



# standotheek

**Automóviles clásicos y de prestigio.**



**El arte del pintado.**



# Prólogo.

## Standothek “Automóviles clásicos y de prestigio”.

Los tiempos están cambiando. ¿Quién se habría imaginado la dirección asistida, las transmisiones de cinco velocidades o el ABS, allá por los años 60? Sin embargo, hoy nadie compraría un coche sin estas prestaciones de seguridad y confort.

No obstante, la demanda de automóviles clásicos y de prestigio está creciendo. Las leyendas de la carretera, como el BMW 2002, el “Escarabajo” de VW o el Jaguar Tipo E ya no se fabrican, pero son cada vez más populares por diversos motivos:

- El número de automóviles históricos está creciendo. Después de todo, la industria automovilística europea inició la producción en serie en los años 60.
- La gente que se compró su primer coche hace 50 años acaba de jubilarse. Suelen ser personas acomodadas. Y es la primera generación que puede recuperar los recuerdos de su juventud comprándose un coche antiguo.
- Hoy en día, los amantes de coches antiguos de todas las edades y los compradores y vendedores de coches clásicos y de prestigio intercambian información fácilmente en todo el mundo. Nunca había sido tan sencillo para la comunidad de coches antiguos establecer una red.

Todo esto es motivo suficiente para analizar este tema desde un punto de vista profesional y para informarle -como socio de Standothek- sobre las diferencias entre el repintado de automóviles clásicos y de prestigio y las reparaciones de coches nuevos, y sobre cómo adoptar este modelo empresarial.

Este monográfico Standothek ha sido diseñado particularmente para ayudarle a:

- realizar presupuestos precisos del trabajo necesario en las diferentes fases de la reparación,
- proteger la carrocería histórica del vehículo de forma efectiva contra la corrosión,
- encontrar el color exacto,
- mezclar la pintura exacta de forma respetuosa con el medio ambiente y conseguir que el acabado brille como nuevo,
- ganar clientes nuevos con un enfoque personalizado.

### **¿Qué sería de un coche sin su pintura?**

Historia de la pintura de automoción. 5

### **Más rápidos, más ecológicos, más atractivos.**

Historia del repintado de automóviles. 10

### **Bellezas exóticas y llamativas.**

Historia de los colores de automoción. 12

### **Mejores que el original.**

Restauración con sistemas de pintura modernos. 18

### **¡Cuidado con el metal!**

Proteger la carrocería de los vehículos antiguos. 20

### **Cuestión de aislamiento.**

Pintura antigua como fondo. 22

### **No hay nada imposible.**

Localizar el color exacto. 24

### **Regreso al futuro.**

Coches antiguos: nuevas oportunidades de negocio. 28

### **En buenas manos.**

El Mercedes-Benz Classic Center. 31



# ¿Qué sería de un coche sin su pintura?

## Historia de la pintura de automoción.



**A la hora de adquirir un vehículo, lo primero que llama la atención al potencial comprador no es el motor, ni el salpicadero, ni la caja de cambios, sino el color del coche. Al principio de la era del automóvil las cosas eran diferentes. Al igual que la ingeniería de automoción, la pintura para automóviles ha avanzado mucho desde el uso inicial de la brea hasta la actual aplicación de los acabados al agua.**

### Los orígenes

El primer automóvil, el Benz Patent-Motorwagen, no estaba pintado. Kart Benz protegía las piezas metálicas contra la corrosión aplicando una especie de brea. Por aquel entonces se utilizaban dos productos básicos a modo de pintura: barniz de aceite, con una base de aceite de linaza, o -si se necesitaba una calidad especial- barnices de ámbar, obtenidos a partir de resinas de ámbar líquidas, que eran muy caras. El término "pintura de ámbar" siguió empleándose mucho después de que las resinas naturales dieran paso a las sintéticas.

Al principio, los pintores de automóviles solían producir sus pinturas internamente, primero a mano y luego mediante molinos de pintura manuales. Lo hacían como lo habían hecho los pintores a lo largo de los siglos, es decir, mezclando resinas y pigmentos sobre una tabla de mármol o piedra usando una moleta. Como las pinturas se fabricaban de nuevo cada vez que se mezclaban los pigmentos y las resinas, el tono

resultante venía más o menos dictado por el azar. Aunque los automovilistas podían escoger entre azul, negro, verde, marrón, beige o rojo, era imposible especificar la tonalidad exacta. Todos los colores tenían un tono relativamente terroso, ya que sólo había pinturas minerales, que contenían pigmentos inorgánicos. El blanco con plomo y el rojo mineral eran los principales pigmentos anticorrosión.

En los albores de la ingeniería de la automoción, las piezas que había que pintar eran el bastidor, el capó y la carrocería. Antes de pintar, había que preparar la superficie, ya que las láminas se martilleaban a mano o con un martillo mecánico. Se tardaba de cuatro a ocho semanas en pintar un coche entero. Había que imprimir varias veces y aplicar unas cuantas capas intermedias, con unos tiempos de secado largos. También había un proceso de pintura más rápido y sencillo, a base de aceite de madera, que "sólo" tardaba unos diez días.





## Pintura en serie.

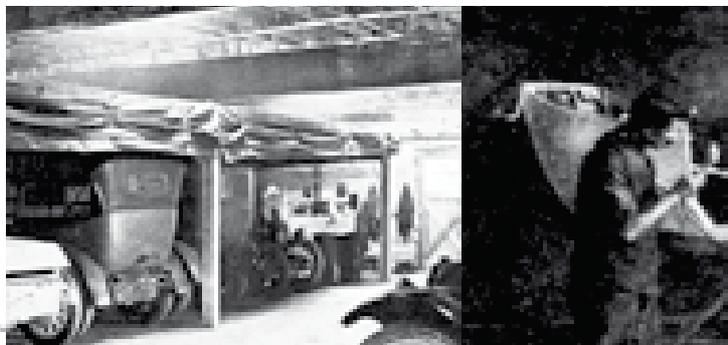
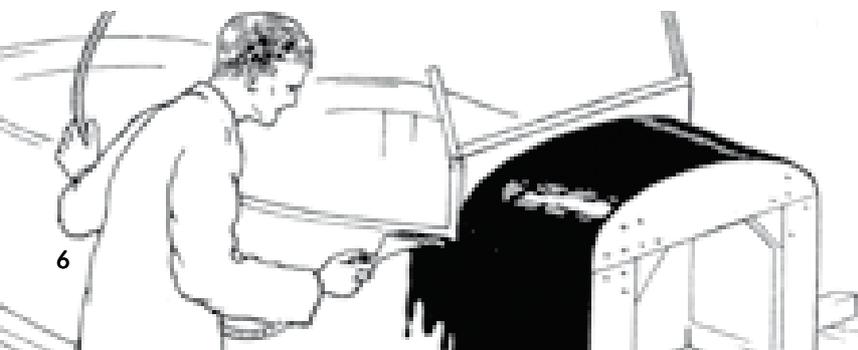
En 1913, Henry Ford consiguió producir el primer coche en una cadena de montaje. Este enfoque revolucionó todo el proceso de producción. Ford no tardó en darse cuenta de que el proceso de pintado impedía a los pintores mantener el ritmo acelerado de la cadena de montaje, y decidió buscar una alternativa para acelerar el proceso.

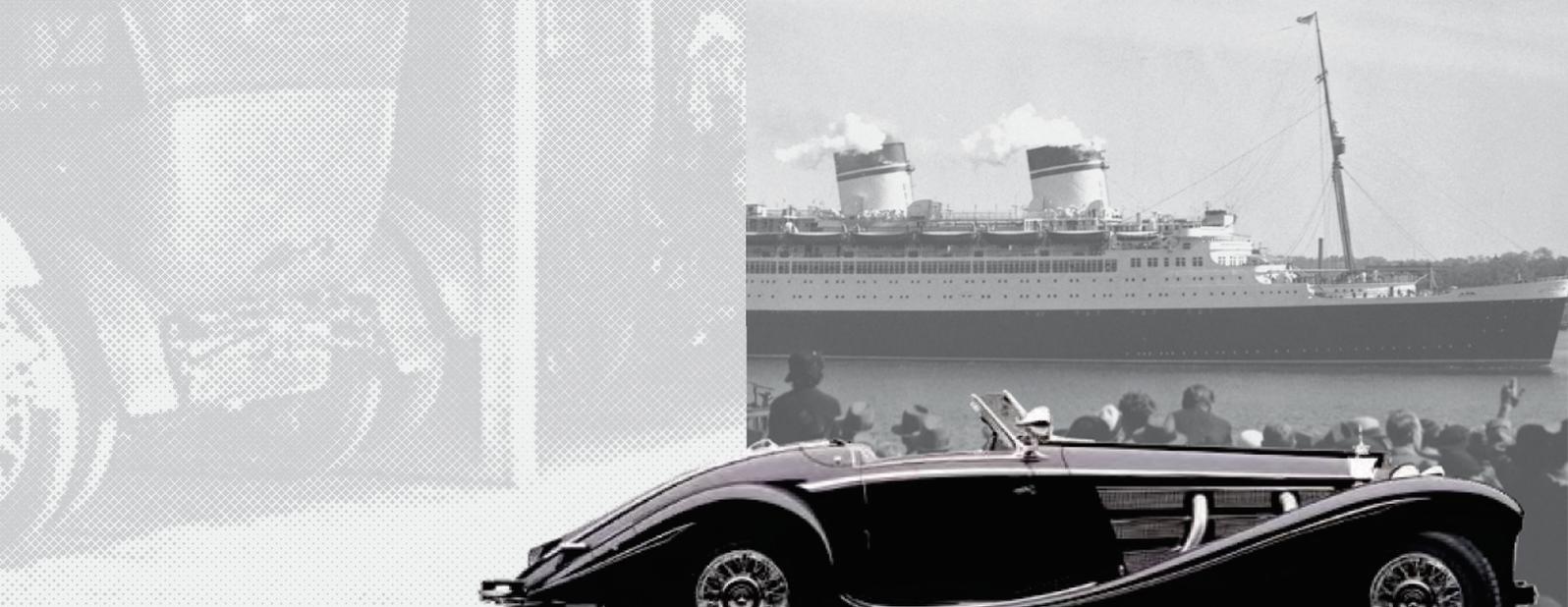
Pero no sería hasta después de la I Guerra Mundial cuando los investigadores descubrieron un nuevo material para la producción de pintura: la nitrocelulosa que había sobrado de la producción de pólvora durante la guerra. La nitrocelulosa se podía transformar en resina para pintura. Además, los químicos ya eran capaces de producir aditivos elásticos, algunos disolventes y pigmentos sintéticos a gran escala. El resultado fue las pinturas nitrocelulósicas mate, que se secaban más rápidamente (unas 15 horas, o incluso menos si se utilizaba aire caliente). Luego se utilizaba una pasta de pulir y un paño de lino para pulir las pinturas mates hasta dejarlas brillantes, con un brillo que no ha podido igualar ningún sistema de acabado hasta la fecha. A base de estas resinas, también se producían materiales de preparación como promotores de adherencia, aparejos y masillas.

