

Lubrifier, pourquoi, comment...

Avant même de s'inquiéter du type d'huile qui convient à nos chères bécasses, et bien comprendre ce qui va suivre, un petit rappel s'impose sur le rôle de ce précieux liquide. Il a de multiples fonctions. Voici les principales.

Le lubrifiant s'intercale entre les pièces en mouvement, qui ne se touchent plus, mais « surfent » sur une pellicule d'huile. L'usure devient nulle ou négligeable. L'énergie ainsi économisée en frottements, est autant de puissance gagnée à la roue arrière, ou d'essence économisée. Par ailleurs, l'huile refroidit les pièces sollicitées (paliers, pistons, pignons de boîte) et évacue les calories vers les pièces refroidies par le vent. « Anticorrosive », elle protège les pièces internes des effets conjugués de l'acidité et de la forte chaleur et enfin,

empêche les particules (suies de combustion, boues, débris d'usure, poussières diverses...) d'immobiliser les segments par gommage, d'obstruer les passages d'huile.

UNE HISTOIRE DE FAMILLE

Comme il est dit que rien n'est simple, un lubrifiant est élaboré à partir de « bases » de divers types, recevant diverses formes « d'additivation ».

Minérale traditionnelle. C'est la plus courante des bases et déjà un très bon lubrifiant mécanique. Elle est obtenue par raffinage du pétrole. Une fois « additivée », on la trouve en bidons baptisés « huile minérale » ou ne portant aucune

précision. Grades SAE typiques : 15W40, 20W50... Son prix est très attractif (3 à 9 € les cinq litres), mais d'autres produits plus performants et à peine plus chers sont à préférer.

La minérale hydrotraitee. Des procédés complexes la purifient et améliorent les bases précédentes pour la rendre plus fluide aux basses températures et moins volatile... Pas trop chères, les hydrotraitees sont utilisées dans une grande part des huiles de moyenne à haute gamme du marché. Grades SAE typiques : 5W30, 10W40...

La synthétique. Elle repose sur... des bases issues non directement du pétrole, mais de la réaction de divers gaz, alcools, acides... Les bases synthétiques possèdent de nombreuses qualités : bons indices de viscosité qui diminuent les besoins en additifs, tenue à la température et à l'oxydation, faible volatilité... Elles sont elles-mêmes utilisées pour améliorer les bases précédentes (cas des semi-synthétiques). Produits de haute qualité, leur défaut est surtout leur prix... Dénominations : « 100 % synthèse » ou « 100 % synthé

tique ». Grades SAE typiques : 0W30, 5W40 (auto), 5W40 à 15W50 (moto).

Le cas des semi-synthétiques.

Le vocable « semi-synthétique » ne désigne pas une base, mais une huile moteur à plusieurs bases. Il évoque 50 % de minérales (ou hydrotraitees) et 50 % de synthétiques (PAO ou ester). Dans la pratique, la législation ayant peu sévi en ce domaine, tout peut être rencontré... Une pincée de base de synthèse permet de proposer une huile au choix : « semi-synthétique », « de semi-synthèse » ou affublée par le marketing d'un nom déposé du type : Technosynthèse, Hydrosynthèse, Technologie synthétique, À base de synthèse, etc. Plus sérieusement, les performances affichées par les semi-synthèses ne s'obtiennent de toute façon qu'avec un apport réel de bases synthétiques : au moins 10 à 15 %, parfois effectivement jusqu'à 50 % attendus. Les huiliers étant hélas aussi peu bavards que les analyses nécessaires sont chères, il est impossible de connaître précisément les bases utilisées ni leurs proportions.

