

ΒΑΦΗ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ



Πίσω από την βαφή των αυτοκινήτων μας κρύβεται μια πολύπλοκη τεχνολογία η οποία ωστόσο περνά απαρατήρητη...

- **Τα σκουρόχρωμα αμαξώματα** έχουν το μειονέκτημα στις θερμές περιόδους να απορροφούν μεγαλύτερη ακτινοβολία -σε σχέση με τα ανοιχτόχρωμα- μειώνοντας την απόδοση του συστήματος κλιματισμού ενώ οι γρατσουνιές δείχνουν πιο έντονες στα αμαξώματα με βαθιά απόχρωση. Μόλις η επιφάνεια του καθαρισθεί με πεπιεσμένο αέρα με πίεση που κυμαίνεται στα 2.000bar το αμαξώμα κατευθύνεται σε μεγάλες δεξαμενές για το στάδιο της φωσφάτωσης. Εκεί τα αμαξώματα βυθίζονται σε ειδικά λουτρά και σε μερικές περιπτώσεις περιστρέφονται κατά 360 μοίρες προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι το υγρό θα καλύψει μέχρι και την παραμικρή σπιθαμή του πλαισίου. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται μια λεπτή στρώση φωσφορικού άλατος η οποία λειτουργεί ως αντιοξειδωτική ασπίδα σε συνδυασμό με το προγενέστερο γαλβανισμό του.
- **Υπάρχουν δύο τύποι φωσφάτωσης**, με απλή εμβάπτιση και με ηλεκτροφόρηση.
- **Η ηλεκτροφορητική μέθοδος** διακρίνεται σε δύο τύπους αυτόν της κατωφόρησης και εκείνον της ανωφόρησης. Στην πρώτη περίπτωση το αμαξώμα φορτίζεται αρνητικά ενώ το λουτρό της δεξαμενής θετικά. Λόγω της ηλεκτρόλυσης τα θετικά ιόντα υδρογόνου που παράγονται από την διάσπαση του νερού κατευθύνονται προς το αρνητικά φορτισμένο αμαξώμα. Στην ανωφόρηση το αμαξώμα έχει θετικό φορτίο ενώ το διάλυμα στην δεξαμενή αρνητικό. Από την διάσπαση του νερού τα αρνητικά ιόντα του οξυγόνου έλκονται προς το θετικό φορτίο του αμαξώματος.
- **Μετά την εκτόξευση της βασικής βαφής** επέρχεται ξήρανση του χρώματος σε ειδικούς φούρνους με περιβάλλον περίπου 140-130 βαθμούς της κλίμακας Celsius για να εξατμισθεί περισσότερο από 90% της υγρασίας που περιέχεται στην βαφή. Όσο σημαντικές όμως είναι οι υπόλοιπες στρώσεις τόσο είναι και η τελική επίστρωση φινιρίσματος. Την συγκεκριμένη βαφή όμως είναι πολύ δύσκολο να την αντιληφθεί κανείς αφού το υλικό από το οποίο αποτελείται είναι διάφανο και λειτουργεί ως ένα είδος λακ και σκοπός του είναι η προστασία του βασικού χρώματος από την ηλιακή ακτινοβολία και από τις γρατσουνιές.
- **Μετά τον ηλεκτροστατικό ψεκάσμό** της εναλλακτικά UV στρώσης ακολουθεί δεύτερη φάση ξήρανσης σε ειδικούς θαλάμους με υπέρυθρες ακτίνες.
- **Το βάρος που προστίθεται σε ένα όχημα από τις διάφορες επεξεργασίες βαφής, το τελικό χρώμα και το βερνίκι, κυμαίνεται από 9 έως 16 κιλά.**