

Hingucker und Serienexoten

Eine Reise durch die Geschichte der Autofarben

Vom dunkelgrünen Kutschenlack über „Perlweiß“ und „Inka-Orange“ bis zum „Reflexsilber“: Wer einen Blick zurück auf die Autofarben der vergangenen hundert Jahre wirft, taucht zwangsläufig in den jeweiligen Zeitgeist ab. Was einst der letzte Schrei war, galt bereits ein paar Jahre später als schlimme Geschmacksverirrung, 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

Es soll nicht wenige Autofans geben, die alte Filme oder betagte Fernsehkrimis nur deswegen anschauen, um die darin herumfahrenden Autos zu betrachten. Sie genießen den Zeitmaschinen-Effekt historischer Bilder und können sich wunderbar in ihre Jugend zurückversetzen. Mit über den größten Nostalgiefaktor verfügen die Fahrzeugtypen, die praktisch undenkbar sind ohne ihre charakteristischen Farben. Wenn alte Autos auf Ausstellungen oder Oldtimertreffen anrollen, leuchten sie den Betrachtern entgegen wie Zeitzeugen einer vergangenen Epoche.

Dabei war die Farbenvielfalt 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 in der Frühzeit der Herstellung des T-Modells die Wünsche seiner Kunden. Denn die Massenproduktion erlaubte keine aufwändigen Lackiervorgänge, die Tage oder sogar Wochen in Anspruch nehmen konnten. Schnell trocknende Farben waren gefragt. Und offenbar besaß der neu entwickelte Nitrolack mit den schwarzen Pigmenten besonders günstige Trocknungseigenschaften. Möglicherweise waren es aber auch schlicht Rationalisierungsgründe, warum Ford zeitweise ausschließlich auf Schwarz setzte.

Bis Mitte der 30er-Jahre konnten die Hersteller außerdem nur wenige Farbtöne in Rot, Blau und Grün präsentieren – ohne besondere Feinheiten. Danach erlaubte jedoch der technische Fortschritt, auch in der Serienproduktion eine breitere Palette anzubieten. Denn die nun verwendeten Harnstoff- und Melaminharze, die weniger stark vergilbten, erlaubten auch hellere Töne bei Einbrennlackierungen. In Europa brachte aber 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 bunte Palette.

Von Anfang an farbenfroh zeigte sich der noch junge Motorsport: In den ersten Jahrzehnten der Autorennen waren die Lackierungen nationentypisch: Die englischen Wagen zierte das berühmte „British Racing Green“, französische kamen hellblau daher, belgische gelb und deutsche weiß. Später bestimmten vor allem die Sponsoren der Rennställe das Erscheinungsbild der Boliden. 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!

Unverändert dagegen blieb über Jahrzehnte 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 die gelbe Farbe erhielten sie durch den Zusammenschluss mit dem Chicagoer Taxiunternehmen „Yellow Cab“. In zahllosen Filmen sind diese Autos zu sehen, natürlich auch in „Taxi Driver“ von 1976.

Die 50er: gedeckte Töne

Ein derart grelles Bild bot dagegen der Autoverkehr im Europa der 50er-Jahre nicht. In Deutschland etwa waren die Taxis 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 Ver-

kehrssicherheit viele Anhänger fanden. Mancher wählte auch deswegen eine silberne Lackierung, weil die entsprechend gestylten Rennwagen von Mercedes zu den erfolgreichsten des Jahrzehnts zählten. Das Image der Farben insgesamt entsprach der Zeitströmung: Viele Menschen orientierten sich an traditionellen Wertmustern und lehnten Experimente ab, auch was die automobilen Farbtöne anging. Ein leuchtendes Rot kam einer Provokation gleich und blieb meist den eher sportlichen Wagen vorbehalten.

Kurz darauf setzte allerdings ein Trend zur Zweifarblackierung ein, der sich bis weit in die Sechziger hielt. Dabei wurde meist eine gedeckte mit einer klaren Farbe gemischt, beispielsweise das Dach farbig abgesetzt – zu beobachten selbst bei Kleinwagen wie der BMW-„Isetta“. 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 Beliebtheitskala, zum Beispiel der grau-blau gestaltete Typ 12 M. Experten bewerten heute diese 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 pastellartigen Farben – beispielsweise hellen Blau- oder Gelbtönen. Die waren damals modern 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 begannen nach und nach, das Straßenbild zu erobern, obwohl noch bis Ende der 60er-Jahre die Lackierungen Weiß/Elfenbein/Creme eine dominierende Stellung einnahmen.

Die Sechziger 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 grellen Trend aufnahm und ihre Serienlackierungen anpasste. Der 1973 entstandene Film „American Graffiti“ spiegelt den Geist dieser Zeit wider und machte die Autos zu Hauptdarstellern. Die geheimnisvolle Blondine, der Filmheld Curt (gespielt von Richard Dreyfuss) beim „Cruisen“ durch eine US-Kleinstadt begegnete, lag aber nicht im Bonbontrend: Sie fuhr einen weißen Ford Thunderbird, den Klassiker des amerikanischen Automobilbaus schlechthin. Der fand selbst in Popsongs Eingang, beispielsweise in Marc Cohns („Walking in Memphis“) Stück „Silver Thunderbird“. Aber auch andere Cruiser hinterließen Spuren in der Pop-Musik, meist in Kombination mit einer emotional ansprechenden Farbe: der „Pink Cadillac“ (Natalie Cole) oder die „Little Red Corvette“ (Prince).

