

Cahier technique : L'entretien



LJ

Trgarage.fr

20/06/2026



L'entretien

Table des matières

L'entretien d'une TR, ou comment rouler serein	3
Pourquoi un entretien régulier est indispensable	4
Contrôles rapides avant chaque sortie	4
Tableau synthétique des périodicités	4
Entretien par périodicité	5
Entretien tous les 250 miles (400 km)	5
Entretien tous les 1 000 miles (1 600 km)	5
Entretien tous les 3 000 miles (5 000 km)	7
Entretien tous les 6 000 miles (10 000 km)	7
Entretien par organe mécanique	7
Moteur et refroidissement	7
Transmission : boîte de vitesses et overdrive	8
Transmission : essieu arrière	8
Freins et embrayage	9
Frein à main : guide du câble et compensateur	11
Roues et moyeux avant	12
Roues et moyeux arrière	12
Direction et suspension avant	12
Transmission : arbre de transmission	14
Suspension arrière : ressorts	15
Suspension : amortisseurs hydrauliques	15
Points de vigilance	16
Pneus	16
« La TR vous parle : apprenez à l'écouter »	18
Diagnostic rapide : Symptôme → Causes probables → Vérifications	18
Conclusion	20
Annexe 1 : Check-list d'entretien TR2 - TR3 - TR4	21
Avant chaque sortie	21
Tous les 1 000 miles (1 600 km)	21
Tous les 3 000 miles (5 000 km)	21
Tous les 6 000 miles (10 000 km)	22



L'entretien

Tous les 12 000 miles (20 000 km)	22
Contrôle annuel.....	22
Avant un long voyage.....	23
AVERTISSEMENT LÉGAL CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ	24





L'entretien

L'entretien d'une TR, ou comment rouler serein

Une sortie est prévue ce week-end. Vous vous êtes fait beau comme pour aller à l'office, la chemise est repassée, les chaussures brillent presque autant que votre calandre chromée. Vous sentez bon, votre charisme est à son zénith et vous êtes prêt à attirer tous les regards. Mais avez-vous pensé à la petite ? Vous savez, celle qui vous attend sagement dans le garage, recouverte d'un vieux drap et d'une immense envie de reprendre la route. Votre bolide préféré, la Triumph TR.

Car elle aussi mérite quelques attentions. Avec ses 70 printemps au compteur, notre vieille dame conserve certes toute son élégance, mais elle n'est plus tout à fait de première jeunesse. Et comme chacun sait, négliger une TR3 ou une TR4 revient à oublier d'arroser une plante : au début, elle boude, puis elle grince et, finalement, elle refuse catégoriquement de coopérer. Faute de soins réguliers, elle finirait vite remisee dans un coin du garage, direction l'EHPAD des voitures anciennes, entre une tondeuse fatiguée et quelques cartons de pièces « qui peuvent toujours servir ».

Alors abordons le sujet :

Pour commencer, vous êtes-vous déjà posé la question du nombre de graisseurs à entretenir sur une TR3 ou une TR4 ? Ils sont cachés partout. C'est un peu la chasse aux œufs de Pâques : vous pensez avoir terminé votre tournée avec la pompe à graisse, vous vous redressez fièrement, et soudain vous en découvrez un autre, dissimulé derrière une articulation, qui semble vous narguer depuis des années. Plus on cherche, plus on en trouve.

Et puis viennent les grandes interrogations existentielles du propriétaire de voiture ancienne : quand dois-je faire la vidange ? Quel niveau dois-je contrôler ? Que faut-il vérifier avant de prendre la route ? Pourquoi cette petite fuite est-elle apparue alors qu'il n'y en avait aucune la semaine dernière ? Et surtout, est-ce une vraie fuite ou simplement la manière qu'a la voiture de marquer son territoire ?

« Mon Scottish fait ça tous les jours. »

Avant chaque sortie, quelques minutes d'inspection peuvent pourtant éviter bien des déconvenues. Un contrôle des niveaux d'huile, de liquide de refroidissement et de liquide de frein, une vérification de la pression des pneus, un coup d'œil aux durites, aux courroies et à l'état de la batterie constituent déjà une excellente assurance tranquillité. N'oublions pas non plus les serrages, les articulations et, bien entendu, le graissage régulier de tous les points prévus par les ingénieurs de Coventry, qui semblaient considérer qu'une voiture bien conçue devait posséder autant de graisseurs qu'un tracteur agricole.

L'entretien d'une TR3 ou d'une TR4 n'est pas une corvée ; c'est presque un rituel. Un moment privilégié entre le conducteur et sa machine, une thérapie qui sort le retraité de



L'entretien

l'ennui. Une conversation silencieuse où chaque cliquetis, chaque odeur et chaque trace suspecte raconte une histoire. Plus vous apprenez à la connaître, plus elle vous le rend sur la route.

Si, comme moi, à chaque sortie, vous vous posez les mêmes questions et que vous craignez toujours d'avoir oublié un graisseur, un niveau ou une vérification essentielle, alors cet article est fait pour vous. Ensemble, passons en revue les points d'entretien indispensables pour que notre fidèle TR3 ou TR4 continue encore longtemps à rugir sur les petites routes, cheveux au vent et sourire aux lèvres.

