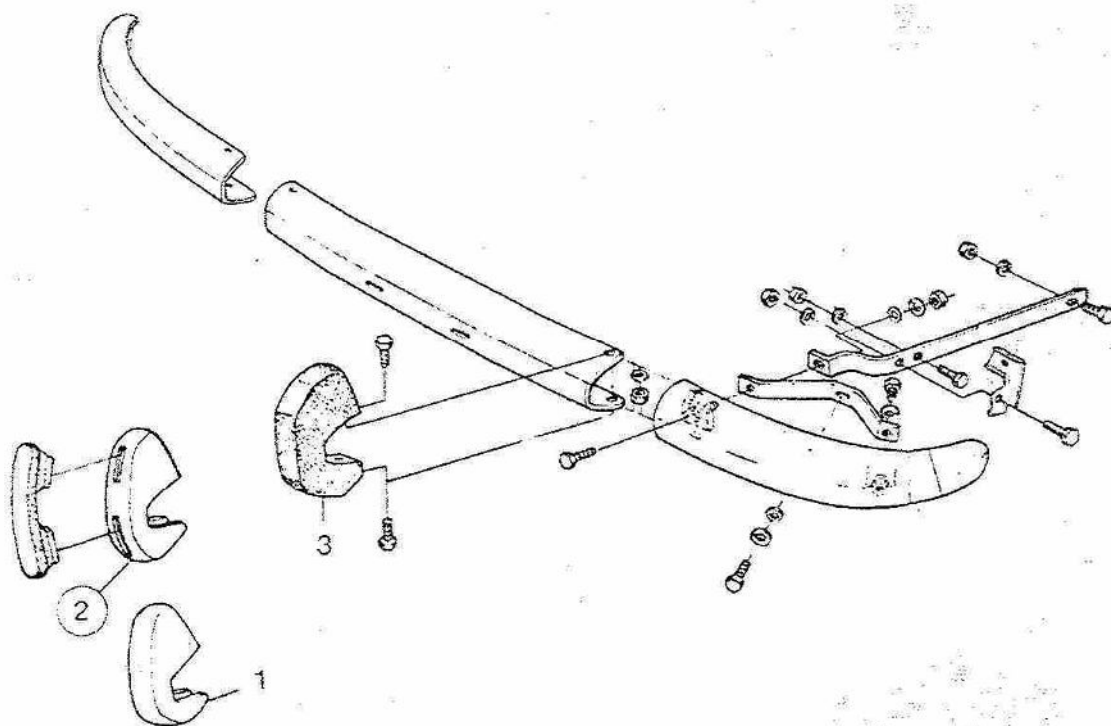


**PARE-CHOCS, JUSQU'AU MODELE  
DE L'ANNEE 1975**

Chaque pare-chocs se compose d'une partie médiane et de deux parties extérieures, de deux butoirs et de deux attaches. En outre, il existe deux barres pour le pare-chocs avant et deux pièces en liège pour éliminer les projections de cailloux sur la carrosserie par les butoirs de pare-chocs arrière.



S 3609

**PARE-CHOCS AVANT**

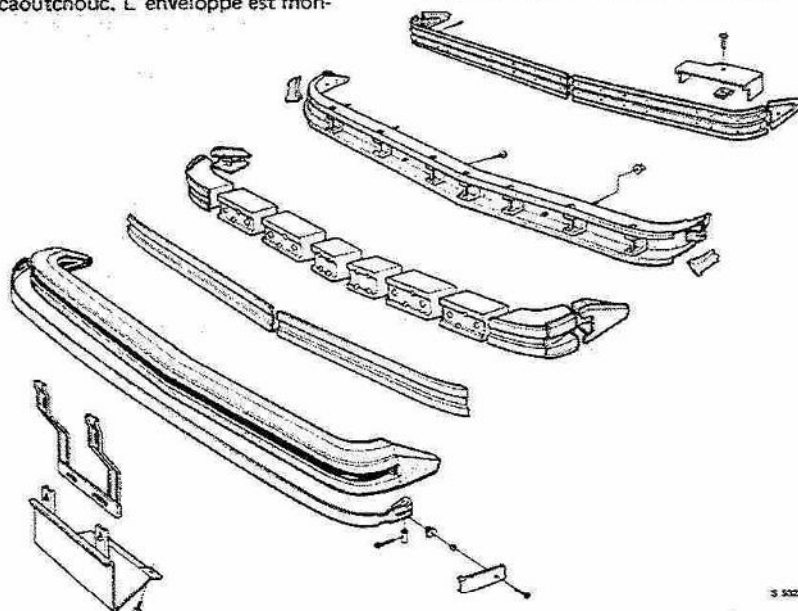
1. Butoir jusqu'au modèle de l'année 1968.
2. Butoir jusqu'au modèle de l'année 1971.
3. Butoir en caoutchouc à partir du modèle de l'année 1972.

