

SESSION DE 2008

CA/PLP
CONCOURS EXTERNE ET CAFEP

Section : REPARATION ET REVETEMENT EN CARROSSERIE

**ÉTUDE D'UN PRODUIT, D'UNE RÉALISATION, D'UN PROCESSUS,
D'UN SERVICE OU D'UNE ACTION DE MAINTENANCE**

Durée : 4 heures

Calculatrice électronique de poche, y compris programmable, alphanumérique ou à écran graphique, à fonctionnement autonome, non imprimante, autorisée conformément à la circulaire n° 99-186 du 16 novembre 1999.

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout document et de tout autre matériel électronique est rigoureusement interdit.

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence.

De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner explicitement.

NB : Hormis l'en-tête détachable, la copie que vous rendrez ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de signer ou de l'identifier.

Tournez la page S.V.P.

Session de 2008

CA / PLP

CONCOURS EXTERNE ET CAFEP

Section : REPARATION ET REVETEMENT EN CARROSSERIE

**Etude d'un produit, d'une réalisation,
d'un processus, d'un service, d'une
action de maintenance.**

DOSSIER SUJET

Le candidat dispose de 4 heures.

Le questionnement se trouve dans le « dossier réponses ».

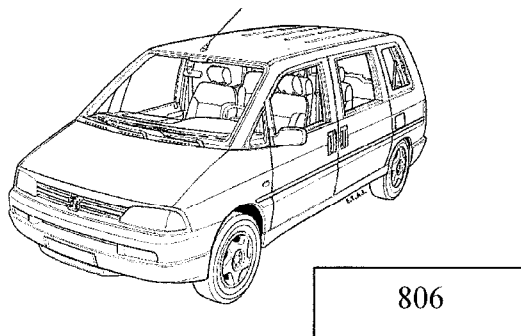
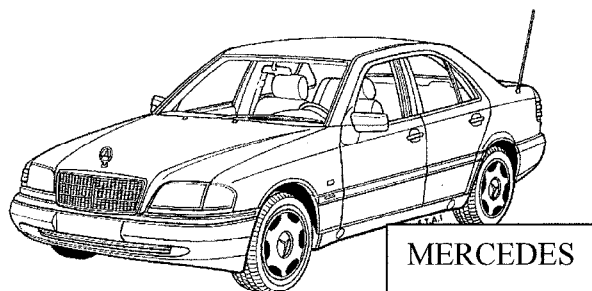
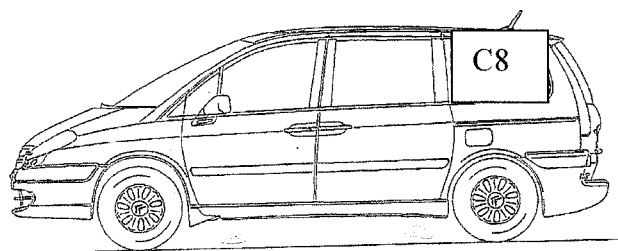
Conseil au candidat

Suivant les indications portées aux différentes questions, le candidat reportera la réponse sur le document « dossier réponses » ou sur une feuille de copie.

Dans le cas où il doit remplir un document donné dans le « dossier réponses », le candidat pourra ajouter des commentaires sur une feuille de copie en prenant soin d'indiquer le numéro de la question et un renvoi sur le document réponse correspondant.

L'étude porte sur trois véhicules pris en charge dans une même carrosserie :

- * **CITROEN C8 (choc latéral droit)**
- * **MERCEDES Classe C (choc arrière gauche)**
- * **PEUGEOT 806 (dysfonctionnement des motos-ventilateurs de refroidissement)**



On vous demande :

* de compléter dans le dossier réponses à l'aide du dossier technique, le mode opératoire. Le candidat apportera les renseignements complémentaires à la réalisation de l'intervention sur le plan technologique et scientifique.

Les phases à compléter sur le dossier réponses sont repérées avec une * dans le n° de phase (exemple : **100***) dans le mode opératoire.

MODES OPERATOIRES DE REPARATION

CITROEN C8		MERCEDES Classe C	
Phases	Renseignements technologiques et scientifiques, Schémas, consignes de sécurité ...	Phases	Renseignements technologiques et scientifiques, Schémas, consignes de sécurité ...
100	Rapport d'expertise. Réalisation du devis.	100*	Réalisation du devis. Renseignements : dossier réponses page 2/24
200	Rédaction de l'ordre de réparation	200	Rédaction de l'ordre de réparation
300	Contrôle du train roulant.	300*	Contrôle du train roulant. Renseignements : dossier réponses pages 3 et 4/24
400	<p style="text-align: center;"><i>Opérations préliminaires avant travaux de carrosserie :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Avant de débrancher la batterie, il est obligatoire de respecter une temporisation de 1 minute après coupure du contact avant toute intervention sur les systèmes pyrotechniques. - Isoler les cosses de batteries. 	400	<p style="text-align: center;"><i>Opérations préliminaires avant travaux de carrosserie :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Débrancher la batterie et isoler les cosses.
500	<p style="text-align: center;"><i>Dépose des éléments amovibles endommagés et des éléments permettant la restructuration :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - bouclier - porte AV D.... - aile AV D 	500	<i>Dépose des éléments amovibles endommagés et des éléments permettant la restructuration :</i>
600*	Restructuration Renseignements : dossier réponses pages 5/24	600	Restructuration

CITROEN C8		MERCEDES Classe C	
Phases	Renseignements technologiques et scientifiques, Schémas, consignes de sécurité ...	Phases	Renseignements technologiques et scientifiques, Schémas, consignes de sécurité ...
700*	Réparation du bouclier par soudure Renseignements : dossier réponses page 6/24	700	Mise en peinture
800*	Mise en peinture du bouclier avec l'utilisation du raccord fondu. Renseignements : dossier réponses pages 7 à 11/ 24	800	Livraison – Facturation
900*	Remplacement - pied avant partiel + fermeture longeron extérieur Renseignements : dossier réponses pages 12 à 20/24		
1000	Mise en peinture		
1100	Repose des éléments amovibles		
1200	Livraison - Facturation		

PEUGEOT 806	
Phases	Renseignements technologiques et scientifiques, Schémas, consignes de sécurité ...
100*	Analyse du dysfonctionnement électrique des motos-ventilateurs de refroidissement. Réparation. Renseignements : dossier réponses pages 21 à 24/24

Session de 2008

CA / PLP

CONCOURS EXTERNE ET CAFEP

Section : REPARATION ET REVETEMENT EN CARROSSERIE

**Etude d'un produit, d'une réalisation,
d'un processus, d'un service, d'une
action de maintenance.**

DOSSIER TECHNIQUE

- Elaboration du devis peinture du véhicule MERCEDES classe C* pages 2 à 4 / 19
- description du choc
- fiches temps constructeur
- Contrôle du train roulant MERCEDES Classe C* pages 5 à 9 / 19
- informations générales
- fiches techniques du contrôle
- Recouvrement du bouclier avec la technique du raccord fondu* pages 10 à 19 / 19
- fiches techniques « Sikkens »

Description de l'accident et du choc du véhicule MERCEDES

Le véhicule MERCEDES Classe C a subi un choc arrière important. De plus, le véhicule a percuté un trottoir au niveau de la roue Avant Droite.

