

Il existe, chez tout propriétaire de Triumph TR, une angoisse plus profonde encore qu'une fuite d'huile sur le tapis du garage. Une question qui surgit tôt ou tard, généralement au moment de faire le plein sous une pluie fine, devant une station-service dont les pompes semblent avoir été conçues par le ministère de la Confusion Énergétique, SP95 ou SP98 ?

L'essence, quel carburant ?

SP95 E10 ou SP98 E5



LJ



L'essence, quel carburant choisir.

Table des matières

L'Essence, My Dear,	2
Ou l'art de nourrir son Yearling sans provoquer une guerre civile dans les cylindres ...	2
"Je lui mets quoi, à boire ?"	2
L'indice d'octane, le gentleman de la combustion.....	3
SP95 ou SP98 : telle est la question	3
Le SP98-E5 reste aujourd'hui la valeur refuge.	4
Le plomb, cet ami toxique que nos moteurs regrettent encore	4
Les additifs substitués de plomb : utiles ou folklore moderne ?	5
L'éthanol : le nouveau venu que votre carburateur déteste	5
Pourquoi l'E85 est une très mauvaise idée sur une Triumph d'origine	5
Une histoire de gros sel et de régime minceur	6
L'éthanol : Le décapant qui s'ignorait	6
Le SP95-E10 : Un Cocktail pour les Roturiers (et les Inconscients).....	6
Le Sans-Plomb 98 : Le Gentleman-Farmer des Carburants	7
Une question de généalogie et de plomb	7
L'art de vieillir avec dignité.....	7
Un luxe nécessaire ?	8
Le Dilemme de la Pompe : Une Partie de Roulette Russe ?	8
Alors, que faut-il mettre dans nos Triumph ?	8
Le verdict du pompiste.....	8
Pour la grande majorité des Triumph TR :	9
Résumé Chronologique	10



L'essence, quel carburant choisir.

L'Essence, My Dear,



Ou l'art de nourrir son Yearling sans provoquer une guerre civile dans les cylindres

Il existe, chez tout propriétaire de Triumph TR, une angoisse plus profonde encore qu'une fuite d'huile sur le tapis du garage.

Une question qui surgit tôt ou tard, généralement au moment de faire le plein sous une pluie fine, devant une station-service dont les pompes semblent avoir été conçues par le ministère de la Confusion Énergétique.

“Je lui mets quoi, à boire ?”

SP95 ? SP98 ?

Faut-il ajouter un substitut de plomb ?

L'E85 est-il une idée brillante ou simplement une manière moderne de détruire un carburateur SU avec enthousiasme ?

Autrement dit, comment faire rouler dignement une anglaise conçue à une époque où l'on fumait dans les avions, où Lucas fabriquait l'électricité et où le mot “écologie” n'apparaissait que dans les romans de science-fiction.

Installons-nous confortablement avec une tasse de thé, ou quelque chose de plus fort et tentons d'éclaircir tout cela.



L'essence, quel carburant choisir.

L'indice d'octane, le gentleman de la combustion

L'essence n'est pas simplement un liquide inflammable hors de prix destiné à vider votre portefeuille plus vite qu'un week-end au Goodwood Revival.

C'est un mélange complexe, dont deux composants jouent un rôle essentiel :

- **L'heptane**, enthousiaste et impulsif, qui aime s'enflammer prématurément ;
- **L'octane**, plus distingué, qui préfère attendre poliment l'étincelle avant de provoquer une explosion civilisée.

L'indice d'octane mesure donc la capacité d'un carburant à résister à l'auto-allumage. Plus cet indice est élevé, plus le moteur peut fonctionner avec un fort taux de compression sans produire ce bruit sinistre appelé **cliquetis** (combustion anormale qui provoque une résonance de l'explosion sur les parois du piston et de la chambre de combustion).

Le cliquetis, c'est un peu comme si quelqu'un frappait votre moteur avec une petite cuillère en argent pendant que vous montez une côte.