**PARE-CHOCS, A PARTIR DU MODELE DE L'ANNEE 1976**

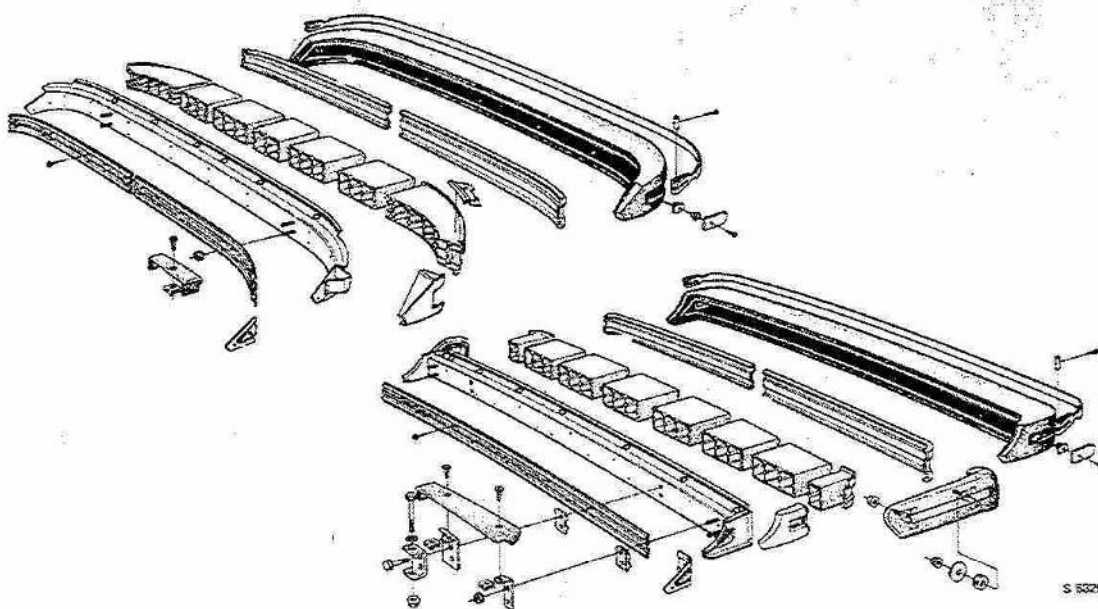
La charpante du pare-chocs consiste en un longéron de métal léger en U sur lequel sont fixés les supports. Dans le longéron, des blocs cellulaires de polyéthylène ont été montés. Sur ces blocs il y a un profil pare-coups de polyéthylène, et tout l'ensemble du pare-chocs est couvert par une enveloppe en caoutchouc. L'enveloppe est mon-

tée avec de rails de fixation à l'intérieur et des bandes de tension en acier inoxydable à l'extérieur. Le pare-chocs avant comporte des évidements pour appliquer les supports de montage de la plaque de police et d'éclairage supplémentaire.

Le pare-chocs du Saab 95 est pourvu d'extrémités indépendantes en tôle dans un recouvrement en caoutchouc. Ces extrémités sont directement vissées à la carrosserie. Les pare-chocs sont masqués avec des tôles de remplissage fixées par des attaches spéciales.



PARE-CHOCS, AVANT



PARE-CHOCS, ARRIERE

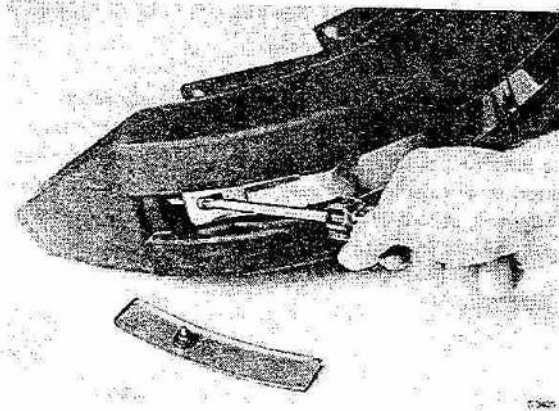
### Demontage et montage

Pare-chocs avant et arrière, Saab 96:  
Démonter les tôles de remplissage et dégager les fixations des deux pare-chocs.

