 gut motorisiert und kann heute noch im Verkehr mit schwimmen. Rund um ein tolles Auto - wäre da nur nicht der kleine Kofferraum. Horizontal geteilt ist der untere Bereich durch den Ersatzreifen,



Werkzeug und die notwendigen Betriebsstoffe blockiert.

Gut, dass der Sunbeam Alpine eine Notsitzbank hat, wo man bequem eine Reisetasche platzieren kann. Die Möglichkeit des Mehrgepäckes erkauft man sich aber mit einem größeren Aufwand beim Auf- und Zumachen des Verdecks als auch mit folgendem Problem: wohin mit dem Gepäck von der Rücksitzbank bei einem Zwischenhalt?

Da die letzte Frage sich bei längeren Urlaubsfahrten nicht beantworten ließ, fasste ich einen Entschluss: zum 60. Geburtstag musste eine komfortable Limousine her. Am besten eine viersitzige Limousine mit großem Kofferraum.

Ich hatte immer schon ein Faible für die rundlichen Formen des Jaguar MK II.

Es ist ein wunderschönes Fahrzeug, welches mit dem Motor des Jaquar XK angemessen motorisiert ist. Gesagt, getan - auf mobile.de und mit dem Ratgeber von Nigel Thorley im Gepäck versuchte ich mein Glück. Um es abzukürzen, so schön die Formensprache des Jaguar MK II von außen ist und so gediegen auch der Innenraum auf einen wirkt - so war für mich persönlich das Platzangebot für Beifahrer und Fondinsassen zu gering. Enttäuscht verfolgte ich die Idee einer klassischen Reiselimousine nicht weiter, bis ich eines Tages bei den Klassiker-Tage Schleswig-Holstein durch die Messehallen in Neumünster schlenderte. Plötzlich stand ich vor einem Rover P5 (B) Coupe. Ein typischer Engländer, schrullig, leicht übergewichtig und immer einem guten Schluck zugeneigt. Ich war von dem Rover fasziniert. Genauso ein Fahrzeug sollte es sein - nur als Linkslenker und mit zweifarbiger Lackierung! Beschwingt ging es am Abend wieder nach Hause und ich startete kurz darauf die Suche. Hätte ich damals schon gewusst, dass von diesem Modell nur 402 Stück gebaut wurden, hätte ich sicherlich die Suche gar nicht begonnen.

Da das Rover P5 (B) Coupe von Rover nie in Deutschland angeboten wurde, erweiterte ich die Suche auf das europäische Ausland. Nach einiger Zeit wurde ich in den Niederlanden fündig. In Delft wurde ein Rover P5 (B) Coupe angeboten. Es war ein Linkslenker in "Bordeaux Red", das Dach in "Silver Birch" lackiert und einer Innenaustattung in Buckskin. Diesen Rover musste ich mir ansehen!

Gesagt, getan. Ich überzeugte meine Frau, dass Amsterdam eine tolle Stadt für einen Wochenendtrip wäre, und schon bald saßen wir im Flugzeug.



Amsterdam empfing uns mit Nieselregen, aber dies tat der Stimmung keinen Abbruch.

Wir hatten ein schönes Hotel inmitten der Altstadt, erkundeten die Stadt zu Fuß und ließen den Abend ausklingen.



Am nächsten Tag machten wir uns auf nach Delft. Delft lässt sich von

Amsterdam gut mit der Bahn erreichen. Die

Bahnfahrt dauert nur ca. 60 Minuten und beide Bahnhöfe liegen zentral zur jeweiligen Altstadt.

Delft hat eine sehr hübsche von Grachten gesäumte Altstadt. Im Gegensatz zum lauten Amsterdam kann man dort idyllisch und in Ruhe an den Grachten entlang schlendern.





Als wir in die Straße des Verkäufers einbogen, sahen wir schon den Rover vor seinem Haus geparkt. Trotz bekannter Adresse konnten wir die



Eingangspforte nicht finden, aber nach einem kurzen telefonischen Hilferuf öffnete sich ein Gartentor. Der Verkäufer erwartete uns schon mit einem großen Ordner, welchen ich in Ruhe studieren konnte. Es zeigte sich, dass der Rover 1973 als vorletztes Fahrzeug seiner Art gebaut und im Juli 1974 in den Niederlanden zugelassen wurde. Der Verkäufer war der dritte Besitzer und hatte den Rover restauriert gekauft. In den vergangenen 9 Jahren hatte er in den Rover, bis auf die aufwendig erneuerte

Innenausstattung, nur soviel wie nötig investiert, um den niederländischen $T\ddot{U}V$ ("RDW") zu bestehen.

Auf einem angrenzenden Parkplatz durfte ich dann den Rover in Augenschein nehmen und mit ihm eine Probefahrt machen. Er machte vom Innenraum und vom Blech einen sehr guten Eindruck. Er bremste gut (die Bremsen waren nachweislich gerade erneuert worden), steckte auch die Fahrbahnschwellen gut weg und der Motor lief rund ohne zu bläuen.

