Les pneumatiques des Triumph



Histoire, technique, jantes, chambres et pressions — TR2 à TR8, Herald, Vitesse, Spitfire, GT6 et Stag

Ludovic Jolly
trgarage.fr
11/11/2026

Table des matières

INTRODUCTION 4
1. HISTOIRE DU PNEUMATIQUE 5
1.1 Qu'est-ce qu'un pneu ? 5
1.2 Les pionniers écossais 5
1.3 Les frères Michelin et le pneu démontable 5
1.4 L'entre-deux-guerres : le pneu se diversifie 6
1.5 L'après-guerre : radial et tubeless 6
1.6 Aujourd'hui... et demain 7
2. LE PNEU DIAGONAL 9
2.1 Un peu d'histoire 9
2.2 Comment est construit un pneu diagonal ? 9
2.3 Pourquoi cette construction était-elle intéressante ? 10
2.4 Ses limites 10
3. LA RÉVOLUTION DU RADIAL 12
3.1 Une idée qui va changer l'automobile 12
3.2 1946 : naissance officielle du pneu radial 12
3.3 Un succès qui prend son temps 13
3.4 Pourquoi le radial est-il tellement supérieur ? 14
4. LIRE LE FLANC D'UN PNEU 16
4.1 Les désignations d'époque 16
4.2 Indices de charge et de vitesse 16
4.3 Les autres marquages 17
5. JANTES, CHAMBRES À AIR ET TUBELESS 18
5.1 Le pneu à chambre 18
5.2 Le pneu tubeless 18
5.3 Les jantes acier de nos TR 18
5.4 Les roues à rayons d'origine : toujours avec chambre 19
5.5 La nouvelle génération : les roues à rayons tubeless 19
5.6 Entretien des roues à rayons 20
6. LES TRIUMPH TR, MODÈLE PAR MODÈLE 21
6.1 Lire les pressions d'époque 21
6.2 TR2, TR3, TR3A et TR3B (1953-1962) 21
6.3 TR4 et TR4A (1961-1967) 22
6.4 TR5 et TR250 (1967-1968) 23
6.5 TR6 (1969-1976) 23
6.6 TR7 et TR8 (1975-1981) 23
6.7 Tableau récapitulatif 24
7. HERALD, VITESSE, SPITFIRE, GT6 ET STAG 25

7.1 Ce qui change par rapport aux TR 25
7.2 Herald (1959-1971) 25
7.3 Vitesse (1962-1971) 25
7.4 Spitfire (1962-1980) 26
7.5 GT6 (1966-1973) 26
7.6 Stag (1970-1977) 26
7.7 Tableau récapitulatif 27
8. CHOISIR ET RÉGLER SES PNEUS AUJOURD'HUI 28
8.1 Diagonal ou radial ? 28
8.2 Quelle dimension ? 28
8.3 Quelle pression avec un pneu moderne ? 28
8.4 Âge, stockage et hivernage 29
8.5 Quelques règles de sécurité et de réglementation 29
9. PETIT LEXIQUE FRANÇAIS-ANGLAIS 30
10. EN CONCLUSION 31
Sources 31

INTRODUCTION

Tout est parti d'une question toute bête, posée lors d'une formation mécanique. Mon voisin me demande à combien je gonfle les pneus de ma Triumph. Lui a retenu 1,6 bar. Le formateur nous annonce 2,2 bars. Le constructeur, lui, indique 1,5 bar à l'avant et 1,65 bar à l'arrière avec les pneus diagonaux d'origine, puis 1,65 bar à l'avant et 1,95 bar à l'arrière avec des Michelin X radiaux en 165-15. Trois personnes, trois réponses… et aucune n'est complètement fausse.

Une autre personne affirme qu'il faut mettre des chambres à air, même avec des pneus tubeless, à cause des jantes à rayons. Pourtant, je n'en ai pas mis avec mes jantes neuves. Qui a raison ?

Alors, comme d'habitude, on cherche, on fouille, on se pose des questions, Claude devient mon ami… et nous voilà repartis à la base. Je m'étais pourtant promis de ne pas travailler sur des sujets aussi simples, que chacun peut retrouver facilement sur Internet.

Mais on ne se refait pas. C'est décidé, vous l'aurez voulu : j'ouvre un nouveau cahier consacré uniquement aux roues et aux pneumatiques des Triumph TR. Et puisque je suis énervé, j'irai même jusqu'aux TR7 et TR8 !

