standothek

Prestige und Classic Cars.

STANDOX

Die Kunst des Lackierens.

BA

Vorwort.

Standothek Prestige und Classic Cars.

Die Zeiten ändern sich. Wer hätte in den 1960er-Jahren schon an Servolenkung, Fünf-Gang-Getriebe oder Anti-Blockiersysteme gedacht? Heute dagegen würde niemand mehr ein Fahrzeug ohne diese Komfort- und Sicherheitsmerkmale kaufen.

Dennoch steigt die Nachfrage nach einmaligen oder klassischen Fahrzeugen (Prestige oder Classic Cars). Legenden der Straße wie der BMW 2002, der VW Käfer oder der Jaguar E Type werden zwar längst nicht mehr gebaut, dennoch kommen sie immer mehr in Mode. Die Gründe dafür sind vielfältig.

- Die Zahl der historischen Fahrzeuge wächst. Schließlich begann die Automobilindustrie in Europa, ab den 1960er-Jahren für einen Massenmarkt zu produzieren.
- Die Menschen, die vor etwa 50 Jahren ihr erstes Auto kauften, sind heute im Rentenalter. Diese Generation verfügt oft über ausreichend Geld. Außerdem ist sie die erste Generation, die sich ihre Jugenderinnerungen durch einen Oldtimer-Kauf zurückholen kann.
- Alte und junge Liebhaber sowie Käufer und Verkäufer von Prestige und Classic Cars tauschen sich heute über Ländergrenzen hinweg aus. Nie zuvor war es für die Oldtimer-Community so leicht, sich zu vernetzen.

Anlass genug, dieses Thema aus professioneller Sicht intensiv zu beleuchten und Sie als Standox Partner darüber zu informieren, was die Reparaturlackierung von Prestige und Classic Cars von der Neuwagen-Reparaturlackierung unterscheidet und wie Sie sich dieses Geschäftsmodell zu eigen machen können.

Konkret soll Ihnen diese Standothek dabei helfen,
- den Reparaturaufwand in allen Arbeitsschritten abzuschätzen,
- historisches Blech nachhaltig vor Korrosion zu schützen,
- den richtigen Farbton zu finden,
- den passenden Lack umweltgerecht zu mischen und der neuen Oberfläche zu nötigem Glanz zu verhelfen sowie
- neue Kunden auf ganz persönliche Weise für sich zu gewinnen.

Was wäre ein Auto ohne Lack?
Geschichte der Autolackierung. 5

Schöner, schneller, sauberer.
Geschichte der Reparaturlackierung. 10

Hingucker und Serienexoten.
Geschichte der Autofarben. 12

Besser als das Original.
Moderne Lacksysteme für die Restauration. 18

Vorsicht bei blankem Blech!
Historische Karossen schützen. 20

Eine Frage der Isolierung.
Alte Lacke als Untergrund. 22

Geht nicht gibt's nicht.
Den richtigen Farbton finden. 24

Zurück in die Zukunft.
Alte Autos für neue Geschäfte. 28

In guten Händen.
Das Mercedes-Benz Classic Center. 31

Was wäre ein Auto ohne Lack?

Geschichte der Autolackierung.

Nicht Motor, nicht Getriebe – nein, der erste Blick eines Autokäufers fällt meist auf die Farbe des Autos, auf seine hochglänzende Lackierung. Doch dies war nicht immer so. Denn parallel zur Entwicklung des Automobils ist auch die Autolackierung nach und nach entstanden: vom Schusterpech zum Wasserlack.

Beim ersten Automobil, dem Patent-Motorwagen von Benz, verzichtete man noch ganz auf eine Lackierung. Die Metallteile an diesem Fahrzeug waren mit einer Art „Schusterpech" gegen Korrosion geschützt. Als Lacke standen in dieser Zeit grundsätzlich zwei Produkte zur Verfügung: Öllacke auf Leinölbasis oder – wenn besondere Qualität gefordert war – Bernsteinlacke, die aus verflüssigten Bernsteinharzen gewonnen wurden und sehr teuer waren. Der Begriff „Bernsteinlacke" wurde noch lange Zeit verwendet, selbst als schon Kunstharze Zug um Zug die Naturharze ersetzten.

Der Lackierer stellte ursprünglich seine Farben selbst her – zunächst manuell, dann mit handbetriebenen Farbmühlen. Dies geschah, wie es schon Jahrhunderte vorher die Maler machten, indem man Bindemittel und Pigmente auf Sandstein oder Marmorplatten mit einem sogenannten Läufer miteinander verrieb. Da die Lacke jedes Mal durch Vermischen der Pigmente mit dem Bindemittel neu produziert wurden, blieb der Farbton oft ein Zufallsprodukt. Der Käufer konnte sich aussuchen, ob sein Auto blau, schwarz, grün, marron, beige oder rot sein sollte – eine genaue Nuancierung war aber nicht möglich. Die Farben hatten alle einen relativ erdigen Ton, denn es gab nur Mineralfarben, die anorganische Pigmente enthielten. Als Korrosionsschutzpigmente kamen vorwiegend Bleiweiß und Bleimennige zum Einsatz.

In der Frühzeit des Automobilbaus gab es folgende Flächen zu bearbeiten: das Fahrgestell, die Motorhaube und die Karosserie. Vor der Lackierung mussten die Oberflächen mühevoll geglättet werden, da die Blechteile von Hand oder mit einem mechanischen Hammer getrieben wurden. Bis ein Wagen komplett lackiert war, vergingen zwischen vier und acht Wochen. Mehrere Spachtelgänge und einige Zwischenanstriche mit großzügig bemessener Trockenzeit waren erforderlich. Daneben gab es eine einfache, schneller trocknende Lackierung auf Holzölbasis, die „nur" etwa zehn Arbeitstage benötigte.

Lackieren in Serie.

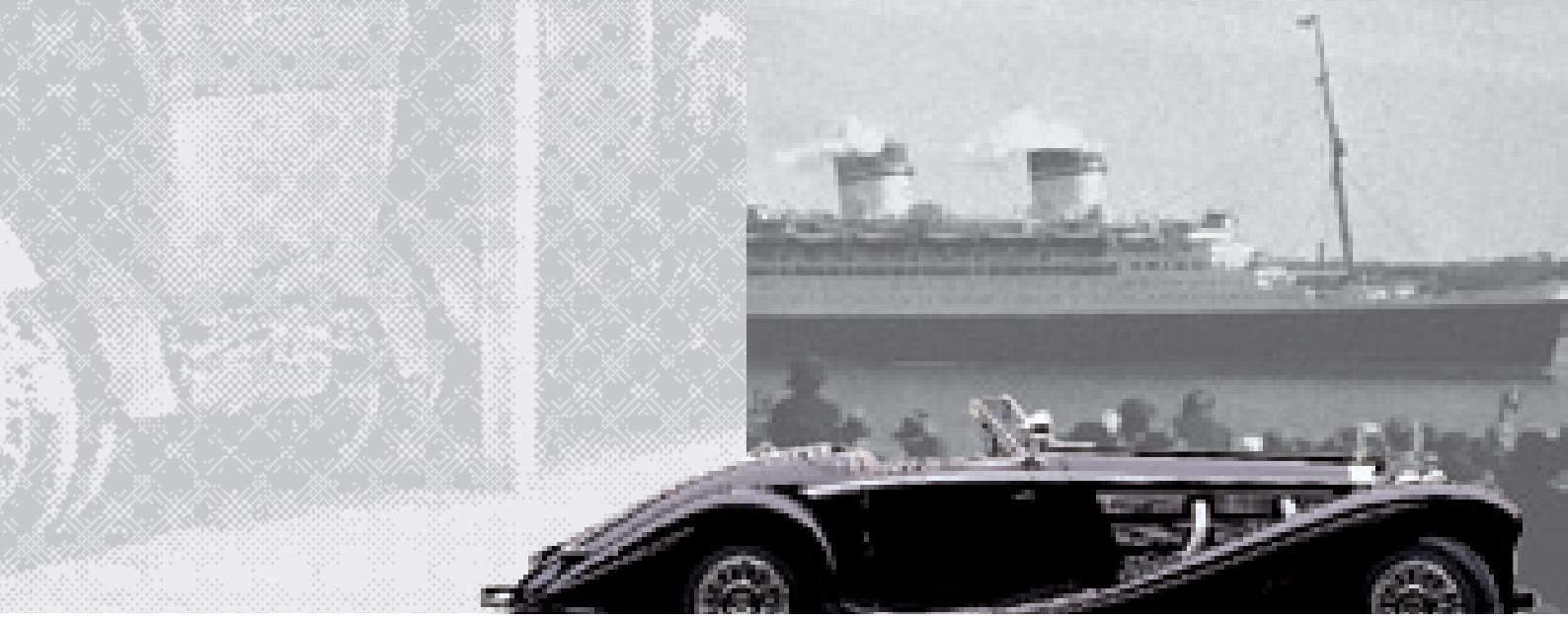
1912 ließ Henry Ford erstmals ein Automobil am Band fertigen. In der Folge veränderte diese Produktionsweise den gesamten Ablauf der Fertigung. Ford merkte schnell: Die Lackierung war ein Hemmschuh, denn das Arbeitstempo der Lackiererei konnte dem Takt des Fließbands nicht folgen. Ford suchte deshalb nach einer Möglichkeit, den Lackiervorgang zu beschleunigen.

