



standotheek

Historická vozidla.



Umění lakování.



Předmluva.

Standothek Historická vozidla.

Časy se mění. Kdo by už v 60. letech pomyslel na servořízení, pětistupňovou převodovku nebo antiblokové systémy? Dnes by si již naopak nikdo nekoupil vozidlo, které by nemělo tyto komfortní a technické vymoženosti.

A přesto vzrůstá poptávka po těchto jedinečných historických automobilech. Legendy silnic jako BMW 2002, VW Brouk nebo Jaguár Typ E se sice již dlouho nevyrobí, avšak stále více přichází do módy. Důvody pro to jsou různé.

- Počet historických vozidel roste. Konec konců, automobilový průmysl v Evropě začal od 60. let vyrábět pro masový trh.
- Lidé, kteří si před ca. 50-ti lety koupili své první auto, jsou dnes v důchodu. Tato generace má často dostatečné množství peněz. Kromě toho je to první generace, která si může oživit své vzpomínky z mládí díky nákupu automobilového veterána.
- Staří i mladí milovníci prestižních a klasických automobilů, stejně jako jejich kupující a prodávající, si dnes mohou vyměňovat zkušenosti i přes státní hranice. Nikdy dříve nebylo pro komunitu automobilových veteránů vzájemné propojení tak jednoduché.

To je dostatečným důvodem, abychom se tímto tématem intenzivně zabývali z profesionálního hlediska a informovali Vás, jako partnera Standoxu, o tom, jak se liší oprava laku historických vozidel od opravy laku nových automobilů a jak si můžete tento obchodní model osvojit.

Tato brožura Standothek Vám má přitom konkrétně pomoci

- s odhadem nákladů na opravu ve všech pracovních krocích,
- dodatečně chránit historický plech před korozi,
- nalézt správný barevný odstín,
- ekologicky namíchat vhodný lak a propůjčit novému povrchu potřebný lesk, stejně jako
- získat pro sebe nové zákazníky zcela osobním způsobem.

Co by bylo auto bez laku?

Historie lakování automobilů.

5

Hezčí, rychlejší, čistší.

Historie oprav laku.

10

Nápadná a atypická vozidla.

Historie automobilových barev.

12

Lepší než originál.

Moderní lakové systémy pro restaurování.

18

Pozor u holého plechu!

Chránit historickou karoserii.

20

Otázka izolování.

Staré laky jako podklad.

22

Pojem to nejde neexistuje.

Nalézt správný barevný odstín.

24

Zpět do budoucnosti.

Stará auta pro nové obchody.

28

V dobrých rukách.

Mercedes-Benz Classic Center.

31



Co by bylo auto bez laku?

Historie lakování automobilů.



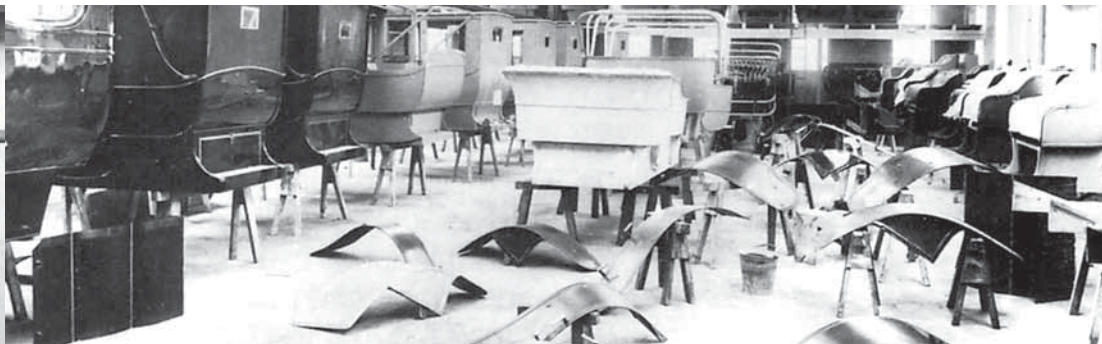
Ani motor, ani převodovka – ne, první pohled kupujícího automobilu padne nejprve na barvu vozu, na jeho vysoký lesk laku. Tak ale tomu vždycky nebylo. Protože souběžně s vývojem automobilů rostlo i lakování vozů: od ševcovské smoly až k vodou ředitelným lakům.

U prvního automobilu, patentovaného motorového vozu od Benze, lakování vůbec nebylo. Kovové díly na tomto vozidle byly chráněny proti korozi jakousi „ševcovskou smolou“. Jako laky byly v té době k dispozici v zásadě pouze dva výrobky: olejové laky na bázi lněného oleje nebo – když byla vyžadována speciální kvalita – jantarové laky, které byly získávány ze zkapalněných jantarových pryskyřic, a které byly velice drahé. Pojem „jantarové laky“ byl používán ještě dlouhou dobu, i když přírodní pryskyřice postupně nahrazovaly umělé pryskyřice.