Pourquoi un entretien régulier est indispensable

Une TR bien entretenue démarre mieux, roule plus sereinement et permet de repérer rapidement les petits signes avant-coureurs : fuite inhabituelle, jeu dans une articulation, niveau qui baisse ou graisseur oublié. L'objectif n'est pas de transformer chaque sortie en inspection fiscale, mais d'adopter quelques réflexes simples pour préserver la mécanique et éviter les mauvaises surprises.

Précaution importante : les indications ci-dessous constituent une aide à l'entretien courant et ne remplacent pas le manuel d'atelier ni les préconisations du constructeur. Pour les organes de sécurité freins, direction, suspension, roues et circuit de carburant ou en cas de doute, utilisez l'outillage approprié, travaillez sur un véhicule correctement immobilisé et faites contrôler l'intervention par un professionnel qualifié.

Contrôles rapides avant chaque sortie

- Vérifier le niveau d'huile moteur.
- Contrôler le liquide de refroidissement.
- Contrôler le niveau du liquide de frein et d'embrayage.
- Vérifier la pression et l'état des pneus.
- Observer les éventuelles fuites sous la voiture.
- Jeter un œil aux durites, courroies et connexions visibles.
- Vérifier que la batterie est correctement chargée et propre.

Tableau synthétique des périodicités

Fréquence	Points à contrôler	Action principale
Avant chaque sortie	Niveaux, pneus, fuites, batterie, durites	Contrôler visuellement
Tous les 250 miles (400 km)	Huile moteur	Vérifier et compléter
Tous les 1 000 miles (1 600 km)	Train avant, pompe à eau, freins, embrayage	Graisser et vérifier

Tous les 3 000 miles (5 000 km)	Moteur, essieu arrière	Vidanger ou contrôler
Tous les 6 000 miles (10 000 km)	Boîte, direction, moyeux avant, essieu arrière	Contrôler, graisser ou vidanger
Tous les 6 000 miles (10 000 km)	Boîte, arbre de transmission, frein à main, moyeux arrière	Graisser ou compléter
Tous les 12 000 miles (20 000 km)	Boîte, moyeux avant, amortisseurs arrière	Vidanger, regraisser ou compléter

Entretien par périodicité

Entretien tous les 250 miles (400 km)

Moteur : vérifiez le niveau d'huile et faites l'appoint si nécessaire avec une huile conforme aux préconisations du constructeur. La Castrol 20W-50 est citée ici comme conseil de l'auteur, mais d'autres huiles adaptées aux moteurs anciens peuvent convenir.

Entretien tous les 1 000 miles (1 600 km)

Train avant, 6 graisseurs de chaque côté : pour les rotules de direction extérieures, le pivot de direction et les silentblochs extérieurs de triangle inférieur.



Fig. 1 — Graisseurs des bras de suspension avant.



Fig. 2 — Graisseurs des biellettes de direction.



Fig. 3 — Graisseur du pivot de direction.

Pompe à eau : sur les pompes d'origine, il existe un graisseur, mais comme elles ont souvent été remplacées au fil du temps, il est possible qu'il n'y en ait plus.

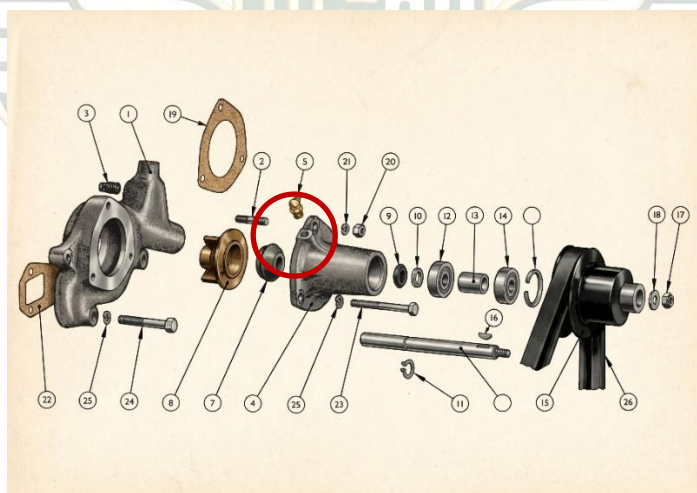


Fig. 4 — Graisseur de pompe à eau, lorsqu'il est présent sur la pompe d'origine.

Graissage : appliquez de la graisse avec 3 ou 4 coups de pompe à graisse sur les graisseurs indiqués.

Réservoir de frein et d'embrayage hydraulique : vérifiez le niveau et faites l'appoint si nécessaire avec le liquide recommandé pour votre modèle, par exemple DOT 4 si compatible avec votre circuit. Évitez le DOT 5 silicone sauf si le circuit a été adapté à cet usage. N'utilisez jamais un liquide inconnu ou incompatible ; toute baisse anormale du niveau doit conduire à rechercher une fuite avant de reprendre la route.

Entretien tous les 3 000 miles (5 000 km)

Moteur : vidangez l'ancienne huile pendant que le moteur est chaud et remplissez avec de l'huile fraîche. La capacité est d'environ 5,7 l, plus 0,6 l pour le filtre, soit environ 6,3 l au total.

Essieu arrière : vérifiez le niveau d'huile et s'il est sous le filetage inférieur, faites l'appoint avec de l'huile pour différentiel (voir article sur les huiles).



Fig. 5 — Bouchon de niveau du différentiel arrière.

Entretien tous les 6 000 miles (10 000 km)

Boîte de vitesses : vérifiez le niveau d'huile.

Boîtier de direction : vérifiez et faites l'appoint si nécessaire au niveau de l'orifice de remplissage.