Auf der Negativseite waren die Metall-Gummi-Elemente des Fahrwerks, die deutliche Alterungserscheinungen zeigten, spröde Fenster- und Kofferraumdichtungen und einige wenige Rostpusteln. Das die kurz vor der Besichtigung vom Verkäufer durchgeführte Fahrzeugwäsche im Kofferraum eine Pfütze



hinterließ, schob ich gedanklich auf die marode Heckfensterdichtung ab. Im Nachhinein ein Fehler, zu dem ich später noch einmal zurückkommen möchte.

Wieder zuhause setzte ein reger E-Mail-Verkehr ein. Ich war interessiert, aber wir kamen beim Kaufpreis anfangs nicht überein. Hierzu muss man wissen, dass die Rover P5-Modellreihe in den Niederlanden deutlich bekannter ist als bei uns und die Fahrzeuge daher dort entsprechend höher gehandelt werden. Unerwarteter Weise ging der Verkäufer nach rd. 4 Wochen auf mein Kaufangebot ein.

Das Abenteuer beginnt

Nachdem eine Einigung über den Kaufpreis erfolgt war, vereinbarte ich mit dem Verkäufer einen Übergabetermin. Da ich keine Vorabüberweisung an einen Wildfremden machen wollte, vereinbarten wir "Barzahlung bei Übergabe", wobei ich die Bankkosten für die Bareinzahlung von knapp 0,5 % übernahm.

Ursprünglich wollte ich den Rover auf den eigenen Rädern nach Deutschland überführen, aber ich muss gestehen, dass ich an der Bürokratie gescheitert bin. Trotz EU und Binnenmarkt fand ich keinen Versicherer, der die Fahrtstrecke in den Niederlanden versichern wollte. Das deutsche Überführungskennzeichen wurde angeblich in den Niederlanden nicht





anerkannt, sodass ich schlussendlich ein entsprechend großes Zugfahrzeug nebst Trailer auslieh und den Rover aus Delft holte. Wir starteten in Hamburg um 5 Uhr und waren gegen 22.00 Uhr in Hamburg zurück.

Arbeiten am Rover

Wenn ich mit Arbeiten an einem neuen Projekt starte, dann ist der erste Anlaufpunkt der Eisstrahler. Es ist erstens schöner unter einem sauberen Unterboden zu arbeiten und zweitens sieht man dann auch die Schwachstellen des Fahrzeugs. In diesem Fall gab es Gott sei Dank keine Überraschungen. Der Unterboden und die Radkästen sahen wirklich gut aus.





Lediglich im hinteren linken und im vorderen linken Radkasten waren nicht einmal 1 Cent-Stück große Löcher, die sich beide schnell schweißen ließen.



Die Arbeiten am Fahrwerk und den Bremsen gingen gut von der Hand. Aber als wir dann dazu kamen die Front- und Heckscheibe auszubauen, offenbarte sich das Elend in all seiner Größe. Von außen nicht zu sehen, war der komplette Scheibenrahmen der Heckscheibe und Teile des Scheibenrahmens der Frontscheibe dem Rost zum Opfer gefallen. Jetzt war klar, warum das Waschwasser ungehindert seinen Weg in den Kofferraum gefunden hatte….





Dank einer Investition in ein kleines Sandstrahlgebläse und mit viel Geduld beim Einschweißen von Blechen wurde dieses Problem behoben.





Aufgrund der Sandstrahlarbeiten an den Scheibenrahmen entschloss ich mich zu einer Neulackierung. Es dauerte eine Weile, bis der Lackierer meines Vertrauens die Arbeit erledigt hatte, aber dann konnte mit den Montagearbeiten begonnen werden...

Im Zuge der Montagearbeiten wurden
alle Kühlmittelleitungen,
Heizungs-leitungen,
Motorentlüftungsleitungen und
Bremsschläuche ersetzt.

Eine der größeren Herausforderungen waren die "sealed beam" Nebel-scheinwerfer, die von einem der Vorbesitzer gegen Fernlichtschein-werfer ersetzt worden waren. Aber Dank



der "Bucht" konnte ich in Großbritannien noch "new old stock" Nebelscheinwerfer erwerben.

Da das Fahrlicht, Fernlicht und Nebelscheinwerfer hohe Ströme über die jeweiligen Schalter leiten, wurden jeweils Relais zum Schalten eingebaut.



Die weiteren Arbeiten am Rover verliefen ohne große Vorkommnisse. Stück für Stück kamen wir dem großen Ziel näher – der TÜV-Abnahme. Um es vorweg zu nehmen, Sie war teuer, aber relativ entspannt.

Als erstes benötigt man das Datenblatt für den amtliche anerkannten Sachverständigen der Technischen Prüfstelle. Es steht dort nicht mehr drin, als in den Manuals, aber man darf das erste Mal bezahlen.