Suite à la réception de ce véhicule, les différentes opérations de réparations sont listées :

*** Carrosserie :**

- Remplacement :

Jupe AR
Aile AR G.
Volet de réservoir.
Porte AR G.
Bouclier AR

- Redressage :

Aile AR D

*** Peinture :**

- Sur véhicule :

Jupe AR.
Aile AR G (avec custode et pied AR)
Aile AR D (partie inf AR)
Volet de réservoir
Couvercle de coffre (revoilage)
Aile AV D (revoilage)

- Elément déposé :

Porte AR G
Bouclier AR

Tarifs main d'œuvre et ingrédient :

- * Taux de main d'œuvre mécanique : 40 €
- * Taux de main d'œuvre sellerie – ferrage : 30 €
- * Taux de main d'œuvre tôlerie : 40 €
- * Taux de main d'œuvre peinture : 40 €

- * Ingrédient peinture « bi-couche revernie métallisée » : 22 €

Temps de réparation carrosserie :

- * Mécanique – Electricité : 2 h
- * Sellerie-ferrage : 9 h
- * Tôlerie : 24 h

Fiches de temps peintures constructeur

MERCEDES Classe C
Berlines 4 portes

PEINTURE

TRAVAUX PREPARATOIRES

Les TRAVAUX PREPARATOIRES précèdent la PEINTURE des éléments

INDICATIONS POUR L'UTILISATION DES TEMPS DE PRÉPARATION ET DES TEMPS DE PEINTURE

Les travaux préparatoires

— Compréhension :

- Nettoyage des surfaces à peindre
- Marouflage des éléments adjacents
- Préparation des produits de peinture
- Nettoyage du pistolet et du godet
- Nettoyage autour de l'élément peint

— Ne comprennent pas :

- Revêtement anticorrosion sous laque de finition
- Dérouillage sous peinture
- Enlèvement de l'ancienne peinture complète
- Travaux d'étanchéité
- Protection anticorrosion des corps creux
- Déshabillage-habillage des éléments
- Retouches
- Lustrage des raccords
- Echantillonnage pour harmonisation des teintes

Les travaux préparatoires sont à spécifier :

- **ÉLÉMENTS EN PLACE** : sont sur le véhicule et imposent un marouflage des éléments adjacents
- **ÉLÉMENTS DÉPOSÉS-DESHABILLÉS ou NEUFS** : sont anciens ou neufs. Les équipements n'étant pas montés, il n'y a pas de marouflage
- **ÉLÉMENTS DÉPOSÉS-ÉQUIPÉS** : imposent le marouflage des équipements
- **PETITS ÉLÉMENTS** : sont les tôles d'habillage AV (sous blocs optiques), volet de remplissage de réservoir, etc.

Les zones de travail (accostages) qui, lors du remplacement d'un élément soudé, dépassent la limite de la zone de peinture, sont comprises dans les temps de l'élément soudé. Si le remplacement de l'élément soudé a provoqué l'endommagement de la peinture de l'élément adjacent, la peinture de ce dernier correspond à la catégorie II s'il n'a pas fait l'objet d'une réparation.

CHOIX DE LA CATÉGORIE

- **CATÉGORIE II** : Élément de carrosserie qui doit être peint pour harmoniser les teintes (peinture ext.). Des petites réparations sont incluses (sans masticage).
- **CATÉGORIE III** : Élément de carrosserie réparé dont la réfection des fonds ne dépasse pas 30 % de la surface.
- **CATÉGORIE I-M** : Élément de carrosserie remplacé, amovible.
- **CATÉGORIE I-E** : Élément de carrosserie remplacé, soudé.
- **CATÉGORIE I-J** : Élément de carrosserie n'exigeant pas la même qualité de surface qu'une surface extérieure (par ex. : passage de roue AV).

CHAQUE CATÉGORIE COMPREND	CAT.				
	II	III	I-M amovible	I-E soudé	I-J
PONÇAGE avant masticage avant apprêt avant peinture	x	x	x	x	x
MASTICAGE zone réparée accostage élément neuf soudé		x		x	
APPRÊT élément réparé élément neuf soudé élément neuf amovible		x	x	x	x
PEINTURE élément réparé élément ancien élément neuf amovible (2 faces) verniss pour métallisée gris mat sur certains éléments	x	x	x	x	x

TEMPS DE PRÉPARATION

ÉLÉMENT EN PLACE	Unie	98 1201	1,60
	Métall.	98 1221	1,80
	+ Suppl. : Pour chaque élément adjacent	98 1290	+ 0,40
+ Suppl. : Pour élément non adjacent	98 1055	+ 0,30	
ENSEMBLES			
— Véhicule complet (ext.)	Unie	98 1510	7,20
	Métall.	98 1520	7,70
Avec toit ouvrant	Unie	98 1505	7,80
	Métall.	98 1506	8,30
ÉLÉMENT DÉPOSÉ-DESHABILLÉ ou NEUF			
En annexe aux éléments en place	Unie	98 1301	0,80
	Métall.	98 1321	1,00
+ Suppl. : Pour chaque élément supplément.	Unie	98 1311	0,50
	Métall.	98 1331	0,70
— Pour « carrosserie neuve »	Unie	98 1390	+ 0,20
	Métall.	98 1530	5,00
ÉLÉMENT DÉPOSÉ-ÉQUIPÉ	Unie	98 1401	1,00
	Métall.	98 1431	1,20
En annexe aux éléments en place	Unie	98 1411	0,70
	Métall.	98 1441	0,80
+ Suppl. : Pour chaque élément supplément.	Unie	98 1480	+ 0,30
	Métall.	98 1491	+ 0,30
+ Suppl. : Petits éléments déposés suppl.	98 1492	+ 0,30	

EXEMPLES

1^{er} ex. — Suite à CHOC AVANT :

- Remplacement : Tôle d'habillage AV G + Aile AV G + Capot moteur
- Redressage : Aile AV D + Porte AV G + Armature-traverse inf. AV

— PEINTURE

- Sur véhicule : Tôle d'habillage AV G + Ailes AV G et D + Porte AV G (revolage)
- Élément déposé : Capot moteur

ÉLÉMENTS PEINTS EN LAQUE UNIE	PRÉPARATION		CAT.	PEINTURE	
	Code	Temps		Code	Temps
Tôle d'habillage AV G	98 1491	0,30	I-M	98 1786	0,10
Aile AV G	98 1201	1,60	I-M	98 2411	0,80
Aile AV D	98 1290	0,40	III	98 2413	1,10
Porte AV G	98 1290	0,40	II	98 4012	0,80
Capot moteur	98 1311	0,50	I-M	98 2801	2,60
Armature-traverse inf. AV	98 1290	0,40	I-J	98 3031	0,40
Totaux =		3,60			5,60
TOTAL PEINTURE = 9 h 20					

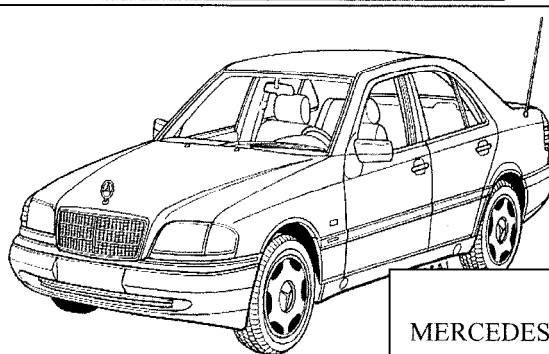
2^e ex. — Suite à CHOC LATÉRAL :

- Remplacement : Bas de caisse D + Porte AR D
- Redressage : Aile AV D + Porte AV D + Aile AR D

— PEINTURE

- Sur véhicule : Bas de caisse D + Aile AR D + Pied milieu D
- Éléments déposés : Porte AR D + Aile AV D
- Élément déposé/équipé : Porte AV D

ÉLÉMENTS PEINTS EN LAQUE MÉTALLISÉE	PRÉPARATION		CAT.	PEINTURE	
	Code	Temps		Code	Temps
Bas de caisse D	98 1221	1,80	I-E	98 5015	1,60
Aile AR D	98 1290	0,40	III	98 7017	2,80
Pied milieu D	98 1290	0,40	III	98 5557	0,80
Porte AR D	98 1331	0,70	I-M	98 4115	0,90
Aile AV D	98 1390	0,20	III	98 2417	1,20
Porte AV D	98 1441	0,80	II	98 4015	0,90
Totaux =		4,30			8,20
TOTAL PEINTURE = 12 h 50					