Doch erst nach dem Ersten Weltkrieg entdeckten Forscher einen neuen Werkstoff zur Lackherstellung: Nitrozellulose, das aus der Kriegsproduktion von Schießpulver übrig geblieben war. Nitrozellulose ließ sich zu Lackbindemitteln verarbeiten. Außerdem waren die Chemiker inzwischen in der Lage Weichmacher, einige Lösemittel und synthetische Pigmente großtechnisch herzustellen. Hieraus entstanden matte Nitrolacke mit kurzer Trockenzeit (ca. 15 Stunden). Die Trocknungszeit ließ sich durch Wärmezufuhr sogar noch weiter verkürzen. Anschließend brachte man die Mattlacke dann mit Polierpaste und einem Leinentuch auf „Hochglanz", ein Glanz, der von keinem der späteren Decklacksysteme erreicht werden sollte. Auch Vormaterialien – wie Haftgrund, Füller und Spachtelmassen – konnten auf der Basis dieser Bindemittel hergestellt werden.

Wesentliche Voraussetzung bei der Verarbeitung von Nitrolacken war die Verwendung einer Spritzpistole, da die enthaltenen Lösemittel den darunter liegenden Anstrich anlösen. Sie können nicht mit dem Pinsel verarbeitet werden. Zudem müssen alle Oberflächen gründlich entfettet und gereinigt werden, da Nitrolacke besonders empfindlich auf Fettrückstände reagieren und allgemein ziemlich schlecht haften.

Die Farbtonauswahl war bei Nitrolacken immer noch sehr begrenzt. Der Kunde konnte bei den meisten Fahrzeugherstellern nur Rot, Blau oder Grün wählen, und das Endergebnis war nicht wie heute garantiert und normiert. 1928 konnte das erste deckende Weißpigment, Titandioxid, eingesetzt werden, das schnell zur beliebtesten Farbe in den 30er-Jahren für offene oder sportliche Fahrzeuge avancierte.

Aber die Freude war nur von kurzer Dauer. Denn Nitrolacke sind nicht witterungsbeständig. Das heißt, durch den ständigen Abbau des Bindemittels wird die Lackierung schnell stumpf, die Fahrzeuge mussten dementsprechend oft nachpoliert werden. Folge: Die Decklackschicht wurde schnell abgetragen.



Nitrokombilacke.

Mit der Weiterentwicklung der Karosserien veränderte sich auch die Lackiertechnik. 1927 war in den Vereinigten Staaten ein neues Bindemittel entwickelt worden, das Alkydharz (in Amerika als Glyptal bezeichnet). Nachdem die Modifizierung dieses Harzes mit Fettsäuren gelang, konnte es als Lackharz verwendet werden. Alkydharzlacke vertragen sich mit Nitrozellulose und konnten daher als elastifizierende Komponente in Nitrozelluloselacken dienen – diese Mixtur war später unter dem Namen Nitrokombilack gebräuchlich.

In den 30er-Jahren entwickelte man außerdem Melamin- und Harnstoffharze, die nicht mehr so stark vergilbten und die, mit Alkydharzen gemischt, die Produktion hellerer Farbtöne ermöglichten. Ab 1935 setzte sich die Lackierung mit diesen modifizierten Alkydharzlacken durch, denn sie bildeten eine härtere Oberfläche aus als Nitrozelluloselacke und mussten zudem nicht mehr poliert werden. Außerdem wurde nur noch die Hälfte des Materials gegenüber den vorher üblichen Lacken benötigt.

Die Lackierung einer Neukarosse dauerte mit dem neuen Material und der veränderten Technologie nur noch knapp vier Stunden. Voraussetzung war allerdings, dass tiefgezogene Bleche benutzt wurden, bei denen die früher notwendigen Spachtelarbeiten wegfielen.

Auch die Farbgebung änderte sich: Auf dem Pariser Autosalon 1946 waren zum ersten Mal farbenfrohe Fahrzeuglackierungen zu sehen. Sie konnten aufgrund der neuen organischen Pigmente angeboten werden. Außerdem prägten die damals erfolgreichen silberfarbenen Rennwagen die Lackierung der Fahrzeuge: Es galt eine Zeitlang als chic, ein silber oder silbergrau lackiertes Fahrzeug zu besitzen.

Die Alkydharzlacke setzten sich bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Europa fast vollständig durch. Schließlich ließ sich die Alkyd-Melaminharz-Einbrennlackierung auch am Band mit modernster Lackiertechnologie durchführen. Grundierung und Füller wurden im Hochdruckspritzverfahren aufgebracht, einzelne Hersteller tauchten die Rohkarossen bereits Ende der 50er-Jahre. Lediglich besonders teure Luxuslimousinen behielten die Nitrolackierung bis in die Jahre 1963/64 trotz des erhöhten Pflegeaufwands bei dieser Lackart. Die Alkydharzlacke sind chemisch so flexibel und qualitativ so hochwertig, dass sie für die Autolackierung bis in die heutige Zeit eine maßgebliche Rolle spielen. Sie bestimmten bald nach ihrem Aufkommen auch den Lackmarkt im Reparaturbereich.

Neue Lackmaterialien.

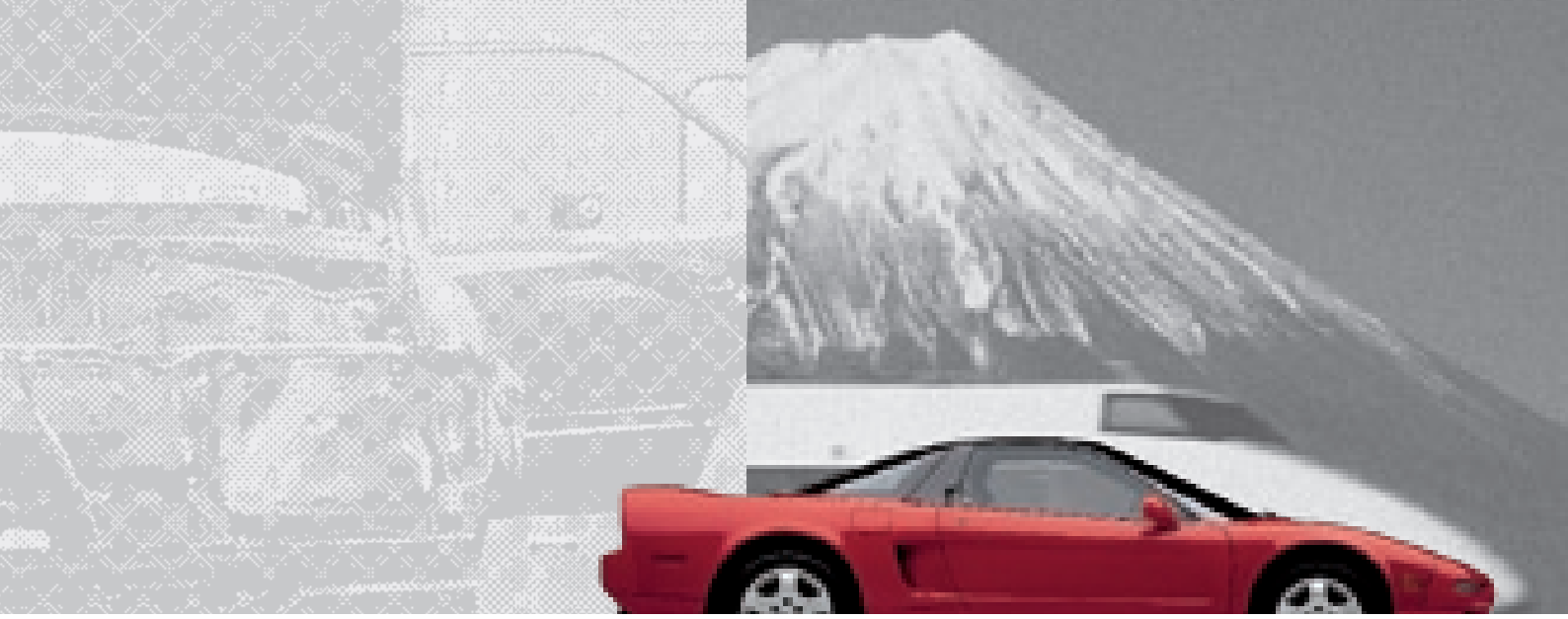
Ab 1963 stand der Lackindustrie mit Polyester ein neuer Grundstoff zur Verfügung. Polyester wurde besonders als Basis für Spachtel unentbehrlich, Nitro- und Kunstharzspachtel verloren an Bedeutung. Auch im Decklackbereich veränderten sich die Inhaltsstoffe: Alkydharzlacke wurden nun mit Isocyanaten versetzt, die die Trocknung schon bei Raumtemperatur gegenüber den Alkyd-Melaminharzlacken beschleunigten. Bei forcierter Trocknung in einer kombinierten Lackier- und Trockenkabine konnte der Lackierer mit dem neuen Lacksystem so viel Zeit einsparen, dass der Kauf der Kabinen von nun an zur wirtschaftlichen Notwendigkeit wurde.

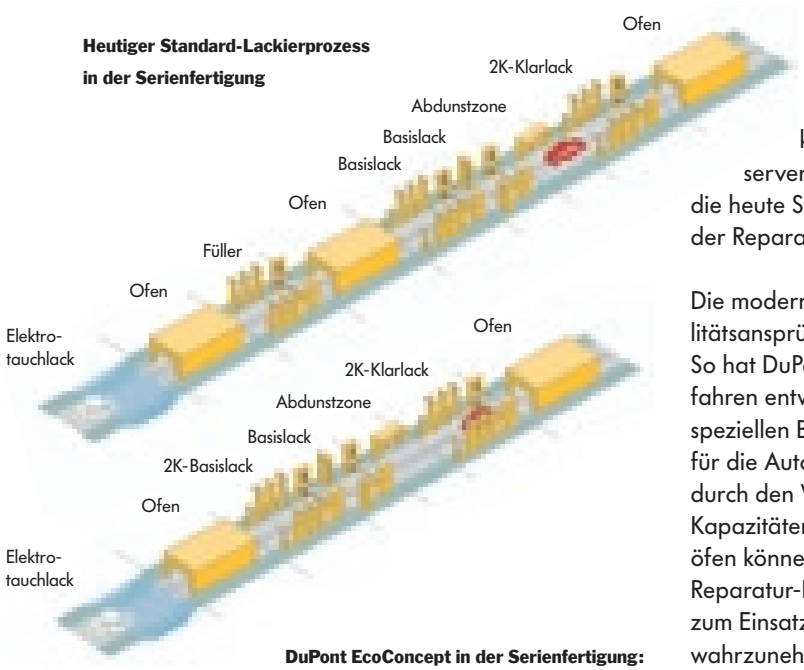
In den 70er-Jahren folgte die 2K-Acryl-Polyurethan-Technologie (Acryl-Stammlack und Polyisocyanathärter), die zwischen 1972 und 1975 die Alkydharzlacke fast völlig vom Markt verdrängte. Diese 2K-Systeme für die Decklackschicht zeichneten sich durch eine wesentlich höhere chemische und physikalische Beständigkeit aus. Die Lacke trockneten schneller und erlaubten Läufer und Staubeinschlüsse herauszupolieren. Ab Anfang der 70er-Jahre entwickelten die Lackhersteller außerdem einen Grundierfüller, der vor Rost schützte und so das Aufbringen einer speziellen Korrosionsschutzfarbe überflüssig machte.