Moyeux de roues avant : retirez la plaque et appliquez de la graisse. Pour les modèles TR2 plus récents et tous les modèles TR3 et TR4, il faut retirer le moyeu et enduire généreusement les roulements de graisse neuve tous les 12 000 miles (20 000 km).

Essieu arrière : retirez le bouchon, vidangez l'huile usagée à chaud, remettez le bouchon et remplissez avec de l'huile pour différentiel neuve.

Entretien par organe mécanique

Moteur et refroidissement

Quotidiennement (radiateur) : vérifiez le niveau du liquide de refroidissement et faites l'appoint si nécessaire. En hiver, utilisez un antigel pour protéger le système.

Hebdomadairement (batterie) : vérifiez et maintenez le niveau d'eau distillée jusqu'au sommet des séparateurs. Aujourd'hui, beaucoup de voitures sont équipées de batteries sèches : aucun entretien n'est à prévoir.

Filtre à air : déposez-le et nettoyez-le selon la méthode recommandée par le fabricant. Si un solvant est utilisé, travaillez impérativement dans un local bien ventilé, loin de

toute flamme, étincelle ou source de chaleur, puis laissez parfaitement égoutter avant le remontage. Évitez l'essence comme produit de nettoyage lorsqu'une solution moins inflammable et adaptée est disponible.

Ressorts de suspension arrière : nettoyez et vaporisez avec une huile pénétrante adaptée ou appliquez une fine couche d'huile moteur, en évitant toute projection sur les freins, les pneus et les silentblochs en caoutchouc. Attention : ne lubrifiez pas les silentblochs en caoutchouc.

Transmission : boîte de vitesses et overdrive

Tous les 6 000 miles (10 000 km), le niveau d'huile doit être vérifié et complété si nécessaire. Pour vérifier le niveau d'huile, retirez le bouchon en caoutchouc du couvercle bombé de la boîte de vitesses, dévoilant ainsi la jauge (voir Fig. 7).

Retirez la jauge et essuyez-la, puis réinsérez-la et enfoncez-la complètement avant de la retirer pour la lecture. Le niveau correct correspond au repère supérieur. L'orifice de la jauge sert également au remplissage d'huile de la boîte de vitesses, si un overdrive est installé.

Tous les 12 000 miles (20 000 km), la boîte de vitesses doit être vidangée et remplie d'huile neuve (sans OD : 0,85 l ; avec OD : 2 l).



Fig. 7. Gearbox oil filler and dipstick.

Deux pratiques existent pour les voitures disposant d'un overdrive ; elles doivent être vérifiées avec le manuel d'atelier et adaptées au montage réellement présent sur la voiture :

- Remplir avec 2 l d'huile GL4 conforme aux préconisations du constructeur ; la Penrite GB 40 est citée ici comme conseil de l'auteur. Laisser 2 à 3 heures pour que le transfert se fasse entre la boîte et l'overdrive avant d'activer ce dernier.
- Remplir d'abord avec 1,5 l, rouler prudemment environ 50 km, puis refaire le niveau à froid ou selon la procédure recommandée avant d'utiliser régulièrement l'overdrive.

Transmission : essieu arrière

Les engrenages coniques hypoïdes de l'essieu arrière nécessitent des lubrifiants spéciaux pour garantir un fonctionnement optimal et une longue durée de vie. Ces

huiles étant spécifiques, il est conseillé de les vidanger complètement et de les remplacer par de l'huile hypoïde neuve tous les 6 000 miles (10 000 km) et, en aucun cas, de dépasser un intervalle de 12 000 miles (20 000 km). Il est conseillé de vérifier le niveau d'huile pendant cette période, et particulièrement après les 1 000 premiers miles (1 600 km), puis de faire l'appoint si nécessaire jusqu'au bas du filetage de l'orifice de remplissage. Si un appoint est nécessaire, recherchez la cause de la perte d'huile. Le bouchon de remplissage est accessible par le dessous de la voiture ; il est fixé au couvercle du pont arrière (voir flèche A, fig. 8). Nettoyez la boue avant de dévisser le bouchon de remplissage afin d'éviter que des gravillons ne tombent dans le pont.



Fig. 6 — Bouchon de remplissage du pont arrière.

Freins et embrayage

Il est important de retirer le bouchon de remplissage du réservoir de liquide hydraulique combiné, intégré aux maîtres-cylindres, de vérifier le niveau et de le compléter si nécessaire avec le liquide recommandé. Le réservoir doit être rempli jusqu'à 2,5 cm du bord (1 pouce), et jamais à moins de la moitié. Toute baisse inexplicquée du niveau de liquide de frein ou d'embrayage doit être considérée comme une alerte : recherchez une fuite et ne reprenez pas la route si le freinage paraît anormal. Les modèles plus récents équipés de freins à disque possèdent un réservoir circulaire comportant une chambre interne ; celle-ci alimente le mécanisme d'embrayage.

Le niveau d'huile correct correspond au bord supérieur de cette chambre interne.



Fig. 7 — Réservoir de liquide de frein et d'embrayage.

Comme les coupelles du maître-cylindre et de tous les cylindres de commande sont en caoutchouc pur, il est impératif d'utiliser uniquement le liquide spécial recommandé.

Les huiles minérales les déformeraient et les endommageraient très rapidement.

