

SUNBEAM RAPIER

La Terreur des Pistes

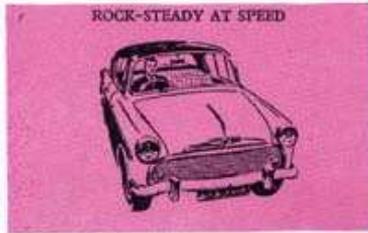


La Sunbeam Rapier (Série I) 1955 – 1958

Cette Sunbeam, rétrospectivement appelée série 1, a été annoncée pour le salon d'octobre 55 avec quelques mois d'avance sur ses rivales Hillman Minx et Singer Gazelle. La série 1 était un coupé 2 portes, 4 places, totalement différente de la Sunbeam MK III dont elle prenait la place. La série I était une jolie voiture, et fut bien accueillie par la presse spécialisée. Disponible dans une livrée bicolore, typique de cette période, elle proposait en version de série la commande des vitesses au volant, un overdrive et une sellerie cuir



Bien que conçue au sein du groupe Rootes, elle s'inspirait très largement des nouveaux concepts développés pour les coupés 1953 Studebaker par l'équipe de Raymond Loevy. Cette inspiration devait devenir flagrante avec l'arrivée de la Rapier série II.

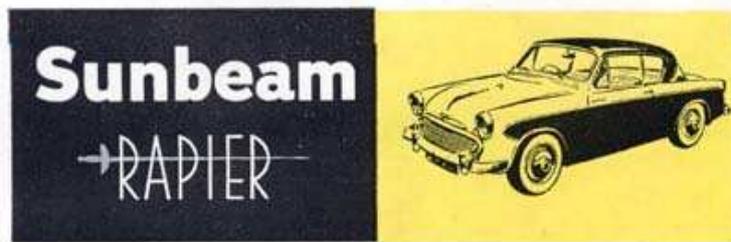


*From Bonnet
to Boot...*

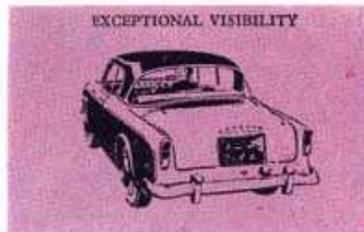
A SUPERB NEW CAR



The exhilarating



Limpet-like road holding, flashing acceleration to around 90 m.p.h., superb styling and comfort... From every angle this newest addition to a famous family of Rally Champions is the most exciting car for years... See it at the Motor Show Stand No. 159.



1.4 LITRES · OVERDRIVE STANDARD · TWO-TONE STYLING · LUXURIOUS REFINEMENTS
 SUNBEAM-TALBOT LIMITED, COVENTRY. LONDON SHOWROOMS AND EXPORT DIVISION: ROOTES LIMITED, DEVONSHIRE HOUSE, PICCADILLY, LONDON W.1.
 A PRODUCT OF THE ROOTES GROUP

Sunbeam Rapier Series II (1958 - 1959)

La Rapier série II va marquer définitivement les esprits grâce à des formes très particulières. Bien que redessinée dans les bureaux du groupe Rootes, la série II marque clairement sa filiation avec le dessin de Loewy et se rapproche distinctement d'une Studebaker Golden Hawk raccourcie !



Avec la série II apparaissait le cabriolet. Pour son introduction sur le marché, Rootes à engagé neuf voitures au Monté Carlo de 1958. Celles ci seront livrées à la presse à l'issue du rallye.

La série II retrouvait la calandre traditionnelle des Sunbeam , mais la large calandre horizontale de la série 1 persistait avec les deux petites grilles latérales.



La livrée bicolore était abandonnée au profit d'une zébrure sur toute la longueur qui reprenait la couleur du toit. Enfin, le plus marquant était sans doute l'apparition des ailerons arrières très prononcés.

Les leçons tirées des rallyes ont permis de l'équiper directement de frein avant de large diamètre et d'un boîtier de direction performant.

