

RAPPORT D'ANALYSE TECHNIQUE

Analyse des défauts de peinture sur véhicule neuf et préconisations de traitement

Ce document a été édité suite à l'observation de multiples défauts de surface (micro-cratères, points de rouille latents, décollements) localisés sur les parties horizontales du véhicule neuf (capot, pavillon, hayon).

1. Diagnostic et Caractérisation des Défauts

L'examen visuel des éléments horizontaux de la carrosserie met en évidence trois types d'altérations majeures de la couche de finition (peinture et vernis) :

Type de défaut	Constatations visuelles	Sévérité structurelle
Points de rouille	Oxydation ferreuse active traversant ou logée directement sous le vernis. Apparition de micro-taches orangées.	CRITIQUE
Micro-cratères / Éclats	Perforation nette de la couche de vernis et de la base colorée, laissant la tôle ou l'apprêt d'usine exposé aux intempéries.	CRITIQUE
Peinture soulevée / Cloquage	Phénomène de décollement localisé. Présence possible de particules métalliques incrustées à chaud ayant amorcé une corrosion sous-jacente.	ÉLEVÉE

2. Évaluation de la solution "Acide Oxalique"

L'acide oxalique (communément appelé sel d'oseille) est un excellent décontaminant ferreux de surface et agent de blanchiment. Cependant, son utilisation dans la situation actuelle présente une inadéquation technologique majeure.

⚠ Risques majeurs pour la carrosserie :

- **Infiltration corrosive** : Vos défauts étant profonds (cratères ouverts et peinture soulevée), l'acide liquide va s'infiltrer par capillarité sous les bords sains du vernis et de la peinture.
- **Corrosion emprisonnée** : Une fois logé sous les couches de peinture, l'acide est impossible à rincer ou à neutraliser totalement. Il continuera de ronger la tôle d'acier en milieu clos.
- **Aggravation à moyen terme** : Ce traitement provoquera une accélération de la corrosion interne, entraînant un cloquage massif et le décollement global de la peinture d'ici quelques mois.

3. Origines Probables du Problème

Sur un véhicule strictement neuf, deux causes principales sont systématiquement recherchées :

- **Hypothèse A (Contamination industrielle externe)** : Particules de fer en suspension (poussière de freins ferroviaires lors du transport ou retombées d'usines sidérurgiques) qui se sont déposées brûlantes sur le vernis. N'ayant pas été décontaminées à temps, elles ont transpercé le système de peinture jusqu'à la tôle brute.
- **Hypothèse B (Défaut de fabrication en usine)** : Pollution de l'air ou des bains de traitement (cataphorèse) lors de la mise en peinture sur la chaîne de montage, emprisonnant des impuretés qui éclatent ou s'oxydent après coup.

4. Préconisations et Procédure Légale

Le véhicule étant couvert par la **garantie contractuelle du constructeur** (Garantie Peinture et Corrosion), toute intervention chimique ou mécanique non homologuée annulera vos droits à réparation.

Plan d'action recommandé :

1. **Refus catégorique** de la solution à l'acide oxalique ou de toute tentative d'efface-rayure / polissage de surface par un tiers non agréé.
2. **Notification écrite à la concession** : Prise de rendez-vous formelle pour faire constater les défauts par le chef d'atelier ou un expert de la marque.
3. **Exigence d'une remise en état conforme** : La seule méthode technique durable implique un ponçage complet ou localisé de l'élément jusqu'à la tôle, l'application d'un apprêt phosphatant anticorrosion, suivi d'une mise en peinture et vernis complets en cabine de carrosserie professionnelle.

Fin du document technique — Ce rapport est fourni à titre indicatif pour valoir ce que de droit dans le cadre des démarches de garantie légale.