Roulements d'arbre d'embrayage : la pompe à graisse doit être utilisée pour graisser les graisseurs des roulements d'arbre d'embrayage (un de chaque côté du carter d'embrayage) tous les 6 000 miles (10 000 km). Une seule pression suffit. Les graisseurs sont accessibles par le dessous du véhicule.

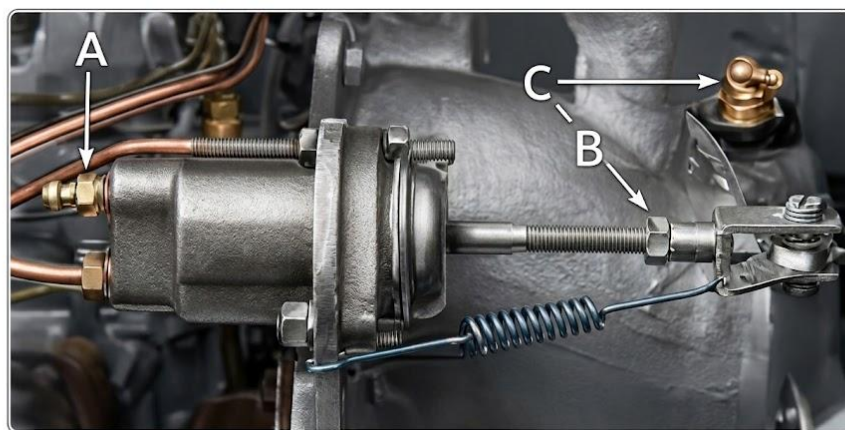


Fig. 19. Clutch adjustment.

[Voir flèche (C), fig. 19, page 311.]

Fig. 8 — Graisseurs des roulements d'arbre d'embrayage.

Roulements des pédales d'embrayage et de frein.

L'huile doit être appliquée sur les différents pivots des tringleries de pédales, aussi bien sous le capot que dans le compartiment de conduite.

Frein à main : guide du câble et compensateur

Un graisseur est installé dans le conduit, comme indiqué dans le tableau de lubrification.

Il convient d'y appliquer de la graisse à l'aide d'une pompe à graisse tous les 6 000 miles (10 000 km).

Durant l'hiver, il est essentiel de maintenir le câble régulièrement lubrifié, afin d'éviter l'infiltration d'eau qui, par temps froid, gèle et bloque ainsi le câble de frein.

Pour lubrifier le câble, injectez la graisse dans les deux sens et actionnez la pompe à graisse jusqu'à ce que la graisse s'écoule à l'extrémité du conduit.

Compensateur de frein à main



Fig. 9 — Graisseur du compensateur de frein à main.

Deux graisseurs sont prévus sur le compensateur, situé sur le carter de l'essieu arrière (voir flèche B, fig. 8).

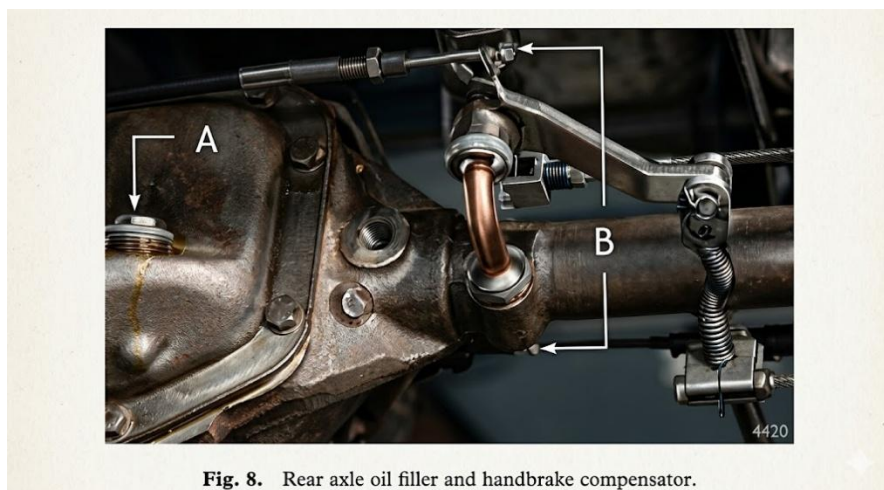


Fig. 8. Rear axle oil filler and handbrake compensator.

Roues et moyeux avant

Pour regraisser les moyeux sur les modèles récents, il faut les démonter, nettoyer les roulements pour éliminer toute trace de vieille graisse, puis enduire généreusement les rouleaux et les bagues de graisse neuve. Cette opération doit être effectuée tous les 12 000 miles (20 000 km). Elle concerne un organe de sécurité : travaillez uniquement avec l'outillage adapté, sur un véhicule correctement calé, et respectez la procédure du manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé de freins à disque, ne touchez pas aux raccords de tuyauterie ; dévissez et déplacez l'étrier complet pour permettre le retrait du moyeu et du disque, en prenant soin de ne pas perdre les cales éventuellement placées entre l'étrier et la biellette verticale. Lors du remontage, assurez-vous que la bague intérieure est bien serrée contre son épaulement. Serrez l'écrou de moyeu jusqu'à sentir une résistance à la rotation du moyeu, puis desserrez l'écrou d'un pan de l'hexagone et insérez la goupille fendue. En cas de doute sur le réglage du jeu, le serrage ou l'état des roulements, faites contrôler le montage par un spécialiste des Triumph anciennes. Si le véhicule est équipé de freins à disque et est utilisé en compétition, suivez les spécifications adaptées à cet usage et faites valider le montage par un professionnel.