Auch in den 80er- und 90er-Jahren blieb das Lackieren nach wie vor einer der aufwendigsten Arbeitsgänge in der Automobilproduktion. Bei der Serienlackierung werden bis heute elektrostatische Rotationszerstäuber eingesetzt, um den Füller und die Decklackierung auf die vorbehandelte Karosserie aufzubringen. Dadurch kann viel Material eingespart werden, denn nun landen 90 Prozent des eingesetzten Lacks auch tatsächlich dort, wo sie hingehören, nämlich auf der Karosserie.

Beim konventionellen Hochdruckspritzverfahren dagegen ging die Hälfte als Overspray verloren. Seit Mitte der 80er-Jahre ist die Beschichtung in den Automobilwerken beinahe vollkommen automatisiert. Roboter erledigen die Lackierung, nur ein kleiner Bereich ist noch von Hand zu lackieren: Innen liegende Teile wie Motor- und Kofferraum, Haubendeckel und Türen werden von Lackierern vorab mit der Pistole gespritzt.

Das zunehmende Umweltbewusstsein der Lack- und Automobilhersteller führte in den 80er-Jahren dazu, dass sie eine Reihe von schädlichen Inhaltsstoffen in den Lacken ersetzten. Außerdem wurde der Anteil organischer Lösemittel in den Lacken reduziert, denn diese Stoffe werden unter anderem für den Sommersmog verantwortlich gemacht.



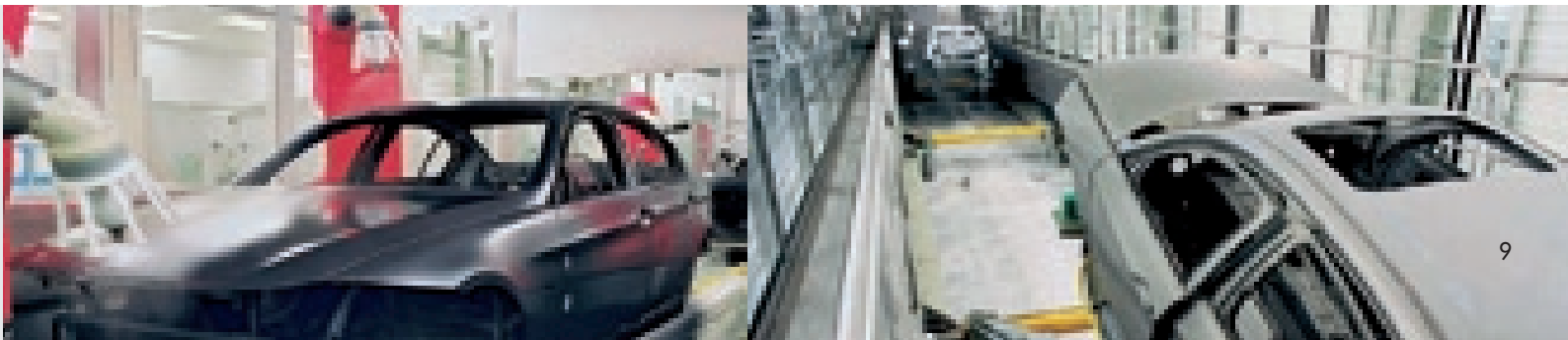


Heutiger Standard-Lackierprozess in der Serienfertigung

DuPont EcoConcept in der Serienfertigung: füllerlose Automobil-Lackierung.

2K-Acryllacke wurden zu festkörperreichen Decklacken weiterentwickelt. Dabei ersetzt ein höherer Anteil an Festkörpern die Lösemittel. Auch die ersten wasserverdünnbaren Lacke kamen auf den Markt, die heute Standard in der Serie sind und damit auch in der Reparaturlackierung eingesetzt werden.

Die moderne Serienlackierung wird von hohen Qualitätsansprüchen an Optik und Verarbeitung geprägt. So hat DuPont im Rahmen seines EcoConcepts ein Verfahren entwickelt, bei dem die Funktion des Füllers von speziellen Basislacken übernommen wird. Der Vorteil für die Automobilhersteller: Der Lackierprozess wird durch den Wegfall der Füllerschicht verkürzt und die Kapazitäten der Füller-Lackieranlagen und -Trockenöfen können für andere Aufgaben genutzt werden. Im Reparatur-Bereich dagegen werden Füller noch lange zum Einsatz kommen, um ihre vielfältigen Aufgaben wahrzunehmen – wenn auch im Verborgenen.



Schöner, schneller, sauberer.

Geschichte der Reparaturlackierung.

Die Anforderungen an Reparaturlacke sind seit ihrer Erfindung stets gestiegen. Nicht nur optisch bieten die Lacke heute weit mehr als vor 100 Jahren. Auch in puncto Ökonomie und Ökologie sind sie in neue Dimensionen vorgestoßen.

Solange Autos existieren, gibt es natürlich auch Fahrzeugreparaturen. Dies war für Lackierer von Beginn an eine große Herausforderung. Schließlich sollten Schäden nach der Reparatur nicht mehr erkennbar sein. Schwierig war im Reparaturfall die Lackierung auf Holzölbasis: Hierfür musste die Lackierung zunächst abgebeizt werden, da sich der Farbton ja nicht nachstellen ließ. Anschließend wurde das Fahrzeug komplett neu lackiert.

Bei der Erneuerung der witterungsempfindlichen Nitrolacke wurde der Autolackierer ebenfalls vor eine harte Aufgabe gestellt: Er musste aus seinem Vorrat von Grundfarben den richtigen Ton aufwendig zusammenmischen.

Nach Einführung der Nitrokombilacke arbeiteten die Lackierer im Fahrzeugreparaturbereich dann überwiegend mit diesen Produkten, da sie sich problemlos mit den Einbrennlacken der Serienlackierung vertrugen. Bis in die späten 60er-Jahre und länger verwendeten Fahrzeuglackierer sogar noch Nitrokombilacke, wenn sie keine Lackier- und Trockenkabine hatten.

Eine Alternative dazu bildete der 80-Grad-Lack für den Reparaturbereich, der sich besonders für die in den 50ern populären Mehrfachlackierungen eignete, weil er schnell trocknete und daher binnen kürzester Zeit überspritzt werden konnte. Sie wurden in Spritzkabinen aufgebracht, in denen die Zuluft gefiltert, temperiert und vertikal zugeführt wurde. Nach und nach eroberte allerdings auch im Reparaturlack-Bereich der Alkyd-Melaminharzlack den Markt.

Ende der 60er-Jahre kündigte sich eine grundlegende Veränderung im Grundstoffbereich an: 2-Komponenten-(2K-)Epoxid-Grundmaterialien fanden als Primer, Grundierung und Füller zunächst im Nutzfahrzeugsektor, später auch bei der Pkw-Reparatur zunehmenden Einsatz.

Während in den 70er-Jahren der Lackaufbau der Serienlackierung aus vier Arbeitsschritten (Zinkphosphatierung, Grundierung, Füller und Decklack) bestand, setzte sich im Reparaturbereich zunächst ein dreischichtiger Aufbau – bestehend aus einer phosphorsäurehaltigen Grundierung, einem Füller und dem Decklack – durch. Um die ständig wachsende Zahl von Farbtönen im Reparaturfall nachstellen zu können, entwickelte die Lackindustrie „Farbtonmischsysteme“.

Die heutige Autoreparaturlackierung zeichnet sich durch besondere Umwelt- und Anwenderfreundlichkeit aus: geringere Lagerhaltung, höhere Ergiebigkeit und im Hinblick auf die Umwelt und die Menschen, die das Produkt verarbeiten, größere Sicherheit.

Bei der Reparaturlackierung in den 80ern war aufgrund des mangelnden Deckvermögens bestimmter Pigmente und der Entwicklung neuartiger Effekte in manchen Fällen sogar eine Dreischichtlackierung erforderlich. Dies machte die Reparaturlackierung natürlich sehr viel aufwendiger, denn farbiger Füller, Basislack und (eingefärbter) Klarlack mussten exakt aufeinander abgestimmt werden. Um die Mitte der 80er-Jahre kamen dann die Perleffektlacke auf den Markt und wurden in der Serie eingesetzt. Zumindest in Bezug auf Autofarben sind die 80er und 90er bunte Jahrzehnte. Die Anzahl der Farbtöne und Effekte bei den Autolacken nahm um ein Vielfaches zu und steigt seitdem immer weiter.

Heute steht dem Lackierer bei einer Reparaturlackierung eine ganze Reihe lösemittelarmer Produkte zur Verfügung, wie Standohyd Basecoat, der Wasserbasislack von Standox und lösemittelarme Lacke bzw. Lacke mit hohem Festkörpergehalt, die High-Solids. Schnell trocknende UV-Lacke, selbstheilende oder schmutzabweisende Klarlacke sind Entwicklungen, die die Zukunft der Fahrzeuglackierung bestimmen werden.