Para aplicar las pinturas de nitrocelulosa era necesario hacerlo con pistola, ya que los disolventes de estas pinturas disuelven la capa inferior, por lo que no se pueden aplicar a brocha. Además, las superficies tenían que estar totalmente limpias y desengrasadas, dado que las pinturas nitrocelulósicas son muy sensibles a los restos de grasa y se caracterizan por una adhesión bastante deficiente.

Las pinturas nitrocelulósicas seguían ofreciendo una gama de colores muy limitada. Con la mayoría de los fabricantes de automóviles, los clientes podían escoger entre rojo, azul o verde, y el resultado no estaba garantizado ni estandarizado, como en la actualidad. El primer pigmento blanco, el dióxido de titanio, se utilizó en 1928, y se convirtió rápidamente en el color más popular para los coches deportivos y otros automóviles descapotables de los años 30.

Pero el éxito fue efímero, ya que las pinturas de nitrocelulosa no son resistentes a la intemperie. La descomposición constante de la resina provocaba rápidamente un aspecto mate, y los repulidos frecuentes terminaban desgastando el acabado.





## Pinturas nitrocelulósicas combinadas.

A medida que la carrocería de los vehículos iba evolucionando, la tecnología de pintura también cambiaba. En 1927 se desarrolló en EEUU una nueva resina, la resina alquídica, denominada gliptal. Tras modificarla con ácidos grasos, esta resina se podía utilizar para barnices. Las pinturas de resina alquídica se podían combinar con nitrocelulosa, y podían emplearse entonces como componentes elasticantes en pinturas nitrocelulósicas. Esta mezcla se dio en llamar posteriormente pintura nitrocelulósica combinada.

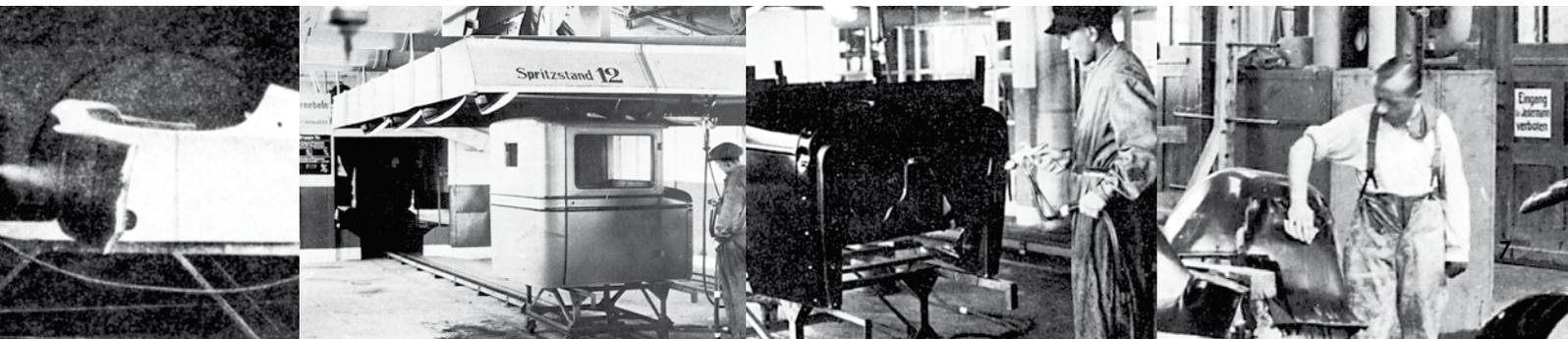
En los años 30, aparecieron las resinas de melamina y de urea, que no amarilleaban tan rápidamente y se combinaban con resinas alquídicas para producir colores más claros. A partir de 1935, estas pinturas de resina alquídica modificadas se fueron popularizando, ya que proporcionaban una superficie más dura que las de nitrocelulosa y no requerían pulido. Además, sólo se necesitaba la mitad del material, en comparación con las pinturas usadas anteriormente.

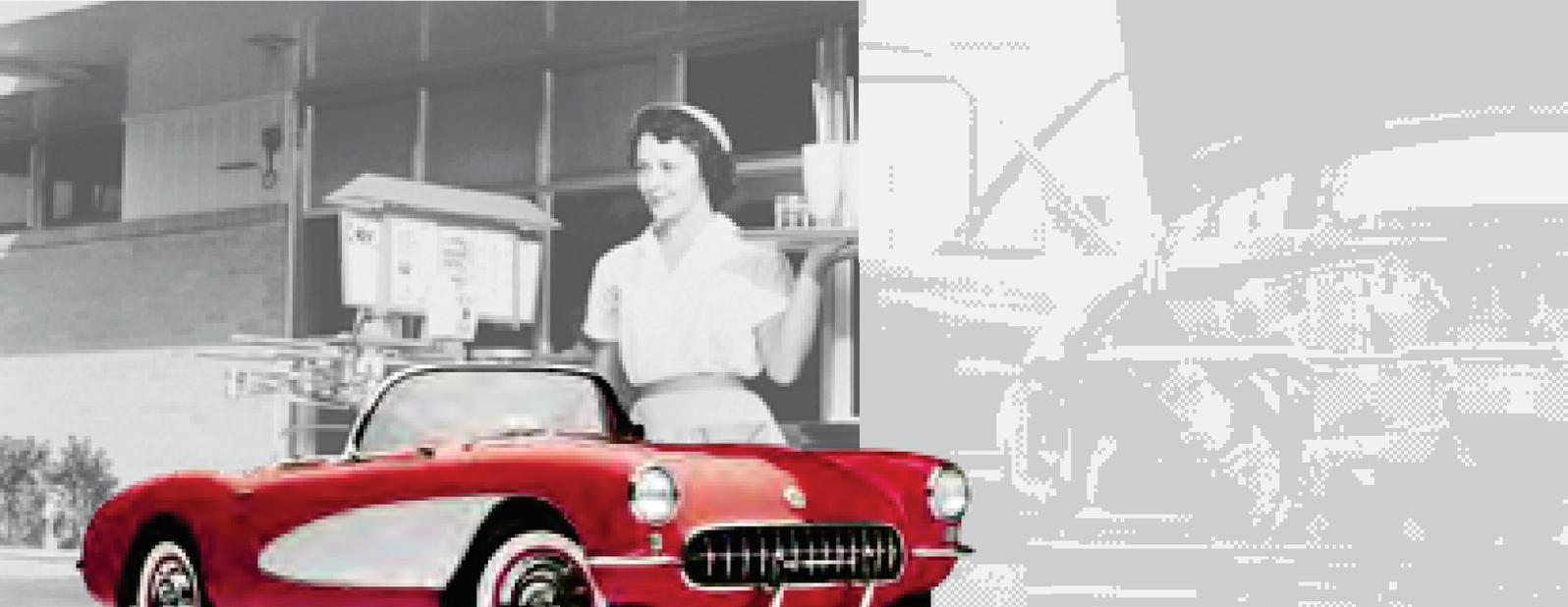
Gracias al nuevo material y a los avances tecnológicos, ya sólo se tardaba algo menos de cuatro horas en pintar una carrocería nueva - siempre que se utilizaran láminas de metal embutido, que no necesitaban masilla.

Los colores también cambiaron. En el Salón del Automóvil de París de 1946 se exhibieron por primera vez pinturas para automoción de tonos vivos, gracias

a los nuevos pigmentos orgánicos. La pintura de los automóviles también se vio influenciada por los coches de carreras plateados, de gran éxito en aquel momento. Durante algún tiempo estuvo de moda tener un coche plateado o gris perla.

Tras la II Guerra Mundial, las resinas alquídicas se utilizaban prácticamente en toda Europa, ya que permitían utilizar en la cadena de montaje los procesos (por aquel entonces de tecnología punta) de aplicación de resina alquídica de melamina por cocción. El aparejo y la imprimación se aplicaban con un proceso de pulverización a alta presión, aunque a finales de los 50 algunos fabricantes ya lo hacían por inmersión. La pintura nitrocelulósica se conservó sólo para los sedán de lujo muy caros, hasta 1963-64, a pesar de los cuidados adicionales que requería este tipo de acabado. Las resinas alquídicas eran tan flexibles químicamente y ofrecían una calidad tan elevada que han seguido desempeñando un papel importante en la pintura de automoción hasta el día de hoy. Poco después de su introducción dominaron también el mercado de las pinturas en el sector del repintado.





