

CHECKLIST – KIT CARROSSERIE MX-5 NB / NBFL

Contrôle avant achat et avant montage

1. Identification du modèle

Vérifier absolument avant toute commande.

- Année exacte du véhicule
- NB (1998–2000) ou NBFL (2001–2005)
- Présence d'éléments déjà remplacés (pare-chocs non OEM, bas de caisse repeints)
- Compatibilité annoncée par le vendeur (NB / NBFL / "NB all models")
- Demander confirmation écrite de la compatibilité

Points à vérifier soi-même :

- Forme du pare-chocs avant
 - Forme des antibrouillards
 - Jonction aile/pare-chocs
-

2. Matériau du kit

Identifier le matériau pour prévoir l'ajustement et la peinture.

- ABS (rigide, stable, ajustement simple)
- Polyuréthane (flexible, nécessite maintien au montage)
- Fibre FRP (peut bouger avec la chaleur, demande préparation)

- Épaisseur régulière (pas de zones fines)
- Finition brute ou lissée selon la matière

Questions à poser au vendeur :

- “Quelle est l’épaisseur moyenne du moulage ?”
 - “ABS moulé injection ou FRP stratifié ?”
 - “Le kit arrive déjà apprêté ?”
-

3. Fixations

Contrôle indispensable avant montage.

- Nombre de points de fixation identique à l’origine
- Position des clips correctement moulée
- Trous pré-perçés ou à percer soi-même
- Fixations supérieures alignées
- Absence de fissures ou d’éclats autour des fixations

Test simple :

Comparer les fixations internes du kit avec celles du pare-chocs d’origine (photo à l’appui).

4. Photos internes (obligatoire avant achat)

La face arrière d’un kit révèle 90 % de sa qualité.

Demander au vendeur :

- Photo en gros plan des fixations
- Photo de l’intérieur du pare-chocs ou de l’aile
- Photo du moulage complet (avant + arrière)

- Photo des zones d'épaisseur (sous les ailes, jonctions)
- Photo de l'apprêt ou de la surface brute

Refuser un achat si :

- Le vendeur n'a aucune photo interne
 - Les fixations semblent asymétriques
 - L'intérieur est trop fin ou irrégulier
-

5. Épaisseur et régularité

À contrôler à la réception.

- Épaisseur homogène (pas d'effet "transparent")
- Pas de bulles dans le FRP
- Pas de zones ondulées
- Bordures propres, non déchirées
- Rigidité acceptable selon le matériau

Test simple :

Faire pression avec le pouce.

Un ABS doit rester rigide, un FRP doit se déformer légèrement sans couiner.

6. Expédition et emballage

Souvent ignoré, mais critique.

À vérifier avant paiement :

- Mode de transport (standard, palette, avion)
- Assurance colis

- Délai annoncé
- Emballage renforcé (mousse, carton double, film bulle épais)
- Coût exact du transport (évite les mauvaises surprises)

À vérifier à réception :

- Absence de fissures
 - Pas de plis dans le FRP
 - Pas de coins cassés
 - Photos du colis avant ouverture si doute
-

7. Contrôle final avant montage

Étape courte mais essentielle.

- Test à blanc sur le véhicule
- Vérification des jeux (2 à 4 mm)
- Alignement avec ailes et bas de caisse
- Ajustements nécessaires notés
- Température ambiante stable (FRP à éviter en plein soleil)

Méthode recommandée :

Utiliser une règle aluminium de 50 cm pour vérifier les lignes.

8. Points d'alerte – À éviter immédiatement

Ne pas acheter si vous constatez :

- Aucune photo interne fournie
- Compatibilité floue ou absente

- Prix anormalement bas
 - Description imprécise
 - Épaisseur trop fine
 - Délais d'expédition obscurs
 - Matériau non précisé
-

9. Liste récapitulative à cocher (synthèse)

- ☐ NB ou NBFL confirmé
- ☐ Matériau identifié clairement
- ☐ Fixations conformes
- ☐ Photos internes obtenues
- ☐ Épaisseur correcte
- ☐ Expédition sécurisée
- ☐ Test à blanc prévu
- ☐ Alignements vérifiés
- ☐ Pas d'alerte majeure