

1.e La saga des plaques de numéro de série

An fuil des modèles et des usines, les plaques de séries ont évolué. Hormis quelques sous-traitants généralistes comme Motor Assemblies en Afrique du Sud qui assembla 2 421 Spitfire de 1963 à 1967, Triumph produisit la quasi totalité des voitures à Coventry et, à partir de 1965 avec la Mk2, dans son usine de "montage en pièces détachées" (CKD) de Malines, en Belgique. Après la fermeture de Malines en 1975, toutes les Spitfire furent fabriquées au Royaume Uni et Seneffe devint la plateforme d'importation British Leyland pour le continent.

d'importation British Leyland pour le continent.

The diagram illustrates the Renault 5 model range evolution. It shows the progression from the initial A1 and A2 models in 1962 to the more complex A3, A4, B, E, and F models by 1970. The models are categorized by engine type (Mk2 and Mk3) and production location (COVENTRY and MALINES). The diagram also includes logos for Renault, British Leyland, and Renault-Scania, and a small image of a Renault 5.

En presque 20 ans
de production, on peut classer
les plaques en quelques catégories :
... mais avec des variantes !

> (A) 1962/1968
...les plus simples

> (B/C/D) 69/74,
après le regroupe-
ment sous BL

> (H) de 75 à la fin en 1980

Les « Commission Numbers » des Anglaises et les Belges (← voir fiche 1.c)

A1 > Au début, une petite plaque rectangulaire, avec seulement le "PTAC" (kilos), imprimé, et le numéro de série, gravé

A2 > "TRIUMPH SPORTS TYPE - SPITFIRE" disparaît (1).
Deux cases sont ajoutées pour les codes couleur (2).
L'emplacement "poids" reste vide ...mais pas toujours ! (3)

A3 > Les "kilos" deviennent des livres (LBS) ... toujours vides (4) et "ENGLAND" disparaît après "COVENTRY" (5)

A4 > Avec le lancement de la Mk3, les "kilos" reviennent (6) et "TRIUMPH" réapparaît (7). "ENGLAND" aussi réapparaît après COVENTRY ...mais pas tout le temps ! (8)

B > Courant 69, nouvelle plaque après le rattachement de TRIUMPH à BLMC (10) "COVENTRY ENGLAND" (10) est au complet (9). (Ici, MkIV « belge » * de 1970)

C1, C2 > Plaques de MkIV (11) et 1500 (14) posées à Coventry, avec les codes couleurs et poids en kilos (12/16). Plus de "STANDARD" ; uniquement "TRIUMPH MOTOR" définitivement intégré à "BRITISH LEYLAND UK LTD (13). À noter : la rosace BL et le "1500" devant FH (15)

C3 > Dernière modification avant de passer au VIN : Exit TRIUMPH, tout est BL :-((17)

D > Malines est fermé. Une nouvelle plaque est posée à l'usine LEYLAND INDUSTRIES-BELGIUM (18) avec un minimum d'infos sur les diverses marques et modèles produits par le groupe (19/20/21/22)

Les « Américaines »

TRIUMPH n'est pas encore totalement noyé dans BL. Outre-atlantique, la réglementation plus sévère impose dès 1969 de nouvelles informations sur les plaques.

E > «U» pour USA et «L» pour LHD (23) - même si c'est une évidence ! - et une "déclaration constructeur" de conformité (24) avec la date de référence (25).

F > Avec la MkIV à moteur 1500, la plaque est chamboulée dans sa présentation (26/27/28). Les codes couleurs réapparaissent (29)

G1 > BL est le patron même si "TRIUMPH" est toujours là !
(30). Les poids réapparaissent, ...en plus compliqué ,o) **(31)**
 FM retrouve le suffixe «U» **(32)**, même s'il n'y a eu des FM
 qu'aux USA ! Plus "PASSENGER CAR" **(33)**

G2 > Cette fois, c'en est bien fini de TRIUMPH ! Il n'est même plus au générique, remplacé par un laconique « MFD BY BL CARLS LTD LONDON ENGLAND » et une simple rosace BL (34/35). Les poids sont affichés en kilos/livres (36) et les aversissements confirment que les affreux pare-chocs en plastique noir sont bien conformes aux dernières normes de sécurité (37)

(*) Les plaques de Malines ne comportent pas le poids ni les codes couleur sur les cases PAINT et TRIM

> (E/F/G) ...et les Exports USA
Ces plaques ne sont apparues qu'en 1969, après la mise en place de normes de sécurité fédérales américaines plus strictes.

23 → COMM. NO. **EDU37971**

24 → PAINT **25** TRIM **11**

25 → THIS VEHICLE COMPLIES WITH ALL U.S. FEDERAL SAFETY STANDARDS, APPLICABLE ON **1-1-1968**

26 → THE STANDARD TRIUMPH MOTOR CO. LTD. COVENTRY, ENGLAND.