## Nuevos materiales para pinturas.

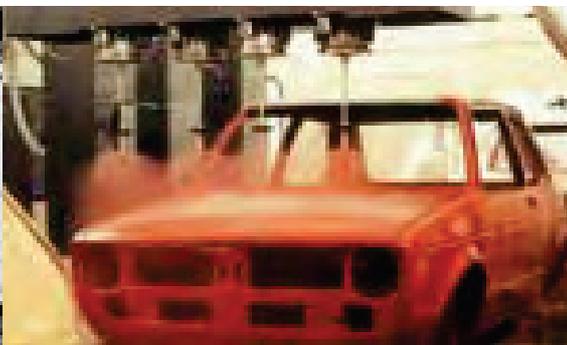
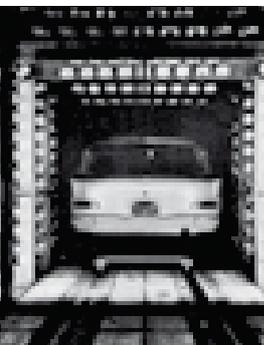
A partir de 1963, el poliéster fue el nuevo material para la industria de la pintura. Se utilizaba como base para masillas; de ahí que las masillas de resina sintética y de nitrocelulosa fueron perdiendo importancia. Los ingredientes de los acabados también cambiaron. Las pinturas de resina alquídica pasaron a mezclarse con isocianatos, que aceleraban el secado incluso a temperatura ambiente en comparación con las pinturas a base de resina alquídica de melamina. El secado en cabina combinada permitía al pintor ahorrar mucho tiempo con el nuevo sistema de pintado, de forma que estas cabinas pronto se convirtieron en una necesidad económica para los talleres.

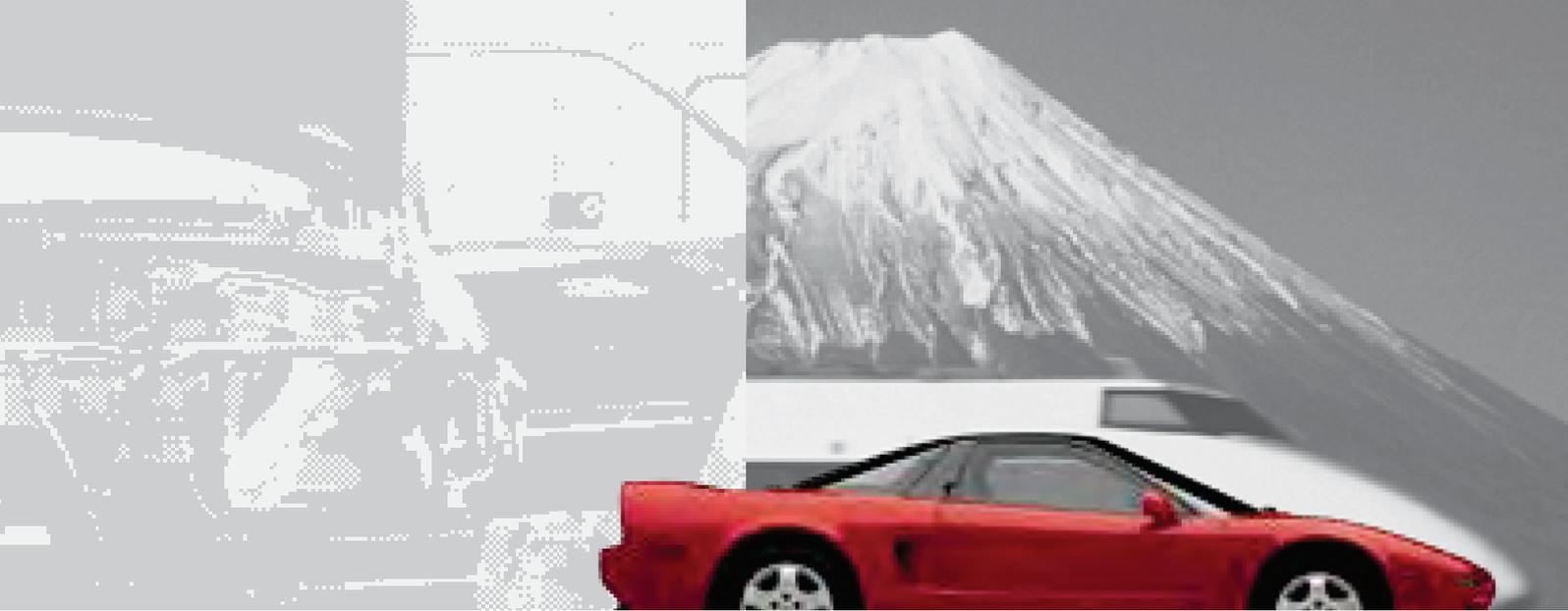
Entre 1972 y 1975, la tecnología de poliuretano acrílico 2K (base acrílica y endurecedor de poliisocianato) eliminó prácticamente del mercado a las pinturas de resina alquídica. Estos sistemas 2K para la capa de acabado se caracterizaban por una mayor resistencia física y química. Las pinturas se secaban más deprisa; las partículas de polvo y los descolgados se podían eliminar mediante el pulido. Desde principios de los años 70, los fabricantes de pintura desarrollaron también un aparejo imprimación que protegía contra la corrosión, para evitar la necesidad de aplicar pinturas anticorrosivas especiales.

Durante los años 80 y 90, la pintura seguía siendo uno de los procesos más largos de la producción automovilística. Actualmente, en pintura para OEM, se siguen utilizando pulverizadores electrostáticos con atomizadores rotativos a la hora de aplicar el aparejo y el acabado en la carrocería ya preparada. Esto supone un gran ahorro de material, ya que actualmente el 90% de la pintura utilizada se aplica realmente donde corresponde, en la carrocería.

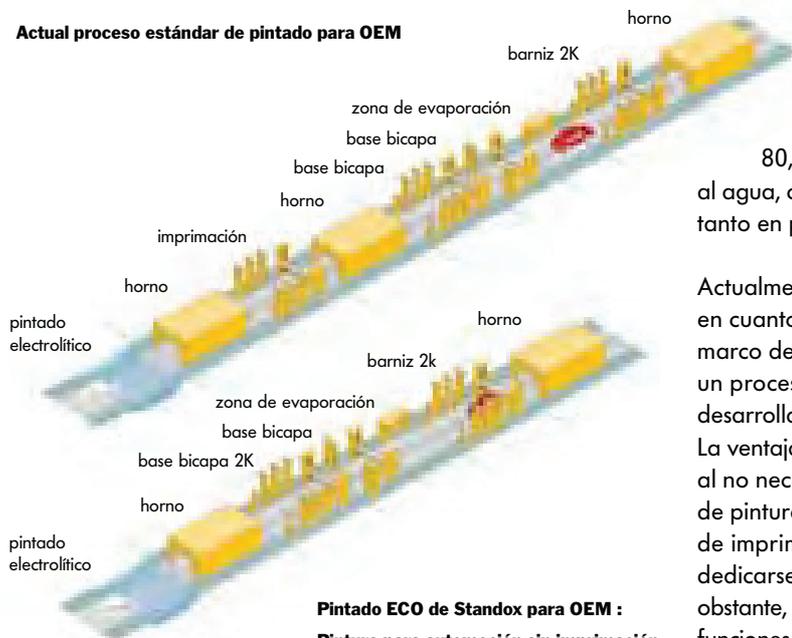
En cambio, con el proceso de aplicación convencional a alta presión se perdía la mitad del material por exceso de pulverización. Desde mediados de los años 80, la pintura de OEM se ha automatizado casi totalmente, y en la actualidad la realizan robots en la mayoría de los casos. Sólo algunas pequeñas zonas se tienen que seguir pintando a mano: las piezas interiores, como el compartimento del motor y el maletero, el capó y las puertas se pintan previamente con pistola.

En los años 80, se abandonaron una serie de componentes de pintura peligrosos, a medida que los fabricantes de pintura y de automóviles tomaban conciencia de la importancia de proteger el medio ambiente. Además, se redujo la proporción de disolventes orgánicos en las pinturas, ya que estas sustancias provocan niebla tóxica y otros problemas.





**Actual proceso estándar de pintado para OEM**



**Pintado ECO de Standex para OEM :  
Pintura para automoción sin imprimación.**

Las pinturas acrílicas 2K se siguieron desarrollando y dieron paso a las pinturas de altos sólidos y bajo contenido en disolventes. A mediados de los años 80, también aparecieron las primeras pinturas al agua, cuyo uso se ha estandarizado desde entonces tanto en pintura para OEM como para repintado.

Actualmente se exige mucho de la pintura para OEM en cuanto al aspecto y la calidad del acabado. En el marco de su concepto Eco, Standex ha desarrollado un proceso en el que la función del aparejo se desarrolla a través de unas bases bicapa especiales. La ventaja para los fabricantes de automóviles es que, al no necesitar la capa de imprimación, el proceso de pintura se acelera y la capacidad de los sistemas de imprimación y de los hornos de secado puede dedicarse a otras tareas. En el campo del repintado, no obstante, los aparejos seguirán realizando sus numerosas funciones (algunas de ellas todavía desconocidas) por mucho tiempo.





## Más rápidos, más ecológicos, más atractivos.

### Historia del repintado de automóviles.

**El repintado de automóviles ha mejorado mucho desde que apareció el automóvil. Y, desde entonces, ha supuesto un reto para la industria. Después de todo, cualquier pequeño desperfecto tiene que resultar invisible tras la reparación.**

Las pinturas basadas en aceites de madera suponían una dificultad especial: cualquier desperfecto exigía la eliminación de toda la pintura, ya que era imposible igualar y aplicar colores sólo en una parte de un panel. La única solución era volver a pintar todo el vehículo.