In Deutschland zum Beispiel wurde es jedoch erst nach 1967 richtig bunt: Die aus Amerika herüberschwappende Hippie-Bewegung fand auch hierzulande Anhänger, für die das Auto kein unantastbares Heiligtum war. Junge Leute nahmen sich ihren „Käfer“, ihre „Ente“ 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 der traditionellen Autobesitzer. Schnell erhob sich der Ruf nach Verboten und einem polizeilichen Vorgehen gegen „allzu grell bemalte Hippie-Autos“, die angeblich die Aufmerksamkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer ablenkten.

Die 70er: Design oder nicht sein

Viele Zeitungen spotteten allerdings darüber und wendeten ein, dass dann wohl aus dem gleichen Grund auch die Zulassung des „Dino“ von Ferrari untersagt werden müsste. Man sollte lieber dankbar sein, dass die bemalten Autos auch im Nebel gut zu erkennen seien. 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 grellen Vorlieben der Hippies kam von Verkehrsexperten, die betonten: Das vom farblichen her gesehene 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 die Farbe „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. In Deutschland mochten selbst die Taxifahrer ihre Fahrgäste nicht mehr mit den gesetzlich vorgeschriebenen schwarzen Wagen befördern und brachten Sicherheitsaspekte vor. Die Diskussion hatte Folgen: Ab 1971 mussten die deutschen Taxis in der Farbe „Hellelfenbein“ lackiert sein.

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, die 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. In den Siebzigern 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 Pkws 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

Das Konjunkturtal Anfang der 80er-Jahre beendete die Zeit der großen Farbexperimente. Obwohl Individualisten sich trotz der schlechten wirtschaftlichen Lage nicht lumpen ließen und weiterhin viel Geld für außergewöhnliche Design-Lackierungen ausgaben. Die „Airbrush-Kunst“ schlug sich auch auf die Optik der Fahrzeuge nieder, wobei besonders Fantasy-Darstellungen, Erotik, Landschaften und Pop-Art gefragt waren. Die große Masse allerdings setzte auf Unauffälligkeit. So schoss in Deutschland die Farbe Grau 1987 in der Beliebtheit bei den Neuzulassungen nach oben, mit einem Anteil von mehr als 23 Prozent gegenüber knapp 15 Prozent 1983. Grün und Gelb dagegen stürzten im gleichen Zeitraum deutlich ab.

Rot blieb jedoch beliebt – bei VW standen besonders die GTI-Fahrer auf die Variante „Marsrot“, und auch bei Audi wurden verschiedene Rottöne stark nachgefragt. Bis Mitte der 90er-Jahre hielt sich die Signalfarbe oben auf der Hitliste. So richtig bunt wurde es am Anfang des Jahrzehnts auch: aber in erster Linie in den fünf neuen deutschen Bundesländern. Nach dem Fall der Mauer 1989 stürzten sich die Ostdeutschen 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 aus ökonomischen Gründen im DDR-Autobau nicht zum Einsatz. Deswegen bedeutete ein strahlendes Rot für die neuen Bundesbürger etwas Außergewöhnliches.

Die 90er: Rot, Blau oder alles auf einmal

Wie unterschiedlich die Farbvorlieben der Autobesitzer in West und Ost Anfang der Neunziger waren, zeigen die offiziellen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts. Während in Gesamtdeutschland 27,1 Prozent der Käufer auf Rot standen, waren es im Osten sogar 35,5 Prozent! Dagegen mochten in den neuen Ländern nur wenige ein schwarzes Auto fahren, die Quote bei den Neuzulassungen betrug 1991 nur 4 Prozent; bundesweit kam Schwarz indessen auf fast 15 Prozent. Zum Einerlei auf den Straßen der Neunziger gesellte sich aber auch ein schriller 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 Modetag 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. In Deutschland beispielsweise trug 2003 fast jeder zweite zugelassene Wagen ein Kleid aus Silber oder Grau, mit deutlichem Abstand folgten Schwarz und Blau auf der Beliebtheitsskala. Ob Süd- oder Nordamerika, ob Europa oder Asien: Silber findet seit 2000 die meisten Anhänger und hält bis heute die Spitze – so lang wie noch keine andere Farbe zuvor.

Doch angesichts des konjunkturellen Aufschwungs und des günstigen Konsumklimas 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 in Deutschland ein Edel-Image bekommen. Ob eine große Weiß-Zeit naht, vergleichbar mit derjenigen Ende der Sechziger, sei dahingestellt. Offenbar trifft aber auch in diesem Fall eine alte Weisheit zu: Totgesagte leben länger.

Volker Dick