MERCEDES

TEMPS DE FACTURATION INDICATIFS Exprimés en heures et centièmes d'heure								
CATÉGORIES	II		III		I-M		I-E	
	Code	Temps	Code	Temps	Code	Temps	Code	Temps
Peinture des éléments								
PARTIE AVANT								
PARE-CHOCS AV	98-1731	0,90	—	—	98-1731	0,90	—	—
• TOLE D'HABILLAGE AV (sous bloc optique)	98-1786	0,10	—	—	—	—	—	—
AILE AV	98-2412	0,50	98-2413	1,10	98-2411	0,60	—	—
	98-2416	0,60	98-2417	1,20	98-2415	0,80	—	—
— Partie sup. (au-dessus de baguette)	98-2432	0,40	98-2433	0,90	—	—	—	—
— Partie inf. (au-dessous de baguette)	98-2442	0,10	98-2443	0,20	—	—	—	—
CAPOT MOTEUR	98-2802	1,80	98-2803	3,00	98-2801	2,60	—	—
	98-2806	2,40	98-2807	3,60	98-2805	3,20	—	—
PARTIE LATÉRALE								
PORTE AV	98-4012	0,80	98-4013	1,70	98-4011	0,90	—	—
	98-4016	0,90	98-4017	1,80	98-4015	1,10	—	—
— Partie sup. (au-dessus de baguette)	98-4032	0,50	98-4033	1,10	—	—	—	—
	98-4036	0,60	98-4037	1,20	—	—	—	—
— Partie inf. (au-dessous de baguette)	98-4052	0,30	98-4053	0,60	—	—	—	—
	98-4056	0,30	98-4057	0,70	—	—	—	—
PORTE AR	98-4112	0,60	98-4113	1,30	98-4111	0,80	—	—
	98-4116	0,80	98-4117	1,50	98-4115	0,90	—	—
— Partie sup. (au-dessus de baguette)	98-4132	0,40	98-4133	1,00	—	—	—	—
	98-4136	0,60	98-4137	1,10	—	—	—	—
— Partie inf. (au-dessous de baguette)	98-4152	0,20	98-4153	0,40	—	—	—	—
	98-4156	0,30	98-4157	0,50	—	—	—	—
PIED AV SUP.	—	—	98-5513	0,40	—	—	98-5511	0,30
	—	—	98-5517	0,50	—	—	98-5515	0,40
BAIE DE PORTE - PARTIE SUP.	—	—	98-4713	0,30	—	—	—	—
	—	—	98-4717	0,40	—	—	—	—
BAIES DE PORTES - PIED MILIEU (1 côté)	—	—	98-4753	1,80	—	—	—	—
	—	—	98-4757	2,10	—	—	—	—
PIED MILIEU	—	—	98-5553	0,70	—	—	98-5551	0,60
	—	—	98-5557	0,80	—	—	98-5555	0,70
BAS DE CAISSE COMPLET	—	—	98-5013	1,30	—	—	98-5011	1,40
	—	—	98-5017	1,50	—	—	98-5015	1,60
— Partie ext.	98-5052	0,30	98-5053	0,80	—	—	—	—
	98-5056	0,50	98-5057	0,90	—	—	—	—
PAVILLON	98-6104	2,60	98-6107	4,30	—	—	98-6101	5,20
	98-6113	3,30	98-6116	5,00	—	—	98-6110	5,90
— Sans montants AV ni custodes	98-6204	1,58	98-6207	2,58	—	—	98-6201	3,10
	98-6213	2,00	98-6216	2,90	—	—	98-6210	3,50
— Sans panneau de toit ouvrant	98-6134	2,30	98-6137	3,70	—	—	98-6131	4,40
	98-6143	2,90	98-6146	4,30	—	—	98-6140	5,10
— Sans montants AV ni custodes	98-6234	1,20	98-6237	1,90	—	—	98-6231	2,30
	98-6243	1,50	98-6246	2,30	—	—	98-6240	2,70
PANNEAU DE TOIT OUVRANT	98-6502	0,30	98-6503	0,80	98-6501	0,50	—	—
	98-6506	0,50	98-6507	0,90	98-6505	0,60	—	—
PARTIE ARRIÈRE								
PARE-CHOCS AR	98-1735	1,10	—	—	98-1735	1,10	—	—
JUPE AR	98-8112	0,50	98-8113	1,30	—	—	98-8111	1,10
	98-8116	0,70	98-8117	1,30	—	—	98-8115	1,30
AILE AR	98-7012	1,40	98-7013	2,30	—	—	98-7011	2,80
	98-7016	1,80	98-7017	2,80	—	—	98-7015	3,30
— Avec custode, avec pied AR	98-7042	1,30	98-7043	2,00	—	—	—	—
	98-7046	1,60	98-7047	2,40	—	—	—	—
— Partie inf. (au-dessous de baguette)	98-7165	0,10	98-7169	0,20	—	—	—	—
	98-7195	0,20	98-7199	0,40	—	—	—	—
• VOLET DE REMPLISSAGE DE RÉSERVOIR	98-7207	0,30	98-7211	0,50	—	—	—	—
	98-7952	0,10	—	—	98-7951	0,20	—	—
	98-7956	0,20	—	—	98-7955	0,30	—	—
TOLE INF. DE LUNETTE AR	98-7962	0,10	—	—	—	—	—	—
	98-7966	0,20	—	—	—	—	—	—
COUVERCLE DE COFFRE AR	98-8012	0,80	98-8013	1,90	98-8011	1,10	—	—
	98-8016	1,10	98-8017	2,20	98-8015	1,30	—	—
ENSEMBLES								
CARROSSERIE NEUVE	98-9220	15,20	—	—	—	—	—	—
	98-9260	20,80	—	—	—	—	—	—
VÉHICULE	98-9120	12,30	98-9130	19,90	—	—	—	—
	98-9160	15,90	98-9170	23,50	—	—	—	—
ÉLÉMENTS INTÉRIEURS					CATÉGORIE I-J			
ARMATURE AV	—	—	—	—	98-3021	0,30	—	—
	—	—	—	—	98-3025	0,40	—	—
ARMATURE - TRAVERSE INF. AV	—	—	—	—	98-3031	0,40	—	—
	—	—	—	—	98-3035	0,50	—	—
ARMATURE - TRAVERSE INF. AV - PASSAGE DE ROUE	—	—	—	—	98-3041	0,80	—	—
	—	—	—	—	98-3045	1,00	—	—
COMPARTIMENT MOTEUR	—	—	—	—	98-3011	1,30	—	—
	—	—	—	—	98-3015	1,60	—	—
TABLIER (côté compartiment moteur)	—	—	—	—	98-3071	0,20	—	—
	—	—	—	—	98-3075	0,30	—	—
— Avec cavité à l'arrière	—	—	—	—	98-3061	0,30	—	—
	—	—	—	—	98-3065	0,30	—	—
COFFRE AR	—	—	—	—	**	**	—	—
	—	—	—	—	**	**	—	—

* = PETITS ÉLÉMENTS - Travaux préparatoires évalués à 0,30 h (code 98-1491), quel qu'en soit le nombre — ** = Non déterminé

Informations sur le véhicule MERCEDES

Identification du véhicule :

MERCEDES Classe C 220 CLAssic (sans châssis sport)
Type mine : 202.022
Cylindrée : 2199
Puissance fiscale : 10
Année de mise en circulation : 10 / 02 / 2000

Méthode de réglage du Train roulant :

En ordre de marche

Les valeurs de l'assiette du véhicule :

Valeur du train Avant : + 20 mm
Valeur du Train Arrière : + 30mm

Tableau de relevé des valeurs du train roulant :

Géométrie Avant	Relevé côté Droit	Relevé côté Gauche
Parallélisme	0°	0° 20'
Carrossage	- 0° 55'	- 0° 30'
Chasse	4° 10'	4° 33'
Géométrie Arrière		
Parallélisme	0° 12'	0° 13'
Carrossage	-0° 43'	- 0° 46'

Contrôle et réglage du train roulant MERCEDES Classe C

MERCEDES

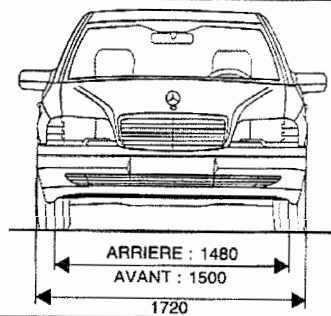
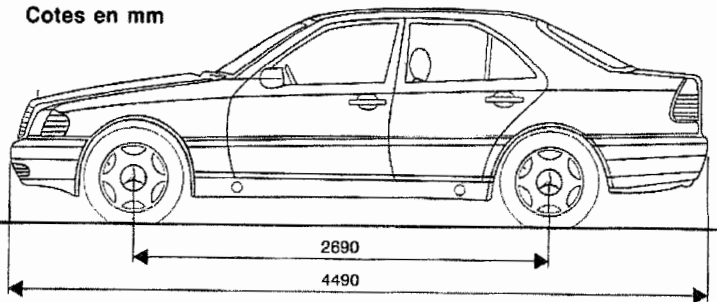
MER-14A/10