Pare-chocs avant, Saab 95:  
Démonter les tôles de remplissage, dégager les colliers des faisceaux de câbles du pare-chocs et les deux fixations du pare-chocs.

Les extrémités se démontent en retirant les écrous de fixations à l'intérieur des ailes.

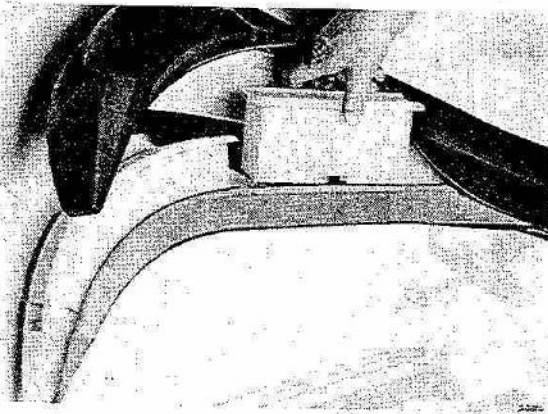
Le montage a lieu en ordre inverse.



MONTAGE DE LA BANDE DE TENSION

### Remplacement des blocs cellulaires

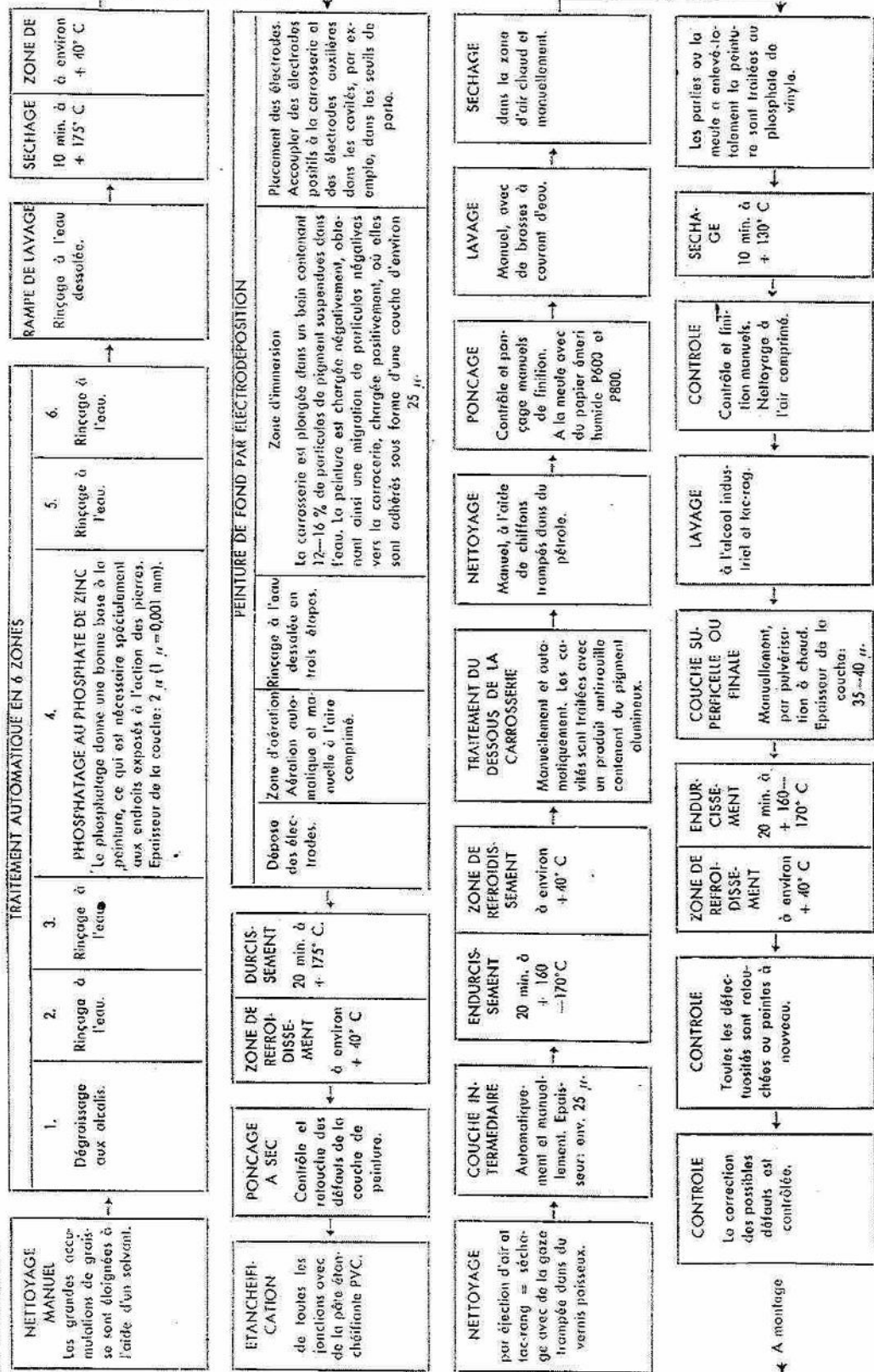
1. Démonter le pare-chocs.
2. Retirer la bande de tension. Observer les douilles entretoises sous les tôles de remplissage à chaque extrémité de la bande de tension.
3. Retirer les rails de fixation du côté sur lequel les blocs cellulaires doivent se remplacer. (S'il faut remplacer le bloc central du pare-chocs avant, démonter les deux rails de fixation longs.)
4. Retirer la gaine en caoutchouc afin que les blocs cellulaires puissent être remplacés.
6. Monter les tôles de remplissage, leurs douilles entretoises et les rails de fixation. Monter à nouveau le pare-chocs.



