

1. Préparation du travail

Il faut d’abord tout démonter tout ce qui est possible du réservoir. Filtre, robinet de carburant, capteur pour la jauge d’essence, bouchon de réservoir etc. risquent d’être endommagés par la vitrification et doivent donc être conservés à part jusqu’à la fin.

Au cours de la procédure de nettoyage et de vitrification, les ouvertures du réservoir seront ouvertes et fermées plusieurs fois. Il faut donc prévoir des vis et bouchons appropriés. Dans le cas idéal, on disposera d’un ancien bouchon de réservoir qui pourra être mis à la ferraille une fois le travail accompli. Sinon, on aura besoin d’un film plastique solide pour pouvoir monter le bouchon du réservoir sans que la fermeture du réservoir, le joint du bouchon ni l’orifice d’évent soient endommagés par les produits chimiques de nettoyage ou la résine.

Attention ! Veillez à un enveloppement particulièrement minutieux de réservoirs déjà vernis!

Dans ce cas, il faut agir extrêmement soigneusement parce que le convertisseur de rouille WAGNER peut endommager le vernis d’un réservoir laqué. Enrobez le réservoir d’un film plastique en utilisant par ex. un **sac poubelle** adéquat, découpez-en un trou correspondant à l’ouverture du réservoir et collez-le autour de l’ouverture avec un ruban adhésif toilé (scotch américain). Pour éviter, malgré toutes les précautions mentionnées ci-dessus, que le convertisseur de rouille pénètre le ruban adhésif, coupez dans une feuille de papier un trou correspondant à l’ouverture du réservoir et posez-la autour de l’ouverture pour pouvoir absorber des gouttes éventuelles débordantes.

2. Contrôle à l’eau

Chaque réservoir est différent. De nombreuses constructions présentent des particularités. C’est pourquoi, avant d’appliquer le revêtement, il est recommandé de se servir de l’eau pour constater comment l’excédent de résine pourra plus tard s’écouler du réservoir de manière optimale. Selon la construction, cela sera généralement par l’orifice de remplissage ou par l’orifice de sortie (sur les motos, par l’orifice du robinet d’essence). Certains réservoirs ne se vident pas complètement. Dans ce cas, il faut alors utiliser des outils d’aspiration qu’on aura confectionné spécialement. Par exemple une grande seringue munie d’un tuyau de rallonge adéquat

Lors du contrôle à l’eau, il convient aussi de vérifier comment le liquide se répartit au fond du réservoir, et si de grosses flaques se forment. En effet, à ces endroits, il y a le risque, lors du traitement, que la résine de vitrification s’accumule en trop grandes quantités et sèche en formant une couche trop épaisse. Profitez de cette inspection pour contrôler également la construction de l’intérieur du réservoir, le positionnement des tôles brise-lames, des ouvertures de passage dans les tôles brise-lames, des couvercles enfoncés, des écoulements trop élevés, des tubes soudés et toute autre caractéristique de la construction.

Ces connaissances prendront toute leur valeur au plus tard au moment de la vitrification elle-même, quand il s’agira de répartir la résine de manière optimale dans le réservoir alors qu’il ne sera plus possible de voir directement ce qui se passe.

Si le réservoir présente des fuites, celles-ci doivent être réparées provisoirement afin de pouvoir procéder à un premier nettoyage, à la désoxydation, au dégraissage et à la phosphatation. Avant la

vitrification proprement dite, ces fuites pourront être réparées plus tard avec la résine mono composant WAGNER pour la vitrification de l’intérieur du réservoir.

Attention: Pendant le premier nettoyage et la désoxydation, d’autres fuites peuvent apparaître. Faites-y attention pendant que vous dérouillez le réservoir.

3. Premier nettoyage (si nécessaire)

Dans le cas de réservoirs extrêmement rouillés ou sales, un premier nettoyage mécanique est indispensable avant l’application du convertisseur de rouille. Outre la calamine et les écailles de rouille, on trouve souvent dans les anciens réservoirs des résidus gommeux et poisseux provenant de vieilles huiles et graisses ou du carburant. Tous ces résidus doivent être supprimés lors du premier nettoyage. Dans le cas de réservoirs plus ou moins neufs, propres ou peu rouillés, ce premier nettoyage n’est pas obligatoire.