Lakýrník si původně vyráběl své barvy sám – nejprve ručně, potom s ručně poháněnými mlýnky na barvu. To se dělalo tak, jak již před staletími dělali malíři. Pojiva a pigmenty se na pískovci nebo mramorové desce navzájem vtírali do sebe. Protože byly laky smícháváním

pojiva a pigmentů pokaždé vyráběny nově, vznikal barevný odstín často jako náhodný produkt. Kupující si mohl vybrat, jak by mělo auto vypadat, zda černé, zelené, kaštanové, béžové nebo červené – přesné nuancování ale nebylo možné. Tyto barvy měly relativně zemní odstín, protože existovaly pouze minerální barvy, které obsahovaly anorganické pigmenty. Jako antikorozní pigmenty se převážně používaly olovená běloba a suřík olovnatý.

V ranném věku výroby automobilů se ošetřovaly následující plochy: podvozek, víko motoru a karoserie. Před lakováním musely být povrchy namáhavě vyhlazeny, protože plechové díly byly tvarovány ručně kladivem nebo pomocí mechanického bucharu. Než byl vůz kompletně nalakován, uplynula doba mezi čtyřmi a osmi týdny. Bylo zapotřebí několika nánosů tmelu a mezinátěrů s dlouhou dobou na schnutí. Vedle toho existovalo ještě jedno jednoduché, rychle schnoucí lakování na bázi dřevního oleje, které si vyžadovalo „pouze“ deset pracovních dnů.





Lakování v sériové výrobě.

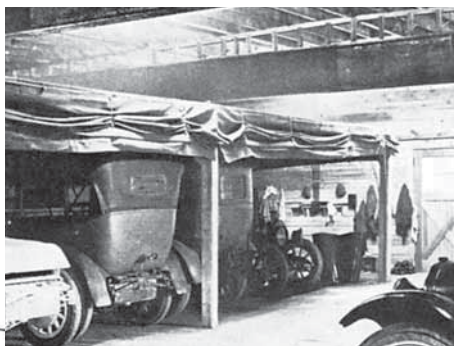
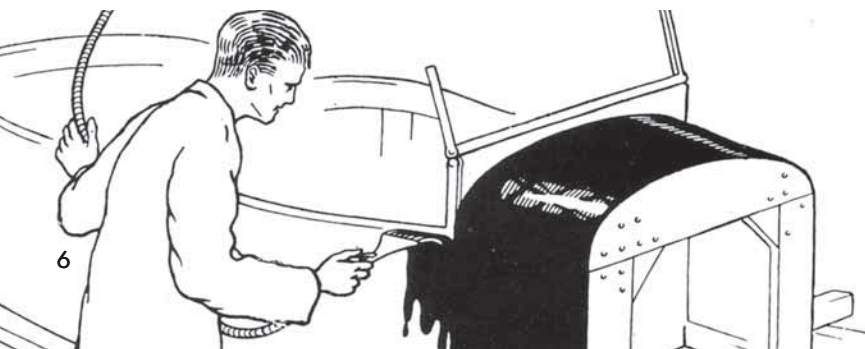
V roce 1912 poprvé vyrobil Henry Ford automobil na pásu. V následující době změnil tento způsob výroby celý proces. Ford rychle poznal: lakování je brzdou, protože pracovní tempo lakovny nemohlo stačit taktu výrobní linky. Ford proto hledal možnosti, jak urychlit průběh lakování.

Ale až po první světové válce vědci objevili nový materiál na výrobu laku: nitrocelulózu, která byla z válečné produkce zbytkem při výrobě střelného prachu. Nitrocelulózu bylo možno zpracovat na pojivo laku. Kromě toho již byli chemici technicky schopni vyrábět ve velkém množství změkčovadla, několik ředidel a syntetické pigmenty. Navíc vznikly matové nitrolaky s krátkou dobou schnutí (ca. 15 hodin). Doba schnutí šla navíc ještě více zkrátit pomocí přívodu tepla. Vzápětí dostal matný lak pomocí leštící pasty a lněného hadru „vysoký lesk“, který neměl být dosažen žádným z pozdějších systémů krycích laků (Decklack). Rovněž podkladové materiály – jako přílnavostní základ, plniče a tmely – mohly být vyrobeny na bázi těchto pojiv.

Důležitým předpokladem při zpracování nitrolaků bylo použití stříkácí pistole, protože obsažená ředidla by mohla rozpustit spodní nátěry. Nemohly být nanášeny štětcem. Navíc musel být povrch důkladně odmaštěn a vyčištěn, protože nitrolaky reagovaly obzvláště citlivě na zbytky mastnot a všeobecně mají dosti špatnou přílnavost.

Volba barevného odstínu byla u nitrolaků pořád ještě velice omezená. Zákazník si mohl vybrat u většiny automobilových výrobců pouze červenou, modrou nebo zelenou a výsledek nebyl jako dnes zaručen a normován. V roce 1928 byl poprvé použit první kryvý bílý pigment, oxid titaničitý, který se rychle stal nejoblíbenější barvou 30. let pro otevřené nebo sportovní vozy.

