

Choisir la bonne bougie

Pour commencer, le mieux est d'utiliser la référence de bougie indiquée par le constructeur. Toutefois celui-ci indique souvent une gamme de 2 à 3 bougies à culot plus ou moins froid.

De quoi s'agit-il ?

C'est assez simple : Sur une bougie, plus le bec d'isolant est long, moins elle permet à la chaleur de s'évacuer de la bougie. C'est ce qu'on appelle une bougie chaude.

Et inversement, moins le bec d'isolant est long, plus le transfert de chaleur est important : c'est une bougie froide.

Sur une bougie NGK, le premier chiffre rencontré est l'indice thermique de la bougie.

Exemple : Bougie standard de votre machine= CR8E

Bougie plus chaude=CR7E

Bougie plus froide= CR9E

Si vous utilisez votre moteur par temps froid, sur de petits trajets, et que vous voyez que votre moteur a du mal à chauffer et tourner correctement : mettez une bougie un peu plus chaude (un indice plus bas). Votre moteur tournera mieux durablement : Peu de calamine se formera dans la chambre de combustion, la qualité des étincelles étant meilleure.

Si au contraire, vous roulez l'été, de manière sportive, voire très sportive, sur circuit, n'hésitez pas à mettre une bougie plus froide d'une unité. Votre combustion sera meilleure. Les performances aussi. L'électrode de la bougie ne fondra pas.

NGK commercialise également des bougies RACING : la série VX : Ce sont généralement des bougies très froides avec une ou plusieurs électrodes, pour améliorer la combustion à très haut régime. Il existe un modèle Racing VX pour beaucoup de modèles standard : ex : DPR8EA9 -> DPR8EVX9

Si vous voulez améliorer vos performances moteur et votre consommation, essayez les bougies NGK de la série IX avec électrode en iridium. Ce métal rare permet d'avoir qualité d'étincelle bien meilleure qu'avec une électrode de métal classique. De plus l'électrode centrale extrêmement fine ne gêne pas le front de flamme lors de la combustion.

Il existe un modèle Iridium pour presque tous les modèles standard : ex : DPR8EA9 -> DPR8EIX9

Choisir son huile moteur

A chaque utilisation et chaque type de moteur son huile !

En fonction du cycle moteur de votre moto, 2 temps ou 4 temps, il convient d'effectuer le premier choix. Dans un moteur 2 temps, l'huile doit être mélangée à l'essence et ne doit ni être dégradée par l'essence ni ne dégrader celle-ci. Les performances moteur et même la fiabilité pourraient en souffrir.

Les huiles moteurs actuelles, et toutes les huiles moteurs sont des huiles multigrade, c'est-à-dire qu'elles ont 2 indices de viscosité :

Le premier, suivi de W pour Winter(hiver) est l'indice de viscosité à froid. Plus il est bas, plus il faut une température basse pour que l'huile se fige.

Le second indice est l'indice de viscosité à chaud : Il indique la viscosité de l'huile pour une température de 100°C (température couramment atteinte dans un moteur).

Exemple : une huile 5W50 aura une plage d'utilisation nettement plus importante qu'une huile 20W40.

Les huiles synthétiques ou semi-synthétiques sont en cela supérieures aux huiles minérales. Elles sont également plus durantes et permettent d'espacer les vidanges.

Motos 4T:

Si vous habitez en climat froid, ou que vous roulez beaucoup l'hiver, Big Store vous recommande d'utiliser l'huile BOXER Cruiser 10W40.

Si vous roulez par temps froid comme par temps chaud, l'huile Boxer Road Runner 10W50 est plus adaptée.

Si vous vous servez de votre moto de manière sportive, par temps très froid comme par temps très chaud, il faut une huile qui ne soit pas trop visqueuse moteur froid et suffisamment moteur très chaud : l'huile moteur BOXER Racer 5W50 100% synthétique est parfaitement adaptée.

Si vous êtes contraint de solliciter fortement votre moteur à froid, l'huile BOXER Racer vous permettra de limiter l'usure sans avoir à attendre que votre moteur ne soit chaud.

[Voir les huiles 4 temps](#)