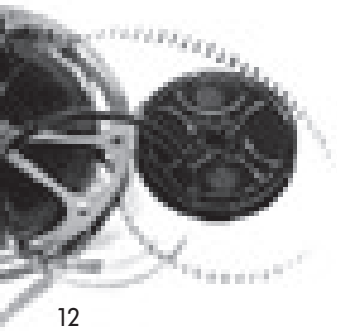
Hingucker und Serienexoten.

Geschichte der Autofarben.

Vom dunkelgrünen Kutschenlack über „Perlweiß“ und „Inka-Orange“ bis hin zum „Reflexsilber“: Wer einen Blick zurück auf die Autofarben der vergangenen hundert Jahre wirft, taucht zwangsläufig in den jeweiligen Zeitgeist ab. Was mal der letzte Schrei war, gilt bereits ein paar Jahre später als überholt, um dann zum Kultobjekt für Sammler zu werden. Vor allem aber weckt die Reise durch die Farbgeschichte Erinnerungen an längst verschwundene Straßenbilder und Legenden auf vier Rädern.

Schwarze Zeiten.
Autofans schauen ganz genau die alten Filme oder betagten Fernsehkrimis an, um die darin herumfahrenden Autos zu betrachten. Sie genießen den Zeitmaschinen-Effekt historischer Bilder und können sich so wunderbar in vergangene Zeiten zurückversetzen. Mit über den größten Nostalgiefaktor verfügen die Fahrzeugtypen, die ohne ihre charakteristischen Farben praktisch undenkbar sind, zum Beispiel der VW Käfer in Hellblau oder der DAF 46 in Saharagelb. Wenn alte Autos auf Ausstellungen oder Oldtimertreffen anrollen, leuchten sie den Betrachtern entgegen als Ikonen vergangener Epochen.

Dabei war das Farbspektrum zu Beginn der Automobilgeschichte durch die begrenzten technischen Möglichkeiten der Lackierung deutlich eingeschränkt. „Sie können jede Farbe haben, solange es Schwarz ist“: Mit diesem Spruch beschied Henry Ford, der 1913 mit der Fließbandproduktion des T-Modells begann, die Wünsche seiner Kunden. Denn die Massenproduktion erlaubte keine aufwendigen Lackiervorgänge, die Tage oder sogar Wochen in Anspruch nehmen konnten. Gefragt waren schnell trocknende Farben. Und gerade der neu entwickelte Nitrolack mit den schwarzen



Pigmenten besaß seinerzeit besonders günstige Trocknungseigenschaften. Möglicherweise waren es aber auch schlicht Rationalisierungsgründe, warum Ford zeitweise ausschließlich auf Schwarz setzte.

Bis Mitte der 30er-Jahre boten die Serienhersteller nur wenige Farbtöne in Rot, Blau und Grün an – mit großen Schwankungen in den Nuancen. Erst danach erlaubte der technische Fortschritt, eine breitere Farbpalette anzubieten. Die nun verwendeten Harnstoff- und Melaminharze vergilbten weniger stark und erlaubten bei Einbrennlackierungen auch hellere Töne. Doch in Europa brachte erst die Verbreitung der Alkyd-Melaminharzlacke nach dem Zweiten Weltkrieg richtig Farbe ins Spiel. Schon auf dem Pariser Automobilsalon des Jahres 1946 erlebte das Publikum eine nie gesehene bunte Vielfalt.

Von Anfang an farbenfroh zeigte sich der noch junge Motorsport: In den ersten Jahrzehnten der Autorennen waren die Lackierungen nach Nationen aufgeteilt: Die Wagen des Commonwealth zierte das „British Racing Green", französische kamen blau daher, belgische gelb und deutsche weiß. Interessanterweise sah das internationale Reglement für italienische Rennautos zunächst die Farbe Schwarz vor. Doch schnell wurde „Rosso Alfa", das Alfa-Rot, zum Aushängeschild italienischer Wagen – das daran angelehnte Ferrari-Rot leuchtete erst später!

Seit den Rennen um die Gordon-Bennet Trophy anno 1900 war Weiß die klassische Rennfarbe Deutschlands. Als 1934 beim Eifel-Grand-Prix das Fahrzeuggewicht der Mercedes-Fahrzeuge ein Kilo über dem zulässigen Limit lag, ließ der Teamleiter kurzerhand die gesamte Lackierung von der Karosserie kratzen. Zum Vorschein kam der von nun an namensgebende Silberglanz des Aluminiums. Die als Silberpfeile bezeichneten Mercedes-Benz-Boliden bekamen so ihre unsterbliche Berühmtheit. Später bestimmten vor allem die Sponsoren der Rennställe das Erscheinungsbild der Boliden.

Über Jahrzehnte unverändert blieb hingegen das traditionelle Kleid der Taxis in den amerikanischen Großstädten. Die „Checker Cabs" dominierten das Straßenbild, jene knallgelben Wagen mit den Schachbrettmuster-Zierstreifen an Seiten und Dach. Gebaut wurden sie ab 1922 von der „Checker Motors Company" in Kalamazoo, Michigan, und ihr typisches Gelb erhielten sie nach einer Untersuchung der Universität von

Chicago. Danach fuhr das Taxiunternehmen „Yellow Cab“ Wagen mit der am besten ausfindig zu machenden Farbe, was sich noch heute im täglichen Verkehr beweisen lässt. In zahllosen Filmen sind die Taxen zu sehen, natürlich auch in „Taxi Driver“ von 1976.

Die 50er: gedeckte Töne.
Ein derart grelles Bild bot der Autoverkehr im Europa der 50er-Jahre nicht: In Deutschland etwa waren Taxen schwarz und die Käufer von Pkw bevorzugten gedeckte Töne wie Dunkelblau und -grün sowie Schwarz oder setzten auf Weiß und Hellgrau/Silber – Farben, die aus Gründen der Verkehrssicherheit viele Anhänger fanden. Mancher wählte auch deshalb eine silberne Lackierung, weil die entsprechend gestylten Rennwagen von Mercedes zu den erfolgreichsten des Jahrzehnts zählten. Das Image der Farben insgesamt entsprach der Zeitströmung: Ein leuchtendes Rot kam einer Provokation gleich und blieb meist den eher sportlichen Wagen vorbehalten.

Kurze Zeit später setzte ein Trend zur Zweifarblackierung ein, der sich bis weit in die 60er hielt. Dabei wurde meist eine gedeckte mit einer klaren Farbe kombiniert, beispielsweise das Dach farbig abgesetzt. Die Verzierung der Fahrzeuge mit verchromten Seitenleisten führte zu einer horizontalen Zweiteilung der Karosserie, für die sich ebenfalls verschiedene Farben anboten. Bei Ford Deutschland standen um 1960 die mehrfarbigen Pkw ganz oben auf der Beliebtheitsskala, zum Beispiel der grau-blau gestaltete Typ 12 M. Heute bewerten Experten die Zeit der Zweifachlackierung als Übergangsphase hin zu Fahrzeugen mit ausschließlich stark pigmentierten Klarfarben.

Die 60er: Mut zur Farbe.
Mit klaren Lacken hatte es bis dato Probleme gegeben: Sie kreideten oft aus und verloren ihren Glanz. Anfang der 60er steckten daher viele Wagen in einem „Kleid“ aus Pastellfarben – beispielsweise hellen Blau- oder Gelbtönen. Diese waren damals hochmodern und auch in anderen Bereichen des Alltags zu finden, etwa bei Küchenschränken oder auf Porzellan. Jedenfalls schien die Zeit des Grau in Grau auf den Straßen vorbei zu sein. Helle, freundliche und kräftige Farben eroberten nach und nach das Straßenbild, obwohl noch bis Ende der 60er-Jahre Lackierungen in Weiß/Elfenbein/Creme eine dominierende Stellung einnahmen.

Die 60er waren auch die Zeit der bonbonfarbenen US-Straßenkreuzer, entstanden durch eine Bewegung „von unten“: Junge Amerikaner langweilten die Werkslackierungen, und sie griffen selbst zur Spritzpistole. So setzten sie ihre eigenen Farbvorstellungen um, beeinflusst

durch Werbung und junge Mode – und riefen eine derart große Resonanz hervor, dass die Industrie den Trend aufnahm und ihre Serienlackierungen anpasste. Selbst in Popsongs fanden manche Klassiker des amerikanischen Automobilbaus Eingang, beispielsweise in Marc Cohns Stück „Silver Thunderbird". Aber auch andere Cruiser hinterließen Spuren in der Popmusik, meist in Kombination mit einer emotional ansprechenden Farbe: der „Pink Cadillac" (Natalie Cole) oder die „Little Red Corvette" (Prince).

Die aus Amerika herüberschwappende Hippie-Bewegung fand 1967 auch in Europa Anhänger, für die das Auto kein unantastbares Heiligtum war. Junge Leute nahmen sich ihren VW „Käfer" oder „Bulli" (VB Typ 2), ihre „Ente" (Citroën 2CV) oder den Renault R 4 vor und gestalteten sie mit schrillen Farben, bis von der Originallackierung nichts mehr zu sehen war. Wie protestierende Studenten und kurze Röcke erregten auch diese „Blumenkinder" den Unmut weiter Bevölkerungskreise, vor allem der großen Mehrheit traditioneller Autobesitzer.