Et contrairement aux traditions britanniques, ce n'est absolument pas charmant.

En résumé, l'indice d'octane permet de mesurer la résistance à l'auto-allumage ou allumage non contrôlé d'un carburant dans un moteur à allumage commandé. Plus l'indice d'octane de votre essence est élevé, plus la longévité de votre moteur est préservée.

SP95 ou SP98 : telle est la question

Une règle simple mérite d'être retenue :

Un moteur prévu pour du SP95 peut fonctionner au SP98.

L'inverse est nettement moins recommandé, sauf si vous aimez vivre dangereusement.

Les anciennes Triumph, selon leur génération et leur taux de compression, furent conçues à l'époque pour des carburants plombés aux indices d'octane variés.

- **Ordinaire** plombée : indice d'octane **89**. On pourra utiliser aujourd'hui du SP95 ou 98.
- **Supercarburant** plombé : indice d'octane **97**. On utilisera aujourd'hui du SP98 uniquement.

Ainsi, il est primordial de connaître pour quel carburant a été conçu le moteur de votre ancienne. Vous pouvez trouver cette information dans le manuel d'utilisateur ou dans les guides techniques (type RTA) par exemple. Cela vous permettra de savoir quel carburant actuel pourra faire office de substitut.



L'essence, quel carburant choisir.

En consultant les données techniques de votre véhicule, vous pouvez aussi savoir si vous devez impérativement utiliser du SP98 ou si le SP95 est possible :

En pratique :

- Un moteur peu compressé $< 8:1$ acceptera volontiers du SP95 ;
- Un moteur plus sportif $> 8:1$ Typiquement certaines TR plus affûtées préférera nettement le SP98.

Et comme beaucoup d'entre nous ne disposent pas d'un laboratoire BP dans leur garage, retenons surtout ceci :

Le SP98-E5 reste aujourd'hui la valeur refuge.

C'est le club anglais du carburant, un peu plus cher, un peu snob, mais infiniment plus rassurant.

Le plomb, cet ami toxique que nos moteurs regrettent encore

Pendant des décennies, l'essence contenait du plomb. Tout commence dans les années 20. Alors que les aviateurs cherchent à ne pas voir leurs moteurs s'éparpiller en plein vol, on découvre que l'ajout de plomb transforme l'essence ordinaire en un élixir de stabilité. Très vite, l'automobile s'empare de la recette. Pourquoi ? Pour dompter la bête.

C'était mauvais pour les humains, mauvais pour l'atmosphère, probablement mauvais pour les pigeons également... mais excellent pour les moteurs anciens.

Le plomb remplissait deux fonctions essentielles :

- Augmenter l'indice d'octane ;
- Protéger les sièges de soupapes.

Car oui, nos moteurs Triumph furent conçus à une époque où l'on considérait qu'un métal tendre frottant contre un autre métal chaud était une solution mécanique tout à fait acceptable.

Le divorce fut prononcé le **1er janvier 2000**. Ce jour-là, la France a dit "adieu" au plomb et "bonjour" à la sobriété du Sans Plomb 95 et 98. Depuis, nos vieilles dames de la route doivent se contenter de ce breuvage épuré, parfois en quémandant un petit flacon d'additif au passage, histoire de se rappeler le bon vieux temps où l'on roulait avec du métal dans le réservoir.

Lorsque l'essence plombée disparut au tournant des années 2000, beaucoup de propriétaires d'anciennes eurent l'impression qu'on venait d'interdire le tweed.



L'essence, quel carburant choisir.

Les additifs substitués de plomb : utiles ou folklore moderne ?

Ah, les fameux flacons magiques.

Ces petites bouteilles mystérieuses que l'on verse religieusement dans le réservoir avec l'air grave d'un apothicaire victorien préparant un élixir. Sont-ils utiles ?

La réponse typiquement britannique est : "It depends."

