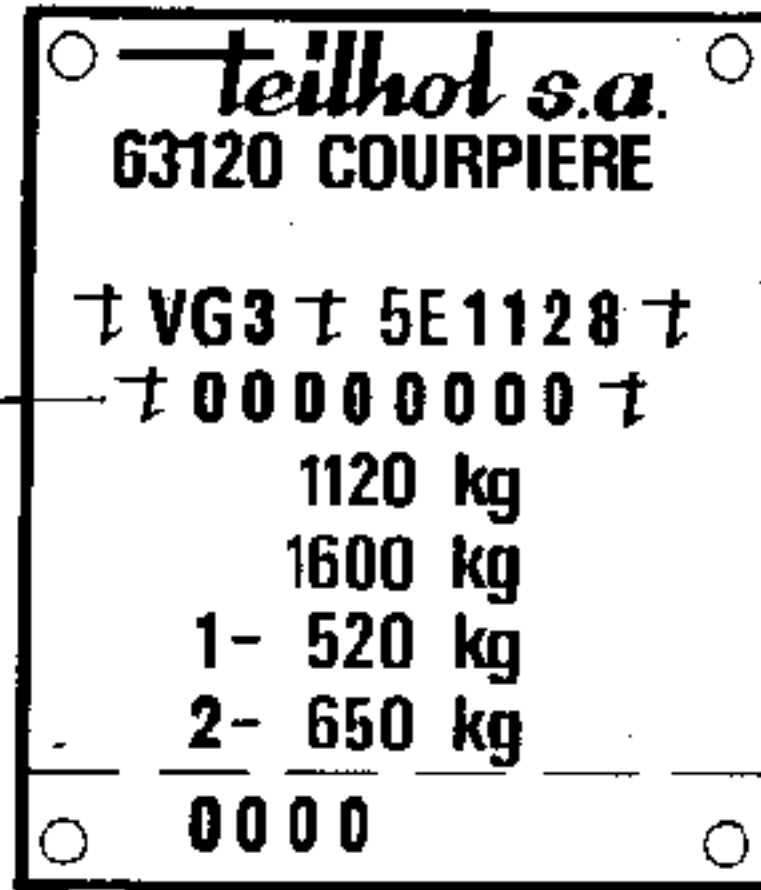


IDENTIFICATION DU VÉHICULE



N° DE SÉRIE DU TYPE

LECTURE DU N° DU VÉHICULE

Le numéro de série du véhicule est donné par un nombre à 7 chiffres inscrit sur la plaque située à l'avant sous le capot moteur sur le tablier.

La première lettre indique l'année de fabrication et les 7 chiffres suivants le numéro du véhicule :

- B : 1981
- C : 1982
- D : 1983

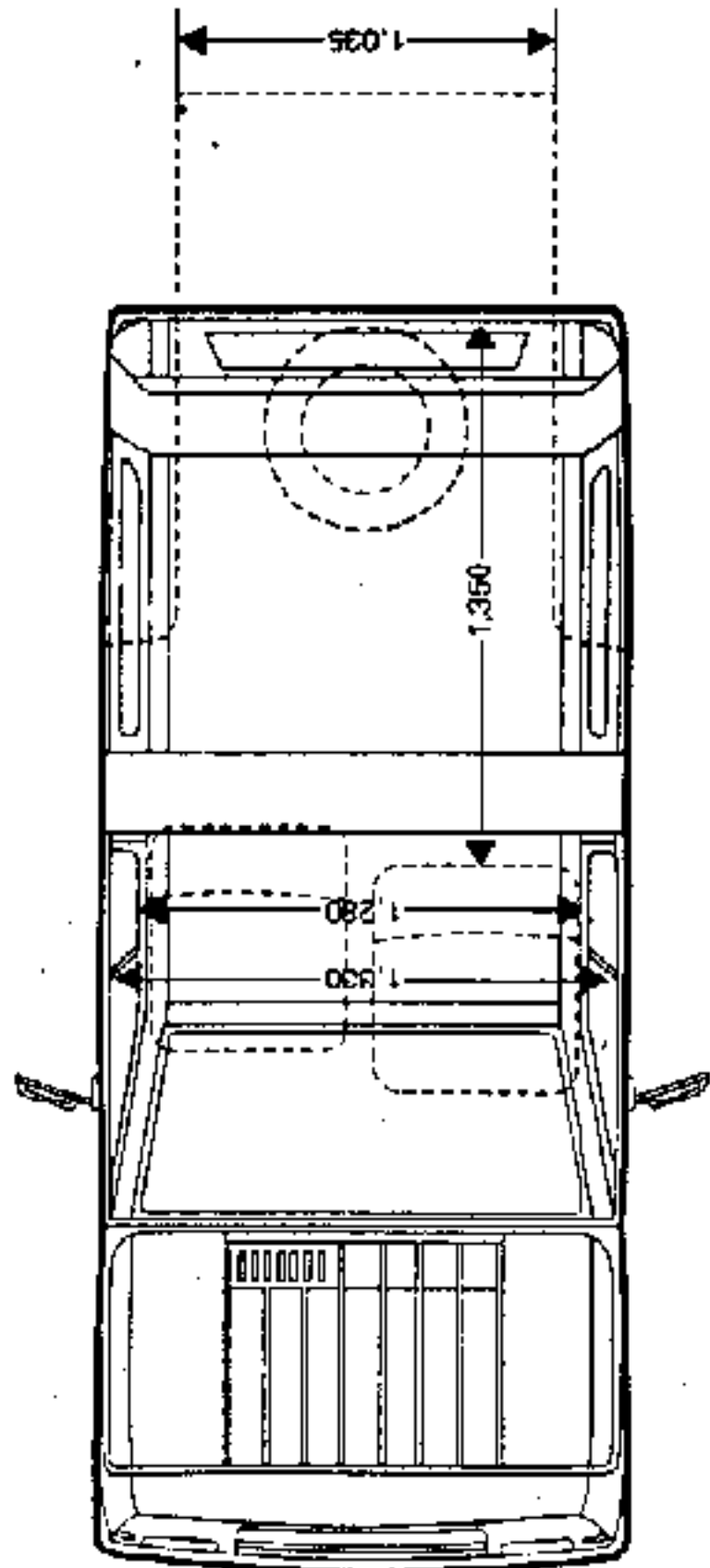
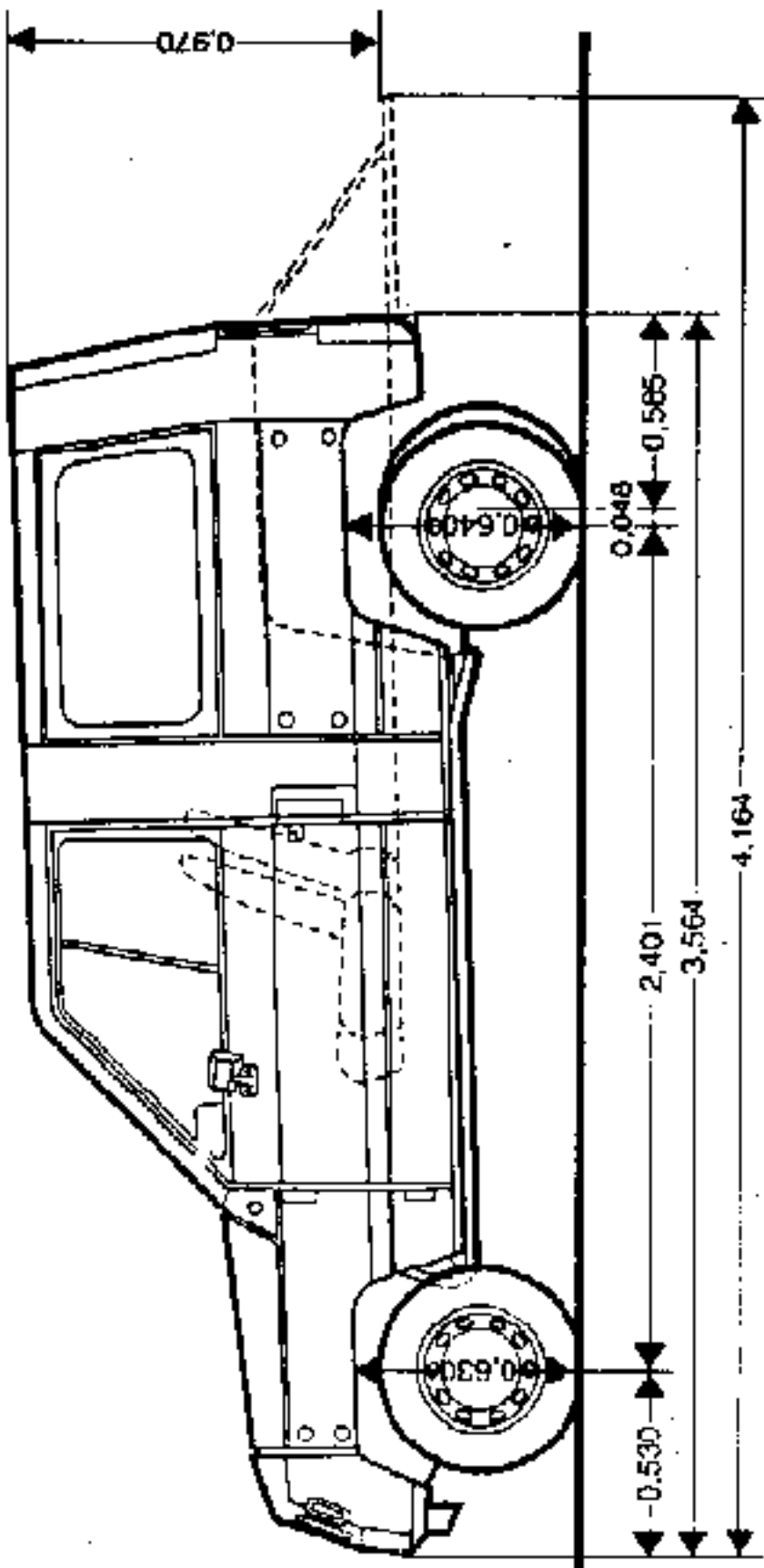
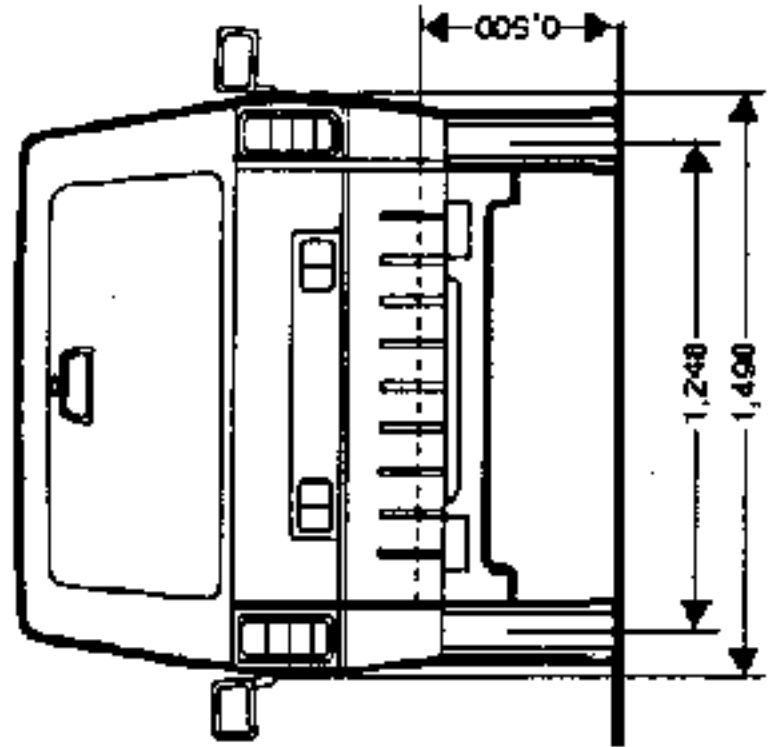
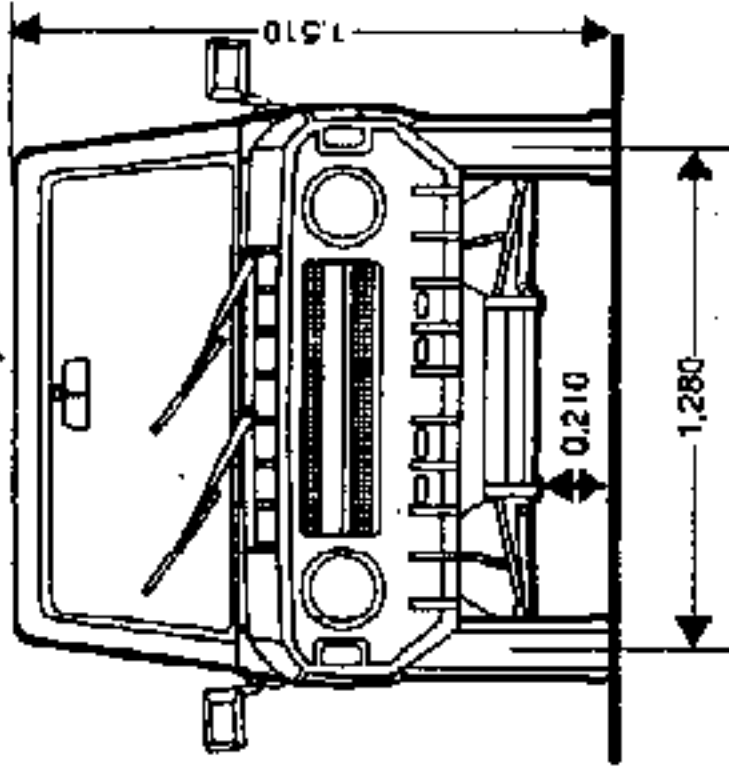
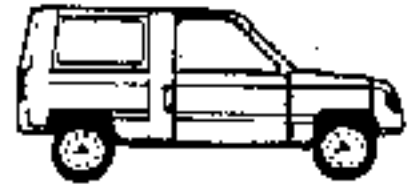
Ex : C0000026