Dann erfolgt ein Gutachten gemäß § 21 StVZO (Vollgutachten), eins nach § 23 StVZO (H-Kennzeichen) und am Ende eins nach § 29 StVZO (Hauptuntersuchung). Beim Vollgutachten bereiteten dem begutachtenden Ingenieur lediglich die

Blinker Kopfzerbrechen, da diese nur die LUCAS-Bauteilnummer trugen. Aber der Gutachter hatte am Ende ein Einsehen und die Abnahme der Blinker erfolgte mit der Bezeichnung "In-etwa-Wirkung".

Nach erfolgreich absolvierter TÜV-Abnahme hieß es dann warten. Corona bedingt konnte man bei der Zulassungsstelle nur noch Online-Termine buchen, aber am 23.06.2020, knapp 47 Jahre nach dem Produktionstag, war es so weit.

Probefahrt mit Hindernissen

Da Mitte 2020 die Corona-Pandemie verstärkt im südlichen Raum und damit auch in Bayern und in Österreich grassierte, entschlossen meine Frau und ich mit dem Rover Mitteldeutschland zu erkundigen.



Von unserem Wohnort aus sollte es über Tangermünde, die Wörlitzer Gärten, dem Naumburger Dom bis Eisenach und dann zurück über den Harz und Münster gehen.

Frohgemut machten wir uns auf den Weg zur ersten Etappe: Tangermünde. Eine malerische kleine Stadt mit eine schönen Schlosshotel, welches direkt hoch über dem Fluß Tanger liegt.

Nach entspannter Fahrt angekommen, wollte ich den Kofferraum öffnen - doch der Schlüssel griff nicht. Trotz "Telefonjoker" und vielen Versuchen gab ich dann ermattet auf. Da auch der ADAC passte, fuhren wir am nächsten Morgen zurück bis nach Hamburg, wo dann Spezialist den Kofferraum in Sekunden öfnete. Später sollte sich zeigen, dass der Zapfen des Schließzylinders nur noch knapp einen Millimeter groß und das Schloss war



ausgetauscht werden musste.

Wir machten dann aus der Not eine Tugend und fuhren die geplante Route entgegengesetzt über Münster nach Eisenach, Wörlitz und Tangermünde zurück.

Unsere Route durch Thüringen

und Sachsen-Anhalt war sehr geschichts-trächtig. Ob nun in Eisenach mit der Wartburg, dem Naumburger Dom oder auch den Wörlitzer Gärten – überall begegnete man den Kulturstätten deutscher Geschichte.

Als wir auf der A9 durch den Thüringer Wald fuhren, stellten wir an den Steigungen einen rapiden ______ Leistungsverlust fest. Wir







konnten zwar gemächlich bergauf fahren, aber mussten den einen oder

anderen Lastkraftwagen an uns vorbeiziehen lassen. So kamen wir zwar sicher, aber langsam und gemütlich zurück nach Hause, wo ich dann unverzüglich mit der Ursachenforschung begannen.



Am Ende stand die Diagnose fest: einige der Hydrostößel hatten ihre Arbeit wahrscheinlich schon vor geraumer Zeit



eingestellt, sodass die Nockenwelle gegen die Hydrostößel arbeitete. Dadurch schliff sich die Nockenwelle an den Hydrostößeln ab, in die gleichzeitig eine Mulde eingeschliffen wurde. Folgerichtig konnten sich einige der Ventile nur noch zum Teil öffnen, sodass es zu dem beschriebenen Leistungsabfall kam.

Leider führte das auch zu einem Spiel zwischen den Hydrostößeln und den Stößelstangen, wodurch auch einige der Kipphebel beschädigt wurden.



Nach dem Einbau einer neuen Nockenwelle, neuer Hydrostößel, Stößelstangen und Kipphebel lief die Maschine wieder rund und kernig und konnte auf der Autobahn wieder ihre volle Kraft entfalten.

Abschließend gebe ich gerne zu, dass ich am Anfang den Umfang der anstehenden Arbeiten unterschätzt habe. Aber das Dahingleiten im Rover P5 (B) Coupe, das Raumgefühl mit seinem luxuriösen Ambiente und das unaufdringliche V8-Grummeln haben meine Frau und mich dafür entschädigt… Und ehrlich… das Schrauben vor dem Fahren macht auch eine Menge Spaß.

Wir freuen uns auf einen tollen Sommer und auf herrliche Ausfahrten im Rover und im Sunbeam.

