



MADE IN

ITALY

FABBRICA ITALIANA DI



VERNICI E SMALTI

Chr. Lechler & Figlio Succ."



La PEINTURE de RESTAURATION de VOITURES et MOTOS d'EPOQUE

LECHLER





Chr. Lechler & Figlio Succ.^{ri}

ex BRIZZOLARA, LA-REGINA, RIZZI & C.

PONTE CHIASSO

La PEINTURE
de RESTAURATION
de VOITURES
et MOTOS d'EPOQUE



Il n'y a encore pas très longtemps, les voitures les plus prestigieuses étaient considérées comme des versions "hors série". Elles se différenciaient des véhicules de production normale par leur design exclusif, les intérieurs et les couleurs personnalisées mais également par l'aspect éclatant de la peinture: chacune d'elles était une œuvre d'art authentique, avec un résultat final et une couleur "uniques".

La peinture était réalisée sur demande par des carrossiers constructeurs, lors de procédés de préparation artisanale nécessitant habilité et patience, et un traitement minutieux des supports.

Au cours des phases de traitement, une attention particulière était portée à l'application des laques, visant à un résultat esthétique final sans pareil.

A l'époque, les apprêts étaient préparés avec des traitements antirouille gras ou gras-synthétiques, à base de pigments actifs toxiques, excellents pour leurs caractéristiques techniques mais fort heureusement aujourd'hui mis au rebut. Le mastic (là encore gras ou gras-synthétique) était appliqué à la spatule en fines couches et lissé avec des pains de pierre ponce qui permettaient d'enlever absolument toutes les impuretés présentes sur les surfaces des tôles.

On procédait ensuite à l'application des isolants, également à poncer minutieusement: à ce stade, la voiture était prête à recevoir la laque de finition, permettant de protéger la carrosserie contre les agents atmosphériques, mais surtout d'enrichir l'esthétique de la voiture. De ce fait, les laques à base de nitrocellulose ont été incontestées pendant des années. Présentes dans les formules les plus recherchées à base de résines synthétiques spéciales, elles formaient une pellicule dont les caractéristiques techniques et esthétiques étaient excellentes.

Les fameuses laques "LECHLEROID" et "EXTRALUCIDO" ont fait l'histoire: pendant des décennies, elles représentaient des produits d'excellence sur le marché.





Les PHASES de TRAITEMENT

Une fois terminées les opérations de restauration, reconstruction et redressement des tôles et des autres parties structurales, mécaniques et internes de la carrosserie (opérations non approfondies dans ce document), nous procédons à la phase de peinture répartie en quatre étapes:

- **PRÉPARATION du SUPPORT**
- **APPLICATION des APPRÊTS**
- **APPLICATION de la LAQUE**
- **FINITION**

Deux méthodes sont possibles: le cycle "classique", plus long et minutieux, et le cycle "moderne", plus rapide mais tout aussi performant.

La PRÉPARATION du SUPPORT

Comme indiqué sur le schéma récapitulatif des phases ci-joint, la première opération consiste à réaliser le sablage. Il permet d'éliminer les peintures préexistantes et les traces de rouille, même en profondeur dans l'acier. Le sablage doit arriver jusqu'au "métal blanc".

Si les conditions du support sont excellentes, un simple ponçage du métal peut suffire.

Nous procédons ensuite au nettoyage et au dégraissage. Pour cette opération, nous préconisons le détergent **00695 SILICONE REMOVER SLOW**.

L'APPLICATION des APPRÊTS

Une fois terminée cette opération, il est nécessaire de protéger immédiatement la surface, avec un anti-corrosion pour empêcher tout dépôt de saleté, pollution, humidité et tout nouveau phénomène d'oxydation.

La méthode "classique" comprenant l'application d'anti-rouilles synthétiques et de mastics gras-synthétiques par spatule implique des délais plus longs.

1. MÉTHODE CLASSIQUE

Pour la réalisation du cycle de restauration "d'origine", LECHLER offre une gamme complète de produits classiques.

