



4 DISPOSITIFS DE GRAISSAGE AUTOMATIQUE POUR PRÉSERVER SA TRANSMISSION

CASSE-BURETTES?

Fin de la corvée de graissage, augmentation de la durée de vie du kit-chaîne, coût de fonctionnement réduit : les avantages réels ou supposés d'un graisseur automatique de chaîne sont séduisants sur le papier. Mais simplifient-ils réellement la vie ?

Nous avons comparé 4 modèles utilisant différents principes de fonctionnement vendus entre 22 et 205 €. Bilan.



Graisseur ou lubrificateur ? Déjà la terminologie demande à être précisée. Sauf appareil inconnu de nos services, parler de « graisseur » de chaîne c'est évoquer l'utilisateur ou le mécano appliquant de la graisse solide, ou temporairement liquéfiée (aérosol). Le lubrificateur est l'appareil ou la personne (*oiler* en anglais) qui délivre à un mécanisme quelconque la quantité d'huile, liquide donc, nécessaire pour limiter leur usure. Similaires dans le principe, les divers appareils « automatiques » testés diffèrent surtout par les systèmes commandant leur fonctionnement. Le Scottolier utilise la dépression créée dans les pipes d'admission, à laquelle s'ajoutent quelques réglages manuels. Le Pro Oiler, plus sophistiqué

(trop ?), est une pompe commandée par un boîtier électronique informé par un capteur de vitesse du type compteur électronique pour vélo. Un boîtier de commande permet de gérer différents programmes. Le PD Oiler est, lui, uniquement commandé par un boîtier électronique avec bouton de réglage. Quant au simplissime et peu cher Tutoro, c'est un goutte-à-goutte fonctionnant par gravité et commandé manuellement par l'utilisateur via un robinet. Distracts et inconséquents s'abstenir. Au final, si aucun n'est à rejeter, le Scottolier originel (V System) reste la référence malgré son prix.

« Où il y a de la chaîne, il n'y a pas de plaisir ! » La vieille plaisanterie répétée à l'envi par les possesseurs de motos à cardan ne manque pas de bon sens mécanique. En effet, cette pauvre chaîne doit affronter, en plus de son labeur purement mécanique, l'eau des intempéries, l'atmosphère toujours plus ou moins corrosive (acidité, salinité), plus toutes les poussières abrasives. Ces dernières s'accumulent en grand nombre dans les graisses « solides ». Elles les transforment en véritable pâte à roder qui accélère l'usure de la chaîne. L'huile, non soumise à ce phénomène, permet de repousser le moment du remplacement de quelques de milliers de kilomètres. À la décharge des utilisateurs, ils ne sont guère invités à essayer la lubrification liquide. ■

COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ

INSTALLATION, SUFFISANCE DES FOURNITURES,

AMORÇAGE : nous avons installé les « huileurs » sur des motos de tous âges (Triumph Street Triple et Tiger, Honda CB 500) circulant principalement en ville, mais effectuant régulièrement des parcours de plusieurs centaines de kilomètres.

Quel que soit le matériel (ci-contre le système le plus complexe), entre une et trois heures, amorçage compris, seront nécessaires pour boucler une installation réfléchie, discrète et fiable. Les mises en place ont toutes été effectuées en utilisant au mieux le matériel fourni dans chaque kit.

FONCTIONNEMENT : débit maxi et moyen à vitesse autoroutière, débit mini seulement à vitesse lente et en usage urbain. Comme le veulent le bon sens technique et les conseils donnés par tous les fabricants, nous avons vérifié que tous les matériels se réglaient bien de manière à lubrifier suffisamment la chaîne sans pour autant « repeindre » tout son environnement. Sauf pour le Scottolier (huile fournie), nous avons utilisé pour le roulage et pour tous, la même huile moteur de grade 10W40 (voir conseils d'utilisation).