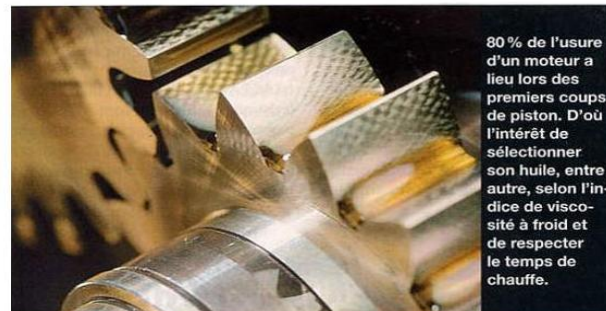
Ces « semi » offrent certains produits aux rapports qualité/prix très favorables. C'est essentiellement sur elles que nous avons jeté notre dévolu, sur la foi des manuels d'utilisation des constructeurs en formulation 10W40.

LA VISCOSITÉ

Quand le moteur tourne, l'usure des pièces métal sur métal est évitée (entre autres) par l'épaisseur du film d'huile qui est fonction de la viscosité à chaud. Celle-ci est indiquée à l'utilisateur par un chiffre : le grade SAE. Il est déterminé par deux mesures faites à 100 et 150 °C. La viscosité à chaud polyvalente adaptée à nos motos est SAE 40.

Vieilles motos. Les SAE 50, plus épaisses, conviennent mieux aux monos

80 % de l'usure d'un moteur a lieu lors des premiers coups de piston. D'où l'intérêt de sélectionner son huile, entre autre, selon l'indice de viscosité à froid et de respecter le temps de chauffe.



Pas trop visqueuse à froid mais suffisamment à chaud, l'huile idéale relève d'une subtile alchimie

et bicylindres de conception ancienne (XT, Guzzi, etc.), aux moteurs usés et à toutes les motos des régions très chaudes (30 °C ou plus). Les viscosités à chaud 20 ou 30 (ex. 10W30) sont à fuir. L'huile trop fluide ne protégerait pas le moteur.

Premiers kilomètres. Au démarrage à basse température, l'huile épaissie par le froid circule difficilement dans les conduits de lubrification. Il se passe de longues secondes avant qu'elle n'atteigne les parties vitales : paliers de vilebrequin, arbres à cames... L'usure globale d'un moteur s'effectue à 80 % pendant cette phase de mise en route. L'huile idéale devrait donc être très peu visqueuse à basse température. Cette viscosité répond à un autre grade SAE : un chiffre suivi d'un W comme Winter (hiver). Par exemple une SAE 15W présente encore une « pompabilité » acceptable par -25 °C, une SAE 10W fait de même, mais à -30 °C (la mesure est faite +40 °C en dessous du « chiffre W »). Attention, une huile 10W ne permet pas pour autant de mettre du gros gaz au démarrage par 0 °C ! Elle met juste quelques secondes de moins pour atteindre les organes qu'une 15W, d'où un peu moins d'usure à chaque démarrage à froid.

Contrairement, donc, aux exigences des moteurs, les huiles se liquéfient à chaud et figent à froid... La science des « formulateurs » de lubrifiants a permis de modérer cette tendance naturelle. Les huiles d'une viscosité suffisante à chaud mais restant « pompables » à basse



Huile moto ou huile auto ?

En raison d'une conception mécanique particulière - boîte/embrayage dans le même bain - les motos réclament une huile spécifique. Et pourtant...

Boîtes de vitesses dans l'huile moteur. Le grade de viscosité à chaud SAE40, celui de nombreuses huiles auto, leur convient parfaitement. C'est surtout la qualité des bases utilisées qui fait la différence. Les additifs anti-usure nécessaires sont présents dans les huiles auto, car les organes de distribution sont au moins aussi sensibles que les pignons de boîtes.

Hauts régimes. Leur effet est à relativiser, car les motos ont des diamètres de paliers

plus faibles, et au niveau des pistons, celles qui prennent des très hauts régimes ont des courses très courtes. Les anti-usure des huiles auto assurent le job en usage courant. Si le moteur passe sa vie à 10 000 tr/min, une huile compétente se justifie, contre l'usure et pour éviter que l'huile ne mousse...

