

C'est l'histoire d'une voiture qui a fait rêver, et fait encore rêver, les amateurs de voitures de rallyes. Mais quand certaines de ces autos sont nées nobles et n'ont fait que s'affiner, celle-ci est partie de très, très, bas. On vous raconte l'histoire d'un invraisemblable bricolage et d'une carrière à rebondissements.



Rachat, jalousie et sauvetage écossais.

Si on veut partir de loin, commençons l'histoire de la Talbot Sunbeam en juin 1964. Chrysler s'attaque au marché anglais en prenant une participation de 30% dans le groupe Rootes. C'est un mécanisme similaires à celui opéré sur le continent avec Barreiros ou Simca. Le Pentastar va monter dans le capital par ajouts successifs jusqu'à 1967 et la prise de contrôle majoritaire qui débouche sur la disparition du nom Rootes, remplacé à partir de 1971 par Chrysler UK, entité chapeautée par Chrysler Europe qui regroupe les deux marques citées précédemment. Du côté de la concurrence anglaise, British Motor Holdings et Leyland Motor Corporation ont fusionné en 1968 pour donner la British Leyland Motor Company. Mais au bout de seulement 6 ans, la firme, née de deux parties mal en point, est au plus mal. Sir Don Ryder, diligenté par le gouvernement pour faire l'état des lieux du « General Motors Anglais » (c'est en tout cas l'ambition du groupe). Ryder rend son rapport en 1975 et il est suffisamment alarmiste pour que l'état ne décide de s'impliquer. Le groupe pourrait disparaître et le gouvernement travailliste ne veut surtout pas voir des milliers d'ouvriers sur le carreau. British Leyland Limited naît, avec l'état comme actionnaire majoritaire et une grosse injection de livres sterling.

Du côté de Chrysler UK, on voit ça comme de la concurrence déloyale, et on a en partie raison. Du coup, le groupe menace, et met notamment dans la balance la survie de l'usine écossaise de Linwood (à l'ouest de Glasgow) qui n'est pas rentable. Le gouvernement réagit et alloue une subvention de 55.000.000 £ pour développer une voiture compacte et moderne qui devra être construite en Écosse. À ce moment-là : « y a plus qu'à ».

L'ingrédient qui tue : du neuf avec du vieux

Ce n'est pas parce qu'on a 55 millions de livres (ce qui équivaldrait, de nos jours, à environ 3 milliards d'euros) qu'on doit tout dépenser pour une nouvelle voiture. Si personne n'a jamais prononcé cette phrase, ce que vous allez lire après laisse à penser que c'était l'idée directrice qui a donné naissance à la Talbot Sunbeam.

En janvier 1976 on lance donc l'étude du projet R424. Mais le calendrier et le budget sont serrés. Du coup, ça va se ressentir sur la partie technique. Déjà, on ne va pas lancer une nouvelle plateforme. C'est l'Hillman Avenger qui va servir de base. L'auto est sortie en 1970, ses composants sont facilement réutilisables, c'est donc une parfaite candidate.



Pour autant, c'est une compacte qu'on doit réaliser, pas une berline et l'empattement est donc réduit de 76 mm. Côté moteur on a recours à un 928 cm<sup>3</sup>, lui-même dérivé du moteur 875 cm<sup>3</sup>, basé sur le moteur Coventry Climax FWMA, un moteur de pompe né dans les années 50 ! Deux autres mécaniques, un 1300 et un 1600 sont aussi au programme.



Côté style, l'auto est dessinée par le studio Whitley dirigé par Roy Axe qui appartient également à Chrysler UK. La ligne va, du coup, se rapprocher des dernières créations de Chrysler Europe : Simca 1307 (Chrysler Alpine de l'autre côté du Channel) et la future Simca Horizon. D'ailleurs, on doit emprunter les phares de cette dernière mais son calendrier est plus large et on se rend vite compte qu'ils ne seront pas prêts à temps... d'où le réemploi des phares « encastrés » de l'Avenger.

Dit comme cela, on pourrait croire que c'est simple. Mais le projet R424 est en fait plein de compromis. Déjà un compromis technique. Alors que les nouvelles autos du groupe tendent vers la traction, bien plus moderne, l'emploi de la plateforme de l'Avenger oblige à la propulsion.