Nous préconisons donc l'utilisation du **05302 SYNTEX ANTIRUGGINE GRIGIA** comme anti-corrosion, à appliquer en fines couches bien espacées dans le temps, sur la tôle préparée (comme spécifié au préalable) et laisser sécher pendant quelques jours. Les mastics gras-synthétiques doivent être appliqués directement sur l'anti-rouille, éventuellement poncé à sec avec du papier de verre gros grain (P150). Le masticage doit être effectué quelques jours après l'application de l'anti-rouille.





Pour la phase de masticage, nous préconisons l'utilisation du **05333 SYNTEX SUPERMASTICE DENSO GRIGIO** à appliquer en 3-4 couches par jour, très fines et espacées dans le temps. Les couches doivent être appliquées en séquence, jusqu'à élimination totale des imperfections de la surface. Lorsque le remplissage est optimal, nous pouvons passer à la phase minutieuse de ponçage.

Ce mastic doit être nivelé mouillé: les pains de pierre ponce restent la solution la plus adaptée pour les surfaces les plus importantes et plates.

Pour les autres surfaces, le papier de verre à grain P180 mouillé suffit. Une fois terminé le ponçage, ce sera le carrossier qui décidera si la surface est suffisamment lisse et plate.

Une fois cette phase terminée, des parties de tôle seront inévitablement visibles. Ces parties devront être protégées avec le même anti-rouille, à appliquer et laisser sécher suivant les délais prévus.

Nous pouvons à présent passer à l'application de l'apprêt isolant. Le **05548 MONOFILLER** est l'apprêt nitro-synthétique prévu à cet effet. Nous préconisons l'application de 2-3 couches. Leur épaisseur ne doit pas être trop importante.

Cet apprêt isolant doit également être poncé en phase humide, avec plusieurs grains - en commençant par le plus gros et finissant avec le plus fin - jusqu'à P500 voire P600. Durant cette phase, si nécessaire, prévoir une phase de masticage pour la retouche des imperfections, avec un mastic mono-composant **05541 SPAT-O-PLAST** (ou **05500 SPAT-O-RAPID** en tube, version pratique) suivie par le ponçage spécifique (P600 final).

A ce stade, après un lavage soigneux à l'eau non calcaire et séchage avec peau de chamois, la surface est prête à recevoir la laque de finition comme indiqué de suite.

2. MÉTHODE MODERNE

En revanche, pour des délais moins longs, il sera nécessaire d'utiliser des produits plus « modernes » qui par ailleurs garantissent la même qualité et le même aspect esthétique final que la méthode classique. Nous conseillons donc d'appliquer sur tôle nue 2-3 couches de primer époxy bi-composant **04384 EPOFAN PRIMER R-EC**. Il est opportun de sécher le primer époxy au four pendant au moins 30 min. à 60°C effectifs et de ne pas appliquer à des températures inférieures à 15°C.

Poncer à sec, avec une ponceuse et du papier P200/240 pour éliminer la peau d'orange du primer et permettre l'accroche des produits du cycle.

Si nécessaire, appliquer le mastic polyester à spatule **04380 POLYDUR ZINC**, en couches de 200-300µ.

Sur certains supports, il peut être nécessaire d'isoler complètement les pièces d'épaisseur plus importante, avec l'apprêt polyester applicable au pistolet **04210 POLYFAN RUSH**. Le ponçage de ces deux produits doit être fait à sec et fini avec un papier à grain P220. Il est fondamental que le ponçage des surfaces soit fait avec une progression de grain, c'est ce qui va déterminer la qualité des effets esthétiques.

Si, pendant le ponçage, des bouts de tôle deviennent visibles, les protéger avec une couche d'anti-corrosion: nous préconisons l'utilisation du Wash Primer **04318 FIX-O-DUR EC GREEN**.

Effectuer un nettoyage minutieux suivi d'un dégraissage avec **00695 SILICONE REMOVER SLOW**. Il est nécessaire d'isoler les parties à peindre avec l'un des produits suivants:

- a. Apprêt mono-composant (3 couches)
05548 MONOFILLER
- b. Isolant bi-composant (2 couches)
04004 GREEN-TI FILLER
- c. Isolant bi-composant (2 couches)
04706-10 MACROFAN High Filler
(gris clair et gris foncé)

De préférence, utiliser des apprêts bi-composant puisqu'ils garantissent adhésion et flexibilité et qu'ils ne sont pas attaqués (dissouts) par la laque nitro-synthétique ou nitro-acrylique appliquée comme finition. De ce fait, ils donnent un aspect esthétique plus profond. Ensuite, bien laisser sécher l'apprêt mono-composant à température ambiante, et l'apprêt bi-composant pendant au moins 30 min. à 60°C.