PASCAL GIRARDIN

PHOTOS GRÉGORY MATHIEU ET FRANÇOIS BARROIS

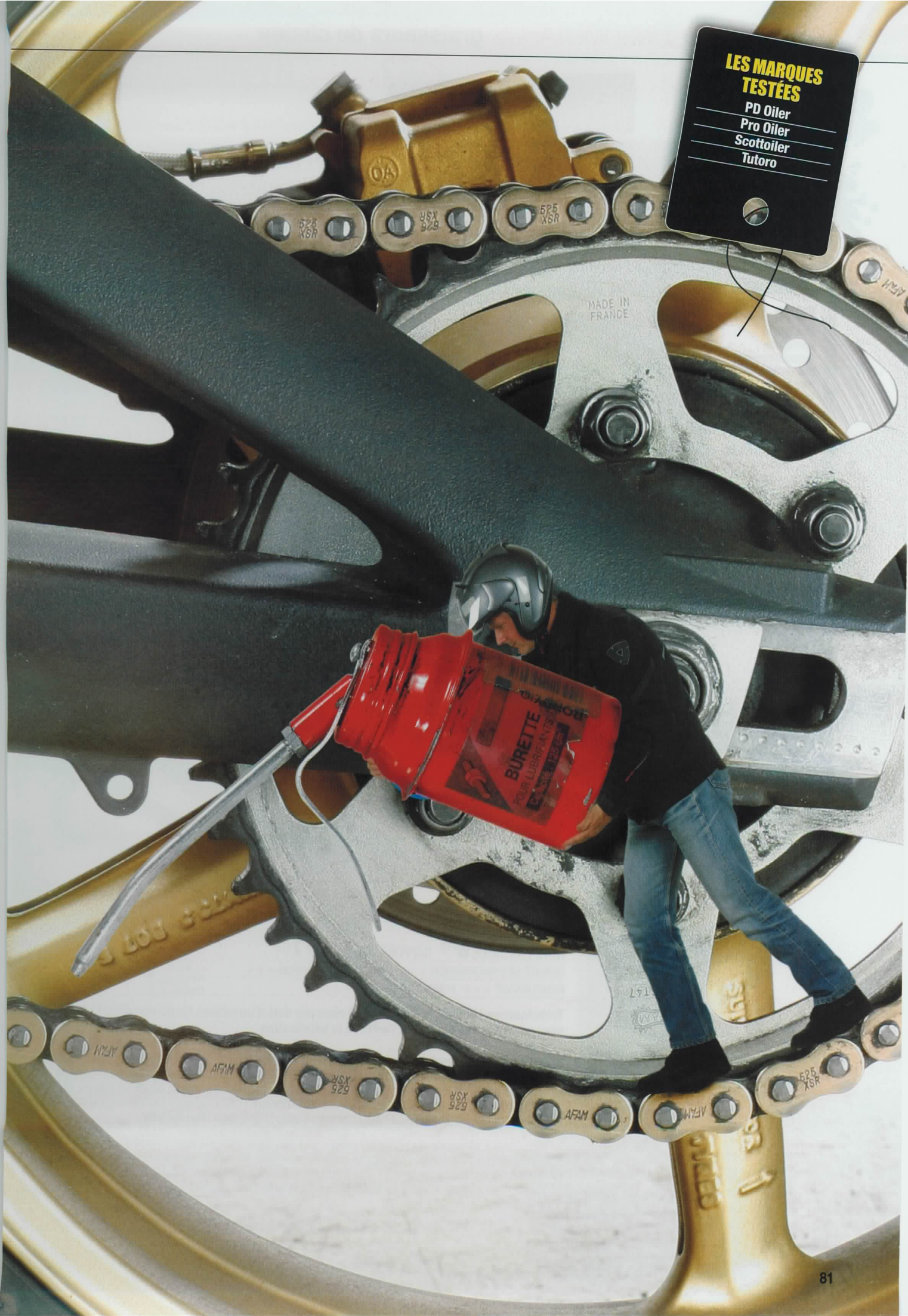
AVEC LA COLLABORATION D'ÉRIC THIOLLIER,

FRÉDÉRIC JORGE, ALAIN CORROLER, THIBAUD CLÉMENT,

FRANÇOIS BARROIS, BENOÎT GOUZÉ

LES MARQUES TESTÉES

PD Oiler
Pro Oiler
Scottoiler
Tutoro





POUR

Conception intelligente
Automatisme complet après réglage
Fonctionnement sans reproche

CONTRE

Lubrificateur double branche en option
Huile Scottoiler chère
Lubrificateur bitube en option



Prix
116,50 €
livré avec
une recharge
d'huile

SCOTTOILER V SYSTEM

NOTE TECHNIQUE **8/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **7/10**

QUALITÉ DE L'INFORMATION ★★★★★

FACILITÉ D'UTILISATION ★★★★★ REMPLISSAGE ★★★★★

FONCTIONNEMENT ★★★★★

Entièrement mécanique, le Scottoiler est commandé par la dépression officiant dans les pipes d'admission. Plus ancien graisseur automatique, il reste la référence...