La restauración de las pinturas de nitrocelulosa resistentes a la intemperie era otro gran reto para los pintores que tenían que mezclar el tono adecuado a partir de sus colores primarios, siguiendo un complejo proceso.

Tras la introducción de las pinturas de nitrocelulosa, los pintores tendían a utilizar estos productos, ya que eran fáciles de combinar con las resinas de secado al horno utilizadas en los acabados para OEM. Hasta finales de la década de los 60, las pinturas de nitrocelulosa se utilizaban en los talleres que no tenían cabina combinada.

Como alternativa estaba la pintura de repintado de 80°C, muy adecuada para pintados multicapa, tan

populares en los años 50, ya que se secaba en poco tiempo y podía repintarse rápidamente. Estas pinturas se aplicaban en cabinas de pulverización, donde se filtraba, calentaba y suministraba aire fresco verticalmente. Poco a poco, las pinturas a base de resinas alquídicas de melamina conquistaron también el mercado de repintado.

A finales de la década de los 60 apareció un cambio fundamental en el campo de los materiales básicos. Los materiales de epoxi 2K se utilizaban cada vez más como imprimación, aparejo-imprimación y aparejo, primero en el segmento de vehículos comerciales y luego para el repintado de automóviles.

Mientras que las pinturas para OEM de los años 70 se componían de cuatro capas (fosfato de zinc, imprimación, aparejo y acabado). Los pintores solían aplicar una estructura de tres capas formada por una imprimación que contenía ácido fosfórico, un aparejo y un acabado. Para reproducir el número creciente de colores destinados al repintado de vehículos, los fabricantes de pintura desarrollaron los sistemas de mezcla.



El repintado de automoción moderno se caracteriza por unos sistemas fáciles de usar y respetuosos con el medio ambiente, que permiten reducir el stock de material, ofrecen un mayor rendimiento y garantizan mayor seguridad en términos medioambientales y para los operarios que aplican el producto.

Debido a la poca opacidad de algunos pigmentos y al desarrollo de nuevos efectos, en la década de los 80, muchos trabajos de repintado requerían hasta tres capas. Había que combinar perfectamente un aparejo con color, una base bicapa y un barniz (tintado), lo que suponía un proceso muy complejo. A mediados de los años 80, aparecieron en el mercado las pinturas perladas, que también se utilizaron para OEM. En los años 80 y 90, aumentó considerablemente el número de colores y efectos utilizados en pintura de automoción, y esta tendencia se ha mantenido hasta ahora.

Actualmente, los talleres de repintado pueden escoger entre una amplia gama de productos con un bajo contenido en disolventes, incluyendo la Base Bicapa al agua Standohyd. Las pinturas de altos sólidos y las pinturas UV de secado rápido, los barnices resistentes a los arañazos o repelentes de la suciedad son otros de los sistemas que marcarán el futuro del repintado para automoción.





## Bellezas exóticas y llamativas.

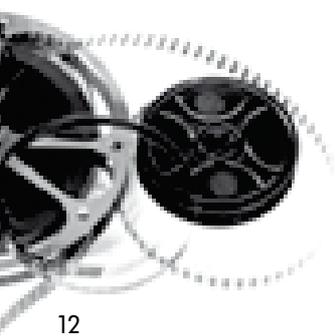
Historia de los colores de automoción.

**Desde la pintura verde oscura para carruajes hasta los colores “Pearl White”, “Inca Orange” y “Reflex Silver”, si analizamos los colores usados en automoción en los últimos 100 años, descubriremos, sin lugar a dudas, el alma de cada época. Lo que un año causaba furor, pronto quedaba anticuado y pasaba a convertirse en un codiciado objeto de coleccionismo años después. Un viaje a través de la historia del color nos trae recuerdos de escenas callejeras pasadas y de leyendas de la carretera de antaño.**

### Un viaje en el tiempo.

A los amantes de la automoción les encanta ver películas antiguas y series de televisión de gánsteres simplemente por los coches de época. Como si viajaran atrás en el tiempo, disfrutaban de esas imágenes históricas que les devuelven a tiempos pasados. Podría decirse que los modelos de coches que más nostalgia despiertan son los que resultan imposibles de imaginar sin su color característico; el “Escarabajo” de VW en azul claro, por ejemplo, o el DAF 46 en amarillo Sahara. Siempre que se exhiben coches antiguos en exposiciones o encuentros de coches de época, brillan como iconos de tiempos pasados ante los ojos de los espectadores.

Al principio de la historia de la automoción, la paleta de colores era realmente bastante reducida, debido a las escasas posibilidades de la tecnología de la pintura. “Puede ser de cualquier color, siempre que sea negro,” dijo Henry Ford, quien inició la producción en cadena del Modelo T en 1913, en respuesta a los deseos de sus clientes. Después de todo, la producción en serie no permitía realizar complejos procesos de pintura que tardarían días o incluso semanas. Se necesitaban pinturas de secado rápido. Y, por aquel entonces, la que ofrecía mejores propiedades era la recién desarrollada pintura nitrocelulósica con pigmentos negros. Pero, quién sabe si quizás la insistencia de Ford por el negro se debía únicamente a una cuestión de eficiencia.

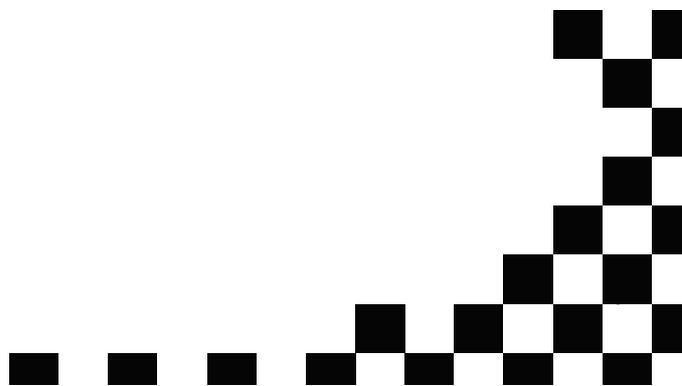




Hasta mediados de los años 30, los fabricantes de coches sólo ofrecían unos cuantos colores en rojo, azul y verde - con enormes fluctuaciones de tonalidad. A partir de entonces, los avances técnicos permitieron ampliar la oferta de colores. Las resinas de urea y de melamina que se utilizaban por aquel entonces no amarilleaban tanto y permitían lograr tonos más claros para las resinas de secado al horno. No obstante, en Europa las cosas sólo empezaron a animarse después de la II Guerra Mundial, cuando aparecieron las pinturas de resinas alquídicas de melamina, que permitieron crear más variedad de colores. En el Salón del Automóvil de París de 1946, los visitantes observaron una variedad de colores y tonalidades nunca vista.

Las carreras automovilísticas, que estaban aún en mantillas, fueron desde el principio de lo más colorido. En los primeros años de competición, los países se identificaban por colores: los coches de la Commonwealth se pintaban de verde (denominado "British Racing Green"), los coches franceses eran azules, los belgas amarillos y los alemanes blancos. Es curioso reseñar que, en un principio, la normativa internacional asignó el negro a los coches italianos, pero "Rosso Alfa", el Alfa Rojo, pronto se convirtió en el color de los bólidos italianos - el famoso color rojo de Ferrari se desarrolló posteriormente en base a esto.

Desde el Trofeo Gordon-Bennet de 1900, los coches de carrera alemanes siempre habían sido blancos. Cuando en 1934, en el Eiffel Grand Prix de París, los Mercedes superaron el límite de peso en tan sólo un kilo, el director del equipo decidió sencillamente eliminar toda la pintura de la carrocería. Debajo apareció el brillo plateado del aluminio, que inmediatamente dio un nuevo nombre a los coches de carreras Mercedes Benz: los "Silver Arrows" (Flechas Plateadas), que llegaron a conquistar la fama eterna. Actualmente, el aspecto de los coches de competición viene determinado sobre todo por sus patrocinadores.





A diferencia de lo que ocurría en los circuitos de carreras, en las ciudades de EEUU los colores de los taxis han permanecido inalterables. Los "taxis amarillos" con bandas a cuadros en los laterales y en el techo, contruidos por la Checker Motors Company en Kalamazoo, Michigan, desde 1922, siempre han dominado las calles. Se pintaron con este típico color amarillo a raíz de que un estudio de la Universidad de Chicago revelara que los taxis de la compañía "Yellow Cab" eran los que se identificaban más fácilmente; y así sigue siendo hasta la fecha. Los taxis aparecen en innumerables películas americanas, particularmente en "Taxi Driver", de 1976.

#### **Años 50: Tonos apagados.**

El tráfico europeo de los años 50 era mucho menos colorido. En Alemania, por ejemplo, los taxis eran negros y los automovilistas preferían tonos apagados, como el azul oscuro, el verde y el negro, o bien optaban por el blanco, el gris claro o el plateado - unos colores que se popularizaron por motivos de seguridad vial. También había quien se decantaba por el plateado, porque las "flechas plateadas" de Mercedes fueron los coches de carreras con más triunfos durante esta década. La imagen general de los colores reflejaba las tendencias de la época: el rojo fuerte se consideraba provocativo y quedaba más o menos "reservado" para los coches deportivos.

Poco después surgió una tendencia hacia los acabados de dos tonos, que duró hasta bien entrada la década de los 60. Normalmente, se combinaba un color apagado con otro más claro, por ejemplo para el techo. El uso de bandas laterales cromadas se traducía en una división horizontal del vehículo, que se prestaba al empleo de diferentes colores. En Ford Alemania, los coches de varios tonos eran los más populares en torno a 1960: por ejemplo, el Ford Taunus 12 M en gris y azul. En la actualidad, los expertos consideran que la época de los acabados de dos tonos constituyó una fase de transición hacia el uso exclusivo de colores claros con más pigmento.