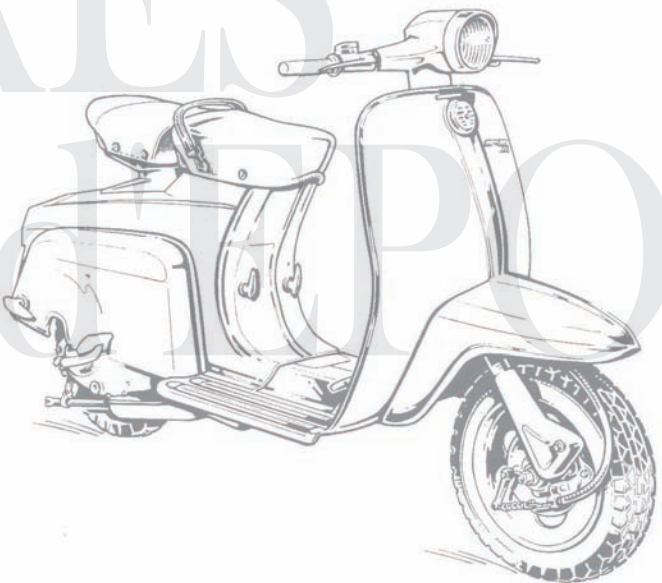
Vérifier que la surface ne présente aucune imperfection, éventuellement l'éliminer avec un mastic mono-composant nitro **05541 SPAT-O-PLAST** disponible aussi en version pratique, sous forme de tube, **05500 SPAT-O-RAPID**.

Ensuite, pratiquer un ponçage humide minutieux avec un papier moyen-gros jusqu'à arriver à un grain fin P800, puis nettoyer et dégraisser la surface traitée.

Après le ponçage, effectuer le nettoyage et le dégraissage avec **00695 SILICONE REMOVER SLOW** ou **00665 HYDROCLEANER SLOW**. Vérifier à nouveau l'absence d'imperfections à la surface et, éventuellement les éliminer utilisant encore une fois le mastic nitro **05541 SPAT-O-PLAST** (ou 05500).

LA COULEUR

La restauration des conditions d'origine d'un véhicule d'époque implique aussi et surtout l'identification et la réalisation de la couleur de la finition d'origine. Il est toujours difficile d'identifier la bonne couleur à partir de documents ou de références, souvent indisponibles ou illisibles.





LECHLER dispose d'archives historiques très riches contenant des informations, des formulations couleur et des cycles de peinture d'origine d'un bon nombre de voitures et motos d'époque de « série ». Cette documentation a été collectée à partir des recherches dans les archives des centres historiques des constructeurs, fruit de la collaboration et des enquêtes d'ASI, et grâce à ses archives internes conservés au fil du temps.

De ce fait, il est possible de remonter aux informations d'origine, puis de demander auprès des distributeurs officiels Lechler les produits conseillés dans les cycles et les couleurs nécessaires à la restauration. Pour les productions appelées «hors série», confiées à des Carrosseries spécialisées (par exemple les italiennes: Castagna, Touring, Pininfarina, Viotti, etc.), pour la réalisation de véhicules personnalisés sur demande, la couleur ne peut être déterminée que par l'analyse de la peinture d'origine, avec un instrument spécifique.

L'APPLICATION de la FINITION

Il s'agit de la phase la plus importante et un excellent résultat est assuré, à condition que les surfaces soient préparées avec soin et professionnalisme.

a. Méthode classique

Pour ce type d'application, nous préconisons la laque brillant direct nitro-acrylique **MACROFAN MAC5 1K TOP COAT**.

MACROFAN MAC5 est spécifique pour la peinture traditionnelle de voitures et de motos d'époque. Pour un résultat optimal, nous conseillons de lire attentivement la fiche technique correspondante.

Les laques de type nitro forment un film par «séchage physique», c'est-à-dire par évaporation du solvant: le produit appliqué sous forme liquide se solidifie en un film résistant et brillant.