C : RODÉO fabriquée en 1982

N° de série : 0000026

RENAULT Rodéo 5

1982

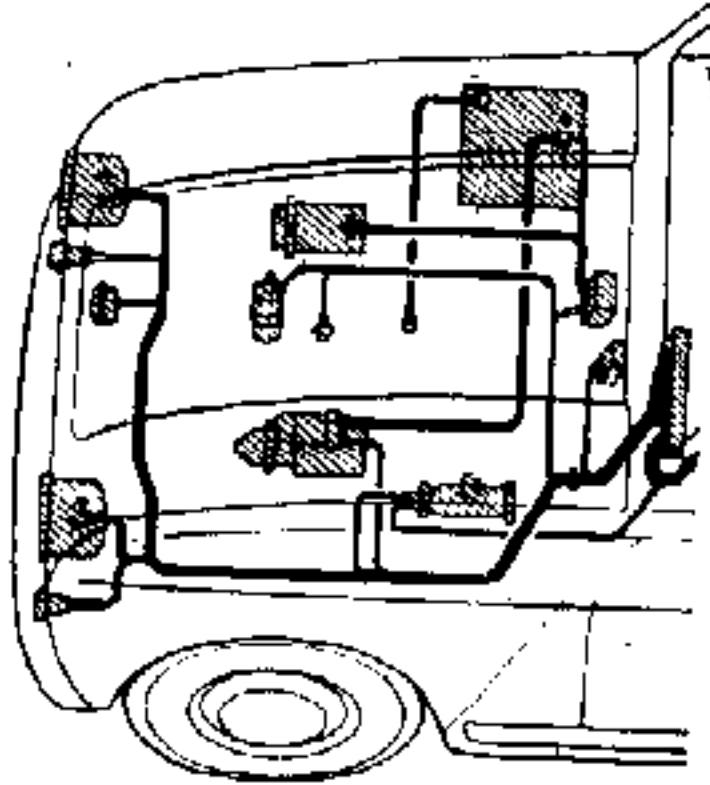


RENAULT RODÉO 5 (base R 1128)

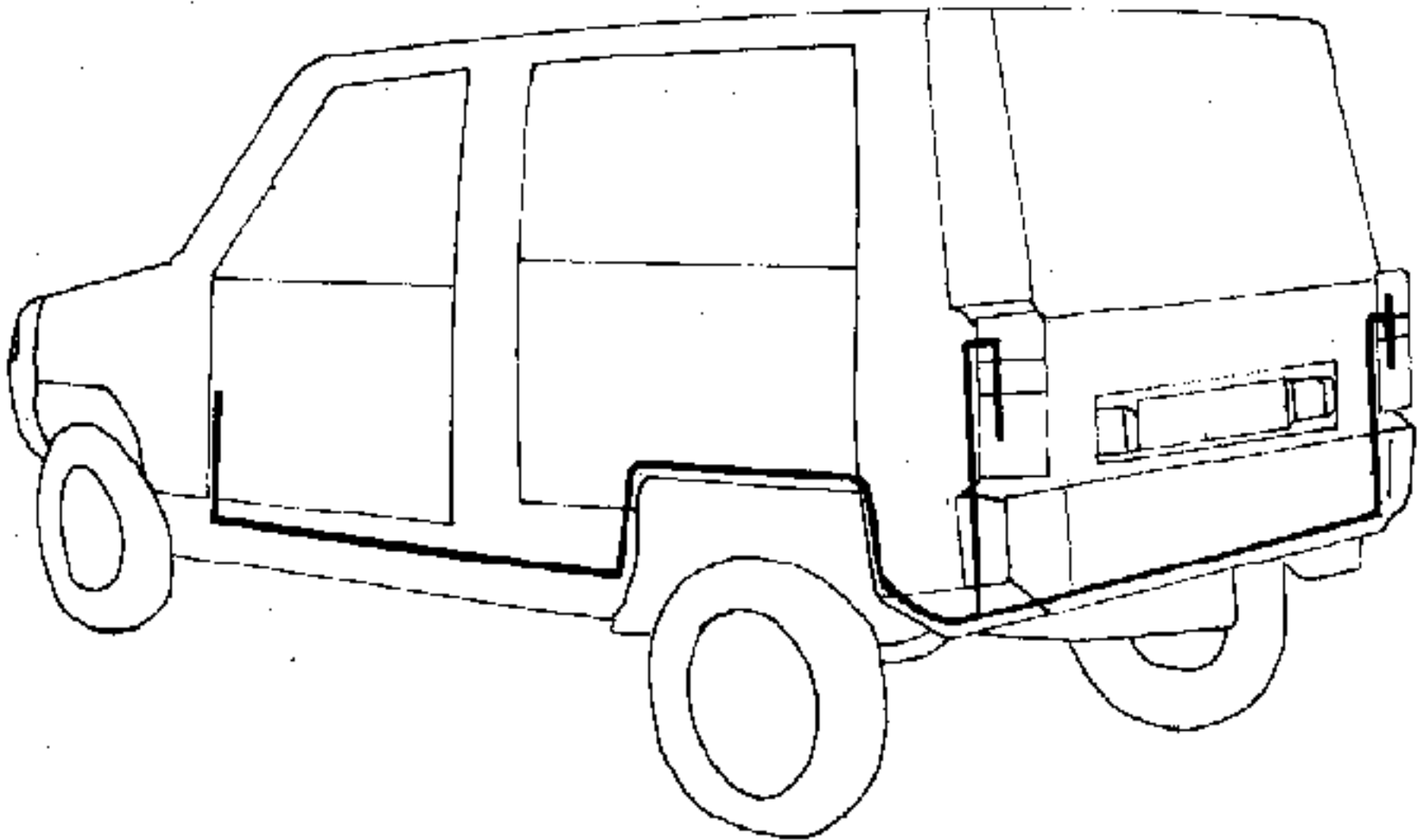
Longueur hors tout	3,564 m
Largeur hors tout	1,490 m
Hauteur totale à vide	1,510 m
Hauteur totale en charge	1,400 m
Empattement à gauche	2,401 m
à droite	2,449 m
Diamètre de braquage (entre trottoirs)	9,750 m
(entre murs)	10,150 m
Voie avant au sol	1,286 m
Voie arrière au sol	1,248 m
Garde au sol en charge (sous barre anti-roulis)	0,140 m
Poids à vide en ordre de marche	720 kg
Poids total maxi (avec pneus 145 x 330)	1 120 kg
Poids total roulant	1 425 kg
Poids remorquable	
non freiné	355 kg
freiné	605 kg
Rapport sur flèche	50 kg

A L'AVANT

Identique à R4 1128



A L'ARRIERE

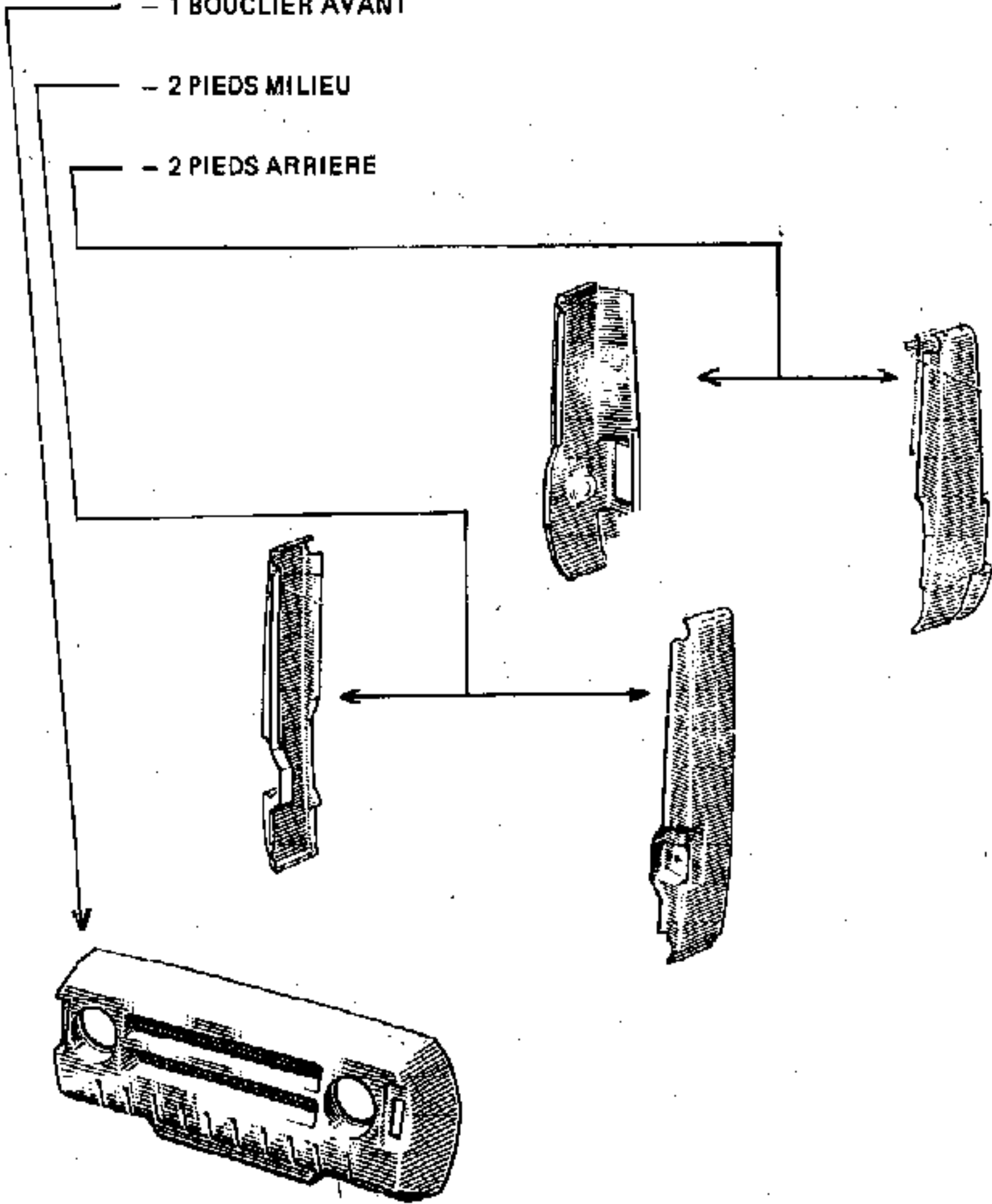


ÉLÉMENTS EN POLYURÉTHANE :

Éléments boulonnés sur une plate forme rigide RENAULT, R4 1128 formant châssis.