Même sur la forme, la nouvelle auto n'est pas si libre que ça. Pour éviter qu'elle ne soit concurrente de la future Horizon, on va la cantonner à 3 portes. Cela implique un dernier compromis sur la structure avec un seuil de chargement du coffre relativement haut vu que seule la lunette arrière s'ouvre !



Sur ces deux derniers points, on voit bien la différence avec l'Horizon (traction 5 portes). Ce qui n'empêche les nombreuses confusions

Reste un dernier point : le nom. La marque Sunbeam était utilisée pour l'export des autos du groupe Rootes. Chrysler UK veut faire disparaître ce nom... mais va finalement l'utiliser pour le modèle. La Chrysler Sunbeam est née !

### La carrière de la Chrysler Sunbeam

19 mois. C'est le temps qu'à mis le bureau d'études à réaliser la Chrysler Sunbeam. Elle est présentée le 23 juillet 1977 et la presse britannique voit l'auto d'un bon œil. Il faut dire que le style est plus moderne que l'Avenger (dont la version 2 porte disparaît) et que les trois moteurs couplé à autant de finitions (LS, GL et S) se vendent plutôt bien.

Au salon de Paris 1978 la gamme se voit coiffée d'une nouvelle version : c'est la Sunbeam Ti. L'auto repose sur l'Avenger Tiger dont elle récupère le 1598 cm<sup>3</sup>, mais dopé par deux carburateurs Weber. La puissance atteint 100 ch, dans une compacte à propulsion, c'est un premier pas dans le monde des Hot Hatch, très prisé de l'autre côté du Channel.

Du dynamisme, c'est bien, du sport, c'est encore mieux. C'est ainsi que Chrysler UK va faire ce que Ford avait fait avant : s'adresser à Lotus pour sortir une version survitaminée de la compacte. Il en résulte la Lotus Sunbeam. Si son moteur cube bien 2.2 litres, rien à voir avec le bloc Chrysler de même cylindrée (**originaire des Simca-Chrysler 160, 180 et 2 Litres**).

C'est le moteur Lotus type 907, celui des Lotus Elite, Eclat, Esprit et Jensen-Healey, qui passe de 1973 à 2172 cm<sup>3</sup> devenant type 911 et qui se loge sous le capot. 4 cylindres, 16 soupapes, 150ch ! Là, il va y avoir du sport. On l'accouple à une boîte ZF et évidemment on retravaille les trains roulants.

Seulement l'auto ne va pas s'appeler Lotus Sunbeam. Elle est en effet présentée en mars 1979 au salon de Genève. Et avant cela... il y a eu un gros changement.





La Chrysler devient la Talbot Sunbeam

Pendant qu'à Hethel on prépare une voiture prête pour le sport, et particulièrement les rallyes, Chrysler UK est au plus mal. La Sunbeam a servi à rentrer une subvention mais ça n'assurait pas des ventes énormes. Elles ne sont pas catastrophiques mais l'auto n'est pas un énorme succès pour autant. Globalement, les Chrysler UK se vendent mal, les Simca sont en perte de vitesse alors que l'**Horizon** est encore en phase de lancement et que les Simca-Chrysler ont été vite dépassées. Bref, Chrysler est dans un borborygme et veut le quitter.



Pour éviter la faillite, et récupérer l'usine de Poissy, c'est le Groupe PSA, qui n'avait vraiment pas besoin de ça, qui rachète le groupe, ses outils de production, et ses modèles spécifiques au marché anglais. La prise de contrôle est effective le 1er janvier 1979. Le 1er août 1979, les Chrysler Sunbeam deviennent des Talbot Sunbeam. Mais on ne change pas grand-chose d'autre. Ainsi, si l'inscription Chrysler disparaît du capot, la Talbot Sunbeam va garder son Pentastar de calandre jusqu'en 1981 !

Les carrosseries des Simca-Chrysler Sunbeam Lotus sortaient de la chaîne de l'usine de Linwood (Glasgow) pour être transportées par camion jusqu'à un hangar d'aviation aménagé par Lotus sur un terrain proche de Norwich.

