

NORME INTERNATIONALE

ISO
5775-1

Troisième édition
1988-11-15



INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION
ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ

Pneumatiques et jantes pour cycles —

Partie 1 : Désignation et cotes des pneumatiques

Bicycle tyres and rims —

Part 1 : Tyre designations and dimensions

Numéro de référence
ISO 5775-1 : 1988 (F)

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO. Les Normes internationales sont approuvées conformément aux procédures de l'ISO qui requièrent l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 5775-1 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 31, *Pneus, jantes et valves*.

Cette troisième édition annule et remplace la deuxième édition (ISO 5775-1 : 1980) et son Additif 1 de 1982, dont elle constitue une révision mineure.

L'attention des utilisateurs est attirée sur le fait que toutes les Normes internationales sont de temps en temps soumises à révision et que toute référence faite à une autre Norme internationale dans le présent document implique qu'il s'agit, sauf indication contraire, de la dernière édition.

Pneumatiques et jantes pour cycles —

Partie 1 : Désignation et cotes des pneumatiques

0 Introduction

L'ISO 5775 spécifie les exigences principales relatives aux pneumatiques et aux jantes pour cycles. La partie 2 traite des jantes.

1 Objet et domaine d'application

La présente partie de l'ISO 5775 établit la désignation et fixe les dimensions des pneumatiques pour cycles :

Section un : Pneumatiques à tringle rigide montés sur jantes à rebord droit (SS) ou du type «à crosse» (CT).

Section deux : Pneumatiques à talon montés sur jantes à crochet (HB).

Les pneumatiques du type boyaux et les bandages non pneumatiques feront l'objet de Normes internationales séparées.

2 Références

ISO 4223-1, *Définitions de certains termes utilisés dans l'industrie du pneumatique — Partie 1 : Pneus.*

ISO 5775-2, *Pneumatiques et jantes pour cycles — Partie 2 : Jantes.*

3 Définitions

Dans le cadre de la présente partie de l'ISO 5775, les définitions données dans l'ISO 4223-1 sont applicables.

Section un : Pneumatiques à tringle rigide montés sur jantes à rebord droit (SS) ou du type «à crosse» (CT)

NOTE — Pour les pneumatiques qui peuvent être montés à la fois sur des jantes à rebord droit et des jantes à crochet, voir chapitre 11 dans la section deux.

4 Désignation des pneumatiques

La désignation des pneumatiques pour jantes à rebord droit (SS) et du type «à crosse» (CT) doit figurer sur le flanc du pneumatique et comporter les marquages indiqués en 4.1 à 4.4.

4.1 Désignation dimensionnelle

Les caractéristiques doivent être indiquées comme suit :

Grosseur nominale de boudin	Code de construction du pneumatique	Diamètre nominal de jante
-----------------------------	-------------------------------------	---------------------------

4.1.1 Grosseur nominale de boudin

La grosseur nominale de boudin du pneumatique doit être exprimée en millimètres.

4.1.2 Code de construction du pneumatique

Le code de construction du pneumatique doit être un tiret séparé (« — »).

NOTE — Un autre code sera établi pour les nouvelles conceptions de pneumatiques.

4.1.3 Diamètre nominal de jante

Le diamètre nominal de jante doit être exprimé en millimètres.

4.2 Ancien marquage

Pour aider les usagers dans les pays où d'autres systèmes de marquage étaient utilisés, l'ancien ou les anciens marquage(s) pourra (pourront) être ajouté(s) entre parenthèses avant ou après la désignation dimensionnelle du pneumatique.

Il est suggéré que des caractères plus petits que ceux utilisés pour la désignation spécifiée en 4.1 soient adoptés. Voir l'annexe pour la correspondance entre la désignation actuelle du pneumatique et les anciens marquages. Les dimensions ne figurant pas dans l'annexe ne doivent porter que la désignation dimensionnelle actuelle du pneumatique.

4.3 Caractéristiques diverses d'utilisation

4.3.1 Pour caractériser les pneumatiques sans chambre à air, le marquage «TUBELESS» doit apparaître sur le pneumatique.

4.3.2 Pour indiquer le sens préférentiel de rotation du pneumatique, le cas échéant, une flèche doit être utilisée.

4.3.3 Des indications particulières peuvent être ajoutées, si nécessaire, pour indiquer

- la pression de gonflage recommandée, en kilopascals;
- d'autres caractéristiques.

