

SUNBEAM TIGER 1964 1967



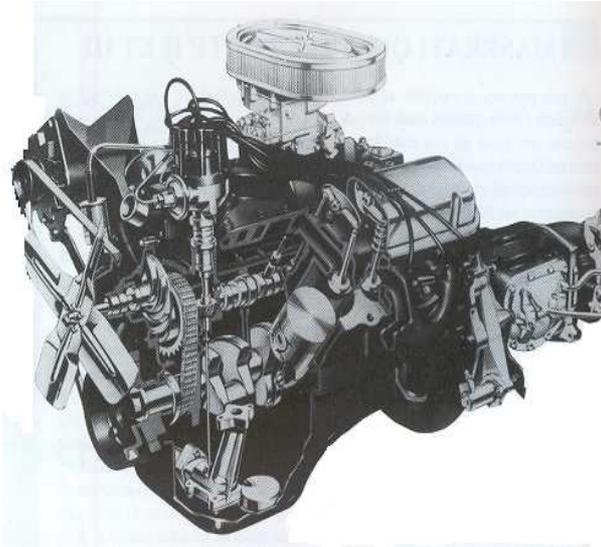
En 1959 le groupe Rootes met au catalogue, la Sunbeam Alpine. Créée pour concurrencer les autres modèles britanniques tels que MG A et B, Austin-Healey 3000, Triumph TR3 et TR4, ce sympathique cabriolet utilisait de nombreux composants d'autres modèles du groupe Rootes. La plateforme du break Hillman Husky et l'ensemble mécanique, 1491 cm³, de l'Hillman Minx. Ce modèle évolua régulièrement et la dernière version la MK V était animée par un moteur de 1752 cm³



C'est l'Australien Jack Brabham champion du monde de F1 qui fut l'un des premiers à suggérer au groupe rootes de monter un gros moteur sous le capot de la Sunbeam Alpine. Les représentants de Rootes au Etat-Unis confièrent ce projet au « sorcier texan » Carroll Shelby. Celui-ci réalisa un prototype équipé du moteur Ford V8 4261cm³ 260cu.in.164ch qui équipait déjà la Ac-Cobra. Cette voiture fut présentée aux dirigeants de Rootes en 1963 : la Sunbeam Tiger était née.

SUNBEAM TIGER 1964 1967

La mise en route du programme fut rapidement déclenchée et la voiture fut présentée au salon de New-York en 1964.



Le compartiment moteur n'ayant pas été prévu pour recevoir un V8, il fallut procéder à quelques modifications, notamment la direction, un système à crémaillère remplaça celui à recirculation de billes. Pour ne pas perturber l'équilibre des masses, le V8 fut repoussé au maximum vers l'arrière et la batterie se déplaça dans le coffre. La suspension ne fut quasiment pas modifiée, si ce n'est un tarage différent afin de supporter un accroissement du poids de 20%. Les pneus, les roues, et les freins de l'Alpine furent conservés, quoique réellement insuffisants en raison du surcroît de puissance.

SUNBEAM TIGER 1964 1967

Il était évident que, à l'inverse de la Cobra, la Tiger n'avait pas été assez transformée. Une fois sortie des autoroutes la Tiger éprouvait de sérieuses difficultés sur route normale ou sinueuse



Les ingénieurs planchaient déjà sur une version améliorée, la MK II. Cette dernière avait de plus grosses roues (14 pouces au lieu de 13), des freins d'un diamètre supérieur ainsi qu'un moteur plus puissant le V8 Ford de 4737cm³ 289cu.in. 200ch. La Tiger MK II gagna en accélération, 0 à 100km/h en moins de 8 secondes. Accompagnée d'une forte campagne de promotion et d'une moisson de succès en rallye (victoire au Monte-Carlo, à l'Acropole, au rallye des Tulipes) avec des versions passablement modifiées, la Sunbeam Tiger connut un réel succès commercial. En 1967, Chrysler arrête la production au moment où la firme racheta Rootes.



Tiger MKII

SUNBEAM TIGER 1964 1967



Au volant de la Tiger :

Comme la Cobra la Tiger est un hybride, cabriolet anglais à mécanique américaine. Autant la Cobra est « sauvage » autant la Tiger est docile. Le couple et la puissance venant régulièrement, l'utilisation est plus orientée vers la souplesse que vers des accélérations

fulgurantes. De plus la Sunbeam est plus à l'aise sur les longs rubans lisses des autoroutes américaines que sur les petites routes sinueuses européennes. Sur un tel terrain, la faiblesse du châssis et des pneumatiques est flagrante et la Tiger ne brille pas par son agilité.

Sur de bonnes routes et à condition de surveiller attentivement le manomètre de température d'eau, la Tiger est capable de garder une cadence soutenue.

