

Quelle huile pour mon moteur ?

Compilation des différentes conversations du forum Hisse&O sur le sujet

Note :

les contributions rassemblées ici après avoir été dépouillées des commentaires hors sujet, et éventuellement triées selon les thèmes, sont livrées à l'appréciation de chacun, car parfois contradictoires.

Ce travail de compilation est uniquement destiné à faciliter la lecture des fils du forum, Bien cordialement et bonne lecture « Quebec »

j'ai demandé à mon père, spécialiste moteur diesel, de me donner son avis:

"Il n'y pas de différence dans la construction entre les moteurs de maintenant et ceux un peu plus anciens. Les moteurs sont plus fiables aujourd'hui parce qu'on a amélioré les matériaux et le dimensionnement des pièces qui les constituent et aussi la lubrification par ces huiles de synthèse.

Une autre précision, il faut savoir que dans la détermination des lubrifiants, les chiffres indiquent le comportement de l'huile selon la température ambiante: le petit chiffre indique la fluidité (ex: 5), le grand indique la viscosité (ex : 40) ça veut dire que par temps froids, au démarrage, on a besoin d'une huile fluide, c'est donc 5 puis quand le moteur est bien chaud, il faut une huile plus visqueuse, c'est 40; et quand un moteur consomme un peu d'huile, on lui met de la 5 w 50 100% synthèse ou de la 10/15 w 50 demi synthèse".

Tu n'as pas à être intrigué, puisque ce que ton père t'a dit ce trouve écrit ci-dessus, (Note : ci-dessous maintenant) mais dans d'autres termes ou façon d'écrire.

Mais entre un YS8 et un Nanni récent, il y a un monde tout de même question tolérances et matériaux utilisés, et il vaut mieux, pour ces vieux moteurs conçus il y a une quarantaine d'année, utiliser de la semi-synthèse qu'une 5W50.

D'autre part, tous les intervenants du fil ne sont pas équipés du même moteur, donc les réponses peuvent un peu varier, mais vu que l'on a des moteurs marins, globalement à rotation semi-lente (maxi 4000 tours/mn, une bonne huile de base suffit.

Encore une fois, voir le type, l'âge et la conception du moteur.

Bonsoir. Vu que les moteurs de voiliers tournent lentement. surtout les anciens moteurs. li n'est pas indiqué de mettre une Huile trop fluide dans ceux-ci. De la 20/50 suffit si on en trouve encore autrement de la 15/40 Minéral.

Une huile synthétique ou semi-synthétique n'est pas appropriée pour ce genre de moteur

Mais passer d'une huile semi synthèse à une minérale, ce n'est pas bon pour un moteur, tes problèmes n'ont ils pas commence a partir de ce moment la ? Essayer de retourner a la semi synthèse et ne pas oublier le filtre

Tous ces moteurs rustiques à faible rendement s'accrochent très bien de la sae30 avec un additif liquimolly pour l'huile et un pour le G.O comme ils ne tournent pas assez .

ça empêche la dégradation des seals et des joints spi pour l'huile et du G.O

ce moteur type ricardo utilisé en sous régime 1800/2000t/mn a besoin qu'on lui tire dessus de temps en temps pour le décrasser .un peu moins celui a échangeur que le refroidissement direct .

la différence de température entre l'été et l'hiver n'est pas significative ni au niveau de celle de l'eau de mer ,ni dans la cale moteur ,ce n'est pas la même chose sous un capot de voiture

depuis que ce moteur a été conçu la qualité des huiles a extrêmement évolué une vidange toutes les 200h avec remplacement du filtre et/ou une fois par an est bien suffisante .

évidemment ce n'est pas les préconisations du constructeur qui est à la retraite depuis longtemps

les seals sont les joints spi qu'il y a sur les guides de soupapes ce qui évite à l'huile de passer au travers ,quand le moteur ne tourne pas souvent ils sèchent .
le système ricardo c'est les moteurs avec préchambre de combustion donc préchauffage ,cela permet d'avoir un taux de compression moins élevé qu'une injection directe donc de sous- dimensionner l'équipage mobile

Ajout dans l'huile d'un additif spécial moteur diesel type Wyns. Fonctionnement 50/100 heures. Cela doit permettre de dégommer un peu les gorges des segments.

2) Après vidange, utilisation d'une huile un peu plus épaisse, comme le suggère JP dans d'autres fils (avec au besoin encore un additif).

Je n'ai pas d'actions chez Wyns, mais ça ne peut, à priori, pas faire de mal. Sur le vieil Indenor cela avait été, en tous cas, assez positif.

