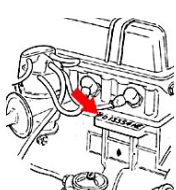


3.b Comment reconnaître un « vrai » moteur de Spitfire

La Standard Motor Company Ltd qui reprit l'activité automobile de TRIUMPH en 1944 disposait d'un moteur en fonte monté sur la Standard Eight lancée en 1953. C'est ce petit 4 cylindres de 803 cc que TRIUMPH a su développer sur la génération des Herald/Spitfire mais aussi sur d'autres de ses modèles. Son homogénéité extérieure, quelle que soit sa cylindrée, a permis des échanges plus ou moins standards. Il n'est donc pas impossible que, les années passant, la voiture que vous examinez ne soit plus équipée de son moteur d'origine.

Outre le problème d'incohérence avec le modèle type, il ne faut pas négliger les risques que cela pourrait représenter en cas d'accident quant à la couverture du sinistre par votre compagnie d'assurance, surtout si la cylindrée de celui-ci n'est plus conforme au type d'origine



Pour identifier le type de moteur en place, vous trouverez son numéro de série commençant par deux lettres, gravé sur le méplat situé à l'arrière gauche du bloc moteur.

Vérifiez sur ce petit tableau si c'est le « bon moteur » et ne prenez votre

décision qu'en connaissance de cause

(*) Plus d'infos sur les origines de ces moteurs, ici : <http://www.triumphspitfire.com/engine/numbers.html>

Certes, ce sont des moteurs TRIUMPH aux caractéristiques similaires à ceux d'origine, mais prenez quand même la précaution d'informer votre assureur de cet échange.

Moteur d'origine				Compatible (*)
Spitfire4 Mk2	Tous pays	FC...	1100 (1147 cc)	GA, GB, GD
Mk3	Hors USA	FD...	1300 (1296 cc)	GE (RD, RF = bloc traction avant)
	USA	FE...		
MkIV	Hors Suède et USA	FH...		DG, DH, GK
	Suède	FL...		
	USA	FK...		
1500	Tous pays + US MkIV ≥ 1973	FM...	1500 (1493 cc)	YC, DM, DS, FP, (WB = T.A.)

Important : S'il n'y a plus de numéro (martelé, limé ou raboté), il faut redoubler d'attention et se faire préciser la raison de cet effacement puisque vous ne pourrez plus savoir s'il s'agit d'un moteur de cylindrée compatible avec la carte grise sans faire une inspection approfondie. Des factures de rectification précisant les interventions faites seraient bienvenues.

N'achetez pas sans avoir de réponse fiable au risque de regretter ultérieurement un coup de cœur qui pourrait devenir une galère ! ;o)

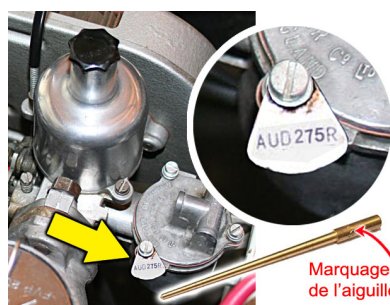
Intéressant à savoir aussi :

Le moteur des Spitfire 1500 n'était pas tout nouveau. Il était déjà monté par TRIUMPH sur ses berlines 1500 depuis Août 70 et même sur les dernières MkIV US, dès 1973, alors qu'en Europe, c'est toujours un 1300 qui équipera cette série jusqu'au lancement de la 1500FH.

Encore plus troublant quant il s'agit d'identifier les moteurs : Les dernières MG Midget étaient, elles aussi, équipées du moteur FM 1500 de la Spitfire depuis 1974. Alors avant de dire que ce n'est pas un moteur d'origine, il faut parfois y regarder à plusieurs fois sur ces modèles de temps de crise !

3.c ... et les codes sur les étiquettes des carburateurs

Les équipements internes et gicleurs des carburateurs d'une même voiture doivent être strictement identiques.



> L'aiguille équipant chaque type de carbu est calibrée pour le meilleur rendement en réglage standard
> Les ressorts de piston sont tous du même type en réglage standard : rouge.

En revanche les assemblages avec les cuves sont différents suivant qu'il s'agit d'un ensemble monté vers l'avant ou vers l'arrière du moteur.

Pour les différencier, vous devriez trouver sur une des vis de couvercle de chaque cuve une petite étiquette métallique triangulaire portant un numéro composé de trois lettres suivies de trois ou quatre chiffres et terminé par F (Front) pour le carburateur monté à l'avant et R (Rear) pour celui de l'arrière.

En fait, si vous constatez que ceux qui sont en place ne sont pas exactement ceux du type d'origine, ce n'est pas très grave s'ils sont bien identiques à l'avant et à l'arrière. Le principal est que tout fonctionne parfaitement. Vous aurez la possibilité de les rendre facilement conformes.

Correspondances entre Séries et N° sur les étiquettes					
Modèles		Année	Type	N° de carbu	Type d'aiguille
Spitfire4 Mk2		62 /66	HS2	AUC983	AN fixe
Mk3	Non USA	67/68		AUD275	DD fixe
		67/70		AUD257	BO fixe
	USA	67/68		AUD290	DD fixe
		69		AUD285	
MkIV		70/71		AUD441 ⁽²⁾	AAN mobile
	E.C.E ⁽¹⁾	72		AUD517 ⁽³⁾	
		73		AUD580 ⁽³⁾	
	E.C.E ⁽¹⁾	73/74		AUD624 ⁽³⁾	
1500		74/76	HS4	AUD665 ⁽⁴⁾	ABT mobile
		76/77		FZX1258 ⁽⁵⁾	
		77/79		FZX1122 ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	ADN mobile
		79/80		FZX1327 ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	

(1) Premières recommandations en préliminaire à la lutte anti-pollution émises par UNECE sous la tutelle de l'ONU

(2) Papillons « plein » comme sur Mk1,2 et 3

(3) Papillons équipés de soupapes antipollution

(4) Gicleur classique non Waxstat

(5) Gicleur Waxstat

(6) Guidage à billes de la tige du piston (bouchon du dashpot très épais)