Embrayages et roues-libres de démarreur en bain d'huile. Voilà une vraie différence : certaines huiles auto peuvent les faire patiner (voir normes).

Hautes températures. De ce côté, les voitures modernes ne sont pas en reste (capots renfermés, mélanges pauvres, turbos...), donc pas de problème.

Une huile auto bien choisie apporte une protection qui couvre les besoins d'un moteur de moto en usage routier voire sportif. Celles à éviter réellement sont les bas de gamme et à l'opposé, celles de dernière génération (faibles viscosités, patinages embrayage et démarreur.

► température sont dites multigrades. Leur symbole SAE associe les grades à froid et à chaud: par exemple 10W40 ou 15W50...

À noter toutefois que les lubrifiants à base 100% synthétique offrent une plus grande latitude et sont en tous points supérieurs (y compris en prix!) aux «semi» 10W40.

DES NORMES COMPLEXES

Outre le grade SAE, des normes figurent sur les bidons sous formes de lettres mystérieuses. Elles indiquent que l'huile répond à un cahier des charges précis, performances anti-usure, anti-dépôts, anti-oxydation, etc.

Longtemps les seules utilisées, les classifications américaines API sont repérées par les symboles SG, SH, SJ et SL (ordre chronologique d'apparition).

Parallèlement, les constructeurs auto européens ont élaboré les leurs. Exemples: «CCMC G4 et G5», aujourd'hui abandonnées, mais qui figurent encore sur certains bidons, et, depuis 1996, les ACEA (A1, A2, A3 et A5, voire B et E).

Embrayage qui patine. Bien sûr, les huiles répondant aux spécifications très récentes sont globalement plus performantes... mais pas forcément adaptées aux motos. Ainsi ACEA A1-02 et A5-02 (apparues en 2002) désignent des produits hautes performances, permettant une baisse significative de la pollu-

la moto sont A2 ou mieux A3. Parmi les CCMC, les G4 (comparable à API SG en plus sévère) et G5 conviennent. En API, des problèmes analogues peuvent aussi apparaître avec les classifications récentes SJ et SL. Même avec un classique grade 10W40, si l'huile est une SL et que l'embrayage patine, vidanger pour une SH ou une SG. Ça soignera peut-être le mal... si l'embrayage n'est pas tout simplement fatigué!

À cet effet, les «quatre Japonais» ont été à l'origine d'une norme complémentaire: JASO T903. Elle concerne les huiles qui satisfont à au moins une des API, CCMC ou ACEA citées plus haut et dont les caractéristiques antifriction sont adaptées à la technique moto (japonaise, c'est-à-dire ayant à la fois l'embrayage, la boîte et la roue libre dans l'huile moteur...). Ces huiles arborent alors le sigle «MA».

INDISPENSABLES ADDITIFS

Cela étant, les propriétés des «bases» ne sont insuffisantes pour la tâche assignée à l'huile. Interviennent... les additifs. Outre les polymères permettant de conserver une viscosité suffisante à haute température, 10 à 20 additifs sont encore nécessaires pour supporter les agressions à la fois mécaniques, thermiques et chimiques. Retenons qu'il en est d'anti-moussants, dispersants, détergents, extrême pression, anti-rouille, anti-usure, anticorrosion, réducteurs de friction, voire plusieurs de ces fonctions à la fois, et qu'il n'est pas d'huile performante sans eux.

Comment nous avons procédé ?

Tous les échantillons ont été achetés dans les divers points de vente qu'offre Clermont-Ferrand (concessionnaires, hypermarchés, centres auto). Seule la Denicol provient d'un magasin Cardy de la région parisienne, l'enseigne étant absente en Auvergne.



L'analyse par infrarouge.