© Pub et Trade 1G94

MODELE : CLASSE C

Versions	C180	C200	C220	C220	C200 D	C220 D	C250 D
Types mines	202.018	202.020	202.022	202.026	202.120	202.121	202.125
Cylindrée	cm ³ 1799	1996	2199	2799	1997	2155	2497
Puissance fiscale	cv 8	9	10	14	7	8	9
Année	1994 →	1994 →	1994 →	1994 →	1994 →	1994 →	1994 →
Classification	A	B	C	D	E	F	G

Cotes en mm



DIRECTION

Classification	A - B - C - D - E - F - G
Modèle	Boîtier à circulation de billes assisté
Jeu poussoir/galet-vis	mm
Diamètre de braquage	m
Nombre de tours volant	
Détermination point milieu	Voir ci-contre
Calage crémaillère	mm

SUSPENSION

Classification	A - B - C - D - E - F - G	
AVANT	Ressort	Type Hélicoïdal
Hauteur libre	Ressort	mm
	Repère	
Réglage roulement moyen		
Assiette serrage silentbloc	mm	Voir chapitre assiette du véhicule
ARRIERE	Ressort	Type Hélicoïdal
Hauteur libre	Ressort	mm
	Repère	
Réglage roulement moyen		
Assiette serrage silentbloc	mm	Voir chapitre assiette du véhicule
Evolution		

JANTES

Classification	A - B - E - F - G	C - D
Dimensions	6J x 15 - 6 1/2J x 15	6 1/2J x 15 +1
Diamètre moyen	mm	
Entre axe	mm	
Nombre de trous	5	
Diamètre des trous	mm	
Déport	mm	
Couple écrous de roue	daNm 11	

PNEUMATIQUES

Classification	A - B - E - F - G		C - D
AVANT	dimensions	185/65 R 15 - 195/65 R 15	195/65 R 15 +1
Pression	A vide	bars	
	En charge	bars	
ARRIERE	dimensions	185/65 R 15 - 195/65 R 15	195/65 R 15 +1
Pression	A vide	bars	
	En charge	bars	

REMARQUES

RAPPEL : Le signe ÷ remplace la préposition "à".

*1 Les chassis sport peuvent être équipés en : 7 J x 15 → 205/60 R 15
7 1/2 J x 17 → 225/45 ZR 17

DIRECTION

Détermination du point milieu

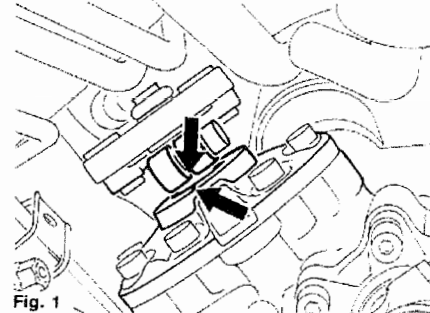


Fig. 1

• Le mécanisme de direction se trouve en position médiane lorsque la fente de serrage sur l'accouplement se trouve en regard de l'encoche prévue sur le mécanisme de direction.

CORRECTEUR D'ASSIETTE

Méthode de réglage :

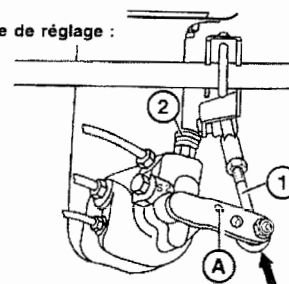


Fig. 2

• Charger le véhicule à l'aide de poids ou bien tirer vers le bas jusqu'au point de réglage prescrit (voir tableau page MER.14A/20) à l'aide d'un dispositif de traction.

• Desserrer le contre écrou et ajuster la longueur de la biellette (1).

• L'ajustement est correct lorsqu'une pige de 4 mm peut être glissée dans le trou A du levier de réglage et le trou de positionnement prévu dans le corps du correcteur.

• Si besoin, réduire la pression par le biais de la vis de vidange (2).

Nota : si l'assiette du véhicule en ordre de marche est trop basse, la correction doit se faire uniquement en remplaçant les supports caoutchouc des ressorts AR.

TRAIN AVANT

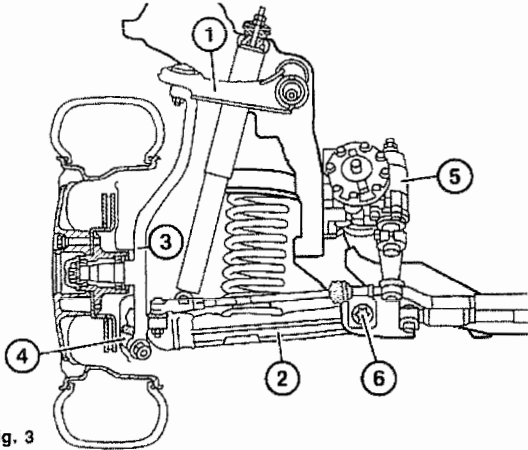


Fig. 3

- 1 Bras oscillant transversal supérieur
- 2 Bras oscillant transversal inférieur
- 3 Fusée d'essieu et levier de fusée
- 4 Support à rotule
- 5 Boîtier de direction
- 6 Vis de centrage

POINTS DE LEVAGE

- Chandelles à support plat en "A"
- Cric hydraulique en "B"

Important :
Placer les chandelles sous les tampons en caoutchouc rigide (2).

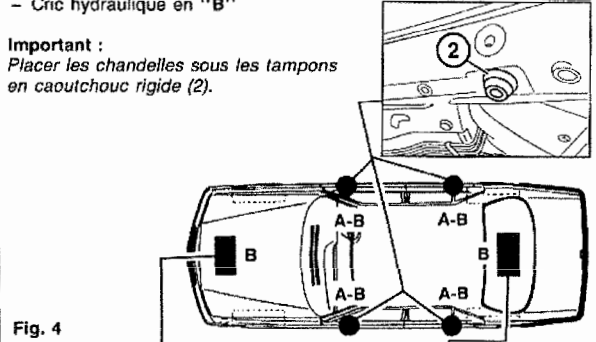
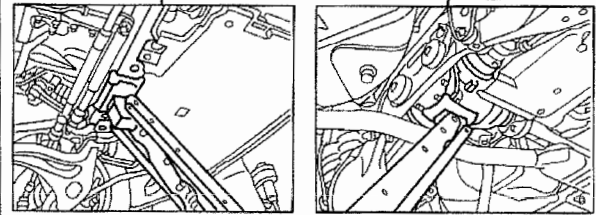


Fig. 4



GEOMETRIE AVANT

Classification	A - B - C - D - E - F - G	Chassis sport
Pincement (+)	mm/degrés $2,2 \pm 1,1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$2,2 \pm 1,1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$
Ouverture (-)	mm/degrés	
Carrossage	degrés $- 0^{\circ}30' \pm 20'$	$- 0^{\circ}50' \pm 20' *2$
Chasse	degrés $+ 4^{\circ}35' *1$	$+ 5^{\circ}10' *1*2$
Inclinaison pivots fusée	degrés	
Angle braquage	Roue Int. degrés 43	
	Roue Ext. degrés $37 \rightarrow 32$	

REGLAGE

*2 Voir chapitre réglage du carrossage et de la chasse page 14A/20.

Important :

- Pour mesurer et régler le parallélisme, écarter les roues à l'avant avec une force d'environ 90 à 110 N.
- L'écartement des roues élimine l'élasticité de la timonerie de direction.

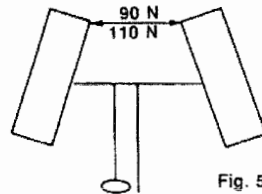


Fig. 5

Réglage du pincement

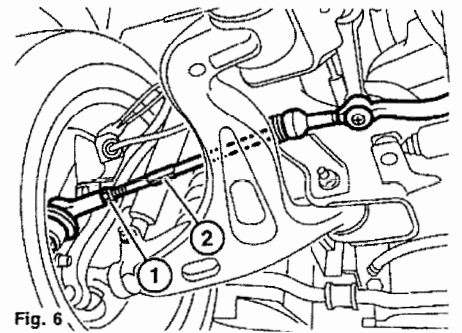


Fig. 6

- Débloquer le contre-écrou (1).
- Régler la barre de direction en agissant sur les six pans (2).
- Eviter tout vrillage du soufflet.
- Resserrer le contre-écrou au couple de 5 daNm.