Ale tato radost měla jen krátké trvání, protože nitrolaky neměly dostatečnou povětrnostní odolnost. To znamená, že neustálým odbouráváním pojiva lak ztrácel lesk, vozidla musela být proto dodatečně přešleškována. A důsledek: vrstva vrchního laku se rychle vytratila.





Nitrokombinační laky.

S dalším vývojem karoserií se také měnila technika lakování. V roce 1927 bylo ve Spojených státech amerických vyvinuto nové pojivo, alkydová pryskyřice (v Americe označována jako Glyptal).

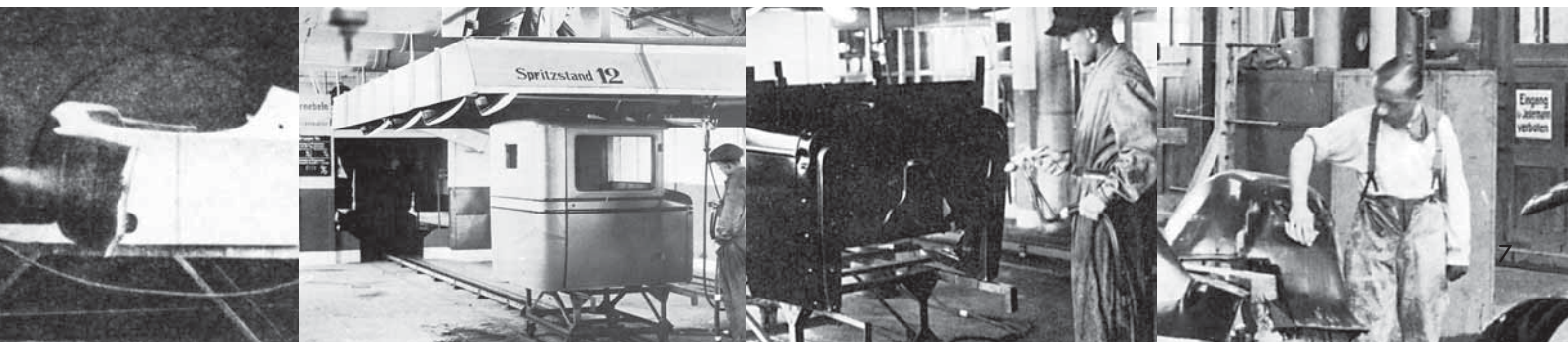
Poté, co se podařila modifikace této pryskyřice s mastnými kyselinami, mohla se použít jako laková pryskyřice. Alkydové laky se s nitrocelulózovými snášely, a proto mohly sloužit jako elastifikační složky u nitrocelulózových laků – tato směs se později používala pod názvem nitrokombinační lak.

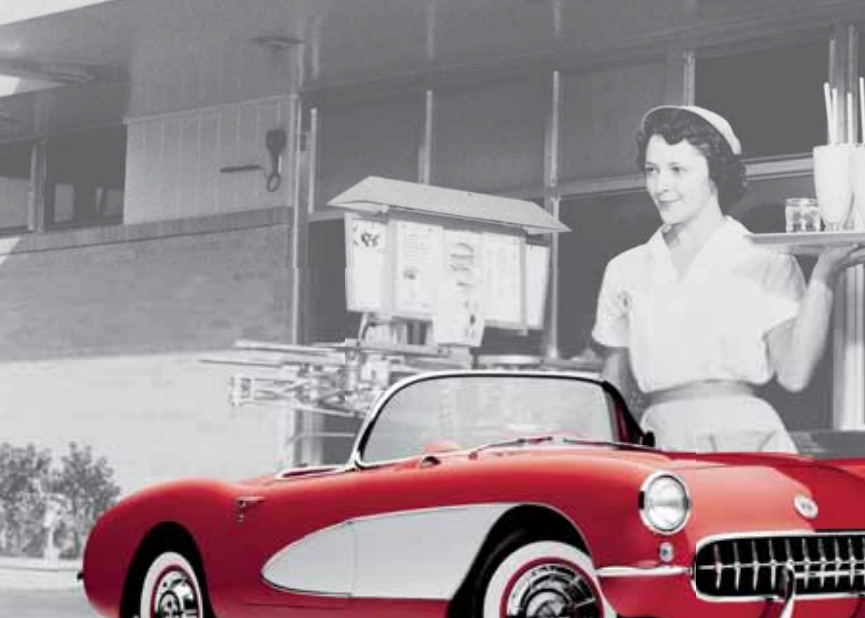
Ve 30. letech byly kromě toho vyvinuty melaminová a močovinná pryskyřice, které již nežloutly tak silně a které, smíchány s alkydovou pryskyřicí, umožňovaly výrobu světlejších barevných odstínů. Od roku 1935 se prosadilo lakování s těmito modifikovanými alkydovými laky, protože vytvářelo tvrdší povrch než nitrocelulózové laky, který již navíc nemusel být leštěn. Kromě toho se spotřebovalo pouze poloviční množství materiálu oproti dříve běžným lakům.

