

Description

L'utilisation de plastiques pour les pièces automobiles est en constante augmentation. En moyenne, les pièces en plastique peuvent représenter environ 10 % à 15 % de la surface extérieure totale d'un véhicule. La large gamme de plastiques et d'alliages plastiques rend la sélection du système de peinture de retouche appropriée très importante. Ce résumé de méthode pour choisir le système devrait aider le peintre à prendre ces décisions et offrir la possibilité de créer une finition fiable et durable.

Identification des plastiques nus**Recherche du code plastique**

Les plastiques couramment utilisés par l'industrie automobile peuvent généralement être identifiés par des marquages au dos de la pièce. Ces codes sont basés sur les codes ISO (Organisation internationale de normalisation). Les codes ISO sont un ensemble uniforme de combinaisons de lettres qui identifient les plastiques et les alliages plastiques. Normalement, un code ISO de plastique peut être trouvé au dos des pièces en plastique. La position du code sur la pièce varie selon le fabricant et/ou la pièce, donc un examen attentif de la pièce peut être nécessaire pour trouver le code. Les situations de réparation peuvent probablement nécessiter le retrait de la pièce du véhicule pour accéder au code.

Codes populaires des plastiques polyoléfinés

- | | |
|-------|------------|
| • PP | • PP+EP |
| • PO | • PP/EPM |
| • TPE | • PP/EPDM |
| • TPO | • PPE/EPDM |



- Les plastiques codés avec les combinaisons de lettres ci-dessus, ou contenant ces combinaisons de lettres, sont considérés comme des plastiques de type polyoléfine. Ces plastiques nécessitent l'utilisation d'un apprêt/promoteur d'adhérence en plastique approuvé.
- Les plastiques qui ne contiennent pas de lettres désignant les plastiques de type polyoléfine, à l'exception du polyéthylène (PE), sont des plastiques non-polyoléfinés et ne nécessitent pas de promoteur d'adhérence. Les plastiques en polyéthylène (PE) sont difficiles, voire impossibles, à peindre.
- Si aucun code n'est trouvé sur la pièce, ou si l'arrière est inaccessible, il peut être nécessaire d'obtenir l'information auprès du fournisseur de la pièce. Les informations sur les plastiques sont disponibles dans les manuels de réparation ou de service du fabricant d'équipement d'origine (OEM). Les informations OEM incluent les codes ou les types de plastique pour les pièces extérieures ainsi que pour les pièces intérieures.

Identification des plastiques nus – suite**Test de flottaison**

Comme méthode alternative d'identification, découpez avec précaution un morceau de plastique nu de la dimension d'une allumette sur l'arrière de la pièce. Assurez-vous que l'échantillon est exempt de peinture, d'agent de démoulage ou de tout autre revêtement. Plongez l'échantillon dans un récipient d'eau propre. Si l'échantillon flotte, cela indique que la pièce est en plastique de type polyoléfine. Tous les plastiques qui flottent nécessitent l'utilisation d'un apprêt/promoteur d'adhérence en plastique approuvé. Si l'échantillon coule, des investigations supplémentaires sont nécessaires. N'oubliez pas que les informations sur les plastiques sont disponibles dans les manuels de réparation ou de service du fabricant d'équipement d'origine (OEM).



Plastique polyoléfine



Investigation supplémentaire requise

Meilleures pratiques pour la préparation et le ponçage des plastiques non revêtus et revêtus