La bonne vieille bétonnière s’est révélée être le moyen le plus efficace. On introduit dans le réservoir quelques poignées de matériel abrasif, telles des vis ou des débris de verre (provenant par exemple d’un ancien pare-brise Sekurit). Pour choisir le bon produit pour dérouiller, il est préférable d’avoir préalablement pris connaissance de l’état de l’intérieur du réservoir. Après le premier nettoyage mécanique, n’oubliez pas d’enlever du réservoir tout le matériel utilisé. Pour attraper les vis, on peut se servir d’un aimant flexible, mais cela peut s’avérer difficile si elles se sont coincées au fin fond des tôles brise-lames. De même, il peut être fastidieux de dégager les débris de verre en rinçant le réservoir avec de l’eau à plusieurs reprises. Souvent les vis ne sortent par les ouvertures qu’après que le réservoir sera totalement sec.

Quelle que soit la matière abrasive utilisée, il faut toujours ajouter de l’eau. Remplissez le réservoir au tiers avec ce mélange. Puis, emballez le réservoir dans des couvertures avant de le poser dans la bétonnière de manière à ce qu’il ne puisse pas en tomber. Les réservoirs de grande taille peuvent être accrochés à l’extérieur sur le tambour. Durant environ deux heures, la bétonnière va secouer le réservoir dans tous les sens à faible vitesse. Vous pouvez aussi agiter le réservoir à la force de vos bras. Plusieurs personnes seront éventuellement nécessaires pour agiter les réservoirs de grande taille.

Le réservoir n’a pas besoin d’être complètement exempt de rouille, puisqu’on va utiliser le convertisseur de rouille. Mais après le nettoyage, toutes les écailles de peinture et de rouille, et surtout, tous les résidus poisseux doivent avoir été supprimés. Sinon, il faudra recommencer la procédure aussi souvent et aussi longtemps que nécessaire pour obtenir un résultat satisfaisant.

Enfin, et comme il a été dit plus haut, le réservoir sera rincé et nettoyé de manière adéquate et tout le matériel abrasif sera retiré complètement du réservoir.

4. Dégraissage

Avant la désoxydation, il faut toujours procéder au dégraissage. Ce dégraissage est absolument obligatoire, même pour les réservoirs tout neufs. Votre spécialiste WAGNER Spezialschmierstoffe a déjà essayé tous les produits de dégraissage qui se trouvent sur le marché. En fin de compte, il s’est avéré

que la méthode la plus simple et la moins chère est aussi la plus efficace: L’acétone ou un nettoyant pour freins dégraisent le mieux. Vous pouvez trouver ces produits dans des magasins de peinture et de bricolage.

Respectez les consignes habituelles pour la sécurité de travail: L’acétone comme les nettoyants pour freins peuvent former des gaz explosifs. Ne fumez pas durant leur utilisation, et ne les utilisez pas à proximité d’étincelles.

Le réservoir des moteurs à deux temps et des moteurs diesel est souvent complètement imbibé de résidus poisseux et huileux. Il est indispensable de les supprimer complètement, car ni le convertisseur de rouille ni la résine de vitrification ne pourront adhérer à une surface graisseuse.

Il n’est pas nécessaire de remplir le réservoir d’acétone jusqu’au bord. Mais il importe que le produit dégraissant puisse agir durant plusieurs heures sur toutes les surfaces. On obtient cet effet en modifiant régulièrement la position du réservoir. Dans les réservoirs munis de tôles brise-lames, il faut verser de l’acétone en quantité suffisante pour que les tôles soient dégraissées avec certitude.

Enfin, rincez le réservoir à l’eau. Il ne doit plus rester de produit dégraissant dans le réservoir.

5. Dérouillage

Mélangez le convertisseur de rouille WAGNER avec la quantité d’eau correspondante à la contenance du réservoir à dérouiller. Cependant, la dilution maximale est de 1:60 (soit 1 part de convertisseur de rouille pour 60 parts d’eau). Remplissez le réservoir complètement avec ce mélange. En raison de la construction, des bulles d’air peuvent se former. Elles apparaissent notamment dans les réservoirs dont l’ouverture de remplissage est enfoncée dans la partie supérieure du réservoir. Enlevez l’air à l’aide d’une seringue rallongée d’un tuyau flexible pour permettre à la cavité de se remplir de liquide. Si ceci n’est pas possible, il faudra modifier la position du réservoir à mi-temps de la durée d’action de manière à ce que la cavité soit entièrement inondée.