Lakování nové karoserie trvalo s tímto novým materiálem a se změněnou technologií pouze slabé čtyři hodiny. Předpokladem ale bylo to, že se používaly hluboko tažené plechy, u kterých odpadla dříve nutná práce s tmelením.

Také barevnost se změnila: Na Pařížském autosalonu v roce 1946 byla poprvé vidět vozidla, nalakovaná trendovými barvami. Ta mohla být nabízena díky novým organickým pigmentům. Kromě toho určovaly lakování automobilů tehdy úspěšné stříbrné závodní vozy. Dlouhou dobu platilo jako IN, mít stříbrně nebo šedostříbrně nalakovaný automobil.

Alkydové laky se v Evropě téměř úplně prosadily až po druhé světové válce. Navíc bylo možno alkydové-melaminové-vypalovací laky nanášet pomocí nejmodernější lakovací technologie přímo na lince. Základová barva a plnič byly nanášeny vysokotlakým stříkáním, jednotliví výrobci ponořovali své holé karoserie již koncem 50. let. Pouze zvláště drahé luxusní limuzíny si ponechaly nitrolaky až do let 1963/1964, přes zvýšené náklady na péči o tento způsob lakování. Alkydové laky jsou chemicky tak flexibilní a kvalitativně tak hodnotné, že pro lakování automobilů hrají rozhodující roli až do dnešní doby. Brzy po svém výskytu určovaly i trh v oblasti autoopravárenských laků.





Nové lakovací materiály.

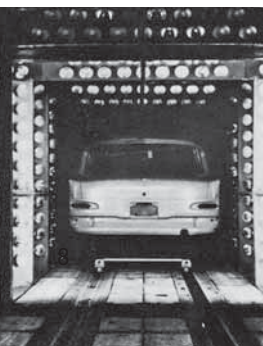
Od roku 1963 byl na trhu v segmentu autolaků k dispozici nový základní materiál, polyester. Polyester byl nepostradatelný zvláště jako základ pro tmely. Nitrotmely a syntetické tmely začaly ztrácet na významu. Také v oblasti vrchních laků se změnila některé látky: alkydové laky byly nyní tuženy pomocí izokyanátů, které urychlovaly schnutí již při okolní teplotě oproti alkydomelaminovým lakům. Při urychleném schnutí ve stříkacím a sušícím boxu tak mohl lakýrník ušetřit s tímto novým lakovým systémem mnoho času, takže se nákup takové kabiny stal od té doby ekonomickou nutností.

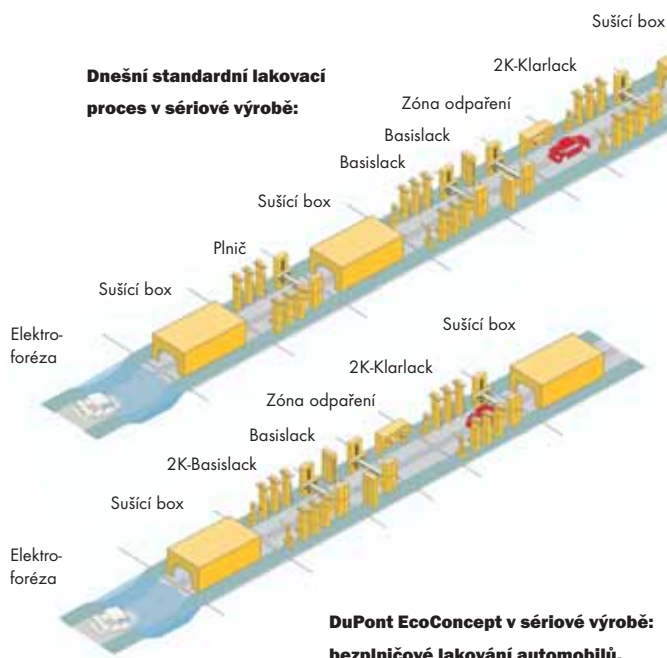
V 70. letech následovala 2K-Akryl-Polyuretanová technologie (Akryl jako kmenový lak a polyizokyanátové tužidlo), která mezi 1972 a 1975 téměř vytlačila alkydové laky z trhu. Tyto 2K-systémy pro vrstvu vrchního laku se vyznačovaly podstatně vyšší chemickou a mechanickou odolností. Laky zasychaly rychleji a umožňovaly přešetření podteklín a prachu. Od začátku 70. let kromě toho výrobci laků vyvinuli základovací plnič, který chránil před korozí. Nástřík speciální antikorozi barvy se tak stal zbytečným.

Rovněž v 80. a 90. letech zůstávalo lakování stejně jako dříve nejnákladnějším pracovním krokem při výrobě automobilů. U sériového lakování se doposud používá elektrostatické rotační lakování, aby se dostaly plnič a vrchní lak na upravenou karoserii. Tím je možno ušetřit velké množství materiálu, protože při tomto postupu se 90% použitého laku dostane skutečně tam kam patří, totiž na karoserii.

Při konvenčním vysokotlakém stříkání se oproti tomu ztrácí polovina materiálu jako Oversprey, stříkací mlha. Od poloviny 80. let je lakování v automobilkách téměř plně automatické. Roboti obstarají lakování, pouze malá část se ještě lakuje ručně: vnitřky motorového prostoru a kufru, jejich vík a dveří jsou lakýrníky předem lakovány s pistolí.