- Pré-nettoyez les plastiques non revêtus (bruts) avec Autoprep Ultraprep dans les zones réglementées et à la fois avec Autoprep Ultraprep et Antistatic Surface Cleaner sur les marchés régis par les règles nationales.
- Avant de peindre des plastiques polyoléfines non revêtus, utilisez une éponge grise ou blanche et une pâte à poncer de qualité pour abrasion.
- Avant de peindre un plastique non-polyoléfine non revêtu, poncez avec du papier abrasif grain no P400 à sec ou abrasez avec une éponge à poncer rouge et une pâte à poncer de qualité.
- Lors de la préparation des pièces en plastique apprêtées avec des apprêts réversibles et solubles aux solvants, poncez à sec avec un papier abrasif P400 ou frottez avec un tampon à récurer gris et une pâte à récurer de qualité. Évitez de percer le revêtement, si possible.
- Lors de la préparation de pièces en plastique apprêtées ou peintes avec un revêtement non réversible, utilisez du papier abrasif no P400 à sec ou abrasez avec une tampon abrasif rouge et une pâte à récurer de qualité.

Réfection des véhicules équipés de l'ADAS/RADAR

IMPORTANT : les véhicules équipés de systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS), y compris les capteurs radar, peuvent nécessiter des considérations particulières. Suivez toujours rigoureusement les procédures du fabricant d'équipement d'origine (FEO) pour les véhicules équipés de radar, ainsi que toute instruction spécifique ou formule de couleur fournie par AkzoNobel. En cas de divergence, la procédure du FEO prévaut.

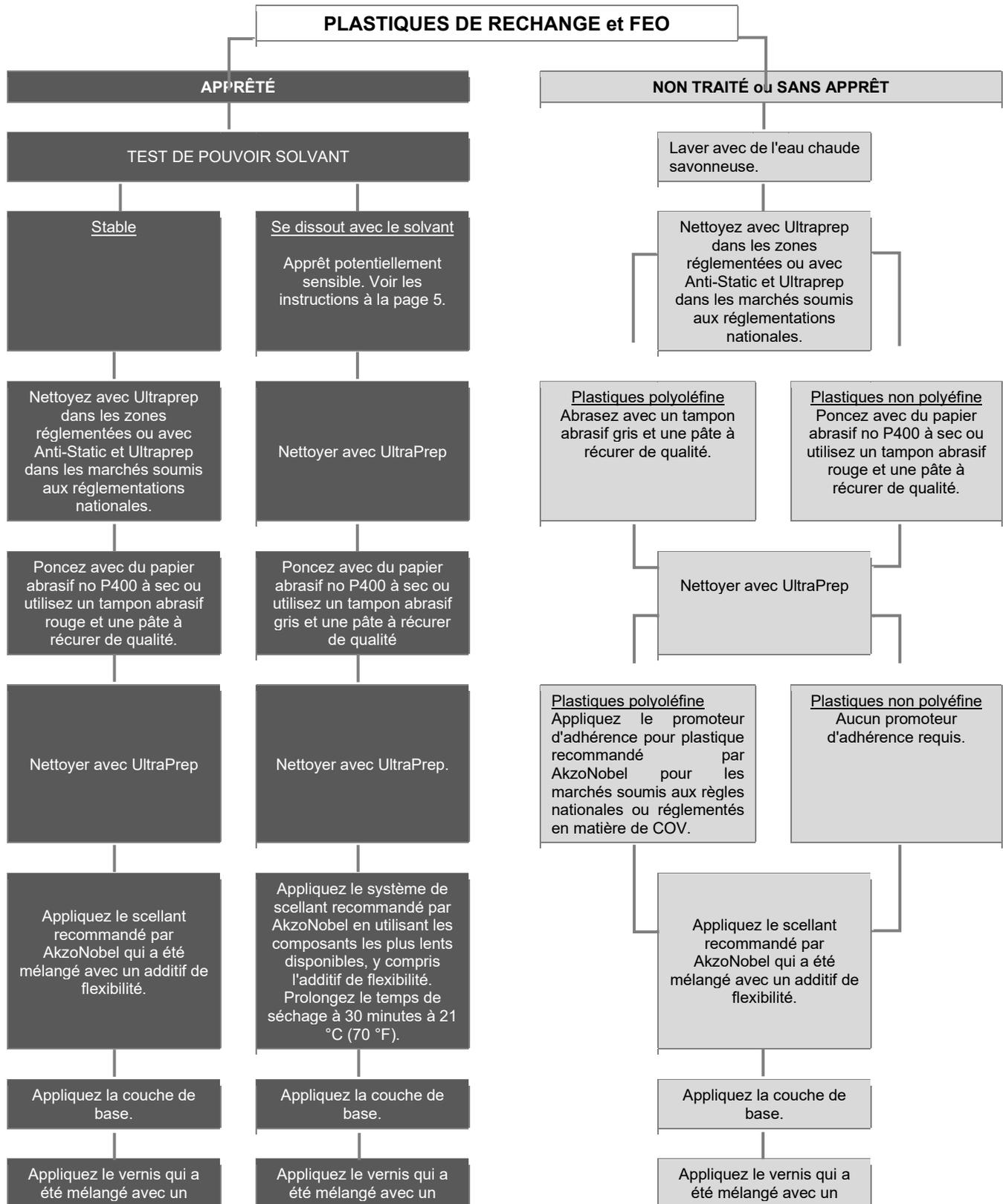
- Les réparations sur et autour de la zone des capteurs doivent être effectuées en suivant les spécifications et méthodes du fabricant afin de garantir que les capteurs conservent toute leur fonctionnalité et leur intégrité.
- Les revêtements de pare-chocs ne peuvent être repeints que si les spécifications de réparation fournies par le FEO le permettent.
- Les formules de couleur « transparente approuvée pour le radar » ont été développées par AkzoNobel afin de répondre aux spécifications du FEO en matière de permittivité et d'atténuation.