#### **Años 60: Irrumpen los colores vistosos.**

Las pinturas claras habían causado problemas, ya que tendían a perder brillo. Por eso, a principios de los años 60, muchos coches se pintaban en colores pastel: por ejemplo, en azul celeste o en tonos amarillos. Estos colores estuvieron muy de moda por aquel entonces, y también podían encontrarse en otros ámbitos de la vida cotidiana, por ejemplo en muebles de cocina o en porcelana. En cualquier caso, se había terminado la época del "gris sobre gris" en nuestras calles, dando paso progresivamente a colores vivos, alegres e intensos, aunque los acabados en blanco, marfil y crema siguieron dominando hasta finales de los años 60.





En los años 60 surgieron también las limusinas americanas color caramelo, resultado de un "movimiento de base". Los jóvenes americanos, aburridos de los acabados de fábrica, se hicieron con su propia pistola para pintar y pusieron en práctica sus ideas sobre el color. Influidos por la publicidad y la moda joven, produjeron una respuesta tan arrolladora que la industria decidió adoptar su tendencia en sus acabados para OEM. Algunos coches clásicos americanos incluso quedaron inmortalizados en canciones pop, como "Silver Thunderbird" de Marc Cohn. Otros automóviles también se han hecho un hueco en la música pop, normalmente unidos a un color atractivo emocionalmente, son el "Pink Cadillac" (Natalie Cole) o el "Little Red Corvette" (Prince).

En 1967, el movimiento hippie americano también encontró seguidores en Europa, para quienes el automóvil ya no era sacrosanto. Los jóvenes cogieron sus "Escarabajos" de VW, sus "Bulli" (VB Tipo 2), sus Citroën 2 CV o sus Renault R4 y los rediseñaron utilizando colores vivos, hasta no quedar nada del acabado original. Al igual que las revueltas estudiantiles y las minifaldas, los hippies contrariaron a grandes sectores de la población, particularmente a la enorme mayoría de automovilistas tradicionales.

#### **Años 70: Colores atrevidos.**

Pocos años después, los coches con acabados de fábrica brillaban como nunca antes lo habían hecho; en 1971, el color blanco estaba de moda pero ganaba por muy poco al rojo y al azul. Predominaban los tonos más llamativos, mientras que los colores que proporcionaban seguridad y los acabados metalizados iban ganando terreno. Los colores claros habían sustituido, por fin, a los colores tierra. E incluso las coloridas preferencias de los hippies acabaron valorándose, aunque a posteriori, cuando los expertos en tráfico declararon que los coches multicolores eran los más seguros.

Siguiendo la tendencia de usar colores muy vivos, incluso los fabricantes más conocidos ofrecieron coches llamativos, p.ej. un BMW de la Serie 5 en amarillo limón. La estética de la Serie 2 también se hizo eco de la actitud atrevida del fabricante bávaro hacia el color - estos coches se pintaron de color naranja.





### **Cuanto más pequeños, más coloridos.**

A mediados de los años 70, se desarrolló una "teoría del color" basada en la amplia experiencia obtenida, y que sigue aplicándose en la actualidad. En tiempos de cambio y de fuerte actividad económica, la gente se atreve a experimentar con los colores, mientras que en momentos de recesión económica y en un ambiente conservador, los fabricantes y compradores tienden a ser más cautos y prefieren colores más discretos. En Italia, no obstante, el color rojo Ferrari ha sido un elemento permanente durante décadas y ha sobrevivido a las tendencias más diversas sin grandes modificaciones. Sólo el cambio a las pinturas al agua, hace unos cinco años, ha aumentado ligeramente el contenido en azul - pero este cambio no es perceptible al ojo humano.

Aparte de las tendencias del momento, el tamaño de los coches también ha influido en el color: por regla general, cuanto más pequeño es el coche, más vivo es el color. En los años 70, apareció una tendencia hacia acabados de diseño, que también fue seguida por los fabricantes de OEM. Así, por ejemplo, en 1975, Opel utilizó el eslogan "coches poco comunes a precios poco comunes" para anunciar su serie "Swinger": un Kadett, Ascona o Manta con un dibujo de un sol o a rayas, cuyos colores combinaban con el color básico del coche.

Tras una pausa temporal durante la crisis energética de 1973-74, en 1977 se vivió un enorme auge automovilístico durante el cual los acabados metalizados superaron por primera vez una cuota de mercado del 30% y trajeron consigo innovadoras tonalidades. Al asomarse a un parking u observar el tráfico de aquellos años, uno rápidamente llegaba a la conclusión de que más de la mitad de los coches estaban pintados en colores bastante llamativos. Entre ellos había combinaciones que unos años después serían prácticamente inaceptables, como marrón y beige, el color más popular después del rojo y verde en 1977. Ford, por ejemplo, ofrecía un Fiesta con un acabado beige y asientos de color verde claro - una combinación muy valorada en la actualidad por los más exigentes seguidores de este modelo.

### **Años 80: La década discreta.**

La aerografía dejó su huella en los coches de algunos propietarios más individualistas, con diseños de fantasía, erotismo, paisajes y pop art entre otros. La inmensa mayoría, no obstante, prefería los colores discretos. En 1987, por ejemplo, el gris fue el color más popular en algunas regiones, con una cuota de mercado de más del 23%, en comparación con el 15% de 1983. Por otra parte, el verde y el amarillo fueron claramente a la baja durante este mismo periodo.





El rojo, no obstante, siguió siendo un color muy popular. A los conductores del VW Golf GTI les encantaba el color "Rojo Marte", y Audi también registró una fuerte demanda de varios tonos de rojo. Hasta mediados de los 90, el "color para señales" se mantuvo en cabeza de lista.

#### **Años 90: Rojo, azul, o todo a la vez.**

Al principio de los años 90, el panorama adquirió mucho colorido durante algún tiempo en Alemania, sobre todo en las regiones orientales del país. Tras la caída del muro en 1989, los alemanes del Este daban todo por conseguir coches pintados en colores claros y brillantes. Después de todo, la pintura de sus Wartburgs y Trabants había permanecido inalterada desde los años 50, y sólo ofrecía tonos apagados, pálidos y casi sin brillo. Los colores claros de alta pigmentación (es decir, caros) no se habían utilizado en la industria automovilística de la República Democrática Alemana por motivos económicos.

La monotonía de las calles se vio interrumpida en los años 90 con un vehículo exótico y lleno de colorido: el VW Polo "Edición Benetton", que combinaba cuatro colores en una sola carrocería. Suscitó opiniones para todos los gustos y fue considerado desde "una tontería sinsentido" hasta "un vehículo de lo más llamativo".

La moda desapareció rápidamente y, desde el año 2000, el otrora popular rojo ha ido desapareciendo de nuestras calles. Era la época de los coches grises y plateados, que sustituyeron al verde como color más popular en automoción en todo el mundo. En Europa, Asia y América del Norte o del Sur, el plateado ha sido el color preferido en automoción desde el año 2000 - durante más tiempo que cualquier otro color.

Mientras tanto, los expertos predicen una nueva era de colores llamativos para mediados de la década. Las cosas que ya eran técnicamente posibles en los últimos años, pero que no se implementaban por consideración al mercado, ofrecen ahora nuevos estímulos para el diseño de colores. El naranja del Fiat Punto es un buen ejemplo. Otras tendencias posibles incluyen el "estilo usado", muy conocido en la moda vaquera, combinando superficies mate y brillantes en una sola carrocería.

Según los expertos, hay un color que volverá seguro: el blanco. Representa el luto en la tradición asiática, donde se usa también para grandes limusinas por su estética discreta, y pronto marcará la pauta en otros mercados.



## Mejores que el original.

Restauración con sistemas de pintura modernos.



**La nostalgia no es siempre buena consejera cuando se trata de dar un nuevo acabado a una “joya histórica”. No sólo porque actualmente en muchos países está prohibido usar pinturas de base disolvente, sino también porque los sistemas de pintura modernos ofrecen una mayor protección y un acabado perfecto.**

Desde enero de 2007, todas las pinturas de repintado de la UE tienen que cumplir la Directiva sobre emisiones de Componentes Orgánicos Volátiles (COV). La legislación contempla excepciones sólo para los vehículos de época auténticos, declarados por las autoridades competentes como de gran valor cultural e histórico. La Directiva COV marca límites estrictos sobre el porcentaje de compuestos orgánicos que se liberan a la atmósfera durante el pintado.

Por eso, las pinturas al agua y los barnices COV son la elección prioritaria a la hora de repintar coches antiguos o de prestigio.

El lema es: las piezas de recambio no transforman un original en una copia. Esto es aplicable a un parabrisas nuevo o a una pintura nueva. Los originales cambian con el tiempo, incluso si proceden de otra época.

Por supuesto, siempre habrá clientes que quieran un acabado fiel al original para sus tesoros antiguos, es decir, con pinturas de nitrocelulosa puras. Creen que los “colores al agua” modernos alterarían el aire especial de su automóvil, o incluso reducirían su valor. Temen que la superficie pierda su antiguo brillo por más que la

pulan con devoción. Desgraciadamente, se tarda mucho tiempo en disipar estos prejuicios, que – en el caso de los productos Standox – resultan totalmente infundados.

La Base bicapa Standohyd, por ejemplo, es un sistema de base bicapa al agua que sólo puede combinarse con los Barnices COV de la gama Standocryl para formar un sistema de repintado bicapa, de alto rendimiento y respetuoso con el medio ambiente. La base bicapa Standohyd cuenta con 64 bases de mezcla que permiten conseguir unos 23.000 colores lisos, metalizados y perlados – incluyendo todas las tonalidades principales de automóviles actuales y clásicos.