Vzrůstající ekologické povědomí výrobců laků a automobilů vedlo v 80. letech k tomu, že byla nahrazena celá řada škodlivin v lacích. Kromě toho byl snížen podíl organických rozpouštědel, protože tyto látky kromě jiného jsou odpovědné za letní smog.





2K-Akrylové laky byly vyvinuty na krycí laky s vysokým podílem sušiny. Přitom vyšší podíl sušiny nahrazuje rozpouštědla. Na trh přicházejí také první vodou ředitelné laky, které jsou dnes v sériové výrobě standardem, proto se také používají i v oblasti autoopravárenských laků.

Moderní sériové lakování se vyznačuje vysokými požadavky na kvalitu optiky a zpracování. Proto DuPont vyvinul v rámci svého EcoConceptu postup, při kterém funkci plniče přebírají speciální Basislacky. Výhoda pro automobilový průmysl: lakovací proces se odpadnutím vrstvy plniče zkrátí a kapacita zařízení na lakování a schnutí plniče tak může být využita pro jiné úkoly. V oblasti oprav se oproti tomu budou plniče používat ještě dlouho, aby plnily své rozmanité úlohy – i když jsou schované.





Hezčí, rychlejší, čistší.

Historie oprav laku.

Požadavky na autoopravárenské laky od jejich vynalezení neustále rostou. Tyto laky dnes nabízejí nejen po optické stránce daleko více, než před 100 lety. Také v otázkách ekonomie a ekologie dnes pronikly do nových dimenzí.

Od té doby co automobily existují, existují pochopitelně také i jejich opravy. To bylo pro lakýrníky od samého začátku velkou výzvou. Vždyť na konci opravy by poškození nemělo být vůbec vidět. Složitá byla oprava laku na bázi dřevného oleje: zde se musel lak nejprve odmořit, protože se barevný odstín stejně nedal docílit. Po odmoření se vůz kompletně nalakoval znovu.

Při opravě klimaticky citlivých nitrolaků byl autolakýrník rovněž postaven před tvrdý oříšek: ze svých zásob základních barev musel pracně namíchat ten správný odstín.

Po zavedení nitrokombinačních laků potom pracovali lakýrníci v oblasti automobilových oprav převážně s těmito výrobky, protože se bezproblémově snášely s vypalovacími laky sériového lakování. Až do pozdních 60. let a déle používali dokonce autolakýrníci nitrokombinační laky, když neměli žádnou stříkací a sušící kabinu.

Alternativu k tomu tvořil 80-stupňů-lak na oblast oprav, který se zvláště hodil na vícenásobné lakování, v 50. letech velmi populární, protože rychle schnul, a proto mohl být během nejkratší doby přestříkán. Tyto laky byly stříkány v kabinách, ve kterých byl filtrován přivodní vzduch, dále byl temperován a přiváděn vertikálně. Postupně ale stále více dobývaly oblast oprav automobilových laků alkydo-melaminové pryskyřice.

Na konci 60. let se přihlásila základní změna v oblasti materiálů: 2-složkové (2K)-epoxidové-základové materiály stále více nalézaly uplatnění jako primery, základy a plniče nejprve v sektoru užitkových vozidel, později i v oblasti oprav osobních automobilů.

Zatímco v 70. letech se skládala stavba laku sériového lakování ze čtyř pracovních kroků (zinkofosfátování, základování, plnič a vrchní lak), prosadila se v oblasti oprav nejprve třívrstvá stavba – skládající se ze základu obsahujícího kyselinu fosforečnou, plniče a vrchního laku. A aby bylo možno uspokojit stále rostoucí počet barevných odstínů v oblasti autoopravárenských laků byly vyvinuty "systémy na míchání barevných odstínů".



Dnešní autoopravárenské lakování se vyznačuje šetrností k životnímu prostředí a snadností zpracování: to představuje nízké skladové zásoby, vyšší vydatnost a vzhledem na životní prostředí a lidi, kteří výrobek zpracovávají, větší bezpečnost.

U oprav laku v 80. letech bylo v mnoha případech kvůli slabým krycím schopnostem a vývoji nových efektů zapotřebí dokonce třívrstvé lakování. To pochopitelně dělalo lakování oprav daleko nákladnější, protože barevný plnič, Basislack a (zabarvený) čirý lak musely být navzájem přesně sladěny. Kolem poloviny 80. let přišly potom na trh perleťové laky a začaly se používat i v sériové výrobě. Příkladnějším vzhledem na automobilové barvy jsou 80. a 90. léta pestrým desetiletím. Počet barevných odstínů a efektů u automobilových laků se zmnohonásobil a od té doby neustále stoupá.

