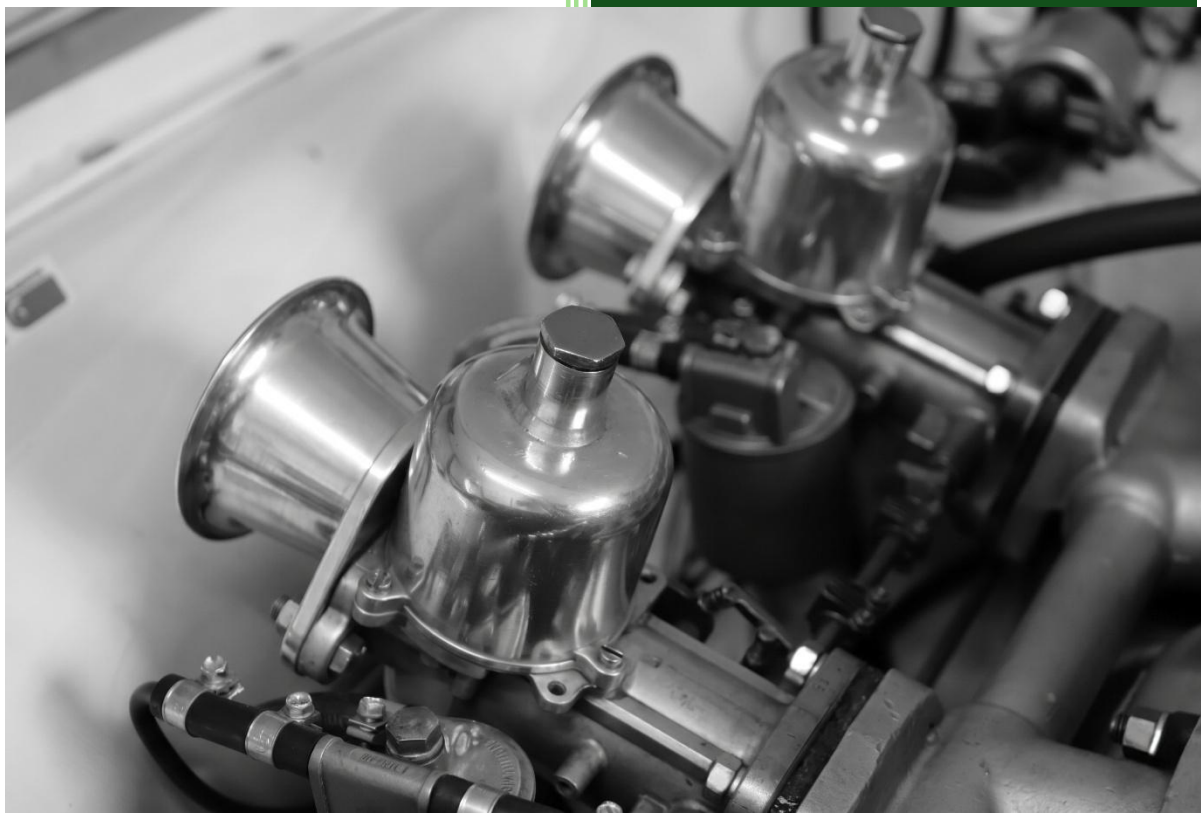




2026

Les cornets



LJ

Trgarage.fr

12/06/2026



Les trompettes d'admission

Table des matières

Les cornets : on vous dit tout !	2
Utilité et fonctionnement.....	2
1. L'utilité des cornets : Lisser le flux d'air	3
2. L'influence de la longueur : La résonance acoustique	3
L'influence de vos cornets de 76 mm	4
3. L'impact sur le carburateur SU et le mélange stœchiométrique	5
Quels cornets Choisir :.....	7
1. Privilégier les cornets longs	7
2. Ne pas négliger la filtration	7
3. Le casse-tête des aiguilles (Needle Profiling)	8
Les points de vigilance pour l'installation	8
Le cas classique du moteur Triumph TR3	9
Comment valider le choix sur route ?.....	9
Phase 1 : Préparation	10
Phase 2 : Synchronisation des flux d'air au ralenti.....	10
Phase 3 : Réglage de la richesse.....	11
Phase 4 : Reconnexion et finitions	11
Impact de l'installation de cornet sur la consommation.....	12
Quelle huile pour les dashpots ?	12
Comment faire le bon niveau ?	13



Les trompettes d'admission

Les cornets : on vous dit tout !

« *Prérequis : il est recommandé d'avoir lu le guide "Le carburateur SU* »

Qui ne s'est jamais demandé à quoi pouvaient bien servir ces élégants cornets d'admission aussi appelés trompettes d'admission qui ornent le moteur de certaines voitures de sport ? Après tout, si les deux lettres « TS » figurent sur le numéro de série de la TR3, ce n'est pas pour signifier « Tourisme Sage » mais bel et bien « Triumph Sport ». Une telle appellation mérite quelques attentions mécaniques à la hauteur de sa réputation.