Les moteurs venaient de l'usine historique d'Ethel à une trentaine de kilomètres et les boîtes ZF arrivaient directement d'Allemagne. Dans le hangar, une équipe d'une quinzaine de mécaniciens montait moteur et boîte dans la coque après avoir agrandi le tunnel de

transmission pour laisser la place nécessaire à la boîte. L'ensemble partait alors pour Coventry avant d'être dispatché aux concessionnaires.

Trois ans après le lancement de la Golf GTI et ses 110 ch, le lancement de la Sunbeam Lotus au salon de Genève en mars 1979 fait sensation. Avec 155 ch, la Sunbeam est la reine de la route.



En juillet 1979, Peugeot décide de ranimer une marque dont elle est propriétaire afin d'unifier les productions ex-Chrysler : c'est Talbot. Heureusement, cela ne change rien pour le programme Sunbeam Lotus et la compétition.

Les premières voitures de série étaient déjà en stock en Grande-Bretagne ; il a donc fallu les rebadger dans l'urgence avant livraison. Les Sunbeam Lotus seront livrées avec les marques Talbot (à l'avant gauche), Simca (à l'arrière gauche), Sunbeam (à l'arrière droit), Lotus (sur les côtés) et enfin le logo Chrysler gravé dans le plastique de la calandre.

Pour en revenir à l'auto sportive, la Lotus, elle est donc dévoilée après la prise de contrôle. Sauf que les premières autos ne sont pas prêtes tout de suite. Elles ne seront livrées qu'après le 1er août et sont, entretemps, devenues des Talbot Sunbeam Lotus. Elles vont briller en rallye, mais on en parle plus bas.



Il faut attendre le millésime 1981 pour voir les Talbot Sunbeam réellement évoluer. Elles ont droit à un restylage « des 4 ans » qui leur permet de recevoir, enfin, des phares affleurants ! On en profite pour retirer le Pentastar de la calandre, qui ne voulait strictement rien dire.



Les plans de ce restylage étaient dans les cartons. On l'a donc fait sortir. Pourtant, le destin de la Talbot Sunbeam est déjà scellé. L'usine de Linwood a été sauvée sous l'ère Chrysler, pas PSA. Elle n'est toujours pas rentable et le groupe décide de la fermer. Cela signifie l'arrêt de l'Avenger... qui sert toujours de base à la Talbot Sunbeam. Pas de regrets chez PSA. L'Avenger est en concurrence avec la 305 et la Talbot Sunbeam reste positionnée en face de l'Horizon quoi que Chrysler ait pu faire. Ces deux autos sont plus modernes.

1981 est donc la dernière année de production des Talbot Sunbeam. Tous modèles (Chrysler et Talbot) confondus, on arrive à environ 200.000 autos. D'ailleurs, on a le plus grand mal à écouler les dernières Talbot Sunbeam Lotus qui auront droit à une série spéciale « Avon », numérotée en 1982.

La Talbot Sunbeam Lotus en rallyes

Si l'auto débarque quand l'histoire du modèle de base commence à s'essouffler, sa carrière éclair va en faire un mythe, tout simplement. Elle n'est homologuée en Groupe 2 qu'en 1980, le temps de construire les 1000 exemplaires nécessaires.

Pour les rallyes de championnat du monde, le moteur sera poussé jusqu'à 250 ch.

Dès le mois de mars, elle signe son premier podium avec Guy Fréquelin au volant et Jean Todt en copilote : 3e au Rallye du Portugal. Son grand coup d'éclat cette année-là, c'est au RAC. Henri Toivonen, copiloté par Paul White, remporte le rallye et les deux français terminent 3e. Avec quelques points marqués en Italie, cela fait une 6e place pour la Talbot Sunbeam Lotus au championnat.



#### 1981 : le sacre mondial

Cette année-là, la Sunbeam Talbot Lotus défie les constructeurs établis avec une équipe redoutable :

- Guy Fréquelin (pilote principal)
- Henri Toivonen (étoile montante du rallye)
- Stig Blomqvist et Russell Brookes sur certaines manches

En 1981, Fréquelin et Todt commencent fort avec une 2e place au Monte-Carlo. Ensuite on retrouve une 2e place pour Toivonen et Gallagher au Portugal et les deux français refont un résultat similaire au Tour de Corse. Mieux, en juillet, ils remportent l'Argentine puis font 2e au Brésil en août. Toivonen et Gallagher arrachent une nouvelle 2ème place au San Remo et l'année se termine avec la 3e place de Blomqvist et Cederberg au RAC.

