

Les Sunbeam au Mans



Lors de l'édition 1961 des «24 Heures du Mans», Harper et Procter terminent 1^{er} à l'«Index of Thermal Efficiency Cup» autrement appelé «Coupe de l'indice énergétique. Pas tout à fait aussi prestigieux qu'une victoire pure et simple en premier sur la ligne d'arrivée mais la performance n'était pas inintéressante puisque la petite Sunbeam Harrington se paye le luxe d'être la plus rapide avec la consommation de carburant la plus faible (calcul basé sur le poids et la cylindrée du véhicule) en couvrant 3.530 km à la moyenne de 146 km/h.



Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'équipage Ferrari vainqueur du scratch lors de cette édition du Mans gagnera £3750 contre £2250 pour celui qui mena la Sunbeam à la victoire ! Une fortune pour l'époque quand on pense que la Sunbeam était une «voiture de tous les jours» par rapport à la Ferrari.

Les résultats ne furent pas à la hauteur des espérances en 1962 et 1963, mais les braves petites Alpines s'alignèrent tout de même avec des modèles bien proches de la série

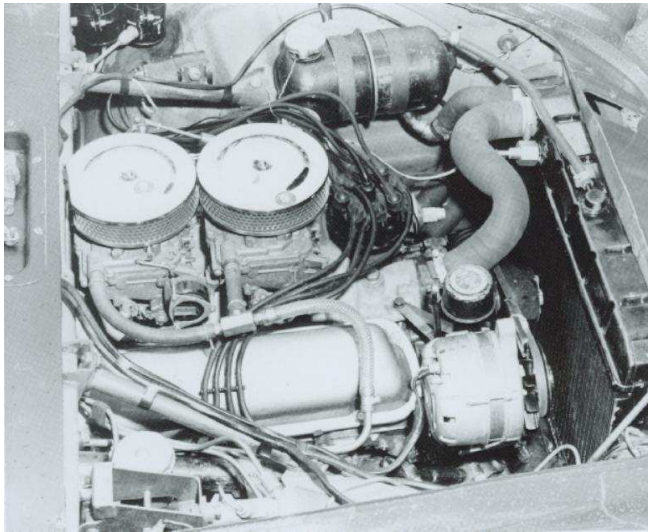
Domage pour la 33



En 1964, l'usine Rootes en Angleterre décide de préparer deux voitures pour les «24 Heures du Mans» : course mythique par excellence pour tout constructeur anglais qui se respecte. Pura prototypes (un mulet plus deux modèles destinés à l'épreuve), chaque voiture est développée pour cette course d'endurance avec un budget d'environ 45.000 \$ (soit un peu moins de 45.000 €).



Le V8 utilisé sur ces Tiger n'est autre que le 260 c.i. (4.2 litres) utilisé sur les Ford Fairlane et naturellement sur les Tiger MKI. La principale différence réside dans la préparation spécifique effectuée par Carroll Shelby qui porte la puissance de l'engin à 270 CV, ce qui compte tenu de son poids (moins d'une tonne) est pour le moins prometteur !



Certaines autos ont été modifiées par la suite pour dépasser allégrement les 300 CV par l'intermédiaire d'une préparation spécifique et du «troc» du 260 c.i. pour un 289 c.i. (échange moteur pratiqué de façon classique sur nombre de Tiger).

En version d'origine (si tant est que l'on puisse utiliser cette expression dans le cas présent), la voiture fut chronométrée à plus de 240 km/h à l'approche de Mulsanne et se positionnait en 18^{ème} position après 10 heures de course avant d'être malheureusement victime d'un piston cassé. Mais la préparation ne se limite pas au seul moteur : entièrement réalisée en panneaux d'aluminium formés à la main et soudés, utilisant des vitres latérales et un pare-brise en Perspex, la carrosserie de la Tiger est également digne d'une véritable «GT» de l'époque.



Le capot, maintenu simplement par deux attaches rapides, comprend une prise d'air et un déflecteur situé côté conducteur destiné à protéger ce dernier des éventuelles projections de toute sorte. La ligne «fastback» de la voiture est accentuée par un becquet. Campée sur des jantes de 15 pouces équipées de pneus Dunlop course, le moins que l'on puisse dire c'est que la «Tiger Le Mans» ne manque pas de gueule (ne comptez pas sur moi pour avoir une once d'objectivité en la matière compte tenu de ma passion pour ces voitures). Le réservoir, quant à lui, dispose d'une capacité qui dépasse les 150 litres, ce qui se justifiait pleinement compte tenu de la consommation non négligeable de l'engin lorsqu'on le «chatouillait» un peu. Le poids du réservoir ainsi rempli aurait pu mener à mal les freins d'une voiture conventionnelle en début de course mais la

«Tiger Le Mans» disposait d'un freinage totalement indépendant et assuré par des disques d'environ 30cm.