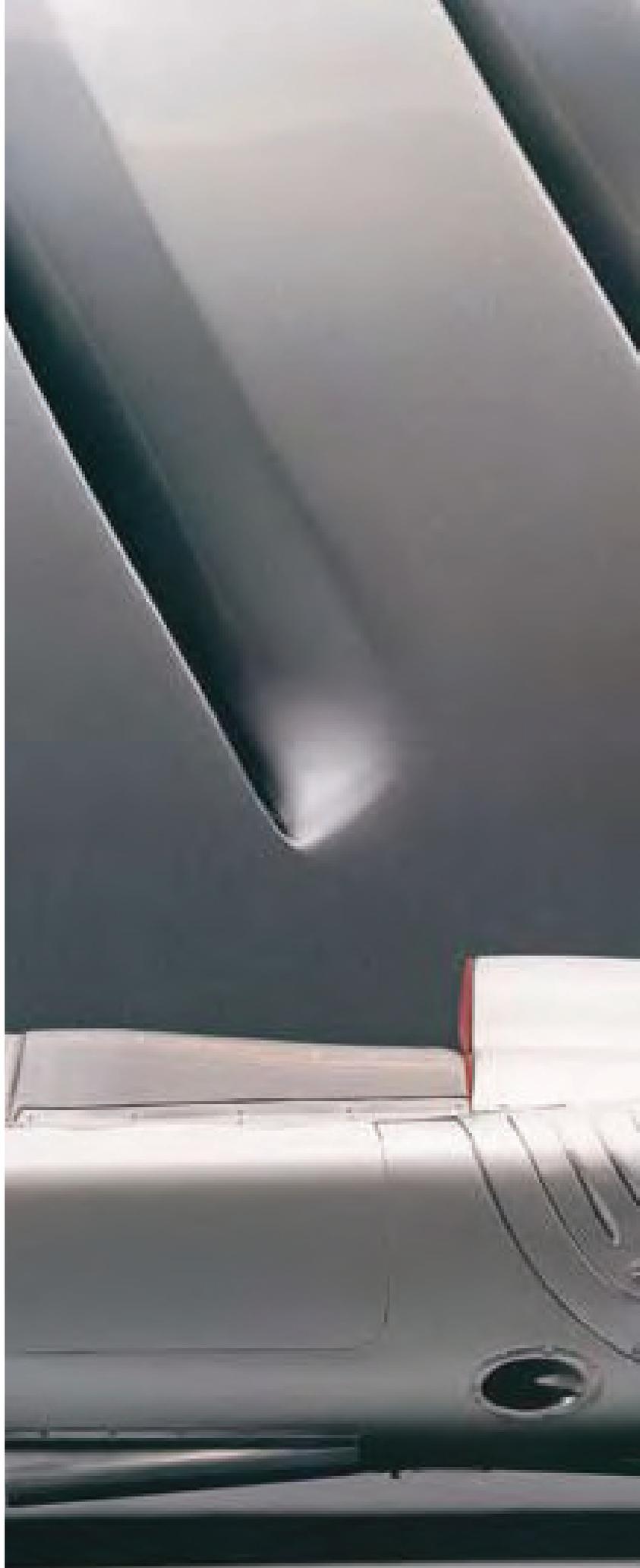
Tecnológicamente, las bases bicapa Standohyd son muy superiores a las pinturas antiguas. La especial composición de los pigmentos, por ejemplo, garantiza una mayor precisión del color. Además, no pierden color bajo una radiación ultravioleta intensa, porque las resinas utilizadas con los pigmentos son mucho más estables a los rayos UV que las de las pinturas nitrocelulósicas o termoplásticas.

Pero, cuando se trata de automóviles clásicos y de prestigio, la tecnología punta no siempre es la medida de todas las cosas. Los clientes que deciden restaurar un coche así están invirtiendo su dinero en la conservación de un bien único y en su deseo de vivir una experiencia automovilística única. Otorgan gran importancia a ser lo más fiel posible a los detalles originales. Por eso, los amantes de los coches de época suelen optar por los acabados monocapa, tan generalizados antes, en comparación con los propietarios de coches modernos.

Para estos clientes, el acabado Standocryl VOC Topcoat de Standox es una alternativa atractiva. El sistema de acabado 2K resulta particularmente adecuado para tonos verdes, beige y azules lisos, y se compone de 23 bases de mezcla basadas en una avanzada tecnología de pigmentos y resinas, que permite alcanzar los estándares más elevados en cuestión de calidad y estética.

Esto también resulta aplicable a la pátina especial de las pinturas históricas. Con la ayuda de técnicas de pulido y de pinturas mate se puede imitar incluso el brillo desgastado de la pintura antigua. En estos casos se requiere pericia, experiencia y el ojo de un experto.

Todo esto demuestra que, para reparaciones de coches clásicos o de prestigio, no se pueden ignorar los estándares tecnológicos y ecológicos actuales. Al contrario. Los materiales de pintura de Standox, destinados a las reparaciones de vehículos, permiten satisfacer las más altas expectativas de los clientes y, al mismo tiempo, cumplir la estricta normativa medioambiental.



# ¡Cuidado con el metal!

## Proteger la carrocería de los vehículos antiguos.

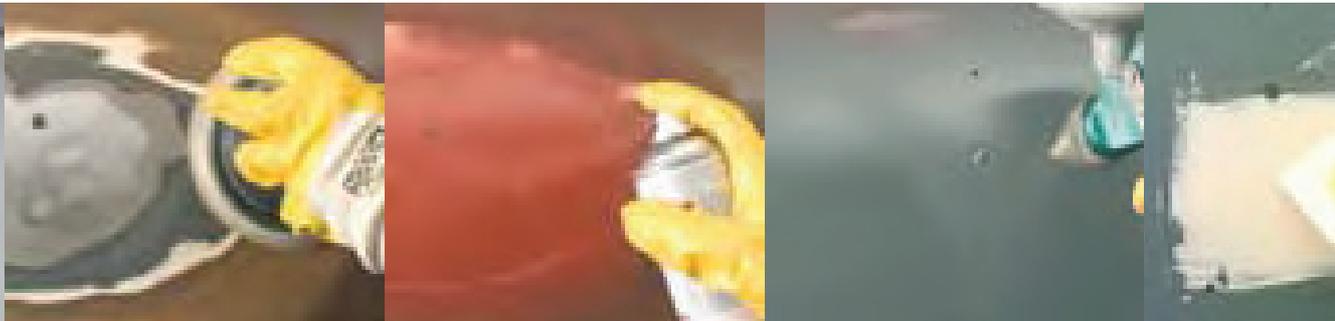
**Cuando se trata de restaurar la carrocería de un vehículo antiguo, es esencial conseguir una protección efectiva contra la corrosión. Por eso, resulta crucial evitar el contacto entre la masilla y el metal desnudo.**

Los tiempos están cambiando, también en el sector de la fabricación de carrocerías. Sino, ¿cómo se podría explicar que en la actualidad los fabricantes de automóviles ofrezcan una garantía de 12 años contra la corrosión? Por otra parte, la chapa de los vehículos antiguos se ve muy afectada por la humedad. Cuando se trata de repintar un automóvil clásico o de prestigio, es esencial pensar en una protección eficaz contra la corrosión.

Hasta los años 80, no era habitual utilizar plásticos ni aluminio en la industria automovilística. Las carrocerías se construían básicamente con chapa de metal, cuyo peor enemigo en la carretera era el agua, ya fuese a causa de la lluvia o de las salpicaduras. Por eso, muchos coches acababan convertidos en chatarra, porque habían quedado destartados y oxidados.

Una de las principales razones por las que los propietarios de coches antiguos y de prestigio deciden reparar estos vehículos es por su deseo de salvarlos de tan triste fin. Después de todo, ahora es mucho más fácil proteger la carrocería contra la corrosión que hace unas décadas. Con todo, la corrosión es un peligro omnipresente -incluso donde menos se espera. El óxido se extendía fácilmente debido, sobre todo, a las propiedades químicas de las antiguas chapas de metal. Con el tiempo, incluso los puntos de óxido más diminutos llegaban a desplegar todo su poder destructivo.

Es importante proteger el vehículo contra la corrosión desde la fase de preparación del fondo. Hay que aplicar siempre una fina capa de aislamiento entre la chapa desnuda y la masilla. Sino, la masilla actúa como una esponja seca que absorbe el agua y la pasa al metal.

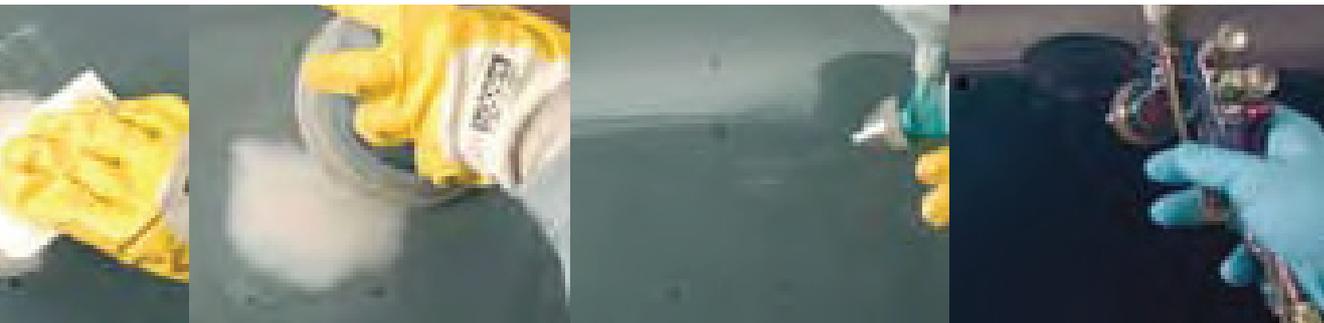


Standex recomienda usar un sistema bicapa basado en una imprimación ácida y un aparejo 2K. La imprimación ácida tiene un efecto pasivante e inhibe el efecto de la corrosión. Además, en combinación con el aparejo 2K, ofrece una excelente adherencia al fondo metálico y al acabado. El aparejo 2K aísla los poros y las marcas de lijado y ayuda a igualar la superficie. Es la base ideal para el acabado.