Die 70er: Design oder nicht sein.
Nur wenige Jahre später leuchteten dann auch die serienlackierten Pkw wie nie zuvor: 1971 lag Weiß als Trendfarbe nur noch knapp vor Rot und Blau, das Gesamtbild wurde bunt, die Farben teilweise greller, Sicherheitsfarben und Metallic-Lackierungen waren auf dem Vormarsch. Die Klarfarben hatten sich endgültig gegen die gebrochenen durchgesetzt. Späte Genugtuung für die auffälligen Vorlieben der Hippies kam von Verkehrsexperten, die betonten: Das vom Farblichen her gesehen sicherste Auto ist mehrfarbig!

Im Zuge des Trends zu mehr Farbigkeit boten auch renommierte Hersteller schrille Farbtöne an, so zum Beispiel BMW für die 5er-Reihe „Zitronengelb". Auch das Aussehen der damaligen 2er-Reihe zeugte von einem eher unbekümmerten Umgang mit Farbe bei dem bayerischen Hersteller: Sie kam in Orange daher.

Je kleiner, desto bunter.
Aus den verschiedenen Erfahrungen wurde bereits Mitte der 70er-Jahre eine „Farblehre" entwickelt, die prinzipiell noch heute gilt: In Phasen großer Aufbruchstimmung und bei guter Konjunktur gibt es mehr Mut zu

Farbexperimenten. Kommt der Zeitgeist eher konservativ daher oder herrscht wirtschaftliche Rezession, halten sich Hersteller und Käufer zurück und wählen bewährte unauffällige Töne. Mit Italien verbindet sich aber natürlich seit Jahrzehnten Ferrari-Rot als feste Größe, das verschiedene Zeitströmungen ohne Änderung überlebt hat. Lediglich der Wechsel auf wasserlösliche Lacke vor etwa fünf Jahren hat den Blauanteil etwas erhöht – was aber bei normaler Betrachtung gar nicht auffällt.

Auf den Straßen beeinflusste außer den Zeitströmungen auch die Fahrzeuggröße die Farbigkeit der Wagen. Faustregel: Je kleiner das Auto, desto bunter die Lackierung. In den 70ern setzte zudem der Trend zu Designlackierungen ein, den auch Serienhersteller aufgriffen. So warb Opel 1975 mit „ungewöhnlichen Autos zu ungewöhnlichen Preisen" – in der „Swinger"-Reihe gab es Kadett, Ascona oder Manta mit einem zur Grundfarbe passenden farbigen Design in Form eines Sonnenmotivs, mit Staffel- oder Sportstreifen.

Nach der vorübergehenden Flaute während der Energiekrise 1973/74 brachte das Jahr 1977 einen regelrechten Auto-Boom, bei dem erstmals die Metallic-Lackierungen auf einen Marktanteil von mehr als 30 Prozent kamen und damit in größerem Umfang neue Töne ins Straßenbild brachten. Wer sich damals auf größeren Parkplätzen umschaute oder eine Weile den Verkehr beobachtete, erhielt schnell den Eindruck, dass über die Hälfte aller Pkw ein eher auffälliges Farbkleid trug. Darunter waren auch Kombinationen, die wenige Jahre später kaum noch auf Akzeptanz stießen, etwa die Farben Braun/Beige – 1977 der drittbeliebteste Ton nach Rot und Grün! So stattete Ford beispielsweise den Fiesta mit einer beigen Lackierung und hellgrünen Polstern aus, was für manchen Liebhaber heute wieder eine interessante Verbindung sein dürfte.

Die 80er: neue Unauffälligkeit.
Die „Airbrush-Kunst" schlug sich auf die Optik der Fahrzeuge einiger Individualisten nieder, wobei besonders Fantasy-Darstellungen, Erotik, Landschaften und Pop-Art gefragt waren. Die große Masse allerdings setzte auf Unauffälligkeit. So schoss in manchen Regionen die Farbe Grau 1987 in der Beliebtheit bei den Neuzulassungen nach oben, mit einem Anteil von mehr als 23 Prozent gegenüber knapp 15 Prozent in 1983. Grün und Gelb dagegen verloren im gleichen Zeitraum deutlich. Rot blieb jedoch beliebt: Bei VW standen besonders die GTI-Fahrer auf „Marsrot", und auch bei Audi wurden verschiedene Rottöne stark nachgefragt. Bis Mitte der 90er-Jahre hielt sich die Signalfarbe oben auf der Hitliste.

Die 90er: Rot, Blau oder alles auf einmal.
Am Anfang des Jahrzehnts wurde es noch mal richtig bunt, aber in erster Linie in Ostdeutschland. Nach dem Fall der Mauer 1989 stürzten sich hier die Bewohner geradezu auf Autos in leuchtenden klaren Farben. Denn die Lackierung der Wartburgs und Trabants war auf dem Stand der 50er-Jahre im Westen geblieben und bot lediglich gedeckte blasse Töne mit wenig Glanz. Stark pigmentierte, teure Klarfarben kamen schließlich im DDR-Autobau aus ökonomischen Gründen nicht zum Einsatz.

Zum Einerlei auf den Straßen der Neunziger gesellte sich aber auch ein farbiger Exot: der VW Polo in der „Benetton-Edition", die vier Farbtöne auf einer Karosserie verband. Die Meinungen darüber gingen weit auseinander: Die Urteile reichten von „zusammengewürfelter Unsinn" bis „absoluter Hingucker".

Der Modegag verschwand schnell wieder. Und seit dem Jahr 2000 gehörte auch das vorher so beliebte Rot immer weniger zum Straßenbild. Die Zeit der grauen und silbernen Wagen brach an, nachdem vorher Grün die weltweit beliebteste Autofarbe gewesen war. Ob Süd- oder Nordamerika, Europa oder Asien: Silber findet seit 2000 die meisten Anhänger und hält bis heute die Spitze – so lang wie keine andere Farbe zuvor.

Zur Mitte des Jahrzehnts prognostizieren Experten inzwischen eine neue Ära der „Auffälligen". Was in den vergangenen Jahren bereits technisch realisierbar war, aber aus Rücksicht auf den Markt nicht umgesetzt wurde, könnte nun der Farbgestaltung neue Impulse geben. Als bereits vorzeigbares Beispiel wird das frische Orange des Fiat Punto genannt. Weitere mögliche Trends: der „Used-Look", wie er aus der Jeans-Mode bekannt ist, oder die Kombination von matt und glänzend lackierten Flächen auf einer Karosserie.

Eine Farbe kommt, so die Prognose der Experten, auf jeden Fall zurück: Weiß. In Asien Trauerfarbe und dort immer auch bei großen Limousinen wegen seiner Seriosität beliebt, soll es bald auch in anderen Märkten den Ton angeben.

Besser als das Original.

Moderne Lacksysteme für die Restauration.

Nostalgie ist nicht immer ein guter Ratgeber, wenn es um die neue Lackierung für ein altes „Schätzchen“ geht. Nicht nur, weil der Einsatz lösungsmittelhaltiger Basislacke in vielen Ländern mittlerweile sehr stark eingeschränkt ist. Vielmehr bieten moderne Lacksysteme den besten Schutz und die passende Optik.

Seit Januar 2007 müssen Reparaturlacke in allen EU-Ländern der Richtlinie über organische Lösemittel, auch Volatile Organic Compounds (VOC) genannt, entsprechen. Lediglich bei echten historischen Raritäten oder Museumsfahrzeugen erlaubt der Gesetzgeber noch Ausnahmen. Die VOC-Richtlinie setzt dem Anteil organischer Lösemittel, der bei der Herstellung und Verarbeitung von Lacken in die Luft entweicht, enge Grenzen.

Wasserbasislacke und VOC-Klarlacke sind daher auch für die Reparaturlackierung von Prestige oder Classic Cars das Gebot der Stunde.

Dabei gilt der Leitsatz: Ersatzteile machen ein Original nicht zu einer Kopie. Das gilt sowohl für neue Windschutzscheiben als auch für neue Lackierungen. Originale verändern sich mit der Zeit, auch wenn sie aus anderen Zeiten kommen.

Natürlich wird es auch in Zukunft Kunden geben, die ihr altes Schätzchen lieber originalgetreu, zum Beispiel mit reinen Nitrolacken lackieren, lassen würden. Sie glauben, dass moderne „Wasserfarben“ das Flair ihres Fahrzeugs verändern oder sogar seinen Wert mindern. Sie befürchten, dass sich auf der Oberfläche nicht mehr der gewohnte Glanz zeigt, obwohl sie es mit aller Hingabe polieren.

Leider halten sich viele Verbraucher-Vorurteile oft länger, als dem Profi lieb sein kann. Allerdings entbehren sie bei einer Reparaturlackierung mit Standox Produkten jeder Grundlage.

So stellt Standox mit Standohyd Basecoat ein System wasserbasierender Basislacke bereit, das mit Standocryl VOC-Klarlacken zu einem umweltgerechten und leistungsfähigen Zwei-Schicht-Lacksystem kombiniert werden kann. Standohyd Basecoat basiert auf 64 Mischlacken, mit denen sich rund 23 000 Uni-, Metallic- und Perlmuttfarbtöne präzise formulieren lassen – darunter alle wichtigen aktuellen und „klassischen“ Fahrzeugfarben. Der größte Teil der umweltschädlichen, organischen Lösemittel wurde dabei durch Wasser ersetzt.

Technologisch sind die Standohyd Basislacke historischen Lacken weit überlegen. Zum Beispiel gewährleistet ihre spezielle Pigmentzusammensetzung eine hohe Farbtongenauigkeit. Außerdem kreiden sie selbst unter intensiver UV-Strahlung nicht aus, weil die Pigment-Bindemittel viel UV-stabiler sind als bei Nitro- oder Thermolacken.

Allerdings gilt das technisch Machbare bei Prestige oder Classic Cars nicht unbedingt als das Maß aller Dinge. Wer ein solches Fahrzeug restaurieren lässt, investiert in den Erhalt einzigartiger Werte und in eine – vielleicht noch ungelebte – Sehnsucht auf vier Rädern. Gesucht wird hier vor allem die gefühlte Nähe zum originalgetreuen Detail. Oldtimer-Liebhaber entscheiden sich daher

oft für die einst so typische Einschichtlackierung. Viel öfter jedenfalls als die Besitzer moderner Autos.

