



Weniger Bunt, mehr Weiß auf deutschen Straßen

AUTOMOBILLACKE // DASS ES AUF DEUTSCHEN STRASSEN DERZEIT NICHT BUNT ZUGEHT, LÄSST SCHON EIN KURZER BLICK AUF DIESELBEN BESTÄTIGEN. SCHWARZE UND SILBERNE FAHRZEUGE DOMINIEREN DAS STRASSENBILD; HINZUKOMMEN NOCH WEISSE UND EINIGE ROTE, DIE SOFORT INS AUGE FALLEN. WAS IST LOS AUF DEUTSCHEN STRASSEN?

Werner Rudolf Cramer

Blickt man 30 und mehr Jahre zurück, so war die automobilen Farbenwelt damals noch in Ordnung: Ein blaues Fahrzeug war wirklich noch blau, während die heutigen Blaus nicht weit von Schwarz entfernt sind. Auch Grün war noch eine Farbe, die diesen Namen verdient hatte. Und ganz zu schweigen von Gelb, dass in allen Variationen von Grün- bis Rotgelb dem Postgelb Konkurrenz machte. Schwarz dümpelte mit gerade 1 % bei den Neuzulassungen als Farbe für Regierungsfahrzeuge, Taxen – ab 1976 wurde das

heutige Hellelfenbein mit einer fünfjährigen Übergangsfrist für Taxen eingeführt – und Beerdigungsfahrzeuge daher. Und dann passierten zwei Dinge, die für einen Umbruch in der Farbenwelt sorgten. Erstens einigten sich die Lack- und Autohersteller darauf, Pigmente nicht mehr einzusetzen, die in puncto Umwelt- und Arbeitsschutz bedenklich waren. Hier handelte es sich um anorganische Pigmente, mit denen man die leuchtenden Farben der Farbbereiche Gelb, Orange, Rot und Grün herstellte.

Und zweitens änderte sich die Farbwahl in den genannten Anwendungsbereichen für Schwarz: Die Regierungsfahrzeuge wurden Dunkelblau, die Taxen übernahmen Hellelfen-

bein und die Beerdigungsfahrzeuge wurden im schicken Silber- oder Anthrazitmetallic angeboten. Damit war der Weg frei, Schwarz auch im Privatbereich stärker einzusetzen. Es waren zunächst die sogenannten Yuppie-Fahrzeuge wie der Golf GTI und der damals neu erschienene Mercedes 190, die den Trend zu schwarzen Fahrzeugen initiierten.

Anstieg von Metallicfarben

In den achtziger Jahren verlieren dadurch die Farbbereiche Gelb und Orange deutliche Anteile bei den Neuzulassungen, während Rot und Blau sogar Anteile gewinnen. Für den roten Farbbereich standen entsprechende

Pigmente zur Verfügung, die einen Ausgleich für die vorherigen boten. In der Entwicklung sieht man auch, dass die roten Autofarben bläulicher wurden und sogar oft als Metallicversion angeboten wurde, die meistens dunkler als die rote Universion war. Mitte der achtziger Jahre wurden erstmals Interferenzpigmente in der Serienlackierung eingesetzt. Zunächst bestand das Interesse an den weißen Interferenzpigmenten – auch als Perlglanz oder Perleffekt bezeichnet. Dann kamen zusätzlich grüne und blaue Interferenzpigmente ins Spiel, die für einen regelrechten Boom an grünen und blauen Neufahrzeugen sorgten. So erlebten diese beiden Farbbereiche ihre Hochzeit in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre mit 18.6 % für Grün und 24.9 % für Blau. Im Jahre 2014 betrug ihre Anteile 1.1 % bzw. 8.7 %. Die Farbwahl wird seit den siebziger Jahren auch von finanziellen Aspekten geprägt: Hatte man früher das Geld fürs neue Fahrzeug zusammen gespart, so boten verstärkt ab Ende der siebziger Jahre Banken Kredite zum Autokauf an. Und wenn jemand Geld „einfach so“ bekommt, gibt er meistens mehr aus. Da die monatliche Kreditrate nicht wesentlich für Sonderwünsche steigt, sitzt auch eine Aufpreis pflichtige Effektlackierung drin. Damit kann man auch nach außen zeigen, dass man entsprechend finanzstark ist. Die Folge dieser „Einmischung“ der Banken war ein Anstieg für Metallicfarben. Da auch technische Applikationsprobleme gelöst wurden, stand dem Erfolg dieses Finanzierungssystems nichts im Wege: Aus der ursprünglichen Einschichtlackierung wurde die Zweischichtlackierung, bei der die Farbe im Basislack von der Schutzfunktion im Klarlack getrennt wurde.