Par nitro on entend le mélange de ce type de laque avec d'autres résines synthétiques, acryliques, additifs plastifiants. De ce fait, l'évaporation du solvant et donc la formation du film sont influencés par tous les composants du liant. Pour une peinture régulière, il est donc nécessaire de prendre en compte un certain nombre de facteurs, comme par exemple la dilution. Pour atteindre la viscosité d'application au pistolet, **MAC5** doit être dilué avec une bonne quantité de diluant (en général pas moins de 80%). Le diluant doit absolument être celui indiqué sur la fiche technique et la viscosité d'application doit être de l'ordre de 18" coupe Ford 4 pour les premières couches et 14-15" CF 4 pour la dernière couche. La qualité et la viscosité sont influencées par le type et la quantité de diluant ainsi que par la température du produit et par l'environnement d'application.

NOTE. Nous ne préconisons pas l'utilisation de ce type de produits pour le traitement de réservoirs de motocycles où de la vapeur d'essence/mélange 2 temps peut se former et où les carburants ont un contact prolongé avec la surface peinte.



PIRELLA GÖTTSCHE LOWE P RES d'EPO





b. Méthode moderne en finition opaque.

Pour ce type de restauration, utiliser les laques bi-composant de la gamme **MACROFAN MAC1 HS TOP COAT** ou la finition Ultra Haut Solide **MAC4** (qui respecte le directive européenne 2004/42 CE). A nouveau, il est indispensable de respecter la fiche technique correspondante.

c. Méthode moderne en finition métallisée.

Pour obtenir cet effet, utiliser les bases opaques des systèmes double couche: **BSB** (solvant) ou **HYDROFAN** (base à l'eau) recouvertes avec les vernis bi-composant de la gamme Lechler. Nous conseillons **01722 MACROFAN HS** ou **MC422 MACROFAN ELITE UHS**.

Pour l'application de toutes les finitions, il est opportun d'utiliser des cabines à ventilation efficaces et d'appliquer à une température comprise entre 15 et 30°C.

La laque **MAC5** doit être appliquée en plusieurs couches successives, à intervalles précis. Il faut l'appliquer de façon à ce que chaque couche soit bien étalée, en laissant entre une couche et l'autre un intervalle d'au moins 15-20 min. afin de permettre l'évaporation complète du solvant. Pour une surface parfaitement lisse, la dernière couche doit être poncée avec du papier de verre (**P800-1000** humide), de préférence quelques jours après l'application.

Après le ponçage, passer deux couches de la même laque diluée jusqu'à 300%.

Ensuite, appliquer le vernis bi-composant sur la base mate (selon les délais indiqués sur la fiche technique).

NOTE:

A souligner que, si la voiture ou la moto d'époque est en bon état, la restauration peut être faite à partir de la peinture préexistante, préalablement poncée et selon le procédé ci-dessus.

Dans ces cas, il est toujours opportun de vérifier l'état de la peinture préexistante avec de la ouate imbibée de solvant pour décerner une éventuelle sensibilité du film.

En cas de gonflements, auréoles, froissements de nature chimique ou causés par la détérioration de la peinture préexistante (thermoplasticité), il est nécessaire d'enlever la totalité des couches jusqu'à la tôle.

La LUSTRAGE FINAL

Le lustrage de la finition peut être nécessaire pour éliminer toute imperfection en surface causée par des cycles de peinture entraînant des dépôts de saletés visibles sur la surface (poussière, fibres, filaments, etc.) ou une légère peau d'orange liée à une application imparfaite.

Nous conseillons d'agir sur le film de vernis parfaitement sec. Commencer à nettoyer la surface avec des chiffons propres imbibés de **00665 HYDROCLEANER** ou **00695 SILICONE REMOVER SLOW**, ensuite lustrer avec **PATE LUSTRANTE** ou **ABRASIVE 00917/ 00916** et pour finir lustrer à la machine avec une peau de mouton imbibée de **00908 POLISH SANS SILICONE**.

Le CHROMAGE

Voitures et motos présentent parfois des composants chromés.