Attention: En raison des fluctuations de la température ambiante, le mélange eau-convertisseur de rouille versé dans le réservoir peut se dilater. Dans ce cas, le mélange se débordera par l’ouverture de remplissage. Elle doit donc être protégée, par exemple **avec un vieux chiffon ou une autre protection anti-gouttes**.

Cependant, pendant la phase de désoxydation, le réservoir ne doit jamais être complètement fermé, suivant sa position, il faut donc laisser ouvert soit le trou de remplissage soit le trou de sortie.

Laissez ce mélange agir durant environ deux jours, ensuite vidangez complètement le mélange à base de convertisseur de rouille. Les réservoirs très rouillés nécessitent plus de temps, une durée d’action de 4 à 6 jours peut s’avérer adéquate suivant le degré d’oxydation. Le temps d’action (durée du traitement) n’est pas rallongé par des températures basses, le mélange à base de convertisseur de rouille fonctionne de manière fiable dès 0 °C.

Pour contrôler les surfaces dérouillées, servez-vous de petits miroirs et de beaucoup de lumière. Si le contrôle révèle que l’intérieur du réservoir n’a pas été désoxydé de manière satisfaisante, il faudra recommencer toute la procédure. Le mélange employé précédemment peut être réutilisé

après l’avoir filtré à l’aide d’une crêpine ou d’un tamis fin. Ou bien, pour accélérer l’action, vous pouvez préparer un nouveau mélange.

Avant la deuxième tentative, il est absolument indispensable de dégraisser une nouvelle fois avec de l’acétone ou un nettoyant pour freins. Des essais ont démontré que des résidus poisseux et huileux sont

TOUJOURS à l’origine d’une action insatisfaisante du mélange à base de convertisseur de rouille. Dans les réservoirs des moteurs à deux temps et des moteurs diesel, mais pas uniquement, des résidus poisseux se sont fréquemment incrustés profondément dans les couches de rouille et de calamine, et sont donc très difficiles à supprimer. Or, aucun convertisseur de rouille ne peut fonctionner sur un support graisseux. Et la vitrification qui suit ne pourra non plus adhérer.

Selon le rapport de dilution ou la concentration du mélange à base de convertisseur de rouille, il est possible qu’une mince couche de rouille se forme à nouveau dans le réservoir après qu’il ait séché. Si un certain temps s’écoule entre le dérouillage et la vitrification, nous conseillons de procéder nous conseillons de procéder à une phosphatation finale avec le reste du convertisseur de rouille.

Il faut protéger soigneusement l’extérieur de réservoirs vernis parce que des gouttes du convertisseur de rouille débordante peuvent y laisser des traînées. Veuillez respecter le procédé décrit sous 1. Préparation de travail.

6. Phosphatation finale (en option)

Pour renforcer l’action de la phosphatation, mélangez le convertisseur de rouille restant avec de l’eau dans des proportions 1:5 et versez ce mélange dans le réservoir encore humide, secouez bien le réservoir pour répartir le mélange, puis laissez agir 2 à 4 heures. Changez plusieurs fois le réservoir de position en le retournant pour que toutes les surfaces soient phosphatées. La couche de phosphate est rarement homogène, des taches et coulées sont le plus souvent inévitables. Cela dépend de l’état du support. Mais ceci n’a aucune importance pour la qualité de la vitrification à l’intérieur du réservoir.

Dans la plupart des réservoirs, le convertisseur de rouille permet d’obtenir une surface métallique propre, phosphatée de couleur grise. Selon l’épaisseur de cette couche de phosphate, une fine poussière peut rester sur la surface. Dans d’autres réservoirs au contraire, une couche de phosphate très épaisse apparaît sur la surface. En cas de durée d’application trop longue notamment, une couche gélatineuse peut subsister.

Aucune poussière ni résidus, aucun convertisseur liquide de rouille ne doivent rester dans le réservoir. Par conséquent, il convient de toujours procéder à un lavage final soigneux avec l’acétone jusqu’à ce que la surface soit propre, sèche et adhérente. Surtout, ne versez plus d’eau dans le réservoir après la phosphatation finale, rincez uniquement à l’acétone pure. La vitrification peut être appliquée directement sur la surface ainsi nettoyée. Éliminez les restes éventuels d’acétone avec les déchets spéciaux.