Dnes je lakýrníkovi k dispozici na opravu laku celá řada výrobků s nízkým podílem rozpouštědel, jako například Standohyd Basecoat, vodou ředitelný Basislack od Standoxu a laky chudé na rozpouštědla, respektive laky s vysokým podílem sušiny, tzv. High Solids. Rychle schnoucí UV-laky, ve vývoji jsou samotvrdnoucí nebo nečistoty odpuzující čiré laky, které bude určovat budoucnost lakování automobilů.





Nápadná a atypická vozidla.

Historie automobilových barev.

Od tmavě zeleného kočárového laku přes „perleťovou bílou“ a „Inka-oranžovou“ až k „reflexní stříbrné“: Kdo se ohlédne zpět na automobilové barvy minulých sta let, ponoří se možná nechtěně do ducha té doby. Co bylo posledním výkřikem, platí již za pár let jako překonané a potom se stává kultovním objektem pro sběratele. Cesta do historie barev ale vzbudí především vzpomínky na dávno zmizelé obrázky silnic a legendy na čtyřech kolech.

Černé časy.

Fanouškové automobilů přesně sledují staré filmy nebo televizní detektivní kriminálky, aby si prohlédli v nich jezdící automobily. Užívají si efektu dobových strojů, historických snímků a tak se mohou nádherně vrátit do minulosti. Největší nostalgii vzbuzují typy vozidel, které bychom si jen s těžší mohli představit bez jejich charakteristické barvy, například VW Brouk ve světle modré nebo DAF 46 v Sahara-žluté. Když se stará vozidla ukáží na výstavách nebo setkání veteránů, září pozorovatelům jako ikony minulých epoch.

Přitom bylo barevné spektrum na začátku automobilové historie kvůli omezeným možnostem lakování zřetelně vyhraničeno. „Můžete mít každou barvu, pokud to bude černá“: tímto příslovím rozhodl Henry Ford, který v roce 1913 začal pásovou výrobu s modelem T, přání zákazníků. Protože masová výroba neumožňovala žádné nákladné lakovací procesy, které by si vyžádaly dny nebo dokonce týdny. V kurzu byly rychle schnoucí barvy. A právě nově vyvinutý nitrolak s černými pigmenty měl tehdy zvláště výhodné vlastnosti schnutí. Možná to ale také byly racionalizační důvody, proč Ford jednu dobu používal výlučně černou.



Do poloviny 30. let nabízeli sérioví výrobci pouze několik barevných odstínů v modré, červené a zelené – s velkým kolísáním nuancí. Až potom umožnil technický pokrok nabízet širší paletu barev. Nyní používané močovinové a melaminové pryskyřice žloutnou méně a u vypalovacích laků umožňují i světlejší odstíny. Avšak v Evropě mělo podstatný vliv na barvy až rozšíření alkydo-melaminových laků po druhé světové válce. Již na Pařížském autosalonu v roce 1946 zažilo publikum nikdy neviděnou pestrost.

Od samého začátku se barvami pyšní i ještě mladý motoristický sport: v prvních desetiletích automobilových závodů byly laky rozděleny podle národů: vozy Commonwealthu krásnila zelená „British Racing Green“, francouzské byly proto modré, belgické žluté a německé bílé.

Mezinárodní reglement viděl pro italské vozy nejprve černou. Ale rychle se stala vývěsním štítem „Rosso Alfa“, Alfa-červená. Z toho odvozená červená Ferrari zazářila až později!

Od doby závodů Gordon Bennet Trophy anno 1900 byla bílá klasickou závodní barvou Německa. Když byla v roce 1934 na Eifel-Grand-Prix hmotnost vozidla Mercedes jeden kilogram nad povoleným limitem, nechal týmový trenér seškrábat celý lak z karoserie. K vidění byl potom od té doby název odvozuující stříbrný lesk hliníku. Závodní bolidy Mercedes-Benz označované jako stříbrné šipy se tak staly nesmrtelnými. Později určovali především sponzoři závodních stájí podobu závodních vozů.





Po desetiletí zůstal oproti tomu nezměněn tradiční vzhled taxíků v amerických velkoměstech. „Checker Crabs“ dominovaly obrázkům ulic, každý ve žluté barvě se šachovnicovými pruhy na stranách a střeše. Vyráběny byly od roku 1922 firmou „Checker Motors Company“ v Kalmazoo, v Michiganu. Svou typickou žlutou barvu dostaly podle průzkumu univerzity v Chicagu. Potom jezdil podnik taxislužby „Yellow Cab“ s barvou, která byla nejlépe viditelná, což je možné dokázat i dnes, v každodenní provozu. Tyto taxíky je možné spatřit i v mnoha filmech, pochopitelně i v „Taxi Driver“ z roku 1976.

50. léta: krycí odstíny.

Právě křiklavý obrázek automobilová doprava v Evropě v 50. letech neskýtala. V Německu byly taxíky černé a kupující osobních automobilů upřednostňovaly krycí odstíny jako tmavě modrou a zelenou, stejně jako černou. Popřípadě sázeli na bílé a světle šedé/stříbrné barvy, které si našly z důvodů bezpečnosti provozu mnoho příznivců. Mnozí si vybrali stříbrné lakování i proto, že tato barva patřila stylovým závodním vozům Mercedes k nejuspěšnějším tohoto desetiletí. Image barvy v celku odpovídal časovým proudům: svítící červená se téměř rovnala provokaci a většinou zůstala vyhrazena pouze sportovním vozům.