GEOMETRIE ARRIERE

Classification	A - B - C - D - E - F - G	
Pincement (+)	mm/degrés $2,8 \pm 1,1$	$0^{\circ}25' \pm 10'$
Ouverture (-)	mm/degrés	
Carrossage	degrés	Voir tableau ci-contre

REGLAGE

PINCEMENT

- Régler à la valeur théorique en partant de l'ouverture maximum possible (environ $- 1^{\circ}$).
- Agir sur la vis d'excentrique sur le support des barres d'accouplement gauche et droite sur le berceau arrière.
- Couple de serrage de la vis d'excentrique : 7 daNm.

REMARQUES

- *1 Chasse au-dessus de 20° de braquage.
- *2 Méthode de réglage, se reporter au chapitre : réglage du carrossage et de la chasse page 14A20.

Valeurs de carrossage AR suivant l'assiette du véhicule

Carrossage (°)	Assiette du véhicule (mm)
$- 0^{\circ}15'$	+ 50
$- 0^{\circ}30'$	+ 40
$- 0^{\circ}45'$	+ 30
$- 1^{\circ}$	+ 20
$- 1^{\circ}15'$	+ 10
$- 1^{\circ}30'$	0
$- 1^{\circ}45'$	- 10
$- 2^{\circ}$	- 20
$- 2^{\circ}15'$	- 30

MER.14A/10 Pub et Trade 1G94

CONTROLE DE L'ASSIETTE DU VEHICULE

Contrôle hauteur avant :

- Provoquer plusieurs débattements de la suspension.
- Mettre en place le contrôleur (201.589.00.21.00) (1) entre la vis de centrage avant et la vis de centrage arrière du palier du bras oscillant inférieur.
- Appliquer le bras de palpation du contrôleur sur le bras oscillant.
- Relever sur l'échelle du contrôleur la valeur du niveau du véhicule.
- Si la valeur dépasse les limites de tolérance, régler la hauteur du véhicule en remplaçant les supports caoutchouc des ressorts (4 hauteurs disponibles).

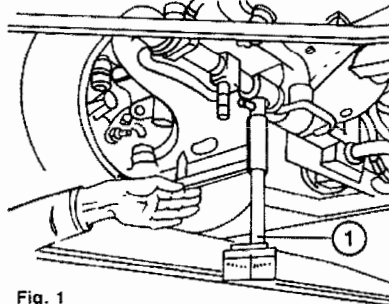


Fig. 1

Contrôle hauteur arrière

- Appliquer le bras pivotant du contrôleur (201.589.01.21.00) (2) sur le bras de suspension du palier intérieur (flèche).
- Appliquer le bras de palpation sur l'arbre d'essieu arrière et relever sur l'échelle du contrôleur la valeur du niveau du véhicule.

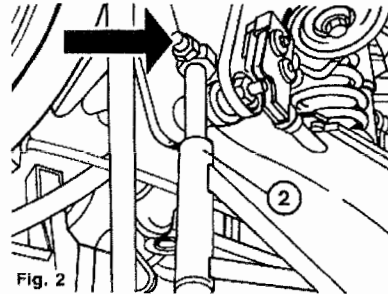


Fig. 2

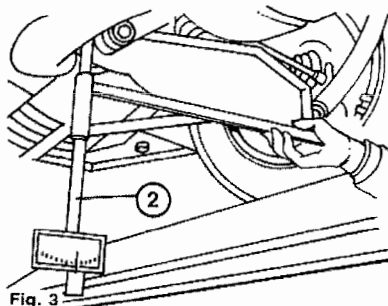


Fig. 3

- Si la valeur dépasse les limites de tolérance, régler la hauteur du véhicule en remplaçant les supports caoutchouc des ressorts (3 hauteurs disponibles).

REGLAGE DU CARROSSAGE ET DE LA CHASSE

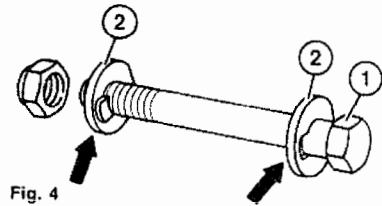


Fig. 4

- Pour effectuer le réglage du carrossage et de la chasse, il faut remplacer la vis de centrage (6) (Fig. 3) page MER.14A/10 du bras oscillant transversal inférieur par une vis de réparation (1) avec rondelles de réglage (2).
- Comprimer le ressort avant.
- Glisser une rondelle de réglage sur la vis de réparation côté tête de telle sorte que le creux se trouve du côté de la tête de vis.
- Après avoir introduit la vis, monter une deuxième rondelle de réglage et un écrou à six pans autofreiné. Couple de serrage : 15 daNm.
- Détendre le ressort et provoquer plusieurs débattements de la suspension.
- Vérifier une nouvelle fois l'assiette de la voiture sur le train avant.
- Contrôler les valeurs de carrossage et de chasse.

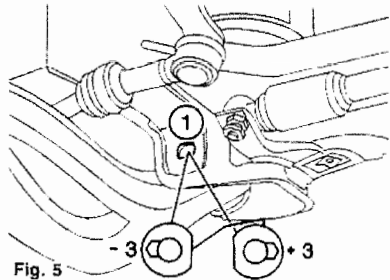


Fig. 5

- La variation de carrossage s'obtient en jouant sur la fixation avant du bras oscillant inférieur (1).
- + 3 mm de course de réglage = - 20' de carrossage
- 3 mm de course de réglage = + 20° de carrossage

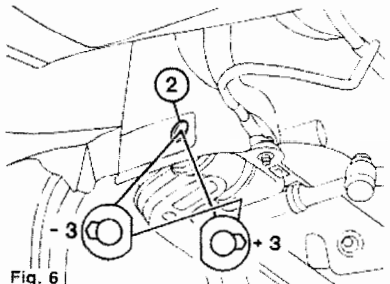


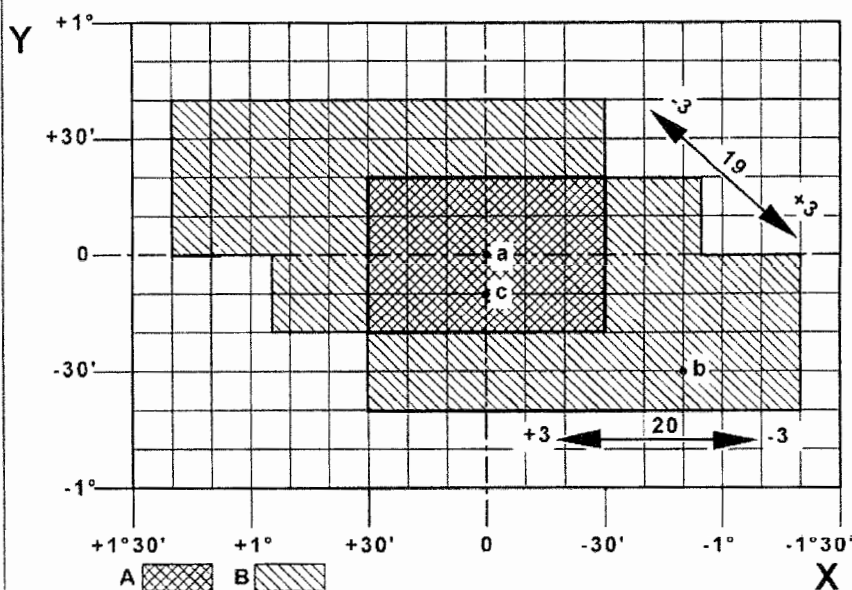
Fig. 6

- La variation de chasse s'obtient en jouant sur la fixation arrière du bras oscillant inférieur (2).
- + 3 mm de course de réglage = + 25' de chasse
- 3 mm de course de réglage = - 25' de chasse.
- Pour déterminer les possibilités de réglage et la position des rondelles de réglage, se reporter au diagramme et aux tableaux se trouvant au verso.