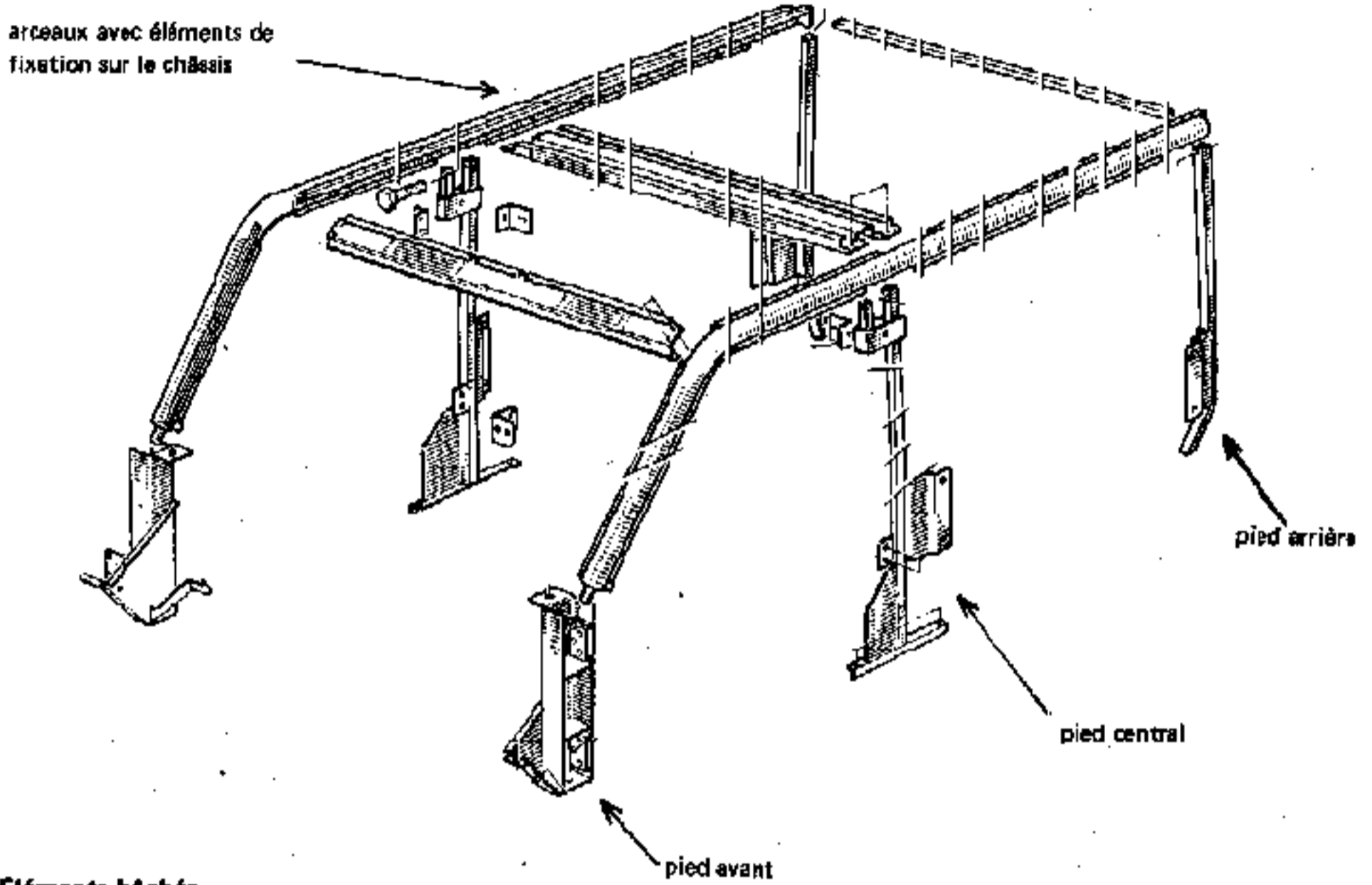
Les éléments sont composés de :

- 1 BOUCLIER AVANT
- 2 PIEDS MILIEU
- 2 PIEDS ARRIERE

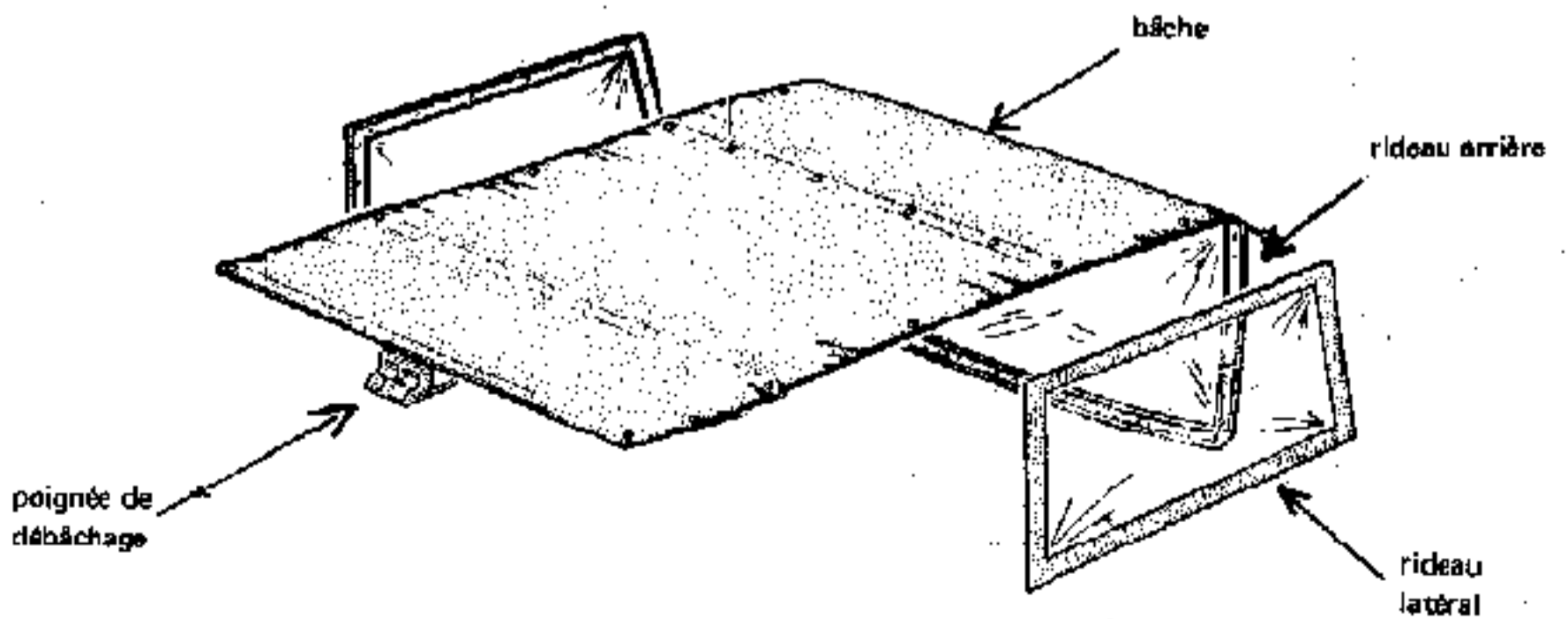


OSSATURE ET ÉLÉMENTS BACHÉS

a) Ossature



b) Éléments bûchés

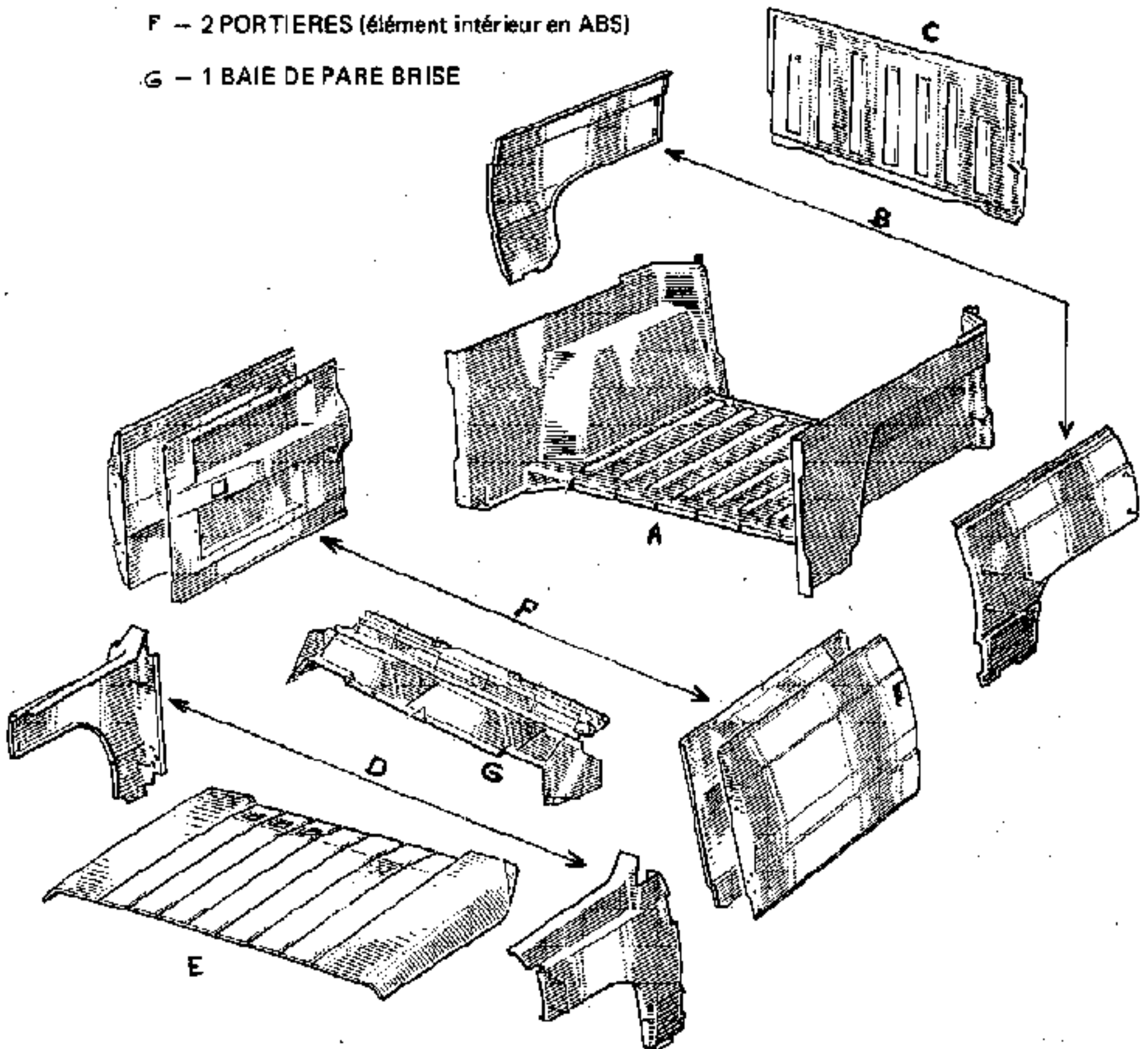


ÉLÉMENTS EN STRATIFIÉ POLYESTER

Éléments boulonnés sur une plate forme rigide RENAULT R4 1128 formant châssis.

Les éléments d'un échange facile et rapide sont composés de :

- A — 1 BAQUET ARRIERE
- B — 2 AILES ARRIERE
- C — 1 HAYON ARRIERE RABATTABLE
- D — 2 AILES AVANT
- E — 1 CAPOT MOTEUR
- F — 2 PORTIERES (élément intérieur en ABS)
- G — 1 BAIE DE PARE BRISE



I – CONSTITUTION DES RÉSINES RENFORCÉES

A – LA RÉSINE :

Il s'agit d'une solution de résines poly condensées dans du styrène mono mère.

B – L'ARMATURE :

Il s'agit le plus souvent de :

- toiles de verre,
- toiles textiles,
- toiles métalliques,
- papier.

C – LES CATALYSEURS :

- Peroxyde de benzoyle à 20 % en poudre,
- Peroxyde de benzoyle à 50 % en pâte,
- Peroxyde de Méthylethylcétone,
- Peroxyde de Cyclohexanone,
- Peroxyde de Méthylisobutylcétone,
- Hydroperoxyde de cumène.

Les plus utilisés sont :

- Pour la polymérisation à chaud : le peroxyde de Benzoyle.
- Pour la polymérisation à froid : le peroxyde de Méthylethylcétone.

D – LES ACCELERATEURS (Violet)

Ils sont utilisés pour la polymérisation à froid (18 à 22 °C). (Indication de base).

- Naphténate de cobalt (le plus courant).
- Octoate de cobalt.
- Diméthylaniline.
- Lauryl mercaptan.

Nota : Dans tous les cas, il faut tenir compte de l'hygrométrie, froid ou chaud.

II – STOCKAGE

Les résines utilisées dans la construction des carrosseries se conservent environ 6 à 12 mois à 20 °C, à l'abri de la lumière.

Cette durée peut être allongée par un stockage à température plus basse (5 à 10 °C).

Les résines pré-accelérées ont une durée de conservation sensiblement égale à la moitié de celle des résines seules.

III – SOLVANTS ET PRODUITS DE NETTOYAGE :

La résine non polymérisée est soluble dans :

- l'acétone,
- le méthylethylcétone,
- l'acétate d'éthyl.
- l'acétate de butyle.

Une solution aqueuse de 15 % de carbonate de soude peut également être utilisée pour le nettoyage.

IV – UTILISATION :

Dans la pratique, la résine est utilisée additionnée de catalyseur et la polymérisation est accélérée soit par étuvage à 80-120 °C, soit par adjonction d'accélérateur.

Si la polymérisation s'effectue à l'air libre, les surfaces en contact avec l'air restent collantes.

