

Fiche Technique du produit

janvier 2012

MASTER INTERNATIONAL
RESERVE A UN USAGE PROFESSIONNEL



J1840V

Systeme de vernis mat 2K

<i>Produit</i>	<i>Description</i>
P190-1062	Vernis - Mat
P190-1063	Vernis – Satin
P210-842/8430/844/845	Durcisseur HS 2K
P850-1693/1694/1695	Diluants 2K à faible teneur en COV

Description du produit

Les vernis mat P190-1062 et satin P190-1063 sont conçus pour reproduire la gamme de finitions à faible brillant de composants pouvant être utilisés sur Aquabase et Aquabase Plus.

Le système de vernis mats Nexa Autocolor se compose de vernis uréthanes acryliques 2K polyvalents conçus pour la réparation spécialisée de véhicules (ou parties de véhicules) ayant pour finition d'origine un vernis à faible brillant ou mat recouvrant un système de couche de fond colorée multi-couches ou monocouche (par ex., la finition mate intégrale de Mercedes).

Pour respecter les variations normales de brillance – qui dépendent de la couleur, du modèle, de l'emplacement de la réparation sur le véhicule, etc.-, le mélange des deux vernis peut être ajusté de manière à ce qu'il corresponde au véhicule à réparer.

Les vernis P190-1062/-1063 ou mélanges peuvent être utilisés sur des plastiques rigides sans additif particulier.

Les vernis P190-1062/-1063 peuvent être utilisés avec des durcisseurs HS P210-842/-8430/-844/-845.

Supports/Préparation

Lors du marouflage, veillez à minimiser le contact direct du papier cache avec la finition mate d'origine. Lorsque l'utilisation d'un papier cache directement sur la finition d'origine s'impose, retirez le papier avant l'étuvage pour éviter tout marquage de l'original potentiellement indélébile.

Les vernis P190-1062 / P190-1063 ou mélanges des deux peuvent être appliqués sur : -

- la gamme P989 de couches de fond **Aquabase Plus**
- la gamme P965 de couches de fond **Aquabase™**

Les vernis P190-1062/-1063 doivent être appliqués sur une couche de fond propre et dépoussiérée. L'utilisation délicate d'un chiffon anti-poussière est recommandée après le préséchage de la couche de fond.

Veillez à éviter toute incrustation de poussière à toutes les étapes du procédé. La rectification des incrustations de poussière sur les finitions mates ou à faible brillant est impossible après la dernière couche de vernis.

PROCÉDÉ

PROPORTIONS DE MELANGE DES VERNIS P190-1062/-1063

Pour respecter les variations normales du niveau de brillance, il est possible, selon la couleur, le modèle ou l'emplacement de la réparation sur le véhicule, de mélanger le P190-1062 et le P190-1063 dans toutes les proportions jusqu'à obtenir la brillance recherchée pour une réparation donnée. Les proportions de mélange (en %) ci-dessous sont les points de départ optimaux pour les cinq niveaux de brillance.

Niveau de brillance	MC01	MC02	MC03	MC04	MC05
	Mat		Faible brillant		satin
Vernis	Proportion en poids (%)				
P190-1062	100	85	70	40	0
P190-1063	0	15	30	60	100

Le mélange obtenu est ensuite activé et dilué comme décrit ci-dessous.

Remarque : La production des plaquettes d'essai DOIT s'appuyer sur la combinaison durcisseur/diluant/proportion/pistolet de pulvérisation prévue pour contrôler la teinte et le niveau de brillance par rapport au véhicule à réparer.

Il est recommandé de n'utiliser les diluants P850-1492 / P850-1693 que sur de petites surfaces ou de petits composants (coques de rétroviseurs, etc.)

CHOIX DU DILUANT

Surfaces petites / verticales / plus brillantes
En dessous de 25 °C
Buse fine



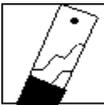
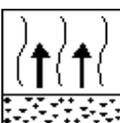
Durcisseur/Diluant plus rapide

Surfaces grandes / horizontales / moins brillantes
Au dessus de 25 °C
Buse plus grosse



