

---

# NORME INTERNATIONALE 5775 / 1

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

---

## Pneumatiques et jantes pour cycles — Partie I : Désignation et dimensions des pneumatiques

*Bicycle tyres and rims — Part I : Tyre designations and dimensions*

Première édition — 1978-03-15

---

CDU 629.11.012.5/.6 : 629.118.3

Réf. n° : ISO 5775/I-1978 (F)

**Descripteurs** : véhicule routier, bicyclette, pneu, bandage de roue, jante, désignation, dimension.

Prix basé sur 8 pages

## 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 confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

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.

La Norme internationale ISO 5775/I a été élaborée par le comité technique ISO/TC 31, *Pneus, jantes et valves*, et a été soumise aux comités membres en mars 1977.

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

Afrique du Sud, Rép. d'	Espagne	Roumanie
Allemagne	France	Royaume-Uni
Australie	Inde	Suède
Autriche	Israël	Suisse
Belgique	Italie	Tchécoslovaquie
Brésil	Japon	Thaïlande
Canada	Mexique	Turquie
Chili	Pays-Bas	U.R.S.S.
Corée, Rép. de	Pologne	U.S.A.

Aucun comité membre ne l'a désapprouvée.

# Pneumatiques et jantes pour cycles — Partie I : Désignation et dimensions des pneumatiques

## 1 OBJET

La présente Norme internationale, comprenant trois parties, spécifie les exigences principales pour les pneumatiques et jantes pour cycles, comme suit :

Partie I : Désignation et dimensions des pneumatiques :

Section un : Pneumatiques montés sur jantes à accrochage droit.

Section deux : Pneumatiques montés sur jantes à accrochage en forme de crochet.

Partie II : Capacités de charge.<sup>1)</sup>

Partie III : Profils et dimensions des jantes<sup>1)</sup> :

Section un : Jantes à accrochage droit.

Section deux : Jantes à accrochage en forme de crochet.

Section trois : Méthodes de contrôle des dimensions des jantes.

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente Norme internationale s'applique aux bandages pneumatiques montés sur jantes à accrochage droit et aux bandages pneumatiques montés sur jantes à accrochage en forme de crochet.

Les pneumatiques type boyaux et les bandages non pneumatiques feront l'objet de normes séparées.

## 3 RÉFÉRENCE

ISO 4223, *Définition de certains termes utilisés dans l'industrie du pneumatique.*

1) En préparation.

## SECTION UN : PNEUMATIQUES MONTÉS SUR JANTES À ACCROCHAGE DROIT

### 4 DÉFINITIONS

Pour les définitions des termes relatifs aux pneumatiques, voir l'ISO 4223.

### 5 DÉSIGNATION DES PNEUMATIQUES

La désignation doit figurer sur le flanc du pneumatique et comporter les marquages suivants :

#### 5.1 Désignation de la dimension

Les caractéristiques doivent être indiquées dans l'ordre suivant :

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

##### 5.1.1 Grosseur nominale de boudin

La grosseur nominale de boudin doit être exprimée en millimètres.

##### 5.1.2 Code de construction du pneu

Le code de construction du pneu doit être «-».

NOTE – Un autre code sera établi pour les nouveaux types de pneus.

##### 5.1.3 Diamètre nominal de jante

Le diamètre nominal de la jante doit être exprimé en millimètres.

### 5.2 Marquage ancien

Pour aider les usagers dans les pays où d'autres systèmes de marquage étaient utilisés, le ou les marquages anciens pourront être ajoutés entre parenthèse «(...)» avant ou après la désignation de la dimension du pneumatique.

Il est suggéré que des caractères inférieurs à ceux utilisés pour la désignation spécifiée en 5.1 soient adoptés. Voir le tableau 2 pour la correspondance entre la désignation actuelle du pneumatique et les anciens marquages. Les dimensions ne figurant pas dans le tableau 2 ne doivent porter que la désignation actuelle de la dimension du pneumatique.

### 5.3 Sens de rotation préférentiel

Dans le cas d'un sens de rotation préférentiel du pneu, une flèche doit être utilisée pour indiquer cette direction.