J'ai longtemps pensé que les cornets étaient surtout esthétiques. Après plusieurs essais, j'ai constaté qu'ils transforment surtout la souplesse du moteur, à condition d'accepter de reprendre complètement les réglages.

Alors, pourquoi ne pas offrir à votre fidèle monture un léger supplément de souffle pour les rallyes de régularité ? Rassurez-vous, nul besoin de vendre la maison ni de sacrifier un week-end entier dans l'atelier. Le montage de cornets d'admission constitue une modification simple, économique et pourtant étonnamment efficace. Une petite pièce qui, comme souvent en mécanique, peut faire une grande différence.

Mais au-delà de leur allure délicieusement sportive, ces trompettes ont-elles une réelle utilité ou ne sont-elles qu'un accessoire destiné à flatter l'œil du conducteur lorsqu'il ouvre le capot ? Pour répondre à cette question, il nous faudra faire un petit détour par la théorie. Rien de bien effrayant : quelques notions de physique, une pincée de mathématiques, et le mystère sera levé.

Attachez vos ceintures, sortez votre calculatrice ou faites semblant et découvrons ensemble pourquoi ces modestes cornets peuvent aider votre moteur à mieux respirer... et votre TR3 à chanter un peu plus fort.

Utilité et fonctionnement

L'installation de cornets (aussi appelés trompettes d'admission ou Velocity stacks et non trompettes de la mort) sur des carburateurs SU est une modification classique, mais qui modifie fondamentalement la respiration du moteur et exige de revoir ses réglages.

Les trompettes d'admission



Voici en détail l'utilité de ces pièces et comment elles influencent la carburation.

1. L'utilité des cornets : Lisser le flux d'air

Le rôle principal d'un cornet n'est pas "d'aspirer" plus d'air, mais de faciliter son entrée dans le carburateur.

Lorsqu'un carburateur aspire de l'air sans cornet (par exemple, juste avec une bride plate), l'air qui s'engouffre depuis les côtés crée des turbulences sévères sur les bords de l'entrée. Cela provoque un phénomène appelé vena contracta : le flux d'air se resserre sur lui-même, ce qui réduit virtuellement le diamètre utile du carburateur.

Le rayon de courbure : La lèvre arrondie du cornet guide l'air de manière laminaire (sans turbulences) directement dans le corps du carburateur.

Gain d'efficacité : Cela permet de maximiser le remplissage des cylindres (l'efficacité volumétrique). Le moteur respire mieux et avec moins de résistance.

2. L'influence de la longueur : La résonance acoustique

La longueur du cornet n'a pas d'impact direct sur la qualité du mélange air/essence, mais elle dicte à quel régime moteur le remplissage des cylindres sera optimal. C'est un principe de résonance acoustique (l'effet Helmholtz) :

C'est le principe fondamental qui régit l'accordement d'une admission ! L'effet Helmholtz (ou résonance de Helmholtz) est un phénomène physique que vous avez sûrement déjà expérimenté : **c'est le son que l'on produit en soufflant sur le goulot d'une bouteille vide.**

Dans le contexte de vos carburateurs SU et de vos cornets, le moteur se comporte exactement comme cette bouteille. Voici comment cela fonctionne concrètement :



Les trompettes d'admission

La mécanique des fluides : le "Système Masse-Ressort"

L'air n'est pas juste un vide que le moteur aspire ; il a une masse et une élasticité. Dans un système d'admission, l'air se divise en deux rôles :

- **Le "Ressort"** : C'est le volume d'air contenu dans le cylindre et la pipe d'admission. L'air y est compressible.
- **La "Masse"** : C'est le bouchon d'air contenu à l'intérieur de votre cornet (le goulot).

Lorsque le piston descend lors de la phase d'admission, il crée une dépression qui attire violemment la "masse" d'air du cornet vers l'intérieur. Lorsque la soupape d'admission se ferme brusquement, cette masse d'air en mouvement vient s'écraser contre elle. Elle se comprime (le ressort se tend), puis rebondit en sens inverse vers l'extérieur du cornet, avant d'être à nouveau aspirée par la pression atmosphérique extérieure.

Cela crée une **onde de pression** qui fait des allers-retours dans votre admission.

L'objectif : La Suralimentation Naturelle

L'art de régler la longueur des cornets consiste à synchroniser cette onde.

L'objectif est que **l'onde de pression rebondisse et revienne frapper la soupape d'admission exactement au moment où celle-ci s'ouvre pour le cycle suivant.**

Si le timing est parfait, cette onde pousse l'air de force dans le cylindre, créant une petite "suralimentation naturelle" qui améliore considérablement le remplissage (l'efficacité volumétrique) et donc le couple.

L'influence de vos cornets de 76 mm

La fréquence à laquelle cette onde fait ses allers-retours dépend de la formule de Helmholtz :

$$f = \frac{v}{2\pi} \sqrt{\frac{A}{V L_{eq}}}$$

(Où v est la vitesse du son, A l'aire de l'ouverture du cornet, V le volume du cylindre et L_{eq} la longueur du cornet).