Eine Geschichte erzählt von

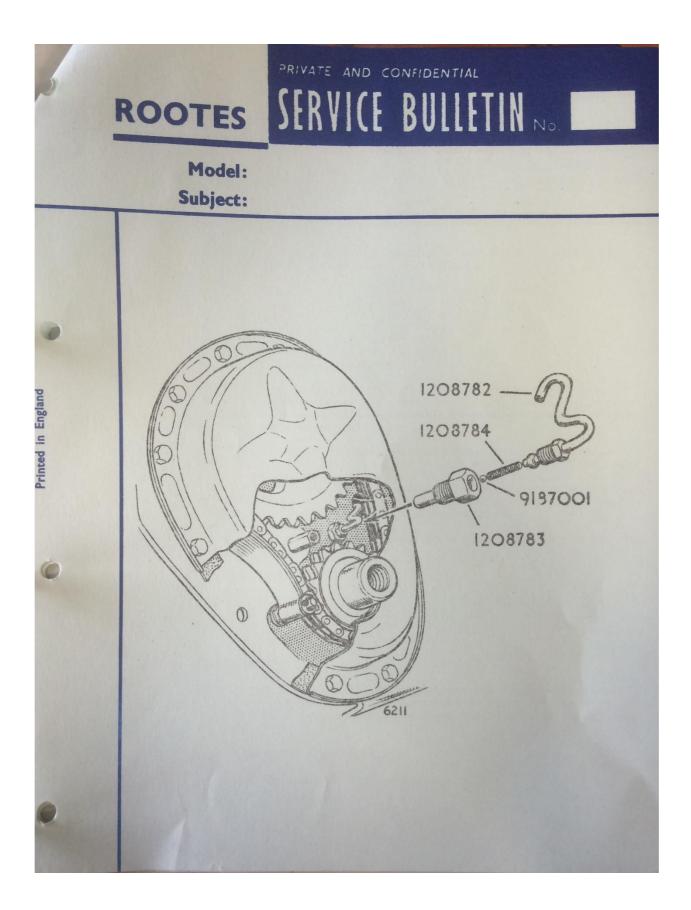
Lutz Kopperschmidt





Im Januar' 62 wurde folgende Servicenotiz herausgegeben. "Gegenmaßnahme gegen den langsamen Öldruckaufbau" beim Alpine:

PRIVATE AND CONFIDENTIAL ERVICE BULLET B.7 ROOTES Januar 1962 2. Seite von 3 Seiten LEICHTWAGENREIHE Model: LANGSAMER ÖLDRUCKAUFBAU BEIM ANLASSEN Subject: 4) Kugel, Teil Nr. 9187001, gefolgt von Feder, Teil Nr. 1208784, im neuen Anschlußstück, Teil Nr. 1208783, anordnen und die neue Ölleitung, Teil Nr. 1208782, in das Anschlußstück einschrauben, jedoch nicht ganz festziehen. 5) Die neue Ölleitung vor die Gewindebohrung halten, von der die Ölleitung zur Steuerkette gelöst wurde. Man vergewissere sich, daß die Ölleitung in die Öffnung im vorderen Motorschild führt, wie es abgebildet ist. Wenn die Anlage richtig montiert ist, können Anschlußstück und Anschlußmutter endgültig festgezogen werden. VORSICHT: ANSCHLUBSTÜCK UND ANSCHLUBMUTTER NICHT ZU STARK FESTZIEHEN. 6) Säulenmutter und Nockenwellenkettenräder einbauen, wie es in Abschnitt B des entsprechenden Werkstatthandbuches beschrieben 7) Ventilatorriemen anbringen und die Befestigungsschrauben der Lichtmaschine anziehen, nachdem man sich zuvor vergewissert hat, daß der Ventilatorriemen die richtige Spannung besitzt. 8) Kühler einbauen: Wasserschläuche anschließen und befestigen. Man vergewissere sich, daß die Ablaßhähne zugedreht sind. Kühlanlage füllen. 9) Motor starten und zum Prüfen laufen lassen. Dabei auf Öllecks um den Steuergehäusedeckel achten. WERKZEUGE Die oben beschriebene Arbeit wird durch Verwendung folgender Churchill Werkzeuge erleichtert: RG.290 Schlüssel für Andrehklaue No.6312 Abzieher für Kurbelwellenrad Zentralisierwerkzeug für Steuerdeckel G. Anlage: Zeichnung Nr. 6211



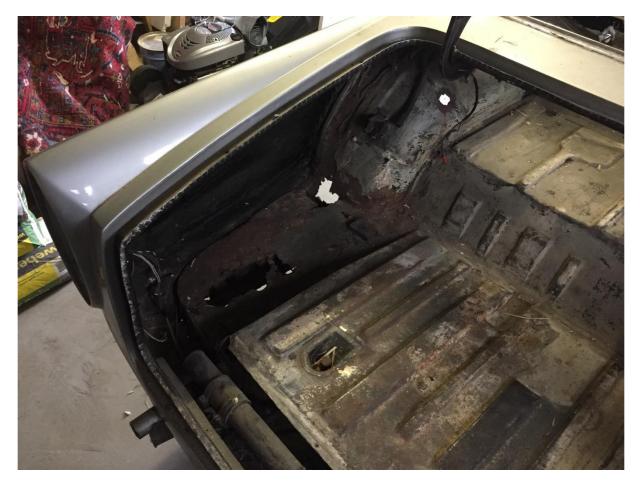
Jetzt wissen wir endlich, wofür die Innnereien in dem kleinen Spritzrohr nahe des Nockenwellenantriebs vorgesehen sind. Übrigens die kleine Stahlkugel hat einen Durchmesser von 3/32". Falls Euch mal eine verloren geht **6**

Gruß Bernd

Venedig war schon immer unser Ding.