VALEURS D'ASSIETTE

Type	Train AV en ordre de marche mm	Train AR sans correcteur d'assiette en ordre de marche mm	Train AR avec correcteur d'assiette en ordre de marche mm	Train AR avec correcteur d'assiette sous charge (point de réglage) mm
CLASSIC et ELEGANCE 202.018/022/120/121/125	+ 24 ⁺¹⁰ / - 15	+ 31 ⁺¹⁰ / - 12	+ 19 ⁺¹⁰ / - 12	0 ± 10
CLASSIC et ELEGANCE 202.028	+ 24 ⁺¹⁰ / - 15	+ 34 ⁺¹⁰ / - 12	+ 22 ⁺¹⁰ / - 12	+ 3 ± 10
Châssis sport ESPRIT 202.018/022/120/121/125	- 1 ⁺¹⁰ / - 15	+ 6 ⁺¹⁰ / - 1+	- 6 ⁺¹⁰ / - 12	- 25 ± 10
Châssis sport ESPRIT 202.028	- 1 ⁺¹⁰ / - 15	+ 9 ⁺¹⁰ / - 12	- 3 ⁺¹⁰ / - 12	- 22 ± 10
Suspension pour plus grande garde au sol (suspension ferme) 202.018/022/120/121/125	+ 39 ⁺¹⁰ / - 15	+ 46 ⁺¹⁰ / - 12	-	-
Suspension pour plus grande garde au sol (suspension ferme) 202.028	+ 39 ⁺¹⁰ / - 15	+ 46 ⁺¹⁰ / - 12	-	-

DIAGRAMME CARROSSAGE / CHASSE



- 19 Fixation avant du bras oscillant transversal (carrossage) a Valeur théorique
- 20 Fixation arrière du bras oscillant transversal (chasse) b Avant la correction
- A Plage de tolérance c Après la correction
- B Plage de réglage X Axe de chasse
- Y Axe de carrossage

Explications relatives au diagramme

- Déterminer la différence entre la valeur relevée et la valeur théorique.
- La porter dans le diagramme.
- Si les valeurs déterminées de carrossage et de chasse sont situées en dehors de la zone de tolérance mais à l'intérieur de la plage de réglage, un ajustage est possible (voir exemple de correction).
- Si les valeurs dépassent la plage de réglage, remettre en état ou remplacer les éléments de carrossage et/ou de suspension si nécessaire.

Exemple de correction :

	Carrossage	Chasse
Valeur théorique (a)	-0°30' ± 20'	+4°35' ± 30'
Valeur réelle	-1°	+3°45'
Différence (b)	-0°30'	-0°50'
Variante de correction (voir tableau)	+20'	+50'
Nouvelle valeur d'ajustage (c)	-0°40'	+4°35'

TABLEAUX DES POSSIBILITES DE CORRECTION

Possibilités de réglages du carrossage

Fixation avant du bras oscillant transversal(19) en mm	Modification du carrossage	Fixation arrière du bras oscillant transversal (20) en mm	Modification de la chasse
- 3	+ 20'	- 3	+ 0
+ 3	- 20'	+ 3	- 0

Possibilités de réglages de la chasse :

Fixation avant du bras oscillant transversal(19) en mm	Modification du carrossage	Fixation arrière du bras oscillant transversal (20) en mm	Modification de la chasse
± 0	+ 0	- 3	- 25'
± 0	- 0	+ 3	+ 25'

Possibilités de réglages du carrossage et de la chasse

Fixation avant du bras oscillant transversal(19) en mm	Modification du carrossage	Fixation arrière du bras oscillant transversal (20) en mm	Modification de la chasse
- 3	+ 20'	± 0	+ 25'
+ 3	- 20'	± 0	- 25'
- 3	+ 20'	+ 3	+ 50'
+ 3	- 20'	- 3	- 50'

PICTOGRAMMES

Page 1 of 1

	Référence de la fiche technique		Durée de séchage
	Ponçage à sec		Séchage Infra Rouge
	Ponçage à l'eau		Recouvrabilité
	Ratio de mélange		Protection
	N° Réglette		Viscosité du produit
	Mode d'application		Dégraissage
	Application mastic		Protéger de la chaleur
	Ponçage		Protéger du froid
	Bien reboucher		Protéger de l'eau
	Temps d'évaporation entre couches et avant étuvage		Ajout d'un catalyseur
	Mélange en poids		Mélanger aux produit

ELEMENTS MATERIAUX COMPOSITES

Description:

Pour la mise en peinture des éléments en matériaux composites, il est important de reconnaître le type et la famille du matériau composite. Cette famille, notamment dure, flexible ou molle, détermine le choix du système de peinture à appliquer.

Le Polypropylène (PP) et le Polyéthylène (PE) ne peuvent être peints.

Matériaux composites utilisés:		Famille:
SMC	= polyester renforcé aux fibres de verre	Dur
BMC	= polyester renforcé aux fibres de verre	Dur
UP-GFK	= polyester renforcé aux fibres de verre	Dur
PP/EPDM	= polypropylène modifié	Flexible
PP/EPM	= polypropylène modifié	Flexible
ABS	= styrène d'acrylonitrile-butadiène	Flexible
PPO	= polymère d'oxyde polyphénylique	Flexible
PA	= polyamide	Flexible
Alliage HP	= alliage de polymères Honda	Flexible
Pocan	= téréphtalate de polybutylène	Flexible
PUR- flexible	= polyuréthane	Flexible
PC	= polycarbonate	Mou
PUR- mou	= polyuréthane	Flexible
Xenoy	= polycarbonate	Flexible
Noryl	= polyphénylène ether	Flexible

Mise en peinture:

Les systèmes de peinture, y compris la préparation de la surface, cités dans la table au verso sont indiqués pour la mise en peinture des éléments en matériaux composites cités ci-dessus.

Proportions du mélange et application:

Après adjonction du pourcentage indiqué d'Elast o-Actif (voir les tableaux au verso), l'application peut se faire comme indiqué dans les fiches techniques des produits en question.

Préparation de la surface:

- Nettoyer à l'eau chaude savonneuse, puis rincer à l'eau douce et sécher
- Dégraisser à l'Antistatic Degreaser (se référer à la f.t. 6.38)
- Dépolir au Scotch Brite Type A ou Type S ultrafin avec Plastic Prep (FT 6.77)
- Rincer à l'eau douce et sécher
- Dégraisser à l'Antistatic Degreaser.
- Dépolir encore au SB type A ou type S
- Appliquer le Plastoflex Primer (voir f.t. 1.6.3) ou 2 K Plastic Primer (voir ft 2.4.4)

COUCHE DE FOND	ADDITIFS	Dur	Flexible	Mou
1. technique "mouillé sur mouillé":				
Colorbuild	Elast-o-Actif	0 %	33 %	50 %
Autosurfacier Non Sanding	Autosurfacier Flex	0 %	50 %	X
Autosurfacier 940 HS	Autosurfacier Flex	0 %	50 %	X
2. Version ponçage:				
Colorbuild	Elast-o-Actif	0 %	33 %	x
Autosurfacier 940 HS	Autosurfacier Flex	0 %	50 %	100 %

NOTE : Ne pas appliquer Colorbuild en version ponçage sur plastique mou

SYSTEMES DE FINITION	ADDITIFS	Dur	Flexible	Mou
1 Système brillant direct:				
Autocryl PLUS	Elast-o-Actif	0 %	30 %	50 %
2 Système bi-couche:				
Autobase PLUS	Hardener P 25	10 %	10 %	10 %
Autowave	Pas d'additif	0 %	0 %	0 %
Autoclear (Plus)				

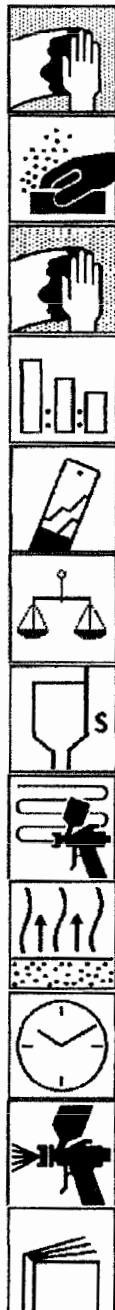
SYSTEMES DE FINITION	ADDITIFS	Dur	Flexible	Mou
Autoclear MS 2000	Elast-o-Actif	0 %	30 %	100 %
Autoclear LV Ultra fast	Pas d'additif	0%	0%	0%
Autoclear III	Elast'O actif	0%	33%	50%
Autoclear WB	Pas d'additif	0%	0%	0%
3 Systèmes "E" satiné et "M" mat mono-couche				
"E" Autocryl PLUS 100	Elast-o-Actif	0 %	30 %	50 %
Autocryl MM 444 50				
"M" Autocryl PLUS 100	Elast-o-Actif	0 %	30 %	50 %
Autocryl MM 444 100				
4 Systèmes "E" satiné et "M" mat bi-couche				
"E" Autoclear 100	Pas d'additif	0 %	0 %	0 %
Autoclear Mat 100				
"M" Autoclear Mat	Pas d'additif	0 %	0 %	0 %

Processus : Pour l'application des produits élastifiés, voir les fiches techniques correspondantes.