La composition de chaque huile est dessinée selon une courbe. Est ainsi déterminée la nature de l'huile (synthèse, semi-synthèse, minérale). La présence d'additifs est également détectée.

contre l'usure. Pour les déterminer, chaque échantillon circule à 30 reprises dans un circuit haute pression. Le pourcentage de dégradation est établi par une mesure, avant et après, de la viscosité à 100 °C.

cylindres coaxiaux en rotation entre lesquels passe l'huile à une température de -25 °C (pour une 10W).

Avvertissement. Une huile est un composant complexe. Le nombre de tests – et leur coût! – nécessaires à une analyse précise nous a conduits à ne déterminer que certaines caractéristiques des échantillons sélectionnés.

Le laminage. Ce phénomène détruit les agents garants de la viscosité à chaud. À terme, les huiles particulièrement sensibles protègent moins les pièces

Le grade à froid. Il conditionne la facilité de démarrage et la limitation de l'usure à froid. L'appareillage utilisé reproduit un palier moteur au démarrage: deux



Gare aux classifications les plus récentes et leurs additifs



tion et de la consommation d'essence, mais des viscosités basses (5W30 ou 0W30). L'huile m..... visqueuse à chaud sous contrainte sévère, risque de permettre des contacts directs entre pièces, d'où usure ou casse. Autre problème: dans leur chasse forcée aux Gaspis, les huiliers usent et abusent d'efficaces additifs réducteurs de frottements: ennuyeux pour nos embrayages en bain d'huile. Même problème du côté du démarreur: ça glisse tellement bien que la roue libre n'accroche plus! Les spécifications ACEA compatibles avec

ANALYSE INFRAROUGE: DES RESSEMBLANCES

Les courbes caractéristiques des huiles, tracées d'après leurs analyses infrarouges, sont pour certaines très proches. Elles incitent à considérer les produits par groupes.

Qui a copié ?

Première série: Casino, Auchan, Cora et Castrol GTX3 auto, dont les courbes sont parfaitement superposables. À un micro-détail près, la courbe Esso moto est leur clone. Sûrement des huiles sœurs, même si leurs résultats chiffrés ne sont pas strictement identiques. Une très faible proportion de tel additif ou base différente a des effets sensibles.

Seconde série de profils: Carrefour 10W40, Esso Ultra (auto), Mobil Extra 4 T moto. Des courbes rigoureusement identiques, les mesures chiffrées similaires confirmant leur parenté. Les faibles différences

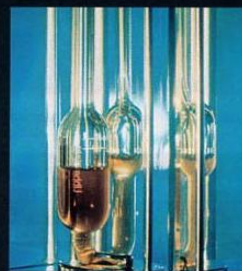
ne sont pas en faveur de l'huile moto... Plus cocasse, Esso et Mobil sont la même firme, l'huile Esso auto se comporte au moins aussi bien à nos tests que les deux produits moto maison (Mobil 1,8 fois plus chère!). Autre groupe: Castrol Grand Prix 15W50 et Grand Prix S 10W40, auxquelles nous associons Ecauto. Cette dernière bénéficie d'une excellente faible viscosité à froid, la meilleure des «10W». Hélas, ceci s'accompagne d'une viscosité à chaud bien en dessous de la limite après épreuve. Out! Les mesures des deux Castrol sont correctes, mais pas les meilleures pour ce prix. Au moins, leur 10W-40 est différente de l'huile auto de la marque.

Du même tonneau ? Les Motul 2100, Feu Vert et Extralub (Leclerc) pourraient «sortir de la même cuve, le même jour»

TROUBLANTES...

dixit le technicien du labo. Chiffres très semblables effectivement, sauf la meilleure viscosité après test de l'Extralub. Ce bidon Extralub n'inspire pourtant pas confiance. Mais ne changez rien: nous, on préfère le bidon avec son prix et son look rustique! Les deux autres (Feu Vert et Motul 2100) enregistrent des pertes de visco, après épreuve, parmi les plus fortes. Centre auto ou huile «de marque»: un partout...