La restauration de ces supports passe d'abord par un sablage suivi d'un bain galvanique. Il est possible d'obtenir, grâce à un cycle de peinture qui suit le sablage, un effet qui imite le chromage: pour cela, utiliser une finition à trois couches avec le produit **66009 BSB SPARKLING GLASS** selon le cycle spécifique.

L'ALUMINIUM

Sur les voitures d'époque, l'aluminium n'était pas aussi utilisé que l'acier pour les composants de carrosserie. Les éléments composés d'aluminium devront toujours être traités par un sablage fin (veiller à utiliser des grains et des pressions qui ne déforment pas la surface) qui devra éliminer les anciennes peintures ainsi que les traces profondes de corrosion sur le métal. Le cycle de restauration est spécifique et pour obtenir un résultat optimal, il faut commencer par l'application d'un primer époxy **04384 EPOFAN PRIMER R-EC**.



LES CYCLES de PEINTURE

CYCLE “CLASSIQUE”
OPAQUE
MONO-COMPOSANT

CYCLE “MODERNE”
OPAQUE 2K

CYCLE “MODERNE”
METALLISE
DOUBLE COUCHE

CYCLE
“IMITATION” CHROMAGE

CYCLE “MODERNE”
2K POUR
ALUMINIUM





URE URATIO RES dEPPO



CYCLE "CLASSIQUE" OPAQUE MONO-COMPOSANT

N°	OPERATION
1	SABLAGE SABLEUSE
2	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00695 SILICONE REMOVER SLOW
3	APPLICATION DE L'ANTIROUILLE SYNTHETIQUE 05302 SYNTEX ANTIROUILLE RAPIDE GRIS
4	SECHAGE COMPLET A L'AIR
5	LEGER PONCAGE MOUILLE AVEC PAPIER P150
6	MASTICAGE A SPATULE REMPLEISSANT GRAS SYNTHETIQUE AVEC 05333 SYNTEX SUPERMASTICE DENSE GRIS
7	PONCAGE MOUILLE AVEC PAPIER P180
8	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00695 SILICONE REMOVER SLOW
9	APPLICATION ISOLANT 05548 MONOFILLER
10	SECHAGE COMPLET A L'AIR
11	RETOUCHE AVEC MASTIC 05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID
12	PONCAGE MINUTIEUX ET MOUILLE AVEC PAPIER DE VERRE P500-800
13	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW
14	RETOUCHE AVEC MASTIC 05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID
15	APPLICATION FINITION MAC5 1K TOP COAT
16	SECHAGE COMPLET A L'AIR
17	PONCAGE MINUTIEUX AVEC PAPIER DE VERRE FIN P800-1000
18	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW
19	APPLICATION LAQUE NITRO EN FINITION LAQUE MAC 5 1K TOP COAT DILUITO EXTRA
20	SECHAGE COMPLET A L'AIR
21	PONCAGE AVEC PAPIER (si nécessaire) DE VERRE TRES FIN P1200 (ou P1000) + SAVON
22	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW
23	LUSTRAGE 00917 WATERBORNE POLISH PASTE + PEAU DE MOUTON + 00908 POLISH SENZA SILICONE





CYCLE “MODERNE” OPAQUE 2K

- | N° | OPERATION |
|----|---|
| 1 | SABLAGE
SABLEUSE |
| 2 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICATION PRIMER EPOXY
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | SECHAGE FORCE A 60°C
CABINE/FOUR |
| 5 | PONCAGE DU PRIMER
PONCEUSE AVEC PAPIER DE VERRE A SEC P220-240 |
| 6 | MASTICAGE A SPATULE OU AU PISTOLET
AVEC PRODUITS POLYESTERE (si nécessaire)
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH |
| 7 | PONCAGE DU POLYESTERE
PONCEUSE PAPIER DE VERRE A SEC P80-120-220 |
| 8 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APPLICATION ISOLANT
04004 GREEN TI FILLER 04706-04710 MACROFAN HIGH FILLER |
| 10 | SECHAGE COMPLET
A AIR/FOUR |
| 11 | RETOUCHE AVEC MASTIC
05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | PONCAGE MINUTIEUX
PAPIER DE VERRE MOUILLE P500-800 ou A SEC 320-400 |
| 13 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | RETOUCHE AVEC MASTIC
05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APPLICATION DE LA FINITION
DANS LA COULEUR DU VEHICULE
AVEC LAQUE MACROFAN 2K TOP COAT (MAC1 ou MAC4) 2K |
| 16 | SECHAGE COMPLET
30-40° A 60°C TEMPERATURE ELEMENT DANS LA
CABINE/FOUR |
| 17 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE (si nécessaire)
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 18 | LUSTRAGE
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + PEAU DU
MOUTON + 00908 POLISH SANS SILICONE |