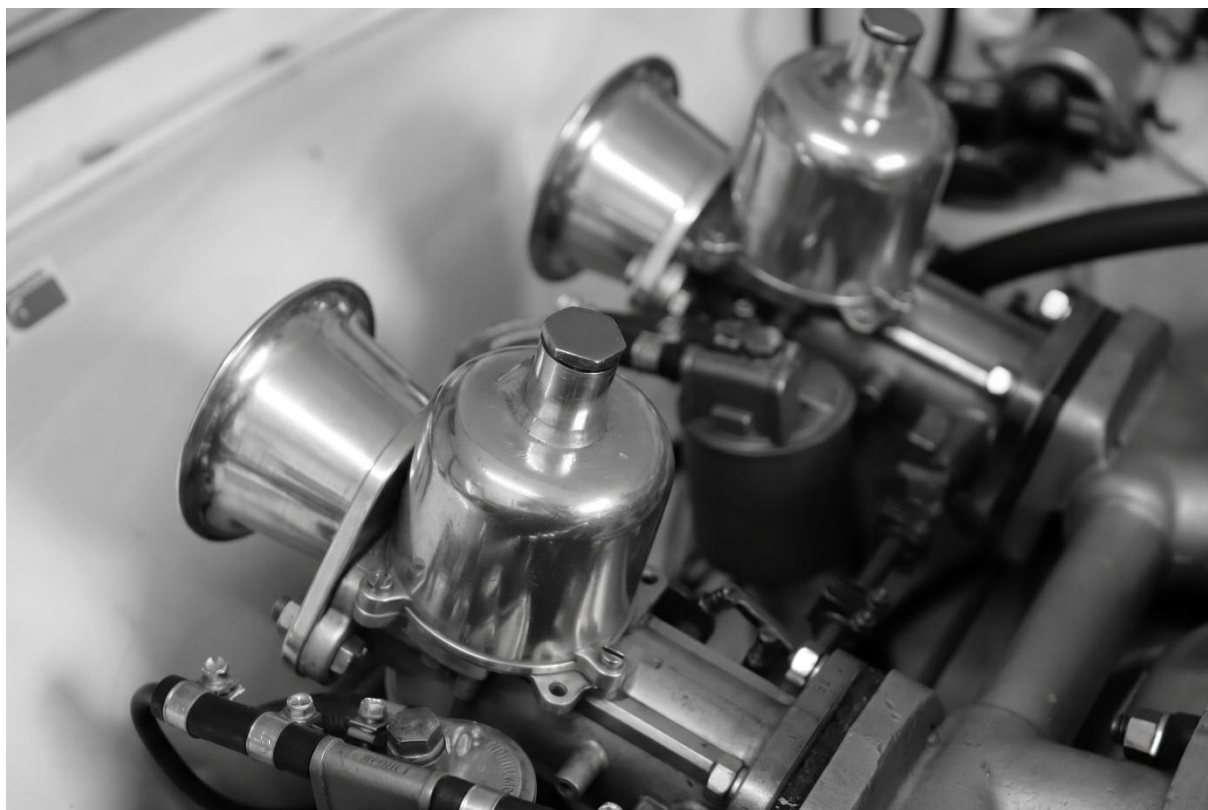
Ce qu'il faut retenir de cette équation en pratique :

- **Si on augmente la longueur du cornet (L)** : Le "bouchon" d'air est plus lourd et a plus de distance à parcourir. L'onde fait ses allers-retours plus lentement. La fréquence de résonance est basse. Le pic de remplissage se fera donc à un **régime moteur plus faible** (bas et mi-régime).
- **Si on raccourcit le cornet** : La masse d'air est plus légère, elle rebondit très vite. La fréquence est élevée. Le pic de remplissage se fera à **haut régime**.



Les trompettes d'admission

C'est pourquoi vos cornets de 76 mm (qui sont considérés comme longs) sont parfaitement adaptés pour maximiser la disponibilité de la puissance sans avoir à tutoyer la zone rouge.



Cornets longs : Ils favorisent le couple à bas et moyen régime. L'onde de pression met plus de temps à faire l'aller-retour dans le conduit d'admission, ce qui correspond à la fréquence d'ouverture des soupapes à des régimes plus lents. Pour un véhicule participant à des épreuves de régularité (où l'on cherche à maintenir une cadence précise avec un moteur souple sans forcément monter dans les tours), c'est souvent le choix le plus judicieux.

Cornets courts : Ils déplacent le pic de résonance vers le haut. Ils favorisent la puissance maximale à haut régime, au détriment de la souplesse à bas régime. C'est un profil typique pour un usage sur circuit.

Bon, tout le monde suit ? Alors on continue !

3. L'impact sur le carburateur SU et le mélange stœchiométrique

C'est ici que la modification devient délicate. Le montage de cornets, surtout si l'on supprime la boîte à air d'origine, va fortement perturber le mélange de vos carburateurs.

Les carburateurs SU sont des carburateurs "à dépression constante" (ou à venturi variable). Le piston cylindrique monte ou descend en fonction de la dépression créée par l'aspiration du moteur, ce qui tire une aiguille conique hors du gicleur pour libérer l'essence.