4.4 Exemple

Un pneumatique ayant une grosseur nominale de boudin de 32 mm, un diamètre nominal de jante de 597 mm et une pression de gonflage recommandée de 400 kPa doit être marqué comme suit :

32 — 597 gonflé à 400 kPa

5 Cotes des pneumatiques

5.1 Calcul des cotes théoriques du pneumatique neuf

5.1.1 Largeur de jante théorique, R_{th}

La largeur de jante théorique, R_{th} , est égale au produit de la grosseur nominale de boudin, S_N , par le rapport jante/grosseur de boudin, K_1 :

$$R_{th} = K_1 \times S_N$$

NOTE — Pour les pneumatiques avec $S_N < 30$, $K_1 = 0,65$. Pour les pneumatiques avec $S_N > 30$, $K_1 = 0,55$.

5.1.2 Largeur de la jante de mesure, R_m

La largeur de la jante de mesure, R_m , est la largeur de la jante existante la plus proche de la largeur de jante théorique, R_{th} . Voir l'ISO 5775-2 pour la largeur des jantes existantes.

5.1.3 Grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf, S

La grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf, S , est la grosseur nominale de boudin, S_1 , transférée de la jante théorique, R_{th} , à la jante de mesure, R_m :

$$S = S_N + K_2 (R_m - R_{th})$$

arrondie au nombre entier le plus proche.

NOTE — Pour les pneumatiques de conceptions existantes, $K_2 = 0,4$.

5.1.4 Hauteur de section théorique du pneumatique neuf, H

La hauteur de section théorique du pneumatique neuf, H , est égale

- à la grosseur nominale de boudin, S_N , lorsque $S_N > 28$ mm;
- à la grosseur nominale de boudin, S_N , plus 2,5 mm lorsque $S_N < 28$ mm.

5.1.5 Diamètre extérieur théorique du pneumatique neuf, D_o

Le diamètre extérieur théorique du pneumatique neuf, D_o , est égal au diamètre nominal de jante, D_r , plus deux fois la hauteur de section théorique du pneumatique neuf, H :

$$D_o = D_r + 2 H$$

Voir l'ISO 5775-2 pour les valeurs existantes du diamètre nominal de jante, D_r .

5.2 Calcul des cotes maximales hors tout du pneumatique en service

Ce mode de calcul est à utiliser par les constructeurs de cycles lors du calcul des gardes.

5.2.1 Grosseur de boudin maximale hors tout du pneumatique en service, W_{max}

La grosseur de boudin maximale hors tout du pneumatique en service, W_{max} , est égale à la grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf, S , plus 3 mm :

$$W_{max} = S + 3 \text{ mm}$$

Ceci comprend les nervures de protection, les inscriptions, les décorations, les tolérances de fabrication et la dilatation du pneumatique en service.

5.2.2 Diamètre extérieur maximal hors tout du pneumatique en service, $D_{o,max}$

Le diamètre extérieur maximal hors tout du pneumatique en service, $D_{o,max}$, est égal au diamètre nominal de jante, D_r , plus

deux fois la hauteur de section théorique du pneumatique neuf, H , plus 6 mm :

$$D_{o,max} = D_r + 2 H + 6 \text{ mm}$$

Ceci comprend les tolérances de fabrication et la dilatation du pneumatique en service.

5.3 Valeurs

Le tableau 1 donne les cotes pour la largeur de la jante de mesure, la grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf et la hauteur de section théorique du pneumatique neuf, conformément à 5.1, en fonction des grosseurs nominales de boudin.

6 Méthode de mesurage des cotes des pneumatiques

Avant d'être mesuré, le pneumatique doit être monté sur sa jante de mesure, gonflé à la pression recommandée et laissé durant au moins 24 h à température ambiante normale, après quoi la pression de gonflage doit être rétablie à sa valeur initiale.

7 Jantes recommandées

Le tableau 2 indique les jantes à rebord droit (SS) et du type «à crosse» (CT) recommandées en fonction de la grosseur nominale de boudin, S_N .