Roues et moyeux arrière

Ces roulements sont lubrifiés par un graisseur (voir flèche, fig. 9) situé vers le bas, à l'arrière de la plaque de support de frein.

Appliquez cinq coups de pompe à graisse tous les 6 000 miles (10 000 km).

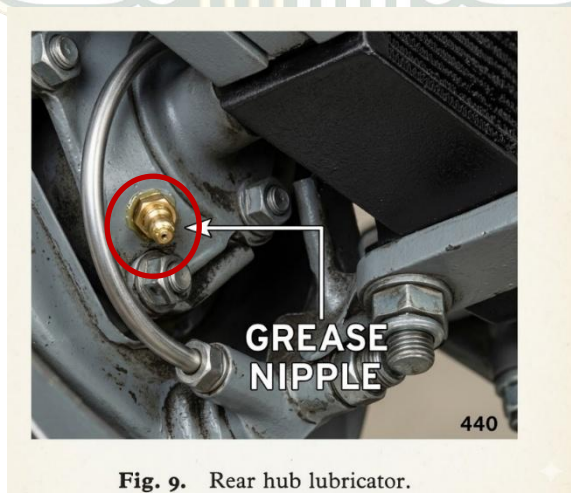


Fig. 9. Rear hub lubricator.

Fig. 10 — Graisseur du moyeu arrière.

Direction et suspension avant

Des graisseurs sont prévus pour la lubrification des pivots de direction (A), de la biellette de direction extérieure, des rotules, des silentblochs extérieurs des triangles inférieurs (voir B, fig. 10) et du pivot du bras de direction auxiliaire. Ne lubrifiez pas les articulations fixées aux bras de direction auxiliaires, car elles contiennent du caoutchouc. Les silentblochs intérieurs des triangles de suspension, sur les premiers modèles,



L'entretien

contiennent également du caoutchouc. Les modèles plus récents sont équipés de silentblochs en nylon qui doivent être lubrifiés à l'huile de temps en temps. Un grincement prononcé se produit si ces silentblochs deviennent secs. Lors du graissage des pivots inférieurs de suspension, le véhicule doit être levé uniquement sur un point prévu à cet effet, puis sécurisé avec des chandelles adaptées avant toute intervention sous ou autour de la roue. Un mauvais calage peut provoquer une chute du véhicule.

Le graissage de ces points doit être effectué au moins tous les 1 000 miles (1 600 km).

Pour lubrifier le boîtier de direction, retirez le bouchon en caoutchouc situé sur la colonne de direction et faites l'appoint d'huile jusqu'au niveau de l'orifice. Cette opération doit être effectuée tous les 6 000 miles (10 000 km).



Transmission : arbre de transmission

Les joints de cardan sont à roulements à aiguilles et, avec les cannelures, ils doivent être lubrifiés tous les 6 000 miles (10 000 km). Le graisseur (B) à chaque extrémité de l'arbre doit être graissé pour les roulements et le graisseur (A) pour les cannelures.

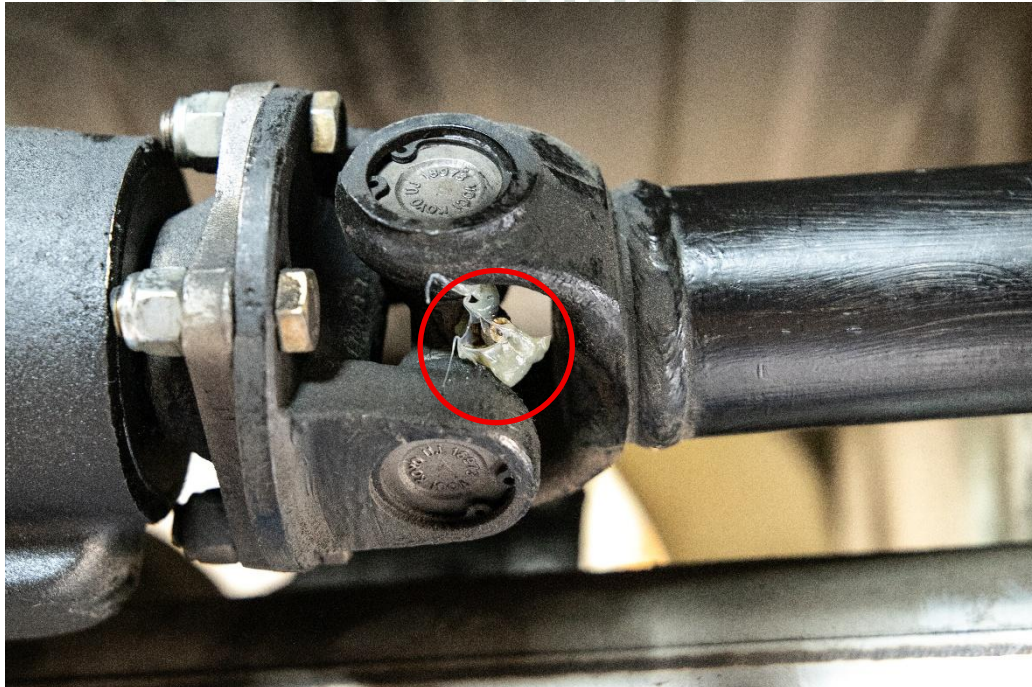
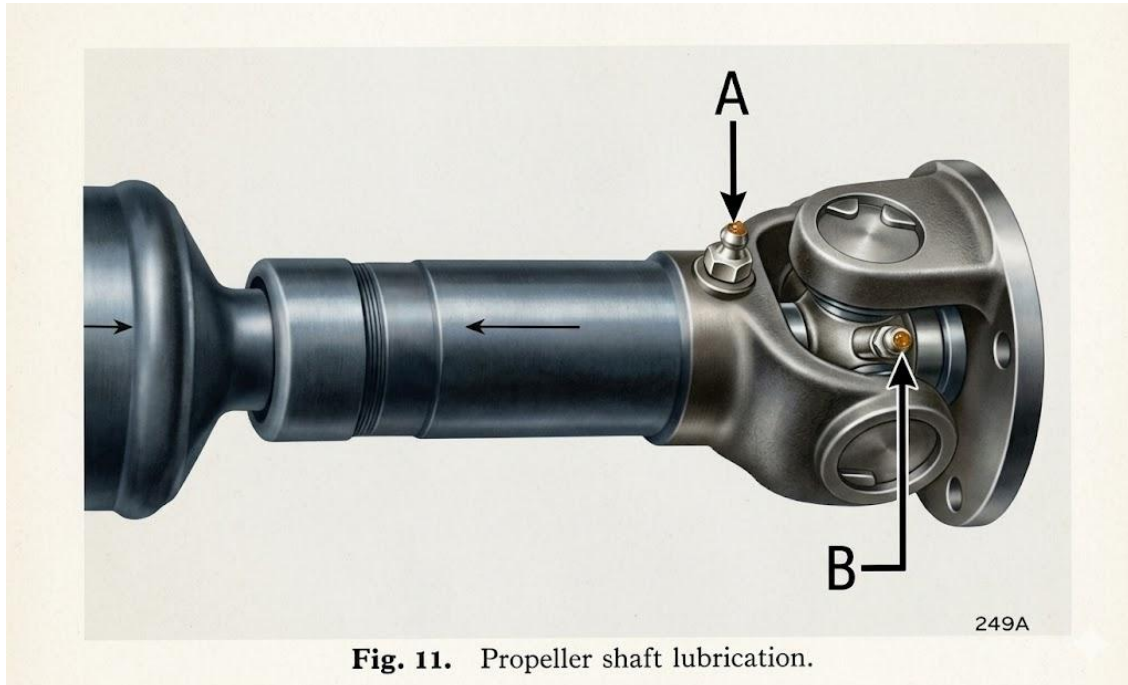