Si Fréquelin n'est « que » deuxième au classement pilote derrière Ari Vatanen (sur Ford Escort), la Talbot Sunbeam Lotus devient championne du monde des rallyes... quelques semaines avant l'arrêt de sa fabrication !



Les Talbot Sunbeam de nos jours

Il est bien rare d'en croiser. Pourtant il n'y a pas que la Lotus dans la vie... mais comme bon nombre de populaires de l'époque, seules les versions vitaminées de la Talbot Sunbeam ont réellement été préservées. On se retrouve donc avec une auto rare...



Dimi Mavropoulos, prend livraison de sa voiture construite à l'époque par le département compétition de Talbot à Coventry auprès des voitures d'usine de la marque. A ce titre, elle est équipée de toutes les mêmes pièces que les Groupe 2 « works ».

Sunbeam Lotus historique ayant participé au championnat Castrol Autosport en Angleterre puis le championnat d'Europe Rallye 1979/80/81/83/84.

Dans les années 80, son pilote Chypriote s'est illustré en rallye en devenant Champion sur de l'île de Chypre à plusieurs reprises. Il s'est aussi distingué au Royaume Uni dans la discipline du rallye cross.

Au volant de cette Sunbeam Lotus, il a réalisé plusieurs podiums, se classant deuxième en 1981 et 1982, et une fois troisième (en groupe B) en 1984.

Cette Sunbeam Lotus a bénéficié du soutien de l'usine pour sa construction et figure parmi les toutes premières Sunbeam homologuées en rallye. A ce titre, elle disposait des pièces d'usine d'origine qu'elle a conservées : faisceau électrique usine, caisse renforcée, pont autobloquant Salisbury, jantes minilites, pont à démontage rapide des arbres de roues, carburateur Solex de 48 mm, double ventilateur, répartition réglable freins avant arrière, frein à main hydraulique, gros radiateur, carter sec.

Cédée au cours des années 80 à une école de pilotage se trouvant à proximité de Silverstone (Rally Racing Ltd), elle est acquise quelques années plus tard par un privé Suisse qui procède à des premiers travaux de restauration importants (nombreuses photos jointes au dossier). Repeinte en blanche, « ATT 790T » a délaissé sa livrée Castrol d'époque pour une livrée Chrysler Compétition usine, aisément identifiable par les passionnés de Rallye. Acquis au début des années 2010 par un passionné résidant dans la région Rhône-Alpes, ce dernier entreprend de la restaurer totalement en conformité avec sa fiche d'homologation Groupe 2. C'est également durant cette période que ce propriétaire décide de transformer cette Talbot Sunbeam Lotus en LHD.



Elle fut vendue en 2017 à son précédent propriétaire, un collectionneur résidant en Haute-Savoie, avant de se retrouver entre les mains de son actuel propriétaire. Depuis, la Sunbeam Lotus a roulé dans le cadre de plusieurs séances d'essais.

Elle dispose de son immatriculation d'origine et a été restaurée en conformité de la fiche d'homologation groupe 2.

