



Egzotyczne piękności.

Historia kolorów samochodowych.

Kolory karoserii samochodów popularne w minionych dekadach perfekcyjnie odzwierciedlają ducha czasu swoich lat - od ciemnej zieleni na powozach, do kolorów, takich jak: biała perła na autach współczesnych, np. Bentley Continental Gt, pomarańczowa aksamitka charakterystyczna dla modelu BMW 2002 tii z 1972 roku, czy srebrny z refleksiem na pierwszym, kultowym modelu Audi TT. Co było ostatnim krzykiem mody dzisiaj, kilka lat później stawało się kompletnie przestarzałe, by po kilkudziesięciu latach ponownie budzić pożądanie kolekcjonerów. Podróż przez historię koloru przywołuje wspomnienia legendarnych już czterokolorców minionych dekad.

Stare, czarne dzieje.

Miłośnicy samochodów uwielbiają oglądać stare filmy, w których pojawiają się samochody typu vintage. Obraz filmowy niczym wehikuł czasu przenosi ich do epoki, która bezpowrotnie minęła. Modele klasyków, które zapadły nam w pamięć dzięki swoim charakterystycznym kolorom darzymy największą nostalgią, na przykład VW Beetle w odcieniu jasnoniebieskim, czy DAF 46 w żółtym kolorze Sahara. Każdorazowo wystawiane w czasie targów motoryzacyjnych, czy zlotów samochodów klasycznych, btyszczą naszymi ikonami swoich czasów.

Na samym początku historii motoryzacji, zakres kolorów był nader ograniczony z powodu niewielkich wówczas możliwości technologicznych. "Może sobie pan zażyczyć samochód w każdym kolorze, byle by był to czarny", powiedział Henry Ford, który w 1913 roku zapoczątkował pierwszą produkcję Forda T na linii montażowej. Wtedy jeszcze masowa produkcja nie pozwalała na szybkie wykonanie złożonego procesu lakierowania - w tamtych czasach pochłaniałby on dni, a nawet tygodnie. Szybko schnące lakiery były pilnie potrzebne. Rozwiązaniem zdawał się być nowo wynaleziony lakier nitrocelulozowy występujący w czarnym pigmentcie, który oferował wspaniałe właściwości techniczne. Kto wie jednak - być może konsekwentne naleganie Forda na kolor czarny wynikało jedynie z czysto ekonomicznych pobudek. Aż do połowy lat 30., producenci samochodów oferowali jedynie kilka kolorów w odcieniach czerwonego, niebieskiego i zielonego. Dopiero w późniejszym czasie, postęp technologiczny pozwolił im na włączenie do oferty większej liczby, bardziej zróżnicowanych kolorów. Wówczas stosowane lakiery na bazie żywicy mocznikowej oraz aminoplastów nie żółkły tak bardzo pozwalając na osiągnięcie jaśniejszych odcieni koloru w lakierowaniu piecowym. Do Europy zaś kolor zawitał dopiero po II wojnie światowej, gdy opracowano lakiery na bazie żywicy alkidowej.



Prestige and Classic Cars.



Sporty motorowe będące jeszcze w powijakach w tamtym okresie, od samego początku były niezwykle barwnym wydarzeniem. W pierwszych latach organizacji wyścigów samochodowych, każdemu krajowi przypisywano określony kolor: samochody Wspólnoty prezentowały się w odcieniu zieleni "British Racing Green", podczas gdy dla Francuzów zarezerwowany był kolor niebieski, dla Belgów żółty, a Niemców biały. Co ciekawe, międzynarodowe regulacje początkowo przypisywały kolor czarny samochodom włoskim, choć kolorem aut Włochów szybko stała się czerwień "Rosso Alfa", na bazie której niewiele później został opracowany słynny odcień czerwieni Ferrari Red.

Od czasu wyścigów samochodowych o Puchar Gordona Bennetta w 1900, biel stała się typowym kolorem niemieckich aut wyścigowych. Gdy w 1934 r. na Eifel Grand Prix w Paryżu, samochody marki Mercedes przekroczyły dopuszczalny limit wagi o jeden kilogram, kierownik zespołu nie wahając się długo polecił zderzyć całą powłokę lakieru z karoserii, czego efektem było odkrycie na srebrno połyskującego aluminium. Nowy wygląd samochodu spowodował, że niemieckim samochodom wyścigowym Mercedes Benz nadano nazwę "Srebrnych Strzał". Współcześnie natomiast wygląd samochodów wyścigowych w dużej mierze jest determinowany przez sponsorów.

Co również ciekawe, wygląd taksówek w większości dużych miast Stanów Zjednoczonych od lat jest niezmiennie taki sam. Taksówki marki Checker, jasnożółte z paskami w kratę po bokach i na dachu auta, produkowane od 1922 roku przez firmę Checker Motors Company w Kalamazoo, w stanie Michigan, zawsze dominowały na ulicach amerykańskich miast. Dlaczego akurat wybór padł na żółty kolor? Otóż, przeprowadzone przez Uniwersytet w Chicago badania wykazały, że żółte samochody firmy taksówkarskiej "Yellow Cab" były najbardziej rozpoznawalnymi taksówkami w mieście. Żółte taksówki odegrały wiele ról w amerykańskich filmach, najbardziej popularny jest chyba "Taksówkarz" z 1976 r.