Bonsoir.Vu que les moteurs de voiliers tournent lentement. **surtout les anciens moteurs**.li n'est pas indiqué de mettre une Huile trop fluide dans ceux-ci. 20/50 suffit si on en trouve encore autrement de la 15/40 Minéral. Une huile synthétique ou semi-synthétique n'est pas appropriée pour ce genre de moteur

Effectivement les moteur conçus avant les année 80 n'étaient pas prévus pour fonctionner avec des huiles de synthèse, leurs jeux interne étant trop important ils n'étaient même pas prévus pour des huiles multigrad, du coup avec une huile de synthèse ou semi synthèse qui sont trop fluide par rapport aux ancienne huile, dans des régimes supérieure à 1800 tr ou les pressions augmentes l'huile s'insinue ou elle ne devrais pas les capacités d'efficacités des racleurs et des joints est dépassés et le moteur fume.
néanmoins cela n' écarte pas la possibilité d'une usure des joints de queues de soupapes,le constructeur préconise de la 20/40 minimum il faut s'en tenir là et vidange toutes les 100H ou un an.
je parle en connaissance de cause,j'ai fait la même erreur je suis vite revenu en arrière après quelles que recherche et un moteur qui c'était mis a fumer (4108 de 2500h)
plus de fumée depuis le retour aux huiles préconisées ./

Sur la doc du 4108 il y a une liste d'huile à employer mais les marque et les nom de ces huiles n'existe plus il font référence a une caractéristique d' huile de la marine national MC 30 qui veut dire moteur chargé sae 30 w dont l'équivalent actuelle est SAE 20/40 w les huiles monograd étant difficiles a trouver maintenant.

Le gas-oil contenant de traces de soufre, celui-ci se transforme à la combustion en SO2, SO3 et finalement en acide sulfurique, produit que les moteurs n'apprécient pas trop !.
Donc les huiles diesel contiennent des additifs spécifique, destinés à neutraliser cette acidité.
L'essence étant beaucoup plus raffinée,ne contient pas de soufre, les huiles n'ont donc pas besoin de ces additifs, ou du moins en quantités beaucoup moindre.

Une huile diesel pourra très bien aller dans un moteur essence, mais pas le contraire.

Pour nos moteurs marins récents (au moins pour les voiliers), qui tournent de façon régulière à régime constant, une huile semi-synthétique 15W40, convient très bien.

Mais semi-synthétique 15W40 surtout pas pour les vieux moteur.
Yanmar pour les YSE YSM préconise de la 30

exemple d'analyse d'huile

Identification Matériel								
Type bateau	NC NC							
Immatriculation	: 56970							
Heure organe	: 1747							
Type moteur	: VOLVO MD11		Vol Carter 4L					
Identification échantillon								
N°échantillon	: 120113-1023							
Date de prélèvement	: 08/01/2012							
Lubrifiant	: Huile-NC-NC-15W40							
Heure huile	: 54	Appoints	: 0					
Points contrôlés	Bon	Moyen	Mauvais	Mesures effectuées	Valeurs* obtenues			
	1	2	3	4	5			
Caractéristiques de l'huile								
Propriétés du lubrifiant	✓					Viscosité à 40°	mm²/s	95,3
						Soufre	ppm	7681
Additifs du lubrifiant	✓					Phosphore	ppm	862
						Zinc	ppm	983
						Calcium	ppm	2396
						Magnésium	ppm	8
						Molybdène	ppm	2
						Bore	ppm	2
Paramètres de combustion								
Qualité de la combustion	✓					Indice de contamination	%	0,1
						Dilution	%	<2
Pollutions								
Qualité de l'admission d'air	✓					Silicium	ppm	5
Etanchéité du circuit de refroidissement	✓					Sodium	ppm	1
						Potassium	ppm	4
Condensation, liquide de refroidissement	✓					Eau	%	0,01
Usure Haut Moteur								
Chemises, pistons, distribution, segmentation, turbo	✓					Aluminium	ppm	6
						Fer	ppm	14
						Chrome	ppm	0
						Indice d'usure		4
Usure Bas Moteur								
Bagues, coussinets, vilebrequin	✓					Etain	ppm	0
						Cuivre	ppm	6
						Plomb	ppm	0
Diagnostic								
<p>Reflet d'un ensemble moteur satisfaisant. L'usure générale se révèle à un niveau correct. Les réglages semblent en ordre et il n'y a pas d'encrassement anormal par les dépôts de combustion. Par ailleurs, nous ne trouvons pas de trace de poussière ni d'eau de refroidissement dans l'huile.</p> <p>Aucune intervention particulière n'est à effectuer.</p>								

Bonjour je confirme pour les vieux moteur diesel pas de synthèse ou semi synthèse que de la bonne minéral qui colle bien aux parois du moteur sinon risque de glaçage et sur consommation d huile surtout les ys8 et ys12 et rc8d tester et approuvé

Voir d'abord les préconisations du constructeur du moteur en matière de caractéristiques de l'huile.

Ensuite, il suffit d'acheter une huile conforme (viscosité et normes), pour moteurs diesel.

Outre les questions d'additifs évoquées, il faut noter que les pressions, notamment bielle/vilebrequin sont beaucoup plus importantes sur les moteurs diesels et le film d'huile doit y résister.

Ensuite, peu importe où on achète l'huile. Celle du ship est toujours nettement plus chère (marque peu répandue, éventuellement baptisée "marine" et achetée en petites quantités, donc prix élevé). Si on ne veut pas se lancer sur de l'huile "sans marque", on trouve dans la grande distribution toutes les grandes marques (Total, Shell, Mobil etc...) à des prix très inférieurs aux autres circuits de distribution. Alors pourquoi s'en priver.

Quant aux embases, voir là aussi les préconisations du constructeur. Avec la 120S, Volvo préconise la même huile que le moteur. Mais d'autres spécifications pour les autres modèles et j'ai lu récemment que la préconisation avait été changée pour un modèle d'embase Volvo.

En grâce on ne trouve quasiment que de la 20w50.

Je prends celle que je trouve là ou je suis.

EN ce moment, c'est de la BP 20w50 Minérale.