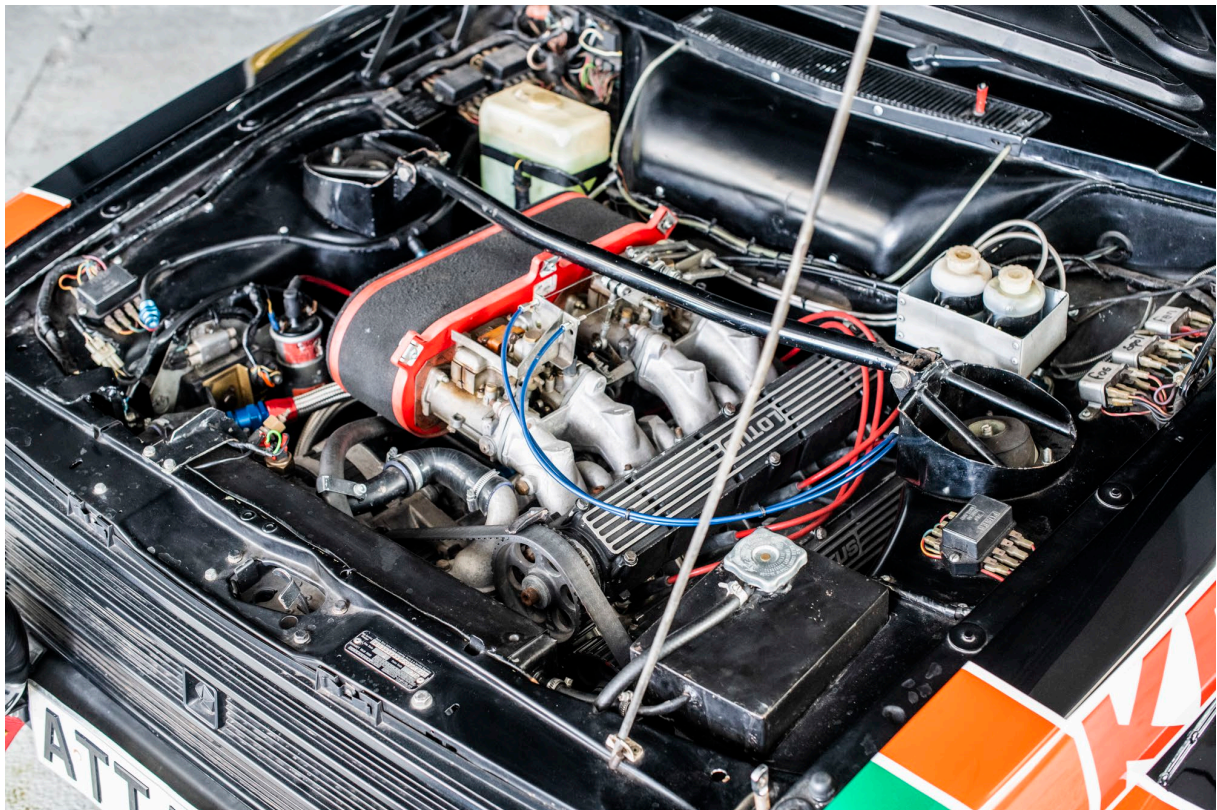
Véhicule éligible au Tour de Corse Historique, Rallye de San-Remo, Rallye Costa Brava, Rallye de l'Acropole....

Cette Sunbeam Talbot Lotus est accompagnée d'un important dossier historique, de son PTH FIA (période I) et de toutes les factures récentes relatives à la réfection du moteur.



HISTORIQUE D'ÉPOQUE CONNU DE « ATT 790T » :

31 Janvier 1981 / Wydean Stages / Mavropoulos – Adams / 30th OA  
30 Mai 1981 / Centurion Rally / Mavropoulos – Adams / 36th OA  
27 Septembre 1981 / European Rally Championship / Chypre / 2nd OA  
3 Avril 1982 / Plains National Rally / Mavropoulos – Adams / 39th OA  
5 Juin 1982 / Centurion Rally / Mavropoulos – Adams / 13th OA  
17 Juillet 1982 / Border Counties Rally / Mavropoulos – Barnsley / 64th OA  
26 Septembre 1982 / European Rally Championship / Chypre / 2nd OA  
1982 / Goodyear Lakeland-Ford Rally / Mavropoulos – Adams / 32th OA  
1982 / Sutherland Dukeries Rally / Mavropoulos – Adams / DNF  
1983 / Peter Russek Manuals Rally / Mavropoulos – Adams / 20th OA  
Janvier 1984 / Wydean Stages / Mavropoulos – Adams / 54th OA



*This is the story of a car that has made rally car enthusiasts dream and still does. But while some of these cars were born noble and have only become more refined, this one started from very, very low beginnings. We tell you the story of an improbable tinkering and a career full of twists and turns.*

*Takeover, jealousy and Scottish rescue! If we want to go back a long way, let's start with the story of the Talbot Sunbeam in June 1964. Chrysler attacked the British market by taking a 30% stake in the Rootes group. It was a similar mechanism to the one used on the continent with Barreiros or Simca. Pentastar increased its shareholding by successive additions until 1967, when it took majority control and the Rootes name disappeared, to be replaced in 1971 by*

Chrysler UK, an entity headed by Chrysler Europe, which brought together the two aforementioned brands.