### 5.4 Exemple

Un pneu ayant une grosseur nominale de boudin de 32 et un diamètre nominal de jante de 597 sera marqué :

32 – 597

### 6 DIMENSIONS DES PNEUMATIQUES

#### 6.1 Calcul des dimensions théoriques du pneu neuf

##### 6.1.1 Largeur de jante théorique ( $R_{Th}$ )

La largeur de jante théorique est égale au produit de la grosseur nominale de section ( $S_N$ ) par le rapport jante/section ( $K_1$ ) :

$$R_{Th} = K_1 S_N$$

NOTE – Pour les pneus avec  $S_N$  inférieur ou égal à 30,  $K_1 = 0,60$ . Pour les pneus avec  $S_N$  supérieur à 30,  $K_1 = 0,55$ .

##### 6.1.2 Largeur de la jante de mesure ( $R_M$ )

La largeur de la jante de mesure est la largeur de la jante existante la plus proche de la largeur de jante théorique ( $R_{Th}$ ). Se reporter à la partie III pour la largeur ( $R_M$ ) des jantes existantes.

##### 6.1.3 Grosseur de boudin théorique du pneu neuf ( $S$ )

La grosseur de boudin théorique du pneu neuf est la grosseur de boudin nominale ( $S_N$ ) transférée de la jante théorique ( $R_{Th}$ ) à la jante de mesure ( $R_M$ ) :

$$S = S_N + K_2 (R_M - R_{Th})$$

arrondie à un chiffre entier.

NOTE – Pour les pneus de concepts existants,  $K_2 = 0,4$ .

##### 6.1.4 Hauteur de section théorique du pneu neuf ( $H$ )

La hauteur de section théorique du pneu neuf est égale à la grosseur de boudin nominale ( $S_N$ ).

##### 6.1.5 Diamètre extérieur théorique du pneu neuf ( $D_o$ )

Le diamètre extérieur théorique du pneu neuf est le diamètre nominal de jante ( $D_r$ ) plus deux fois la hauteur de section théorique du pneu neuf ( $H$ ) :

$$D_o = D_r + 2 H$$

Voir tableau 1 de la partie III pour les valeurs existantes de  $D_r$ .

#### 6.2 Calcul des dimensions maximales en service

(pour utilisation par les constructeurs de cycles lors de la prévision des gardes)

##### 6.2.1 Grosseur de boudin maximale en service ( $W_{max}$ )

La grosseur de boudin maximale en service est égale à la grosseur de boudin théorique du pneu neuf ( $S$ ) plus 3 mm.

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

Cette dimension comprend les cordons de protection, les marquages, les décorations, les tolérances de fabrication et la dilatation due au service.

**6.2.2 Diamètre maximal hors tout en service ( $D_{o\ max}$ )**

Le diamètre maximal hors tout en service est égal au diamètre nominal de jante ( $D_r$ ) plus deux fois la hauteur de section théorique du pneu neuf ( $H$ ) plus 6 mm :

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

Cette dimension comprend les tolérances de fabrication et la dilatation due au service.

**6.3 Valeurs**

Le tableau 1 indique les dimensions pour la largeur de jante de mesure, la grosseur de boudin théorique et la hauteur de section théorique, conformément à 6.1, en fonction des grosseurs de boudin.

**7 MÉTHODE DE MESURAGE DES DIMENSIONS DU PNEUMATIQUE**

Avant le mesurage, les pneus doivent être montés sur la jante de mesure et gonflés à la pression de gonflage recommandée; ils doivent ensuite être laissés durant 24 h à la température normale ambiante, après quoi la pression de gonflage doit être réajustée à sa valeur initiale.

**TABEAU 1 – Pneus montés sur jantes à accrochage droit – Dimensions du pneu neuf**

Valeurs en millimètres

Grosseur nominale de boudin $S_N$	Largeur de jante théorique $R_{Th}$	Largeur de la jante de mesure <sup>1)</sup> $R_M$	Pneu neuf	
			Grosseur de boudin théorique $S$	Hauteur de section théorique $H$
25	15,00	17	26	25
28	16,80	17	28	28
32	17,60	17	32	32
37	20,35	20	37	37
40	22,00	24 (20)	41 (39)	40
44	24,20	24	44	44
47	25,85	27	47	47
50	27,50	27	50	50
54	29,70	30,5	54	54
57	31,35	30,5	57	57
62	34,10	34 (30,5)	62 (61)	62

1) Pour les dimensions des jantes de mesure et des jantes admises, voir partie III.