Ce phénomène peut être évité :

- par l'utilisation d'une pellicule isolante;
- par l'adjonction dans la dernière couche de résine de 0,35 à 0,50 % de paraffine.
- ou en retirant la surface collante avec un solvant après polymérisation.

V – POURCENTAGES APPLIQUÉS EN FONCTION DE L'UTILISATION :

Résine	: 1 000 g
Verre	: 610 g
Catalyseur	: 20 g (peroxyde de méthylethylcétone à 50 %)
Accélérateur	: 10 g (dosé à 1 % de Co)
Naphténate de cobalt	: 2 g (dosé à 8 % de Co)
A chaud	: 15 g de catalyseur 80° à 120 °C pas d'accélérateur

VI – CARACTÉRISTIQUES D'UNE TELLE RÉSINE :

Vie de pot	7 à 10 mn.
Temps de gel	
Temps de durcissement	17 à 20 mn.
Marque	: B.A.S.F. et SHEBY.

VII – THIXOTROPIE GELCOATS :

Agents thixotropants (permettant la tenue sur surfaces verticales).

Composition d'un gelcoat :

Aérosil ou Oxydo : 5 % dans résine.

C'est de la résine additionnée de colorants et d'agents thixotropants. De la poudre d'ardoise est utilisée pour rendre les gelcoats opaques.

VIII – AGENTS DE DÉMOULAGE :

1) **A froid** : solution de cire d'abeille, de cire de Carnauba ou de cires synthétiques microcristallines dures dans du white spirit, de la térébenthine ou du xylol.

Exemple :

Cire de Carnauba (point fusion 83 à 85 °C)	: 17 g
White spirit (chauffe au bain marie)	: 83 g

2) **A chaud** :

- Application de vernis silicones cuits sur le moule.
- Utilisation d'huiles de type Ortholeum.
- Pour les résines chargées, utilisation de 0,5 à 1 % de stearine (agit comme agent de démoulage en fondant).

IX – LES PELLICULES ISOLANTES :

- Restent collées à la pièce.
- Peuvent être obtenues par séchage à partir d'un vernis (alcool polyvinylique).

Exemple :

- Alcool polyvinylique : 6 g
- Alcool éthylique : 47 g Disolution à 60 °C
- Eau : 47 g

Dans le cas de polymérisation en sandwich entre deux pellicules isolantes, les pellicules plastiques les plus utilisées sont :

- Cellophane.
- Acétate de cellulose.
- Téréphtalate de polyéthylène glycol.
- Chlorure de polyvinyle non plastifié.
- Polyéthylène.
- Alcool polyvinylique.
- Papiers huilés ou paraffinés.

X – LES TECHNIQUES DE MOULAGE :

Lors du moulage, de l'air peut rester prisonnier de l'armature : la technique de l'ébulage consiste à entraîner ces bulles par déplacement de la résine au travers de l'armature (vide de 10 mm de Hg).

Le débulage est facilité par l'utilisation de résines peu visqueuses, diluées dans le styrène monomère.

DIFFÉRENTES TECHNIQUES :

1) « Hand lay up » :

- Application d'un gelcoat.
- Application de toile de verre.
- Application de résine à la brosse (avec agents thixotropants).
- Dernière couche résine + paraffine.
- Ébulage au rouleau bas → haut.

2) « Spray up » :

Application simultanée de :

- résine accélérée.
- résine catalysée.
- fils de verre hachés.

Grâce à un pistolet à 3 buses, en dernière couche : pellicule isolante ou résine paraffinée.
Genre

3) **Moulage au sac** :

Utilisation d'un moule femelle, imprégnation de l'armature à la brosse, les couches imprégnées sont pressées contre le moule par un ballon permettant l'ébulage.

4) Moulage par moule et contre moule

- Les armatures sont placées entre les parties du moule, la résine pénètre par le point le plus bas et est aspirée par le vide au point haut.
Excellent ébulage.
- La résine peut également être injectée sous pression à la base.

5) Moulage par préforme

Préparation de la préforme :

Projection de fibre sur une préforme en grillage soumis à une dépression, puis projection de résine, passage au four à 100 °C puis mise en place de la pièce préformée dans le moule femelle, coulage de la résine, application du moule mâle avec pression et chauffage : 110 °C et 2 à 10 kg/cm², 5 à 10 minutes.

6) Laminage

- Feuille isolante.
- Feuille de fibre.
- Résine.
- Feuille isolante.
- Ébulage au rouleau à partir du centre, éventuellement application d'une plaque plane sur le dessus.

7) Post formage

Réalisation de pièces de faible courbure à partir d'un laminé plan incomplètement polymérisé par l'emploi d'une pièce chauffée.

IX - OPÉRATIONS DE FINISSAGE

1) FAÇONNAGE

D'une façon générale, les pièces en polyester peuvent être travaillées comme des pièces métalliques.

2) COLLAGE

- Effectuer un ponçage.
- Utilisation de colles à base de résine ethoxyline (Epikote).
- Ou polyester thixotrope avec catalyseur et accélérateur.

3) FINISSAGE

- Éliminer les traces d'agent démoulant :
 - xylol pour les cires silicones
 - eau chaude pour alcool polyvinylique.

RÉPARATION ÉLÉMENTS EN POLYESTER

MÉTHODE DE RÉPARATION

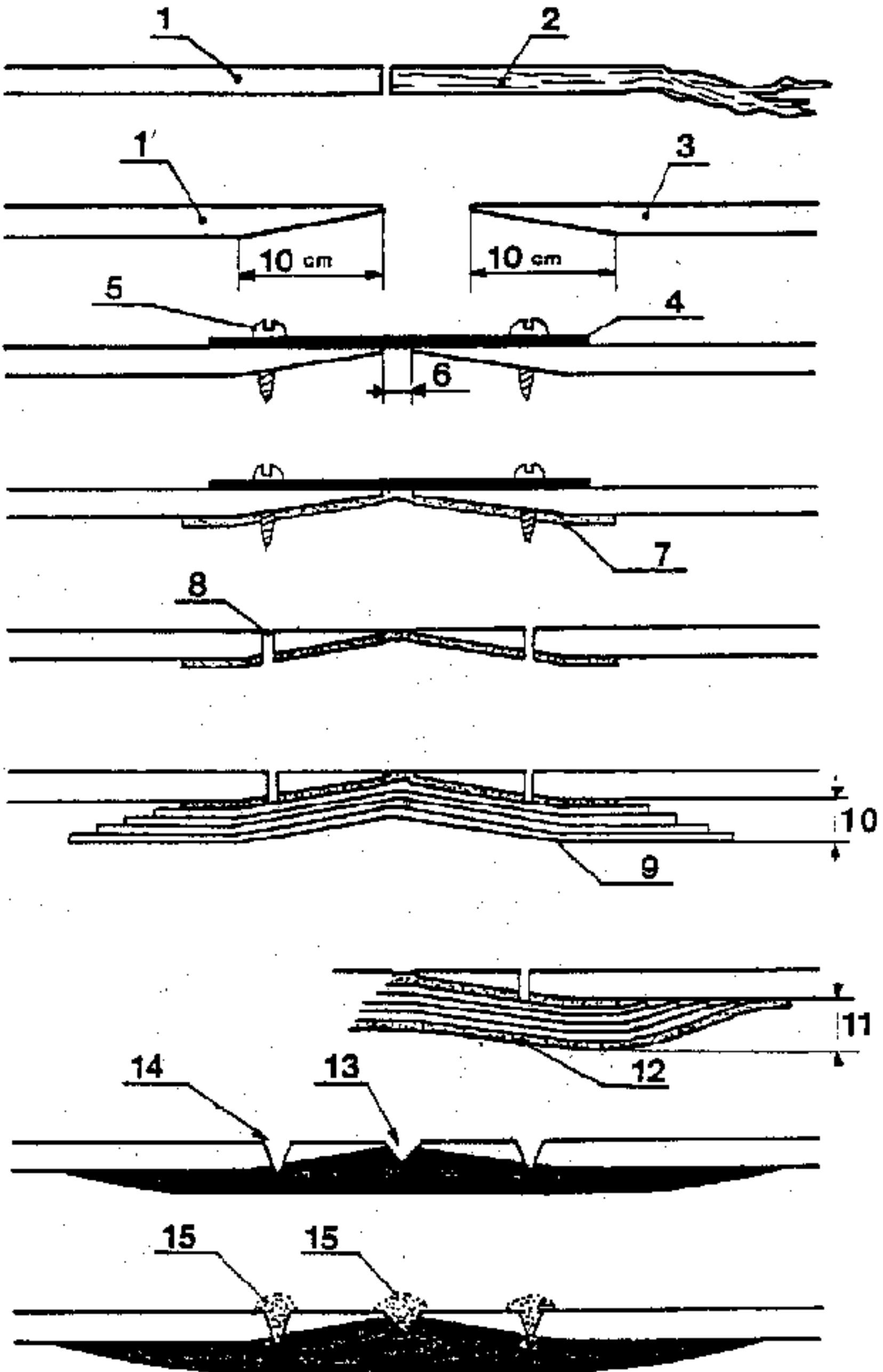
- Élément restant en place 1
- Élément à remplacer 2
- Sur 10 cm environ, chanfreiner l'élément 1 et la pièce neuve 3, il est impératif d'éliminer toutes traces de peinture ou d'apprêt pour obtenir une adhérence parfaite.
- Mettre en place des plaquettes en tôle 4 fixées par vis à tôle genre TORX 5 en laissant un espace 6 de 5 à 10 mm.
- Le bon alignement des éléments 1 et 3 dépend de la répartition correcte des plaquettes le long de la découpe.
- Préparer une bande de feutre de verre (MAT).
- Poser cette bande de MAT 7 imprégnée de résine (au pinceau insister particulièrement à l'endroit de la sortie des vis afin d'éviter le risque de formation d'une bulle d'air).
- Laisser sécher.
- Oter les plaquettes (il subsiste les cheminées 8 formées par l'emplacement des vis).
- Préparer les toiles.

IMPORTANT

- Pour une épaisseur de polyester environ 1,4 mm, prévoir trois toiles plus une toile.
- Couper celles-ci dans un ordre croissant 10 pour obtenir un empilage progressif sur les côtés comme le précise la coupe 11.
- Poser les quatre toiles imprégnées de résine.
- Fonction de l'aspect que l'on souhaite obtenir en finition, recouvrir l'ensemble par une bande de MAT 12.

Nota : Fonction de l'épaisseur de l'élément, le nombre des toiles est variable en plus ou en moins, pour conserver des caractéristiques semblables à l'origine.

- Après le séchage des toiles, chanfreiner la jonction 13 et fraiser les trous de vis 14 en prenant garde de ne pas entamer la première toile.
- Suivant l'importance des creux 13 ou 14 boucher à la résine seule ou par un mélange de MAT haché fin et mélangé à de la résine (BAR-BICHE) 15.
- Si après ponçage, il subsiste quelques petits défauts, assurer la finition par application de mastic polyester (gros trous) ou (petits trous) avant le ponçage final.