In the UK, British Motor Holdings and Leyland Motor Corporation merged in 1968 to form the British Leyland Motor Company. But after only 6 years, the company, born of two parties in bad shape, was in dire straits. Sir Don Ryder was commissioned by the government to take stock of the 'English General Motor' (at least that was the group's ambition). Ryder submitted his report in 1975, and it was sufficiently alarmist for the government to decide to get involved. The group could disappear and the Labour government did not want to see thousands of workers laid off. British Leyland Limited was created, with the government as majority shareholder and a large injection of sterling.

Chrysler UK saw this as unfair competition, and to some extent they were right. As a result, the group threatened to become much more powerful than it was at present and put the survival of the unprofitable Linwood plant in Scotland (west of Glasgow) on the line. The government responded by allocating a grant of £55,000,000 to develop a compact, modern car to be built in Scotland. At that point: 'y a plus qu'à'.

*The killer ingredient: new from old*

Just because you've got £55 million (which these days would be equivalent to about €3 billion) doesn't mean you have to spend it all on a new car. While no-one has ever uttered this phrase, what you're about to read suggests that it was the guiding idea behind the birth of the Talbot Sunbeam.



*In January 1976, the R424 project was launched. But the schedule and the budget were tight. This had an impact on the technical side of the project. For a start, we weren't going to launch a new platform. The Hillman Avenger will serve as the basis. The car came out in 1970, and its components are easily reusable, so it's a perfect candidate.*



*However, it was to be a compact car, not a saloon, so the wheelbase was reduced by 76 mm. The engine is a 928cc, itself derived from the 875cc engine based on the Coventry Climax FWMA, a pump engine from the 1950s! Two other engines, a 1300 and a 1600 are also on the program.*

*In terms of styling, the car was designed by the Whitley studio headed by Roy Axe, which also belonged to Chrysler UK. As a result, the car's styling will be similar to Chrysler Europe's latest creations: the Simca 1307 (Chrysler Alpine on the other side of the Channel) and the future Simca Horizon. In fact, the headlamps of the latter are to be borrowed, but the timetable is much longer and it soon becomes clear that they won't be ready in time... hence the reuse of the Avenger's 'recessed' headlamps.*

*Put like that, it sounds simple. But the R424 project is in fact full of compromises. First and foremost, a technical compromise. While the group's new cars tend towards front-wheel drive, which is much more modern, the use of the Avenger platform means that they have to be rear-wheel drive.*

*Even in form, the new car is not all that free. To prevent it from competing with the future Horizon, it will be limited to 3 doors. This implies a final compromise on the structure, with a relatively high boot load sill given that only the rear window opens!*

*On these last two points, the difference with the Horizon (5-door front-wheel drive) is clear to see. But that doesn't prevent a lot of confusion*

*There's one final point: the name. The Sunbeam brand was used for exporting Rootes group cars. Chrysler UK wanted to do away with the name... but ended up using it for the model. The Chrysler Sunbeam was born!*

*The career of the Chrysler Sunbeam*

*19 months. That's how long it took the design office to create the Chrysler Sunbeam. It was presented on 23 July 1977 and the British press took a positive view of the car. The styling was more modern than that of the Avenger (whose 2-door version was discontinued) and the three engines and three trim levels (LS, GL and S) sold well.*



*At the 1978 Paris Motor Show, a new version was added to the range: the Sunbeam Ti. The car was based on the Avenger Tiger, from which it took the 1,598cc engine, but boosted by two Weber carburettors. Power reaches 100 bhp in a rear-wheel drive compact, a first step into the world of the Hot Hatch, much sought-after on the other side of the Channel.*

*Dynamic is good, sporty is even better. So Chrysler UK did what Ford had done before, turning to Lotus to bring out a supercharged version of the compact. The result was the Lotus*



*Sunbeam. While its engine was indeed a 2.2-litre unit, it had nothing to do with the Chrysler block of the same displacement (which originated in the Simca-Chrysler 160, 180 and 2 Litres). It was the Lotus Type 907 engine, used in the Lotus Elite, Eclat, Esprit and Jensen-Healey, which was upgraded from 1973 to 2172 cm<sup>3</sup>, becoming Type 911, and housed under the bonnet. 4 cylinders, 16 valves, 150 bhp! Now there's going to be some sport. It was mated to a ZF gearbox and of course the running gear was reworked.*