Les trompettes d'admission

Voici ce qui se passe quand vous installez des cornets :

Appauvrissement du mélange : En réduisant la restriction à l'entrée (l'air entre plus facilement), vous modifiez la dépression perçue par le piston du SU. Le moteur avale une plus grande masse d'air, mais le piston ne se soulève pas nécessairement plus haut. Résultat : le mélange devient trop pauvre (excès d'air). Vous vous éloignez du ratio stœchiométrique idéal, ce qui peut causer des surchauffes et des trous à l'accélération.

Le changement d'aiguilles est obligatoire : Pour compenser ce flux d'air accru, il faut impérativement monter des aiguilles avec un profil plus riche (plus fines sur leur longueur) afin que le gicleur libère proportionnellement plus d'essence pour retrouver un bon mélange stœchiométrique.

Module 3: L'impact sur le carburateur SU et le mélange stœchiométrique (Crucial)

DÉFIS DE RÉGLAGE DU CARBURATEUR SU
(Venturi Variable à Dépression)

PROBLÈME : MÉLANGE TROP PAUVRE **SOLUTION : CHANGEMENT D'AIGUILLE (NEEDLE PROFILING)**

FLUX D'AIR ACCRU → **Pauvre (Excès d'air)** Risque de surchauffe & la risque de vintoun & trous à l'accélération

Mélange stœchiométrique RÉTABLI plus haut, libère proportionnellement **PLUS** d'essence

Piston Unit

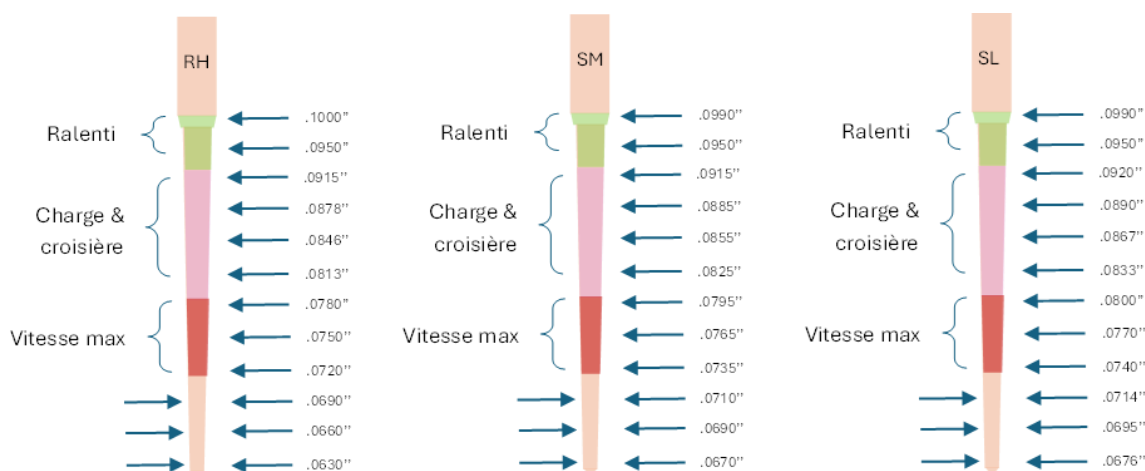
<IMAGE 1> **Aiguille + riche** (Prof4 mandé pour SU TR3)
Aiguille std (Profil SM)
Aiguille + pauvre (SL)

<IMAGE 1> **<IMAGE 0>**

- **Choix de l'aiguille** : Utilisation d'outils comme le Mintylamb SU Needle Comparator pour trouver le profil idéal.
- Validation requise par couleur des bougies ou sonde lambda (AFR)

	Aiguille + riche (Profil RH)	Aiguille std (Profil SM)	Aiguille + pauvre (Profil SL)
4 cyl Sports TR3- TR3A	RH	SM	SL

Les trompettes d'admission



Attention aux événements de dépression : La façade d'un carburateur SU comporte de petits trous (les événements) qui communiquent avec la cloche du piston. Si la platine de vos cornets masque ces trous ou crée une mauvaise turbulence juste devant, le piston du SU va battre ou refuser de monter correctement. Il faut s'assurer que les cornets sont bien adaptés à la face spécifique de vos SU.

Dans le contexte d'une mécanique britannique classique (typiquement équipée de carburateurs SU H6 ou HS6), cette modification peut transformer le caractère du bloc, à condition de respecter quelques règles d'or. Voici ce qu'il faut prévoir si vous franchissez le pas :

Quels cornets Choisir :

1. Privilégier les cornets longs

Pour un usage routier ou pour des épreuves de régularité où la souplesse est reine, les cornets longs (généralement entre 50 et 70 mm) sont les plus adaptés.

Ils permettent de gonfler la courbe de couple à bas et mi-régime. C'est exactement ce dont vous avez besoin pour relancer franchement la mécanique en sortie de virage serré et maintenir une bonne cadence sans avoir à constamment jouer de la boîte de vitesses.