Karin und Willi waren bei uns. Im Laufe des Abends erzählt Willi dass ein Schweizer einen kompletten originalen VENEZIA hätte und er ihn an einen Sammler aus gesundheitlichen Gründen abgeben möchte. Jedenfalls auf keinen Fall an Händler, die das seltene Teil nur in Teilen verkaufen würden. Nach kurzer Beratung mit Marion gaben wir Willi grünes Licht für die Verkaufsverhandlungen. Ein paar Wochen vergingen – dann kam ein Whatsapp am Sonntag 11. Okt – "Er verkauft". 3 Wochen später fuhren wir in die Schweiz – zuerst nach Matzingen, um Willi abzuholen – die Mädels blieben dort und wir beide fuhren weiter in die Nähe von Luzern. Der Verkäufer war sehr freundlich, es stellte sich heraus, dass ich ihn schon von einem früheren Treffen kannte. Der VENEZIA stand seit 1984 in einer extra Garage und bis auf die Achsen war fast Alles ausgebaut.









Die Aluteile sahen sehr gut aus bis auf die unteren 5cm – aber die Bodenbleche und die Rahmen sind in einem katastrophalen Zustand. Kaufen? Eher nein – oder doch. Nach 45 min. waren wir uns einig und wir begannen den VENEZIA und die Teile aufzuladen. Der Preis war mehr als moderat und man wächst ja mit seinen Aufgaben. Ein langer



Rückweg stand vor uns und so brachen wir gleich wieder auf. Zwei Tage später holten wir den VENEZIA aus dem Hänger, um eine erste

Bestandsaufnahme zu machen. Alles da, aber es gibt wirklich viel zu tun.







Die hintere Stoßstange ist ein kleines Problem, da durch einen Auffahrunfall das rare Fdelstahlteil total geknickt wurde. Aber wir haben schon eine Idee, das zu beheben. Die Sitze und Rückbank. sowie die Türverkleidungen müssen nur aufgearbeitet werden. Das Heizungsgebläse habe ich schon restauriert und wenn die Stoßstange fertig ist, kommen alle Alu und

Edelstahlteile zum Schleifen und Polieren. Aber woher die Blechteile und Rahmen für die Bodengruppe nehmen? Laut VENEZIA Register wurden ca. 195 Stück gebaut und ca. 50 soll es noch geben - ungefähr 30 sind fahrbereit. Da ist das mit den Ersatzteilen nicht ganz so entspannt. Aber nach Recherche im SUNBEAM VENEZIA Buch von Alain Thirion und John Neal war klar das die Bodengruppe vom HUMBER SCEPTRE verwendet wurde. Und deshalb die Fahrt nach Leipzig um die SCEPTRE Rohkarosse zu holen. Daraus sollte sich doch was machen lassen. Fortsetzung folgt.

Kühlerwappen

Bei unserem VENEZIA war das Kühlerwappen zwar dabei aber irgend ein Spezialist hat es versucht zu klauen und dabei schwer beschädigt. Ein neues Wappen war dabei allerdings mit dem falschen Schriftzug. Original war SUNBEAM + SUNBEAM eingeprägt, beim Neuteil aber SUNBEAM + RAPIER.





Und ein originales Wappen zu bekommen ist so gut wie unmöglich. Also dann ran und das Ganze restaurieren. Allerdings ohne neuen Chrom und nicht Hochglanz. Beim Kiesmüller unter seiner Presse mit diversen Metallteilen und auch mit feinen Hammerschlägen wird das ganze ausgerichtet – dauert allerdings einige Zeit.

Nach getaner Ausbeulaktion werden die Buchstaben noch ausgemalt und jetzt haben wir das originale Teil wieder.



Zum Abschluss hier noch ein Foto von einem Venezia aus der Zeit:



Hallo,

beim Tiger war natürlich auch die Überholung der Tankanlage angesagt. Zum Einen sollten alle Schläuche ersetzt werden, zum Anderen musste ich auch die Seitentaschen hinten sauber machen und konservieren.

Die Demontage ist relativ einfach, das Fädeln der Rohre aus der Heckverkleidung erfordert ein wenig Geduld. Ich musste die Scharniere der Heckklappe jeweils an der Seite lösen, an welcher ich den Tank ausbauen wollte, und wegschwenken, dann konnte ich die Tanks nach dem Lösen aller Schrauben einfach herausfädeln.





So sah das Ganze nach dem Ausbau aus.

Nach dem vollständigen Entleeren kam der Blick ins Innere, und siehe da, die Tanks waren angerostet. Bezogen auf das Alter und die langen Phasen des Stillstandes meines Tigers, und dass die Tankanlage sicher nicht bis oben aufgefüllt wurde vor dem Stilllegen, ist der Zustand der Tanks ganz gut.

