

Nettoyage moto (02)

Conseils et choix de produits pour entretenir et nettoyer une moto, notamment celles dotées d'un carénage et d'une bulle.

Au-delà du simple aspect esthétique, le nettoyage fait partie de l'entretien

La corrosion peut ruiner une moto en un rien de temps (quelques semaines), réduire considérablement sa valeur marchande, rendre difficile et désagréable son entretien et, dans les cas extrêmes, en faire une machine dangereuse à piloter. La base de tout entretien sérieux et régulier sera donc un nettoyage également régulier.

Nettoyer ne veut pas dire répandre un ou deux seau(x) d'eau savonneuse tous les quinze jours sur la moto. Un nettoyage doit être complet, il faut visiter tous les coins et recoins pour en éliminer les saletés ramassées sur la route.

Nettoyer à fond apporte un autre avantage au fait d'avoir simplement une belle moto. Il permet d'avoir l'oeil partout et de détecter les défauts autrement peu évidents : câbles entamés, isolants usés par le frottement, petites fuites d'huiles ou d'essence, attaques de rouille potentiellement dangereuses, pour ne citer que quelques exemples.

Une moto qui roule tous les jours reçoit inévitablement sa dose de projections diverses qui se déposent un peu partout en une mixture corrosive pour les surfaces peintes ou métalliques. La couche de crasse constitue une pellicule qui capte et stocke l'humidité, ce qui accélère la corrosion. Au niveau des ailettes de cylindres ou du radiateur d'huile, trop de saletés peut compromettre le refroidissement du moteur.

Un nettoyage soigné permet par ailleurs de repérer les fuites et les pièces défectueuses avant la panne, une garantie de plus contre l'usure prématurée. Bien effectué, il bénéficie à la longévité de la moto ; mais opéré sans ménagement, il peut accélérer l'usure de certains éléments ou provoquer des pannes.

Nettoyage général

De l'eau chaude et un détergent tel qu'un produit à vaisselle suffisent à nettoyer la majeure partie de la moto.

Si vous voulez faire un travail correct et complet, déposez la selle, le réservoir et les carénages, les

panneaux latéraux, etc. qui peuvent être nettoyés séparément, afin d'avoir accès aux parties du cadre qu'ils masquent.

Lavez à fond l'ensemble de la moto en prenant soin que l'eau ne se répande pas trop sur les appareils électriques, ni à l'intérieur du filtre à air. Au besoin, recouvrez-les d'une feuille plastique.

Nettoyez surtout les parties de l'échappement que vous ne voyez pas bien. Une accumulation de saletés y accélérerait la détérioration d'un système déjà sensible à la corrosion en temps normal.

Le nettoyage des ailettes de culasses et de cylindres est un exercice pénible, mais il existe des brosses spéciales pour ce genre de travail. Le cambouis ou l'huile sont difficiles à atteindre en des endroits comme les ailettes de cylindre. On peut employer un jet d'eau sous pression si, auparavant, on a dilué les dépôts avec un dégraissant spécifique appliqué au pinceau.

L'étape suivante consiste à rincer la machine à l'eau froide. Cette opération est plus facile si on dispose d'un jet d'eau. Pour faire briller la peinture, laisser égoutter, puis passer une peau de chamois.

Quelques conseils préalables

Il faut dans la mesure du possible **laver la moto à l'ombre**.

Le soleil chauffe la peinture et fait sécher les produits plus vite, ce qui laisse des traces (de savon ou autres composants) qu'il faut ensuite enlever en frottant, avec le risque d'user ou de rayer le vernis.

Dans l'idéal, mettre des cartons d'emballage sous la moto qui retiendront l'eau sale et filtreront les graisses et cambouis.

Tâchez de vous installer près d'une évacuation d'eau pour recueillir les écoulements sans les laisser partir dans la nature qui ne vous a rien fait. Même si tous les produits sont biodégradables à au moins 90% (selon la norme européenne), leur élimination doit se faire par les canalisations domestiques qui aboutissent dans une station d'épuration ou une fosse toutes eaux.