Standox hat mit dem Standocryl VOC-Autolack auch für diese Fälle eine attraktive Alternative zu bieten. Das 2K-Decklack-System eignet sich besonders für Uni-Farbtöne in Grün, Beige oder Blau und besteht aus 23 Mischlacken auf Basis modernster Pigment- und Harz-Technologie. In puncto Qualität und Optik erfüllt es damit höchste Ansprüche.

Das gilt auch für die spezielle Patina historischer Lacke. Mit Hilfe von Mattlacken und Poliertechniken lassen sich selbst die Glanzgrade verwitterter Oberflächen simulieren. Hier sind vor allem das geschulte Auge und die Erfahrung des Fachmanns gefragt.

Fazit: Bei Reparaturlackierungen von Prestige oder Classic Cars müssen Sie heutige Standards weder technologisch noch ökologisch unterwandern. Im Gegenteil sind Sie mit Standox Reparaturlacken in der Lage, die hohen Erwartungen Ihrer Kunden und die strengen Umweltauflagen der Behörden zu erfüllen. Und zwar gleichzeitig.

Vorsicht bei blankem Blech!

Historische Karossen schützen.

Bei der Restauration historischer Karossen genießt der nachhaltige Korrosionsschutz höchste Priorität. Der direkte Kontakt von Spachtelmasse und blankem Blech ist daher tabu.

Die Zeiten ändern sich. Auch im Karosseriebau. Wie sonst könnten Autohersteller heutzutage zwölf Jahre Garantie auf Durchrostung geben? Die Bleche älterer Fahrzeuge hingegen leiden oft stark unter Nässe und Feuchtigkeit. Bei der Reparaturlackierung eines Prestige oder Classic Cars spielt der nachhaltige Korrosionsschutz daher die entscheidende Rolle.

Denn Kunststoff und Aluminium fanden in der Automobilindustrie bis in die 1980er Jahre hinein nur selten Verwendung. Die Karossen bestanden vorwiegend aus metallischen Blechen, die auf der Straße nichts so sehr fürchten mussten wie den Regen von oben oder das Spritzwasser von unten. Die Folge: Nicht wenige Autos fuhren damals als löchrige und hässliche „Rostbeulen" auf den Schrott.

Die Besitzer von Prestige oder Classic Cars bringen ihre Liebhaberstücke nicht zuletzt deshalb in Ihre Werkstatt, damit ihren Fahrzeugen dieses Schicksal erspart bleibt. Schließlich lassen sich die Karossen heute viel besser gegen Korrosion schützen als noch vor Jahrzehnten. Dennoch bleibt die Rostgefahr allgegenwärtig. Auch dort, wo man sie zunächst vielleicht gar nicht vermutet. Frühere Blech-Generationen begünstigten den Rostfraß vor allem auch durch ihre chemischen Eigenschaften. Schon kleine Rostflecken zeigten daher irgendwann große, zerstörerische Tiefenwirkung.

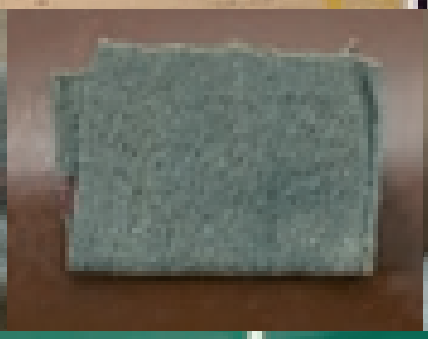
Der Rostgefahr gilt es bereits bei der Untergrundbehandlung entgegenzutreten. Zwischen das blanke Blech und die Spachtelmasse gehört daher immer eine Isolierung. Ansonsten wirkt die Spachtelmasse wie ein trockener Schwamm, der Wasser anzieht und an das Blech weiterleitet.

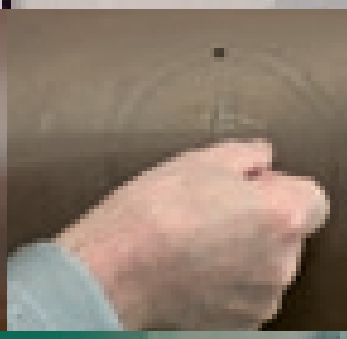
Standox empfiehlt für diesen Fall einen Zweischicht-Aufbau aus Säure-Primer und 2K-Füller. Der Säure-Primer gewährleistet eine passivierende und korrosionshemmende Wirkung. In Kombination mit dem 2K-Füller sorgt er außerdem für eine exzellente Haftung zum metallischen Untergrund zum einen und zur weiteren Decklackierung zum anderen. Der 2K-Füller dagegen füllt und isoliert Schleifriefen und Poren und trägt zur Egalisierung der Fläche bei. Er stellt die optimale Basis für die Decklackierung dar.

Doch Achtung! Die moderne Lacktechnik allein kann einem einmaligen oder klassischen Fahrzeug das lange Leben nicht garantieren. Vielmehr müssen alle Stufen der Reparaturlackierung sorgfältig ausgeführt werden. Dazu zählt auch, dass eine Isolierung wiederholt werden muss, sobald am schadhaften Karosserieteil durch Schleifen wieder blankes Blech zum Vorschein tritt – und seien es auch nur kleinste Bereiche.

Die nachhaltige Isolierung von blankem Blech mittels Standox Säure-Primer und Standox 2K-Füller sollte nach Vorgabe des entsprechenden Standox Lackiersystems erfolgen.

Auch Kunststoffteile unterliegen einem bestimmten Verfalls- und Alterungsprozess. Allerdings wurden Komponenten aus PVC oder ABS bis in die 1980er Jahre hinein viel seltener verbaut als bei modernen Autos üblich. Integrierte Front-Seitenteile aus Hartplastik sind eine Erfindung der jüngeren Vergangenheit. Bei Prestige oder Classic Cars finden Sie Spoiler, Grill, Stoßfänger und Kotflügel daher noch als eigenständige Komponenten vor, die wie der Rest des Fahrzeuges gefertigt wurden. Aus echtem Blech.





Eine Frage der Isolierung.

Alte Lacke als Untergrund.

In Verbindung mit 2K-Acryl-Füllern können Nitro- oder thermoplastische Lacke ihre Bodenhaftung verlieren. Bei lösemittelempfindlichen Untergründen stellt ein Epoxydharz-Grundierfüller daher eine gute Alternative dar.

Hält der Altlack? Und kann ich darauf aufbauen? Dies sind zwei entscheidende Fragen, die Profis sich stellen sollten, bevor sie einen modernen Reparaturlack auf historischen Altlack spritzen.

Denn historische Fahrzeuge wurden häufig mit Nitro- oder thermoplastischen Lacken lackiert. Beide Lacktypen aber können sich vom Blech kräuseln, wenn sie mit Lösemitteln in Berührung kommen, die zum Beispiel aus einem 2K-Acryl-Füller entweichen. Darunter leidet nicht nur die Haftung, sondern auch die Optik der gesamten Oberfläche. Als Untergrund für eine zweite Lackierung eignet sich diese Art von Altlacken daher nur bedingt.

Um herauszufinden, ob Sie es mit einem lösemittelempfindlichen Altlack zu tun haben, empfiehlt Standox den Lösemitteltest. Denn er bringt schnelle und zuverlässige Ergebnisse.

Im besten Fall zeigt der Altlack keine Reaktion. Er weicht weder auf noch löst er sich ab, sondern bleibt so fest wie zuvor. Dann kann dieser Untergrund, gemäß den entsprechenden Standox Lackierempfehlungen, ohne Risiko beschichtet werden.

Im schlechteren Fall reagiert der Altlack auf das Lösemittel, indem er weich wird, anquillt oder sich sogar ganz ablösen lässt. Die Folge: Er verliert seine Haftung zum Untergrund. Sie müssen nun die gesamte Karosserie entlacken und Ihrem Kunden erklären, dass einige Zusatzkosten auf ihn zukommen werden.

Sollte Ihr Kunde jedoch nicht bereit sein solche Zusatzkosten in Kauf zu nehmen, so bietet Standox eine fachmännische Alternative. Denn Bleche, die von lösemittelempfindlichem Altlack überzogen sind, lassen sich ohne Qualitätseinbußen mit einem Epoxydharz-Grundierfüller isolieren, der Primer und Grundierfüller in einem bietet. Er greift den Altlack weniger an und kommt dem 2K-Acryl Füller in punkto Füllkraft und Decklackstand gleich. Damit bildet er eine ebenfalls ausgezeichnete Basis für den anschließenden Aufbau des Decklackes.

Auch bei der Trocknung der Reparaturlackierung sollten Sie bei sensiblen Altlacken von der gewohnten Routine einer Reparaturlackierung abweichen. Schließlich kann der Lack, mit dem Sie es zu tun haben, thermoplastischer Art sein. Die sichere Alternative ist daher die Lufttrocknung.

Thermoplastische Lacke wurden seit den 1940er-Jahren vor allem in der US-amerikanischen Autoindustrie verwendet. Sie lösten die bis dahin üblichen Nitrolacke ab, die zwar leicht zu spritzen waren und schnell trockneten, aber nach dem Lackaufbau aufwendig poliert werden mussten. Die thermoplastischen Lacke dagegen lieferten den „Speckschwartenglanz" gleich nach dem Trocknen.

Als Untergrund einer modernen Reparaturlackierung sind sie allerdings weniger geeignet. Denn sie werden sowohl beim Kontakt mit Lösemitteln als auch bei Einwirkung großer Hitze weich. Die Gefahr: Weil schwammiger Untergrund und fester Reparaturlack gegeneinander arbeiten, kann es zu Rissen kommen.