Rückkaufwert steuert die Farbwahl

Einen noch stärkeren Einfluss auf die Farbwahl nimmt seit Anfang der neunziger Jahre das Leasing-System: Hier steuerte und steuert der Rückkaufwert die Farbwahl in Richtung Silber oder Schwarz, bei denen man

im Gegensatz zu Orange oder Violett „keine Farbe bekennen“ muss. Bei den beiden letztgenannten Farben würde jeder Leasingberater die Stirn runzeln und sofort darauf hinweisen, dass es um den Rückkaufwert schlecht bestellt sei. Dem verstörten Autokäufer wird dann auch gleich die Lösung in Form eines schwarzen oder silbernen Fahrzeuges präsentiert. Und wer noch mehr beim Autokauf oder an der Leasingrate sparen will, der bestellt ein weißes Fahrzeug. Dieses wird

**37,6 %
ALLER AUTOS
AUF DEUTSCHEN
STRASSEN SIND
SILBER/GRAU**

von fast allen Autoherstellern als aufpreislose Unifarbe angeboten. Mit dieser Farbe verzichteten die Autohersteller schon seit Jahren freiwillig und ohne Not auf Geld. Allein für das vergangene Jahr kommt man bei einem durchschnittlichen Aufpreis von 800 – 1.000 EUR auf fast 0,5 Mrd. EUR, die Autohersteller nicht einnehmen. Dieser „Gewinnverlust“ schmerzt umso mehr in Anbetracht der Tatsache, dass die Lackierung und das Lackmaterial für weiße Fahrzeuge nicht billiger als für effektlackierte Fahrzeuge ist. Man kann diese Tatsache auch als groben Fehler der Marketing- und Vertriebsabteilungen sehen, die Weiß als Trendfarbe propagierten und das Interesse der Autokäufer anheizten. Da sie ohne Aufpreis angeboten wurde und wird, machte die Entscheidung für diese Farbe umso einfacher.

Dreiviertel aller Neuzulassungen unbunt

Weiß hat in den vergangenen Jahren stark in der Beliebtheit bei den Neuzulassungen zugenommen. Ein Blick in die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zeigt, dass Weiß zusammen mit Silber und Rot Ende der achtziger Jahre das Spitzentrio bildete. Von seinem damaligen Höchstwert von knapp über 21 % ist Weiß nicht mehr weit entfernt: Mit knapp 18 % setzte es sich im vergangenen Jahr souverän an Platz 3 in der Rangfolge. Im Jahr 2014 ist der Zulassungswert weiter gestiegen und man davon ausgehen, dass er auch in den nächsten Jahren weiter steigt. Spitzenreiter sind nach wie vor Silber und Schwarz, wobei sich diese beiden unbunten Farben um Platz 1 streiten. Die Statistik zeigt auch, dass bei den Autoherstellern Volkswagen und Opel die Farbe Silber beliebter als Schwarz ist. Bei beiden Herstellern läuft Weiß auch unterdurchschnittlich. Anders sieht es bei den Autoherstellern Audi und BMW aus: Ihre Fahrzeuge reizten im Jahr 2014 besonders in Schwarz viele Käufer (36.6 % bzw. 40.3 %), allerdings mit abnehmender Tendenz. Der typische Mercedes-Käufer liebte aber Silber (38.8 %) mehr als Schwarz (33 %). Und mit Silber und Schwarz bestreiten diese Autohersteller Zweidrittel und mehr ihrer gesamten Produktion. Nimmt man noch Weiß hinzu, liegt der unbunte Anteil dann bei über Dreiviertel aller Neuzulassungen. Analysiert man die „Wanderbewegung“ der Autokäufer bei der Farbwahl, so stellt man eine große Bewegung von Silber und Schwarz in Richtung Weiß fest. Aber auch der blaue Farbbereich „leidet“ unter Weiß, während der rote Anteile an Braun abgegeben hat. Braun hatte seinen Höhepunkt im Jahr 2012 erreicht und fällt auch im Jahre 2014 weiter ab. Vermutlich ist die Beliebtheit von Braun doch nicht so groß. Und so lassen sich die Entwicklungen der anderen Farben im Jahr 2014 zusammenfassen: Keine großen Änderungen, leichte Zunahme bei Blau und leichte Verluste bei Rot.

NEUZULASSUNGEN 2014



Zwar dominiert derzeit Silber das Straßenbild, im Jahr 2014 hatten schwarze Autos jedoch den größten Anteil aller Neuzulassungen in Deutschland
Quelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA)