

3++ Bonus...

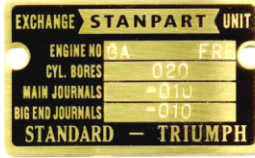
3.a Que signifient les suffixes terminant les numéros des moteurs ?



Gravés à la suite de la série de chiffres, il y a d'autres lettres ou chiffres (voir fiche 111) qui vous en disent plus sur les caractéristiques du moteur monté dans la voiture (*) :

- > la lettre «E» toujours présente dans le suffixe est simplement là pour identifier qu'il s'agit d'un moteur (Engine)... Bah oui.
- > les **autres lettres** précisent, le cas échéant, certaines caractéristiques du moteur.

(*) Compte tenu des variantes et des archives, interprétations très vraisemblables mais données SGD G :o) !

Suffixe	Ce qui caractérise ce moteur	Ce qu'il faut en retenir
H ... ou HE High compression	Le taux de compression est élevé par rapport à d'autres types de moteur similaire courant de l'époque. C'est un choix technique fait par TRIUMPH pour son petit cabriolet. <i>A noter : S'il y a bien des Low compression il n'y a pas de Middle compression...</i>	Ce suffixe atteste que le moteur est... un moteur aux caractéristiques d'origine . Tous les moteurs des Spit européennes (donc sauf USA) sont des "High comp-reSSION Engine" avec un taux de 9.0:1. Attention : les moteurs des 1500 US sont aussi HE à partir de 1976 quand ils furent commun avec les MG Midget
L ... ou LE Low compression	le taux de compression est abaissé par augmentation du volume des chambres de combustion de la culasse (les têtes de pistons sont concaves). <i>Bémol : La présence de ce "L" est alléguée par de nombreuses sources normalement fiables comme « Spitfire & GT6 » ... mais jamais vue sur un moteur, fut-il US !</i>	Puissance développée inférieure à celle obtenue avec le taux de compression standard pour respecter les normes antipollution locales sur les Spit US : Spitfire4 = 7.0:1, Mk3 = 7.5:1 ou 8.5 sur moteur FE, MkIV = 8.0 et 1500 = 7.5 jusqu'en 1975.
U ... ou UE USA	Des modifications ou équipements antipollution sont apportés au moteur pour respecter la réglementation américaine .	Logique si la caisse est elle aussi américaine. Moins si toutes les caractéristiques de la voiture ne le sont pas. En tout cas, si rien n'a été modifié depuis la sortie d'usine, ce sont des dispositifs qui pèsent lourdement sur les performances du moteur .
C ... ou UCE California	Moteur avec équipements antipollution spécifiques pour la Californie, soumise à une réglementation encore plus contraignante que le reste des USA	Pot catalytique et autres équipements limitant les émanations liquides ou gazeuses. Là aussi, si rien n'a été modifié, les performances des moteurs en pâtissent encore plus durement que les moteurs siglés «U»!
SS ... ou ESS Supplied Spare	Moteur Spitfire en échange standard d'usine d'origine TRIUMPH	Remplacement pur et simple par un moteur standard neuf pris sur ses stocks par TRIUMPH
SK ... ou HESK	Comme SS mais pour les moteurs Herald	Remplacement du moteur d'origine par un moteur standard d'Herald haute compression (< à Oct 65)
FRE ... ou FR Factory Reconditioned	Moteur reconditionné par TRIUMPH lui-même. Le numéro d'origine est alors poinçonné (souvent avec des "X") et une plaque d'identité portant un nouveau numéro est rivetée sur le bloc moteur, sous le méplat 	 Moteur certes d'occasion mais reconditionné dans l'usine TRIUMPH, aux standards d'origine . La plaque spécifie les pièces remplacées et/ou rectifiées.
ES Engine Spare	Moteur neuf couvert par la garantie d'usine	Sans doute pas mieux que SS ou SK ...

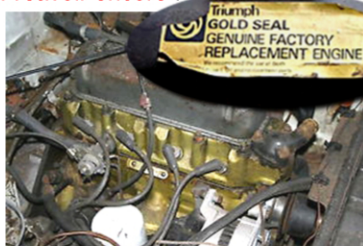
Et une variante valant son pesant d'or si le moteur est en parfait état :

70X ... ou 79X	Moteur Spitfire4 ou Mk2 (1147cc = 70=1100cc) et Mk3 ou MkIV (79=1296cc)	Moteur spécialement préparé pour la compétition . Culasse à 8 orifices : 4 entrées d'alimentation au lieu de 2 et 4 sorties d'échappement
--------------------------	---	---

A savoir aussi : L'âge et l'usure aidant, beaucoup de moteurs ont été remplacés par d'autres moteurs Triumph développés sur la base du même moteur d'origine Standard (Herald - idem SK donc -, Dolomite, Toledo, etc...). S'il est là depuis longtemps et que tout tourne bien, ce n'est pas grave... sauf si on est puriste (voir bonus 3.c).

...et last but not least : il se peut qu'il existât des moteurs avec des erreurs de frappe :o) !!!

A savoir encore :



Tous les moteurs montés par TRIUMPH d'origine ou en remplacement, étaient peints en noir.
Si le moteur de la voiture est « or » ou « bronze », il a peut-être été repeint à l'occasion d'une restauration mais ce peut aussi être un moteur « **Goldseal** », entièrement reconditionné en Angleterre par TRIUMPH ou par un atelier spécialisé.

S'il porte une étiquette d'origine, c'est donc quand même mieux...

Ce devrait alors être un moteur particulièrement soigné dont tous les organes de l'équipement mobile ont été remplacés et sévèrement contrôlés.

Bref, un moteur, a priori, exceptionnel... si le travail a été fait correctement. ...mais, là, les choses se compliquent un peu pour en être assuré.