Za krátký čas se prosadil trend dvoubarevného lakování, který vydržel až do 60. let. Přitom byly kombinovány většinou jedna krycí s nějakou jasnější barvou, například střecha byla oddělena barevně. Zdobení vozidel chromovanými postranními lištami vedlo k horizontálnímu rozdělení karoserie, pro které se také pochopitelně nabízelo barevné odlišení. U Fordu Německo byly vícebarevné osobní automobily na stupnici oblíbenosti úplně nahoře, například šedomodrý Typ 12M. Dnes experti hodnotí dobu dvoubarevného lakování jako přechodová fáze k automobilům s vysloveně silně pigmentovanými jasnými barvami.

60. léta: Odvaha k barevnosti.

S čirými laky byly problémy: často křídovatěly a ztrácely svůj lesk. Na začátku 60. let bylo proto mnoho automobilů v „šatu“ z pastelových barev – například světle modrých nebo žlutých odstínů. Ty tehdy byly vysoce moderní a i v ostatních oblastech všedního dne jsme je mohli vidět, například u kuchyňských skříněk nebo na porcelánu. V každém případě odstrčil čas šedou pryč ze šedých silnic. Světlé, veselé a syté barevné odstíny pozvolně dobývaly obraz silnic, i když ještě na konci 60. let mělo dominantní postavení lakování v bílé/slonovinové/krémové barvě.





60. léta byla i doba bombónově barevných US-silničních křižníků, vzniklá hnutím „spodních vrstev“: mladí Američané pokládali sériové lakování za nudné a sami se chopili stříkáčích pistolí. Tak realizovali své vlastní barevné představy, ovlivněné reklamou a mladou módou – a vyvolali svého druhu velkou rezonanci, kterou průmysl pojal jako trend a podle něj přizpůsobil i své sériové lakování. I do populárních písní vstoupily četné klasické automobily americké výroby, například v písni Marca Cohna „Silver Thunderbird“. Ale i jiné zanechaly stopy v popmuzice, většinou v kombinaci s nějakou emocionálně oslovující barvou: „Pink Cadillac“ (Natalie Cole) nebo „Little Red Corvette“ (Prince).

Z Ameriky přenesené hnutí Hippiies našlo své příznivce v roce 1967 i v Evropě, pro které automobil nebyl žádnou nedotknutelnou svátostí. Mladí lidé si vzali své VW „Brouky“ nebo „Bulli“ (VB Typ 2), své „Kachny“ (Citroen 2CV) nebo Renaulta R4 nalakovali si je křiklavými barvami tak, že už ani nebyl vidět originální lak. Stejně jako protestující studenti a minisukně vzbudily i tyto „květinové děti“ nespokojenost ostatních kruhů obyvatelstva, především velké většiny tradičních majitelů automobilů.

70. léta: Design nebo nic.

Pouze o několik let později zazářily jako nikdy předtím i sériově lakované automobily. 1971 byla bílá jako trendová barva ještě těsně před červenou a modrou, celkový obraz byl pestrý, barvy částečně křiklavé, svítící bezpečnostní barvy a metalizové laky byly ještě na nástupu. Jasně barvy se s konečnou platností prosadily proti nevýrazným. Pozdní zadostiučinění pro všechny nápadné záliby Hippiies přišlo od dopravních expertů, kteří tvrdili: nejbezpečnější automobil, s ohledem na jeho vzhled, je vícebarevný.

V průběhu trendu k větší barevnosti nabízeli také renovovaní výrobci křiklavé barevné odstíny, tak například BMW 5-řady „Citrónová žlutá“. I vzhled tehdejší 2-řady svědčil o bezstarostném zacházení s barvou u tohoto bavorského výrobce: proto přešla do oranžové.





Čím menší, tím pestřejší.

Z různých zkušeností bylo již v polovině 70. let vyvinuta „barevná poučka“, která v principu platí ještě dnes: ve fázi velké euforie ke změně a při dobré konjunktře existuje větší odvaha k barevným experimentům.

Pokud ale časový duch působí spíše konzervativně nebo panuje hospodářská recese, drží se výrobci a kupující zpátky a volí osvědčené, nenápadné odstíny. S Itálií se ale pochopitelně již desetiletí pojí červená Ferrari jako pevná veličina, která přežila beze změny nejrůznější časové proudy. Pouze změna na vodou ředitelné laky před asi pěti lety zvýšila o něco podíl modré – což ale při normálním pozorování vůbec není patrné.

Na silnicích kromě časových proudů ovlivňovala barevnost vozů také jejich velikost. Hrubé pravidlo: čím menší je auto, tím barevnější má lakování. V 70. letech se navíc prosadil trend k designérským lakům, který zasáhl i sériové výrobce. Tak v roce 1975 prezentoval Opel svá „neobyčejná auta za neobyčejné ceny“ – v sérii „Swinger“ to byly modely Kadet, Ascona nebo Manta s barevným designem, hodícím se k základní barvě, ve formě slunečního motivu, odstupňovaných nebo sportovních pruhů.

