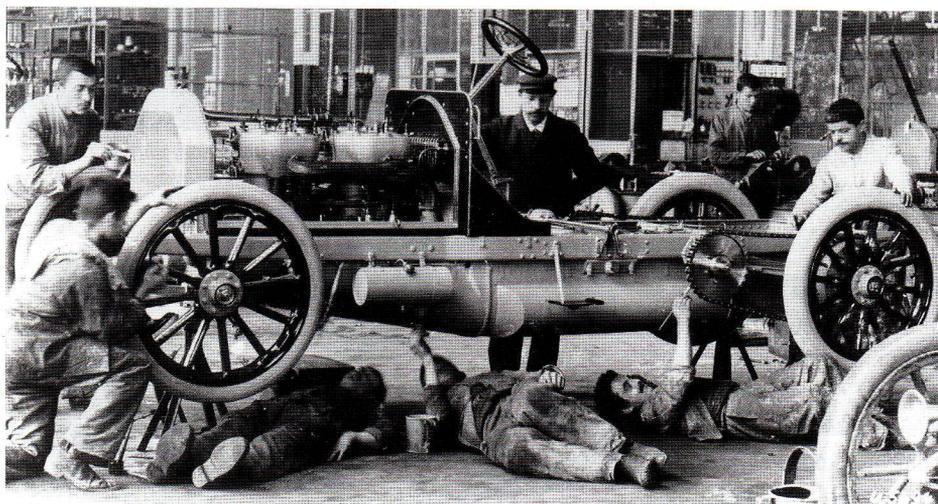


Die Welt der Autofarben – in Kürze dargestellt!

Was hinterm Farbwunsch steckt

Bestimmte Eigenschaften – bezogen auf Lacke und Farben – haben sich in den Köpfen festgesetzt und werden entsprechend weiterverbreitet: Metallic-Lacke sind härter, so glauben viele Autobesitzer genauso, wie Rost sei auf roten Autos weniger zu sehen. Und die Härte der Metallic-Lacke wird sich kaum mit den butterweichen Alupigmenten erklären lassen.



So sah eine ordentliche Lackierung mit dem Pinsel aus. Mehrere Arbeiter strichen dieses Fahrgestell mit dem Pinsel, während der Aufseher ihre Arbeit begutachtete (Foto: Mercedes-Benz)

Aber gehen wir einmal zurück zu den Anfängen und betrachten die Lacke und Farben. Zunächst haben Karl Benz und auch Gottlieb Daimler ihre Fahrzeuge so gebaut, wie man früher Fahrräder und Kutschen baute, nämlich mit dem Einsatz von ölhaltigen Lacken. Diese wurden mit einem Pinsel aufgetragen und benötigten einige Tage zum Trocknen. Arbeitskräfte waren vergleichsweise billig und das Lackmaterial war von seiner Rezeptur her auch nichts Besonderes.

Zu Anfang nur Ölfarben

Etwa um 1900 tauchte dann erstmals der Begriff „Autolacke“ auf und benennt fortan eine neue Spezialität. Bis zum ersten Weltkrieg tat sich wenig in puncto Lacke und Farben. Erstens war Autofahren ein Privileg begüterter oder hochgestellter Persönlichkeiten, zweitens fuhr der Chauffeur – der meistens im Freien saß – und drittens war das Straßennetz in Deutschland wesentlich schlechter als das in Frankreich. Mit Autorennen versuchte man in verschiedenen

Ländern, beispielsweise auch in den USA, das Interesse an diesem neuen Fortbewegungsmittel zu steigern. Der Bruder des deutschen Kaisers konnte seinen Bruder und die Militärs überzeugen, motorisierte Nutzfahrzeuge bauen zu lassen. Der deutsche Kaiser schwärmte nach wie vor für die berittene Kavallerie. Vielleicht war der Geruch der Pferde ihm vertrauter als der der Automobile.

Lange Zeit gabs nichts Neues

Wer sich nicht fahren ließ, sondern selber fuhr, wurde damals als „Selbstfahrer“ bezeichnet. Dieser Begriff taucht später auch bei der Kanalschiffahrt beim Übergang von den Schlepper-gezogenen Lastkähnen zu den Motorschiffen auf. Dass die „Selbstfahrer“, auch Automobilisten oder Autler genannt, etwas Besonderes waren, kann man anhand verschiedener Zeitungsberichte erkennen, die beispielsweise über Ausfahrten von Prinzessinnen oder anderen Hoheiten mit deren Automobil berichteten.

