

LE WETSANDING OU PONCAGE A L'EAU

Voici un tutoriel sur une technique que beaucoup de monde appréhende et qui pourtant accomplit de véritables miracles.

J'espère que ce tutorial vous permettra de vous lancer dans votre premier Wetsanding.

1. Quand utiliser la technique du Wet Sanding ?

On utilise dans la majorité des cas le Wetsanding face aux rayures / griffes, coulures / surplus de peinture ou encore sur les phares.

A travers ce tutorial on s'attardera principalement sur le premier cas.

Dans le cas des rayures / griffes, le Wetsanding sera très efficace si le vernis n'est pas percé et que la rayure est superficielle donc peu profonde.

--> Comment le savoir ? Il suffit de passer votre ongle sur la rayure.

1. Si vous sentez qu'il y a un creux, c'est qu'elle est sûrement assez profonde pour nécessiter une retouche de peinture en plus du Wet Sanding, autrement la rayure ne sera que atténuée.

2. Si vous ne sentez rien c'est que la rayure est superficielle et vous obtiendrez un très bon résultat avec la technique du wetsanding.

2. Le matériel nécessaire :

Voici le matériel que je conseille :

- Un seau avec de l'eau tiède.
- Un projecteur ou lampe torche (Une bonne source d'éclairage).
- Des microfibrés.
- Des papiers abrasifs.

--> Le papier Meguiar's Unigrit est très bien. Vendu à la feuille pour environ 1€.

--> Le grain : cela dépend du type de vernis (dur, tendre). Le 2000 suffira dans la majorité des cas (A compléter avec des grains plus fin : 2500 et 3000).

--> Rappel sur les papiers à poncer : les-papiers-a-poncer-t11045.html

- Une polisseuse avec des tampons abrasifs (Pads).
- Des polishes (Scholl Concepts, Menzerna, Meguiar's Pro, 3M ...).

--> Les degrés d'abrasivité du polish et du pad dépendront surtout du vernis et du papier utilisés pour le wetsanding.

3. La technique, étape par étape :

Chacun aura sa façon de travailler et il n'existe pas qu'une seule technique.

Certains vont jusqu'à faire des panneaux complets.

Voici un exemple de procédé avec en exemples des papiers 2000/2500/3000 :

- Laissez tremper les papiers dans l'eau.

- Quand ils sont bien imbibés et bien souples, prenez le 2000, sortez-le de l'eau sans l'égoutter et commencez directement le ponçage dans le sens de la rayure.

--> la carrosserie doit être bien mouillée et votre papier bien imbibé d'eau, c'est vraiment important.

--> Laissez le papier et l'eau agir sur le vernis.

--> N'appuyez pas. Ca ne sert à rien à part augmenter les risques de percer le vernis.

Faites juste glisser doucement le papier sur la carrosserie.

- Très vite vous allez voir l'eau se charger en particules blanches. Continuez encore un peu puis remettez le papier dans l'eau.

- Essuyez l'eau sur la carrosserie avec votre microfibre.

- Vous allez voir les marques de ponçage apparaître. Si la rayure est encore visible : continuez.

- Contrôlez régulièrement votre travail.

--> Si la rayure est toujours visible au bout d'un travail long et appuyé, n'insistez pas plus. Cela veut dire que la rayure est trop profonde et que le Wet Sanding a atteint ses limites.

--> Attention sur les arêtes : la peinture est moins épaisse. Faites attention à ne pas la travailler trop longtemps au risque de la percer.

- Quand la rayure n'est plus ou presque plus visible à travers les marques de ponçage, passez au 2500 et au 3000 en suivant le même procédé.

--> Travaillez le 2500 et le 3000 moins longtemps que le 2000. Il faut toujours garder à l'esprit qu'ils vont continuer à poncer malgré leurs grains plus fins. Ces derniers servent en effet à "uniformiser" le ponçage et avoir un travail bien fini. Donc pas besoin de les travailler trop longtemps au risque d'attaquer le vernis.

- Une fois que le ponçage est terminé, on peut passer au polissage. N'oubliez pas de masquer les parties sensibles. Pour le choix du matériel je vous laisse parcourir le forum et ses tutoriaux, vous y trouverez toutes les réponses à vos questions.

- Si après le buffing du polish, la rayure est encore visible:

--> Soit elle est trop profonde pour être corrigée et à ce moment la case 'retouche peinture' est inévitable.