L'amélioration principale était sous le capot : un nouveau moteur porté à 1494 cc, un taux de compression plus élevé, elle passe alors à 73 chevaux Din à 5200 tours. Elle est alors relevée par le journal Autocar à 151 km/h pour un passage de 0 à 100 km/h en 20,2 secondes.



Ronnie Adams pictured in 1959 with the Sunbeam Rapier at the start of the Alpine Rally. Also pictured is Ken Best. US18-741SP

Le prix de la Rapier coupé série II de 1958 était resté le même que celui de la série 1 de l'année précédente. Mais si vous souhaitiez l'overdrive il vous fallait ajouter 63 livres, la même chose pour le cabriolet.

L'intérieur ne changeait pas, mais le levier de vitesse retrouvait sa place au plancher, modification apportée sur toutes les séries I de rallye. La sellerie cuir était abandonnée pour une sellerie skaï, moins chère, enfin l'overdrive devenait une option.



La production fut stoppée en 1959 après 15151 exemplaires (coupé cabriolet)

Sunbeam Rapier Series III (1959- 1961)

Vu par beaucoup comme **la Rapier**, la série III est apparue en septembre 1959. Rootes a introduit dans l'apparence de la voiture de subtiles différences qui, prises indépendamment pouvaient paraître insignifiantes mais qui au bilan ont considérablement modifié son aspect. Par exemple, le nombre de barres horizontales sur les grilles de calandre latérales passé de trois à

quatre. La malle arrière est équipée d'une plaque d'immatriculation rectangulaire qui remplace la plaque carrée des versions précédentes. Mais ce qui frappe le plus, c'est la zébrure qui s'est affinée et qui est descendue. Le changement le plus subtil est sans doute l'accroissement de 20% de la surface du pare brise, grâce à des custodes plus fines et une embase abaissée.



A l'intérieur, les changements étaient plus visibles. Les stylistes de Rootes ont complètement redessiné les sièges et les panneaux intérieurs harmonisés d'une seule couleur, d'un vinyle de bonne qualité

agrémenté d'un passe-poil contrasté. Pour la première fois, une moquette épaisse de série garnissait le plancher. Le volant et les boutons du tableau de bord étaient noirs. Le plus marquant était cependant le tableau de bord qui se couvrait de bois vernis surmonté d'une barre de maintien et d'une instrumentation noire et très anglaise fournie par Jaeger

La mécanique de la série III bénéficiait de celle de la sunbeam Alpine avec un moteur de 1494 cc. Bien que le bloc cylindre soit issu de la Rapier série II, la nouvelle culasse

en aluminium avait accru le taux de compression. Les nouvelles soupapes et vilebrequin portèrent la puissance à 78 chevaux à 5400 tours. La boîte de vitesse a été raccourcie, de même que le débattement du levier de vitesse qui maintenant autorisait des changements plus rapides. Enfin, les deux gros freins à disques à l'avant, outre un bien meilleur freinage, ont permis d'élargir ses voies avant, ce qui a donné une meilleure tenue de route.

Toujours selon Autocar, la série III atteignait 155 km/h et montait à 100 km/h en 16,5 secondes, ce qui était une amélioration significative par rapport à la série II

Curieusement la série III coûtait moins cher que la série II. Car les taxes avaient baissé.

La série III laissa sa place à la série III A après 15368 exemplaires construits, en avril 1961.

Sunbeam Rapier Series IIIa (1961-1963)

En 1961 la Rapier au faîte des ses succès en compétition était la vitrine du groupe Rootes en course. Il était donc inévitable que l'annonce d'une nouvelle Sunbeam Alpine équipée d'un 1592 cc préfigure celle d'une Rapier équipée de même. C'est donc en avril 1961 que la Rapier IIIA fit son apparition.