Sans famille, les parents pauvres ? viennent enfin les huiles qui n'ont pas de clone dans le test... hélas pour la Norauto et la Denicol Biker 4 Stroke. La première ne supporte pas l'«usure» du test de laminage, la seconde ne respecte pas le grade à froid 10W annoncé. Le produit n'est peut-être pas mauvais. Mais vu qu'une des normes vérifiées est erronée, la confiance n'est plus là...



Ipone R4000RR: une marque spécialisée moto, un tarif «motard» version marketing: 8,22 €/l! Bonne pour le service, mais encore une fois, certaines huiles auto se tiennent mieux, pour quatre fois moins cher... Silkolene Comp 4 Ride: à 13 €/l

Certaines huiles semblent sorties de la même cuve le même jour

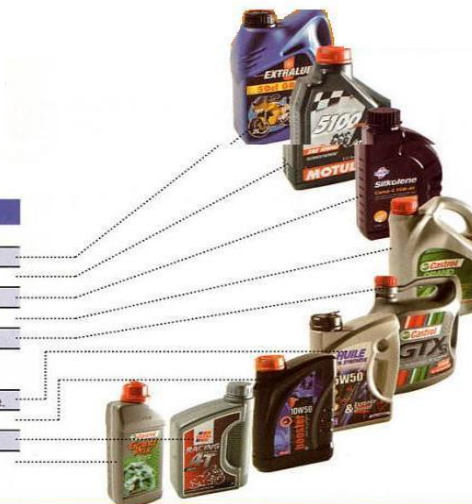
litre chez le concessionnaire, c'est le châteaufort-du-pape de la semi-synthèse! À part une viscosité à froid juste sous la limite, la tenue est de haut niveau. Les analyses évoquent effectivement une forte teneur en bases synthétiques, réputées presque insensibles au laminage. Recommandée si la vidange tombe le jour de l'anniversaire de la moto, et qu'il y a une course le lendemain... On pourrait lui associer la Total 100% synthèse 10W50: un top au prix de l'or 8,18 €/l en hypermarché.

Surprise chez les vieilles: des différences de performances de certaines huiles déjà testées par nos soins il y a six ans (Moto Mag'n° 140). Ainsi en est-il de la Motul 3100 et de la Mobil Extra 4 T dont les résultats 2004 sont en très nette baisse. Qu'en penser? Que le produit continue de se vendre malgré le lancement de nouveautés dans la gamme. Alors on garde son nom mais on rogne sur la qualité. Avis à ceux attachés à leur bonne vieille huile: vieille oui, bonne c'est moins sûr...

Carton jaune pour ces deux marques. À l'opposé, la Carrefour 100% Synthétique 5W50 retrouve exactement les mêmes résultats six ans après. Bravo, même si le prix a augmenté de 25%... Mobil, qui selon toute vraisemblance fabrique cette huile, soigne mieux ses gros distributeurs que ses clients.

TESTS LABO : NOS 24 HUILES EN UN COUP D'ŒIL

MARQUE - NOM	TYPE	LIEU DE VENTE	PRIX AU LITRE (EN EUROS)	COMPOSITION	GRADE	NORMES SAE	TEST LAMINAGE	TEST GRADE À FROID	USAGE	COMMENTAIRES
TRÈS ACCEPTABLES										
LES 10W40										
Leclerc Extralub	auto	grande surface	2,21	semi-synthèse	10W40	SJ A3	très bien	OK	A et B	excellents résultats et prix très bas. Étonnant !
Motul 51000 Ester	moto	concessionnaire	7,57	semi-synthèse	10W40	SG G5 MA	très bien	OK	A et B	très bons résultats techniques mais prix élevé
Silkolene Comp4 Ride	moto	concessionnaire	13	semi-synthèse	10W40	SF-SG MA	très bien	OK	A et B	excellents résultats et prix élevé.
Castrol Grand Prix S	moto	concessionnaire	7,23	semi-synthèse	10W40	SG G5	très bien	OK	A et B	bons résultats techniques mais prix élevé
Castrol GTX 3	auto	grande surface	5	semi-synthèse	10W40	SL A3-B3	très bien	OK	A	tests concluants, mais prix élevé
LES AUTRES GRADES										
Carrefour 5W50	auto	grande surface	5,5	100% synthèse	5W50	SJ A3	très bien	OK	A et B	excellents résultats, moins chère que les huiles de marque moto. Une valeur sûre.
Auchan Booster	moto	grande surface	4,27	100% synthèse	10W50	SG MA	très bien	OK	A et B	bonnes performances, mais ne tient pas le grade 50 et fausse synthèse !
Total Racing B.O.	moto	grande surface	8,18	100% synthèse	10W50	SH G5 MA	très bien	OK	A et B	très bons résultats mais prix élevé
Castrol Grand Prix	moto	grande surface	7,9	semi-synthèse	15W50	SG MA	moyen	OK	B	résultats faibles pour le prix