Fig. 11 — Graisseur de croisillon de l'arbre de transmission.



Fig. 12 — Graisseur avant de l'arbre de transmission.

Suspension arrière : ressorts

Les lames des ressorts doivent être enduites d'huile moteur ou de pont arrière usagée, particulièrement autour des extrémités et des clips des lames. Des silentblochs en caoutchouc sont installés dans tous les œillets des ressorts arrière et ne doivent pas être lubrifiés.

Suspension : amortisseurs hydrauliques

Les amortisseurs télescopiques avant ne nécessitent aucun appoint. Les amortisseurs arrière doivent être complétés avec du liquide pour amortisseurs Armstrong (rouge) jusqu'au niveau du fond de l'orifice de remplissage tous les 12 000 miles (20 000 km). Il est absolument essentiel, pour le bon fonctionnement des amortisseurs, d'empêcher toute infiltration de saletés à l'intérieur. Si les amortisseurs deviennent inopérants, ils doivent être réparés par un spécialiste agréé.



Fig. 14 — Bouchon de niveau d'un amortisseur Armstrong.

Charnières, commandes, serrures de porte, etc.

Les loquets de capot, les charnières et plusieurs articulations de la commande en S doivent être lubrifiés de temps en temps avec un bidon d'huile. Les serrures de porte



L'entretien

doivent recevoir une goutte d'huile chaque mois pour assurer leur bon fonctionnement et prévenir la corrosion. Les connexions du frein à main et du mécanisme de verrouillage/déverrouillage nécessitent toute une attention particulière pour permettre le bon fonctionnement des commandes et éviter une usure prématurée.

Points de vigilance

- Ne lubrifiez jamais les silentblochs en caoutchouc.
- Utilisez uniquement le liquide hydraulique recommandé pour les freins et l'embrayage.
- Nettoyez toujours autour des bouchons de remplissage avant ouverture.
- Après remplissage d'une boîte avec overdrive, laissez le temps à l'huile de se répartir avant d'utiliser l'overdrive.
- Surveillez toute perte d'huile inhabituelle : elle indique souvent un joint fatigué ou un serrage à reprendre.

Pneus

Le maintien d'une pression de pneus correcte est essentiel à la durée de vie des pneus et au bon fonctionnement de la direction et de la suspension du véhicule.

Vérifiez régulièrement l'état des pneus afin de détecter la présence de silex ou d'autres débris routiers qui pourraient s'être incrustés dans la bande de roulement. Nettoyez toute trace d'huile avec un produit adapté aux pneumatiques, sans utiliser de carburant. Rouler sur des bordures de trottoir à arêtes vives risque d'endommager les flancs des pneus et doit être évité autant que possible.

Pressions de pneus

Avant : $1,55 \text{ kg/cm}^2$ (22 lb/po^2).

Arrière : $1,70 \text{ kg/cm}^2$ (24 lb/po^2).