BOUCLIER AVANT

Dépose et repose du bouclier avant

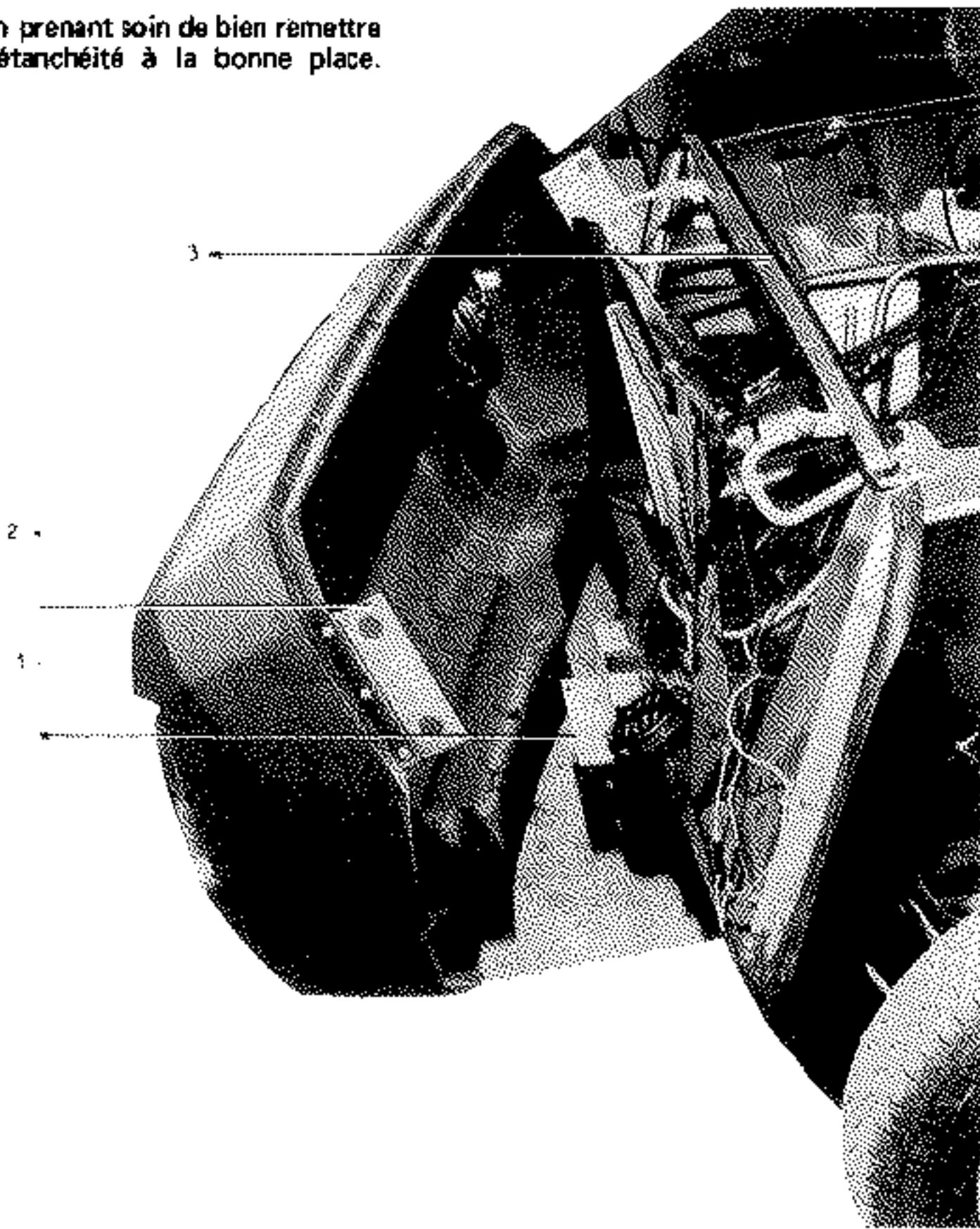
Démontage :

- des 2 vis de fixation inférieures du bouclier 1 .
- des 4 boulons de fixation d'aile latérale avant 2
- des 5 vis de fixation supérieures 3 .

Déconnecter les fils optiques et clignotants puis tirer le bouclier sur l'avant du véhicule.

Remontage :

Opération inverse en prenant soin de bien remettre les caoutchoucs d'étanchéité à la bonne place.



AILE AVANT

Dépose et repose de l'aile avant

Dépose :

Enlever :

- les 2 boulons de fixation entre bouclier et aile avant 1 .
- les 2 vis de fixation sur joue d'aile 2 .
- la vis de fixation auvent aile avant 3 .
- la vis de fixation de l'écrou thermique 4 .
- les 2 vis Parker sur partie inférieure d'aile 5 .
- la porte avec ses 2 charnières.

Tirer la partie inférieure de l'aile vers soi, éloignement de 10 cm pour échapper au châssis, et tirer en exerçant une pression vers le bas afin de la faire échapper de l'auvent.

Repose :

- Remettre le mastic d'étanchéité sur la partie d'emboîtement d'aile entre auvent.
- Remettre du mastic sur la joue d'aile et sur l'encadrement des points de fixation charnière.
- Pour le positionnement de l'aile refaire l'opération inverse de la dépose.



AILE ARRIERE

Dépose et repose de l'aile arrière

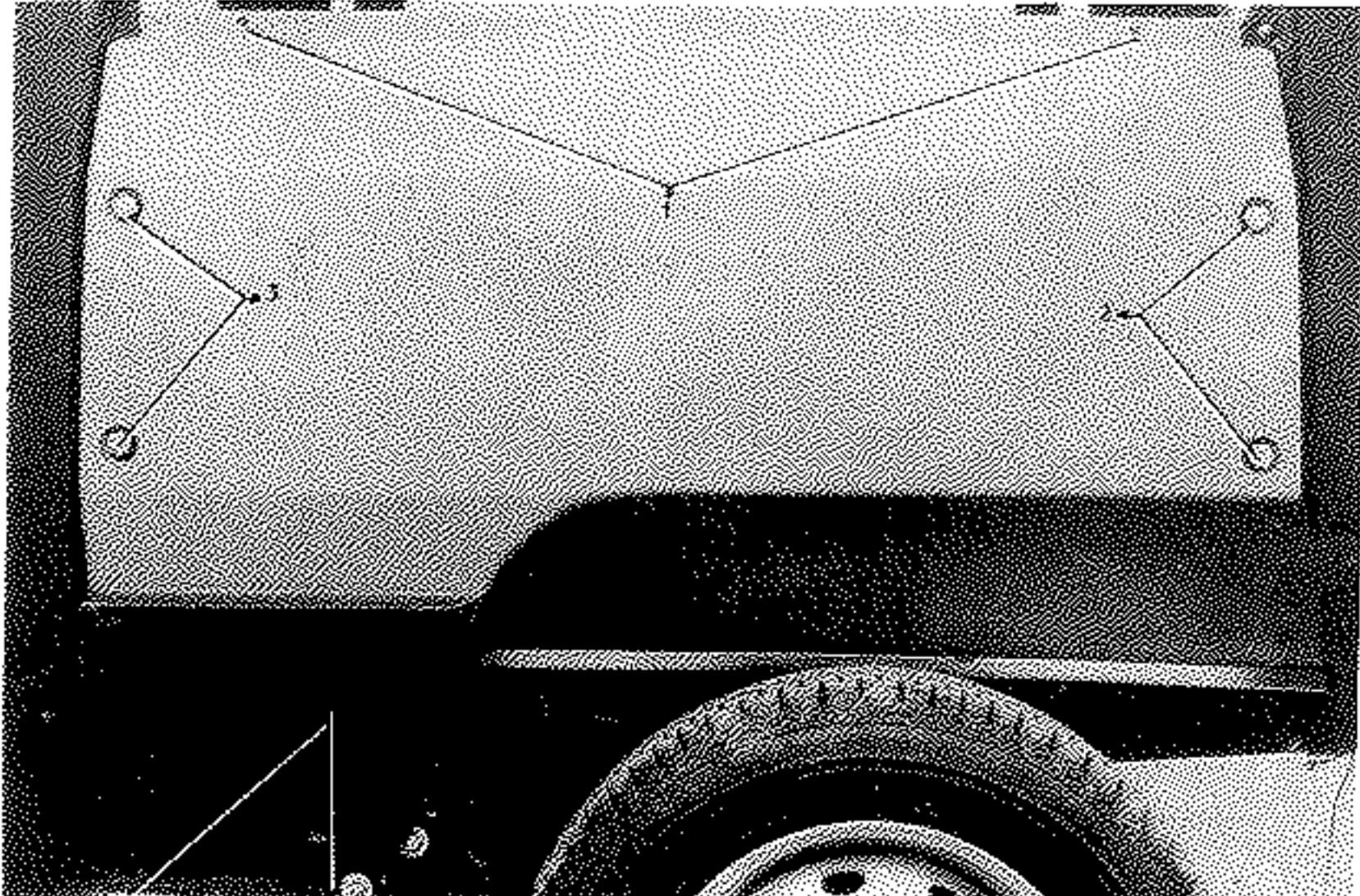
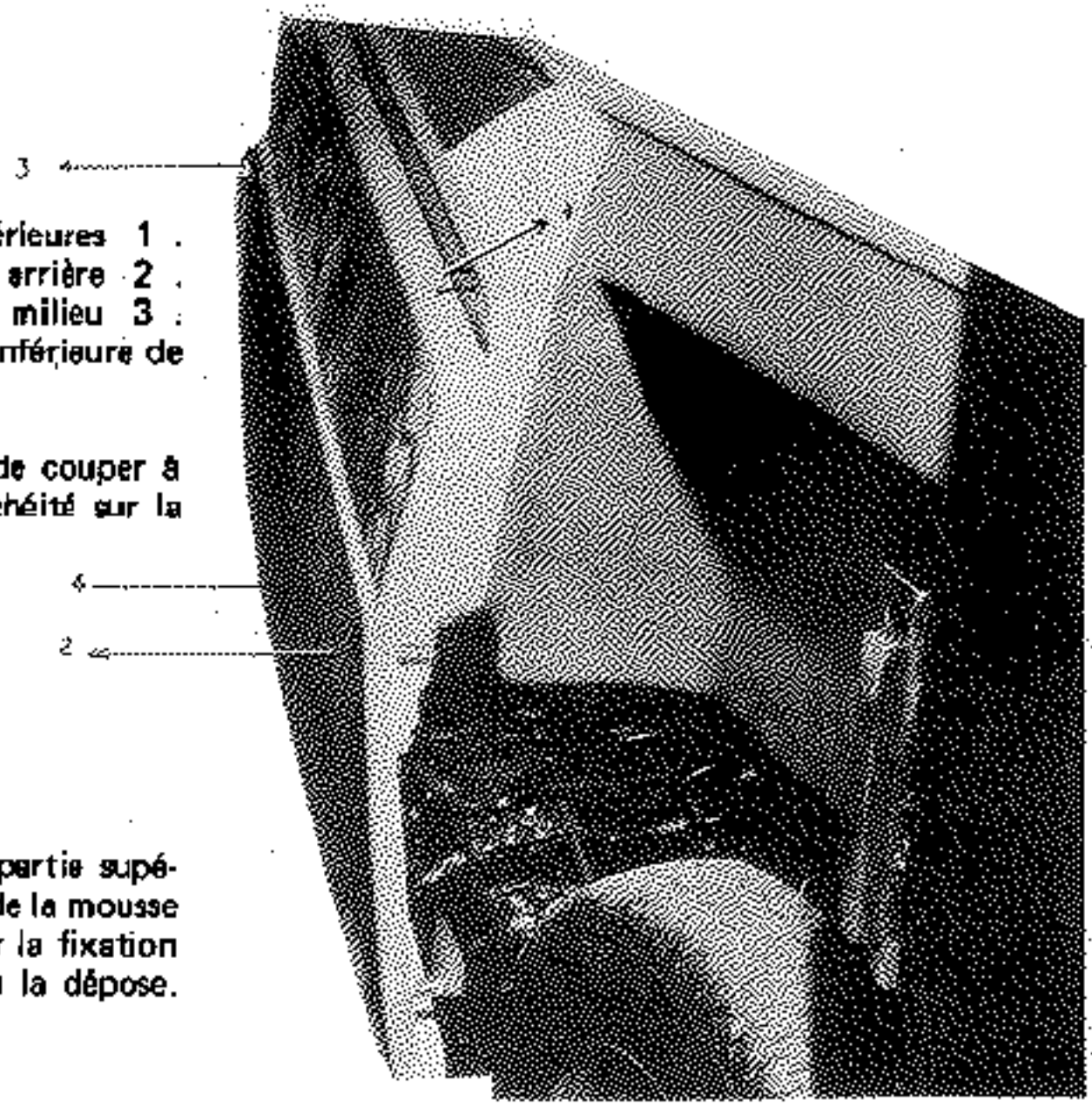
Dépose :

- Enlever les vis de fixation supérieures 1 .
- Enlever les 2 boulons sur pied arrière 2 .
- Enlever les 2 boulons sur pied milieu 3 :
- Enlever les 2 vis Parker sur partie inférieure de l'aile 4 .

Tirer l'aile vers soi en prenant soin de couper à l'aide d'une spatule le mastic d'étanchéité sur la partie supérieure.

Repose :

Remettre le joint d'étanchéité sur la partie supérieure, vérifier le bon positionnement de la mousse d'étanchéité entre baquet et aile, pour la fixation de l'aile, faire la manœuvre inverse à la dépose.



PORTE AVANT

Dépose et repose d'une portière

Dépose :

- Démontez les 2 vis de fixation du tirant de porte.
- Les 6 vis torx de fixation des charnières.

Maintenez la porte légèrement surélevée afin de permettre un bon démontage.

Prendre soin de repérer les cales de réglage entre charnières et pied de porte.