QUELLE HUILE POUR VOTRE USAGE HABITUEL ?

A : leur fluidité à froid (5 ou 10W) s'adapte mieux aux démarrages à froid fréquents, aux mises en chauffe écourtées, bref, à un usage boulot-dodo en hiver.
B : ces huiles plus épaisses à chaud (-50) répondent mieux à des usages très intensifs (montées en duo, sport) par fortes chaleurs et aux besoins de motos usées ou anciennes, monos ou twins à air. Visqueuses à froid (15W) elles induisent cependant un plus long temps de chauffe.
A et B : huiles fluides à froid mais conservant une bonne viscosité à chaud, même après épreuve de laminage. Conviennent mieux aux usages divers.



MARQUE - NOM	TYPE	LIEU DE VENTE	PRIX AU LITRE (EN EUROS)	COMPOSITION	GRADE	NORMES SAE	TEST LAMINAGE	TEST GRADE À FROID	USAGE	COMMENTAIRES
ACCEPTABLES										
Synchro F5000	auto	grande surface	3,65	semi-synthèse	10W40	SJ A3 G5	passable	OK	A	viscosité limite après test
Esso Ultra	auto	grande surface	3,94	semi-synthèse	10W40	SL A3-B3	moyen	OK	A	résistance moyenne au laminage
Esso 4 T Spécial	moto	grande surface	5,9	semi-synthèse	10W40	SG MA	moyen	OK	A	résultats faibles pour le prix
Carrefour 10W40	auto	grande surface	2,8	semi-synthèse	10W40	SJ A3	passable	OK	A	pas assez de résistance à l'épreuve de laminage
Feu Vert	auto	centre auto	3,18	semi-synthèse	10W40	SL A3	moyen	OK	A	résistance « limite » au laminage
Motul 2100 Power+	auto	grande surface	3,92	semi-synthèse	10W40	SJ A3	moyen	OK	A	résistance « limite » au laminage
Ipone R4000RR	moto	concessionnaire	8,22	semi-synthèse	10W40	SG G5 MA	passable	OK	A	viscosité limite après test, prix élevé
Mobil Extra 4 T	moto	concessionnaire	7	semi-synthèse	10W40	SJ MA	passable	OK	A	résultats faibles à l'épreuve du laminage
Motul 3100	moto	grande surface	8,48	semi-synthèse	15W50	SG G4 MA	passable	OK	B	mauvais RQ/P. Perte marquée au test de laminage ; ne tient pas le grade 50

TARIFS, DES RAPPORTS DE 1 À 4 : ÉVITEZ LES CENTRES AUTO

Sur l'ensemble des 10W40, le prix au litre des huiles auto en grande surface (Auchan, Casino, etc.) varie de 2,20 à 2,80 €/l, voire moins de 2 € en bidon de 5 l, les marques de centres auto (Norauto, Feu Vert...) vont de 3,50 à 4,50 €/l. Enfin, les produits auto d'enseignes (Esso...) varient, en hyper, de 3,70 à 4,50 €/l et en centre auto de 4,00 à 7,50 €/l. Pour les huiles moto « de marque » (Castrol, etc.) il faut déboursier un peu plus : en hyper de 6,00 à 8,50 €/l, en centre auto de 8,00 à 9,10 €/l et en concession de 7,00 à 8,20 €/l (minimum). Moralité : éviter les centres auto, quel que soit le produit ! Quant aux produits marqués « moto », ils sont parfois aussi chers en hyper que chez le concessionnaire.

