

Comment lutter contre la rouille sur une voiture ancienne ?

 [AutoCollec](#) 20 septembre 2024 5k affichages



La corrosion est le principal ennemi de la plupart des voitures anciennes, avant la généralisation de la galvanisation des tôles, à la fin des années 1970. Aujourd'hui de nombreux produits techniques sont accessibles aux particuliers pour protéger leur voiture. Voyons donc comment lutter contre la rouille sur une voiture ancienne

La rouille

La rouille est une réaction d'oxydoréduction des molécules de fer au contact de l'oxygène de l'air et de l'eau. Il faut donc que ces trois éléments soient en contact pour déclencher le processus. La présence de rouille se manifeste par la présence de couleur rouge brunâtre. La rouille augmente le volume d'une pièce donnée mais la fragilise en la rongant. Ceci affaiblit les constructions, les fait s'écailler et peut, à la longue, détruire un véhicule.

Rouille superficielle et rouille structurelle

Il faut distinguer la rouille superficielle de la rouille structurelle. La rouille superficielle est une rouille peu profonde qui se développe généralement sur des pièces exposées à l'air libre : châssis, corps de trains roulants, tôles extérieures. Un léger ponçage et l'on accède au métal nu, qui n'a que peu souffert. Car si à l'air libre on prend l'eau, ça sèche également très vite ...



Ce n'est pas la même chose de lutter contre la rouille superficielle et la rouille structurelle qui est la plus pernicieuse et dangereuse. Car la plupart du temps, **on ne la voit pas**. C'est la rouille interne, la rouille cachée par les moquettes ou les revêtements bitumeux, la rouille cachée entre les points de soudure ... partout où l'eau s'infiltré et *surtout* reste. La rouille structurelle ne se ponce pas, elle s'effrite et devient poussière.



L'exemple habituel pour la rouille structurelle se situe derrière les bas de caisse, au niveau du longeron principal. Au fil des ans, l'eau de projection des roues entre dans le bas de caisse, année après année, les trous d'évacuation se bouchent et l'eau stagne, rongant jour après jour le longeron ...

Comment stopper la rouille ?

Disons le tout de suite « stopper la rouille », sur une voiture de 40, 50 ans ou parfois bien plus, reste un **compromis aléatoire**. D'abord, parce que l'on ne traitera au mieux que ce qui est visible et accessible. Ensuite parce que même « stoppée », la rouille structurelle a déjà attaqué le métal et affaibli la pièce.

Derrière toute la sémantique marketing (inhibiteur de rouille, transformateur de rouille, convertisseur de rouille ...) il n'y qu'une action : ralentir la progression de la rouille. On ne guérit pas le mal, on essaye de ralentir sa progression. Pour ce faire, on va chercher à isoler la rouille de l'air et de l'eau.

LES TRAITEMENTS Antirouille

Les produits sont légion, mais deux principaux types de produits se partagent le marché du traitement antirouille.

Les résines huileuses

En sachant les résines huileuses vont former une sorte de gangue autour de la zone rouillée. C'est le crédo des produits comme [Rustol Owatrol Oil](#) qui a une solide réputation depuis de nombreuses décennies. Il est dispo en spray, ce qui est pratique pour aller chercher l'intérieur des corps creux. Attention, le mariage avec les peintures en bombe est aléatoire



Les CONVERTISSEURS de rouille

A base d'acide phosphorique, leur action va transformer l'oxyde de fer en un complexe organométallique sombre. C'est le crédo des [Frameto, Loctite et autres « phosphatants »](#) et « Rust Converters ». Leur avantage, c'est que le complexe organométallique résultant peut être poncé et peint.



Les deux écoles ont leurs fans. Il est également possible, après avoir phosphaté, de passer du Rustol pour maximiser l'action de protection dans le temps.

Mais nous le dirons jamais assez : stopper la rouille c'est stopper un phénomène de destruction **mais qui ne répare rien**. Passer du Rustol ou du Frameto sur un longeron rongé n'a pas vraiment de sens...

Les peintures et apprêts « Antirouille »

Après avoir traité une zone rouillée l'idéal est d'utiliser une peinture avec des capacités « antirouille » pour créer une barrière supplémentaire au retour de l'oxydation. Au regard de l'opacité des compositions il y a à boire et à manger. Ces peintures ont des propriétés très variées (peinture galva, peinture phosphatante, peinture au zinc, peinture au cuivre...).