Erwähnenswert ist auch, dass es damals verschiedene Antriebe für die Automobile gab: Neben dem Benzin- oder Ottomotor fuhren viele Elektromobile auf den Straßen. Auch Nutzfahrzeuge wie die Wiener Feuerwehr fuhren mit Elektromotoren. Daneben gab es



Gesetzte Farben, so lässt sich die Welt der damaligen Autofarben beschreiben

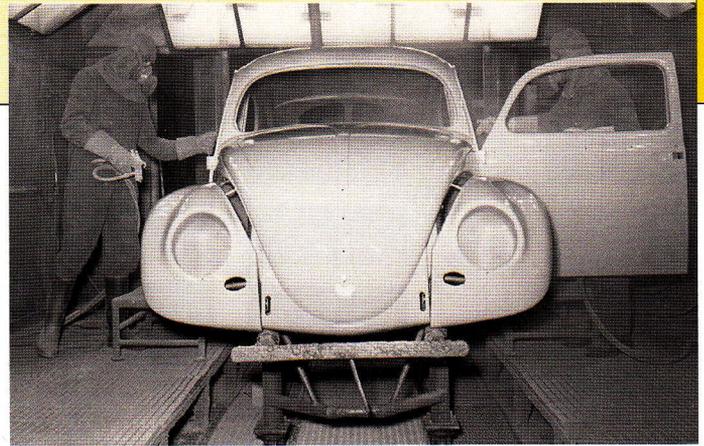
In den 20er-Jahren wurde das Weißpigment Titandioxid, mit dem auch dunkle Pigmente aufgehellt werden konnten, nur wenig eingesetzt



auch Lokomobile, also Fahrzeuge mit Dampfmaschinen. Alle Antriebe hatten ihre Vor- und Nachteile: Die Benzinmotoren mussten mit einer Kurbel gestartet werden – erst nach dem 1. Weltkrieg wurde der elektrische Anlasser entwickelt. Außerdem gab es noch kein funktionierendes Tankstellennetz und die Fahrer mussten sich das Benzin, meistens als Ligroin (Waschbenzin) in einer Apotheke besorgen. Die Elektromobile hatten die gleichen Probleme wie heute: eine geringe Reichweite und geringe Batteriespeicherung. Die Dampfmobile, die nach dem 2. Weltkrieg hauptsächlich als Dampfwalzen eingesetzt wurden, konnten zwar unterschiedliche Brennstoffe verarbeiten, brauchen aber in der Regel dreißig Minuten Vorheizzeit. Dass sie kein Getriebe und keine Kupplung benötigten, war ihr Vorteil.

Von diesen drei Antriebsarten hat sich letzten Endes der Benzinmotor durchgesetzt, auch aufgrund eines wachsenden Verkaufsnetzes von Benzin.

Die Serienlackierung wurde 1953 noch mit der Hand ausgeführt. Hier stehen sich zwei Lackierer bei Volkswagen gegenüber und spritzen das Fahrzeug (Foto: Volkswagen)



Anfang der 70er-Jahre waren die Autofarben nicht nur dem Namen nach bunt – sie waren es wirklich. Die Hippie- und Popwelle übertrug sich auch auf die Autos



MIRKA



Jetzt umschalten auf Mirka.

Und endlich perfekt schleifen! Mit **Gold**, der hochwertig universell einsetzbaren Schleifmittelqualität. Hervorragende Abtragsleistung und hohe Standzeit zeichnen sie aus. Gold eignet sich für viele Lacke und Spachtel.

www.mirka.de



VOLKSWAGEN 1	
goldblau VWL 390 1960	delphingrau hell VWL 320 1954
rubin VWL 456 1960	lichtgrau VWL 345 1958
anthrazit VWL 469 1960	paprika VWL 452 1959
javagrün VWL 518 1962	periwäiß VWL 87 1960
bahamaßblau VWL 519 1962	blauweiß VWL 289 1960
ferabraun VWL 571 1962	seeblau VWL 360 1960
panamaßbeige VWL 572 1962	türkis VWL 360 1960

Farben ab 1954: Noch waren keine bunten Pigmente in Sicht, die die Autowelt verschönern konnten

VOLKSWAGEN 8	
olympiablau VWL 51 P 1973	enzianblau VWL 51 B 1972
biscayaßblau VWL 52 B 1973	sumatragrün VWL 61 B 1972
orientblau VWL 53 H 1973	ceylonbeige VWL 13 H 1973
sambesigrün VWL 64 K 1973	sonnenbeige VWL 13 K 1973
apfelgrün VWL 64 M 1973	zitronengelb VWL 15 M 1973
ravennagrün VWL 66 K 1973	tomatenrot VWL 30 M 1973
pastellweiß hell VWL 90/02 D 2 Nuancen 1973	phönixrot VWL 32 K 1973