Pour diminuer les doses de produits utilisés, employez des lavettes et des chiffons en micro-fibres, très efficaces et lavables en machine à 90°C, à trouver au rayon accessoires ménagers de nettoyage.

Préalable: graisser ou huiler le contacteur Neiman pour éviter que l'eau n'y entre.

D'abord passer un coup de jet d'arrosage ou d'éponge à grande eau, chaude de préférence, pour dépeussier et dissoudre les dépôts graisseux légers. Moins il reste de poussière, moins il y

a de risques de rayer soit le vernis, soit directement la peinture, en frottant.

Eviter toutefois de projeter de l'eau vers les éléments électriques: commodos, faisceau, carters d'alternateur et d'allumage, éclairage.

Pour laver la moto dans son ensemble, et plus particulièrement les parties de carénage et de métal peint, **éviter les produits soi-disant "sans froter"**: pour être efficaces, il faut qu'ils soient agressifs, donc nocifs à long terme (autant pour votre moto que pour l'environnement).

Utiliser deux éponges ou chiffons, une pour le haut de la moto (les parties les plus propres) et l'autre pour les zones très sales (jantes, sabot moteur, bas de carénage, bras oscillant). Les rincer fréquemment et abondamment pour qu'elles ne se chargent pas de particules abrasives.

Surtout pas d'éponge à grattoir, "grattounette", ni autre matériau agressif et/ou rayant.

Laver de haut en bas pour éviter de faire des micro-rayures par des particules venues du bas de la moto et que les coulures d'eau sale viennent salir les parties déjà lavées. Aller du moins sale vers le plus sale.

Rincer au jet, pas trop puissant (l'idéal est le "moyenne pression"), puis à l'éponge pour bien enlever les traces de savon.

Pourquoi déconseiller le lavage à haute pression ?

Certes, c'est rapide, efficace et pas fatigant. Mais le jet d'eau chaude à haute pression fait se décoller les autocollants peu résistants et projette les saletés là où il ne faut pas, là où elles ne seraient pas allées sans y être poussées. Un jet haute pression appliqué trop près (moins de 50 cm) soulève les joints qui protègent les organes délicats de la moto (roulements de roue ou autres, maillons de chaîne, etc.) et sont censés garder la graisse à l'intérieur et la saleté au dehors. L'eau y chasse la graisse et la remplace par une mixture de poussières et de sable qui va ruiner les mécanismes. Sans compter que l'eau des stations de lavage à haute pression est en général mélangée à du savon dont les composants détergents vont venir oxyder les connexions électriques.

Le jet haute pression peut convenir pour le rinçage, à condition de rester à plus d'un mètre et de ne pas insister sur les endroits où l'eau pourrait s'infiltrer.

Terminer le travail à la peau de chamois (synthétique), une **vieille** serviette de toilette (en coton, pas en synthétique) ou au chiffon doux (non pelucheux) pour éliminer les traces de calcaire.

Après le rinçage et le séchage, appliquer un produit «polish» (style Belgom Polish) qui efface les micro-rayures et laissera une pellicule empêchant la saleté de se fixer. Si vous n'avez pas de polish pour auto-moto, la cire d'abeille fait plutôt bien l'affaire.

Plus économique, le bon vieil aérosol *Fée du Logis*, de Pliz-Johnson, à étaler avec un chiffon sec non pelucheux. Son agent antistatique retarde l'accumulation des poussières et facilite leur élimination au lavage. Et il est sans danger pour l'environnement car propulsé à l'air.

On pourra employer son petit frère *Pliz pour équipements électroniques*, un peu plus cher, qui laisse une finition mate sur les plastiques (tableau de bord et bulle).

Certains étalent du *WD40* (voir plus loin).

Toujours lire les notices d'utilisation et ne pas fortement doser. Mieux vaut s'y reprendre à deux ou trois fois que de risquer d'abîmer un élément.

Si votre moto est à transmission par chaîne, n'oubliez jamais de la graisser après chaque lavage.