TABLEAU 2 – Pneus montés sur jantes à accrochage droit – Correspondance entre la désignation du pneu et les anciens marquages

Désignation du pneu	Anciens marquages
28 – 622	$28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{8}$ 700 X 28 C
	$28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{4} \times 1 \frac{1}{8}$ 700 C Carrera
28 – 630	$27 \times 1 \frac{1}{4}$ fifty
28 – 635	700 B
28 – 642	$28 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{8}$ 700 X 28 A
32 – 239	$12 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 300 X 32
32 – 248	$12 \times 1 \frac{1}{4}$ 300 X 32 A
32 – 288	$14 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 350 X 32
32 – 298	$14 \times 1 \frac{1}{4}$ 350 X 32 A
32 – 340	400 A
	$16 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 400 X 32
32 – 349	$16 \times 1 \frac{1}{4}$ NL 400 X 32 A
32 – 357	$17 \times 1 \frac{1}{4}$
32 – 369	$16 \times 1 \frac{1}{4}$
32 – 390	450 A
	$18 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 450 X 32
32 – 400	$18 \times 1 \frac{1}{4}$ 450 X 32 A
32 – 438	500 X 32 ANL
32 – 440	500 A
	$20 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 500 X 32
32 – 451	$20 \times 1 \frac{1}{4}$ 500 X 32 A
32 – 489	550 X 32 ANL
32 – 490	550 A
	$22 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 550 X 32
32 – 501	$22 \times 1 \frac{1}{4}$ 550 X 32 A
32 – 508	$22 \times 1 \frac{1}{4} \times 1$
32 – 540	$24 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$
32 – 541	600 A
	$24 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ NL 600 X 32 A
32 – 547	$24 \times 1 \frac{1}{4}$

Désignation du pneu	Anciens marquages
32 – 590	$26 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 650 X 32 A
32 – 597	$26 \times 1 \frac{1}{4}$
32 – 622	$28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ 700 X 32 C
	$28 \times 1 \frac{1}{4} \times 1 \frac{3}{4}$ 700 C Course
32 – 630	$27 \times 1 \frac{1}{4}$
32 – 635	700 X 28 B
	$28 \times 1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{1}{8}$ 700 B Course
37 – 288	350 A Confort
	$350 A \frac{1}{2}$ Ballon
37 – 298	$14 \times 1 \frac{3}{8}$
37 – 337	$16 \times 1 \frac{3}{8}$ ANL
37 – 340	400 A Confort
	$16 \times 1 \frac{3}{8}$ NL 400 A $\frac{1}{2}$ Ballon
	400 X 42 A
37 – 349	$16 \times 1 \frac{3}{8}$
37 – 387	$18 \times 1 \frac{3}{8}$ NL
37 – 390	450 A Confort
	$450 A \frac{1}{2}$ Ballon
37 – 400	$18 \times 1 \frac{3}{8}$
37 – 438	$20 \times 1 \frac{3}{8}$ NL
37 – 440	500 A Confort
	$500 A \frac{1}{2}$ Ballon
37 – 451	$20 \times 1 \frac{3}{8}$
37 – 489	$22 \times 1 \frac{3}{8}$ NL
37 – 490	550 A Confort
	$550 A \frac{1}{2}$ Ballon
37 – 498	$22 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{4}$ NL
37 – 501	$22 \times 1 \frac{3}{8}$

TABLEAU 2 (suite)

