

Die Welt der Autofarben

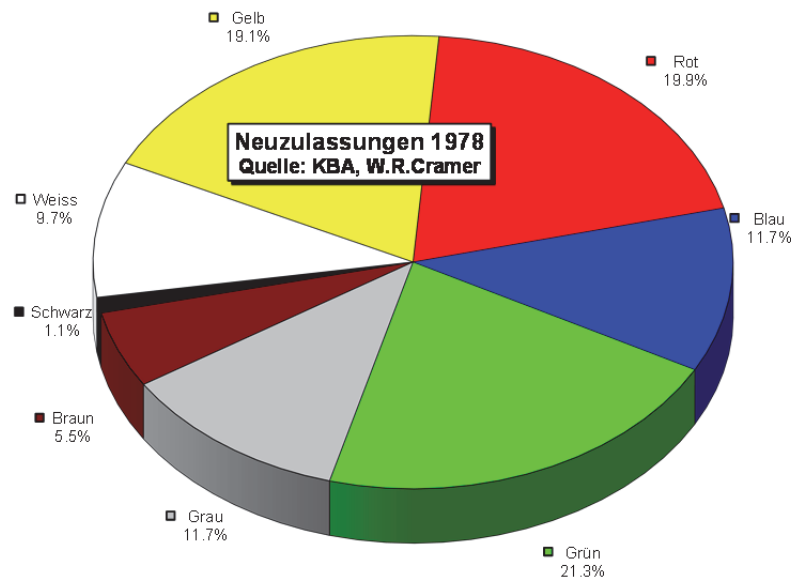
Werner Rudolf Cramer, Münster

Farben sind gemeinhin Geschmackssache. Das bedeutet, dass die persönliche Farbwahl individuell ist und akzeptiert werden. Um beispielsweise aus den Verhandlungen über einen Gebrauchtwagen herauszukommen, reicht der Hinweis, dass einem die Farbe des Autos nicht gefällt! Wenn es um die Farbe eines Neuwagens geht, ist man abhängig vom Farbangebot des Autoherstellers. Bis auf wenige Ausnahmen sind die Autofarben im jeweiligen Jahrgang gleich oder sehr ähnlich. Und das Farbangebot richtet sich selten nach den Wünschen der Autokäufer, sondern wird meistens durch technische Rahmenbedingungen diktiert.

Seit dem Jahr 1978 veröffentlicht das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) monatlich die Neuzulassungen. Zu den Daten gehören auch die Farben der neuzugelassenen Fahrzeuge. Allerdings ist hierbei die Einschränkung zu beachten, dass „nur“ Farbbereiche angegeben werden. Ein Türkis kann nach Angaben des Herstellers dem blauen oder grünen Bereich zugeordnet werden. Auch wird kein Unterschied zwischen Uni-, Metallic- und Effektfarben gemacht. Es ist davon auszugehen, dass die gemeldeten grauen Fahrzeuge silbermetallic sind. Bei weißen und schwarzen halten sich Unis und Effekt etwa die Waage.

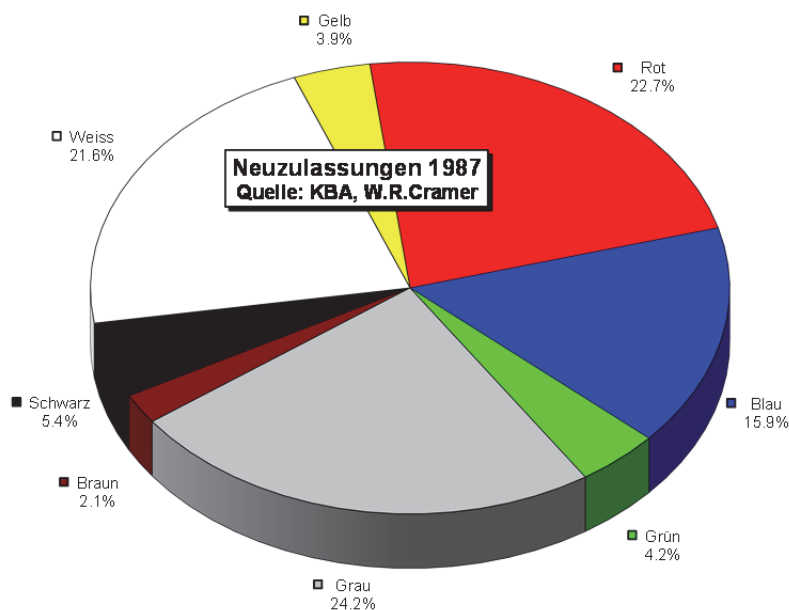
Im Jahr 1978 war die Farbenwelt auf deutschen Straßen noch in Ordnung: Bunte Farben dominierten das Straßenbild (siehe Titelbilder). Auch in anderen europäischen Ländern sah man bunte Fahrzeuge auf deren Straßen. Allerdings unterschieden sich die bunten Farben meistens von denen in Deutschland. Beispielsweise waren gelbe Farben in Frankreich und Italien grünlicher als in Deutschland.