Die 70er-Jahre sind geprägt durch eine wahre Farbenvielfalt bei den Autos

VOLKSWAGEN 20	
schwarz metallic VWL P9V Reihe 54- 1981	oakgrün metallic VWL 94 E Reihe 54- 1981
sabum Y 3 metallic VWL Y4V Reihe 54- 1981	coamos U 8 metallic VWL K5V Reihe 54- 1981
surinam Y 2 metallic VWL ASY Reihe 54- 1982	zoderngrün Z 5 metallic VWL K5V Reihe 54- 1981
brombeere W 2 metallic VWL A4V Reihe 54- 1982	platinbeige metallic VWL MBU Reihe 54- 1981
thase W 1 metallic VWL ASV Reihe 54- 1982	silberdistel metallic VWL P1V Reihe 54- 1981
heilblau Y 7 metallic VWL KZ2 Reihe 54- 1982	palisander metallic VWL P6V Reihe 54- 1981
sudanbraun Z 1 metallic VWL KBV Reihe 54- 1982	braunkupfer metallic VWL P8V Reihe 54- 1981

Anfang der 80er-Jahre wurde die Autowelt unbunter. Gleichzeitig stieg der Anteil von Metallicfarben. Die meisten wurden im Einschicht-System appliziert



Aluminiumpigmente ergeben neue Möglichkeiten der Farbgestaltung: Im Vergleich zu einer Unifarbe geben sie dem Fahrzeug mehr Charme



Mit extremen Pigmenten lassen sich auffällige Farben kreieren

Dann Nitrozelluloselacke ab 1918

Das Aussehen dieser Fortbewegungsmittel ähnelte sich stark; das betrifft auch die Lacke und Farben der damaligen Zeit. Ein großer Schritt in Richtung Neuentwicklung war die Herstellung der Nitrozelluloselacke. Die nach dem 1. Weltkrieg übrig gebliebene Schießbaumwolle sorgte für einen stark steigenden Einsatz dieser Lacke. Allerdings besaßen sie einen hohen Anteil an Verdünnung, sodass eine Verarbeitung mit dem Pinsel nicht möglich war. Und so kam die Spritzpistole ins Spiel, die schon einige Jahre vorher erfunden worden war.

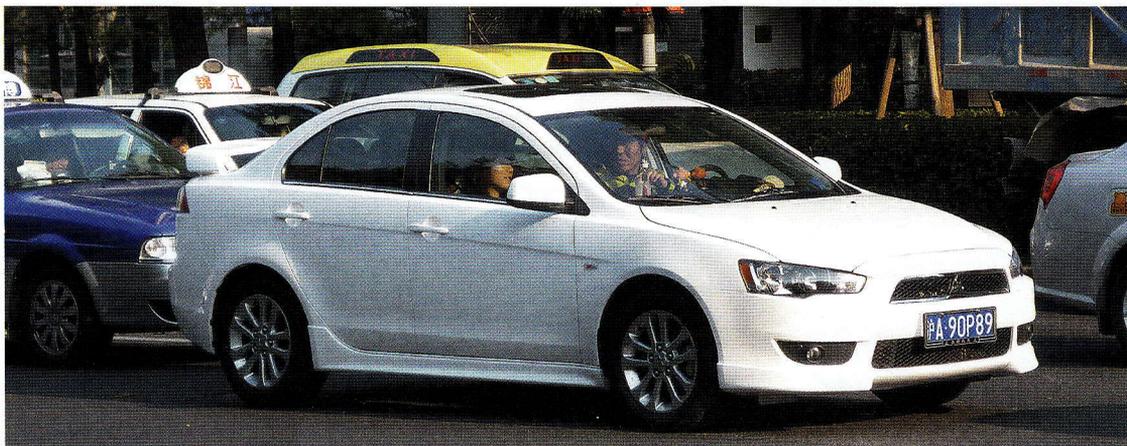
Gerade für die Automobilproduktion bedeutet dieses einen großen Fortschritt bei der Produktionsdauer. Hatte Henry Ford bei der Einführung seiner Serienproduktion noch mit IR-Bögen die Trocknungszeit halbiert, konnten nun die Lacke wesentlich schneller trocknen. Dass Ford

nur schwarze Autos anbot, lag nicht an seiner Vorliebe für diese Farbe, sondern an technischen Gründen. Schwarz trocknete schneller und es entfiel der Farbwechsel. Mit der neuen Applikationsart konnte auch ein erweitertes Farbprogramm angeboten werden. Und mit der großtechnischen Produktion des Weißpigmentes Titandioxid wurde die Farbpalette auch bunter: Mit diesem Pigment konnten auch dunkle Pigmente entsprechend aufgehellt werden.