Désignation du pneu	Anciens marquages	
37 - 540	$24 \times 1 \frac{3}{8}$	
37 - 541		600 A Comfort 600 A $\frac{1}{2}$ Balloon 600 $\times$ 35 A
37 - 584	$26 \times 1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{3}{8}$ $26 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{2}$	
37 - 590	$26 \times 1 \frac{3}{8}$	650 A 650 $\times$ 35 A
37 - 622	$28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{3}{8}$ $28 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{5}{8}$	700 $\times$ 35 C
37 - 642	$28 \times 1 \frac{3}{8}$	700 $\times$ 35 A
40 - 279	$14 \times 1 \frac{1}{2}$	350 $\times$ 38 B
40 - 288	$14 \times 1 \frac{1}{2}$ NL	350 $\times$ 38
40 - 330	$16 \times 1 \frac{1}{2}$	400 $\times$ 38 B
40 - 432	$20 \times 1 \frac{1}{2}$	
40 - 440	$20 \times 1 \frac{1}{2}$ NL	500 $\times$ 38
40 - 534	$24 \times 1 \frac{1}{2}$	
40 - 540	$24 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{2}$ $24 \times 1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{3}{8}$	
40 - 571	$26 \times 1 \frac{1}{2}$ C.S. $26 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$ NL	
40 - 584	$26 \times 1 \frac{1}{2}$	650 $\times$ 35 B 650 $\times$ 38 B
40 - 590	$26 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{1}{2}$ NL	
40 - 622	$28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$ NL	700 $\times$ 38 C
40 - 635	$28 \times 1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{3}{8}$ $28 \times 1 \frac{1}{2}$	700 B Standard 700 $\times$ 35 B 700 $\times$ 38 B
44 - 194	$10 \times 1 \frac{5}{8}$	
44 - 288	$14 \times 1 \frac{3}{8} \times 1 \frac{5}{8}$	350 A 350 $\times$ 42 A
44 - 340	$16 \times 1 \frac{5}{8}$	
44 - 428	$20 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$	
44 - 484	$22 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$	
44 - 531	$24 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$	
44 - 584	$26 \times 1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{5}{8}$ $26 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$	650 B Semi-Conf. 650 B $\frac{1}{2}$ Balloon 650 $\times$ 42 B
44 - 622	$28 \times 1 \frac{5}{8}$	700 $\times$ 42 C
44 - 635	$28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{1}{2}$	
47 - 203	$12 \frac{1}{2} \times 1.75 \times 2 \frac{1}{4}$	
47 - 222	$11 \times 1 \frac{3}{4}$	
47 - 305	$16 \times 1.75 \times 2$	
47 - 317	$16 \times 1 \frac{3}{4}$	
47 - 355	$18 \times 1.75 \times 2$	
47 - 406	$20 \times 1.75 \times 2$ $20 \times 1.75$	
47 - 419	$20 \times 1 \frac{3}{4}$	
47 - 507	$24 \times 1.75 \times 2$ $24 \times 1.75$	
47 - 520	$24 \times 1 \frac{3}{4}$	
47 - 559	$26 \times 1.75 \times 2$ $26 \times 1.75$	
47 - 571	$26 \times 1 \frac{3}{4}$ $26 \times 1 \frac{5}{8}$	650 $\times$ 45 C 650 C S.C.
47 - 584	$26 \times 1.75 \times 1 \frac{1}{2}$ $26 \times 1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{3}{4}$	650 $\times$ 45 B
47 - 622	$28 \times 1 \frac{3}{4}$ $28 \times 1.75$ $28 \times 1 \frac{5}{8} \times 1 \frac{3}{4}$	700 $\times$ 45 C

TABLEAU 2 (fin)

Désignation du pneu	Anciens marquages	
54 - 305	16 × 2	
54 - 400	$20 \times 2 \times 1\frac{3}{4}$	
	20 × 2 F 4 J	
54 - 406	20 × 2.00	
54 - 428	20 × 2	
54 - 559	26 × 2	
54 - 571	$26 \times 1\frac{3}{4} \times 2$	650 × 50 C

Désignation du pneu	Anciens marquages	
54 - 584	$26 \times 2 \times 2\frac{1}{2}$	
57 - 239	300 × 55 A	
57 - 406	20 × 2.125	
	20 × 2.125 × 2	
62 - 203	$12\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{4}$	320 × 57
62 - 305	16 × 2.125	
67 - 381	$20 \times 2\frac{1}{2}$	

## SECTION DEUX : PNEUMATIQUES MONTÉS SUR JANTES À ACCROCHAGE EN FORME DE CROCHET

### 8 DÉFINITIONS

Pour les définitions des termes relatifs aux pneumatiques, voir l'ISO 4223.

### 9 DÉSIGNATION DES PNEUMATIQUES

La désignation doit figurer sur le flanc du pneumatique et comporter les marquages suivants :

#### 9.1 Désignation de la dimension

Les caractéristiques doivent être indiquées dans l'ordre suivant :

Code de diamètre extérieur	«X»	Code de grosseur nominale de boudin
----------------------------------	-----	---

##### 9.1.1 Code de diamètre

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

##### 9.1.2 Symbole «X»

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

##### 9.1.3 Code de grosseur nominale de boudin

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

### 9.2 Sens de rotation préférentiel

Dans le cas d'un sens de rotation préférentiel du pneu, une flèche doit être utilisée pour indiquer cette direction.