REPLACEMENT DES BLOCS CELLULAIRES

5. Monter une couverture en caoutchouc neuve et la bande de tension.

**TRAITEMENT SUPERFICIEL DE LA CARROSSERIE , à partir du modèle de l'année 1971 DE PRODUCTION**



### Fiche technique des peintures

#### PEINTURE DE FOND

Mode d'application  
Endurcissement  
Marque

Par électrodéposition  
175°C—20 min.  
AB Wilhelm Beckers  
Dr Kurt Herberts  
25  $\mu$

Épaisseur de couche après passage au four

#### COUCHE INTERMÉDIAIRE

Viscosité, application au pistolet  
Mode d'application

35—45 sec. (viscosimètre SIS à 20°C)  
Au pistolet à env. 50°C

Endurcissement

Marque

Épaisseur de la couche

+160—170°C—20 min.  
AB Wilhelm Beckers  
25  $\mu$

#### PEINTURE SUPERFICIELLE

Viscosité d'application (pistolet)

Mode d'application

Endurcissement

Marque

Épaisseur de couche après passage au four

Épaisseur de couche après au passage four;

Peinture de fond + peinture superficielle

35—40 sec. (viscosimètre SIS à 20°C)  
Au pistolet à env. 50°C  
+160—170°C—20 min.  
AB Wilhelm Beckers  
Dr Kurt Herberts  
35—40  $\mu$   
70—100  $\mu$  (0,07—0,1 mm)

#### PEINTURE DE RETOUCHAGE (PEINTURE CI-DESSUS +

ENDUCISSEUR)

Viscosité d'application (pistolet)

Mode d'application

Endurcissement

Marque

18—22 sec. (viscosimètre SIS à 20°C)  
Au pistolet à froid  
+100°C—60 min.  
AB Wilhelm Beckers  
Dr Kurt Herberts

## INSTRUCTIONS DE RÉPARATION

### Généralités

Pour toutes les retouches ou nouvelle application générale de peinture, il faut utiliser une peinture synthétique séchant au four ou à l'air, de même marque que la peinture d'origine de la voiture.

La condition pour obtenir un très bon résultat pour tous les travaux de peinture est que le local soit libre de poussières. En outre, il doit y avoir le moins possible de courants d'air et il ne faut naturellement pas que le local soit utilisé pour le passage du personnel à un autre local. Pendant l'application au pistolet, le sol du local de travail doit être tenu soigneusement humide. Si la peinture n'était pas réussie en raison d'une trop grande accumulation de poussière, celle-ci ne peut pas être enlevée par polissage. Il faudra l'enlever à la meule et procéder à une nouvelle application générale de peinture.