2. Ne pas négliger la filtration

C'est le danger principal des cornets. Rouler en cornets "libres" (à l'air libre) est esthétiquement superbe, mais la moindre poussière avalée agit comme de la toile émeri sur la segmentation de vos cylindres. Deux solutions s'offrent à vous :

Les filtres "chaussettes" : Des filtres en mousse (comme les modèles ITG ou Ramair) qui viennent coiffer directement les cornets. C'est léger, efficace, et cela préserve le bénéfice du cornet.



Les trompettes d'admission

La boîte à air sport (Filtre K&N ou similaire) : Certains filtres de remplacement sont assez profonds pour dissimuler de petits cornets à l'intérieur. Vous combinez ainsi le flux laminaire du cornet et l'excellente filtration d'un filtre plat.

3. Le casse-tête des aiguilles (Needle Profiling)

Comme évoqué précédemment, le moteur va respirer beaucoup plus librement. Si vous gardez les aiguilles d'origine, le mélange stœchiométrique sera trop pauvre (risque de cliquetis, de surchauffe et de trous à l'accélération). Essayez une aiguille RH pour le SU H6 de la tr3

Il faudra sélectionner un profil d'aiguille plus riche. Cela se fait généralement en observant la couleur des bougies après un essai en charge, ou, idéalement, en mesurant la richesse avec une sonde lambda (AFR) lors d'un passage sur banc de puissance. Des outils en ligne très connus chez les amateurs de SU (comme le Mintylamb SU Needle Comparator) permettent de comparer les profils d'aiguilles pour trouver celle qui enrichira le mélange exactement au régime voulu.

L'option des 76 mm est excellente. Une telle longueur va clairement favoriser le remplissage des cylindres à bas et moyen régime. C'est une configuration redoutable pour relancer la machine en sortie d'épingle sur le couple et conserver une cadence rigoureuse sur des tracés sinueux, sans avoir besoin de faire hurler la mécanique dans les tours.

⚠ Attention :

Les points de vigilance pour l'installation

Avec cette dimension et l'ajout de la filtration, voici quelques éléments techniques à valider lors du montage :

L'encombrement dans la baie moteur : Sur de nombreux roadsters britanniques (et c'est particulièrement vrai sous les capots des TR3 ou le long du six cylindres des TR6), l'espace entre la bride des carburateurs SU et la joue d'aile interne est souvent très compté. Avec un cornet de 7,6 cm auquel s'ajoute la profondeur du filtre, il faut s'assurer que l'ensemble ne viendra pas taper contre la carrosserie lors des mouvements du moteur sur ses silentblochs. De plus, il faut conserver un dégagement (idéalement 2 à 3 cm minimum) face au filtre pour que l'air puisse y pénétrer sans restriction.

L'effet des grilles sur le flux : L'ajout de grilles est une assurance-vie indispensable pour la santé des cylindres, surtout si vous roulez sur des routes de campagne où les gravillons et la poussière sont fréquents. Il faut simplement savoir que le maillage de la grille crée une micro-turbulence qui vient très légèrement casser le flux laminaire parfait offert par la lèvre du cornet. C'est cependant le meilleur compromis possible entre performance et fiabilité.



Les trompettes d'admission

Astuce :

La viscosité du Dash pot : Au-delà du changement d'aiguilles qui sera indispensable pour enrichir le mélange, vous pourrez aussi affiner le comportement à l'accélération en jouant sur l'huile du Dash pot (l'amortisseur du piston situé dans la cloche du SU). Une huile légèrement plus épaisse retardera la montée du piston lors des ouvertures rapides des gaz, ce qui crée un enrichissement transitoire utile avec des cornets longs.

Le cas classique du moteur Triumph TR3

Si vous montez ces cornets sur le fameux bloc 2 litres (1991 cc) équipé de ses H6 d'origine (1 ¾ pouce), voici les profils de référence pour ces aiguilles fixes de 0.090" :

Profil d'aiguille	Richesse	Application typique (SU H6)
SM	Standard	Filtres à air d'origine (sera trop pauvre avec cornets)
RH	Riche	Cornets (votre point de départ recommandé)
RO / KW	Très riche	Cornets + moteur préparé (arbre à cames compétition, culasse retravaillée)

L'aiguille **RH** est la recommandation "riche" d'usine la plus courante pour compenser l'apport d'air supplémentaire sans noyer le moteur en bas.

Comment valider le choix sur route ?

Pour une utilisation exigeante comme en rallye de régularité (VHRS) où la réactivité et la progressivité à mi-régime sont primordiales, la validation du profil d'aiguille demande un peu de méthode :

- **Test de la coupure (Plug chop) :** Après une franche accélération en charge (idéalement en 3ème ou 4ème), coupez le contact en toute sécurité, débrayez et arrêtez-vous. Le démontage d'une bougie vous donnera la vérité. Un isolant blanc vif indique que l'aiguille RH est encore trop pauvre sur sa partie effilée. Un beau "café au lait" confirme que vous êtes dans le vrai.
- **Contrôle de la progression :** Si le moteur "hésite" à la reprise vers 2500-3000 tr/min avant de partir, c'est souvent le signe d'une transition trop pauvre sur le profil de l'aiguille.
- **Analyseur au ralenti :** Une fois la bonne aiguille trouvée pour la charge, un passage au Colortune (ou analyseur de gaz) permet de s'assurer que le premier palier de l'aiguille permet un réglage de ralenti stable sans encrasser les bougies.