CYCLE "MODERNE" METALLISE DOUBLE COUCHE

- | N° | OPERATION |
|----|---|
| 1 | SABLAGE
SABLEUSE |
| 2 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICATION PRIMER EPOXY
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | SECHAGE FORCE A 60°C
CABINE/FOUR |
| 5 | PONCAGE DU PRIMER
PONCEUSE AVEC PAPIER DE VERRE A SEC P220-240 |
| 6 | MASTICAGE A SPATULE OU AU PISTOLET
AVEC PRODUITS POLYESTERE (si nécessaire)
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH |
| 7 | PONCAGE DU POLYESTERE
PONCEUSE PAPIER DE VERRE A SEC P80-120-220 |
| 8 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APPLICATION ISOLANT
04004 -04109 GREEN TI FILLER
04706-04710 MACROFAN HS HIGH FILLER |
| 10 | SECHAGE COMPLET
A AIR/FOUR |
| 11 | RETOUCHE AVEC MASTIC
05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | PONCAGE MINUTIEUX
PAPIER DE VERRE MOUILLE P500-800 ou A SEC 320-400 |
| 13 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | APPLICATION DE LA BASE DANS
LA COULEUR DU VEHICULE
BSB (SOLVANT) – HYDROFAN (EAU) |
| 15 | SECHAGE COMPLET
FOUR POUR 30-40' |
| 16 | APPLICATION DU VERNIS 2K
01722 MACROFAN HS – MC422 MACROFAN ELITE UHS |
| 17 | SECHAGE COMPLET
30-40'A 60°C TEMPERATURE ELEMENT DANS LA CABINE/FOUR |
| 18 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 19 | LUSTRAGE
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + PEAU DU MOUTON
+ 00908 POLISH SANS SILICONE |



CYCLE A “IMITATION” CHROMAGE

N°	OPERATION
1	SABLAGE SABLEUSE
2	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW
3	APPLICATION PRIMER EPOXY 04384 EPOFAN PRIMER R-EC
4	SECHAGE FORCE A 60°C CABINE/FOUR
5	PONCAGE DU PRIMER PONCEUSE AVEC PAPIER DE VERRE A SEC P220-240
6	APPLICATION ISOLANT 04706-04710 MACROFAN HS HIGH FILLER
7	SECHAGE COMPLET A AIR/FOUR
8	PONCAGE MINUTIEUX PAPIER DE VERRE MOUILLE P500-800 ou A SEC 320-400
9	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW
10	APPLICATION BASE NOIRE 2K MAC1 noir profond RAL9005
11	SECHAGE EN CABINE FOUR POUR 30-40' A 20°C
12	APPLICATION BASE ARGENTEE 1K 66009 BSB SPARKLING GLASS
13	SECHAGE EN CABINE FOUR POUR 30-40'
14	APPLICATION DU VERNIS 2K 01722 MACROFAN HS – MC422 MACROFAN ELITE UHS
15	SECHAGE COMPLET 40-60' A 60°C TEMPERATURE ELEMENT DANS LA CABINE/FOUR
16	NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW
17	LUSTRAGE 00917 WATERBORNE POLISH PASTE + PEAU DU MOUTON + 00908 POLISH SENZA SILICONE