Testé et utilisé par nos essayeurs depuis des années, c'est un matériel solide qui fonctionne bien. La dépression officiant dans les pipes d'admission entraîne l'ouverture d'une sorte de vanne. Plus on accélère donc, plus la chaîne est lubrifiée en correspondance avec le travail fourni. Diverses positions de réglage manuel permettent d'affiner encore. Le kit de base n'est fourni qu'avec un embout mono tube qui lubrifie un seul côté de la couronne. Si ça n'est pas rédhibitoire, un diffuseur en fourche est préférable (option à 27 €). La documentation très suffisante et claire permet une installation et une utilisation d'autant plus aisées que le système est « instinctif ». Le débit est facilement réglable pour ne pas consommer outre mesure. Au-dessous d'un certain niveau de dépression (ralenti par exemple), le système cesse d'huiler. L'installation, sans être trop fastidieuse, reste assez longue, mais moins que pour le Pro Oiler. Compter 1 h (selon moto et accessibilité) pour un mécano bien équipé et habitué. Deux à trois pour un bricoleur prudent. L'huile Scottoiler coûte 10,50 € en recharge de 0,5 l (prix au litre 21 €). C'est cher, mais le système utilise sans souci de l'huile moteur (mais pas d'huile non pétrolière).



TUTORO HÉLIX

NOTE TECHNIQUE **6/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **7/10**

QUALITÉ DE L'INFORMATION ★★★★★ FACILITÉ D'UTILISATION ★★★★★

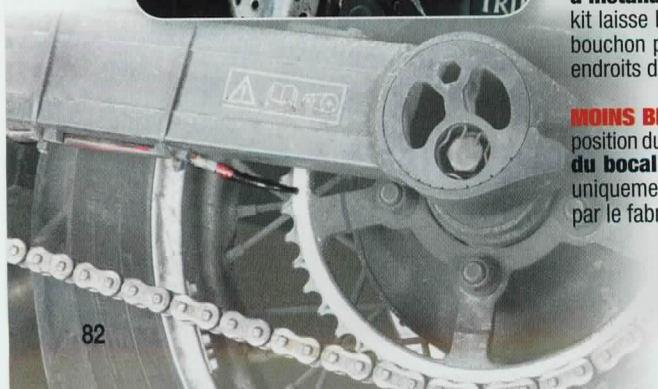
REMPLISSAGE ★★★★★ FONCTIONNEMENT ★★★★★

Prix
22 €
(port compris)

Techniquement simple, le Tutoro est un réservoir doté d'un robinet. Ce dernier détermine tant la mise en œuvre que le débit et l'arrêt de la lubrification.

BIEN La simplicité technique: un robinet laisse l'huile s'écouler, la gravité fait le reste. La facilité d'installation. Les fournitures suffisent. L'embout lubrificateur: fourche (bitube) ou monotube, le kit laisse le choix en fonction de la place disponible. La facilité d'emploi: ouvrir un robinet, ôter le bouchon pour remplir et basta. L'encombrement minime (110 x 50 mm) facilite la pose dans des endroits directement accessibles tout en assurant une relative discrétion. Le prix.

MOINS BIEN L'absence de mise en œuvre automatique oblige à être attentif à la position du robinet. Plus facile en usage loisirs qu'au quotidien. La faible contenance du bocal qui nécessite un remplissage fréquent. La documentation rédigée uniquement en anglais. L'huile non pétrolière n'est hélas pas recommandée par le fabricant.