Lata 50.: Stłumione odcienie.

Europejskie ulice lat 50. nie były tak kolorowe, jak te za oceanem. Dla przykładu po Niemczech jeździły taksówki w kolorze czarnym, a niemieccy kierowcy preferowali stłumione kolory: ciemnoniebieski, zielony, czarny, biały, jasnoszary lub srebrny. Kolory te były popularne, bo praktyczne – pojazdy w tych odcieniach uchodziły po prostu za bezpieczniejsze. Srebrne auta zaś były wybierane głównie na fali sukcesu „Srebrnych Strzał”, odnoszących liczne zwycięstwa w wyścigach samochodowych. Kolory aut odzwierciedlały potrzeby, upodobania i możliwości ludzi swoich czasów.

Krótko później pojawił się nowy trend na dwutonowe kolory samochodów, który przetrwał aż do lat 60. W tych latach w



Prestige and Classic Cars.



Niemczech najpopularniejsze były auta kilkukolorowe, np. szaroniebieski model 12 M.

Lata 60.: Kolor preferowany.

Lakiery bezbarwne były dość kłopotliwe, jako że miały tendencję do utraty połysku. Z tego powodu, we wczesnych latach 60. wiele samochodów było przyodzianych w "sukienkę" w postaci kolorów pastelowych: jasnoniebieskich, czy żółtych. W tamtych czasach pastele były szalenie modne do tego stopnia, że powszechnie występowały w wielu innych sferach życia codziennego, np. na szafkach kuchennych, czy porcelanie. Niewątpliwie szare, smutne dni minęły, a ulice stopniowo zapełniły jasne, pozytywne i przyjemne dla oka kolory - choć biel, kość słoniowa oraz odcienie kremowe w dalszym ciągu dominowały, aż do późnych lat 60.

Lata 60. to również czasy limuzyn w cukierkowych kolorach, związanych z okresem "oddolnej demokracji" w Stanach Zjednoczonych. Młodzi Amerykanie, znudzeni fabrycznym wykończeniem aut sięgali po lakier w spray'u realizując swoje indywidualne wizje. Często zainspirowani reklamą i ówczesną modą przenosili te idee na karoserie aut. Niektóre amerykańskie klasyki świetnie odnajdywały się także w świecie muzyki pop, np. srebrny Ford Thunderbird wystąpił w teledysku do piosenki Marca Cohna "Silver Thunderbird". Wiele innych modeli samochodów do dnia dzisiejszego jest kojarzonych dzięki muzyce, np. różowy Cadillac "Pink Cadillac" (Natalie Cole), czy czerwona Corvette'a "Little Red Corvette" (Prince).

W roku 1967, amerykański ruch hipisowski znalazł swoich naśladowców w Europie, dla których auto przestało być nietykalne. Młodzi ludzie bez skrępowań odmieniali swoje Garbusy VW Beetle, VW "Bulli" (VB Type 2), Citroeny 2CV, czy Renault R4 przy pomocy krzykliwych kolorów. Podobnie jak protestujący studenci, czy mini spódniczki - dzieci kwiaty wzbudzały dezaprobatę wśród części populacji, w tym konserwatywnych kierowców.

Lata 70.: Odważne kolory.

Kilka lat później, opuszczające fabryki producentów samochody lśniły jak nigdy wcześniej. W 1971 roku, kolory stały się bardziej żywe i intensywne. Największą satysfakcję z nowych preferencji kolorystycznych odczuwali hipisi, zwłaszcza gdy kilka lat później eksperci od ruchu drogowego orzekli, że kolorowe samochody są najbezpieczniejsze. Podążając za trendem w kierunku aut kolorowych, nawet uznani producenci zaczęli wzbogacać swoją ofertę kolorystyczną o śmiałe, ekstrawaganckie kolory, np. lemonkowy odcień żółtego BMW serii 5. Wygląd modelu Serii 2 również świadczył o raczej swobodnym podejściu producenta z Bawarii w stosunku do koloru - samochody były lakierowane nawet na kolor pomarańczowy.



Prestige and Classic Cars.



Im mniejszy, tym bardziej kolorowy.

Sytuacja ekonomiczna i wynikające z niej nastroje społeczne również odcisnęły piętno na kolorystyce w motoryzacji. W czasach prosperity i dużej aktywności ekonomicznej, ludzie mieli odwagę eksperymentować z kolorami; podczas gdy w latach recesji i zaciskania pasa zarówno producenci, jak i nabywcy mieli skłonność do bycia bardziej zachowawczymi preferując nierzucające się w oczy kolory. Jeśli chodzi o Włochów, bez względu na sytuację, kolor czerwony Ferrari Red przetrwał i przez wiele dekad nie tracił na popularności. Dopiero przejście na technologię lakierów wodorozcieńczalnych jakieś pięć lat później przyczyniło się do nieznacznego wzrostu zawartości w nim pigmentu niebieskiego – jednak zmiana ta nie była dostrzegalna gołym okiem.