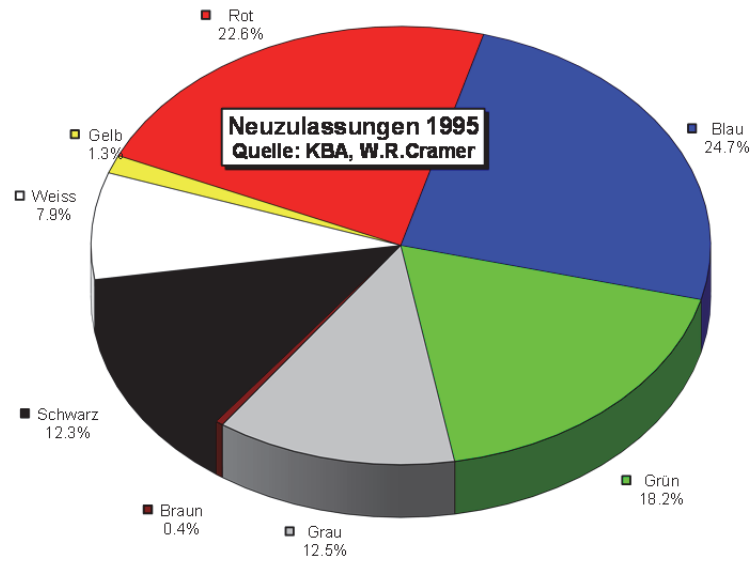
Die Farbverteilung im Jahre 1978 – in den Jahren vorher war sie ähnlich – zeigt eine Dominanz der Farben Gelb, Rot und Grün. Das waren kräftige Unifarben im Gegensatz zu den heutigen dunklen Grüntönen. Es war aber schon abzusehen, dass die bunten Farben verschwinden würden, da sich die Auto- und Lackhersteller geeinigt hatten, keine schwermetallhaltigen Pigmente mehr einzusetzen. Insbesondere mit gelben Pigmenten konnten intensive Grün-, Orange- und Rottöne produziert werden. Anfang der 60er Jahre setzte auch eine Hype nach schwarzen Fahrzeugen ein: Regierungsfahrzeuge wurden mehr und mehr in Dunkelblau bestellt, Beerdigungsfahrzeuge wechsel-



ten zu Anthrazit- und Silbermetallic und schwarze Taxen präsentierten sich in Hellelfenbein.

Bis Mitte der 80er Jahren wurden Serienfarben noch als sogenannte Ein- oder Zweischichter gefahren, d.h. als Einschichter ohne Klarlack und als Zweischichter mit Klarlack über den Basislack. Der Anteil an Metallic-Lacken nahm zu, weil diese im Zweischicht-Verfahren deutlich besser zu applizieren war. Das zeigt sich insbesondere beim Anstieg der grauen (=silbernen) Fahrzeuge. Aber auch die Zahl der neuzugelassenen Fahrzeuge in Weiß stieg: Hier wurden viele Fahrzeuge in Komplettweiß lackiert, d.h. Kunststoffteile wie Stoßstangen wurden in Weiß mitlackiert. Damals war man noch im Experimentierstadium bezüglich der Kunststofflackierung. Jeder Hersteller von Repara-





turlacken hatte seine eigene Methode.

In den 90er Jahre boten die Autohersteller insbesondere Perleffekt-Lackierungen in Grün und Blau, was sich auch in der Statistik abbildete. Daneben stieg der Anteil schwarzer Fahrzeuge. Von 1981/82 ist dieser Anteil stark gestiegen, wobei heute sicherlich die Mehrzahl der schwarzen Fahrzeuge eine Effektlackierung besitzt. Der Anteil der bunten Fahrzeuge sank ab Mitte der 90er Jahren zugunsten von Silber (Grau). Diese Autofarbe stieg und stieg von Jahr zu Jahr und erreichte mit über 46% den Höhepunkt im Jahre 2004.