Pour une utilisation occasionnelle, touristique, avec une conduite raisonnable, beaucoup de moteurs anciens survivent très bien sans additif.

En revanche, sur longs trajets, autoroute, conduite soutenue ou moteur fortement sollicité, un additif ARS peut réellement contribuer à protéger les sièges de soupapes.

Disons que cela relève davantage de la bonne éducation mécanique que de la superstition.

Et après tout, lorsqu'on possède une Triumph, on sait déjà que certaines habitudes irrationnelles participent au charme de l'expérience.

L'éthanol : le nouveau venu que votre carburateur déteste

L'éthanol est aujourd'hui partout.

Même lorsque vous pensez acheter de "l'essence normale", vous achetez en réalité un cocktail plus ou moins alcoolisé.

- SP98-E5 : jusqu'à 5 % d'éthanol ;
- SP95-E10 : jusqu'à 10 % ;
- E85 : là, on abandonne toute retenue.

Le problème est que les moteurs de nos anciennes n'ont jamais été conçus pour cela.

Et particulièrement pas les durites, membranes, joints et carburateurs SU ou Stromberg, qui considèrent l'éthanol avec la même méfiance qu'un colonel britannique face à une cuisine continentale.

Pourquoi l'E85 est une très mauvaise idée sur une Triumph d'origine

Après avoir fait le deuil du plomb, nos moteurs d'époque ont dû affronter un nouvel invité dans la cuve, l'éthanol. Si ce dernier se donne des airs de premier de la classe avec ses origines végétales, pour un moteur des années 70, c'est un peu comme imposer un régime "jus de détox" à un rugbyman habitué au porridge.



L'essence, quel carburant choisir.

Une histoire de gros sel et de régime minceur

Dans le jargon des motoristes, on parle de **rapport stœchiométrique**. Sous ce nom barbare se cache une recette de cuisine très stricte : pour brûler 1 gramme d'essence, votre moteur a besoin de 14,5 grammes d'air. C'est l'équilibre parfait, le nirvana de la bougie.

Mais l'éthanol (le fameux E85), lui, est un gourmand. Pour 1 gramme de ce breuvage, il ne demande que 9 grammes d'air.

- **Le calcul est vite fait** : Si vous nourrissez votre ancêtre à l'E85 sans rien changer, elle va se retrouver « pauvre » (en carburant, pas en argent). Il faudrait injecter environ **1,5 fois plus de liquide** pour que l'explosion soit correcte.
- **Le drame du carburateur** : Nos bons vieux SU sont des horloges mécaniques têtues. Ils ont été calibrés pour l'essence de l'époque. Lui donner du E85 sans modifier les gicleurs et les aiguilles (les petits tuyaux qui dosent le débit), c'est comme essayer de remplir une piscine olympique avec un pistolet à eau : le moteur broute, s'étouffe et finit par déclarer forfait.

Heureusement, dans les SP95 (E10) ou SP98 (E5), l'éthanol reste discret. C'est l'équivalent d'une pincée de sel dans la soupe : ça change un peu le goût, mais ça passe encore sans avoir à sortir la caisse à outils.

L'éthanol : Le décapant qui s'ignorait

Au-delà de la combustion, l'éthanol a un caractère de cochon. Là où l'essence est grasse et protectrice, l'éthanol est **sec et corrosif**.

Imaginez l'effet d'un dissolvant sur du vernis à ongles, c'est à peu près ce que ressentent vos composants internes :

1. **Les durites et membranes** : Le caoutchouc à l'ancienne déteste l'alcool. Sous l'effet de l'éthanol, vos vieilles durites deviennent cassantes comme du verre ou molles comme de la guimauve et les membranes de pompe à essence finissent par rendre l'âme en plein milieu d'un virage.
2. **La lubrification (ou son absence)** : L'éthanol ne graisse rien, il décape tout. Vos sièges de soupapes, déjà privés de leur dose de plomb historique, voient d'un très mauvais œil ce carburant qui ne leur offre aucune protection.