Prix
73,20 €

PD OILER AUTOMATIC MOTORCYCLE CHAIN OILER

NOTE TECHNIQUE 7/10 RAPPORT QUALITÉ/PRIX 7/10

QUALITÉ DE L'INFORMATION ★★

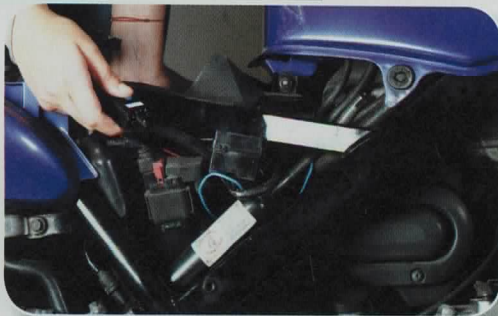
FACILITÉ D'UTILISATION ★★★★★

REMPLISSAGE ★★★★★

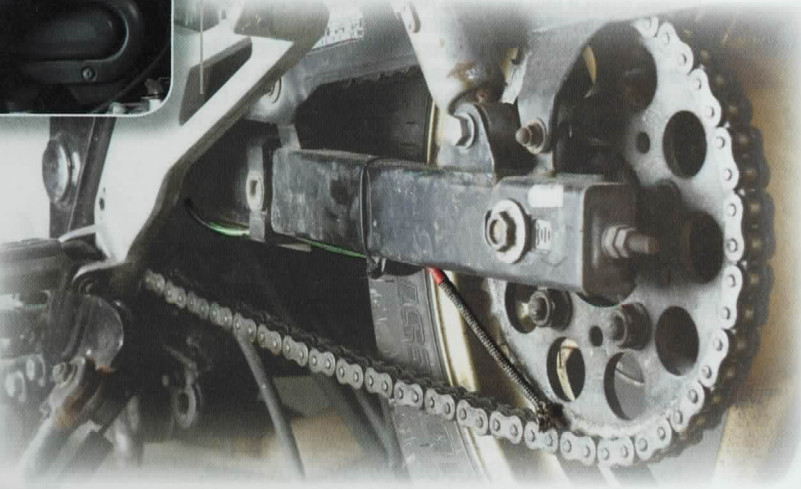
FONCTIONNEMENT ★★★

Ce «graisseur» est un goutte-à-goutte commandé et régulé électriquement dès que le contact de la moto est mis.

BIEN Ca marche ! Une fois le système amorcé, l'huile arrive bien sur la couronne pour venir ensuite par centrifugation se répandre sur les rouleaux de la chaîne. La capacité de réglage du débit. Sur un potentiomètre, chaque cran marqué correspond à une quantité plus importante sur une échelle de 1 à 9. Même en ville et au maxi la conso n'est pas excessive. L'arrêt au contacteur. Branché sur un plus après contact, le système cesse d'envoyer l'huile dès le contact coupé. La protection par fusible.



MOINS BIEN L'embout diffuseur monotube trop souple n'inspire guère confiance quant à sa durabilité. Il est délicat à positionner et dispense le lubrifiant d'un seul côté de la couronne. Il envoie toujours, en fonction du réglage choisi, la même quantité d'huile, que la moto roule ou non. Le manuel d'explication, uniquement en anglais, est pour le moins succinct. Même si l'installation est relativement instinctive. L'amorçage par la seule pompe pour une lubrification correcte est très long.



QUELQUES CONSEILS

QUELLE HUILE UTILISER ?

Le but de la lubrification n'est pas que le lubrifiant reste ad vitam æternam sur les pièces en contact, mais seulement qu'il y soit au moment opportun. Ce n'est pas parce que le lubrifiant ne se voit pas qu'il n'y est pas. Si le bout d'un doigt passé sur les rouleaux est légèrement gras, le film d'huile est suffisant.

Les huiles moteur : des semi-synthèse ou minérales premier prix suffisent largement en toutes saisons. Rappelons que dans les moteurs, les contraintes mécaniques et thermiques qu'elles subissent sont bien plus sévères que sur une chaîne. Assez fluides, elles se véhiculent plus facilement aux endroits voulus. L'excédent

en est aussi aisément expulsé emportant régulièrement la saleté abrasive avec lui.

Les huiles de pont et de transmission : jusqu'à SAE80 elles sont acceptables par la plupart des huileurs automatiques. Beaucoup plus épaisses, pour des raisons évidentes de moindre fluidité, elles sont à réserver aux périodes caniculaires.

Les huiles non pétrolières : Dans ces systèmes à « huile perdue », on ne peut écarter le facteur « impact sur l'environnement ». Près de 60 000 km d'essai avec une chaîne uniquement graissée à l'huile végétale ne nous ont pas amenés à constater une usure plus ou moins rapide qu'avec une graisse pétrolière lambda. Au moins en dépannage, n'importe quelle huile non pétrolière reste préférable à rien du tout.

COMMENT RÉGLER LES APPAREILS ?