Les trompettes d'admission

Pour ma part, j'ai choisi des aiguilles RH. Un ami teste actuellement des OA ; nous comparerons les résultats...

La synchronisation et le réglage de la richesse de deux carburateurs SU H6 demande de la méthode, mais c'est une opération tout à fait accessible avec un peu de patience. Le secret de la réussite réside dans la séparation stricte des commandes avant tout réglage.

Bon fini la théorie, passons à la pratique, voici la procédure complète, étape par étape.

Phase 1 : Préparation

Avant de toucher aux vis de réglage, assurez-vous que les conditions de base sont réunies :

- Le moteur doit être à sa **température de fonctionnement normale**.
- Le jeu aux soupapes et l'allumage (avance et écartement des rupteurs) doivent être parfaitement réglés.
- La commande de starter (choke) doit être complètement repoussée, les câbles détendus.
- Les cornets ou filtres à air doivent être déposés pour accéder aux pistons.

Action indispensable :

Déconnectez la tringlerie de liaison entre les deux carburateurs. Chaque papillon doit pouvoir s'ouvrir et se fermer de manière totalement indépendante de l'autre. Desserrez également les vis de ralenti accéléré (fast idle screws) pour qu'elles ne touchent pas les cames de starter.

Phase 2 : Synchronisation des flux d'air au ralenti

L'objectif ici est que chaque carburateur aspire exactement le même volume d'air au ralenti.

1. **Réglage de base des papillons** : Dévissez les vis de butée de ralenti jusqu'à ce qu'elles ne touchent plus la came du papillon. Puis, vissez-les doucement jusqu'à ce qu'elles viennent juste effleurer la butée. À partir de ce point de contact, vissez chaque vis d'**un tour et demi**.
2. **Démarrage** : Démarrez le moteur. Il devrait tourner (peut-être un peu vite ou un peu bas).
3. **Équilibrage** : Utilisez un dépressiomètre (type *Carbtune* ou *Synchrometer*). Placez l'outil sur l'entrée du premier carburateur, notez la valeur. Passez au second.



Les trompettes d'admission

4. **Ajustement** : Tournez les vis de butée de ralenti (en vissant pour augmenter le régime, en dévissant pour le baisser) jusqu'à ce que :
- L'aspiration soit strictement identique sur les deux carburateurs.
 - Le régime moteur soit stabilisé à la valeur préconisée (généralement autour de 800 - 850 tr/min).

Phase 3 : Réglage de la richesse

Le réglage de la richesse sur le SU H6 se fait en montant ou en descendant le puits du gicleur (jet) à l'aide de l'écrou moleté situé en dessous.

A. Le réglage de base

- Vissez l'écrou de réglage de richesse vers le haut au maximum (sans forcer) pour que le haut du gicleur affleure le pont (bridge) à l'intérieur du carburateur.
- Dévissez l'écrou de **12 pans** (soit 2 tours complets, puisque l'écrou a 6 pans). C'est votre richesse de départ.

⚠ Attention :

Croyez en mon expérience, ce que la revue préconise est beaucoup trop riche, un premier réglage à 6 pans (soit 1 tour suffit pour un premier essai)

B. L'ajustement fin (La méthode de l'ergot de levée)

Sur le côté de chaque carburateur SU se trouve un petit ergot (lifting pin) qui permet de soulever le piston d'environ 1 mm (1/32 de pouce). C'est le juge de paix de la richesse.

Procédez carburateur par carburateur (le moteur tournant au ralenti) :

- Soulevez l'ergot d'un carburateur avec le doigt et écoutez attentivement le régime moteur.
- **Si le régime monte et reste élevé** : Le mélange est **trop riche**. Vissez l'écrou de réglage d'un pan (vers le haut) pour appauvrir.
- **Si le régime chute immédiatement ou que le moteur cale** : Le mélange est **trop pauvre**. Dévissez l'écrou d'un pan (vers le bas) pour enrichir.
- **Si le régime monte très légèrement un instant puis se restabilise** : Le mélange est **parfait**.

Répétez l'opération sur l'autre carburateur, puis revérifiez le premier. Le réglage d'un carburateur peut très légèrement influencer l'autre sur un collecteur partagé.

Phase 4 : Reconnexion et finitions

Une fois le ralenti équilibré et la richesse parfaite :



Les trompettes d'admission

1. **Reconnexion** : Rebranchez la tringlerie de liaison entre les carburateurs.
2. **Synchronisation de l'ouverture** : C'est une étape cruciale. En agissant sur la commande d'accélérateur, vérifiez (à l'œil ou en posant les doigts sur les axes) que les deux papillons commencent à s'ouvrir à la milliseconde près. Ajustez les raccords de la tringlerie si l'un "tire" avant l'autre.
3. **Ralenti accéléré (Starter)** : Tirez la tirette de starter d'environ 12 mm. Réglez les vis de ralenti accéléré (que vous aviez desserrées au début) pour qu'elles viennent appuyer sur les cames de starter et donnent un régime moteur d'environ 1000 à 1200 tr/min de manière équilibrée.