Tous les trois mois, il est bon de traiter les parties peintes avec une cire brillante. Non seulement leur éclat sera plus vif, mais cette cire est un bon préventif contre la rouille. Toute trace de cette dernière révélée par le nettoyage doit être traitée sans délai, au moyen d'une brosse métallique rotative ou à main ou par ponçage au papier abrasif, à sec ou à l'eau.

Quels produits utiliser ?

Il ne s'agit pas de condamner l'ensemble des produits conçus spécifiquement pour l'auto ou la moto, mais force est de dire qu'ils sont chers et ont une durée de vie limitée. Utiliser des produits ménagers généraux, beaucoup moins onéreux, permet de réaliser des économies substantielles, surtout si vous lavez souvent votre machine.

L'efficacité des produits de lavage dépend beaucoup de la manière de les appliquer et de leur concentration dans l'eau. Les produits ménagers, peu agressifs, doivent presque tous être utilisés purs si on désire un minimum de résultat.

L'idéal est de les pulvériser, sauf que la plupart d'entre eux sont conditionnés en flacon. Il faut alors récupérer un pulvérisateur de produits pour vitres, vide évidemment.

Nettoyage rapide vite fait

Le Laserwash de la marque Protech enlève la crasse sans rayer la peinture (à condition que la moto ne soit pas couverte de sable, évidemment), laisse une couche protectrice (mais non siliconée grasse comme avec du *Fée du Logis* ou autres) et douce au toucher. C'est un peu

comme du lustrant, mais à pulvériser.

Ne pas employer sur les plastiques non peints ou rugueux car ça laisse des traces blanchâtres difficiles à retirer.

Il retire très bien les moustiques et moucherons de l'été aussi.

Nettoyage général du carénage

Le *Nettoyant de carénage* de la marque Moto Pratic, en flacon de 0,5 litre (entre 6 et 7 euros), est bien et c'est le moins cher des produits spécial moto.

Les *Moto Wash* de Yacco, Bel Ray d'Ipone et de Motul sont bons aussi, mais leur prix au litre est prohibitif (supérieur à 30 euros). Le *CleanWash* d'IXS est bon, mais le pulvérisateur est assez cher au premier achat (17 euros pour 500 ml). Par contre, les recharges ne coûtent que 7,5 euros.

Une alternative encore moins chère: du shampoing lustrant pour automobile, de chez Norauto ou Feu Vert.

On peut employer du *Mini Mir* ou du *Vigor*, ça marche aussi.

Je vous conseille deux autres produits ménagers, pas faciles à trouver mais très performants:

- le décapant *Wasoplosser*, de Glanzer, pas cher et efficace sur les graisses de chaîne et les dépôts de carburant (il contient de l'ammoniaque), à pulvériser (en extérieur, rapport à

l'ammoniaque), puis à étendre au pinceau pour une meilleure action, avant de laver au Mir ;

- le *Décrassant multi-usages*, d'Eparco, normalement prévu pour le nettoyage des barbecues, hottes de cuisine et mobilier de jardin, voire le nettoyage des jantes. Attention, il contient de

l'hydroxyde de sodium, toxique pour la peau et les yeux, mettez des gants de ménage épais et prévoyez un rinçage abondant, de préférence près d'une évacuation d'eau dotée du tout-à-

légout, et pas en pleine nature !

Pour la finition, à la place d'un polish, mélanger un dixième d'alcool à brûler et neuf dixièmes d'huile de vaseline. Passer le produit sur le carénage avec un chiffon doux, puis laver à l'eau claire et sécher avec une peau de chamois.

A propos de polish, mon ami Yvon m'a appris qu'il valait mieux utiliser du polish pour peinture métallisée, moins abrasif que celui pour peinture normale. Ce dernier enlève petit à petit le vernis.

En cas de taches causées par de la résine de pin, on pourra utiliser de l'alcool à brûler, du *White Spirit* ou de l'essence F.

Pour les deux derniers, faire un essai à cause des auréoles possibles sur certaines matières sensibles.

L'essence de térébenthine peut également faire l'affaire, en frottant sans trop appuyer, mais longtemps.

