Cahier technique : L’entretien



TR GARAGE

L J

Trgarage.fr

20/06/2026

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

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 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 remisée 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

Fin de l'extrait

L'entretien périodique

Le cahier complet (27 pages) est réservé aux membres.

Inscription gratuite sur trgarage.fr