### Traitement superficiel de la carrosserie

Pour tous les travaux de peinture de pièces, procéder à une application d'essai pour contrôler la concordance de tons avec les surfaces ne devant pas être peintes. En cas d'écart, changer le ton de la peinture jusqu'à arriver à une harmonie parfaite.

Le travail d'application de la peinture peut être divisé dans les opérations suivantes:

Enlèvement de rouille et de vieille peinture

Traitement au papier abrasif ou à la meule

Nettoyage avec du solvant

Peinture de fond avec, par exemple, du "wash primer"

Masticage — aux endroits nécessaires

Passage de papier abrasif

Application de peinture intermédiaire, par exemple,

"Surfacer" ou "Non Sanding", aux endroits nécessaires

Passage de papier abrasif, s'il en est besoin

Peinture superficielle

Séchage à l'air, traitement à la chaleur de rayonnement infrarouge ou au four, suivant le type de peinture utilisée.

### Nettoyage

Si la vieille peinture présente des défauts sous forme de craquelures, impacts de cailloux, etc., nettoyer à la lessive ou passer le papier abrasif ou la meule jusqu'à ce que la tôle soit atteinte. Ensuite, dégraisser la tôle avec de l'essence de nettoyage ou autre agent pouvant dissoudre la graisse. Procéder en principe de la même manière que pour le lavage, bien que le nettoyage à la lessive ou le traitement au papier abrasif ou à la meule n'aient pas eu lieu, mais seulement un ternissage de la vieille peinture. La ou les pièces à peindre doivent être redressées et, si nécessaire, meulées avec une meule plate, puis passées au papier abrasif humide P400. Ensuite, nettoyer à nouveau les pièces dans l'essence de nettoyage ou un diluant cellulosique. Ce nettoyage revêt la plus grande importance au point de vue adhérence.

### Traitement de base

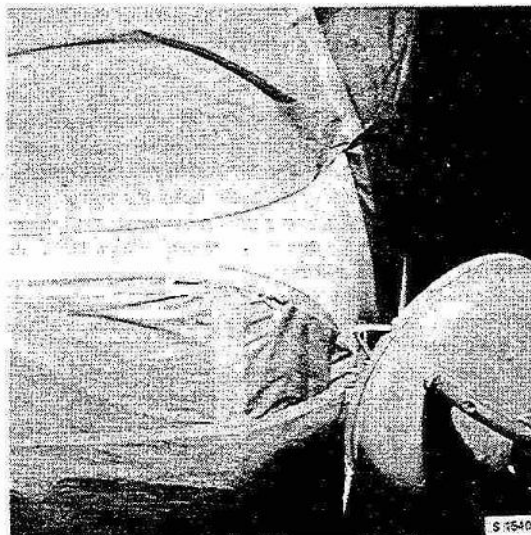
Toutes les surfaces de tôle doivent recevoir un traitement primaire avec de la peinture de base (primer). Le temps et la température de séchage, lors du séchage au four ou à l'air, doit être la prescrite par le fabricant de la peinture. Le séchage par rayonnement infrarouge peut également être utilisé. Il faut cependant noter que la lampe ne doit pas être placée à moins de 40 cm. Après séchage procéder au masticage. Appliquer le mastic en couches minces, et il faut, naturellement, laisser sécher chaque couche.

### Ponçage

La surface ayant reçu une couche de fond et masticagée doit être travaillée au papier abrasif humide, tout d'abord P400, suivi d'une opération complémentaire P600. Après l'enlèvement de l'eau, laver à nouveau les surfaces avec de l'essence de nettoyage ou du diluant cellulosique et procéder au traitement "tac-rag", ou séchage des surfaces avec de la gaze trempée dans du vernis poisseux.