Pour démoustiquer le carénage

Il existe plusieurs possibilités pour enlever les cadavres d'insectes avant de laver.

- appliquer de vieux journaux bien détrempés au préalable et laisser agir pendant 30 minutes (à l'ombre), ils vont humidifier les cadavres de bestioles, il suffit ensuite de passer un coup de jet ou d'éponge ;
- frotter à l'eau chaude avec un **vieux** collant en nylon à enfiler autour une éponge (demandez à votre compagne éventuelle afin d'être sûr qu'elle ne l'utilise plus) ;
- employer une poudre sur un chiffon humide (comme la poudre démoustiquante de Norauto, très efficace) ce qui implique un rinçage pour enlever les traces ;
- utiliser une mousse en aérosol qu'on laisse agir avant de passer un coup d'éponge (comme le *Nettoyant fientes et insectes* de Holts, cher mais efficace) ;
- ou encore recourir à un vaporisateur (comme le *Démoustiquant Auto-Moto* de Caland ou celui de Norauto) qui nécessite de frotter un peu.

Autre solution économique, le gant démoustiqueur de Netman, à humidifier avant de frotter, lavable en machine, 10,5 euros pour 300 utilisations annoncées.

Nettoyer les autres parties de la moto

Tous les moteurs ont tendance à fuir, même les plus modernes. Les reniflards refoulent toujours un peu d'huile sur les carters et sur les parties avoisinant le cadre. De même, l'huile ou la graisse de la chaîne de transmission est projetée sur la roue arrière, y collant toutes sortes de poussières et de saletés provenant de la route. Quant à la poussière émise par les freins à disque, elle recouvre aussi rapidement les roues.

De l'eau chaude additionnée d'un puissant détergent ne suffit pas à éliminer ces dépôts. Il faut utiliser un dégraissant spécifique pour en venir à bout. On trouve divers types de dégraissants dans le commerce et la plupart d'entre eux sont solubles à l'eau. Si vous ne voulez pas vous encombrer de bassines et de pinceaux, ces produits sont également disponibles en bombes aérosols. Si cette présentation est plus chère, les bombes sont d'un emploi plus facile et elles permettent d'atteindre les recoins les moins accessibles. Suivez le mode d'emploi du fabricant et laissez au produit le temps d'attaquer et de dissoudre complètement les saletés avant de rincer à l'eau froide. Les dépôts les plus durs doivent être imbibés de produit, attaqués au moyen de brosses, puis chassés au jet d'eau.

Pour dégraisser les parties moteur, enlever l'huile, l'essence et le goudron, les semelles fondues sur les pots, les coulures de vieilles huiles

Le meilleur produit selon *Motomag* est le *Degreaser* d'Elf, en aérosol de 0,4 litre à 9,30 euros, mais il est à appliquer au pinceau.

Pour un nettoyage au chiffon, prendre le *Jet 4 en 1* (nettoyant, dégoudronnant, dégraissant) de Predator Auto, flacon de 500 ml à 8,50 euros.

Mais le pétrole désaromatisé ou l'essence F (vendus en magasins de bricolage) font très bien l'affaire.

Pour une meilleure efficacité, employer un tampon Jex en laine d'acier, sans trop appuyer: même s'il ne raye pas, le frottement use le vernis.

Pour dissoudre les graisses et suies calcinées sur les pièces en acier (pots d'échappement chromés ou inox)

Employer de la soude caustique, le composant des bombes à décaper les fours et les plaques vitro-céramique. Attention à vous protéger la peau et les yeux quand vous l'utilisez ! Et rincez assez vite car la soude attaque aussi les peintures et l'aluminium.

Autre solution pour les taches grasses: le *WD40*, un dégrippant industriel sans silicone pour lubrifier / décoincer / déshumidifier, mais qui peut aussi servir pour nettoyer.

Il agit aussi sur la colle restant après le décollage des autocollants.

Il peut également être appliqué sur le carénage et le réservoir pour former une pellicule de protection. Dans ce cas, le pulvériser sur un mouchoir ou un chiffon, et non directement sur le carénage.