### 9.3 Exemple

Un pneu ayant un code de diamètre extérieur 20 et un code de grosseur nominale de boudin 1.375 sera marqué :

20 x 1.375

## 10 DIMENSIONS DES PNEUMATIQUES

### 10.1 Dimensions du pneu neuf

#### 10.1.1 Largeur de jante de mesure et dimensions théoriques

Le tableau 3 donne la largeur de la jante de mesure ( $R_M$ ), la grosseur de boudin théorique du pneu neuf ( $S$ ) et la hauteur de section théorique du pneu neuf ( $H$ ).

TABLEAU 3 – Pneus montés sur jantes à accrochage en forme  
de crochet – Dimensions de la largeur de la jante  
de mesure et du pneu neuf

Valeurs en millimètres

Code de grosseur nominale de boudin	Largeur de la jante de mesure <sup>1)</sup>  $R_M$	Pneu neuf	
		Grosseur de boudin théorique $S$	Hauteur de section théorique <sup>2)</sup> $H$
1.25	19,8	32	28
1.375	19,8	35	31
1.75	24,6	44	39
2.125	27,0	54	48

1) Dimensions à réviser.

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

#### 10.1.2 Diamètre extérieur théorique du pneu neuf ( $D_o$ )

Le diamètre hors tout théorique du pneu neuf est égal à la somme du diamètre extérieur nominal de la jante ( $ODR$ ) plus deux fois la hauteur de section théorique ( $H$ ) :

$$D_o = ODR + 2H$$

Se reporter à la partie III, tableau 1, pour les valeurs existantes de  $ODR$ .

### 10.2 Calcul des cotes maximales en service du pneu

(pour utilisation par les constructeurs de cycles lors du calcul des gardes)

#### 10.2.1 Grosseur de boudin hors tout maximale en service ( $W_{max}$ )

La grosseur de boudin hors tout maximale en service est égale à la grosseur de boudin théorique du pneu neuf ( $S$ ) plus 3 mm :

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

Cette valeur comprend les cordons de protection, les marquages, les décorations, les tolérances de fabrication et la dilatation en service.

#### 10.2.2 Diamètre hors tous maximal en service ( $D_{o\ max}$ )

Le diamètre hors tout maximal en service est égal au diamètre de jante extérieur nominal ( $ODR$ ) plus deux fois la hauteur de section théorique du pneu neuf ( $H$ ) plus 6 mm :

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

Cette valeur comprend les tolérances de fabrication et la dilatation en service.

**10.3 Détermination du code pour le diamètre extérieur nominal**

Le code pour le diamètre extérieur nominal exprime la valeur du diamètre théorique du pneu neuf ( $D_o$ ) comme indiqué en 10.1.2, 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).

**10.4 Valeurs**

Le tableau 4 indique les dimensions pour la largeur de la jante de mesure, le diamètre hors tout de la jante de mesure, la grosseur de boudin théorique, le diamètre hors tout théorique, la grosseur de boudin hors tout maximale en service et le diamètre hors tout maximal en service, conformément à 10.1 et 10.2.

**11 MÉTHODE DE MESURAGE DES DIMENSIONS DU PNEU**

Avant le mesurage, les pneus doivent être montés sur la jante de mesure et gonflés à la pression de gonflage recom-

mandée; ils doivent ensuite être laissés durant 24 h à la température normale ambiante, après quoi la pression de gonflage doit être réajustée à sa valeur initiale.

**12 PNEUS QUI PEUVENT ÊTRE MONTÉS À LA FOIS SUR LES JANTES À ACCROCHAGE DROIT ET SUR LES JANTES À ACCROCHAGE EN FORME DE CROCHET**

**12.1 Désignation des pneumatiques**

Des pneumatiques de construction particulière peuvent être conçus de manière à permettre un montage à la fois sur des jantes à accrochage en forme de crochet et à accrochage droit de diamètre similaire. Dans ce cas, le pneu doit avoir pour marquage les désignations correspondant aux deux catégories, les désignations étant séparées par «/»; par exemple :

20 x 1.75/47 – 406

**12.2 Dimensions maximales du pneumatique en service**

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

TABLEAU 4 – Pneus montés sur jantes à accrochage en forme de crochet – Dimensions de la jante de mesure, du pneu neuf et du pneu en service

Valeurs en millimètres

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

1) Dimensions à réviser.

2) Pour les dimensions de la jante de mesure, voir partie III.