Lorsqu'on monte le pneumatique sur une jante permise, la grosseur de boudin varie de 0,4 fois la différence des largeurs de jantes recommandée et permise.

NOTE — Les cotes des jantes ainsi que les caractéristiques des portées de talon sont données dans l'ISO 5775-2.

Tableau 1 — Pneumatiques à tringle rigide montés sur jantes à rebord droit — Cotes théoriques du pneumatique neuf

Cotes en millimètres

Grosseur nominale de boudin S_N	Largeur de la jante de mesure ¹⁾ R_m	Pneumatique neuf	
		Grosseur de boudin théorique S	Hauteur de section théorique H
20	13C	20	22,5
23	15C	23	25,5
25	15C	25	27,5
28	18	28	28
32	18	32	32
35	20	35	35
37	20	37	37
40	22	40	40
44	24	44	44
47	27	47	47
50	27	50	50
54	30,5	54	54
57	30,5	57	57
62	34 (30,5)	62 (61)	62

1) Pour les cotes des jantes de mesure, voir l'ISO 5775-2.

Tableau 2 — Pneumatiques à tringle rigide montés sur jantes à rebord droit et du type «à crosse» — Jantes recommandées

Grosseur nominale de boudin S_N	Jantes recommandées ¹⁾	
	Jantes à rebord droit (SS)	Jantes du type «à crosse» (CT)
20	—	13 C
23	—	13 C — 15 C
25	16 — 18	13 C — 15 C — 17 C
28	16 — 18 — 20	15 C — 17 C — 19 C
32	16 — 18 — 20	15 C — 17 C — 19 C
35	18 — 20 — 22	17 C — 19 C — 21 C
37	18 — 20 — 22	17 C — 19 C — 21 C
30	20 — 22 — 24	19 C — 21 C — 23 C
44	20 — 22 — 24 — 27	21 C — 23 C — 25 C
47	22 — 24 — 27	23 C — 25 C
50	24 — 27 — 30,5	25 C
54	27 — 30,5	—
57		
62		

1) Les jantes du type «à crosse» doivent être utilisées lorsque des pressions de gonflage des pneumatiques supérieures à 500 kPa sont recommandées.

Section deux : Pneumatiques à talon montés sur jantes à crochet (HB)

8 Désignation des pneumatiques

La désignation des pneumatiques pour jantes à crochet (HB) doit figurer sur le flanc du pneumatique et comporter les marquages indiqués en 8.1 à 8.3.

8.1 Désignation dimensionnelle

Les caractéristiques doivent être indiquées comme suit :

Code de diamètre extérieur × Code de grosseur nominale de boudin

8.1.1 Code de diamètre extérieur

Le code de diamètre extérieur doit être un chiffre rond pair.

8.1.2 Symbole « × »

Le symbole « × » doit figurer entre le code de diamètre extérieur et le code de grosseur nominale de boudin.

8.1.3 Code de grosseur nominale de boudin

Le code de grosseur nominale de boudin doit être exprimé en centaines ou en milliers et se terminer par 5 (par exemple 1.375).

8.2 Sens préférentiel de rotation

Pour indiquer le sens préférentiel de rotation du pneumatique, le cas échéant, une flèche doit être utilisée.

8.3 Exemple

Un pneumatique ayant un code de diamètre extérieur 20 et un code de grosseur nominale de boudin 1.375 doit être marqué comme suit :

20 × 1.375

9 Cotes des pneumatiques

9.1 Cotes théoriques du pneumatique neuf

9.1.1 Largeur de la jante de mesure et cotes théoriques

Le tableau 3 donne la largeur de la jante de mesure, R_m , la grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf, S , et la hauteur de section théorique du pneumatique neuf, H .

Tableau 3 — Pneumatiques à talon montés sur jantes à crochet — Largeur de la jante de mesure et cotes théoriques du pneumatique neuf

Cotes en millimètres

Code de grosseur nominale de boudin	Largeur de la jante de mesure R_m	Pneumatique neuf	
		Grosseur de boudin théorique S	Hauteur de section théorique ¹⁾ H
1.25	20	32	28
1.375	19,8	35	31
1.75	25	44	39
2.125	27	54	48

1) La hauteur de section théorique est égale à $0,88 \times$ grosseur de boudin et arrondie à un chiffre entier.

