

**Un contrôle régulier du niveau d'huile et une vidange régulière sont tout aussi importants pour la longévité d'une moto qu'une « mise en température » en douceur du moteur démarré à froid.**

Il convient de toujours respecter les intervalles de vidange requis par le constructeur et d'utiliser une huile possédant la viscosité et la classification prescrites. Les motos exigent plus d'une huile moteur que les véhicules automobiles, car elles présentent un régime souvent beaucoup plus élevé, sont plus performantes et la transmission tourne presque tout le temps dans l'huile moteur (lubrification par carter humide). Pour cette raison, il convient d'utiliser des huiles moteurs spécialement conçues pour les motos, car elles contiennent des additifs spéciaux, présentent une stabilité au cisaillement et une résistance à la pression élevées ainsi que des caractéristiques thermiques adaptées. Inversement, vous pouvez bien évidemment utiliser sans aucun problème une huile pour moto dans votre voiture, à condition que la viscosité soit appropriée.

Les huiles moteurs synthétiques sont plus performantes que les huiles minérales en termes de comportement à haute température, de protection au démarrage à froid, de réduction du frottement et de protection contre les dépôts. Si le moteur est soumis à de fortes contraintes (conduite très sportive, tuning, etc.), l'emploi d'une huile synthétique peut s'avérer utile même si le constructeur prescrit une huile minérale pour le modèle utilisé. À ce sujet, veuillez consulter votre garage agréé – certains moteurs ne supportent pas les huiles synthétiques et réagissent, par exemple, par un patinage de l'embrayage. Pour les moteurs à kilométrage élevé, il est impératif de nettoyer et de faire réviser le moteur avant d'effectuer le changement. L'emploi d'une huile synthétique n'est pas recommandée pour les motos construites avant 1970. Pour les moteurs qui ne supportent pas les huiles entièrement synthétiques, l'emploi d'une huile semi-synthétique peut être envisagé. Ce type d'huile est compatible avec la plupart des embrayages.

**Classification des huiles moteurs :**

**API – Classification américaine des huiles moteurs (American Petrol Institute).**

Appliquée depuis environ 1941. Les classes « S » concernent les moteurs à essence. La deuxième lettre indique le standard de performance. Standards appliqués : SF à partir de 1980, SG à partir de 1988, SH à partir de 1993, SJ depuis 1996. L'annexe « / CF » renvoie à un test des huiles effectué sous de fortes contraintes sur des moteurs d'essais modernes. Les classes API pour huiles moteurs à deux temps (lettre « T ») ne sont plus utilisées. Les huiles de transmission sont décrites dans les classes G1 à G3, les huiles de cardan dans les classes G4 à G5.

**ACEA - European Automobile Manufacturer's Association.**

Applicable depuis 1996. Les classes A1 à A3 décrivent les huiles pour moteurs essence, les classes B1 à B4 les huiles pour les voitures diesel.

**JASO - Japanese Automotive Standards Organisation.**

Actuellement, Jaso T 903 est la principale classification au niveau international pour les huiles moteurs des motos à quatre temps. Basée sur les exigences de l'API (SE, SF, SG, SH, SJ) ou de l'ACEA (A1, A2, A3), la classification Jaso T 903 définit des propriétés supplémentaires telles que le parfait fonctionnement de l'huile dans les embrayages et transmissions lubrifiés par carter humide. L'huile est classée selon JASO MA ou JASO MB en fonction du comportement au frottement dans l'embrayage. JASO MA et actuel JASO MA-2 prescrit une valeur de frottement plus élevée.

**Viscosité (SAE, Society of Automotive Engineers).**

Définit le degré de viscosité de l'huile et la plage de température dans laquelle elle peut être utilisée. Pour les huiles multigrades modernes : plus le chiffre avec W (« winter », hiver en anglais) est petit, plus l'huile est fluide par temps froid, et plus le chiffre sans W est élevé, plus le film lubrifiant est résistant en cas de température de service élevée.