Aber der Rost muss natürlich trotzdem weg.

Auf dem Forum kam von Raino der Tipp, die Tanks mit Zitronensäure chemisch zu entrosten. Die Zitronensäure war schnell besorgt, die gibt es für kleines Geld als Pulver bei DM oder Rossmann, und zwar bei den Entkalkern. Bei mir hat etwa ein halbes Kilo für beide Tanks ausgereicht.

Zuerst muss der Stutzen für das Verbindungsrohr verschlossen werden. Ich habe mit einfach eine stabile Kunststofffolie genommen, z.B. ein Beutel, den Teilefirmen zum Verpacken von Kleinteilen verwenden, und über den Stutzen gezogen. Dann vorsichtig einen alten Schlauch überziehen, Schelle darum und anziehen, fertig.



Ich habe mir zuerst den rechten Tank vorgenommen: den Tank stabil hingestellt, und fast bis oben mit Wasser gefüllt, und dann das Pulver in das kalte Wasser gegeben und durch Rühren mit einem Stab aufgelöst. Spätestens jetzt sollte man prüfen, ob alles dicht ist, denn wenn die Soße ausläuft...... nicht schön. Aber übrigens auch nicht allzu schlimm, Salz- oder Phosphorsäure ist ein ganz anderes Kaliber.

Danach habe ich das Wasser bis zum Beginn der Einfüllrohres aufgefüllt, und einen kleinen Tauchsieder in den Tank gehängt. Der sollte möglichst tief im Tank liegen, warmes Wasser steigt bekanntlich nach oben, und wenn der Tauchsieder zu weit oben hängt, wird das Wasser ganz unten im Tank nie warm. Den Stecker in die Steckdose, und siehe da, nach ca. zwei Stunden war das Wasser schon gut erhitzt. Der Wasserspiegel stieg auch an, logisch, ging aber gerade bis zur Oberkante des Einfüllrohres. Die Wärme macht es übrigens, ohne Wärme dauert die Entrostung extrem lang. Wer nichts Brennbares in der Garage hat, oder gar eine Ecke in einer Halle zur Verfügung, lässt den Tauchsieder einfach über Nacht laufen. Das habe ich mich nicht getraut, ich habe zu viel Zeug herumstehen (Brandgefahr, wenn warum auch immer etwas schief geht). Meiner lief nur dann, wenn ich auch selbst in der Garage war, aber immer über mehrere Stunden. Die Temperatur sollte schon ziemlich hoch sein, das begünstigt die chemische Reaktion und damit die Geschwindigkeit. Kochen muss es aber natürlich nicht.

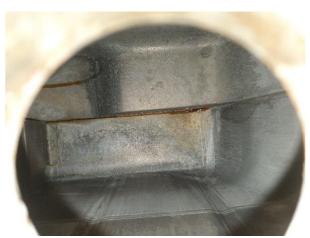
Nach ca. 15h Reaktionszeit habe ich den Inhalt in den linken Tank durch die Öffnung des Tankgebers geschüttet. Dazu kann man den Tank in Position bringen, und mit einem Schraubendreher die Plastikfolie mehrfach anstechen. Schon läuft die Flüssigkeit einigermaßen kontrolliert in den anderen Tank, auch wenn es ein wenig länger dauert. Den zweiten Tank muss man vorher unten natürlich ebenso verschließen.

Wenn der erste Tank dann noch etwa zur Hälfte voll ist, kann man den Tank so kippen, dass man den Schlauch mit der Plastikfolie entfernt, ohne dass es weiter ausläuft. Nun kann man den Rest des Inhaltes mehr oder weniger bequem in den anderen Tank fließen lassen.

Der Tank wurde danach mit viel Wasser ausgespült, und mit Brennspiritus entfettet, auch das ein Tipp von Raino.

Vorher links, nachher rechts. Mission erfüllt! Jetzt noch Tankversiegelung hinein, und dann kann das Verschönern von außen beginnen.





Der rechte Tank ist inzwischen genauso entrostet, die Verbindungsrohre auch. Das lange Rohr ist zum Glück von innen rost- und lackfrei, sonst müsste ich mir einen länglichen Behälter zum "Baden" zulegen.

Da ich viel mit POR15 arbeite, kommt auch meine Tankversiegelung daher, es gibt aber auch viele andere Anbieter, die zu guten Ergebnissen führen sollen, immer bei richtiger Anwendung natürlich.

Ein paar grundsätzliche Dinge noch. Zitronensäure ist ein Naturprodukt, und in kleinem Mengen unschädlich. Wer jetzt 20 oder 30 Liter davon hat, darf die natürlich nicht einfach in die Kanalisation kippen. Also entweder ab zum Wertstoffhof, (wo sich am Samstag halb Deutschland trifft....) oder mit Natronlauge neutralisieren und dann wegschütten, oder aber stark verdünnen, was bei 30 l auch spannend ist.