Remontage :

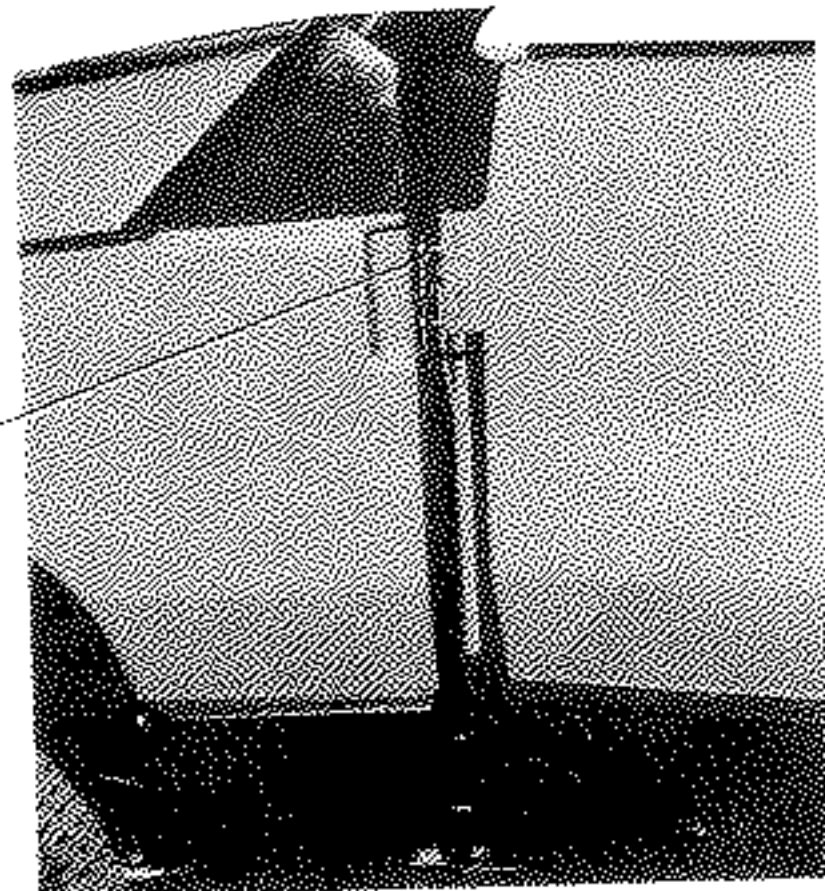
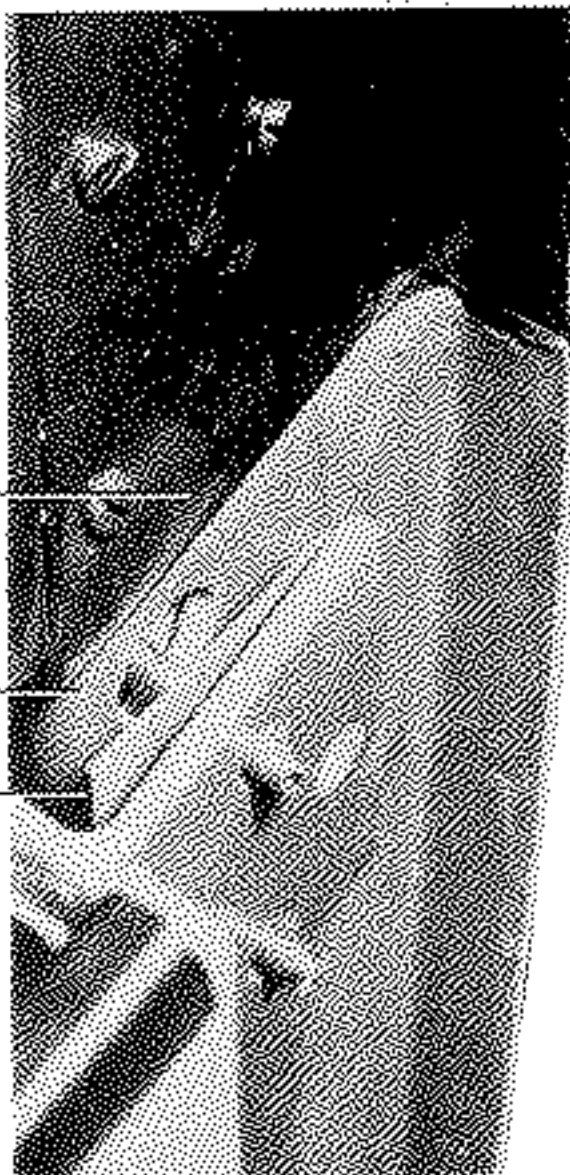
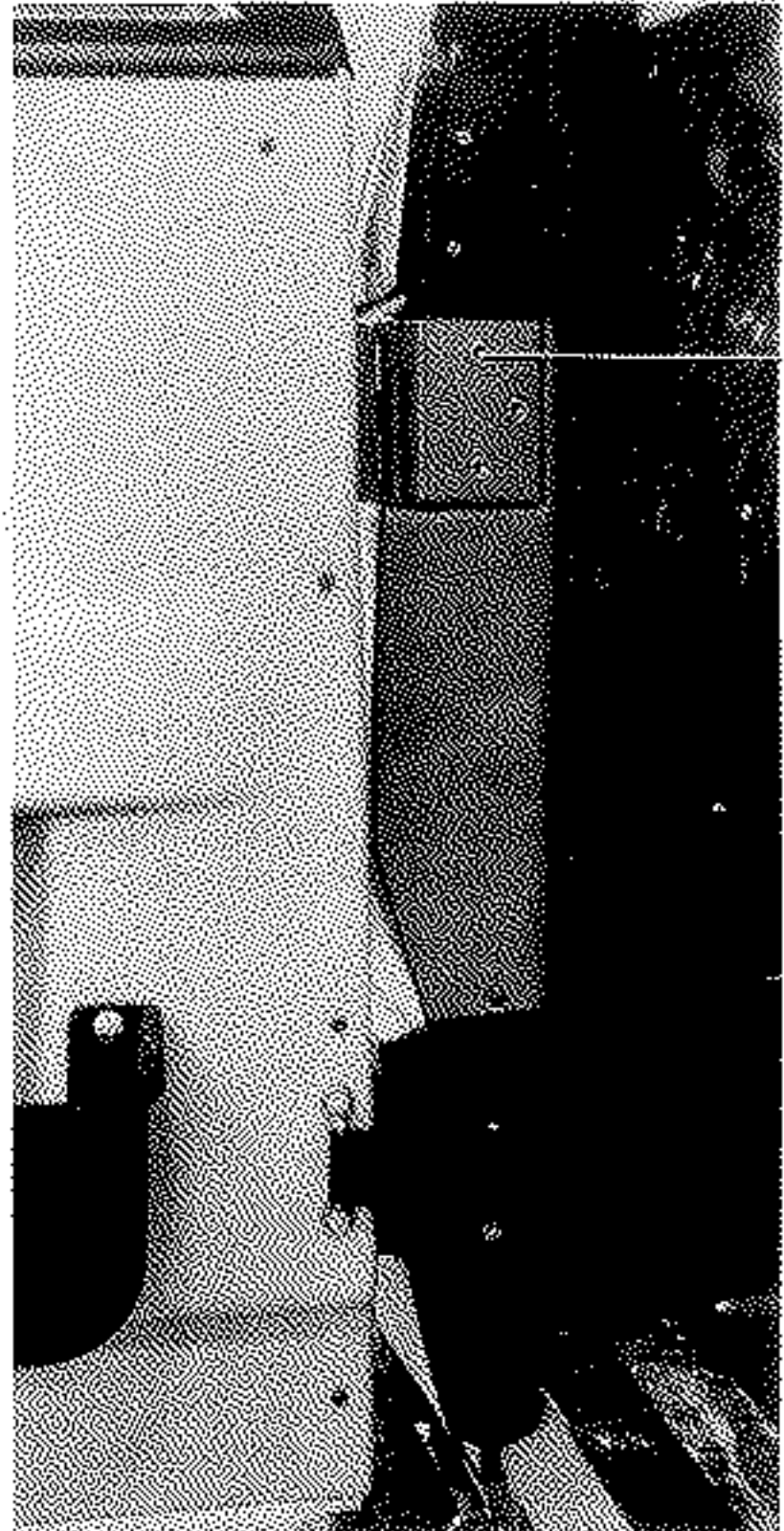
Repositionner les cales de réglage (1) s'il y a lieu entre charnières et pied de porte.

Les maintenir avec une petite boulette de mastic.

Revisssez les 6 vis torx pour fixation charnière (3)

Vérifier l'ajustage de la porte (2) entre cadre et ossature.

Réglage de la gâche : s'il y a lieu refaire un recentrage de celle-ci avec la nouvelle porte.



REPLACEMENT DU PARE BRISE

PRODUITS ET OUTILLAGE A UTILISER :

A) Collection collage :

A utiliser pour collage pare brise Rodéo 5.

Elle comprend :

1 cartouche contenant l'adhésif joint BETA-SEAL

4 buses d'application (voir schéma) :

1) Type pare brise Renault 5 Turbo pour satisfaire étanchéité : cordon adhésif joint Ø 3 mm sous la lèvre extérieure du joint caoutchouc du pare-brise.

2) Type pour collage ailes AR Renault 5 Turbo.

3) Type pare brise Renault 5 Turbo (joint caoutchouc et jonc enjoliveur en place sur le pare brise).

4) Type pare brise à 310 V6

1 flacon de dégraissant	5
1 flacon de primaire pour verre	6
1 papier spécial	
4 cales caoutchouc	7
1 applicateur de primaire	8
3 cordes à piano Ø0,6	9

B) Mastic d'étanchéité (réf. 306) :

A utiliser pour parfaire l'étanchéité :

- 1) lors du remplacement du pare brise pour étanchéité au montage des agrafes,
- 2) d'entrées d'eau ne nécessitant pas la dépose du pare brise.

C) Pistolet d'application : recevant la cartouche BETA-SEAL.

DÉPOSE DU PARE BRISE

- Protéger l'intérieur du véhicule et coller une bande d'adhésif sur la planche de bord.
- A l'aide de papier cache adhésif, protéger la peinture jusqu'au ras du jonc enjoliveur sur toute la périphérie du pare brise.
- Ouvrir le capot avant et déposer les balais d'essuie glace.
- Dépose du jonc enjoliveur extérieur.
- Engager l'outil (D) bien à fond sous l'enjoliveur en commençant par un angle.
- Par un mouvement de bras de levier en prenant appui sur le pare brise, dégager l'enjoliveur.
- Continuer progressivement cette opération.

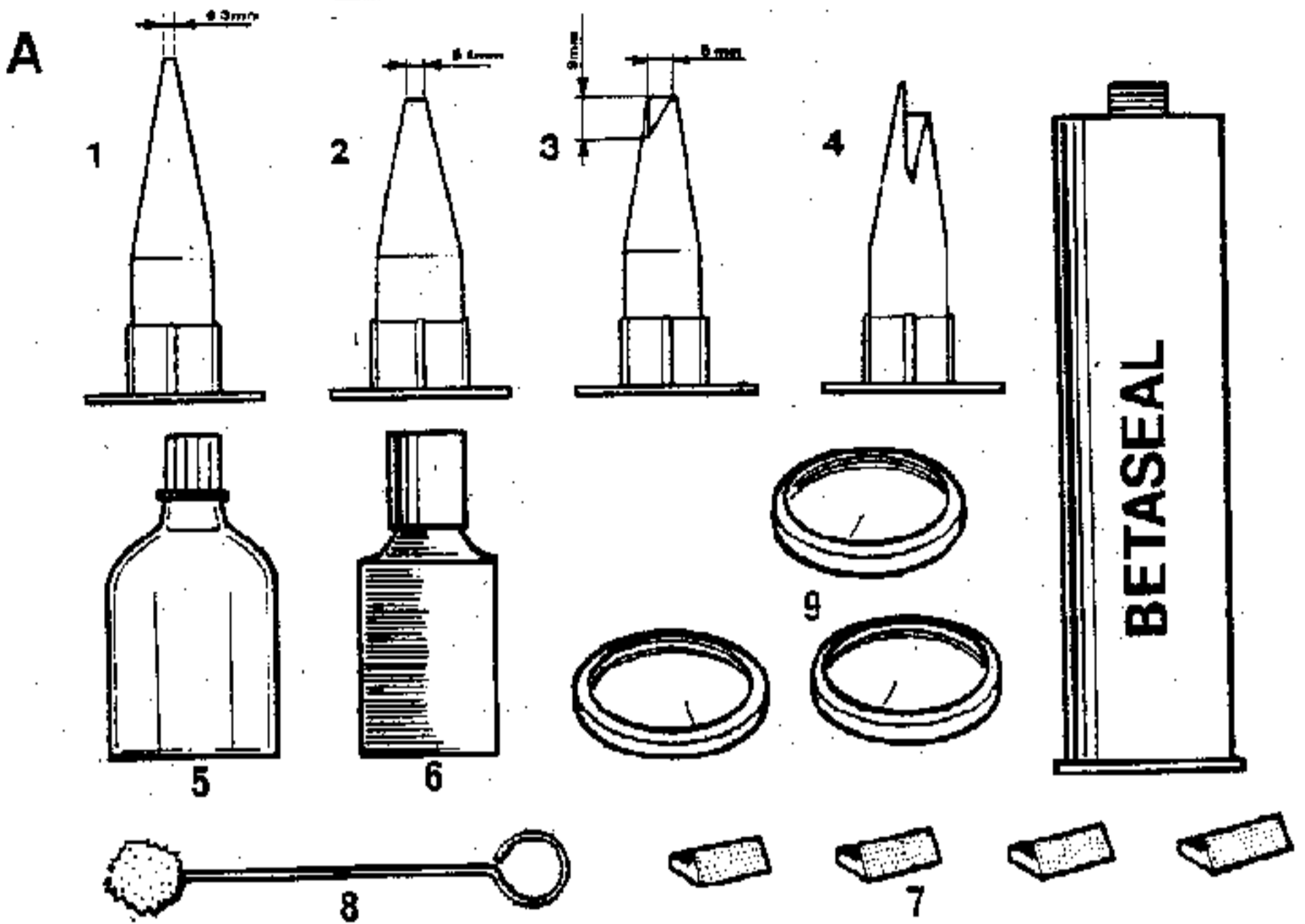
IMPORTANT .