Ces recommandations s'appliquent aux véhicules utilisés dans des conditions routières normales, en France comme à l'étranger. Lorsque les voitures sont destinées à la compétition ou à des essais spéciaux de haut niveau, avec une vitesse soutenue supérieure à 177 km/h (110 mph), il est souhaitable de consulter un professionnel quant à la nécessité de pneumatiques de compétition.



L'entretien

CONDITIONS D'UTILISATION	VITESSE MAXIMALE SUR ROUTE	
	Jusqu'à 100/105 m.p.h. (160/169 km/h)	Plus de 100/105 m.p.h. (160/169 km/h)
(a) Conduite normale en Grande-Bretagne et dans des conditions routières et de circulation similaires ailleurs.	N.E.	R.S.
(b) Grand tourisme de type continental avec de longues périodes à des vitesses soutenues dépassant 85/90 m.p.h. (137/145 km/h)	N.E. + 6 lb./po ² (0,42 kg./cm ²)	R.S. + 6 lb./po ² (0,42 kg./cm ²)
(c) Conduite principalement et régulièrement de type grand tourisme continental à grande vitesse.	R.S.	R.S. + 8 lb./po ² (0,56 kg./cm ²)

Légende :—

N.E. Équipement normal, c'est-à-dire Dunlop ou Dunlop Fort, selon le cas, aux pressions de gonflage régulières.

R.S. Pneus Road Speed aux pressions de gonflage régulières.

Pneus Michelin X : Avant 24 lb./po² (1,7 kg./cm²).

Arrière 28 lb./po² (1,97 kg./cm²).

Ces pressions devraient être augmentées de 5 lb./po² (0,35 kg./cm²) si la conduite est constante, énergique et rapide.



L'entretien

« La TR vous parle : apprenez à l'écouter »

Cette formule s'accorde parfaitement avec le ton de votre introduction :

Une TR en bonne santé communique beaucoup avec son propriétaire. Un bruit nouveau, une vibration inhabituelle ou une fuite apparue du jour au lendemain sont souvent les premiers signes qu'un contrôle s'impose. Avant de sortir la boîte à outils, voici quelques pistes pour orienter votre diagnostic.

Important : le tableau suivant aide à orienter les recherches, mais il ne constitue pas un diagnostic définitif. Si le symptôme concerne le freinage, la direction, la suspension, une fuite importante, une surchauffe ou une fumée inhabituelle persistante, il est préférable d'immobiliser la voiture et de demander un avis qualifié.

Diagnostic rapide : Symptôme → Causes probables → Vérifications

Symptôme	Causes probables	Vérifications à effectuer
L'overdrive ne s'enclenche plus	Niveau d'huile insuffisant, électrovanne défectueuse, problème électrique	Vérifier le niveau d'huile de boîte, les fusibles, le relais, le contacteur de levier et l'électrovanne
L'overdrive s'enclenche puis décroche	Huile inadaptée ou niveau insuffisant	Contrôler le niveau et le type d'huile utilisé
Direction dure	Graisers oubliés, pivots grippés, pression des pneus faible	Graisser le train avant, contrôler les pivots et la pression des pneus
Direction floue ou imprécise	Jeu dans les rotules ou le boîtier de direction	Vérifier les rotules, les biellettes et le boîtier de direction
Claquement à l'accélération ou à la décélération	Croisillons usés, jeu dans le pont arrière	Contrôler les croisillons et le jeu de transmission
Vibrations à vitesse stabilisée	Arbre de transmission déséquilibré, roues mal équilibrées	Contrôler l'arbre, les croisillons et l'équilibrage des roues



L'entretien

Symptôme	Causes probables	Vérifications à effectuer
Freinage spongieux	Air dans le circuit, liquide ancien, fuite	Vérifier le niveau, rechercher une fuite et effectuer une purge
Voiture qui tire au freinage	Cylindre de roue grippé, garniture contaminée	Contrôler les freins de chaque côté
Pédale d'embrayage molle	Manque de liquide, fuite hydraulique	Vérifier le niveau et les cylindres d'embrayage
Difficulté à passer les vitesses	Embrayage mal réglé, niveau d'huile faible	Contrôler la garde d'embrayage et le niveau d'huile de boîte
Chauffe excessive	Radiateur encrassé, calorstat bloqué, pompe à eau défectueuse	Contrôler le radiateur, le calorstat et la circulation du liquide
Perte de liquide de refroidissement	Durite poreuse, collier desserré, pompe à eau ou joint de culasse	Rechercher les traces de fuite et contrôler le radiateur
Pression d'huile faible	Niveau bas, huile trop fluide, usure moteur	Vérifier le niveau, la viscosité et la pression au manomètre
Fumée bleue à l'échappement	Segments ou guides de soupapes usés	Observer à l'accélération et à la décélération
Fumée blanche persistante	Joint de culasse, entrée d'eau dans les cylindres	Contrôler le liquide de refroidissement et la présence d'émulsion
Ratés moteur	Bougies, allumage ou carburation	Vérifier bougies, faisceau, vis platinées et carburateurs
Démarrage difficile à chaud	Bobine fatiguée, vapor-lock, carburation	Contrôler l'allumage et l'alimentation en carburant
Batterie qui se décharge	Dynamo/alternateur, régulateur ou fuite électrique	Contrôler la charge moteur tournant et les connexions
Grincements du train avant	Graissage insuffisant	Vérifier tous les graisseurs du train avant



L'entretien

Symptôme	Causes probables	Vérifications à effectuer
Bruit sourd provenant de l'arrière	Roulements de moyeux ou pont arrière	Contrôler les roulements et le niveau d'huile du pont

Conclusion

Entretenir une Triumph TR, ce n'est pas seulement respecter un tableau de lubrification : c'est apprendre à connaître sa voiture, anticiper ses besoins et prolonger le plaisir de rouler. Quelques minutes passées au garage avant une sortie valent souvent mieux qu'une longue attente au bord de la route. Une TR bien suivie reste fidèle, expressive et toujours prête à reprendre la route, pour peu qu'on n'oublie pas le dernier graisseur caché.