L'efficacité de nos systèmes est fondée sur des recherches scientifiques effectuées dans nos laboratoires et des expériences pratiques de plusieurs années. Nous garantissons que la qualité du travail réalisé selon nos systèmes est conforme aux normes Akzo Nobel Coatings, et ce à condition que nos prescriptions aient été appliquées strictement et que le travail effectué soit de bonne qualité professionnelle. Nous déclinons toute responsabilité au cas où le résultat final aurait été influencé défavorablement par des circonstances indépendantes de notre volonté. Le client doit s'assurer, avec les moyens dont il dispose normalement, que les produits conviennent à l'application envisagée.

AKZO NOBEL COATINGS, Département Carrosserie, Montataire, France.

2K Plastic Primer



Dégraissant antistatique

Scotch Brite Type Avec Plastic Prep

Dégraissant Antistatique

5:1:2
2K Plastic Primer
2K Plastic Primer Hardener
1.2.3 Thinner

N° 23

En poids
7:1:1:2

19-21

à gravité
2*1
1.2-1.5 mm
3-5 bar.
HVLP à gravité
1.7-1.9 mm
max 0.7 bar

5-10 mins.

30 mn.

Toutes les finitions
Sikkens

2.4.4

Description:

Primaire d'adhérence 2 composant pour pièces en plastique pour l'automobile, notamment en polypropylène modifié au moins par 5% d'EPDM. Dans ce cas le polypropylène modifié n'a pas besoin d'un prétraitement tel que le flammage.

En raison des diverses compositions possibles des matières plastiques, et de l'évolution permanente des technologies, il est recommandé de procéder à des tests préliminaires. Ce produit est idéal pour l'apprêtage et la réparation de petites rayures sur pièces en plastique.

Produit et matériaux correspondants:

2K Plastic Primer
2K Plastic Primer Hardener
1.2.3 Thinners

Composition:

2K Plastic Primer : Résines Epoxy
2K Plastic Primer Hardener: Résine Amine

Possibilité d'application sur différents supports:

Toutes les parties plastiques habituellement utilisées dans l'industrie automobile, excepté les éléments souple en polyuréthane.

Utiliser le Plastoflex pour les parties souples en polyuréthane (voir ft 1.6.3)

Préparation de la surface :

Nettoyer avec de l'eau chaude savonneuse.

Dégraissage à l'Antistatic Degreaser (voir ft 6.38).

Griffage de la surface au Scotch Brite type A (rouge) (voir ft 6.77).

Plastic Prep (ft 6.77).

Rinçage avec de l'eau propre et séchage.

Re dégraisser à l'Antistatic Degreaser.

Teintable :

Si nécessaire le 2K Plastic Primer peut être teinté jusqu'à 10 % en poids d'une teinte de base Autocryl Plus (sans durcisseur).

Rapport de mélange en volume:

	en volume		en poids	
2K Plastic Primer	5		7	
2K Plastic Primer Hardener	1		1	
1.2.3 Thinner		2		1-2

Utiliser la règlette No 23

Viscosité de pistelage:

19-21 secondes Coupe Afnor n°4 à 20°C

Durée de vie du mélange:

8 heures à 20°C

Choix de la buse et pression de pistelage :

Pistolet:	Ouverture:	Pression:
À Gravité:	1.2-1.5 mm	3-5 bar
A succion:	1.4-1.6 mm	3-5 bar
HVLP à gravité:	1.7-1.9 mm	max. 0.7 bar à la buse

Application:

Appliquer 2 couches mouillées avec un pré séchage de 5 à 10 minutes entre chaque couche.

Epaisseur du film sec: 10-15 µm par couche

**Rendement:**

Théorique : 31 m² par litre non dilué pour 15 µm.

A noter : Le rendement pratique dépend des conditions d'application telles que : forme de l'objet, rugosité de la surface, méthode et circonstance d'application.

Nettoyage du matériel:

Au diluant X.

Séchage:

Après 30 minutes à 20°C, le primer 2K Plastic Primer peut être recouvert par la finition. Après 24 heures, il est nécessaire de le poncer. Il est possible d'accélérer le séchage à 15 mm à 60 °C par exemple. Un refroidissement de la pièce à 25 °C maximum est alors nécessaire avant application de la finition sous risque de mauvaise tension.

Choix du papier abrasif:

Ponçage à sec : P360-P400

Ponçage à l'eau : P800-P1000

Si ponçage à l'eau, attendre 30 minutes à 20°C avant de recouvrir le produit.

Recouvrable par:

Toutes les finitions Sikkens.

Voir les proportions dans la fiche technique des assouplissants correspondants.

Voir ft 6.14 (si nécessaire)

Conditionnement et délai de stockage:

2K Plastic Primer : 1 litre

Hardener 2K Plastic Primer : 0,5 litre

2K Plastic primer: 1 an en emballage clos d'origine

2K Plastic Primer Hardener : 1 an en emballage clos d'origine

Composés organiques volatils :

Mesuré selon ISO 11980-1 : 630 g/l produit prêt à l'emploi.

Couleur:

Gris et

DONNEES D'HYGIENE ET DE SECURITE**Concernant le 2K Plastic Primer et matériaux correspondants:**




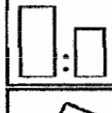

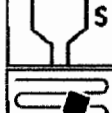


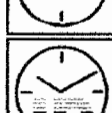


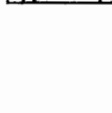
Exclusivement réservé à l'usage professionnel (se référer à la fiche de données de sécurité).

Voir le texte sur l'étiquette du produit.

L'utilisateur de ces produits est tenu de respecter les prescriptions en vigueur pour les règles d'hygiène professionnelle, de sécurité et de traitement des déchets.

L'efficacité de nos systèmes est fondée sur des recherches scientifiques effectuées dans nos laboratoires et des expériences pratiques de plusieurs années. Nous garantissons que la qualité du travail réalisé selon nos systèmes est conforme aux normes Akzo Nobel Coatings, et ce à condition que nos prescriptions aient été appliquées strictement et que le travail effectué soit de bonne qualité professionnelle. Nous déclinons toute responsabilité au cas où le résultat final aurait été influencé défavorablement par des circonstances indépendantes de notre volonté. Le client doit s'assurer, avec les moyens dont il dispose normalement, que les produits conviennent à l'application envisagée.

AKZO NOBEL COATINGS, Département Carrosserie, Montataire, France.

	Solvant Sikkens M600	Description: Apprêt bicomposant très garnissant sans isocyanates à séchage rapide conçu pour tous types de travaux. Il peut être utilisé avec tous types de finition en version ponçable ou en mouillé sur mouillé. Disponible en gris clair ou en gris foncé il permet d'obtenir un meilleur couvrant pour les peintures transparentes
	P 220 – P 320	Produit et matériaux correspondants: Autosurfacер 940 HS disponible en gris clair ou gris foncé Autosurfacер Hardener 940 HS. Diluant 1.2.3.
	P 400	Additifs spéciaux : Autosurfacер Flex (voir ft 6.83 et 6.14) Autocryl Structure Paste Fine (voir ft 6.57)
	3 : 1 Autosurfacер 940 HS Autosurfacер 940 HS Hardener Diluant 123	Composition: Autosurfacер 940 HS: résines acryliques spéciales. Durcisseur: polyamines bloquées de haut poids moléculaire.
	N°4 ponçable N°9 mouillé sur mouillé	Possibilités d'application sur différents supports:
	30-35 s 20-22 s	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anciennes couches de finition, y compris les acryliques thermoplastiques et les systèmes bi-couches ▪ Mastics polyester Sikkens ▪ Polysurfacер ▪ Primer Surfacer EP ▪ Acier nu ▪ Aluminium ▪ Stratifiés de polyester ▪ Washprimers et washfillers Sikkens
	HVLP (à gravité) 2-3 x 1 1,7-2,0 mm (ponçable) 1,3 – 1,6 mm (mouillé/mouillé) max 0,7 bar	Préparation du support:
	10 mn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anciennes couches de finition: Dégraisser et poncer à sec au papier P220 à P320 (3M 255P Or) ou à l'eau au papier P400 (3M 374 Noir). ▪ Mastics polyester Sikkens: Ponçage final à sec au papier P220, puis adoucir au papier P320 (3M 255P Or). ▪ Acier: Dégraisser et poncer à sec au papier P120 (3M 255P Or). ▪ Aluminium: Dégraisser, dépolir au Scotch Brite Type A et encore dégraisser. ▪ Stratifiés de polyester: Dégraisser et poncer à sec au papier P320 (3M 255P Or). ▪ Washprimers/washfillers Sikkens: Respecter les temps d'évaporation intermédiaire suivants: 30 min. au moins à 20°C pour les washprimers et washfillers Sikkens 15 min. au moins à 20°C pour le washprimer CR.
	2 ½ hrs. 20°C. 35 mins.	Pour les travaux sur pièce complète en acier, inox, zingué ou aluminium, l'Autosurfacер 940 HS doit toujours être précédé par une couche de washprimer CR.
	Voir ft 7.9	
	Toutes les finitions Sikkens	
	3.2.20	