9.1.2 Diamètre extérieur théorique du pneumatique neuf, D_o

Le diamètre extérieur théorique du pneumatique neuf, D_o , est égal à la somme du diamètre extérieur nominal de la jante, D_2 , plus deux fois la hauteur de section théorique, H :

$$D_o = D_2 + 2 H$$

Voir l'ISO 5775-2 pour les valeurs existantes du diamètre extérieur nominal de la jante.

9.2 Calcul des cotes maximales hors tout du pneumatique en service

Ce mode de calcul est à utiliser par les constructeurs de cycles lors du calcul des gardes.

9.2.1 Grosseur de boudin maximale hors tout du pneumatique en service, W_{max}

La grosseur de boudin maximale hors tout du pneumatique en service, W_{max} , est égale à la grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf, S , plus 3 mm :

$$W_{max} = S + 3 \text{ mm}$$

Ceci comprend les nervures de protection, les inscriptions, les décorations, les tolérances de fabrication et la dilatation du pneumatique en service.

9.2.2 Diamètre extérieur maximal hors tout du pneumatique en service, $D_{o,max}$

Le diamètre extérieur maximal hors tout du pneumatique en service, $D_{o,max}$, est égal au diamètre extérieur nominal de la jante, D_2 , plus deux fois la hauteur de section théorique du pneumatique neuf, H , plus 6 mm :

$$D_{o,max} = D_2 + 2 H + 6 \text{ mm}$$

Ceci comprend les tolérances de fabrication et la dilatation du pneumatique en service.

9.3 Détermination du code pour le diamètre extérieur nominal

Le code pour le diamètre extérieur nominal exprime la valeur du diamètre extérieur théorique du pneumatique neuf, D_o , comme indiqué en 9.1.2, multipliée par 0,04 et arrondie au chiffre entier le plus proche (par exemple, pour $D_o = 450$, le code du diamètre extérieur nominal est 18).

9.4 Valeurs

Le tableau 4 donne les cotes pour la largeur de la jante de mesure, le diamètre hors tout de la jante de mesure, la grosseur de boudin théorique du pneumatique neuf, le diamètre extérieur théorique du pneumatique neuf, la grosseur de boudin maximale hors tout du pneumatique en service et le diamètre maximal hors tout du pneumatique en service, conformément à 9.1 et 9.2.

10 Méthode de mesurage des cotes des pneumatiques

Avant d'être mesuré, le pneumatique doit être monté sur sa jante de mesure, gonflé à la pression recommandée et laissé

durant 24 h à température ambiante normale, après quoi la pression de gonflage doit être rétablie à sa valeur initiale.

11 Pneumatiques qui peuvent être montés à la fois sur des jantes à rebord droit (SS) et sur des jantes à crochet (HB)

11.1 Désignation des pneumatiques

Des pneumatiques de construction particulière peuvent être conçus de manière à permettre un montage, à la fois, sur des jantes à rebord droit (SS) et des jantes à crochet (HB) de diamètre similaire. Dans ce cas, le pneumatique doit avoir pour marquage les désignations correspondant aux deux catégories, les désignations étant séparées par une barre oblique; par exemple :

20 × 1.75/47 – 406

11.2 Cotes maximales hors tout du pneumatique en service

Les cotes maximales hors tout du pneumatique en service, lorsque celui-ci est monté sur une jante appropriée, doivent correspondre à celles de la désignation correspondante du pneumatique.

**Tableau 4 – Pneumatiques à talon montés sur jantes à crochet –
Cotes de la jante de mesure, du pneumatique neuf et du pneumatique en service**

Cotes en millimètres

Désignation du pneumatique	Jante de mesure ¹⁾		Pneumatique neuf		Pneumatique en service	
	Largeur	Diamètre hors tout	Grosseur de boudin théorique	Diamètre extérieur théorique	Grosseur de boudin maximale hors tout	Diamètre extérieur maximal hors tout
20 × 1.25	19,8	458,8	32	515	35	521
24 × 1.25		560,4		616		622
26 × 1.25		611,2		666		673
20 × 1.375	19,8	458,8	35	521	38	527
24 × 1.375		560,4		622		628
26 × 1.375		611,2		673		679
16 × 1.75	24,6	320,7	44	399	47	405
18 × 1.75		371		449		455
20 × 1.75		422,3		500		506
22 × 1.75		473		551		557
24 × 1.75		523,9		602		608
26 × 1.75		574,7		653		659
16 × 2.125	27,0	320,7	54	417	57	423
20 × 2.125		422,3		518		524
24 × 2.125		523,9		620		626
26 × 2.125		574,7		671		677

1) Cotes sujettes à révision. Pour les cotes de la jante de mesure, voir l'ISO 5775-2.