Durcisseur/Diluant plus lent

PROCÉDÉ

Systèmes standards							
	<table border="1"> <tr> <td>En volume</td> <td>En poids</td> </tr> <tr> <td>P190-1062/-1063 P210-842/-8430/-844/-845 P850-1693/4/5 or P850-1492/3/4/5</td> <td>3 parts 1 part 1,5 part Voir tableau page 5</td> </tr> </table>	En volume	En poids	P190-1062/-1063 P210-842/-8430/-844/-845 P850-1693/4/5 or P850-1492/3/4/5	3 parts 1 part 1,5 part Voir tableau page 5		
En volume	En poids						
P190-1062/-1063 P210-842/-8430/-844/-845 P850-1693/4/5 or P850-1492/3/4/5	3 parts 1 part 1,5 part Voir tableau page 5						
	<p>18 sec., AFNOR4 à 20 °C</p> <p>Durée de vie en pot à 20 °C : 1 – 2 heures selon le durcisseur/diluant</p>						
	<p>Buse</p> <p>A gravité : 1,2 – 1,3 mm</p> <p>Pression : Voir les instructions du fabricant (généralement 2 bars)</p>						
	<p>Application</p> <p>1 seule couche homogène, laisser sécher jusqu'à ce que la surface soit uniformément mate + 1 couche homogène immédiatement suivie d'une couche croisée plus légère (½ couche). Laisser sécher jusqu'à ce que la surface soit uniformément mate avant l'étuvage.</p>						
	<p>15 – 30 minutes, ou jusqu'à ce que la surface de réparation soit entièrement et uniformément mate*, en laissant la surface présécher entre les couches.</p> <p>15 – 30 minutes, ou jusqu'à ce que la surface de réparation soit entièrement et uniformément mate*, en laissant la surface présécher avant l'étuvage.</p> <p>*Remarque : Il est important de laisser le vernis présécher entre les couches et avant l'étuvage pour obtenir une apparence et un niveau de brillance uniformes sur toute la surface. Le temps de préséchage dépend de la combinaison durcisseur/diluant nécessaire pour obtenir le bon effet brillant et peut varier de 15 à 45 minutes.</p>						
	<table border="1"> <tr> <td>Avec un durcisseur P210-842/8430/844</td> <td>Avec un durcisseur P210-845</td> </tr> <tr> <td>Etuvage à la température du métal de 60 °C : 30 minutes</td> <td>Etuvage à la température du métal de 60 °C : 40 minutes</td> </tr> <tr> <td>Mise en service : Une fois refroidi</td> <td>Mise en service : Une fois refroidi</td> </tr> </table>	Avec un durcisseur P210-842/8430/844	Avec un durcisseur P210-845	Etuvage à la température du métal de 60 °C : 30 minutes	Etuvage à la température du métal de 60 °C : 40 minutes	Mise en service : Une fois refroidi	Mise en service : Une fois refroidi
Avec un durcisseur P210-842/8430/844	Avec un durcisseur P210-845						
Etuvage à la température du métal de 60 °C : 30 minutes	Etuvage à la température du métal de 60 °C : 40 minutes						
Mise en service : Une fois refroidi	Mise en service : Une fois refroidi						
	<p>Ondes courtes : 8-15 minutes, pleine puissance</p> <p>Ondes moyennes : 15 minutes, pleine puissance</p> <p>(selon la couleur et l'équipement)</p>						

Remarques générales sur le procédé

TEMPERATURE DE LA PEINTURE

Comme pour tous les systèmes de peinture, on n'obtient une application par pulvérisation optimale que si la peinture, le durcisseur et le diluant ont pu atteindre la température ambiante (20-25 °C) avant utilisation. Ce facteur est particulièrement important pour les systèmes à hauts extraits secs. La performance de l'application peut être altérée si la température de la peinture descend sous les 15 °C.

SECHAGE AUX INFRAROUGES

Les temps de séchage dépendent de la couleur et de l'équipement. Voir les instructions du fabricant pour plus de détails sur les réglages.

Avec une couche de fond Aquabase ou Aquabase Plus, veillez à vous assurer qu'elle est bien sèche avant d'appliquer le vernis.

SURPEINTURE

Les vernis P190-1062/-1063 peuvent être intégralement surpeints après le délai de mise en service.

RECTIFICATION

Pour retirer les petites incrustations de poussières de la finition finale, la réparation doit être entièrement sèche et lissée après refroidissement avant d'appliquer **une** couche supplémentaire du mélange de vernis. Evitez les films de vernis trop épais car la teinte finale pourrait s'en trouver affectée. Le cas échéant, la réparation nécessite un ponçage et une surpeinture de couche de fond et de vernis.

Le retrait des poussières de la finition mate finale est impossible.