Une fois l'opération terminée, le moteur doit avoir une montée en régime franche, sans trou à l'accélération, et retrouver rapidement son ralenti de base lorsqu'on relâche la pédale.

Impact de l'installation de cornet sur la consommation

L'installation de cornets entraîne de manière générale une augmentation de la consommation de carburant. Ce phénomène est la conséquence directe de l'amélioration de la respiration du moteur et des réglages obligatoires qui l'accompagnent :

- **Augmentation du volume d'air aspiré** : Le cornet lisse le flux d'air et supprime les turbulences à l'entrée, ce qui permet de maximiser le remplissage des cylindres. Le moteur avale donc une masse d'air plus importante à chaque cycle.
- **Déséquilibre du mélange initial** : L'arrivée de cet excédent d'air modifie la dépression perçue par le carburateur, ce qui rend le mélange air/essence d'origine trop pauvre.
- **Nécessité d'enrichir la carburation** : Pour rétablir un bon mélange stœchiométrique et éviter les risques de surchauffe ou de trous à l'accélération, il est impératif de remplacer les aiguilles d'origine par des modèles au profil plus riche (plus fines sur leur longueur).
- **Hausse du débit de carburant** : L'utilisation de ces aiguilles plus riches oblige le gicleur à libérer proportionnellement plus d'essence. Le moteur brûlant une plus grande quantité de mélange air/essence pour produire sa puissance, la consommation globale s'en trouve logiquement majorée.

De plus, bien que des cornets longs améliorent la souplesse et le couple à bas et mi-régime (ce qui permet de conserver une bonne allure sans avoir à trop monter dans les tours), le gain d'efficacité volumétrique se paie inévitablement par une dépense de carburant supérieure lorsque le moteur est en charge.

Quelle huile pour les Dash pots ?

Le choix de l'huile pour les Dash pots (les amortisseurs de piston) est crucial, car elle agit virtuellement comme une pompe de reprise. L'huile sert à freiner la montée du



Les trompettes d'admission

piston lors d'une ouverture rapide des papillons, ce qui augmente la dépression sur le gicleur et enrichit temporairement le mélange pour éviter un "trou" à l'accélération.

Voici les options, de la plus pratique à la plus spécifique :

- **L'huile moteur 20W50 (Le choix le plus courant)** : C'est ce que la majorité des passionnés utilisent. Comme c'est très probablement l'huile qui lubrifie déjà le bloc de votre Triumph, c'est extrêmement pratique. Elle offre un excellent niveau d'amortissement, particulièrement adapté aux températures clémentes et aux carburateurs qui ont un peu d'usure.
- **L'huile "Spéciale SU" ou SAE 20 (La préconisation historique)** : C'est la recommandation d'usine d'origine. Étant un peu plus fluide que la 20W50 à froid, elle permet au piston de monter un poil plus vite, ce qui peut donner un moteur très légèrement plus réactif, à condition que le profil de votre aiguille suive (ce qui devrait être le cas avec vos aiguilles RH et vos cornets).
- **L'huile de fourche de moto (SAE 15 ou 20)** : Une excellente alternative si vous voulez expérimenter. Les huiles de fourche sont conçues spécifiquement pour l'amortissement hydraulique et ne moussent pas.

Astuce :

Ce qu'il faut absolument éviter, ce sont Les huiles très fluides, elles ne freineront pas assez le piston, ce qui provoquera un mélange trop pauvre et une hésitation marquée à chaque coup d'accélérateur.

Comment faire le bon niveau ?

Il est inutile de remplir le dôme jusqu'en haut, le surplus serait simplement aspiré et brûlé par le moteur.

- Dévissez le bouchon en plastique ou en laiton et retirez le plongeur.
- Regardez à l'intérieur du tube central du piston.
- Versez l'huile doucement jusqu'à ce que le niveau atteigne **environ 13 mm (1/2 pouce) en dessous du bord supérieur** du tube cylindrique interne.
- Remplacez le plongeur. En le revissant, vous devriez sentir une résistance (l'amortissement) sur le dernier centimètre avant que le bouchon ne touche le filetage. C'est le signe que le niveau est correct.



Les trompettes d'admission

En résumé :

Si vous recherchez...	Choix conseillé
Couple	Cornets longs
Puissance maxi	Cornets courts
Rallye VHRS	76 mm
Route	RH + filtre
Circuit	RO/KW

Les cornets ne transforment pas une TR3 en voiture de course. En revanche, correctement choisis et réglés, ils permettent d'exploiter plus efficacement les qualités naturelles du moteur Standard-Triumph... Avec des cornets longs, les côtes vous sembleront faciles, fini les reprises poussives, elles seront franches. Votre TR3 ne fera plus ses 70 ans et n'aura rien à envier au jeunettes. Avec les cornets courts c'est sur la puissance que vous aller travailler, plus d'allonge pour les fans du circuit c'est le paradis.