No obstante, la tecnología de pintura moderna, por sí sola, no puede garantizar la larga vida de un automóvil clásico o de prestigio. Es importante llevar a cabo todos los pasos del proceso de repintado con el mayor cuidado. Esto quiere decir que hay que repetir el aislamiento siempre que una parte de la carrocería se haya lijado hasta la chapa - aunque se trate de una zona diminuta.

Hay que aislar el metal desnudo con la imprimación ácida de Standox y el aparejo 2K de Standox siguiendo las especificaciones del sistema de pintado de Standox correspondiente.

Las piezas plásticas también se deterioran con el paso del tiempo. Hasta los años 80, el PVC y el ABS se utilizaban mucho menos que ahora. Los laterales y frontales integrados, hechos de plástico duro, son un invento más reciente. Los alerones, rejillas, parachoques y guardabarros de los automóviles clásicos y de prestigio eran piezas por sí mismas, construidas -como el resto del coche- en metal de verdad.





# Cuestión de aislamiento.

## Pintura antigua como fondo.

**El aplicar aparejos acrílicos 2K sobre acabados como pinturas de nitrocelulosa o termoplásticas puede ocasionar una pérdida de adherencia. Cuando se repintan fondos sensibles a los disolventes, una buena alternativa es utilizar un aparejo de epoxi.**

¿La pintura antigua es estable? ¿Puedo aplicar el acabado encima? Éstas son dos preguntas críticas que los pintores profesionales deben plantearse antes de utilizar una pintura actual sobre la pintura antigua.

Después de todo, los coches antiguos suelen estar pintados con pinturas de nitrocelulosa o termoplástica. Ambos tipos de pintura pueden quedar rugosas y desprenderse del metal al entrar en contacto con disolventes, como los que contienen los acabados acrílicos 2K. Esto afecta negativamente no sólo a la adherencia, sino también al aspecto final del acabado. Este tipo de pintura antigua, por lo tanto, no es siempre un fondo adecuado para un segundo acabado.

Para verificar si la pintura antigua es sensible a los disolventes, Standox recomienda realizar la prueba del disolvente, que ofrece resultados rápidos y fiables.

En el mejor de los casos, la pintura antigua no reacciona, es decir, no es reversible y no se desprende, sino que se queda igual de dura que antes. Este fondo puede repintarse sin riesgo alguno, siguiendo las recomendaciones de Standox.

En el peor de los casos, la pintura antigua reacciona al disolvente y resulta reversible, quedan marcas de parche o se desprende totalmente. Como resultado, la pintura no se adhiere al fondo. Entonces es necesario eliminar la pintura de toda la carrocería y explicarle al cliente acerca de los costes adicionales.

Si el cliente no está dispuesto a cubrir esos costes adicionales, Standox ofrece una alternativa profesional. La chapa con pintura antigua sensible a los disolventes puede aislarse mediante un aparejo de epoxi sin renunciar a la calidad. La combinación de una imprimación y un aparejo resulta menos agresiva para la pintura antigua y es equivalente a un aparejo acrílico 2K en cuanto a poder de relleno y brillo del acabado. Así, forma una excelente base sobre la que aplicar el acabado.

En cuanto al secado de una pintura sensible, también hay que dejar de lado los procedimientos habituales. Después de todo, la pintura puede ser termoplástica, en cuyo caso la alternativa más segura es el secado al aire.

Las pinturas termoplásticas aparecieron en los años 40, sobre todo en EEUU, en sustitución de las pinturas de nitrocelulosa. Éstas últimas eran fáciles de aplicar y se secaban rápido, pero necesitaban un buen pulido después de la aplicación. Las pinturas termoplásticas, en cambio, brillaban como nuevas inmediatamente después del secado.

Sin embargo, no son muy indicadas como fondos para reparaciones modernas, ya que son reversibles al entrar en contacto con disolventes y cuando se exponen al calor extremo. Dado que un fondo reversible juega en contra de una pintura sólida, existe el riesgo de que se formen grietas.

En caso de duda sobre el tipo de fondo que se está manejando, Standox recomienda el secado al aire, en vez del horneado. Aunque se tarde un poco más, es una opción claramente más segura. Este método también resulta recomendable desde el punto de vista del cliente, porque al invertir unas cuantas horas en esto pueden estar tranquilos sabiendo que su "joya antigua" seguirá causando sensación durante muchos años más.



## No hay nada imposible.

Localizar el color exacto.

**A veces se consigue rápidamente, otras se tarda un poco más. Pero, incluso cuando se trata de los automóviles clásicos más exclusivos, Standox le ayuda a encontrar la fórmula de color exacta.**

Con muchos coches de época, sólo el color original puede hacernos retroceder a "los buenos viejos tiempos". Después de todo, ¿qué sería de un Ferrari 250 GT Berlinetta sin su rojo vivo? ¿O de un Mercedes Benz 600 sin su negro intenso? Pero antes estos colores no se documentaban con tanta precisión como ahora. Por eso, muchos colores originales no se encuentran en ningún archivo del mundo.

Luego hay otros coches de época que han estado expuestos a las inclemencias meteorológicas: sol, lluvia, veranos cálidos y fríos inviernos. Por eso, han perdido la pintura en algunas partes y la intemperie ha dejado su huella. El problema es que la pátina adquirida con los años hace que resulte difícil identificar el color original.

Éstas son sólo dos de las razones por las que Standox recomienda usar el espectrofotómetro Genius y el programa informático Standwin.





La combinación del espectrofotómetro Genius y el programa Standowin no requiere memoria a largo plazo para identificar un color liso o de efecto especial.

Genius lee los colores y tonalidades directamente sobre la carrocería limpia del vehículo. Al medir desde tres ángulos distintos, los resultados son sumamente precisos. Este práctico dispositivo identifica los efectos perlados de forma tan fiable como los colores lisos o metalizados.

Tras la medición, el programa Standowin verifica los resultados contrastándolos con las fórmulas de la base de datos. El programa contiene más de 30.000 valores de referencia y se actualiza periódicamente. Por ello, en la mayoría de los casos, el sistema proporciona la fórmula de color exacta inmediatamente, y esta fórmula se puede enviar directamente a la balanza electrónica para realizar la mezcla con total precisión.

Si el color no es 100% exacto, el programa permite ajustarlo manualmente. Las diferencias entre el color original y el color propuesto por el programa pueden eliminarse fácilmente mediante un ajuste de color digital, y luego la fórmula modificada se puede guardar en

la base de datos para poder consultarla en el futuro. De este modo, Genius y Standowin le ayudan a ofrecer a sus clientes un servicio más ágil y rápido.

No obstante, ni siquiera la mejor de las tecnologías puede sustituir al ojo experto del profesional. Como en cualquier reparación, una vez mezclada la pintura, siempre hay que pintar una muestra de color primero. Porque sólo el ojo humano puede decir, a la luz del día o bajo una lámpara de luz de día, hasta qué punto la mezcla coincide con el color original, o si hay que reajustar el color. Recomendamos anotar la fórmula de color en las muestras y guardarlas, para luego poder acceder a toda la información relevante de forma rápida.





En cualquier caso, la combinación de Genius y Standowin es la solución más rápida y fiable para identificar un color. Además, esto se aplica también a los colores nuevos y, por ende, a los coches nuevos.

Hay otros métodos para localizar la tonalidad de color exacta, pero son mucho más complejos. La manera más sencilla es consultando directamente la etiqueta de identificación del vehículo. Esta etiqueta indica el código de color (una combinación de letras y/o números), que le ayudará a identificar la fórmula de color correcta. La página web en español de Standox ([www.standox.es](http://www.standox.es)) proporciona información actualizada sobre la fórmula de color correspondiente.

Si no encuentra la etiqueta de identificación inmediatamente desde la página web de Standox, también puede descargarse los planos de ubicación del fabricante, que muestran donde suelen estar las etiquetas de cada marca de coches.

Si esta información no le resulta útil, debe recopilar todos los datos que pueda sobre el vehículo e iniciar una búsqueda a través de la base de datos de fórmulas de color de Standox. La información sobre el fabricante, la familia del modelo y el año de fabricación suelen ayudar a identificar el color original de un coche de época o de prestigio con gran precisión. Por suerte, los fabricantes de automó-

viles de antaño no cambiaban los colores de sus acabados originales con tanta frecuencia como lo hacen ahora.

A veces, no obstante, la cuestión se complica. En ese caso, Standox pone a su disposición el Servicio de Color, atendido por técnicos especializados que le ayudarán de forma inmediata a solucionar cualquier duda relacionada con el color, incluso cuando queda tan poca pintura original en la carrocería que no se puede identificar el color con Genius y Standowin. Con el tapón del depósito del combustible o la tapa de la guantera pintados del color original, el equipo de Standox le ofrecerá la fórmula correcta. Pero, en este caso, necesitará un poco de paciencia, porque el análisis puede tardar "cierto tiempo".

Consejo de Standox: a la hora de repintar un coche de época o de prestigio, empiece siempre por identificar el color. Así evitará perder su valioso tiempo en caso de dudas.