Le flacon de 400 ml coûte environ 6 euros. Le bidon d'un litre est à 29 euros. Et il y a un petit vaporisateur à 4,60 euros.

Pour la bulle

Juste de l'eau savonneuse.

Mais on peut aussi utiliser du produit à vitres, si possible sans alcool, et bien rincer à l'eau ensuite.

Pour faire ramollir les moucherons écrasés, poser un linge imbibé d'eau pendant 1/4 d'heure sur la bulle, puis nettoyer à grande eau.

Pour les bagages

Pour des bagages en toile, utiliser de l'eau froide additionnée d'ammoniaque (5 cuillerées d'ammoniaque par litre d'eau).

Pour des bagages en plastique, un peu d'eau tiède avec de la lessive. Rincer soigneusement.

Pour les chromes

Pour un simple entretien rapide, du savon de Marseille, appliqué à l'éponge, au chiffon humide ou avec de la paille de fer très fine "000" type "Rénov Bois".

Si vous pouvez vous en passer, n'employez pas de produit à polir les chromes qui contiennent souvent des abrasifs ou des agents chimiques. Le brillant est obtenu par enlèvement d'une imperceptible couche de chrome de la zone polie. L'eau savonneuse est encore le meilleur produit à utiliser et il ne faut recourir au polish que pour éliminer les traces de corrosion des parties chromées ou lorsque celles-ci ont terni.

Si vous devez y recourir, ce sera soit du *Belgom Chromes* (attention, ne pas mettre du *Belgom Alu* sur les chromes, ça les raye), soit de l'*Elféchrome*, en frottant fort.

A appliquer au chiffon coton, ou avec de la paille de fer très fine "000" type "Rénov Bois".

Recettes de grand-mère: le liquide vaisselle appliqué pur au chiffon et enlevé sans rinçage au chiffon sec donne un résultat correct et pas cher.

Autre "truc" de vieux trappeur, récupérer de la cendre de cigarette et frotter les chromes avec
Pour les non-fumeurs (dont je suis), utiliser une pâte à base de blanc d'Espagne, diluée dans une cuillerée d'alcool à brûler. Bien l'étaler sur la partie à nettoyer, laisser sécher, faire briller à l'aide d'une peau de chamois.

Un produit bien spécifique mais traditionnel : la Pierre Idéale, nettoyant universel à base d'argile. Puis appliquer un produit d'entretien pour chromes.

Fonctionne aussi sur les pots d'échappement en inox.

Produit ménager de remplacement avantageux (si vous en trouvez) : le produit pour inox et chromes, de Beckmann. Il faut l'agiter longtemps et l'appliquer avec un chiffon légèrement humide. Très efficace aussi comme polish sur toutes surfaces plastiques (sauf les bulles) car il contient une cire qui crée une pellicule protectrice. En plus, il est biodégradable à 99% et hypo-allergénique.

Si votre pot d'échappement n'est pas chromé, vous pouvez utiliser des produits pour peintures au silicone ou au téflon. Attention, cela signifie que vous aurez alors du mal à les repeindre.

Petit détail sur les chromes : pensez toujours à essuyer vos chromes après lavage, ne les laissez jamais humides !

Le chrome et l'eau créent un phénomène diélectrique qui provoque une concentration de l'eau et donc la formation de très petites gouttes.

Ce sont ces très petites gouttes avec ce phénomène électrique qui provoquent l'attaque électrique du chrome, puis l'apparition de rouille car il n'y a plus de chrome, donc plus de protection. Depuis ce petit point, la rouille mangera tout.

Il suffit pour éviter ce phénomène de bien sécher avec un chiffon (idéalement peau de chamois, mais pas une synthétique ou micro-billes).

Pour les alliages légers et les parties en aluminium

La majeure partie des pièces en alliage d'aluminium de votre moto ont reçu d'origine une couche de laque. D'autres pièces, en revanche, ont été laissées brutes de polissage et il faut les repolir de temps en temps afin d'éliminer la corrosion qui prend la forme d'une granulation de la surface rugueuse au toucher.