27 → A MEMBER OF THE

28 → BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION

29 → MANUFACTURED BY THE STANDARD TRIUMPH MOTOR CO. LTD. DATE OF MANUFACTURE **MAY 1968**

30 → THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE

31 → COMM. NO. **FK12**

32 → PAINT **5** TRIM **11**

33 → A MEMBER OF THE BRITISH LEYLAND MOTOR CO. LTD. COVENTRY, ENGLAND.

34 → MANUFACTURED BY TRIUMPH MOTORS BRITISH LEYLAND UK LTD. COVENTRY, ENGLAND. MANUFACTURED DATE **DEC 31 1970**

35 → GVWR **2340** GAWR **1160** REAR **1240**

36 → THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE

37 → COMM. No. **43324**

38 → TYPE **PASSENGER CAR**

39 → PAINT **3** TRIM **11**

40 → MFD BY B.L. CARS LTD LONDON ENGLAND

41 → MANUFACTURED DATE **OCT 1978**

42 → GVWR **1085kg/2390lb** GAWR **535kg/1180lb** REAR **565kg/1240lb**

43 → THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY AND RUMBER STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE

44 → COMM. No. **BM5116**

45 → TYPE **PASSENGER CAR**

46 → PAINT **11** TRIM **CU**

Nota : Ces tableaux, bâtis sur des recoupements de photos, de numéros de série et de dates, ne sont sans doute pas exhaustifs.

Et enfin, les « VIN » (voir bonus 1.a)

H > Normalisation mondiale oblige : en octobre 1979, le «Vehicule Identification Number» (39) remplace le «Commission Number». Sur une plaque simplifiée et peu explicite, toutes les voitures sont badgées BL CARS LTD (37), avec un numéro d'identification interne (la marque?) (38) et toute une série d'informations techniques (40) qui nécessite même la pose d'étiquettes collées à part (41)

Le mystère des « doubles numérotations »

Il n'y a pas de mystère, juste des concours de circonstance... et quelques approximations.

Fin septembre 1979, au moment du basculement vers la numérotation VIN, il restait encore en stock de nombreuses voitures en Commission Number à vendre mais les

succès commerciaux devenus de plus en plus aléatoires en concession, les immatriculations se sont poursuivies jusqu'en 1980, en même temps que celles de voitures en nouvelles plaques H qui, elles, vont même continuer jusqu'en 1981 ! (voir bonus 1.c)

Nota : En France, les dernières voitures « post 08/80 » n'ont pas de plaque de type H mais une plaque British Leyland France, avec un numéro tronqué ...mais pas VIN

Vous pouvez aussi trouver d'autres plaques posées par les usines de montage étrangères, les importateurs ou les concessionnaires



Garage VOITURES PARIS MONCEAU
le premier importateur français.



Une plaque rédigée en allemand.



Supplemental Title Certificate



Une autre, plus exotique, pour l'usine d'assemblage Sud Africaine.



Puis, en 1971, British Leyland France prend le relais ...

Il est aussi fort possible que la plaque de la voiture que vous examiniez soit neuve, posée à la suite de restaurations postérieures, sans souci de conformité à l'origine.



Attention ! cette petite plaque est un numéro de caisse,



Le "BS. AU48 : 1965", gravé sur cette plaque neuve, est une mention réglementaire anglaise concernant les ceintures de sécurité.

Sur les plaques d'origine, elle apparaît à partir de 1967, décalant l'impression vers le haut (voir sur tableau général)

Important : Que la plaque soit d'origine ou neuve et « refrappée », le principal est que le numéro gravé sur la plaque d'usine (celle avec « COMM/ N° ») soit le même que celui porté sur la carte grise !

Autre particularité amusante à propos des plaques ...

Tout le monde est d'accord pour dire, sur la foi des documents TRIUMPH, que la plaque de série et la plaquette de numéro de caisse sont rivetées sur le panneau latéral gauche de la cloison pare-feu, côté boîtier de fusibles, et qu'il n'y a rien sur le panneau de droite. Et bien non ! Pas sur TOUTES les voitures !! On est obligé de constater qu'un « certain nombre » de Spitfire encore dans leur état d'origine ont leur plaque de série rivetée à droite, côté moteur d'essuie-glace, au moins sur quelques Mk3 LHD, propriété de membres de l'Amicale Spitfire ... comme ici

Est-ce parce que le bac à batterie a changé de côté entre les RHD et LHD ? Est-ce propre aux Mk3 ? Est-ce volontaire ou accidentel ? On ne sait pas ...



Curieusement, également on retrouve parfois deux trous pré-perçés sur le panneau droit, à l'entasse des plaques, même si la plaque est rivetée à gauche, du « bon côté ». Peut-être pour fixer des plaques d'importateur ?...

Bref, si vous trouvez une Spitfire avec sa plaque de série du « mauvais côté », il ne faut pas vous inquiéter, ça n'a pas grande importance. Après tout, les anglais ont coutume de dire que les voitures LHD ont, aussi, le volant du mauvais côté !

En tous cas, la petite plaquette de numéro de caisse n'avait pas bougé, elle...