Man kann das Wasser auch verdunsten lassen, das zurückbleibende Pulver darf in die Restmülltonne.

Allerdings ist Zitronensäure sehr lange haltbar, also aufheben und wieder verwenden ist eine echte Alternative. Auch Kalk entfernen oder putzen geht sehr gut damit.

Gummi wird übrigens durch Zitronensäure nicht angegriffen, falls in der Garage mal etwas daneben geht.

So, das war es mit der Tankentrostung. Ich bin wirklich dankbar für den Tipp, der mit kleinem Aufwand ein wirklich gutes Ergebnis erzielt hat!

Viele Grüße, Carsten (und Raino!)

SUNBEAMRÄTSEL



Der Gewinner des ersten
SUNBEAMRÄTSELs steht fest. Das Auto ist ein BRISTOL 410 und sogar das Baujahr 68 war richtig. Und der Gewinner ist THOMAS ROUHS.
Gratulation! Der

Gewinn wird Dir hoffentlich bald vom Paketdienst vorbei gebracht. Und jetzt zum neuen Rätsel.



An welchem SUNBEAM ist dieses Firmenzeichen serienmäßig verbaut und warum?

Die Erste, Der Erste oder Das Erste die der das die Lösung an tiger@steininger-steinmetz.eu schickt, bekommt eine kleine Überraschung. Die Der Das Gewinner wird dann im nächsten Heft mit der Lösung bekannt gegeben. Alle aus der Vorstandschaft und Redaktion dürfen natürlich nicht mitmachen.



NACHRICHTEN AUS DER SCHWEIZ 1/2021



Geplant war an dieser Stelle, als Einstieg in die "Nachrichten aus der Schweiz", eine lebhafte Erzählung zu unserer GV 2021. Sie hätte am 6. März stattfinden sollen. Hat sie aber nicht, dafür führten wir eine Doodle-Umfrage durch und entschieden, unsere GV weder ausfallen zu lassen, noch eine virtuelle GV via Teams oder Zoom durchzuführen sondern zu warten und sie neu zu planen, sobald es die Covid-19 Situation, respektive der Bundesrat, wieder erlaubt.

Aber nicht nur wegen Covid waren in den letzten Wochen und Monaten die Tätigkeiten mehr an den heimischen Herd gebunden (ja Leute, auch Bier kalt stellen ist irgendwie kochen!), sondern auch die tiefverschneiten Winterwochen im Flachland haben einiges dazu beigetragen. Und so hier der Versuch, etwas in die heimischen Kochtöpfe zu gucken um zu sehen, was unsere Mitglieder denn so treiben. Ein Blick über den Tellerrand in die Garagengefilde so zu sagen.

Und tatsächlich, der Eine oder Andere war am Schrauben.



Lars zum Beispiel hat an seinen Sunbeam Imp weiter gearbeitet. Neben dem Motor hat er sich auch um die Vorderachse gekümmert.

John seinerseits hat seinen Tiger für den TüV (bei uns fürs Vorführen) bereitgestellt. Hier sein Bericht mit einer Anekdote zu einem Vorführ-Erlebnis mit seinem Chevrolet Belair:

"Ich brachte meinen Tiger zum MFK bei der TCS Prüfbahn Langenthal. Diese ist zwar nur ein paar Mal im Monat geöffnet, bietet aber immer freie Plätze, auch für kurzfristige Anmeldungen. Sogar am gleichen Tag ist mit etwas Glück möglich. Und die Kosten? Dreissig Franken ist die Gebühr und keine Nachprüfungskosten.

Die Prüfer in Langenthal haben immer nur Subarus und andere Grossserien-Fahrzeuge, die sie prüfen dürfen. Wenn sie also mal etwas spezielles, eben einen Sunbeam Tiger durchprüfen dürfen, ist das wie Geburtstag und Weihnachten zusammen und für die jungen Mechaniker ein begeisterndes Erlebnis. Veteranen-Eintrag? Sicher! 5 Gänge und elektrische Servo-Lenkung ignoriert.

Was man aber unbedingt wissen sollte ist, wo die Chassis Nummer platziert ist! Mit meinem BeilAir musste ich zur Nachprüfung weil ich mich nicht erinnerte, wo diese verflixte Nummer zu finden ist. Und die Prüfexperten? Die konnten natürlich auch nicht helfen. Zu Hause kurz gegoogelt und ich war bereit für







die zweite Runde. Und dieses Mal hat es geklappt, Ausweis erhalten, 30 Franken in bar bezahlt und fertig beim TCS Langenthal und keine Kosten für die Nachprüfung! Gleichzeitig gelernt, wo die Chassis-Nummer beim BelAir zu finden ist."