# Regreso al futuro.

## Coches antiguos: nuevas oportunidades de negocio.

**Los coches clásicos y de prestigio son coches especiales, y sus dueños también son clientes especiales. Suelen tener una gran pasión y mucho tiempo. El taller con espíritu emprendedor debe, en estos casos, ofrecer excelencia en todos los campos.**

Si construye su negocio sobre varios pilares, conseguirá una alta utilización de la capacidad del taller incluso cuando haya poco moviendo en el negocio. Esto también se aplica a los talleres de pintura. El repintado de coches clásicos y de prestigio es una fuente ideal de ingresos adicionales.

Después de todo, el negocio tradicional se rige por unas temporadas claras. En el norte, por ejemplo, los coches nuevos no se repintan en invierno, porque sus dueños prefieren esperar a la primavera, cuando las carreteras son más seguras. Por otro lado, los clientes comerciales, como las empresas de ingeniería del metal o los carpinteros suelen requerir los servicios de un taller de pintura sólo en épocas de máxima demanda, pero casi nunca durante las vacaciones.

La experiencia demuestra que los propietarios de coches clásicos y de prestigio son distintos de los demás. Así, por ejemplo, vuelven a comprarse su primer coche cuando se jubilan. O son coleccionistas y por fin encuentran un coche específico después de una larga búsqueda. En cualquier caso, el coche que llevan al taller es un viejo sueño hecho realidad.

No obstante, son coches que no se conducen mucho; a lo mejor, esporádicamente algún fin de semana de verano, pero nunca en invierno. Para sus propietarios, lo realmente importante es el deseo de hacer que un coche antiguo brille como nuevo. Por eso, a veces, no importa tener que esperar unas cuantas semanas. Lo que cuenta es que el resultado sea bueno.

Si consigue ganarse a esta clientela, podrá optimizar al máximo la capacidad del taller. Esto reducirá la presión sobre su presupuesto, mantendrá ocupado al personal y puede incluso llevarle a conseguir más clientes. Porque si consigue devolver a un automóvil antiguo su brillo original, su taller será también la primera elección a la hora de reparar coches nuevos, ya que los dueños de los coches de época no sólo tienen automóviles antiguos.

Estos clientes suelen ser muy apasionados, y esperan que "su" taller de pintura les dedique una gran atención. Como experto en repintado, el taller tendrá que satisfacer estas demandas en muchos sentidos.

Como propietario de un taller de pintura, usted les ofrece la infraestructura perfecta para reparar coches de época: un equipo dotado de tecnología punta, unos empleados cualificados y una presentación atractiva que demuestra al cliente que su taller es la mejor opción para el repintado de automóviles clásicos y de prestigio. Una página web con información especializada, algunas referencias de clientes y este Standothek también pueden resultar de ayuda para transmitir esta imagen.

Como asesor, usted hace que el sueño de sus clientes se convierta en realidad. Sabe que no se trata de solucionar problemas estándar, sino de realizar una tarea muy específica de la que quizás ni el propio cliente sea realmente consciente al principio. Serán necesarias una o más reuniones en persona para definir de forma realista cuál es el objetivo final, cómo se llevará a cabo el trabajo y qué gastos implicará la restauración. Juntos, tendrán que determinar si hay que repintar todo el vehículo o basta con un pintado parcial, y cómo es el acabado existente: liso o con una ligera textura como un coche moderno.

Como experto, ofrecerá a sus clientes un trabajo realizado con el mayor cuidado y máxima precisión. Esto puede demostrarse de forma muy efectiva preparando con esmero el material antes de tomar las decisiones importantes. Por ejemplo, a la hora de elegir el color, puede pintar media docena de muestras para decidir con su cliente cuál es la solución más adecuada. Durante el proceso no debe perder de vista la imagen global, porque un acabado muy brillante puede quedar bien en un Cadillac, pero resultará cursi en un viejo "Escarabajo" de VW.

Como proveedor de servicios, debe presentar a su cliente una oferta adaptada a sus necesidades. Así, se asegura de que ellos pueden ir siguiendo la evolución del trabajo.

Recuerde: los aficionados a los coches de época pueden parecer unos clientes raros, pero pueden aportar importantes beneficios si consigues ganárselos.





## En buenas manos.

### El Mercedes-Benz Classic Center.

**Gottlieb Daimler y Carl Friedrich Benz pasaron a los anales de la historia de la automoción. Por eso, en Fellbach, cerca de Stuttgart, las pinturas Standox se usan para hacer que los destantalados coches de época vuelvan a brillar como nuevos.**

¿Qué habría pasado si estos dos pioneros no se hubieran asociado? En 1883, Gottlieb Daimler consiguió la patente para "el motor de gas con ignición por medio de un tubo caliente", estableciendo así los cimientos del motor de combustión rápido. Tres años después, Carl Friedrich Benz compró los derechos del "automóvil", que por aquel entonces era un vehículo de tres ruedas con motor de combustión e ignición eléctrica. En 1926, sus compañías "Benz & Cie." y "Daimler Motoren Gesellschaft" se fusionaron para convertirse en "Daimler AG", la compañía que fabricó muchos de los coches que luego se convirtieron en leyendas.



Entre los coches que nunca se olvidarán están:

- el "Gran Mercedes" 770, que pasó a ser un coche sólo apto para grandes personalidades en los 30;
- el "Silver Arrow", que dominó los circuitos del Grand Prix en la preguerra;
- el "Gullwing 300 SL", que se convirtió en la expresión dinámica del "boom" económico alemán;
- el 600, cuyos 6 metros de longitud confirieron literalmente una nueva dimensión a la fabricación automovilística moderna.

Actualmente, el Mercedes-Benz Classic Center de Fellbach, cerca de Stuttgart, se encarga de cuidar de todos estos clásicos. La compañía considera visita obligada a este centro para los propietarios de automóviles clásicos Daimler, Benz, Mercedes y Mercedes-Benz. Además de prestar servicio al Museo Mercedes-Benz, también atiende a todos los clientes que quieren preservar el estado original de sus vehículos Mercedes-Benz.

Los clientes del Mercedes-Benz Classic Center se benefician de poder acceder directamente a todos los recursos clave del fabricante incluyendo, entre otros,

los extensos archivos de la compañía, las instalaciones de I+D, la experiencia adquirida en la construcción de prototipos y tecnología punta para reproducir vehículos antiguos fieles al original.

El taller del Mercedes-Benz Classic Center restaura, repara y ofrece mantenimiento para todos los vehículos, incluyendo diagnósticos precisos y presupuestos de costes. Esto se aplica a todos los automóviles Daimler, Benz, Mercedes y Mercedes-Benz vendidos desde 1886 – sin excepción alguna. El trabajo de repintado se basa en la Guía de Repintado desarrollada conjuntamente con Standox. Aparte de restauraciones generales y parciales, el taller del centro también realiza reparaciones individuales y reconstruye motores, transmisiones, ejes, direcciones y otros componentes si ya no pueden conseguirse de entre los más de 40.000 recambios Mercedes-Benz originales en stock.

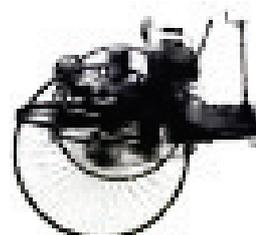


Ni que decir tiene que todos los automóviles expuestos en la sala de exposición y venta del Mercedes-Benz Classic Center se someten primero a la prueba de ácido en el taller. Esto se aplica también a los descapotables históricos de la flota de vehículos de alquiler para eventos clásicos. Estos vehículos, que pueden alquilarse para viajes privados desde abril hasta octubre, son revisados regularmente por los especialistas en el taller del centro.

Ahora, los propietarios estadounidenses de coches Mercedes-Benz de época también pueden beneficiarse de un mantenimiento de primera, de por vida, ya que en febrero de 2006 se abrió el primer Classic Center en Irvine, California, en estrecha colaboración con Mercedes-Benz EEUU.

#### **Contacto**

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](http://www.mercedes-benz.com/classic-center)



# Más información.

## **Standotheks.**

- Preparación perfecta del fondo. La base para un resultado excelente.
- Pintado de plásticos.
- El camino más rápido para la igualación perfecta del color.

## **Catálogos de Standox.**

- Standohyd – Un futuro brillante para su taller.
- Experiencia en cuestión de color.
- Genius – Igualación del color rápida y eficiente.

## **Créditos de las imágenes.**

Imagen de portada: Archivo de Standox  
Portada: [www.digitalstock.de](http://www.digitalstock.de)

Página 4  
[www.iStockphoto.com](http://www.iStockphoto.com)

Páginas 5–8  
Inferior: Audin Verlag  
Superior: Archivo de Standox

Página 9  
Inferior: Grupo BMW  
Superior: Archivo de Standox

Página 10  
Audin Verlag

Página 11  
Superior: Archivo de Standox  
Derecha: [www.iStockphoto.com](http://www.iStockphoto.com)

Páginas 12–13  
Imágenes en blanco y negro:  
[www.iStockphoto.com](http://www.iStockphoto.com)  
Imágenes en color:  
Archivo de Standox

Páginas 14–15  
Superior: [www.webreporter.com](http://www.webreporter.com) / [photocase.com](http://photocase.com)  
Hilera de imágenes: Archivo de Standox, Volkswagen AG,  
[www.iStockphoto.com](http://www.iStockphoto.com)

Páginas 16–17  
Archivo de Standox

Páginas 20–21  
Imagen grande: Daimler AG  
Imágenes pequeñas: Archivo de Standox

Página 22  
Imagen grande: [www.iStockphoto.com](http://www.iStockphoto.com)  
Imágenes pequeñas: Archivo de Standox

Páginas 24–25  
Superior: Archivo de Standox  
Inferior: [www.iStockphoto.com](http://www.iStockphoto.com)

Páginas 27–28  
Dirk Krüll

Página 30  
Wolfgang Birke

Página 31  
Daimler AG

Páginas 32–33  
Daimler AG  
Archivo de Standox





Standex · Avda. Diagonal, 561 · 08029 Barcelona · España