Notre préférence va aux produits « *application sur métal nu* » comme les produits Hammerite ou les autres produits pour ferronnerie, riches en résines. Selon la qualité de finition requise, on optera pour une application au pinceau ou à la bombe.

réparer les zones rouillées

Réparer les zones rouillées, c'est prendre la bonne direction pour véritablement lutter contre la rouille



Pour traiter la rouille superficielle, on l'a dit, un léger ponçage suffit généralement. Une brosse synthétique ou laiton (plus tendres que le fer) permettront d'enlever la rouille de surface. A défaut, du papier de verre au grain approprié feront l'affaire, en fonction de votre courage ou de la forme à décaper. Une fois décapée (et sans attendre car l'air ambiant est chargé d'humidité) il faut immédiatement protéger la tôle ainsi mise à nu. [Une couche d'apprêt antirouille Dupli Color sera appliquée sur le métal](#) nu par exemple, afin de le protéger durablement. Ce type d'apprêt offre à la fois une fonction de protection efficace et comble les petites irrégularités créés par la rouille.



Pour traiter la rouille structurelle, il n'y a pas d'autre remède que couper et remplacer la zone de métal touchée. Il faudra souder, bord à bord ou point par point en recouvrement. C'est un travail qui nécessite des connaissances et un outillage qui ne sont pas forcément à la disposition de tout le monde. Mais tout bon bricoleur posé et méthodique peut se lancer.



Mais les soudures ne mettent pas à l'abri du retour de la rouille. Il est recommandé de pulvériser une peinture cuivre avant de souder. D'une part le cuivre améliore la conductivité

et favorise la soudure, mais le cuivre protégera de la rouille les parties cachées de l'assemblage soudé. Enfin, une fois le travail de soudure terminée, une couche de peinture antirouille galva offrira une protection idéale pour les parties peu visibles, avant d'être peintes.



On le voit, l'industrie a fait d'énormes progrès et propose maintenant des produits en bombe très performants régulièrement utilisés en restauration automobile

Le traitement corps creux

Avoir remplacé son beau longeron ou son pied de porte, il faut se poser la question de protéger correctement l'intérieur de ces pièces de métal. La stratégie la plus communément utilisée est le « traitement corps creux » qui consiste à appliquer une généreuse pulvérisation de cire ou résine (Rustol) dans le corps de la pièce, via un petit trou et un tube souple. Après le séchage, l'intérieur des profilés creux est protégé pour plusieurs décennies.



Dénicher la rouille

Nous avons tendance à dire que lorsque l'on voit la rouille, c'est déjà trop tard. Nos voitures ont souvent eu plusieurs vies, reçu [plusieurs couches de peinture ou de mastic](#) et la rouille peut ronger la voiture sans qu'on puisse la voir.

Les deux seuls moyens de faire un diagnostic exhaustif de l'état de corrosion d'une voiture sont :

Le sablage intégral du véhicule

La projection de sable sous pression va « poncer » intégralement la voiture pour enlever tout résidu de peinture, goudron ou mastic. Ce procédé est relativement agressif et si il n'est pas effectué dans les règles de l'art, risque de déformer certains panneaux si la pression est trop forte.



Autre inconvénient du sablage, la difficulté à atteindre l'intérieur des corps creux. Le sablage exige l'application immédiate (24h maxi) d'une couche d'apprêt phosphatant, au risque de retrouver sa voiture orange de rouille en quelques jours à cause de l'humidité de l'air !

Le bain décapant

La coque est immergée dans un bain décapant qui élimine tout ce qui n'est pas métal. Ce procédé est le nec plus ultra. Il nécessite également très rapidement une protection du métal résiduel par phosphatage ou cataphorèse. Mais le coût de telles opérations demeure important.



Même si ce dossier est loin d'être exhaustif, il balaye à grandes lignes les principaux axes du sujet. Mais il vaut mieux prévenir que guérir. Pensez donc à protéger votre voiture. L'idéal est évidemment de la faire dormir dans un garage sec et ventilé. Si ce n'est pas possible et que votre voiture doit rester en extérieur, l'auvent ou le carport restent une bonne solution car il sont ventilés et l'éventuelle humidité partira très vite. Bannissez les housses et bâches en extérieur, ce sont des pièges à condensation. Ne gardez pas non plus votre ancienne sous un arbre. Ces derniers « pleurent » et relâchent des sécrétions corrosives qui fragilisent les peintures