L'entretien

Annexe 1 : Check-list d'entretien TR2 - TR3 - TR4

Cochez les opérations effectuées et notez la date, le kilométrage et les observations en fin d'annexe. Cette check-list ne remplace pas le manuel d'atelier : pour les freins, la direction, la suspension et les roues, faites contrôler l'intervention en cas de doute.

Avant chaque sortie

À vérifier	Fait
Niveau d'huile moteur	☐
Liquide de refroidissement	☐
Liquide de frein et d'embrayage	☐
Pression et état général des pneus	☐
Absence de fuites visibles sous la voiture	☐
Durites, courroies et connexions visibles	☐
Batterie chargée et cosses propres	☐
Feux, clignotants, klaxon et frein à main	☐

Tous les 1 000 miles (1 600 km)

Opération	Fait
Graisser les points du train avant	☐
Contrôler le graisseur de pompe à eau, s'il est présent	☐
Contrôler le niveau du réservoir frein/embrayage	☐
Contrôler le serrage des roues	☐
Contrôler visuellement les flexibles de frein	☐
Rechercher un jeu anormal dans la direction	☐

Tous les 3 000 miles (5 000 km)

Opération	Fait
Vidanger l'huile moteur	☐
Remplacer ou contrôler le filtre à huile	☐
Contrôler les fuites moteur	☐



L'entretien

Vérifier le niveau du pont arrière	☐
Contrôler les joints et traces de suintement	☐

Tous les 6 000 miles (10 000 km)

Opération	Fait
Contrôler le niveau de boîte de vitesses et d'overdrive	☐
Contrôler le niveau du boîtier de direction	☐
Graisser le câble et le compensateur de frein à main	☐
Graisser les roulements d'arbre d'embrayage	☐
Graisser les moyeux arrière	☐
Graisser l'arbre de transmission	☐
Vidanger ou contrôler le pont arrière selon l'usage	☐

Tous les 12 000 miles (20 000 km)

Opération	Fait
Vidanger la boîte de vitesses	☐
Regraisser ou contrôler les moyeux avant	☐
Contrôler les roulements, bagues et jeux anormaux	☐
Compléter le liquide des amortisseurs arrière	☐
Contrôler l'état général de la suspension	☐

Contrôle annuel

Opération	Fait
Régler ou contrôler le jeu aux soupapes	☐
Contrôler l'avance à l'allumage	☐
Contrôler bougies, câbles d'allumage et filtre à air	☐
Contrôler circuit de refroidissement, thermostat, pompe à eau et radiateur	☐
Contrôler ou purger le circuit de freinage si nécessaire	☐
Inspecter corrosion du châssis, fixations de carrosserie et échappement	☐



L'entretien

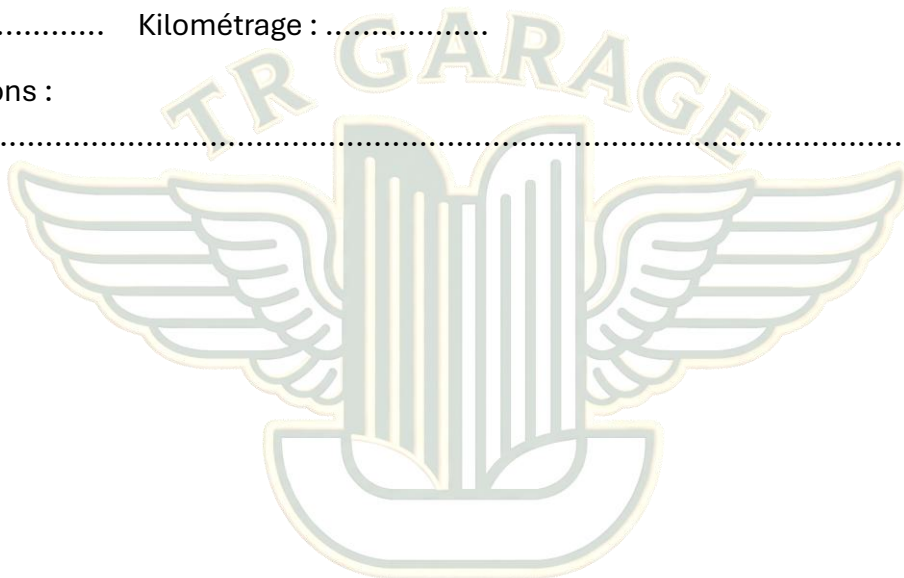
Avant un long voyage

À embarquer ou vérifier	Fait
Tous les niveaux contrôlés	☐
Roue de secours gonflée	☐
Cric, outils de base et pompe à graisse	☐
Courroie, bougies, fusibles et ampoules de secours	☐
Huile moteur et liquide de frein adaptés	☐
Téléphone chargé et carte d'assistance	☐

Date : Kilométrage :

Observations :

.....
....





L'entretien

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



L'entretien

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**, 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.



L'entretien