AUTRES REMARQUES

Les niveaux de brillance obtenus avec ce vernis peuvent varier selon l'épaisseur et l'application du film. Faible épaisseur de film et application à sec atténuent le brillant. Grosse épaisseur de film et film humide accentuent le brillant.

Nous recommandons de n'utiliser ce vernis que pour les réparations de panneaux entiers.

Avec des produits à deux composants, il est hautement recommandé de bien nettoyer le pistolet immédiatement après usage.

Remarques générales sur le procédé

INSTRUCTIONS POUR UN MELANGE EN POIDS

Lorsqu'un volume spécifique de mélange de vernis est nécessaire, mieux vaut privilégier un mélange en poids en suivant les consignes ci-dessous. Les poids se cumulent – ne **PAS** tarer la balance entre chaque pesée.

GUIDE POUR LE MELANGE EN POIDS avec des diluants 16xx

Volume cible de peinture PAE requis (en litres) @ 3/1/1.5	Poids P190-1062/P190-1063	Poids P210-842/8430/844/845	Poids P850-1693/1694/1695
0.10 L	57 g	75 g	97 g
0.20 L	113 g	150 g	194 g
0.25 L	142 g	187 g	243 g
0.33 L	187 g	247 g	321 g
0.50 L	284 g	374 g	486 g
0.75 L	425 g	561 g	729 g
1.0 L	567 g	748 g	972 g
1.5 L	851 g	1122 g	1458 g
2.0 L	1135 g	1496 g	1944 g
2.5 L	1418 g	1870 g	2430 g

GUIDE POUR LE MELANGE EN POIDS avec des diluants 14xx

Volume cible de peinture PAE requis (en litres) @ 3/1/1.5	Poids P190-1062/P190-1063	Poids P210-842/8430/844/845	Poids P850-1492/3/4/5
0.10 L	57 g	75 g	99g
0.20 L	113 g	150 g	199 g
0.25 L	142 g	187 g	248 g
0.33 L	187 g	247 g	328 g
0.50 L	284 g	374 g	497 g
0.75 L	425 g	561 g	745 g
1.0 L	576 g	748 g	994 g
1.5 L	851 g	1122 g	1490 g
2.0 L	1135 g	1496 g	1987 g
2.5 L	1418 g	1870 g	2484 g

Remarques générales sur le procédé

Réparation intégrale des carrosseries à finition mate – Mélange avec une Teinte de Base

Le raccord noyé du vernis mat est impossible car la bordure de la surface vernie ne peut être convenablement polie pour rendre la réparation invisible. Cependant, selon la couleur (nuances plus claires) et l'effet du vernis de première monte, il est possible de pratiquer un raccord noyé sur la couche de fond hydrodiluable en suivant les étapes ci-dessous, puis en appliquant un vernis mat jusqu'à l'arrêt du panneau suivante.

Remarque : - Pour les teintes plus sombres (en particulier le noir), selon l'impact du vernis mat de première monte sur la correspondance globale des teintes, le vernis de réparation, combiné au vernis de première monte, peut affecter la teinte par rapport au panneau suivant. Le cas échéant, cette technique de mélange peut s'avérer inadaptée, faisant de la réparation complète du panneau avec une couche de fond et un vernis une alternative plus pratique.

1. Préparez toute la surface du panneau où pratiquer le raccord noyé, jusqu'au bord ou jusqu'à la première ligne de rupture.
2. Recouvrez de couche de fond normalement diluée, à pression réduite, environ 30 % du panneau à raccorder.
3. Mélangez une partie de la couche de fond diluée restée dans le pot du pistolet dans des proportions 1 part de couche de fond pour 3 parts de P990-8999. Avec le mélange de couche de fond obtenu, poursuivez le raccord, toujours à pression réduite, jusqu'à 60 % environ de la surface du panneau.
4. Videz le pot du pistolet de la couche de fond résiduelle de l'étape précédente en veillant à laisser une petite quantité de couleur sur les parois du pot. Ensuite, ajoutez assez de P990-8999 pour pouvoir appliquer une couche épaisse sur le panneau à raccorder. Agitez le mélange pour incorporer la petite quantité de teinte de fond et donner au P990-8999 une teinte légère.
5. Appliquez une couche épaisse de P990-8999 teinté sur l'ensemble du panneau à raccorder, jusqu'au bord de la zone où le vernis mat doit être appliqué. Cette couche est appliquée à pression normale.

Cette étape permet d'obtenir une surface uniforme sur laquelle appliquer le vernis mat. Si vous omettez cette étape, le bord de la couche de fond entraînera l'irrégularité des niveaux de brillance du panneau.