Sollten Sie also im Zweifel sein, mit welchem Untergrund Sie es zu tun haben, dann empfiehlt Standox Ihnen, besser auf eine Ofentrocknung zu verzichten und sich auf Lufttrocknung zu beschränken. Damit dauert der Trocknungsprozess zwar ein wenig länger, birgt dafür aber weniger Risiken. Auch aus Kundensicht verspricht diese Methode klare Vorteile. Denn wer an dieser Stelle ein paar Stunden investiert, darf sich anschließend über Jahre hinaus sicher sein, dass sein Liebhaberstück einen hervorragenden Eindruck macht.

Geht nicht gibt’s nicht.

Den richtigen Farbton finden.

Mal geht es schnell. Mal dauert es ein wenig länger. Doch selbst bei schwierigen Klassikern findet sich mit Standox stets die passende Farbton-Formulierung.

Bei vielen Oldtimern bringt nur der Original-Farbton die „guten alten Zeiten“ zurück. Was etwa wäre ein Ferrari 250 GT Berlinetta ohne sein kräftiges Rot? Oder ein Mercedes Benz 600 ohne sein tiefes Schwarz? Allerdings wurde über diese Farbtöne in früheren Zeiten keineswegs so penibel Buch geführt wie heute. Viele Original-Farbtöne sind daher in keinem Archiv dieser Welt zu finden.

Andere Oldtimer wiederum haben viel erlebt: viel Sonne, viel Regen, viele Sommer und viele Winter. Bei manchen ist der Lack daher ein wenig ab, und die Witterung hat ihre Spuren hinterlassen. Das Problem: Diese altersbedingte Patina erschwert die Identifikation des Original-Farbtons.

Zwei Beispiele, warum Standox bei der Suche nach Farbtönen das Duo Genius und Standowin empfiehlt.

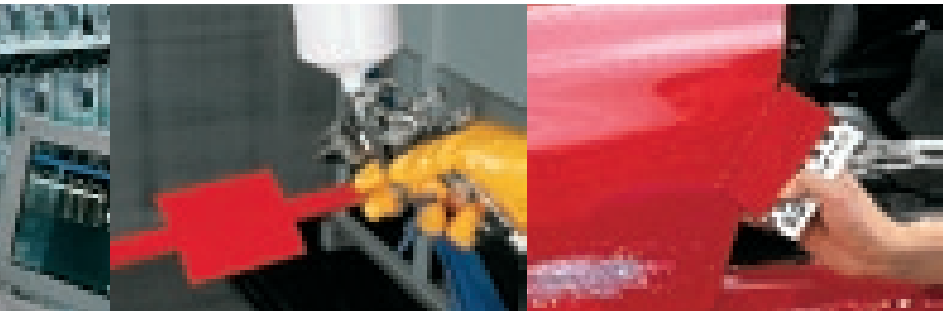
Die Kombination aus Messgerät und Farbton-Ermittlungs-Software benötigt kein Langzeitgedächtnis, um einen Uni- oder Effekt-Farbton zu erkennen. Vielmehr vermisst es den Farbton direkt vor Ort und ermittelt Ihnen eine Formulierung, die Sie direkt auf Ihre Standox Mischbank übertragen können.

Genius ist ein Spektrofotometer, das Farbtöne und -nuancen direkt auf der gereinigten Fahrzeugkarosserie einlesen kann. Da bei jeder Messung gleichzeitig drei verschiedene Winkel gemessen werden, fallen die Resultate äußerst präzise aus. Das handliche Gerät identifiziert Perlglanz-Effekte ebenso sicher wie Uni- und Metallic-Töne.

Im Anschluss an die Messung ermöglicht die Standowin Software, die ermittelten Farbwerte mit bekannten Farbtönen abzugleichen. Weit über 30 000 Referenzwerte sind dabei digital hinterlegt, wobei die Software regelmäßig mit neuen Werten aktualisiert wird. Meist liefert das System daher auf Anhieb die passende Standox Mischformel, die direkt an die elektronische Waage zur sicheren Ausmischung weitergegeben werden kann.

Sollte der Ton noch nicht passen, erlaubt die Software das manuelle Nachkorrigieren. Unterschiede zwischen originalem und ermitteltem Farbton kann der Lackier-Profi leicht durch eine digitale Formelanpassung beheben und die veränderte Rezeptur anschließend in einer Datenbank speichern. Auf diese Art und Weise bleiben Ihnen wichtige Informationen auch für Folgeaufträge erhalten. Genius und Standowin helfen also dabei, Ihre Kunden kurzfristig zu bedienen.

Doch Vorsicht: Die beste Technologie ersetzt das geschulte Auge des erfahrenen Experten nicht. Wie bei jeder Reparaturlackierung sollten Sie nach der Ausmischung daher immer zunächst ein Farbtonmuster aufspritzen. Denn nur das menschliche Auge erkennt unter Tageslicht oder der Tageslichtlampe, wie nah Sie Ihrem Farbziel wirklich gekommen sind und ob Sie noch einmal nachjustieren müssen. Die fertigen Musterbleche sollten Sie mit der Mischformel versehen und in Ihrer Musterblechkartei archivieren, damit Sie später kurzfristig auf alle wichtigen Auftragsdaten zurückgreifen können.



Auf alle Fälle bietet Ihnen das Duo aus Genius und Standowin die schnellste und zuverlässigste Lösung, um einen Farbton zu ermitteln. Das gilt übrigens auch für Farbtöne jüngeren Datums. Und damit auch für Neuwagen.

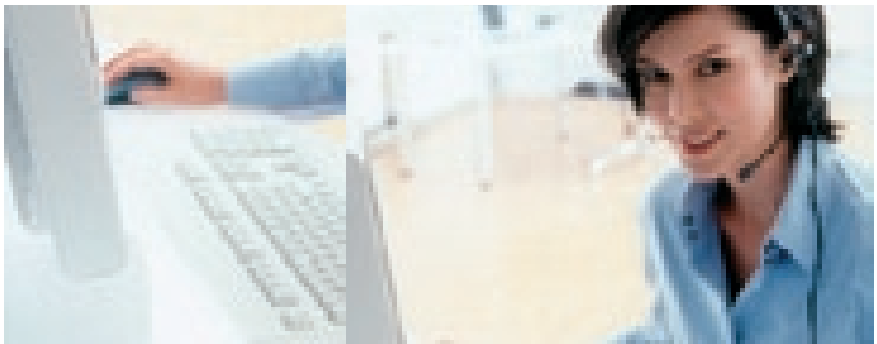
Andere Methoden, den richtigen Farbton zu finden, sind wesentlich aufwendiger. Am leichtesten gelingt die Suche dann, wenn Sie das Typenschild des Fahrzeuges direkt finden können. Denn mit der Farbtoncodierung, die hier als Kombination aus Buchstaben und /oder Zahlen vermerkt ist, können Sie die passende Farbtonformel ausfindig machen. Die Farbdatenbank, die Sie im Internet auf der Standox Länderseite finden, weist Ihnen dabei den Weg.

Das gilt auch für den Fall, dass Sie das Typenschild nicht auf Anhieb entdecken. Dann helfen Ihnen womöglich die herstellerspezifischen Positionsskizzen weiter, die Sie ebenfalls auf der Standox Länderseite herunterladen können. Sie zeigen, wo sich die Typenschilder der einzelnen Marken normalerweise befinden.

Führen auch diese Informationen nicht zum Ziel, dann sollten Sie all Ihr Wissen über das zu lackierende Fahrzeug sammeln und mit Hilfe der Standox Farbdatenbank eine Experten-Recherche starten. Angaben über Hersteller, Modellreihe und Baujahr lassen den Originalfarbton eines Prestige oder Classic Cars nämlich oft eindeutig eingrenzen. Dabei kommt Ihnen der Umstand zugute, dass die Automobilhersteller in früheren Zeiten die Farbtöne ihrer Serienlackierungen nicht so häufig wechselten wie heute.

Manchmal allerdings steckt der Teufel auch hier tief im Detail. In dieser Situation stehen Ihnen die Experten des Standox Color-Service mit Rat zur Seite. Und auch mit Tat, falls auf der Karosse beispielsweise zu wenig Originallack verblieben ist, um seinen Farbton mit Hilfe von Genius und Standowin zu ermitteln. Anhand eines original lackierten Tank- oder Handschuhfach-Deckels kann das Standox Team für Sie die richtige Formulierung ermitteln. Allerdings sollten Sie dann ein wenig Geduld mitbringen, da die Analyse „ihre Zeit braucht".

Der Standox Tipp: Kümmern Sie sich bei der Reparaturlackierung eines Prestige oder Classic Cars zunächst immer um die Bestimmung des Farbtons. Dann verlieren Sie im Zweifelsfall keine wertvolle Zeit.



ND VE 5H D

38
02

Zurück in die Zukunft.

Alte Autos für neue Geschäfte.

Prestige und Classic Cars sind besondere Autos – und ihre Besitzer besondere Kunden. Sie bringen meist nicht nur viel Enthusiasmus mit, sondern auch viel Zeit. Der geschäftstüchtige Lackierprofi ist daher in verschiedenen Rollen gefragt.

Wer sein Geschäft auf mehrere Säulen baut, kann seine Werkstatt selbst in mageren Zeiten mit hoher Auslastung fahren. Das gilt auch für Lackierbetriebe. Die Reparaturlackierung von Prestige und Classic Cars stellt für sie eine zusätzliche Einnahmequelle dar.

Schließlich folgen die Geschäfte in den klassischen Bereichen einem jahreszeitlichen Auf und Ab. Die Reparaturlackierung von Neuwagen flaut in nördlichen Gefilden etwa im Winter ab, weil die Besitzer lieber noch bis zum rutschfesten Frühjahr warten. Gewerbliche Auftraggeber wiederum, wie Metallbauer oder Schreinereien, nehmen die Dienste von Lackierbetrieben nur zu Stoßzeiten in Anspruch. In Urlaubszeiten also so gut wie nie.