Annexe

Ancien marquage

(Cette annexe ne fait pas partie intégrante de la norme: voir 4.2.)

Tableau 5 — Pneumatiques à tringle rigide montés sur jantes à rebord droit —
Correspondance entre la désignation du pneumatique et les anciens marquages

Désignation du pneumatique	Anciens marquages
28 — 590	26 × 1 3/8 × 1 1/8
28 — 622	28 × 1 5/8 × 1 1/8 700 × 28 C 28 × 1 5/8 × 1 1/4 × 1 1/8 700 C Carrera
28 — 630	27 × 1 1/4 fifty
28 — 635	700 B
28 — 642	28 × 1 3/8 × 1 1/8 700 × 28 A
32 — 239	12 × 1 3/8 × 1 1/4 300 × 32
32 — 248	12 × 1 1/4 300 × 32 A
32 — 288	14 × 1 3/8 × 1 1/4 350 × 32
32 — 298	14 × 1 1/4 350 × 32 A
32 — 340	16 × 1 3/8 × 1 1/4 400 A 400 × 32
32 — 349	16 × 1 1/4 NL 400 × 32 A
32 — 357	17 × 1 1/4
32 — 369	16 × 1 1/4
32 — 390	18 × 1 3/8 × 1 1/4 450 A 450 × 32
32 — 400	18 × 1 1/4 450 × 32 A
32 — 438	500 × 32 ANL
32 — 440	20 × 1 3/8 × 1 1/4 500 A 500 × 32
32 — 451	20 × 1 1/4 500 × 32 A
32 — 489	550 × 32 ANL
32 — 490	22 × 1 3/8 × 1 1/4 550 A 550 × 32
32 — 501	22 × 1 1/4 550 × 32 A
32 — 508	22 × 1 1/4 × 1
32 — 540	24 × 1 3/8 × 1 1/4
32 — 541	24 × 1 3/8 × 1 1/4 NL 600 A 600 × 32 A

Désignation du pneumatique	Anciens marquages
32 — 547	24 × 1 1/4
32 — 590	26 × 1 3/8 × 1 1/4 650 × 32 A
32 — 597	26 × 1 1/4
32 — 622	28 × 1 5/8 × 1 1/4 700 × 32 C 28 × 1 1/4 × 1 3/4 700 C Course
32 — 630	27 × 1 1/4
32 — 635	28 × 1 1/2 × 1 1/8 700 × 28 B 700 B Course
37 — 288	350 A Confort 350 A 1/2 Ballon
37 — 298	14 × 1 3/8
37 — 337	16 × 1 3/8 ANL
37 — 340	16 × 1 3/8 NL 400 A Confort 400 A 1/2 Ballon 400 × 42 A 400 × 35 A
37 — 349	16 × 1 3/8
37 — 387	18 × 1 3/8 NL
37 — 390	450 A Confort 450 A 1/2 Ballon
37 — 400	18 × 1 3/8
37 — 438	20 × 1 3/8 NL
37 — 440	500 A Confort 500 A 1/2 Ballon
37 — 451	20 × 1 3/8
37 — 489	22 × 1 3/8 NL
37 — 490	550 A Confort 550 A 1/2 Ballon
37 — 498	22 × 1 3/8 × 1 1/4 NL
37 — 501	22 × 1 3/8

Tableau 5 — (suite)