En hyper, de 6,00 à 8,50 €/l, en centre auto de 8,00 à 9,10 €/l et en concession de 7,00 à 8,20 €/l (minimum). Moralité : éviter les centres auto, quel que soit le produit ! Quant aux produits marqués « moto », ils sont parfois aussi chers en hyper que chez le concessionnaire.

MARQUE - NOM	TYPE	LIEU DE VENTE	PRIX AU LITRE (EN EUROS)	COMPOSITION	GRADE	NORMES SAE	TEST LAMINAGE	TEST GRADE À FROID	USAGE	COMMENTAIRES
DÉCONSEILLÉES										
Auchan	auto	grande surface	2,67	semi-synthèse	10W40	SJ A3	insuffisant	OK	A	la plus forte perte de viscosité
Ecauto (Intermarché)	auto	grande surface	3,55	semi-synthèse	10W40	SJ-SH G5	insuffisant	OK	A	viscosité insuffisante après l'épreuve
Casino	auto	grande surface	2,21	semi-synthèse	10W40	SJ A3	insuffisant	OK	A	viscosité insuffisante après épreuve
Cora	auto	grande surface	2,51	semi-synthèse	10W40	SJ A3	insuffisant	OK	A	viscosité insuffisante après épreuve
Norauto	auto	centre auto	4,5	semi-synthèse	10W40	SL-SJ A3	insuffisant	OK	A	viscosité insuffisante après l'épreuve
Denicol Biker 4 Stroke	moto	concessionnaire	7,1	semi-synthèse	10W40	SG-SH	insuffisant	très insuffisant	-	trop visqueuse à froid pour mériter son « 10W », pas brillante à chaud...

MESURE DE SÉCURITÉ Aux yeux des techniciens du lubrifiant, l'ensemble de nos huiles – la Denicol mise à part, qui ne respecte pas le grade à froid 10W – ne présente pas un danger pour les moteurs. Sont toutefois « déconseillées » ci-contre, les huiles dont la viscosité est inférieure au grade 40 après test de laminage (Ecauto, Casino, Cora, Norauto) ou qui accusent une trop forte perte (Auchan, Casino, Cora). En cas de dilution de l'huile par l'essence, il reste peu de marge de sécurité.



Les questions que vous pouvez (encore) vous poser...

ESSENCE OU DIESEL, QUELLE DIFFÉRENCE ?

Autrefois, les huiles Essence et Diesel étaient très différentes. Les besoins respectifs ne sont plus si éloignés actuellement. Cela permet d'élaborer des huiles qui répondent parfaitement aux contraintes des deux techniques. En usage routier, même sportif, si l'huile qui correspond à tous les critères exigés « fait aussi Diesel », il n'y a aucun problème. A contrario, le fait qu'une huile ne soit « que » Diesel ou Essence n'est absolument pas un gage de sa supériorité.

PEUT-ON LES MÉLANGER ?

En appoint de dépannage, c'est possible. Toutefois essayer de rester dans la même marque, ou au moins le même type : semi-synthèses entre elles par exemple. Mais paumé un jour férié au fin fond de la Seine-et-Marne, n'importe quelle huile, même de la Diesel pour tractopelle (si si !) est préférable au fait de rouler sous le mini. Le moteur ne s'abîmera pas, même s'il reste plus de 1 000 km à faire jusqu'à la vidange.

VIDANGES : QUELLE FRÉQUENCE ?