Les trompettes d'admission

AVERTISSEMENT LÉGAL CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Objet du document

Le présent document est publié à titre exclusivement informatif, pédagogique et documentaire. Il a pour objectif de faciliter la compréhension du fonctionnement, de l'entretien et de la restauration des véhicules anciens, en particulier des modèles Triumph TR.

Les informations présentées résultent de recherches documentaires, d'expériences personnelles de restauration ainsi que de la consultation de diverses sources techniques. Elles ne constituent ni une notice constructeur, ni une procédure officielle de réparation.

Limitation de responsabilité

Les interventions décrites dans ce document concernent des opérations de mécanique et d'électricité automobile susceptibles de présenter des risques pour les personnes, les véhicules et les biens.

Le lecteur demeure seul responsable de l'utilisation qu'il fait des informations fournies.

L'auteur ainsi que le site **trgarage.fr** déclinent toute responsabilité pour tout dommage direct ou indirect, matériel, immatériel ou corporel pouvant résulter notamment :

- D'une mauvaise interprétation des informations publiées ;
- D'une erreur de diagnostic ou de réglage ;
- D'une utilisation d'un outillage inadapté ;
- D'une intervention réalisée sans les compétences techniques nécessaires ;
- D'une défaillance mécanique ou électrique consécutive aux opérations décrites.

Les réglages proposés sont donnés à titre indicatif et doivent toujours être adaptés à l'état réel du véhicule, à sa configuration et aux recommandations applicables.

En choisissant de réaliser les interventions décrites dans ce document, le lecteur reconnaît agir sous sa seule responsabilité et assumer les risques inhérents aux opérations de mécanique automobile. La présente clause ne saurait toutefois avoir pour effet d'exclure les responsabilités auxquelles il ne peut être légalement dérogé.

En cas de doute, il est vivement recommandé de confier les travaux à un professionnel qualifié de la restauration automobile.

Sécurité

Toute intervention doit être réalisée moteur arrêté, batterie débranchée lorsque cela est nécessaire et dans le respect des règles élémentaires de sécurité.

L'utilisation d'équipements de protection individuelle (lunettes, gants, protections électriques, etc.) est fortement recommandée. Il est strictement interdit de travailler sous un véhicule uniquement soutenu par un cric hydraulique ; l'utilisation de chandelles homologuées et stables est obligatoire

Les opérations de soudage doivent être réalisées dans un local correctement ventilé et conformément aux règles de prévention des risques d'incendie.

L'auteur ne pourra être tenu responsable des conséquences d'un non-respect de ces règles.

Sources techniques



Les trompettes d'admission

Les informations contenues dans ce document proviennent notamment de publications techniques d'époque, de la littérature spécialisée, de travaux d'auteurs indépendants, ainsi que de l'expérience pratique de restauration.

Malgré le soin apporté à leur rédaction et traduction, aucune garantie n'est donnée quant à l'exhaustivité, l'absence d'erreur ou l'adéquation des informations à un cas particulier.

Les évolutions techniques, les modifications apportées aux véhicules au cours de leur existence ou les différences de fabrication peuvent conduire à des résultats différents de ceux décrits.

Marques déposées

Les dénominations **Triumph**, **Revington**, ainsi que toute autre marque citée demeurent la propriété exclusive de leurs titulaires respectifs.

Leur utilisation dans ce document a pour seul objet l'identification historique des véhicules, des composants et des références techniques, conformément aux dispositions du Code de la propriété intellectuelle.

Le présent document est totalement indépendant et n'est ni approuvé, ni sponsorisé, ni affilié aux constructeurs ou aux détenteurs de ces marques.

Propriété intellectuelle

L'ensemble du texte, des schémas, photographies, illustrations, montages graphiques, tableaux, dessins et commentaires constitue une œuvre protégée par le Code de la propriété intellectuelle. Certaines photos et images sont issues d'un travail numérique avec l'intelligence artificielle. Sauf autorisation écrite préalable de l'auteur, toute reproduction, diffusion, adaptation, traduction, publication ou exploitation, totale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, est interdite, à l'exception des utilisations autorisées par la loi.

Les photographies provenant de collections privées ou de documents historiques sont publiées soit avec l'autorisation de leurs titulaires de droits, soit parce qu'elles appartiennent au domaine public, soit après avoir fait l'objet d'un travail de transformation ou de création conforme aux dispositions applicables du Code de la propriété intellectuelle.

Les schémas techniques reproduits dans le présent document constituent des adaptations pédagogiques réalisées par l'auteur à partir de diverses sources documentaires et ne reproduisent pas à l'identique les documents d'origine.

Droit applicable

Le présent document est régi par le droit français.

Toute contestation relative à son utilisation ou à son interprétation relève de la compétence des juridictions françaises, sous réserve des règles impératives applicables.