Wpływ na kolor miała również wielkość samochodów. Im mniejsze było auto, tym zazwyczaj bardziej kolorowe. W latach 70., pojawiła się moda, podchwyczona szybko przez producentów samochodów, na nietuzinkowe, oryginalne stylizacje. W roku 1975, dla przykładu, Opel promował swoje auta serii Swinger - Kadett, Ascona i Manta sloganem "niezwykłe samochody za niezwykłą cenę". Ich karoserię zdobiły różnokolorowe paski i wzory komponujące się z kolorystyką samochodu.

Po czasach kryzysu energetycznego w latach 1973/74, 1977 był rokiem motoryzacyjnego boomu, w którym po raz pierwszy w historii wykończenia metaliczne osiągnęły udział w rynku wynoszący ponad 30 procent, przynosząc bogactwo nowych odcieni kolorów. Zwłaszcza będąc na parkingu samochodowym lub stojąc w korku, można było odnieść wrażenie, że ponad połowa wszystkich aut miała różnobarwną powłokę lakieru. Wśród nich były kombinacje kolorów, które już kilka lat później były niedopuszczalne dla przeciętnego kierowcy, np. odcień brązowobeżowy, trzeci najpopularniejszy odcień po czerwieni i zieleni w 1977. Jedym z przykładów jest model Forda, Fiesta o beżowej powłoce lakierowej z jasnozielonymi siedzeniami – połączenie cenione do dziś przez wymagających fanów Fiesty.

Lata 80.: Kolory nierzucające się w oczy.

Sztuka lakierowania artystycznego pozostawiła co prawda swój ślad na samochodach wielu indywidualistów tamtego okresu, z takimi motywami, jak fantasy, erotyka, krajobraz, kultura pop. Masowy odbiorca jednak preferował kolory nierzucające się w oczy. W 1987 roku na przykład, kolor szary wskoczył na szczyt listy wybieranych kolorów osiągając udziału w rynku wynoszący ponad 23 procent. Dla przykładu w roku 1983 wynosił poniżej 15 procent. Kolory zielony i żółty, dla odmiany wyraźnie straciły w tamtych latach na popularności.



Prestige and Classic Cars.



Mimo to, kolor czerwony pozostał bardzo popularny. Kierowcy VW GTI uwielbiali kolor "Mars Red", a marka Audi również zanotowała wzmożony popyt na odcienie czerwieni. Aż do połowy lat 90., czerwień plasowała się na szczycie listy najpopularniejszych kolorów.

Lata 90.: Czerwony, niebieski lub wszystko na raz.

Na początku lat 90., kolor powrócił do łask w Niemczech, a w szczególności we wschodniej części kraju. Po upadku muru berlińskiego w 1989, Niemcy Wschodnie dosłownie opanowały auta w różnobarwnych kolorach. Przedtem, oferowane były jedynie samochody w stłumionych, bladych odcieniach bez połysku - powłoki lakieru samochodów marki Wartburg i Trabant nie były bowiem zmieniane od lat 50.

Monotonię ulic lat 90. przerwało pojawienie się kolorowego egzotyka: Volkswagena Polo model "Benetton-Edition", którego karoseria była w czterech odmiennych kolorach. Opinie na temat tego auta były tak skrajne, jak dobór kolorów na nim się znajdujących. Jedni go ubóstwiali, inni wyśmiewali.

Moda jednak jest zjawiskiem krótkotrwałym i zmiennym. Już od roku 2000, wcześniej popularna czerwień stała się niemal niedostrzegalna na ulicach. Swe triumfy za to święciły kolory szary i srebrny, które zastąpiły zielony - wcześniej najpopularniejszy kolor w motoryzacji. Niezależnie od kontynentu: Ameryka Północna, czy Południowa, Europa, czy Azja: w 2000 roku kolor srebrny stał się światowym numerem jeden na wszystkich rynkach i pozostał nim na długo, jak żaden inny kolor wcześniej.

W międzyczasie eksperci przewidzieli na połowę dekady początek nowej ery wyrazistych kolorów. Rzeczy technicznie możliwe do wykonania już w poprzednich latach, lecz nieureczywistnione ze względu na inne potrzeby rynku, znalazły swoje zastosowanie wprowadzając nową świeżość kolorystyczną w motoryzacji. Przykładem jest odcień pomarańczowy Fiata Punto.

Zgodnie z przewidywaniami ekspertów, stale powracającym kolorem była biel. Kolor kojarzący się z limuzynami wkrótce ponownie podbił rynki.

Imprint

Publisher: Standex GmbH
 Photos: Standex GmbH, Volkswagen AG, BMW Group, FIAT AG, iStockfoto.com, photocase.com