Les huiles étant plus durantes, les intervalles entre vidanges tendent vers un allongement. Leur espacement est aussi un argument marketing : le client s'oriente vers une bécane moins souvent

chez le mécano... Les moteurs demandent moins d'entretien, il est donc tentant de faire coïncider la vidange avec la révision, parfois au détriment de la mécanique.

Exemple : 10 000 km est souvent indiqué. Mais si l'on roule peu, cela peut représenter deux à trois ans ! Or, l'huile doit être changée tous les ans car elle s'oxyde, hormis les 100 % synthétiques haut de gamme qui peuvent être conservées plus longtemps.

Les kilométrages constructeur sont une moyenne que l'on doit adapter à son cas. Si les trajets sont fréquemment de 10 km ou moins, l'huile se charge d'essence (carburant enrichie à froid). Réduire l'intervalle d'un tiers. Idem si l'on roule surtout en ville (poussières d'embrayage, dilution d'essence au ralenti). Une moto ancienne ou qui consomme de l'huile est à vidanger tôt (dégradation de l'huile, dilution d'essence).

Si par contre on ne fait que de la route, le kilométrage peut être respecté ou allongé sans danger, surtout, là encore, avec une 100 % synthèse.

Dans tous les cas, n'oubliez pas le filtre à huile !

TARIFS : QUI PLUME QUI ?

Avec des rapports de 1 à 4, la question mérite d'être posée ! Industriellement, une certaine différence s'explique. Un bidon



De la Diesel pour tractopelle est même préférable au fait de rouler sous le mini !

avec une moto dessinée dessus, fabriquée en petite quantité, revient plus cher qu'un bidon auto dont Carremmouh vend des milliers d'unités par jour...

Commercialement, la différence de prix s'amplifie : Gogo-Bikes paye son bidon bien plus cher que l'hyper ne touche le sien. Et il le revend plus cher encore. Mais si Gogo-Bikes fait un joli bénéfice, monsieur Carremmouh est milliardaire. Qui vend l'huile trop cher ?

Si, techniquement, une différence de prix est logique, elle est absolument disproportionnée dans le cas de certaines huiles testées. Les faibles variations de formulation entre huiles auto et moto n'expliquent pas un écart de prix public de un à quatre !

Cela étant, si vous rencontrez un mécano valable, achetez-lui vos bidons d'huile, la mécanique seule paye mal son homme. Mais si vous trouvez que les concessionnaires abusent, fuyez les luxueuses vitrines chromées : c'est vous qui payez l'emprunt...

À retenir au moment du choix

Concernant la moto...

Quand un grade est préconisé, ce n'est pas un impératif mais une exigence à minima. Par exemple, 5W40 convient aussi quand est demandé 10W40. Pour les moteurs usés (jeux importants, dilution d'essence), les monos ou twins anciens et/ou refroidis par air, une huile visqueuse à chaud (xxW-50) est souhaitable. Jamais d'huiles xxW-20 ou xxW-30.

S'agissant de l'usage...

Cas n° 1 : tous les matins au moment de démarrer, on est déjà en retard pour le boulot. Pas le temps de laisser chauffer en roulant. Choisir alors une huile fluide à froid : 10W (ou 5W si vraiment à la bourre ou si la pauvre bécane couche dehors par moins dix... !).

Cas n° 2 : la moto ne sert qu'en balade le samedi quand il fait beau, les premiers km sont faits tranquille. Un grade 15W est acceptable. Il n'amène rien de mieux, disons que la viscosité relative de l'huile froide n'est pas un danger dans ce cas.

Au final...

Une huile 10W40 semi-synthétique est polyvalente : tous temps, tous types d'usage, pour la quasi-totalité des motos actuelles, et à un moindre coût. Ce n'est pas un hasard : elles ont justement été élaborées dans ce but... Si l'on est maniaque ou en dehors des conditions standard, il est possible d'affiner cette prescription.