Le SP95-E10 : Un Cocktail pour les Roturiers (et les Inconscients)

Abordons maintenant le cas du **SP95-E10**. Sous ce matricule barbare se cache une mixture contenant 10 % d'éthanol. Certes, son tarif à la pompe est d'une vulgarité attrayante, mais ne vous y trompez pas : c'est une économie de boutiquier qui se paie au prix fort.



L'essence, quel carburant choisir.

D'une part, votre moteur l'engloutira avec la voracité d'un marin en permission, augmentant votre consommation sans la moindre élégance. D'autre part, pour nos vénérables automobiles, ce carburant est à peu près aussi digeste qu'un pudding à l'arsenic. À moins que votre moteur n'ait été conçu après le passage au nouveau millénaire cette époque étrange où l'on a commencé à construire des voitures en plastique ou que vous ayez entrepris une chirurgie lourde de ses entrailles, **le E10 est une abomination qu'il convient d'ignorer.**

À moins de souhaiter voir vos durites se dissoudre avec la célérité d'un sucre dans un Earl Grey brûlant, passez votre chemin.

Le Sans-Plomb 98 : Le Gentleman-Farmer des Carburants

S'il existait un club privé pour les breuvages pétroliers, le **SP98-E5** en serait sans doute le membre le plus distingué, trônant dans un fauteuil en cuir avec un exemplaire du *Times* sous le bras. On l'appelle la « valeur sûre », et pour cause : il possède cette courtoisie toute britannique de s'adapter à toutes les fréquentations.

Que votre moteur soit un roturier peu poussé ou un aristocrate à la compression nerveuse, le SP98 accepte l'invitation sans sourciller. Certes, il exige quelques deniers supplémentaires à la pompe, mais il compense son tarif par une éducation supérieure, étant généreusement pourvu d'additifs aussi bénéfiques qu'une cure thermale à Bath.

Une question de généalogie et de plomb

Pour ce qui est des bonnes manières mécaniques, voici la règle d'or :

- **Pour les jeunes premières (après 1987) :** Elles se passeront fort bien de substitut de plomb. Elles ont de l'allure et de la retenue.
- **Pour les douairières (avant 1987) :** Un petit nuage d'additif au plomb est généralement de bon ton.

L'avantage du SP98, c'est qu'il évite ces fâcheux impairs diplomatiques. Il n'existe qu'en version **E5**, ce qui en fait le compagnon idéal de nos anciennes. Quel que soit le régime auquel votre moteur a été élevé, il se délectera de ce nectar sans jamais faire de scène.

L'art de vieillir avec dignité

Le SP98 possède également cette flegmatique endurance face au temps qui passe. Là où le SP95 a tendance à perdre de sa superbe et à devenir dangereusement auto-inflammable en vieillissant un comportement tout à fait impropre en société le SP98, grâce à son indice d'octane plus élevé, conserve son sang-froid.

« Si vous comptez laisser votre automobile se reposer durant l'hiver, offrez-lui du SP98. C'est l'assurance qu'elle ne se réveillera pas de méchante humeur au printemps. »



L'essence, quel carburant choisir.

Un luxe nécessaire ?

Soyons honnêtes : le SP98 est un plaisir coûteux. Si votre moteur a été conçu pour se satisfaire d'un modeste indice 95, le 98 ne le transformera pas en pur-sang de course. Cependant, dans nos provinces où le **SP95-E5** se fait aussi rare qu'un rayon de soleil à Londres, et puisque le **SP95-E10** est une offense que vos durites ne sauraient tolérer, le SP98 s'impose.

Il n'est peut-être pas indispensable pour tous, mais il est le rempart ultime contre les déconvenues mécaniques. Un choix de gentleman, en somme.

Le Dilemme de la Pompe : Une Partie de Roulette Russe ?