La pression exercée sur le pare brise à l'aide de l'outil (D) devra toutefois être modérée (risque de rupture du pare brise).

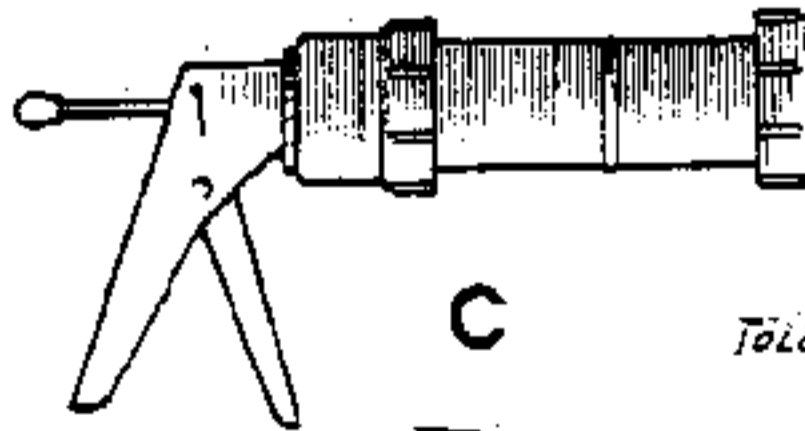
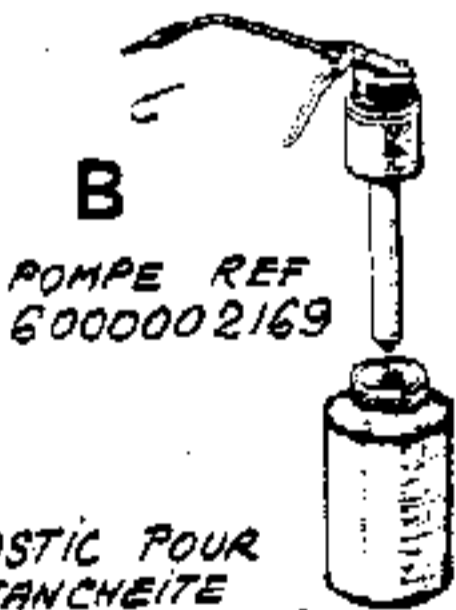
- A l'aide d'un outil tranchant, retirer intégralement le mastic qui déborde de la tranche du pare brise sur toute la périphérie y compris autour des agrafes.
- En commençant par le haut et au centre, passer la corde à piano à travers le cordon d'adhésif joint, et cela, la plus éloignée possible du pare brise afin d'éviter tout contact avec le verre.
- Dans l'opération de découpe du joint décrite ci-après, toute l'attention devra être portée sur le fait que, à aucun moment, la corde à piano ne devra entrer en contact avec le pare brise.
- Enrouler chaque extrémité de la corde à piano autour de deux manches (en bois de préférence) servant de poignées (1 et 2).

(NOUVELLE COLLECTION)

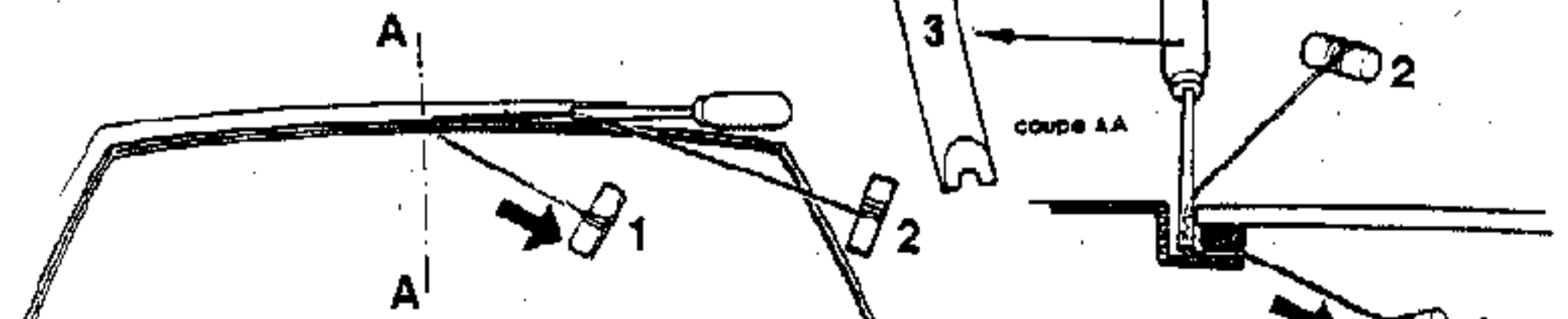
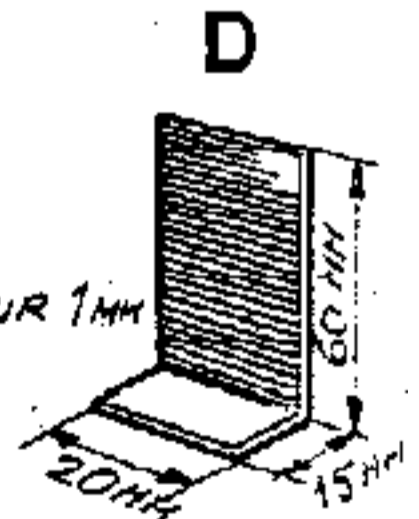
KIT REF MPR 60 00 061009



PISTOLET REF. 60 00 004 759



TOLE EPAISSEUR 1MM



3, PETIT TOURNEVIS MODIFIE LOCALEMENT PAR DEUX TRAITES DE SCIE. PERMET DE FAIRE APPLIQUER EN FOND DE GORGE, ET COULISSER LE FIL D'ACIER SANS TOUCHER AU VITRAGE.

A l'extérieur du véhicule :

Sur une longueur de 20 à 30 cm, placer la corde à piano (C) comme indiqué sur le schéma.

D'une main, l'opérateur maintient en tension la corde à piano par son extrémité et de l'autre main, à l'aide d'un outil en bois adapté, maintient la corde à piano parfaitement plaquée contre la feuille du polyester (voir schéma).

A l'intérieur du véhicule :

Un second opérateur exerce une traction sur la corde à piano pour effectuer la découpe du joint et cela en procédant comme indiqué sur le schéma.

IMPORTANT : Dans le cas où, au cours de la découpe, l'opérateur perçoit un crissement indiquant que la corde à piano est en contact avec le verre, stopper immédiatement l'opération et au besoin, dégager complètement la corde à piano et la repasser au travers du joint (voir schéma).

- Continuer la découpe.
- La découpe terminée, déposer le pare-brise.

REPOSE :

Nettoyage :

- Retirer la totalité du mastic sur la baie du pare-brise.
- Avec précaution, présenter le pare-brise sur la baie.
- De l'intérieur du véhicule, repérer à l'aide d'un feutre les zones de la baie de pare-brise dont le galbe provoque un écartement relativement important entre pare-brise et baie.
- Déposer le pare-brise et le poser sur des tréteaux.
- Nettoyer la baie et la périphérie du pare-brise (sur une largeur de 5 cm environ) à l'aide du dégraissant N° 4.
- Agiter fortement le flacon de primaire pour verre 84.132.11 puis l'appliquer avec le tampon sur la glace en une largeur de 10 mm.

- Enduire également le champ de pare-brise puis laisser sécher 10 minutes.
- Prendre la cartouche, percer la membrane avec un tournevis et visser la buse.
- Enlever le fond de la cartouche et retirer le déshydratant.
- Mettre la cartouche, préalablement réchauffée (environ 20°), dans un pistolet à crémaillère ou pneumatique puis exécuter un cordon continu de mastic en se guidant sur le champ de la glace grâce à la forme de la buse.
- Ajouter également du mastic dans les angles et aux endroits repérés sur la baie de pare-brise.
- Placer les 4 cales en caoutchouc à droite et à gauche sur les parties horizontales inférieure et supérieure de la baie de pare-brise.
- La mise en place du pare-brise sera facilitée en utilisant deux ventouses.
- Procéder à la pose du pare-brise en le présentant par sa partie supérieure et en le centrant.
- Dès qu'un contact aura été établi entre le mastic et la baie, aucune manœuvre de retrait ne devra être effectuée.
- Seul un léger déplacement pourra être consenti pour la centrage.
- Exercer une très légère pression uniforme sur le pare-brise pour l'écrasement du joint.
- Vérifier, de l'extérieur et de l'intérieur, la mise en place. Si besoin, parfaire l'étanchéité, soit à l'aide du BETASEAL restant dans la cartouche, soit à l'aide du pistolet de liquide étanchéité TREMSCHIELD, Réf. 60 00 007 133.

IMPORTANT : Pendant la phase de polymérisation du mastic (de l'ordre de 2 h 30 pour une température de 20°, peut aller jusqu'à 24 h pour des températures inférieures), ne pas déplacer le véhicule pour éviter le décollement du pare-brise.

- Vérifier l'étanchéité.
- Mettre en place les balais d'essuie-glace et faire un essai de fonctionnement (pare-brise mouillé) de façon à régler parfaitement la position d'arrêt fixe.

Nota : Du fait de leur instabilité dans le temps, l'excédent des produits de la collection de collage ne sera pas réutilisé.

DIFFÉRENTES COLLES

ÉTANCHEÏTE

UTILISATION DES COLLES

Utilisation	Fournisseur	Références Fournisseurs	Références M.P.R.	Conditionnement
COLLE UNIVERSELLE Pour collage, tissus, simili, moquette caoutchouc, matière plastique, feutre	MINNESOTA	8032 E 8032 E NM 317 8080 E	00 80 565 800 77 01 390 783 00 80 581 800 77 01 395 512	Tube de 140 cc Bidonnet de 200 cc Boîte de 1 litre Aérosol de 440 cc
Collage verre sur métal : — des embases de rétroviseur sur pare-brise — des chaudières sur vitre de custode	FRAMET	Loctite 312 Activateur NF 312	77 01 400 693	Coffret contenant les deux produits
Pour collage matières plastiques sur elles-mêmes et sur support poreux	BOSTIK	1220	77 01 391 615	Tube de 140 cc
Mastic auto-collant assure l'étanchéité, ne supporte pas les efforts pour réservoir	SAIM	Impermastic	77 00 660 686	Bande de 40 bandes autocollantes 700 x 40 x 4 mm

UTILISATION

Référence M.P.R.

PISTOLET PNEUMATIQUE — L'ensemble	77 01 394 321
PISTOLET MANUEL Livré avec 2 corps GM et PM — Pour cartouche de 180 ou 320 cc	77 01 394 590
— Sachet de 25 bourses	77 01 394 584
PISTOLET PNEUMATIQUE Livré avec 2 corps GM et PM — Pour cartouche de 180 ou 320 cc + 1 jeu de buses, l'ensemble	77 01 394 589
POMPE MANUELLE — Pour bidonnet de 220 cc	77 01 390 784

POUR PRÉPARATION AVANT PEINTURE

Toutes les collections d'ingrédients (apprêts, enduit-laques, laques) sont dosées dans leur ensemble. Les dosages indiqués dans le tableau ci-dessous ne sont à appliquer que lors d'une utilisation partielle des ingrédients.