*But the car was not to be called Lotus Sunbeam. It was presented at the Geneva Motor Show in March 1979. And before that... there was a big change.*



#### *The Chrysler becomes the Talbot Sunbeam*

*While Hethel was preparing a car ready for sport, and rallying in particular, Chrysler UK was in dire straits. The Sunbeam was used to bring in a subsidy, but that didn't guarantee huge sales. They weren't catastrophic, but that didn't mean the car was a huge success. Overall, Chrysler UK cars are selling poorly, Simca cars are losing ground while the Horizon is still in its launch phase and Simca-Chrysler cars have been quickly overtaken. In short, Chrysler was in a quagmire and wanted out.*

*To avoid bankruptcy and get the Poissy plant back, the PSA Group, which really didn't need this, bought the group, its production facilities and its models specific to the British market. The takeover took effect on 1 January 1979. On 1 August 1979, Chrysler Sunbeam became*

*Talbot Sunbeam. But little else was changed. Although the Chrysler badge disappeared from the bonnet, the Talbot Sunbeam kept its Pentastar grille until 1981!*

*The Simca-Chrysler Sunbeam Lotus bodies came off the assembly line at the Linwood (Glasgow) factory and were transported by truck to an aircraft hangar built by Lotus at a site near Norwich.*

*The engines came from the historic Ethel factory, some thirty kilometres away, and the ZF gearboxes arrived directly from Germany. In the hangar, a team of around fifteen mechanics fitted the engine and gearbox into the hull after enlarging the transmission tunnel to make room for the gearbox. The whole assembly was then sent to Coventry before being dispatched to the dealers.*

*Three years after the launch of the 110bhp Golf GTI, the launch of the Lotus Sunbeam at the Geneva Motor Show in March 1979 caused a sensation. With 155 bhp, the Sunbeam was the queen of the road.*

*In July 1979, Peugeot decided to revive a brand it owned in order to unify ex-Chrysler production: Talbot. Fortunately, this had no impact on the Sunbeam Lotus programme or on competition.*

*The first production cars were already in stock in Great Britain, so they had to be rebadged as a matter of urgency before delivery. The Sunbeam Lotus would be delivered with Talbot (front left), Simca (rear left), Sunbeam (rear right), Lotus (sides) and the Chrysler logo engraved in the plastic of the grille.*





*Coming back to the sports car, the Lotus, it was unveiled after the takeover. Except that the first cars were not ready immediately. They were not delivered until after 1st August, and in the meantime had become Talbot Sunbeam Lotuses. They were to shine in rallies, but more about that below.*

*It was not until 1981 that the Talbot Sunbeam really evolved. They were given a 4-year restyling that allowed them to receive, at last, flush-fitting headlights! At the same time, the Pentastar was removed from the radiator grille, which was completely meaningless.*

*The plans for this restyling were in the box. So we brought it out. However, the fate of the Talbot Sunbeam was already sealed. The Linwood plant was saved under Chrysler, not PSA. It is still not profitable, and the group has decided to close it. This means the end of the Avenger... which is still the basis for the Talbot Sunbeam. PSA has no regrets. The Avenger competes with the 305 and the Talbot Sunbeam remains positioned opposite the Horizon, whatever Chrysler may have done. These two cars were more modern.*

*1981 was therefore the last year of Talbot Sunbeam production. Taking all models (Chrysler and Talbot) together, around 200,000 cars were produced. The last Talbot Sunbeam Lotus cars were hard to sell and were produced in a special 'Avon' series, numbered in 1982.*



*The Talbot Sunbeam Lotus in rallies*

*Although the car arrived at a time when the history of the basic model was becoming really bad, its lightning career was to make it a myth, quite simply. It was not homologated in Group 2 until 1980, by which time the necessary 1,000 cars had been built.*

*For world championship rallies, the engine was increased to 250 bhp.*

*In March, it scored its first podium finish with Guy Fréquelin at the wheel and Jean Todt as co-driver: 3rd in the Rally Portugal. Its big breakthrough that year came at the RAC. Henri Toivonen, co-driven by Paul White, won the rally and the two Frenchmen finished 3rd. With a few points scored in Italy, the Talbot Sunbeam Lotus finished 6th in the championship.*