Nous voici donc face à une offre de quatre carburants, bien que la plupart des stations-service dans un élan de minimalisme fort regrettable n'en proposent généralement que deux ou trois, faute de cuves. C'est le paradoxe moderne : avoir le choix, mais ne rien trouver qui convienne.

Alors, quelle attitude adopter face au pistolet ? Faut-il céder à la panique ? Et surtout, cette question qui hante les nuits des collectionneurs : **l'additif substitut de plomb est-il le Saint Graal ou une simple potion de charlatan ?**

Sortez vos carnets, car nous allons trancher ce débat avec toute la rigueur technique d'un ingénieur de chez Rolls-Royce et la prudence d'un majordome soupçonnant un empoisonnement au xérès.

Alors, que faut-il mettre dans nos Triumph ?

Voici la réponse courte, celle que l'on pourrait graver sur une plaque émaillée dans le garage :

Le verdict du pompiste

Pour nos vénérables montures nées avant le passage au millénaire, le conseil est aussi simple qu'un changement d'huile : **fuyez l'éthanol massif comme la peste.**

Le **SP98 (E5)** reste le meilleur cru disponible à la pompe. C'est le carburant qui contient le moins d'alcool et qui se rapproche le plus du nectar d'autrefois. Certes, il est un peu plus cher, mais c'est le prix de la sérénité pour éviter de voir votre carburateur se transformer en passoire et vos soupapes chanter leur dernier opéra.

En résumé : Gardez l'alcool pour le conducteur (avec modération après la route) et donnez du pur jus à la machine !

Oui, techniquement, un moteur peut tourner à l'E85.



L'essence, quel carburant choisir.

Techniquement, on peut aussi traverser l'Écosse en roadster anglais sous la pluie sans capote. Mais ce n'est pas nécessairement une stratégie raisonnable.

L'éthanol :

- Nécessite beaucoup plus de carburant ;
- Modifie les réglages ;
- Attaque les caoutchoucs anciens ;
- Assèche les composants ;
- Peut provoquer corrosion et détériorations à long terme.

Autrement dit : Rouler à l'E85 sans adaptation sérieuse revient à nourrir un labrador exclusivement au whisky. Le résultat sera spectaculaire, mais probablement bref.

Pour la grande majorité des Triumph TR :

- Privilégier le **SP98-E5** ;
- Utiliser un additif substitut de plomb si le moteur possède encore ses sièges d'origine ;
- Éviter autant que possible le SP95-E10 ;
- Oublier l'E85 sauf préparation complète du circuit carburant.

Simple. Élégant. Britannique.

En conclusion

Nos Triumph ont été conçues dans un monde différent.

Un monde où l'essence sentait vraiment l'essence, où les voitures avaient du caractère, et où une fuite d'huile était surtout une preuve de présence mécanique.

Les carburants modernes demandent donc un peu d'adaptation et quelques précautions.

Mais rassurez-vous :

Tant que votre TR démarre avec enthousiasme, pétarade légèrement à la décélération, et laisse derrière elle une subtile odeur d'huile chaude et de cuir anglais humide...

C'est qu'elle est probablement heureuse



L'essence, quel carburant choisir.

Résumé Chronologique

Époque & Type	Compatibilité Actuelle	Substitut de Plomb ?	L'Avis du Gentleman
Avant 1987 (L'ère du Super)	SP98-E5 (Impératif)	OUI (Recommandé)	Ces douairières exigent leur nuage de plomb, comme on exige un nuage de lait dans son Earl Grey.
1987 à 2000 (Transition)	SP98 ou SP95 (E5)	NON (Généralement)	Une génération qui a appris à se passer de minéraux, tout en gardant une certaine distinction.
SP95-E10 (Moderne)	À PROSCRIRE	Sans objet	Une boisson corrosive. On ne sert pas de la bière tiède dans un cristal de Baccarat.
Hivernage (Repos)	SP98-E5 exclusivement	Selon l'âge	Pour éviter que l'essence ne s'évente, le SP98 est le seul choix digne de ce