Et comme un ami m'a fait remarquer que les propriétaires de Spitfire, de Herald ou de Stag se posent exactement les mêmes questions, le cahier s'est encore élargi : il couvre désormais aussi les **Herald, Vitesse, Spitfire, GT6 et Stag**. Les TR restent le fil conducteur, mais chaque Triumph y trouvera ses pneus d'origine et ses pressions.

Au programme de ce cahier :

- **L'histoire du pneumatique**, des pionniers écossais jusqu'aux pneus sans air ;
- **Le pneu diagonal et le pneu radial** : comment ils sont construits et pourquoi ils se comportent si différemment ;
- **La lecture du flanc** d'un pneu, pour savoir ce que l'on achète ;
- **Les jantes, les chambres à air et le tubeless**, avec un chapitre dédié aux roues à rayons, d'origine ou de nouvelle génération ;
- **Nos Triumph, modèle par modèle** : les TR de la TR2 à la TR8, puis les Herald, Vitesse, Spitfire, GT6 et Stag, avec leurs pneus d'origine, leurs jantes et les pressions préconisées ;
- **Le choix et le réglage des pneus aujourd'hui**, avec un petit lexique français-anglais pour lire les manuels d'époque.

Commençons par le début pour nous mettre en jambes : qu'est-ce qu'un pneu, d'où vient-il, quelle est son histoire ?

1. HISTOIRE DU PNEUMATIQUE

1.1 Qu'est-ce qu'un pneu ?

Le mot « pneu » est l'abréviation de « pneumatique », elle-même forme courte de « bandage pneumatique ». Par opposition au bandage plein, c'est un anneau souple, de forme torique, fabriqué à partir de gomme, de textiles et de métal. Monté sur la jante d'une roue et gonflé avec un gaz sous pression (de l'air, parfois de l'azote), il assure le contact avec le sol : il transmet les efforts d'accélération, de freinage et de guidage, et il amortit les chocs et les vibrations (d'après Wikipédia).

Il faut bien mesurer ce que cela représente : sur une TR, les quatre surfaces de contact avec la route ont chacune à peu près la taille d'une carte postale. Tout ce que fait la voiture, freiner, tourner, accélérer, passe par ces quatre petites surfaces.

1.2 Les pionniers écossais

Le premier brevet de bandage pneumatique est déposé en 1845 par un ingénieur écossais, **Robert William Thomson**. Sa « roue aérienne » (*aerial wheel*) est une enveloppe de cuir renfermant un tube de toile caoutchoutée gonflé d'air, destinée aux voitures attelées. L'idée est bonne, mais trop en avance : le caoutchouc est cher, la fabrication délicate, et l'invention tombe dans l'oubli.

Plus de quarante ans plus tard, un autre Écossais installé à Belfast, le vétérinaire **John Boyd Dunlop**, cherche à rendre plus confortable le tricycle de son fils. Il réinvente le pneu à air, sans connaître les travaux de Thomson, et le fait breveter en 1888. Les premières courses cyclistes gagnées sur ses pneus, dès 1889, lui assurent un succès immédiat et l'entreprise qui porte son nom ouvre sa première manufacture la même année. Ironie de l'histoire : le brevet de Dunlop sera invalidé en 1890, celui de Thomson étant antérieur.

Les pneus de Dunlop sont collés sur la jante : si le confort progresse énormément, réparer une crevaison reste une opération longue et délicate.

1.3 Les frères Michelin et le pneu démontable

Selon la légende, Édouard Michelin aurait rencontré à Clermont-Ferrand un cycliste anglais venu faire réparer un pneu collé. Il aurait fallu des heures pour le démonter et le recoller… L'expérience donne une idée aux frères Édouard et André Michelin : un pneu **démontable**, avec une chambre à air séparée, que l'on peut réparer en quelques minutes. Le brevet est déposé en 1891.

La même année, Charles Terront remporte la première course Paris-Brest-Paris sur ces nouveaux pneus. Le succès est immédiat, et pas seulement dans le monde du vélo : très vite, l'automobile s'empare à son tour du pneumatique et abandonne les bandages pleins.

En 1895, les Michelin engagent dans la course Paris-Bordeaux-Paris **L'Éclair**, la première automobile roulant sur pneumatiques. Elle crève sans cesse, mais elle termine la course et prouve que l'idée est viable.

Fin de l'extrait

Les pneumatiques des Triumph : histoire, jantes, chambres et pressions

Le cahier complet (33 pages) est réservé aux membres.

Inscription gratuite sur trgarage.fr