

## SUNBEAM (1887 – 1969)



La firme de **John Marston** qui fabriquait des bicyclettes depuis 1887, construisit son premier prototype de voiture, une 4cv à transmission par courroie en 1899.

Le premier modèle produit en série, 1901, fut une voiturette avec un moteur De-Dion 2.3L 4cv. En 1903, une 12cv fut mise sur le marché. Elle était plus conventionnelle et comportait un châssis plateau ainsi qu'une transmission à chaîne avec des compartiments de chaîne à bain d'huile, (brevet Sunbeam) et un moteur de 2.4L 4cyl.



**Sunbeam 12/16 1912 standard**

La grande époque des Sunbeam commença en 1909. Louis Coatalen (qui venait de chez Hillman) entra dans la firme. La première production de Coatalen fut une 14/18cv avec transmission par arbre ou par chaîne, puis une 12/16cv 2.4L avec lubrification par pression.

Une 12/16cv amélioré 3L courut dans la coupe de l'auto en 1911. Elle obtint la victoire dans la coupe de l'auto en 1912 puis une 3eme place en 1913.

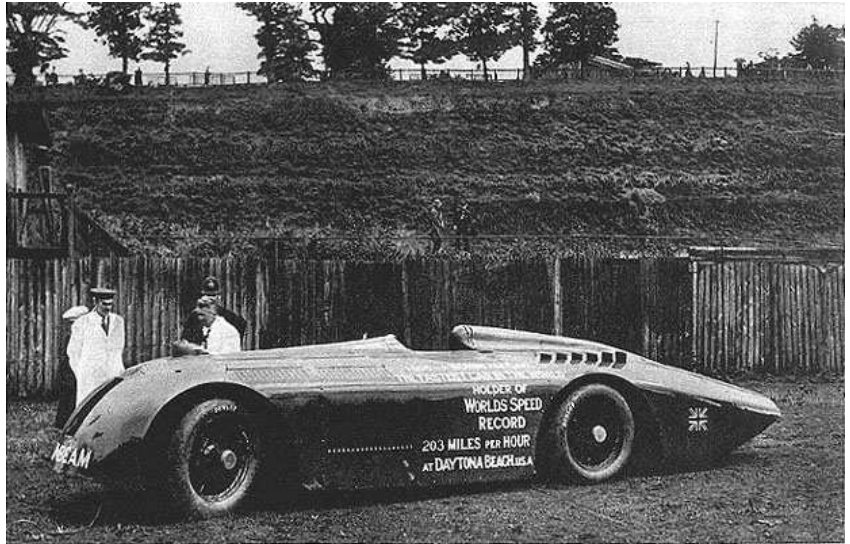


**Sunbeam 12/16 1912 coupe de l'auto**

En 1914 quand la guerre mondiale éclata, la gamme était d'une 12/16cv modèle standard et modèle sport, d'une 16/20cv de ligne semblable et d'une 25/30cv 6 cyl. , Toutes avec un allumage électrique. Durant la guerre la Cie concentra ses efforts sur les aéromoteurs bien qu'en 1916 elle envoya à Indianapolis une voiture qui obtint la 3eme place. Pendant ce temps Rover reprit la production de la 12/16cv pour l'armée, celle-ci réapparut après la guerre sous forme de voiture civile et fut renommée 16 ainsi qu'une version plus petite de la 25/30cv.

## **En 1920 Sunbeam fusionna avec Talbot et Darracq pour former un cartel : la S.T.D.**

Au cours des cinq années suivantes un programme course fut mis en place. En 1922 le Tourist Trophy fut gagné par Chassagne sur une 8 cyl. de 3L, les grands prix français et Espagnol furent gagnés en 1923 sur une 6cyl à soupape en tête, et un modèle sport de 3L finissait second au Mans en 1925. Sunbeam remporta cinq fois le titre du record mondial de vitesse terrestre dans la période de 1922 à 1927. Seagrave fut le premier homme à dépasser 320 km/h sur terre avec une « voiture » à moteur jumelé et transmission par chaîne.



Sir Henry Seagrave's 1,000 h.p. Sunbeam. This car took the World Speed Record to 203.79 m.p.h. in 1927.



Sunbeam 20/60 1924

Les voitures Sunbeam des années 20 furent des voitures d'un grand raffinement avec des performances remarquables, il y avait aussi des versions sport à arbre à came en tête, en 1924 il y eu des freins à l'avant sur la 6cyl 16/50cv, en 1926 les freins à l'avant sont devenus standard. En 1927 toutes les voitures avaient le radiateur en V, les 6cyl de tourisme standard étaient équipées d'un embrayage à disque, une direction à spirale, une suspension arrière cantilever, ensuite les modèles Sunbeam changèrent peu, les ventes déclinèrent. En 1931 les voitures furent munies de frein hydraulique, en 1932 les boîtes furent synchronisées

## **En 1935 l'effondrement du cartel S.T.D. amena Rootes à administrer judiciairement puis à acheter la firme.**

Une 8cyl fut annoncée pour 1937 mais ne fut jamais produite. On annonça la série Sunbeam-Talbot pour 1939, elle était basée sur les Rootes-Talbot postérieures...

Le nom de Sunbeam réapparut en 1953 avec la Sunbeam-Talbot 90 2.3L 4cyl elle obtint 4 coupes des Alpes dans le rallye alpin, suivies d'une coupe d'or puis d'une coupe des dames en 1954. En 1955 un modèle conduite intérieure fut mis sur le marché sous le nom de Sunbeam mk3, d'autres lauriers lui furent attribués dont le rallye de Monte-Carlo. Elle resta au catalogue jusqu'en 1957.



En 1956 une conduite intérieure dérivée des Hillman Minx fit son apparition : la Rapier. Elle se classa bien dans les rallyes des Alpes et de Monte-Carlo, elle remporta sa classe dans les Milles-Milles 1956.

En 1960 une version cabriolet à deux places fut mise au catalogue sous la dénomination Alpine. Son évolution se fit en suivant les caractéristiques classiques Rootes, embrayage à diaphragme en 1964, boîte de vitesse synchronisée en 1965, et 1.7L en 1966. En 1964 deux variations sur le thème de base : une conduite intérieure sport la Vénézia à carrosserie Italienne et la Tiger qui était une Alpine avec un moteur 8cyl enV de 4.3L 164cv.



## Le groupe Rootes est repris par Chrysler en 1964.

Après la fusion Rootes-Chrysler, en 1966, l'éventail Sunbeam comprenait la RapierV, l'AlpineV, la Tiger, la Sunbeam Imp, et à partir de 1968 le coupé Stiletto.

La dénomination Alpine se retrouve en 1969 mais ce n'est plus un modèle à tendance sportive, c'est une version plus modeste de la Rapier



**Sunbeam Rapier série V**



**Sunbeam Alpine série V**



**Sunbeam IMP 1968**



**Sunbeam Tiger**



**Sunbeam Stiletto 1968**