--> Soit vous n'avez pas poncé assez longtemps : vous pouvez alors recommencer avec le 2500 directement, sans trop forcer bien entendu.

4. La technique, en images :

Pour illustrer ce tuto voici diverses image des Wet Sanding que j'ai réalisé sur ma BMW E36 lors de sa correction.

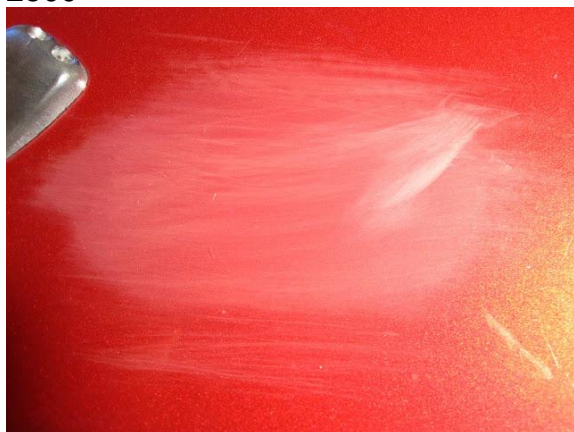
Malgré le vernis assez dur, le 2000 était amplement suffisant ;)



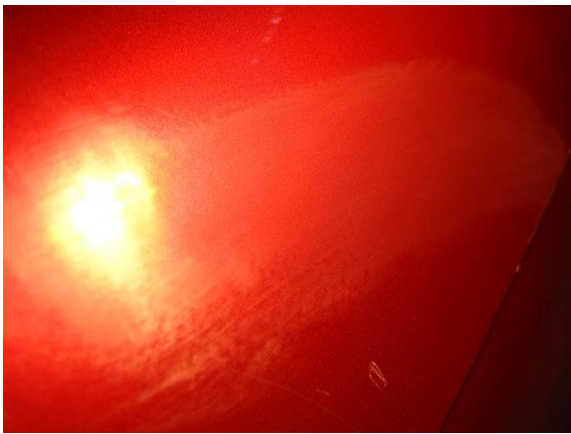
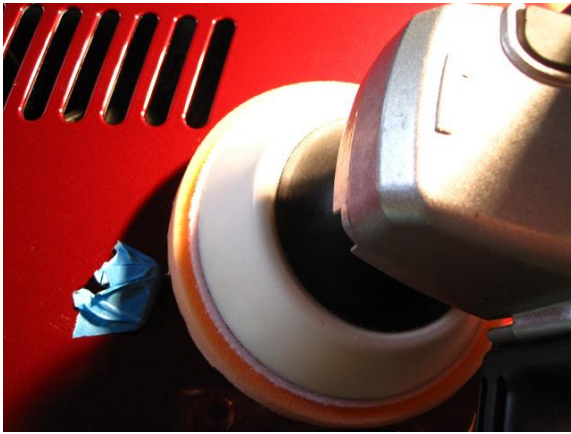
2000



2500



3000





On remarque que sur la dernière image le résultat n'est pas parfait.
Par endroits le vernis été percé, donc inutile d'insister.
Vu l'état de la peinture avant la correction ça me satisfait amplement.

5. Conclusion : Lancez-vous !

Contrairement à ce que l'on pourrait croire le Wet Sanding est une technique assez simple à maîtriser.

Elle demande tout de même un peu de matériel, mais le jeu en vaut la chandelle.

Le résultat est juste bluffant !

Et rassurez-vous, un vernis ne se perce pas comme ça ;)

Mon conseil serait de se lancer sans appréhension, suivez bien les étapes, n'insistez-pas comme un fou sur le ponçage et soyez généreux sur les molécules H₂O !

Voilà, ce tuto touche à sa fin, (Grâce à Béhième qui m'a invité à l'écrire).

J'espère qu'il vous sera utile.

Les détaillers les plus aguerris du forum auront sûrement d'autres conseils ou techniques à ajouter à la suite de ce post.

Surtout n'hésitez pas à me reprendre si j'ai écrit une connerie .

Rappel sur les papiers à poncer : [les-papiers-a-poncer-t11045.html](http://www.esthauto.com/les-papiers-a-poncer-t11045.html)

Merci à EsthAuto et merci de m'avoir lu.

Memphis

Commentaires sur www.esthauto.com