Désignation du pneumatique	Anciens marquages	
37 - 540	24 × 1 3/8	
37 - 541	600 A Confort 600 A 1/2 Ballon 600 × 35 A	
37 - 565	25 × 1 3/8	
37 - 584	26 × 1 1/2 × 1 3/8 26 × 1 3/8 × 1 1/2	
37 - 590	26 × 1 3/8	650 A 650 × 35 A
37 - 622	28 × 1 5/8 × 1 3/8 28 × 1 3/8 × 1 5/8	700 × 35 C
37 - 642	28 × 1 3/8	700 × 35 A
40 - 279	14 × 1 1/2	350 × 38 B
40 - 288	14 × 1 1/2 NL	350 × 38
40 - 330	16 × 1 1/2	400 × 38 B
40 - 432	20 × 1 1/2	
40 - 440	20 × 1 1/2 NL	500 × 38
40 - 534	24 × 1 1/2	
40 - 540	24 × 1 3/8 × 1 1/2 24 × 1 1/2 × 1 3/8	
40 - 571	26 × 1 1/2 C.S. 26 × 1 5/8 × 1 1/2 NL	
40 - 584	26 × 1 1/2	650 × 35 B 650 × 38 B
40 - 590	26 × 1 3/8 × 1 1/2 NL	
40 - 622	28 × 1 5/8 × 1 1/2 NL	700 × 38 C
40 - 635	28 × 1 1/2 × 1 3/8 28 × 1 1/2	700 B Standard 700 × 35 B 700 × 38 B
44 - 194	10 × 1 5/8	
44 - 288	14 × 1 3/8 × 1 5/8	350 A 350 × 42 A
44 - 340	16 × 1 5/8	
44 - 428	20 × 1 5/8 × 1 1/2	
44 - 484	22 × 1 5/8 × 1 1/2	
44 - 531	24 × 1 5/8 × 1 1/2	
44 - 584	26 × 1 1/2 × 1 5/8 26 × 1 5/8 × 1 1/2 26 × 1 3/4 × 1 1/2	650 B Semi-confort 650 B 1/2 Ballon 650 × 42 B

Désignation du pneumatique	Anciens marquages	
44 - 622	28 × 1 5/8	700 × 42 C
44 - 635	28 × 1 5/8 × 1 1/2 28 × 1 1/2 × 1 5/8	
47 - 203	12 1/2 × 1.75 × 2 1/4	
47 - 222	11 × 1 3/4	
47 - 305	16 × 1.75 × 2	
47 - 317	16 × 1 3/4	
47 - 355	18 × 1.75 × 2	
47 - 406	20 × 1.75 × 2 20 × 1.75	
47 - 419	20 × 1 3/4	
47 - 501 T	24 × 1 3/4 R	600 × 45 C
47 - 507	24 × 1.75 × 2 24 × 1.75	
47 - 520	24 × 1 3/4	
47 - 559	26 × 1.75 × 2 26 × 1.75	
47 - 571	26 × 1 3/4 26 × 1 5/8	650 × 45 C 650 C S.C.
47 - 584	26 × 1.75 × 1 1/2 26 × 1 1/2 × 1 3/4	650 × 45 B
47 - 622	28 × 1 3/4 28 × 1.75 28 × 1 5/8 × 1 3/4	700 × 45 C
54 - 298	14 × 2 × 1 3/4	
54 - 305	16 × 2	
54 - 400	20 × 2 × 1 3/4 20 × 2 F 4 J	
54 - 406	20 × 2.00	
54 - 428	20 × 2	
54 - 559	26 × 2.00	
54 - 571	26 × 1 3/4 × 2 26 × 2 × 1 3/4 26 × 2	650 × 50 C
54 - 584	26 × 2 × 2 1/2 26 × 1 1/2 × 2	
54 - 609	28 × 2	

Tableau 5 – (fin)

Désignation du pneumatique	Anciens marquages
57 – 239	300 × 55 A
57 – 251 T	315 × 55
57 – 305	16 × 2.125 16 × 2.125 × 2
57 – 390	450 × 55 A
57 – 406	20 × 2.125 20 × 2.125 × 2

Désignation du pneumatique	Anciens marquages
57 – 507	24 × 2.125 24 × 2.125 × 2
57 – 559	26 × 2.125 26 × 2.125 × 2
62 – 203	12 1/2 × 2 1/4 320 × 57
62 – 305	16 × 2.125
67 – 203	13 × 2 1/2 330 × 65
67 – 381	20 × 2 1/2