SUNBEAM TIGER 1964 1967

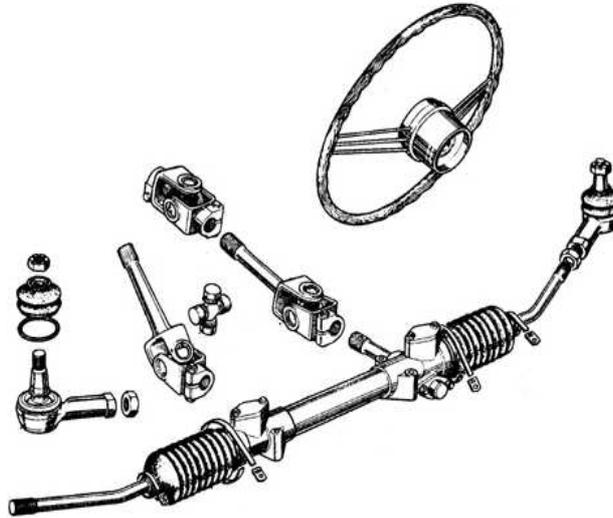


Style :

Extérieurement, la Tiger est la copie conforme de l'Alpine MK IV. Cette voiture a été dessinée par le bureau d'étude du groupe Rootes ; Son principal concepteur est Ken Howes. On reconnaît la Tiger grâce à la fine barre chromée latérale et aux divers badges spécifiques.

La Tiger MK II possédait une calandre en forme de grille, la Tiger n'existait qu'en cabriolet avec un hard-top en option.

SUNBEAM TIGER 1964 1967



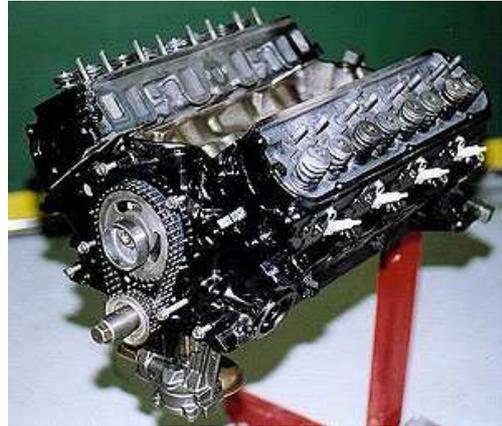
Châssis et train roulant :

La Tiger a une carrosserie autoporteuse, la suspension avant est à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre antiroulis.

A l'arrière, elle se compose d'un essieu rigide avec ressort à lames semi-elliptiques (six lames au lieu de cinq pour l'Alpine) plus une barre Panhard, spécificité Tiger. Les ressorts comme les amortisseurs ont des tarages plus fermes. La direction fut remplacée par un système à crémaillère qui nécessita une modification de la traverse avant.



SUNBEAM TIGER 1964 1967



Moteur :

Il s'agissait de mécanique tout à fait conventionnelle dont la principale vertu était un couple généreux à bas régime.

Le V, d'un angle de 90° possède un simple arbre à cames commandant des tiges de culbuteurs et de poussoirs.

Le vilebrequin tourne sur cinq paliers, et chaque banc de cylindres dispose de son propre système d'échappement. L'alimentation était assurée par un carburateur double corps.

Ce bloc comme la plupart de ses concurrents d'alors était en fonte d'un alésage de 96.5mm et course de 73mm.

Sur le 289 cu. in, l'alésage fut porté à 101.6mm grâce à un taux de compression de 8.8 / 1. La puissance s'élevait à 200ch SAE à 4.400 tr/mn, le couple atteignant 35.6 mkg à 2.200 tr/mn.

SUNBEAM TIGER 1964 1967

LA SUNBEAM TIGER ET SES RIVALES	Moteur	Cylindrée	Puissance	Couple	Vitesse Maxi	0 à 100 KM/H	Longueur	Empattement	Voie av / ar	Poids	Prix
Sunbeam Tiger	V8 Soupapes en tête	4261 cm ³	164 ch à 4400 tr/mn	35,6 mkg à 2200 tr/mn	188 km/h	9,5 s	4,013 m	2,184 m	1,316/1,232	1199 kg	24 500 F (1966)
AC Cobra 289	V8 Soupapes en tête	4727 cm ³	271 ch à 6000 tr/mn	43,3 mkg à 3400 tr/mn	222 km/h	5,5 s	3,962 m	2,286 m	1,397/1,371	1068 kg	24 000 F (1963)
Austin-Healey 3000 MK III	six-cylindres en ligne Soupapes en tête	2912 cm ³	148 ch à 5250 tr/mn	22,7 mkg à 3500 tr/mn	196 km/h	9,5 s	3,995 m	2,237 m	1,239/1,270	1179 kg	19 995 F (1966)
Jaguar Type E	six-cylindres en ligne 2 ACT	4235 cm ³	265 ch à 5400 tr/mn	35,8 mkg à 4000 tr/mn	230 km/h	7,4 s	4,453 m	2,438 m	1,270/1,270	1180 kg	40 700 F (1966)
Shelby Mustang GT350	V8 Soupapes en tête	4737 cm ³	306 ch à 6000 tr/mn	45,7 mkg à 4200 tr/mn	200 km/h	6,8 s	4,613 m	2,743 m	1,435/1,448	1266 kg	45 700 F (1966)