Die Besitzer von Prestige und Classic Cars dagegen ticken erfahrungsgemäß anders. Zum Beispiel deshalb, weil sie sich als Rentner ihr erstes Fahrzeug noch einmal kaufen. Oder weil sie als Sammler ein seltenes Fahrzeug nach langer Suche endlich gefunden haben. In jedem Fall erfüllen sie sich mit dem Fahrzeug, das sie in Ihre Werkstatt bringen, einen lang gehegten Traum.

Viel fahren wollen sie damit allerdings nicht. An Sommerwochenenden ab und zu, im Winter jedoch gar nicht. Im Vordergrund steht für sie vielmehr der Wunsch, ein in die Jahre gekommenes Original wieder in neuem Glanze erscheinen zu lassen. Da kommt es manchmal auf einige Wochen Standzeit mehr oder weniger nicht an. Gerade bei aufwendigen Arbeiten, die über die durchschnittlichen Reparaturlackierungen hinausgehen. Hauptsache, das Ergebnis stimmt.

Wer diese Klientel für sich gewinnen kann, dem bietet sich daher die Chance, die Auslastung seines Betriebes zu steigern. Das entlastet das Unternehmensbudget, beschäftigt die Mitarbeiter und verspricht neue Kunden. Denn wer alte Autos perfekt auf Vordermann bringen kann, gilt auch bei modernen Karossen als erste Adresse. Und Oldtimer-Besitzer haben nicht nur alte Autos.

Allerdings bringt diese Klientel auch jede Menge Leidenschaft mit und erwartet von „ihrem" Fachbetrieb die entsprechende Aufmerksamkeit. Der erfolgreiche Lackierprofi wird diesen Ansprüchen in mehreren Rollen gerecht.

Als Werkstatt-Besitzer bietet er die perfekte Infrastruktur für eine Oldtimer-Lackierung. Eine hochwertige Ausrüstung, qualifiziertes Personal und eine anschauliche Präsentation, die dem Kunden zeigt, warum er wie kein anderer in der Lage ist, Reparaturlackierungen bei Prestige und Classic Cars auszuführen. Ein aussagekräftiger Internet-Auftritt, Kundenreferenzen und diese Standothek können dabei wichtige Bordmittel sein.

Als Berater führt er seine Kunden vom Wunsch zur Wirklichkeit. Er weiß, dass er kein Standardproblem zu lösen hat, sondern eine individuelle Aufgabenstellung, die der Kunde ganz zu Anfang oft selber noch nicht genau kennt. Erst im persönlichen und wiederholten Gespräch lassen sich daher Ziel, Aufwand und Weg realistisch klären. Gemeinsam erfolgt die Suche nach Antworten etwa auf Fragen wie: Muss das Fahrzeug komplett lackiert werden? Oder reicht eine Teillackierung? Wie stellt sich der existierende Lack dar, ist er verwittert oder hat er eine geringfügige Struktur wie ein modernes Auto?

Als Fachmann bietet er seinen Kunden das Erlebnis größter Sorgfalt und höchster Präzision. Diese stellt er vor allen Dingen unter Beweis, indem er wichtige Entscheidungen eindrucksvoll vorbereitet. So spritzt er im Zuge der Farbauswahl ein halbes Dutzend Farbbleche auf und wählt das passende Muster gemeinsam mit dem Kunden aus. Dabei hält er immer auch den Gesamteindruck im Blick. Denn eine speckige Lackierung mag bei einem Cadillac zeitgemäß passen. Bei einem VW Käfer allerdings kann sie schnell kitschig wirken.

Als Dienstleister macht er seinem Kunden schließlich ein passgenaues Angebot. Dazu gehört, dass seine interessierten Kunden den Fortgang der Arbeiten beobachten können.

Denn: Oldtimer-Fans mögen manchmal eine eigenartige Klientel sein. Wohl dem allerdings, der sie für sich gewinnen kann.

In guten Händen.

Das Mercedes-Benz Classic Center.

Gottlieb Daimler und Carl Friedrich Benz haben Automobilgeschichte geschrieben. In Fellbach bei Stuttgart bringen Standox Lacke überholungswerte Oldtimer daher wieder auf Vordermann.

Wie wäre die Automobilgeschichte wohl verlaufen, wenn die beiden Pioniere nicht gemeinsame Sache gemacht hätten? Gottlieb Daimler hatte 1883 den „Gasmotor mit Glührohrzündung" patentiert und damit die Grundlage für den schnell laufenden Verbrennungsmotor gelegt. Drei Jahre später sicherte sich Carl Friedrich Benz die Rechte am „Automobil", einem damals noch dreirädrigen Fahrzeug mit Verbrennungs-

motor und elektrischer Zündung. 1926 fusionierten ihre Unternehmen „Benz & Cie." und „Daimler Motoren Gesellschaft" zur Daimler AG. Ein Unternehmen, dessen Fahrzeuge sich vielfach zu Legenden entwickelten.

Unvergessen bleiben etwa

- der „Große Mercedes" 770, der in den 30er-Jahren zur international hoffähigen Staatskarosse avancierte.
- die „Silberpfeile", die den Grand-Prix-Zirkus der Vorkriegszeit nach Belieben beherrschten.
- der 300 SL „Flügeltürer", der dem deutschen Wirtschaftswunder den sportlichen Ausdruck verlieh.
- der 600, der mit seiner Länge von mehr als sechs Metern den modernen Automobilbau in den 60er-Jahren in neue Dimensionen verschob.

Um alle diese Klassiker kümmert sich heute das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach bei Stuttgart. Das Unternehmen gilt weltweit als zentrale Anlaufstelle für Besitzer klassischer Fahrzeuge der Marken Daimler, Benz, Mercedes und Mercedes-Benz. Es betreut nicht nur die Automobile des Mercedes-Benz Museums, sondern alle Kunden, die ihren Mercedes-Benz im Originalzustand erhalten wollen.

Was den Kunden des Mercedes-Benz Classic Center zugute kommt, ist der direkte Zugang zu allen wichtigen Ressourcen des Herstellers. Dazu zählen u.a. das umfassende Konzernarchiv, die Einrichtungen von Forschung und Entwicklung, die Erfahrungen des Prototypenbaus der Werke und die neuesten technischen Möglichkeiten, alte Fahrzeuge original nachzufertigen.

Die Werkstatt des Mercedes-Benz Classic Centers restauriert, repariert und wartet alle Fahrzeuge, inklusive exakter Befundung und Kostenvoranschlag. Das gilt ausnahmslos für alle Fahrzeuge der Marken Daimler, Benz, Mercedes und Mercedes-Benz, die seit 1986 verkauft wurden. Was die Reparaturlackierung betrifft, folgt man hier dem mit Standox entwickelten Lackierleitfaden. Neben Komplett- und Teilrestaurierungen führt die Center-Werkstatt auch Einzelinstandsetzungen sowie

Neuaufbau von Motoren, Getrieben, Achsen, Lenkungen und sonstigen Aggregaten aus, sofern sie aus dem Bestand von über 40 000 unterschiedlichen Mercedes-Benz Originalteilen nicht mehr zu beziehen sind.

Selbstverständlich werden alle Klassiker, die im Showroom des Mercedes-Benz Classic Center zum Verkauf angeboten werden, zuvor in der Werkstatt auf Herz und Nieren geprüft. Gleiches gilt für die historischen Cabriolets des Mietpools von Classic Events. In regelmäßigen Abständen werden diese Fahrzeuge, die von April bis Oktober für private Ausfahrten gemietet werden können, von den Spezialisten der Werkstatt gewartet.

Auch Mercedes-Benz Oldtimer-Besitzer in den USA haben seit Februar 2006 ihre „erste Service-Adresse". In enger Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz USA wurde in Irvine, Kalifornien, das erste Classic Center in den USA eröffnet.

Kontakt
Daimler AG
Mercedes-Benz
Classic Center 000/R051
70546 Stuttgart
Tel.: +49 (0)711 17-84040
Fax: +49 (0)711 17-83456
classic.center@daimlerchrysler.com
www.mercedes-benz.com/classic-center

Weitere Informationen.

Standotheken.
- Brillante Lackierungen durch perfekte Untergrundvorbehandlungen.
- Kunststoffe und ihre Lackierung.
- Der schnelle Weg zum richtigen Farbton.

Standox Broschüren.
- Standohyd – Glänzende Aussichten mit Zukunft.
- Kompetenz in Farbe.
- Genius – Schnell und effektiv zum richtigen Farbton.

Bildnachweise.

Titelbild Standox Archiv
Umschlag digitalstock.de

Seite 4
iStockphoto.com

Seite 5–8
Unten Audin Verlag
Oben Standox Archiv

Seite 9
Unten BMW Group
Oben Standox Archiv

Seite 10
Audin Verlag

Seite 11
Oben Standox Archiv
Rechts iStockphoto.com

Seite 12–13
SW-Fotos iStockphoto.com
Farbfotos Standox Archiv

Seite 14–15
Oben webreporter / photocase.com
Bilderreihe Standox Archiv, Volkswagen AG, iStockphoto.com

Seite 16–17
Standox Archiv

Seite 20–21
Große Motive Daimler AG
Kleine Motive Standox Archiv

Seite 22
Große Motive iStockphoto.com
Kleine Motive Standox Archiv

Seite 24-25
Oben Standox Archiv
Unten iStockphoto.com

Seite 27–28
Dirk Krüll

Seite 30
Wolfgang Birke

Seite 31
Daimler AG

Seite 32–33
Daimler AG
Standox Archiv

HAN 61H

Standox GmbH · Postfach · D-42271 Wuppertal · Deutschland

D12876461 D 1107 0000 www.standox.com