*1981: the world title*

*That year, the Talbot Lotus Sunbeam challenged the established manufacturers with a formidable team:*

- Guy Fréquelin (main driver)*
- Henri Toivonen (rising rally star)*
- Stig Blomqvist and Russell Brookes on certain rounds*

*In 1981, Fréquelin and Todt got off to a strong start with 2nd place in the Monte Carlo Rally. Toivonen and Gallagher then took 2nd place in Portugal and the two Frenchmen achieved a similar result in the Tour of Corsica. Better still, they won Argentina in July and came 2nd in Brazil in August. Toivonen and Gallagher snatched another 2nd place in San Remo and the year ended with Blomqvist and Cederberg finishing 3rd in the RAC.*



*Although Fréguelin was 'only' second in the drivers' standings behind Ari Vatanen (in a Ford Escort), the Talbot Sunbeam Lotus became World Rally Champion... just a few weeks before it was to be discontinued!*



#### *Talbot Sunbeams today*

*It's very rare to come across one. But like many popular cars of the time, only the vitamin-packed versions of the Talbot Sunbeam have survived. So we end up with a rare car...*

*Dimi Mavropoulos took delivery of his car, built at the time by Talbot's Coventry racing department, from the brand's factory cars. As such, it was equipped with all the same parts as the Group 2 'works' cars.*

*This historic Sunbeam Lotus competed in the Castrol Autosport Championship in England and the 1979/80/81/83/84 European Rally Championship.*

*In the 1980s, its Cypriot driver distinguished himself in rallying by becoming Cyprus Rally Champion on several occasions. He also distinguished himself in the UK in the rallycross discipline.*

*At the wheel of this Sunbeam Lotus, he achieved several podiums, finishing second in 1981 and 1982, and once third (in Group B) in 1984.*

*This Sunbeam Lotus received factory support for its construction and was one of the very first Sunbeams to be homologated for rallying. As such, it was fitted with the original factory parts, which it has retained: factory wiring harness, reinforced body, Salisbury self-locking axle,*

*minilite wheels, quick-release axle, 48 mm Solex carburettor, twin fans, adjustable front/rear brake distribution, hydraulic handbrake, large radiator, dry sump.*

*Sold in the 1980s to a driving school near Silverstone (Rally Racing Ltd), it was acquired a few years later by a Swiss private individual who carried out the first major restoration work (many photos attached to the file). Repainted in white, the ATT 790T has changed from its original Castrol livery to a factory Chrysler Competition livery, easily identifiable by rally enthusiasts. Acquired in the early 2010s by an enthusiast living in the Rhône-Alpes region, he set about restoring the car in full compliance with its Group 2 homologation sheet. It was also during this period that the owner decided to convert this Talbot Sunbeam Lotus into an LHD.*



*Sold in 2017 to its previous owner, a collector living in Haute-Savoie, before ending up in the hands of its current owner.*

*Since then, the Sunbeam Lotus has taken part in a number of test drives.*

*It has its original registration and has been restored to comply with the Group 2 homologation form. Eligible for the Tour de Corse Historique, Rallye de San-Remo, Rallye Costa Brava, Rallye de l'Acropole....*

*This Sunbeam Talbot Lotus is accompanied by an extensive history file, its FIA PTH (period I) and all recent invoices relating to the engine rebuild.*



**KNOWN PERIOD HISTORY OF 'ATT 790T' :**

31 January 1981 / Wydean Stages / Mavropoulos - Adams / 30th OA

30 May 1981 / Centurion Rally / Mavropoulos - Adams / 36th OA

27 September 1981 / European Rally Championship / Cyprus / 2nd OA

3 April 1982 / Plains National Rally / Mavropoulos - Adams / 39th OA

5th June 1982 / Centurion Rally / Mavropoulos - Adams / 13th OA

17 July 1982 / Border Counties Rally / Mavropoulos - Barnsley / 64th OA

26 September 1982 / European Rally Championship / Cyprus / 2nd OA

1982 / Goodyear Lakeland-Ford Rally / Mavropoulos - Adams / 32th OA

1982 / Sutherland Dukeries Rally / Mavropoulos - Adams / DNF

1983 / Peter Russek Manuals Rally / Mavropoulos - Adams / 20th OA

January 1984 / Wydean Stages / Mavropoulos - Adams / 54th OA