Extérieurement et intérieurement les séries III A et III sont identiques; Seul le moteur diffère. Un accent a été mis sur la longévité et la fiabilité de celui ci grâce à un vilebrequin plus rigide et des pompes à eau et à huile plus performantes. La puissance est passé alors à 80,25 chevaux à 5100 tours. La vitesse de pointe est cependant inférieure à celle de la série III , de même elle est un peu plus lente pour atteindre les 100 km/h. La production des cabriolet s'est arrêtée mi 63 alors que celle des coupé a continué jusqu'à l'arrivée des série IV en octobre 64.

Sunbeam Rapier Series IV (1963- 1965)

A la fin 63, Rootes devait abandonner la Rapier vieillissante. Elle n'était plus vraiment compétitive et le département des sports de Rootes avait décidé de concentrer ses efforts sur l'Hillman Imp et la Sunbeam Tiger. En fait, le prototype de la série IV avait déjà

été construit et testé. Finalement Rootes changea d'avis.

La toute nouvelle série IV Rapier devint la Humber Sceptre MK I et la vieille III A fut redessinée en espérant une rallonge de vie plutôt comme une voiture de loisir que comme un coupé sportif.



Incidemment à cette époque Rootes rationalisa ses modèles “ légers” ; ainsi la Rapier fut “rationalisée” comme les autres. Les changements introduits pour la série IV après huit années de continuité furent assez radicaux.

Les roues passèrent à un diamètre de 13 pouces, conformément aux autres modèles de la gamme “légère” L'avant fut complètement redessiné et modernisé pour paraître plus bas et plus large afin d'accueillir les feux de cotés et les clignotants de part et d'autre de la calandre modifiée elle aussi. Les casquettes de phare

provenaient des Alpines ainsi que le nouveau pare choc avant . Pour lui donner un aspect plus "ouvert", le cadre des vitres latérales fut . A l'intérieur un nouveau tableau de bord, toujours en bois mais avec une boîte à gant et une étagère de chaque côté. L'instrumentation n'avait pas changé sauf pour le cendrier et la commande de chauffage maintenant intégrés dans une console sur l'avant du levier de vitesse. La colonne de direction était maintenant ajustable de même que l'inclinaison des sièges .

Comme toute la gamme Rootes, la suspension avant de la Rapier fut améliorée. Les anciens systèmes remplacés par des cardans et joints graissés à vie. L'embrayage, les freins furent revus et dotés de servo-commandes.

supprimé, enfin de petits badges montés sur les cotés des ailes avants annonçaient la « série IV »

Le moteur de 1592 fut conservé mais la rampe de Zénith fut remplacée par un simple carburateur double corps Solex pour simplifier la maintenance. Ces modifications portèrent la puissance à 84 chevaux. En octobre 64 la série IV reçut une boîte Rootes intégralement synchronisée, changement qui coïncida avec une numérotation informatisée des châssis.

Les tests routiers d'avril 64 montraient une série IV à une vitesse de pointe de 152 km/h pour un passage de 0 à 100 km/h en 17 secondes. La série IV coûtait 876,60 livres, 928 avec un overdrive. Il n'y a pas eu de cabriolet. 9500 exemplaires ont été construits jusqu'en 1965.

Sunbeam Rapier Series V (1965 - 1967)

Dix ans après le lancement de la première Rapier, la série IV était toujours admirée. Mais complètement obsolète. Rootes décida de relancer une fois encore cette série tant appréciée, probablement parce que la Fastback qui devait la remplacer n'était pas encore prête. En septembre 1965, la série V fut introduite, elle était d'aspect rigoureusement identique à la série IV, hormis les badges de côté et de malle arrière qui annonçaient maintenant «1725». Rootes qui avait largement fait évoluer son vieux 4 cylindres en le dotant d'une plus grosse cylindrée et d'un vilebrequin 5 paliers décida d'en équiper la série V. Comme sur les voitures modernes, la polarité passait le négatif à la masse et l'auto était équipée d'un alternateur. Un double échappement permettait au moteur de mieux respirer et de

propulser la Rapier jusqu'à 158 km/h en ne mettant plus que 14.1 seconde pour atteindre les 100 km/h.