Pour un entretien régulier, utiliser du *Mirror*.

Un produit à chrome légèrement abrasif convient très bien pour enlever la corrosion et donner un bel éclat, mais si l'alliage est profondément attaqué, un produit plus abrasif (*Belgom Alu*) est nécessaire.

Si les parties peintes commencent à se détériorer, c'est que la laque se détache et que le métal est exposé aux attaques extérieures. Dans ce cas, il faut éliminer la peinture avec un solvant spécial en évitant de s'en mettre sur les mains ou dans les yeux et même en évitant toute coulure ou projection sur d'autres parties de la moto. Après rincage, polissez la zone avec un abrasif léger et si cette zone est étendue, employez si possible un tampon monté sur une perceuse électrique. Lorsque la surface est nette, relaquez-la, soit au pinceau, soit à la bombe en utilisant une laque résistant aux agents chimiques environnants ou à la chaleur, notamment dans le cas du

moteur.

Faute d'un entretien fréquent, le chrome devient vite sale et terne superficiellement, ce qui déprécie nettement une moto. Cette remarque s'applique encore plus aux carters en alliage léger.

Pour les miroirs des rétroviseurs

Employer un produit d'entretien des vitres, style *Ajax Vitres*.

Pour les jantes et les disques

C'est le *Belgom Jantes* ou le *Nettoyant de jantes* de NeoClean.

Solution pas chère: le *Décap'Four*, même mode d'emploi.

Attention, tous ces produits contiennent une forte teneur en ammoniac, éviter d'en respirer les vapeurs.

Dans tous les cas, appliquer le produit, attendre plusieurs minutes et rincer. Faire une autre application en peaufinant avec une brosse, un pinceau à poils en nylon, une brosse à dents pour les parties les plus inaccessibles. Rincer à nouveau.

Un nettoyant de freins

Le *Brakes and clutch* de Boxer, gamme "Professional use", à 11 euros les 600 ml. Distribué par MAD SA (04 42 12 58 55).

Ou utiliser de l'acétone, tout simplement, à appliquer au chiffon sur la tranche et la surface du disque.

Pour les plastiques non peints (tableau de bord, valises, caches latéraux)

Un rénovateur pour plastiques d'intérieur automobiles fait très bien le boulot.

J'utilise celui de Norauto, senteur vanille. Ou celui de Speedy, senteur orange, ça dépend des goûts. Vaporiser l'aérosol puis frotter au chiffon doux: on se voit dedans.

Pour les informaticiens qui ont accès aux produits de nettoyage spécialisés, du nettoyant à sec pour produits bureautiques rénove très efficacement les plastiques.

Le top reste le *Polytrol* (marque Owatrol), vendu en bombe aérosol en magasin de bricolage (Castorama) ou de marine. Il permet de rénover tous les plastiques, redonne le brillant originel et efface même certaines taches, comme celles causées par la soude des nettoyants de jantes ou par des projections d'essence, par exemple.

Pour la selle

La cire *Belgom Cuirs*, très bien. Ou l'huile de pied de bœuf, marque Restom, également efficace pour les gants et les bottes: 9,50 euros le flacon de 500 ml (infos au 03 85 74 95 60).

Pour l'entretien, le maintien en état ou la remise en état de la ligne

d'échappement, surtout celles en inox chromé (comme sur les BMW)

Deux produits sont à recommander. L'agent polisseur *Autosol*, composé d'hydrocarbure aliphatique, convient pour entretenir l'ensemble de la ligne d'échappement, pot compris.

L'autre produit équivalent s'appelle *Elféchrome*.

Dans le même genre, le *Triomf* et le *Strahldur*.

Appliqués avec une éponge abrasive verte ou un tampon Jex (qui ne raye pas) ou de la paille d'ébéniste, ces produits donnent de très bons résultats sur des pots très sales voire corrodés. Sur un silencieux chromé en bon état à faire briller, appliquer avec un chiffon cotonneux non pelucheux.

Le *Belgom Chromes* convient bien pour l'entretien, mais n'est pas assez abrasif pour rattraper les dépôts de crasse cuite sur les tubes d'échappement.