Ces formules de couleur ont été testées et approuvées par le FEO concerné et doivent être utilisées conformément aux spécifications lors des réparations affectant le radar.

Préparation et Systèmes de peinture pour les plastiques

Comme la réfection des pièces en plastique exige une attention particulière de la part du technicien, il est essentiel d'évaluer soigneusement la technologie du véhicule concernée ainsi que la pièce en plastique à être refaite. Référez-vous aux sections précédentes pour déterminer le type de plastique à être refait ainsi que toute autre considération de réparation. Après avoir confirmé l'absence de conflit avec les procédures de réparation du FEO, suivez le processus en vous appuyant sur les organigrammes des deux pages suivantes.

Finition de nouvelles pièces de plastique de rechange



additif de flexibilité, si nécessaire selon la FDS.

additif de flexibilité, si nécessaire selon la FDS.

additif de flexibilité, si nécessaire selon la FDS.

Réparation des pièces en plastique

**PLASTIQUES DU FEO et DE RECHANGE
ENDOMMAGÉS**

Assurez-vous de suivre toutes les procédures du FEO requises. Si cela est permis, réparez le plastique selon les besoins pour le ramener à sa forme d'origine. Si un remplissage est nécessaire, utilisez un matériau de réparation plastique à 2 composants en suivant les instructions fournies par le fabricant du matériau. Terminez la réparation avec du papier abrasif sec de grain no P220 à no P240.

Biseauter la zone réparée. Ponçage final du biseautage et de la zone d'application de l'apprêt surfaçant avec un papier à grain #P320 à P400 sec.

Biseautage correct

Nettoyer avec UltraPrep

Appliquez le promoteur d'adhérence pour plastique recommandé par AkzoNobel pour les marchés soumis aux règles nationales ou réglementés en matière de COV uniquement sur les plastiques polyoléfiniques.

Appliquez l'apprêt recommandé par AkzoNobel qui a été mélangé avec un additif de flexibilité.

Poncer la finition de surfaçant durci avec du papier #P500 à #P600 sec ou #P600 à #P800 humide.

Appliquez la couche de base.

Appliquez le vernis qui a été mélangé avec un additif de flexibilité, si nécessaire selon la FDS.

Biseautage qui pèle

Enlever la finition existante à un point où un bon biseautage peut être atteint. Ponçage final du biseautage et de la zone d'application de l'apprêt surfaçant avec un papier à grain #P320 à P400 sec.