MESURE DE LA VISCOSITE AVEC UN BOCAL SIS



SECHAGE D'UNE PETITE RETOUCHE AVEC UNE LAMPE

### Equipement nécessaire et description de travail pour repeindre une carrosserie

#### A. PEINTURE DE RETOUCHE SÉCHANT AU FOUR

Four: Un four à convection avec une température d'air de 90—100° C, est nécessaire. Un four à rayonnement peut également être employé, et la température de la tôle doit alors être de 80° C. Il est important que la température de l'air soit uniforme dans tout le compartiment du four et que la température soit contrôlée. Pour ce faire, utiliser un thermomètre calibré à max. et à min. ou une bilame avec compensateur. Pour contrôler la température de la tôle, seule cette dernière peut être utilisée.

Peinture: Dans les peintures de retouche utilisées, il faut ajouter du durcisseur selon les indications du fabricant. La peinture peut être projetée au pistolet à chaud ou à froid, la viscosité devant être ajustée avec un diluant synthétique aux valeurs suivantes:

Application au pistolet à chaud — viscosité env. 35 sec.  
Application au pistolet à froid — viscosité env. 21 sec.  
La viscosité est mesurée avec un viscosimètre selon la norme suédoise SIS 160011 à une température d'environ +20° C.

#### EXÉCUTION:

Commencer par nettoyer soigneusement la carrosserie et le châssis de la voiture afin qu'il n'y ait pas de formation de poussière dans le box de projection au pistolet et dans le four.

Avant le séchage au four d'une voiture dont la peinture a été retouchée, il faut masquer ou démonter certaines pièces qui pourraient être endommagées par la chaleur. Quelles sont les pièces à démonter dépend, naturellement, de la température du four mais aussi du temps que la pièce va être exposée à la chaleur. Les mesures ci-dessous sont applicables pour des températures d'env. 90° C pendant au maximum une heure.

Le dispositif de commande électronique du moteur à injection doit absolument être démonté puisque la chaleur le détruit sans remède.

La grille en plastique de la calandre (à partir du modèle de l'année 1971) doit être démontée puisque, autrement, elle serait endommagée.

Les moulures d'aile, ainsi que les transparents des lanternes AR, feux stop et phares de recul, se trouvent à limite de résistance à cette température. Ils peuvent être endommagés s'ils ne sont pas démontés.

Pour maintenir la température à l'intérieur de la voiture aussi basse que possible, il faut placer des panneaux en fibres ou semblables sur toutes les fenêtres et surfaces glacées.

Si le couvercle de la malle, le capot ou quelqu'une des portières ne peuvent pas se fermer, les ouvertures correspondantes doivent être masquées pour empêcher la chaleur à l'intérieur de la voiture dépasser les +75° C.

Le danger d'incendie oblige à toujours débrancher le câble de la batterie et à démonter le bouchon du réservoir d'essence. Le réservoir d'essence ne contiendra jamais plus qu'une toute petite quantité d'essence.

Lorsque la voiture est mise dans le four, celui-ci doit être chauffé jusqu'à la température prescrite de 90—100° C. Sortir la voiture au bout d'une heure.

#### B. PEINTURE DE RETOUCHE SÉCHANT A L'AIR (20—80° C)

La peinture sèche à l'air et aucun dispositif spécial n'est requis, si ce n'est un local bien chauffé et libre de poussière. Toutefois, le temps de séchage est sensiblement réduit si la peinture est soumise au rayonnement d'une lampe à rayonnement infra-rouge ou si la voiture est mise dans un four avec une température d'air max. de +80° C. La peinture peut être appliquée au pistolet soit à chaud, soit à froid, la viscosité devant être ajustée avec le diluant indiqué par le fabricant pour avoir les valeurs suivantes: Application au pistolet à chaud — viscosité env. 35 sec. Application au pistolet à froid — viscosité env. 21 sec. La viscosité est mesurée avec un viscosimètre selon la norme suédoise SIS 160011 à une température d'env. +20° C. Avant le traitement préliminaire et la peinture, la tôle doit avoir pris la température de l'air ambiant.

#### NB

Sous la plaquette du No de châssis il y a une autre plaquette avec le code-couleur de la voiture. Lors de la commande de peinture il faut indiquer ce code. Cela est très important étant donné que des marques de peinture différentes peuvent exister dans la même teinte.

### Travaux d'entretien généraux

Pour conserver le lustre et la durabilité de la peinture ainsi que les propriétés protectrices de la pâte appliquée sous le dessous de la coque, il est nécessaire que la voiture soit entretenue d'une manière adéquate. A ce sujet, voir le chapitre 1.