Neue Pigmente brachten Farbe rein

Der Schritt zu Kunstharzlacken brachte den Autofarben nicht viel, zumal der 2. Weltkrieg auch die Autofarben verdunkeln ließ. Und danach hatte man zunächst andere Sorgen, als sich um die Farben zu kümmern. Erst die Wirtschaftswunderzeit brachte auch den Autofarben den nötigen Aufschwung. Nicht nur in Deutschland, son-

dern in ganz Europa blühte die Welt der Farbenwelt auf. Gleichzeitig mit der Hippie- und Popkultur wuchs das Interesse an auffälligen und kultigen Farben. Die Freude über wirtschaftliche und kulturelle Blüte ließ bis dahin ungeahnte Farben für Autos entstehen. Auch Metallic-Farben kamen mehr in Mode, schließlich wollte man doch mit diesen aufpreispflichtigen Farben sein finanzielles Potenzial zeigen. Anfang der 80er-Jahre war dieser Spuk abrupt wieder vorbei: Die Lack- und Autoindustrie einigten sich darauf, keine schwermetallhaltigen Pigmente fürderhin einzusetzen. Damit kam schlagartig das Ende der Pop-Farben, die mit Gelb, Grün, Rot, Orange und Blau den größten Anteil bei den neuzugelassenen Fahrzeugen beanspruchten. Fast Dreiviertel aller Fahrzeuge wurden in diesen Farben lackiert; heute wird dieser Anteil mit nur drei Farben erreicht, nämlich mit Weiß, Silber und Schwarz.



Auf der ganzen Welt das gleiche Erscheinungsbild: Weiß ist eine angesagte Farbe bei den Autos



Typisch Silber: Starke Winkelabhängigkeit beim Lichteinfall und bei der Beobachtung führen zu extremen Effekten



Könnte auch in Deutschland entstanden sein: Foto auf einem Händlerparkplatz mit dunklen und weißen Fahrzeugen in den USA

Pop-Farben weg, Effekte kamen

Praktisch mit dieser Entscheidung stieg das Interesse an effektlackierten Fahrzeugen. Waren diese eher Exoten – auch was bis dahin deren Applikation und natürlich auch deren Reparatur betraf –, wurden sie immer stärker akzeptiert, weil mit der Umstellung auf Zwei-Schicht-Systeme deren Applikation deutlich verbessert wurde. Dass diese Applikationsmethode auch für die Reparaturlackierung entwickelt wurde, hat sicherlich zu der Popularität der Effektfarben beigetragen. Dass diese Farbgruppe mit Aufpreis versehen war, tat der Begeisterung keinen Abbruch. Schließlich wurden mehr und mehr Fahrzeuge von den Banken finanziert. Und da war der zusätzliche Aufpreis nur noch ein kleiner Betrag bei den monatlichen Zinsen und Tilgungen.

Noch entschieden sich viele Autokäufer aufgrund ihrer persönlichen Wahl für eine Farbe, was zur Folge hatte, dass Ende

der 80er-Jahre Grün und Blau sehr populär wurden. Erst danach sank das Interesse an bunten Farben. Den Grund hierfür findet man in der neuen Finanzierungsart für Autos und andere Gegenstände. Das Leasen von Fahrzeugen auch für den privaten Bereich kam in Mode. Das Problem für die individuelle Farbwahl liegt hier aber im Rückkaufwert. Der bestimmt nämlich letztlich die Entscheidung für eine unbunte Farbe wie Weiß, Silber und Schwarz. Wer will schon einen orange- oder lilafarbenen BMW 7er oder Audi A8 leasen, wenn der Vertreter der Leasingfirma stark mit seiner Stirn runzelt und auf Nachfrage für den Grund den Rückkaufwert anführt.

Sein Stirnrunzeln legt sich nur, wenn man sich dann doch für eine der drei genannten Farben entscheidet. Dass auch Mitarbeiter von Autoherstellern inzwischen streng bei der Farbwahl ihres Dienstfahrzeuges reglementiert werden, liegt ganz

auf dieser Linie. Wie waren die Zeiten noch schön, wo man eine tolle Farbe auswählen konnten, ohne sich Gedanken über den späteren Weiterverkauf machen zu müssen.

Unbunte dominieren noch immer

Heute sieht die Welt auf den Straßen recht trostlos bezüglich der Autofarben aus. Auch wenn neue und effektvolle Pigmente angeboten werden, heißt es noch lange nicht, dass diese ihren Weg in die Autolacke machen. Ob ich eine blaue Autofarbe mit einem weißen oder bunten Effektpigment oder mit einem silbernen ausmische, blau wird sie allemal. Hinzu kommt noch, dass bei der Diskussion um den Autopreis sich die Autohersteller mit den derzeitigen weißen Autofarben sozusagen ins eigene Knie geschossen haben: Endlich gibt es eine Trendfarbe ohne Aufpreis!

Werner Rudolf Cramer