ORDRE LOGIQUE DE TRAVAIL	DÉFINITION DE L'OPÉRATION	DÉSIGNATION.ET RÉFÉRENCE DES INGRÉDIENTS ET PRODUITS
1 ^o	Réparation du	<ul style="list-style-type: none"> - Collection grosse réparation : réf. 60 00 004 060 comprenant : <ul style="list-style-type: none"> - 5 l de résine (non accélérée) - 4 m² de toile « mat » - 4 m² de tissu « croisé fin » - 1 dose de catalyseur (doser 1,5 à 2 %) - 1 dose d'accélérateur (doser à 0,8 %) - Collection petite réparation : réf. 60 00 004 059 comprenant : <ul style="list-style-type: none"> - 2 l de résine (non accélérée) - 2 m² de toile « mat » - 2 m² de tissu « croisé fin » - 1 dose de catalyseur (doser 1,5 à 2 %) - 1 dose d'accélérateur (doser à 0,8 %)
2 ^o	Étuvage des pièces carrosserie à 80 °C 1/2 heure	<ul style="list-style-type: none"> - Cette opération a pour but de faire ressortir les éventuelles « bulles » d'air du polyester
3 ^o	Masticage (séchage rapide)	<ul style="list-style-type: none"> - Mastic « gros trous » : réf. 60 00 049 477 comprenant : <ul style="list-style-type: none"> - mastic K 89023 (couleur gris clair) - catalyseur TC 50 (doser à 2 %) <p>Ce mastic est à poser avant application de l'apprêt polyester.</p>
4 ^o	Application de	<ul style="list-style-type: none"> - Apprêt polyester : réf. 60 00 001 610 comprenant : <ul style="list-style-type: none"> - apprêt K 89 007 ou K 89 004 - catalyseur 817 (doser à 10 %) <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - apprêt rose K 89 039 - catalyseur 825 (doser à 10 %) - plus durcisseur DU 475 (doser à 5 %)
5 ^o	Étuvage à 70°/ 80 °C 1/2 heure	L'étuvage est impératif pour l'apprêt K 89 039

ORDRE LOGIQUE DE TRAVAIL	DÉFINITION DE L'OPÉRATION	DESIGNATION ET REFERENCE DES INGRÉDIENTS ET PRODUITS
6°	Retouche masticage (séchage normal)	— Mastic « petits trous » : réf. 80 00 049 476 comprenant : - mastic K 89 029 (couleur blanche) - catalyseur TC 50 (doser à 2 %) Ce mastic ne nécessite pas l'application d'une couche d'apprêt polyester.
7°	Ponçage à l'eau	Jusqu'à utilisation papier n° 800.
8°	Séchage en étuve	1/4 heure à 60 °C.
9°	Application de la laque	— Laque : réf. voir tableau ci-après comprenant : - laque - durcisseur DU 436 (30 % à 50 % selon teintes. Voir tableau composition) - diluant 4047 (doser à 20 %)
10°	Séchage en étuve à 70°/80 °C 1 heure (séchage superficiel)	
11°	Application du vernis (pour certaines peintures métallisées)	— Les vernis sont fournis avec les laques. Composition : - vernis - durcisseur DU 436 (50 à 60 % selon teintes. Voir tableau composition) - diluant 4047 (doser de 10 à 20 % selon teintes).
12°	Séchage en étuve à 60° 1/2 heure	

MÉTHODOLOGIE POUR LES PEINTURES VERILAC :

Méthodes générales.

Viscosité d'application : 18 s à la coupe AFNOR N° 4 à 20 °C.

	POLYURETHANE	POLYURETHANE ACRYLIQUE
Température d'application	20 °C	20 °C
Pression du pistolet	3 à 3,5 bars	3 à 3,5 bars
Durée de vie du pot, peinture mélangée	6 à 8 h	6 à 8 h
Temps d'attente entre 2 couches	10 mn	10 mn
Étuvege (durée et température)	20' à 40 °C 40' à 80 °C	20' à 40 °C 40' à 80 °C
Vernis dans certains cas	Voir pages suivantes	Voir pages suivantes

Cas particuliers :

– Marron métallisé (027) en polyuréthane acrylique :

- composition : laque 100 pp
durcisseur DU 436 50 pp
diluant 4064 20 pp

- composition : vernis 100 pp
durcisseur DU 436 50 pp
diluant 4064 20 pp

- application :
1 couche de laque (un voile) attendre 10 mn.
1 couche chargée de laque, attendre 10 mn.
1 couche croisée de vernis, étuver 60 mn à 60 °C.

– Gris argent métallisé (007) en polyuréthane acrylique vernis :

- composition : vernis DU 153 303 100 pp
durcisseur DU 438 20 pp
aluminium SP 61 20 pp
diluant 4064 20 pp

- application :
2 couches croisées avec attente de 20 mn
entre chaque couche, étuver 60 mn à 60 °C.
Puis une couche croisée de vernis.

vernis DU 153 300 100 pp
durcisseur DU 436 50 pp
diluant 4064 20 pp

Étuver 60 mn à 60 °C.

Remarque .

Employer selon les saisons (été ou hiver) les diluants 4047 bis (été) ou 4064 (hiver).

INCIDENTS :

— « Marbrage » :

Cet incident est particulier aux teintes métallisées. Il se matérialise par des lignes plus foncées et parallèles.

Les causes sont de deux ordres :

- mauvais réglage du pistolet
- couches posées parallèlement au lieu d'être croisées.

— « Pommelage » :

Cet incident caractéristique des teintes métallisées est dû à une application de laque trop chargée.

Elle provoque une remontée en surface des particules d'aluminium en zones régulières « comme un tapis de pommes ».

— « Pustules » (bullage) :

Cet incident commun aux peintures Renault et Vénilac se caractérise par la formation de petites bulles qui viennent déformer la surface de la peinture.

L'origine de cet incident est en général de deux ordres :

- la première couche est trop chargée
- le temps d'attente entre 2 couches trop faible.

Ce qui a comme conséquence d'empêcher l'évaporation des solvants qui vont déformer la couche supérieure lors de l'étuvage.

— « Granité » (poussières) :

Cet incident est la caractéristique d'une application « trop sèche » car les solvants se sont évaporés entre la buse du pistolet et la surface de la carrosserie.

Cet incident est fréquent en été, lorsque la température d'application est supérieure à 20 °C.

On peut remédier à ceci par un complément de 50 % de diluant lourd (cas des peintures Vénilac), dans le diluant 4047 bis.

Ce remplacement est d'ailleurs déjà réalisé dans nos collections à Dieppe, dès l'été venu.

— « Peintures frisées » (craquelage) :

Cet incident caractéristique des peintures polyuréthane est provoqué par l'utilisation de mastic et d'apprêt de carrosserie autres que polyester. C'est la réaction chimique de la peinture polyuréthane lors de sa phase de polymérisation sur le mastic, qui dénature ce dernier.

Nous vous rappelons par cet incident l'importance du respect de la chaîne chimique des peintures. Si, pour une raison quelconque, vous refaites une peinture complète dans une autre teinte ou avec une autre matière que celle définie par la « plaque rectangulaire peinture », nous vous prions d'en modifier cette dernière, en tenant compte des tableaux du manuel.

TEINTE RENAULT RODÉO 5

TEILHOL 5E1128

VERT TILLEUL 935

SABLE 135

RINSHED MASON

SUPER MAX 2 K

TEK 08	100
TEK 80	786
TEK 79	928
TEK 90	980
TEK 42	1000

SUPER MAX 2 K

TEK 08	100
TEK 74	331
TEK 40	484
TEK 87	582
TEK 90	627
Base marante 850	1000

CORONA

COROSTAR

415	654
417	1158
404	1260
407	1276

COROSTAR

408	482
425	784
404	984
414	1132

VALENTINE

VALROC

Diluant	100
636	633
631	932
602	987
645	1000

VALROC

BRUN 768 brillant

Diluant	100
681	509
640	752
602	890
632	1000

BRUN 768 satiné

Diluant	100
646	335
681	699
602	861
632	1000

Diluer avec base marante
666 à raison de 30 %

DUCCO

AUROCH 77

Diluant	100
10880	683
10865	951
10822	982
10836	1000

AUROCH 77

Diluant	100
10814	386
99208	566
10883	846
11820	929
11866	1000

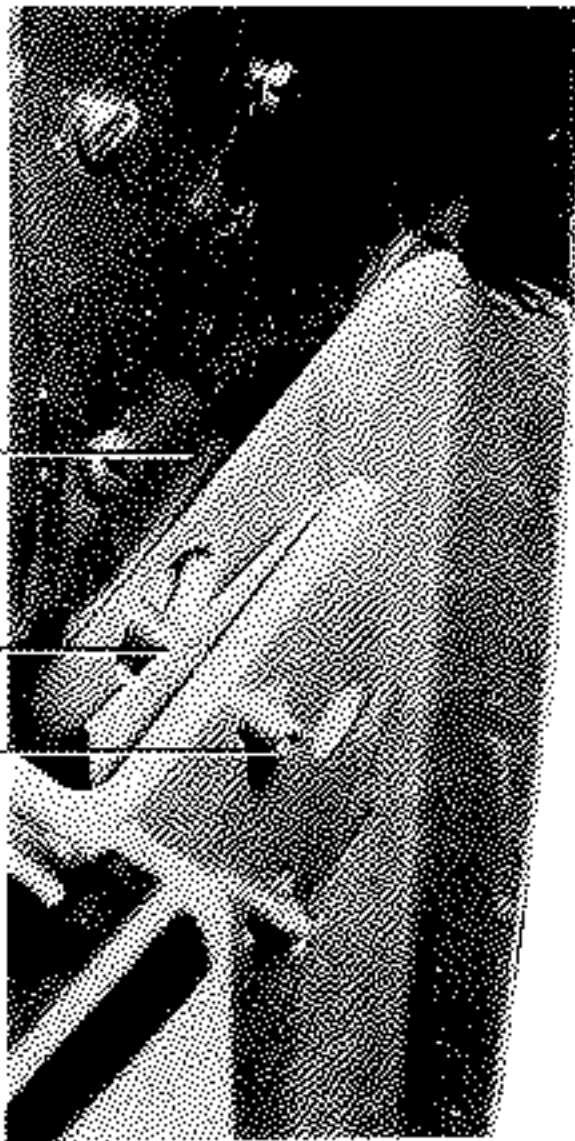
CARACTÉRISTIQUES RENAULT RODÉO 5

Type 1128

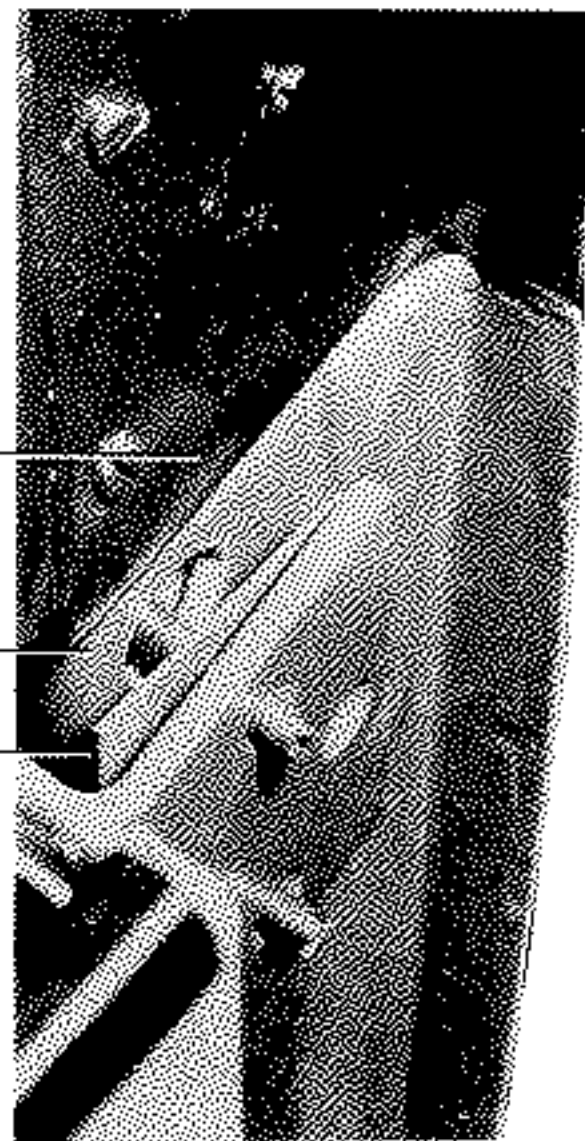
Additif correctif

Page 17

Bon



Mauvais



Page 26 - Lire **ORANGE 383** au lieu de **VERT TILLEUL 935**.
(**BRUN 788**) au lieu de **SABLE 135**

TEINTE RENAULT RODEO 5

TEILHOL SE1128

VERT TILLEUL 935

SABLE 135

RINSHED MASON

<u>SUPER</u>	<u>MAX</u>	<u>2K</u>
TEK 08	100	
TEK 74	328	
TEK 90	687	
TEK 31	762	
TEK 40	777	
TEK 10	1000	

<u>SUPER</u>	<u>MAX</u>	<u>2K</u>
TEK 08	100	
TEK 90	469	
TEK 71	620	
TEK 87	636	
TEK 40	649	
TEK 10	1000	

CORONA

COROSTAR

423	642
404	990
431	1073
406	1125

COROSTAR

VALENTINE

VALROC

DILUANT	100
635	497
602	808
682	951
621	1000

VALROC

DILUANT	100
601	693
635	904
682	989
636	1000

DUCO

AUROCH 77

DILUANT	100
10862	581
11820	920
10873	968
10814	1000

AUROCH 77

DILUANT	100
10822	648
10862	945
10814	978
10836	1000