6. Laissez la couche de fond présécher complètement, comme c'est l'usage avant d'appliquer le vernis mat.
7. Avec le mélange de vernis mat créé à partir des plaquettes d'essai pour obtenir la meilleure correspondance des niveaux de brillance possible entre la zone et le reste du véhicule à réparer, appliquez le vernis mat en respectant les consignes d'application énoncées plus haut.



Remarques générales sur le procédé

ENTRETIEN ET NETTOYAGE DES FINITIONS MATES

Les consignes d'entretien et de nettoyage des véhicules à finition mate ci-dessous s'adressent aux propriétaires des véhicules et concernent les finitions de première monte aussi bien que les réparations.

Les finitions mates requièrent une attention particulière pour conserver l'homogénéité de l'effet mat d'origine.

Recommandations aux propriétaires de véhicules concernant l'entretien de l'effet mat

Les finitions mates/brillantes sont assez sensibles aux marques et accrocs du quotidien (ouvertures des portes et du capot/coffre, éraflures avec les chaussures en entrant ou en sortant du véhicule, etc.). Ces opérations doivent faire l'objet d'un soin particulier car elles peuvent entraîner le marquage ou l'altération de l'effet mat.

Évitez tout déversement de carburant sur les finitions mates ou à faible brillant.

Nettoyez tout déversement de carburant dans les plus brefs délais en respectant les consignes ci-dessous pour éviter tout dommage irréversible ou toute altération de l'effet mat ou à faible brillant.

1. Pour préserver l'effet mat de la surface, l'utilisation de tout nettoyant pour peinture, abrasif ou pâte et cire à polir **est à proscrire**. Le véhicule **ne doit pas** être poli.
2. Le polissage accentue et affecte l'uniformité de l'effet brillant.
3. Le nettoyage/polissage avec des matériaux non adaptés peut altérer l'effet mat (généralement, brillant accru).
4. Le lavage automatique doit être évité. La méthode de lavage privilégiée est le lavage à la main, avec une éponge douce, un savon neutre et beaucoup d'eau. Les lavages trop fréquents peuvent, au bout d'un certain temps, accentuer et entraîner une irrégularité des niveaux de brillance de la carrosserie.
Le lavage à la lumière directe du soleil doit être évité.
5. Les résidus d'insectes et déjections d'oiseaux doivent être immédiatement nettoyés. Les résidus doivent être aspergés d'eau pour les ramollir et/ou retirés avec précaution à l'aide d'un équipement de nettoyage à haute pression. Lorsque les résidus adhèrent fortement à la carrosserie, utilisez un agent dissolvant spécial insectes avant de laver la carrosserie.
6. Si vous utilisez un fluide de nettoyage avec une éponge ou un chiffon doux, il est primordial de ne pas appliquer de pression ni frotter la finition mate. Privilégiez une technique d'essuyage/pulvérisation délicate. Toute pression risquerait d'altérer l'effet mat et donnerait à la surface une apparence irrégulière.



INFORMATIONS COV

La valeur limite autorisée dans l'UE pour ce produit (catégorie IIB.e) en prêt à l'emploi est de 840 g/litre maximum de COV.

La teneur maximale en COV de ce produit en prêt à l'emploi est de 840 g/litre maximum.

En fonction du mode d'utilisation choisi, la teneur en COV en prêt à l'emploi de ce produit peut être plus faible que celle spécifiée par la directive européenne.

Produits exclusivement réservés à un usage professionnel ne devant pas être utilisés à d'autres fins que celles spécifiées dans la présente FDS. Les informations contenues dans la présente FDS reposent sur l'état de nos connaissances scientifiques et techniques à l'heure actuelle. Il revient à l'utilisateur de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'utilisation adéquate du produit.

Pour plus d'informations sur l'hygiène et la sécurité, consultez les autres fiches de données de sécurité sur : www.nexaautocolor.com

Pour plus d'informations, contactez :

Service client
PPG Industries (France)
10 rue Fulgence Bienvenüe
92238 Gennevilliers Cedex
France
Tel: 01.41.47.21.22.
Fax: 01.41.47.21.25

Nexa Autocolor, **ZK**, Aquabase, Aquadry et Ecofast sont des marques déposées de PPG Industries. Copyright © 2012 PPG Industries, tous droits réservés. Le copyright des numéros de produits originaux ci-dessous est revendiqué par PPG Industries.