Robinet, bouton sélecteur, bague crantée, tous les huileurs possèdent un système réglant soit le débit soit la fréquence d'impulsion, soit la durée d'impulsion.

Débit maximum : haute vitesse et utilisation exigeante (tout-terrain), forte pluie.

Débit moyen : un compromis acceptable pour une utilisation polyvalente en conduite normale et aux vitesses légales. Petites intempéries.

Débit faible : balade tranquille, usage urbain. Pour économiser si la chaîne a été bien huilée auparavant. À vitesse normale et par temps sec, une chaîne qui a été correctement huilée supporte de ne plus l'être durant environ 200 km.





PRO OILER KIT UNIVERSEL

NOTE TECHNIQUE **7/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **5/10**

QUALITÉ DE L'INFORMATION ★★★★★ FACILITÉ D'UTILISATION ★★★

REMPLISSAGE ★★★★★ FONCTIONNEMENT ★★★★★

Sophistiqué, ce graisseur est programmé à la fois par le pilote et par un capteur magnétique. Un aimant fixé sur la roue (couronne, disque) instruit le programmeur électronique sur la vitesse réelle du véhicule et commande ainsi le débit.

BIEN Ca marche : la couronne et la chaîne sont correctement huilées. Le boîtier affiche des programmes de 1 à 10 en fonction de la quantité d'huile voulue. Ensuite, c'est selon l'usage. **Le manuel d'explication** très complet et didactique.

La consommation d'huile, même en position maxi, n'est pas excessive. Le lubrifiant n'est poussé par la pompe que si la roue tourne. La quantité envoyée est directement liée à la vitesse de rotation. **L'arrêt au contacteur :** branché sur un plus après contact, le système cesse d'agir dès le contact coupé.

MOINS BIEN Il faut surveiller régulièrement le bon positionnement du **capteur de vitesse**. Le moindre déplacement susceptible de trop l'éloigner de l'aimant peut stopper net le fonctionnement. **L'installation assez fastidieuse et longue** (1 à 2 h selon moto et accessibilité) nécessite en plus divers essais de positionnement de l'aimant pour obtenir le fonctionnement du capteur (donc du système global). **Le prix élevé** (205 €) et plus si pose par un pro.

Prix
205 €



Conclusion

Tous ces appareils sont parfaitement recevables. Le Scottolier V System reste, pour les essayeurs de *Moto Magazine*, la référence et offre le meilleur rapport qualité/prix. Le Tutoro ou le PD Oiler suffiront aux adeptes de la simplicité. A contrario, la sophistication électronique poussée du Pro Oiler ravira les adeptes du genre si leur portefeuille peut suivre.



SERVICE

Un point de vente, un renseignement ? Contactez les fabricants

PD Oiler : (0)1980 624 877 ou b.stokes985@btinternet.com ou www.pdoiler.co.uk

Pro Oiler : info@pro-oiler.nl ou +32-3/231 4869 ou www.pro-oiler.com

Scottolier (SMP - OUTILLAGE) : +33 (0)5 49 22 84 11 ou www.smp-outillage.com

Tutoro : www.tutorochainoilier.com ou +32 474 986 576 (Belgique) ou www.mojomoto.be/eshop/

RÉCAPITULATIF DE NOS TESTS

	★★★★★ excellent	★★★★ bon	★★★ moyen	★★ insuffisant	★ très insuffisant
Marque		PD Oiler	Tutoro	Pro Oiler	
Référence	V System	Automatic motorcycle chain oiler	Hélix	Kit universel	
Énergie utilisée	dépression de l'admission	électricité 12V	gravitation universelle	électricité 12V et magnétique	
Fournitures suffisantes	oui	oui	oui	oui	
Information	★★★★	★★	★★★	★★★★★	
Installation	2 h	2 h	1 h	3 h	
Amorçage	★★★	★★★	★★★★	★★★	
Remplissage	★★★	★★★★	★★★	★★★★	
Facilité d'utilisation	★★★★	★★★★	★★★	★★★	
Fonctionnement	★★★★	★★★	★★★★	★★★★	
Note technique	8 sur 10	7 sur 10	6 sur 10	7 sur 10	
Prix	116,50 €	73,20 €	22 €	205 €	
Rapport qualité/prix	7 sur 10	7 sur 10	7 sur 10	5 sur 10	