Nettoyer avec UltraPrep.

Appliquez le promoteur d'adhérence pour plastique recommandé par AkzoNobel pour les marchés soumis aux règles nationales ou réglementés en matière de COV uniquement sur le plastique polyoléfinique.

Appliquez l'apprêt recommandé par AkzoNobel qui a été mélangé avec un additif de flexibilité.

Poncer la finition de surfaçant durci avec du papier #P500 à #P600 sec ou #P600 à #P800 humide.

Appliquez la couche de base.

Appliquez le vernis qui a été mélangé avec un additif de flexibilité, si nécessaire selon la FDS.

Substrats sensibles apprêtés d'origine et de rechange

Problème	Lors de la peinture sur des substrats sensibles apprêtés, l'apprêt appliqué en usine peut se rider ou se décoller.
Fréquence	Ce problème se produit sur les pare-chocs d'origine et de rechange apprêtés.
Conseils de préparation	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifiez l'adhérence <ul style="list-style-type: none"> ○ En utilisant du ruban adhésif sur une partie peu visible de la pièce, collez fermement le ruban puis retirez-le rapidement. ○ Si le ruban enlève l'apprêt, envisagez de retirer l'apprêt ou de remplacer la pièce. • Utilisez uniquement des nettoyants à base d'eau tels que Autoprep Ultraprep. Les nettoyants à base de solvants peuvent ramollir l'apprêt et/ou pénétrer dans le substrat en plastique, entraînant une sensibilité supplémentaire. • Utilisez les grains de ponçage les plus fins autorisés pour le système d'apprêt / de finition. Il est recommandé de ne pas utiliser de grain plus gros que P1000 avec un tampon d'interface. Si possible, évitez de poncer jusqu'à percer l'apprêt. • Après le nettoyage final de la surface, laissez la pièce sécher pendant 10 à 15 minutes avant d'appliquer le produit suivant.
Sélection du système	<ul style="list-style-type: none"> • L'Autosealer WB est recommandé pour l'utilisation. Référez-vous à la fiche technique du produit (FTP) pour les instructions de mélange. • Lors de l'utilisation d'apprêts à base de solvant, utilisez la quantité recommandée d'additif de flexibilité selon la FDS du produit et utilisez le système le plus lent que l'environnement permettra. • Lors de l'utilisation de couches de base à base de solvant, utilisez également des diluants plus lents et la quantité appropriée de durcisseur. Consultez la FDS du produit pour des instructions de mélange spécifiques.
Application	<p>Application d'apprêt scellant</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tout d'abord, appliquez une fine couche ouverte en évitant une surapplication. • L'application doit être transparente et lisse. • Laissez cette couche sécher pendant 5 minutes, puis appliquez une couche mince et fluide d'apprêt scellant. • La deuxième couche doit offrir une bonne couverture et avoir une apparence lisse. • N'appliquez pas trop de produit. Une application excessive ou épaisse entraînera des temps de séchage très longs et augmentera le risque de rides ou de décollement de l'apprêt d'usine existant. • Laissez cette dernière couche d'apprêt scellant sécher pendant 30 minutes avant d'appliquer la couche de base. <p>Application de la couche de base</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les applications de la couche de base ne doivent pas être trop mouillées/épaisses. Si la couche de base ne s'évapore pas en 3 à 5 minutes, envisagez une application plus légère. • Continuez l'application en respectant les temps d'évaporation appropriés jusqu'à ce que la surface soit couverte et que le contrôle de la couleur soit obtenu. <p>Application du vernis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Après le temps d'évaporation approprié, appliquez le vernis avec la quantité recommandée d'additif de flexibilité, si nécessaire.

Des informations détaillées sur l'utilisation des produits de base, des vernis et des autres produits AkzoNobel peuvent être consultées sur le site web à l'adresse suivante : <https://my.anaac.net/>