CYCLE "MODERNE" 2K POUR ALUMINIUM

- | N° | OPERATION |
|----|---|
| 1 | SABLAGE
SABLEUSE |
| 2 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICATION PRIMER EPOXY
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | SECHAGE FORCE A 60°C
CABINE/FOUR |
| 5 | PONCAGE DU PRIMER PONCEUSE
AVEC PAPIER DE VERRE A SEC P220-240 |
| 6 | MASTICAGE A SPATULE OU AU PISTOLET
AVEC PRODUITS POLYESTERE
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH |
| 7 | PONCAGE DU POLYESTERE
PONCEUSE PAPIER DE VERRE A SEC
GRANA P80-120-220 |
| 8 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APPLICATION ISOLANT
04706-04710 MACROFAN HIGH FILLER |
| 10 | SECHAGE COMPLET
A AIR/FOUR |
| 11 | RETOUCHE AVEC MASTIC
05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | PONCAGE MINUTIEUX
PAPIER DE VERRE MOUILLE P500-800 ou A SEC 320-400 |
| 13 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | RETOUCHE AVEC MASTIC
05541 SPAT-O-PLAST ou 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APPLICATION FINITION OU
BASE MATE + VERNIS 2K
LAQUE MACROFAN 2K TOP COAT (MAC1 o MAC4) ou
BSB/HYDROFAN + MACROFAN HS/ELITE CLEARCOAT |
| 16 | SECHAGE COMPLET
30-40 MIN. A 60°C TEMPERATURE ELEMENT DANS LA
CABINE/FOUR |
| 17 | NETTOYAGE ET DEGRAISSAGE
CHIFFONS PROPRES + 00665 HYDROCLEANER SLOW
ou 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 18 | LUSTRAGE
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + PEAU DU MOUTON
+ 00908 POLISH SENZA SILICONE |



Les PRODUITS

CODE	NOM	N°FICHE TECHNIQUE
00695	SILICONE REMOVER SLOW	695
00665	HYDROCLEANER SLOW	618
00917	WATERBORNE POLISH PASTE	317
00908	POLISH SENZA SILICONE	315
05333	SYNTEX SUPERMASTICE DENSO GRIGIO	846
05541	SPAT-O-PLAST	215
05500	SPAT-O-RAPID	313
04380	POLYDUR ZINC	335
05302	SYNTEX ANTIRUGGINE RAPIDA GRIGIA	68
04384	EPOFAN PRIMER R-EC	197
05548	MONOFILLER	225
04210	POLYFAN RUSH	292
04004	GREEN TI FILLER	318
04706	MACROFAN HIGH FILLER	547
04710	MACROFAN HIGH FILLER	547
MAC5	MACROFANIK TOP COAT	441-50
MAC1	MACROFAN MS TOP COAT	441-1
MAC4	MACROFAN ULTRA HS TOP COAT	441-40
	BSB BASECOAT	18
	HYDROFAN BASECOAT	400
66009	BSB SPARKLING GLASS	467
01722	MACROFAN HS CLEARCOAT	384
MC422	MACROFAN ELITE UHS CLEARCOAT	551

Fiches techniques téléchargeables sur le site internet www.lechler.eu

Les GAMMES COULEURS

PRODUCTEURS MOTOS	N° COULEURS
AERMACCHI	30
ANCILLOTTI	9
ARDEA	4
BENELLI	12
BIANCHI	12
BIMOTA	9
BMW	31
CAPRONI	7
DUCATI	37
FANTIC	9
FB-MONDIAL	19
FRERA	14
GARELLI	25
GILERA	9
HARLEY-DAVIDSON	35
HONDA (FOUR)	10
INDIAN	11
INNOCENTI-LAMBRETTA	47
ISOMOTO	8
LAVERDA	16
MILITARI	22
MI-VAL	7
MM MORINI-MAZZETTI	5
MORINI	34
MOTOBİ	2
MOTO GUZZI	20
MOTOM	11
MV AGUSTA	11
NIMBUS	13
PARILLA	7
PIAGGIO (VESPA)	96
RUMI	16
ZUNDAPP	10
VARIE	
BETA, BMG, BSA, CIMATTI, DEMM, FOM-PERUGINA, GUAZZONI, HENDERSON, LEGNANO, MASERATI, MALANCA, MONTESA, MOTOSAOCHÉ, PAGLIANTI, SERTUM, STERZI, SWM.	31

TOTAL GENERAL 624



Lechler SpA

22100 Como Italy - Via Cecilio, 17

Tel +39 031 586 111

Fax +39 031 586 206

info@lechler.eu

www.lechler.eu

Tous les droits d'auteurs appartiennent aux auteurs des images.