Les tubes d'échappement non chromés se salissent en effet très vite, il faut les nettoyer tous les 10.000 km dans l'idéal pour les garder à peu près propres. Et ils sont assez compliqués à bien nettoyer avec tous les recoins et les angles.

Démonter le sabot moteur aide, mais il vaut mieux avoir de petites mains.

Dans le cas de crasse incrustée depuis longtemps, frotter avec une surface abrasive est aussi important que le produit utilisé.

Un chiffon en coton ne suffit pas, il vaut mieux utiliser de la laine d'acier (finesse 00 ou 000), un tampon à récurer (éponge à gratter verte ou tampon à vaisselle Jex en acier), ou mieux encore, une ponceuse avec un disque bien enveloppé dans des chiffons coton ou un disque spécifique pour polissage.

Au début, j'utilisais du *Cleanfour*, un produit de nettoyage des plaques vitrocéramiques et fours, très bien pour enlever la saleté sur des surfaces soumises à très hautes températures. Mais celui-ci fonctionne plutôt à chaud, ce n'est pas très pratique pour une crème

Autre solution, faire tourner le moteur cinq minutes pour chauffer le pot d'échappement.

Protéger le reste de la moto par du papier journal et pulvériser du *DécapFour* en aérosol sur le pot tant qu'il est encore chaud. Laisser agir quelques minutes, puis frotter au chiffon, cela

permet d'enlever facilement les dépôts de goudron. Passer ensuite un produit d'entretien des chromes ou de l'inox pour faire briller.

En cas de rayures sur la peinture

Il peut être judicieux de profiter d'un bon lavage pour tenter de rattraper des rayures.

Les micro-rayures de la bulle peuvent être atténuées par l'application de *Mirror Cuivre* avec beaucoup d'huile de coude. Commencer par tester sur un petit coin de la bulle pour vérifier que le produit n'attaque pas le plastique qui n'est pas de la même qualité selon le type de bulle.

En cas de rayures plus importantes, recourir à l'*Altapol*, un produit qui se décline en deux gradations abrasives, n°1 (polissage) et n°2 (lustrage). Utiliser si possible avec une ponceuse dont le disque aura été enveloppé dans un chiffon doux.

Pour les rayures sur la peinture, les plus petites disparaîtront avec un « efface-rayures » en tube. Inutile d'investir des sommes colossales dans des produits professionnels, les produits *Efface rayures* d'Auchan, incolore ou teinté, fonctionnent très bien. Le teinté est juste deux fois plus cher. Le produit *Tech 9*, chez Leclerc, est le moins cher (même pas 2 euros) et c'est le même que l'Abel Auto.

Pour un travail sur de plus grosses rayures, passer au *Polish Fast Cut* de 3M.

Contrairement à son nom, ce n'est pas un polish, mais un véritable efface-rayures. Il faut ensuite passer un polish doux pour faire briller. Il s'agit d'un produit pro à trouver chez un distributeur spécialisé (infos au 01 30 31 43 20), vendu en bidon d'un kilo à 25 euros, et à appliquer avec une ponceuse électrique vibrante.

Pour décoller des autocollants sur de la peinture

Il s'agit d'enlever d'abord l'autocollant, puis la colle, sans abîmer la peinture, surtout si elle est sur du plastique (carénage).

Commencer par passer un sèche-cheveux (ou un pistolet à décaper à faible puissance) pour chauffer l'autocollant et ainsi ramolir la colle. Passer le flux d'air chaud à une quinzaine de centimètres de la surface pour ne pas chauffer trop vite ni trop fort.

Ensuite soulever un bout de l'autocollant avec l'ongle en essayant de limiter le « grattage ».

Une fois l'angle décollé, continuer le décollage en tirant dessus tout doucement.

S'il reste des traces de colle, frotter avec du white spirit sur un chiffon (mais pas d'acétone).

Une fois la surface propre, passer un coup de lustrant (avec du téflon) pour que ça brille et effacer les micro rayures.