Auch ich, der Schreiber, habe einige Zeit in der Garage verbracht. Nachdem mein Tiger schon seit längerem fertig carrossiert ist bin ich nun daran, viele Kleinteile aufzubereiten und alles vor dem lackieren Sinnvolle und Mögliche unter fachkundiger Aufsicht ans Auto zu schrauben. So lernte ich, wie man sandstrahlt und habe das Brevet 1 und 2 erfolgreich abgeschlossen. Gleichzeitig habe ich einiges technisches dazu gelernt. Letzte Woche stand noch die Feinanpassung des Scheibenrahmens an, damit die Scheibe auch wirklich im Rahmen bleibt und der Softtop-Bügel schön sitzt.

Gleichzeitig hat mir Willi bei der Zusammenstellung der nächsten Bestellung an Teilen für Bremsen und Kupplung intensiv geholfen. Mit Pizza- und ClassicCar-TV-Pause.



Und natürlich hat auch Willi an verschiedenstem gearbeitet. Einmal wirklich, für seine Firma. Er ist ja einer der wenigen, der trotz des eingegrenzten Bewegungsraums, wild in Europa herumreisen muss oder darf. Vor kurzem nach Hamburg wo, die Gelegenheit ausnutzend, zusammen mit Nils ein internationales Kleinst-Meeting im trauten Heim von Renate und Helmuth stattfand.









Auch in seiner Garage wurde wild geschraubt. Einerseits ist die Restauration seines Mopeds fertig geworden. Bei seinem Chrysler 180, dem Nachfolgern von Rootes Cars, hat er das Vinyldach repariert. Dann reichten die neuen Original Cosmos Felgen für seinen Sunbeam Venezia nicht, sie mussten gepimpt werden, mit schönem Rooteslogo auf dem Nabendeckel. Und nebenbei war er daran, seinen Lancia Gamma für den Verkauf auf Vordermann zu bringen. Übrigens bei Interesse, Euro 8'200.00 wäre die Preisvorstellung. Einfach Willi anrufen.

Und so passiert halt doch Einiges, auch wenn man nicht raus darf und das sich gegenseitig Treffen sehr eingeschränkt ist. Aber natürlich hoffen wir, dass wir auf die nächsten Nachrichten aus der Schweiz wieder von gemeinsamen Unternehmungen berichten können.

Herzliche Grüsse













Suche/Biete



Sunbeam IMP Panel Van

Eine echte Rarität, LHD

Wurde komplett restauriert und hat belgische Papiere mit historischer Zulassung. Revolution Felgen, Scheibenbremse vorne, Sportfahrwerk, Verbesserte Kühlung, Überrollbügel, ...

Preis VB €

01774904564

02832-4527

Thomas







WWW.ROOTESGARAGE.COM

Ersatzteile, Fahrzeuge für Rootes Fahrzeuge seit 2006

3 x Tiger/Alger Projekte auf Lager. Infos und Preis auf Anfrage.

Alpine S5 mit Overdrive Getriebe, rot, schöner Chrom, Speichenräder … kl. Mängel, TÜV neu, 12500 €

parts@rootesgarage.com

01774904564 od. 02832/4527

Thomas Gottschalk

Schlußwort der Redaktion

Die gute Nachricht: Das Frühjahr hat begonnen und entscheidend wird, was wir daraus machen. Nach Absage der Techno Classica in Essen und einem zumindest unklaren Ausblick auf das Jahrestreffen in Schloss Dyck, versuchen wir zumindest irgendwas, wenn auch nur Regiotreffen zu veranstalten. Lokale Treffen sollte doch zumindest irgendwie darstellbar sein ©

Sollte Schloss Dyck tatsächlich abgesagt werden und wie von Markus bereits im Vorwort erwähnt, haben wir ggf. noch eine Idee in der Hinterhand. Da sich Lage aber immer noch täglich ändert, müssen wir hier kurzfristig planen und informieren.

Wie ihr im Journal seht, sind doch trotz Corona einige Aktivitäten am laufen – wieder mal ein großes Dankeschön an unsere fleissigen Berichteschreiber.

Der Umbau der Homepage mit der angestrebten Aufteilung in einen öffentlichen und einen zugangsbeschränkten Mitgliederbereich läuft - Dank Tenki und Ferdi - auf Hochtouren.

Die Idee war hier als Club einen echten Mehrwert zu liefern und ihr findet u.a. das Journalarchiv seit den Anfängen des Clubs dort abgelegt. Weitere Themenkomplexe sind ebenfalls bereits implementiert, bzw. werden noch folgen. Als Beilage zu diesem Journal findet ihr die Details für Euren Zugang.

Zur Neuwahl des Tiger Referenten sind bereits zwei offizielle Bewerbungen eingegangen. Wir warten noch ein bisschen auf ggf. weitere Interessenten. Momentan ist angedacht, das ihr zum geplanten Ablauf der Wahl im nächsten Journal mehr hören werdet...

Die Redaktion (Rene' und Bernd)

P.S. Abschliessend noch ein nettes Bildchen. Bringt Freude und Musik ins Leben 😉

Sunbeam-Journal Ausgabe 78 Mai 2021