L'intérieur est dans le plus pur style «Le Mans» : sièges baquets extrêmement ajustés, tableau de bord finition noir mat, interrupteurs «course» et même une plaque gravée «Le Mans 24 Heures 1964» au-dessus du volant au cas où vous auriez oublié. L'instrumentation comprend les manomètres de pression d'huile, de température d'eau, ampèremètre, compteur de vitesse et compte-tours avec zone rouge à 5.200 tours/mn. Le nombre important d'interrupteurs est prévu pour la mise en service du réservoir principal, de la réserve, des feux de croisement et des feux latéraux (prévus pour éclairer les numéros pendant la course), de la ventilation, du chauffage (!) et du lave vitres, la liste se complète par deux interrupteurs montés sur leviers destinés à la commande des phares de route et de l'avertisseur





Une fois cette description effectuée, nous pouvons laisser la parole à Ian D. Smith, journaliste australien (et auteur du texte ci-dessous que votre serviteur n'a fait que traduire et adapter) qui a eu la chance de conduire l'un de ces trois prototypes (selon toute vraisemblance vers la fin des années 70) :

« Le V8 est un modèle 289 c.i. équipé d'un carburateur quadruple corps, nous avons réussi à couvrir le 400m D.A. en 15.5 secondes avec un régime moteur qui n'excédait pas 4.800 tours/mn, manifestement la voiture est certainement capable de descendre en dessous de ce temps avec quelques réglages opportuns. A 160 km/h, passer de 4^{ème} en 3^{ème} puis en 2^{nde} donne de sérieux à coups dans le direction. La conduite est pour le moins sauvage, vous devez traiter l'engin comme une brute en la jetant littéralement dans les virages pour ensuite la rattraper en vous agrippant au grand volant. Le mouvement de la caisse est cependant extrêmement négligeable est permet une conduite dans de bonnes conditions de sécurité. Le moteur monte aisément au-dessus de 5.000 tours/mn et se montre extrêmement souple à tous les régimes. La conception de la «Tiger Le Mans» ne répond certes plus aux critères actuels mais c'est véritablement une voiture de sport qui n'est pas seulement utilisable sur circuit.

Et puis quelle autre machine peut prétendre à pareil look tout en étant capable de passer de 20 à près de 240 km/h sur un seul rapport de boîte de vitesse

Revenons maintenant en 2001, lors des « 12 Heures Historiques du Mans », j'achète une photo du prototype ADU179B en pleine action lors de l'édition 64 des « 24 Heures ». Etant abonné à la Mailing-List USA, j'envoie – il y a quelques mois un mail aux Sunbeamistes d'Outre Atlantique en leur signalant que je suis en possession de cette photo et que je peux l'envoyer sous forme de fichier informatique par e-mail à ceux que cela intéresse.

Une dizaine de réponses en tout dont une émanant de M. Darrell Mountjoy, propriétaire du prototype ADU180B. Jusque là, rien de bien extraordinaire, si ce n'est que le sieur Mountjoy connaît sur le bout des doigts l'histoire des autres prototypes qui sont respectivement entre les mains de Tony Eckford (GB) et de Dick Barber (USA) et qu'il a eu l'amabilité de me la raconter.

Autre point réellement enthousiasmant, nous sommes en la présence d'un vrai passionné et non d'un spéculateur quelconque : Darrell Mountjoy a récemment fait traverser l'Atlantique à son auto pour la faire courir lors du dernier «Goodwood Revival» et du «Mans Classic» avec celle de Tony Eckford. Plus fort encore, Darrell a demandé à cette occasion au pilote d'usine Rootes de l'époque – Peter Procter – de prendre à nouveau le volant de la Tiger après une bien longue absence des circuits que l'on peut facilement comprendre en prenant connaissance de cet article paru récemment dans «Vintage Motorsports».



« Pour beaucoup, le retour à Goodwood du champion du monde moto Barrie Sheene - contre les indications de son médecin traitant - était un évènement riche en émotions. L'ex pilote d'usine Rootes - Peter Procter - a fait un come-back tout aussi héroïque dans une voiture qu'il connaissait fort bien : la Sunbeam Tiger Le Mans (carrosserie Lister). Trois de ces voitures, un "mulet" et deux prototypes ont été construites et ont couru à l'édition 1964 des 24 Heures du Mans étant contraintes à l'abandon durant la nuit suite à d'importantes avaries moteur. Peter conduisait l'un de ces coupés lorsqu'il fut obligé de s'arrêter prématurément juste après être passé au ravitaillement mais ceci n'est rien comparé à ce qui allait l'attendre deux ans plus tard : victime d'un accident dans lequel sa voiture prit feu, Peter a été littéralement défiguré et ceci sur ce même circuit de Goodwood ! Son courage pour affronter ses vieux démons a été pour le moins bouleversant et le fait qu'il puisse être de nos jours au volant d'une voiture était tout à fait remarquable. Acquis par Darrell Mountjoy lors d'une vente aux enchères, la Tiger Le Mans ADU 180B, ex- propriété de Syd Silverman, a été intégralement restaurée par Steve Alcalá avant d'être acheminée vers l'Angleterre pour retrouver sa sœur, la Tiger Le Mans ADU179B, les deux voitures

courraient pour la première fois ensemble depuis 38 ans. C'est ainsi que cela se passe à Goodwood et ce n'était que l'un des nombreux évènements exceptionnels de cette édition ».



Enfin en guise de conclusion (provisoire, espérons-le !). Je ne saurais passer sous silence le fantastique accueil qui nous a été réservé dans le paddock de la «Tiger» au «Mans Classic» : Darrell Mountjoy et Peter Procter nous ayant reçu avec une gentillesse et une disponibilité qui ne fait que confirmer que les vrais passionnés font toujours abstraction d'un quelconque snobisme même lorsque la tension qu'une course impose est élevée !

Denis Stevens