Malgré toutes ses qualités, la série V ne s'est simplement pas vendue. A la fin de sa production, seulement 3759 unités avaient trouvé acquéreur, rendant ce modèle le plus rare de tous.

Fastback Sunbeam Rapier (1967 - 1976)

Au milieu des années 60, Rootes était prêt à abandonner son ancienne gamme pour centrer sa stratégie sur la nouvelle génération des «Arrow» Au centre de cette génération se trouvait la nouvelle Sunbeam Rapier .



La Arrow Rapier (plutôt Fastback, comme elle a finalement été connue), lancée en 1967 c'était un coupé 4 places bien conçu autour d'une base de Hillman Hunter Break. On lui reprochait sa ressemblance avec sa contemporaine Plymouth Barracuda, mais son créateur Roy Axe s'en défendait farouchement. Bien que la Rapier utilisait les feux et le train arrière de la Hunter, le reste de la conception était unique.

Cette Rapier utilisait le moteur Rootes 1725, 4 cylindres qui , comme pour les autres voitures de la gamme était légèrement incliné vers la droite. Avec ses deux carburateurs Stromberg, le moteur développait un bon 88 chevaux à 5200 tours. L'overdrive était de série avec une boîte manuelle, en revanche une boîte automatique Borg-Warner pouvait être obtenue en option.

La Rapier Fastback a été produite quasiment sans changement jusqu'en 1976 puis n'a pas été remplacée. C'était la base de la plus puissante Rapier H120. Son bloc moteur a également été utilisé dans l'Humber Sceptre et l'Hillman GT autres modèles de la gamme Arrow.

Les Rapier et ses variantes ont été construites entre 1967 et 1969 à Ryton-on-Dunsmore between puis à Linwood en Écosse entre 1969 et 1976 jusqu'à sa disparition.

En tout 46,204 unités ont été construites (Rapier, H120 et Alpine).

La vitesse de pointe de la Rapier était de 172 km/h et montait à 100 km/h en 12,8 secondes. Elle était commercialisée sous le nom d'Alpine GT aux Etats Unis.



SUNBEAM ALPINE FASTBACK .

Introduite en 1970, l'Alpine Fastback était en fait une Rapier aux performances plus modestes. Développée pour remplir un trou dans la gamme Arrow, juste au-dessus de la Singer Vogue, elle utilisait le même moteur 1725 mais avec un simple carburateur Stromberg tout comme l'Hillman Hunter ce qui lui donnait environ 74 chevaux.

Bien que correctement équipée, l'Alpine était plus rustique que la

Rapier. Son tableau de bord était moins complet, moins bien fini au final elle se montrait beaucoup moins chère que la Rapier. Elle atteignait les 158 km/h et passait le 100 en 14,6 secondes .L'Alpine Fastback a été arrêtée avant la Rapier et la H120 en 1975.



Fastback Sunbeam Rapier H120

Afin de produire une voiture encore plus rapide, Rootes développa la H120 à partir de la Rapier. Elle reprenait son moteur 1725 porté à 108 chevaux par Holbay Racing Engines. Equipée d'une culasse spéciale, d'un double carburateur Weber 40DCOE, d'un échappement adapté, d'un pont et d'une boîte courte, la H120 affichait résolument une image sportive grâce à un spoiler intégré dans la malle arrière,

des jantes sport et une décoration agressive.

La H120 dépassait les 180 km/h et franchissait les 100 km/h en moins de 10 secondes. Sa production s'est arrêtée en même temps que la Rapier en 1976.



Ces pages sont une traduction des pages écrites par le président du Sunbeam Rapier Owners Club, David Parrot que vous pouvez consulter pour plus de détail à l'adresse suivante :

<http://www.sroc.org.uk/>