**Teintable:**

Si nécessaire, l'Autosurfacер 940 HS peut être teinté jusqu'à 10 % en volume d'une teinte de base Autocryl PLUS (sans durcisseur).

Autosurfacер 940 HS gris et gris foncé peuvent être mélangés en toute proportion dans le tableau ci-dessous.

Ratio de mélange en volume volume		
Clair : foncé		Aspect
100 : 0	Gris clair	
100 : 10	Gris clair medium	
5 : 1	Medium Gris	
100 : 50	Gris foncé Medium	
0 : 100	Grey foncé	

Rapport de mélange en volume:**A. Version ponçable : Réglette N°4**

Autosurfacер 940 HS 3 parts en volume
Autosurfacер Hardener 940 HS 1 part en volume

B. Version mouillé sur mouillé : Réglette N°9

Autosurfacер HS 3 parts en volume
Autosurfacер Hardener 940 HS 1 part en volume
Diluant 1.2.3 1 part en volume

Viscosité de pistolage:

Mélange A : 30-35 secondes Coupe Afnor n°4 à 20°C.

Mélange B : 20-22 secondes Coupe Afnor n°4 à 20°C.

Durée de vie du mélange:

Mélange A : 1 h à 20°C.

Mélange B : 2 h à 20°C.

Choix de la buse et pression de pistolage:**A. Version ponçable :**

Pistolet:	Ouverture:	Pression:
à gravité:	1,6-1,8 mm	3-4 bar
à succion:	1,8-2,0 mm	3-4 bar
HVLP à gravité buse	1,7-2,0 mm	max 0,7 bar à la

B. Version mouillé sur mouillé :

Pistolet:	Ouverture:	Pression:
à gravité:	1,2-1,5 mm	3-4 bar
à succion:	1,4-1,6 mm	3-4 bar
HVLP à gravité à la buse	1,3-1,6 mm	max 0,7 bar

Application:**A. Version ponçable :**

Appliquer 2 à 3 couches simples, régulières et bien mouillées, en respectant un temps d'évaporation de 5 à 10 minutes entre chaque couche en fonction de la température et de l'épaisseur du film. Si nécessaire pour obtenir un film plus épais, on peut appliquer une troisième couche.

B. Version mouillé sur mouillé :

Appliquer 2 couches simples, régulières et bien mouillées, en respectant un temps d'évaporation de 5 à 10 minutes entre chaque couche en fonction de la température et de l'épaisseur du film.

Epaisseur du film:

- A. **Version ponçable** : 40-60 µm par couche ;
 B. **Version mouillé sur mouillé** : 18-20 µm par couche.

Rendement théorique:

- A. **Version ponçable** : 5 m² par litre non dilué pour 100 µm.
 B. **Version mouillé sur mouillé** : 10 m² par litre non dilué pour 40 µm.

A noter: Le rendement pratique dépend des conditions d'application telles que : forme de l'objet, rugosité de la surface, méthode et circonstance d'applications.

Nettoyage du matériel:

Au diluant X ou au diluant 1.2.3.

Séchage:

Version ponçable :	A 20°C:	A 60°C:
Prêt au ponçage:	2 h 30	35 mn

Après un minimum de 15 minutes et un maximum de 24 heures à 20°C, il peut être recouvert par toutes les finitions Sikkens.

Version mouillé sur mouillé :

Recouvrable à 20° après 15mn et un maximum de 24 heures. Après ce délai, Autosurfacers 940 HS (en version mouillé sur mouillé) doit être poncé.

A noter : Pour la version mouillé sur mouillé, en cas de contamination par de la poussière, l'Autosurfacers 940 HS peut être égrené avec un ponçage à l'eau au papier P1200, après 4 h de séchage à 20°C, ou après 30 mn de séchage à 60°C.

Choix du papler abrasif:

à sec : P500 machine ou manuel
 à l'eau : P1000.

Recouvrable par:

Toutes les finitions Sikkens. (en cas de ponçage à l'eau, attendre 30 minutes à 20°C avant de recouvrir par une finition)

Décoration :

L'aspect structuré pour la réparation de pare-chocs, par exemple, peut être obtenu par un mélange d'Autocryl 940 HS et d'Autocryl Structure Paste Fine dans le rapport 100 – 0 à 20 – 80 selon la densité de structure souhaitée.

Préparation :

Autosurfacers 940 HS et Autocryl Structure Paste Fine :	100 parts en volume
Autosurfacers Hardener 940 HS	50 parts en volume
Diluant 1.2.3	0 à 50 parts en volume

Durée de vie : 2 heures à 20°C dilué, 1 h à 20°C non dilué

Application : Pistolet à gravité et buse de 1,6 à 2,0 mm. La texture du dessin est fortement influencée par la méthode et les conditions d'application. Sur plastiques souples, avant le mélange avec durcisseur et diluant, ajouter 50 parties en volume d'Autosurfacers Flex.

Conditionnement et délai de stockage:

Autosurfacers 940 HS : 3 litres.
 Autosurfacers Hardener 940 HS : 1 litre.
 Autosurfacers 940 HS : 2 ans en emballage clos d'origine à 20°C.
 Autosurfacers Hardener 940 HS : 18 mois en emballage clos d'origine à 20°C.

Composés organiques volatils :

Mélange A : selon ISO 11890-1 : 485 g/l produit prêt à l'emploi
 Mélange B : selon ISO 11890-1 : 585 g/l produit prêt à l'emploi



AUTOSURFACER FLEX

6.83
6.14**Description:**

Additif augmentant la souplesse des autosurfacers, 940 HS et de l'Autosurfacers Non Sanding. Idéal pour le traitement des parties en plastiques flexibles des automobiles.

Produit et matériaux correspondants:

Autosurfacers Flex

Composition:

Résine polyester spéciale.

Rapport de mélange en volume:

Le rapport de mélange étant fonction de la matière composite à traiter et du produit auquel l'Autosurfacers Flex est ajouté, se référer à la fiche technique 6.14: 'Eléments matériaux composites'.

Application:

Convient à être ajouté à l'Autosurfacers 940 HS et Non sanding.

Conditionnement et délai de stockage:

1 litre.

2 ans à 20°C en emballage clos d'origine.

Couleur:

Incolore.

DONNEES D'HYGIENE ET DE SECURITE, concernant l'Autosurfacers Flex:

Exclusivement réservé à l'usage professionnel. (Se référer à la fiche de données de sécurité).

Voir le texte sur l'étiquette du produit.

L'utilisateur de ce produits est tenu de respecter les prescriptions en vigueur pour les règles d'hygiène professionnelle, de sécurité et de traitement des déchets.

L'efficacité de nos systèmes est fondée sur des recherches scientifiques effectuées dans nos laboratoires et des expériences pratiques de plusieurs années. Nous garantissons que la qualité du travail réalisé selon nos systèmes est conforme aux normes Akzo Nobel Coatings, ce à condition que nos prescriptions aient été appliquées strictement et que le travail effectué soit de bonne qualité professionnelle. Nous déclinons toute responsabilité au cas où le résultat final aurait été influencé défavorablement par des circonstances indépendantes de notre volonté. Le client doit s'assurer, avec les moyens dont il dispose normalement, que les produits conviennent à l'application envisagée.

AKZO NOBEL COATINGS, Département Carrosserie, Montataire France.