Po přechodném bezvětrí během energetické krize 1973/1974 přinesl rok 1977 opravdový automobilový boom, při kterém se poprvé podílely metalizované laky na trhu více než 30 procenty a tím na silnice přivedly ve větším objemu nové odstíny. Kdo se tehdy rozhlédl na větších parkovištích nebo chvíli strávil u silnice, rychle dostal dojem, že více než polovina osobních automobilů má na sobě nápadné barevné oblečení. Mezi tím také byly kombinace, které za několik málo let sotva našly pokračovatele, možná barvy hnědá/běžová – v roce 1977 třetí nejoblíbenější odstín po červené a zelené! Tak například Ford vyráběl Fiestu s béžovým lakem a světle zeleným čalouněním, což je pro mnohé milovníky i dnes opět zajímavé spojení

80. léta: Nová nenápadnost.

„Umění Airbrush“ se odrazilo na optice vozidel u několika individualit, přičemž v poptávce byly zvláště fantastické motivy, erotika, krajina a pop-art. Velké množství ale sázelo na nenápadnost. Tak se v roce 1987 v oblíbenosti u nových vozidel v některých regionech dostala nahoru šedá barva, s podílem více než 23 procent oproti sotva 15 procentům v roce 1983. Zelená a žlutá v té době oproti tomu výrazně ztrácely. Oblíbená však zůstala červená: u VW byla velká poptávka zvláště u GTI-řidičů po „Mars červené“ a také u Audi byly silně poptávané různé červené odstíny. Do poloviny 90. let se signální barva držela nahoře v seznamu hitů.





90. léta: Červená, modrá nebo vše najednou.

Na začátku desetiletí to bylo opět pořádně pestré, v první řadě ale ve východním Německu. Po pádu Berlínské zdi v roce 1989 se zde vrhli obyvatelé právě na automobily ve svítících jasných barvách. Protože laky Wartburgů a Trabantů zůstaly na stavu Západu v 50. letech a nabízely pouze vybledlé odstíny s malým leskem. Ty silně pigmentované, drahé, zářící barvy, se kvůli ekonomickým důvodům v automobilové výrobě bývalé Německé demokratické republiky nepoužívaly.

Na silnici se ale dostal v devadesátých letech i jeden barevný exot: VW Polo v „Edici Benetton“, který na jedné karoserii měl čtyři barevné odstíny. Názory na to se široce rozcházel: Posudky sahaly od „naprostého nesmyslu“ až po „absolutní trháč“.

Módní výstřelek zase zmizel. A od roku 2000 patřila i dříve tak oblíbená červená stále méně k obrazu silnic. Vypukla doba šedých a stříbrných vozidel, poté co se stala předtím zelená na celém světě nejoblíbenější barvou automobilů. Ať již v Jižní nebo Severní Americe, Evropě nebo Asii: stříbrná si našla od roku 2000 nejvíce přívrženců a dodnes se drží na špičce – tak dlouho, jako před tím žádná jiná barva.

V polovině desetiletí předpovídali experti novou éru „nápadných barev“. Co již bylo možno v minulých letech technicky realizovat, avšak s ohledem na trh se tomu tak nestalo, mohlo dát nyní barevnosti vozidel nové impulsy. Jako ranný příklad je jmenována čerstvě oranžová u vozu Fiat Punto. Další možné trendy: „Used Look“ (tj. vypadající jako již použité), jak je známé z jeans-módy, nebo kombinace matných a leskle lakovaných ploch na jedné karoserii.

Jedna barva se ale – podle předpovědí expertů – vrací v každém případě zpět: bílá. V Asii smuteční barva a kvůli své serióznosti stále oblíbená i u velkých limuzín, má brzy udávat tón i na ostatních trzích.



Lepší než originál.

Moderní lakovací systémy pro restaurování.



Nostalgie není vždy dobrým rádčem, pokud se jedná o nové lakování starého „miláčka“. Nejen proto, že použití Basislacků obsahujících rozpouštědla, je v mnoha zemích velmi silně omezeno. Silnějším důvodem je skutečnost, že moderní lakovací systémy nabízejí nejlepší ochranu a vhodnou optiku.

Od ledna 2007 musí autoopravárenské laky ve všech členských zemích EU dodržovat směrnici o organických rozpouštědlech, známých také jako Volatile Organic Compounds (VOC). Pouze u pravých historických rarit nebo u muzejních vozů umožňuje zákon ještě výjimky. VOC-směrnice určuje pro podíl organických rozpouštědel, které dnes unikají do ovzduší při výrobě a zpracování laků, úzké meze.

Vodou ředitelné laky a VOC-čiré laky jsou tak pro opravy laku prestižních a klasických vozidel nabídkou v hodině dvanácté.

Přitom platí pravidlo: náhradní díly neudělají z originálu kopii. To platí jak pro nová čelní skla, tak také pro nové laky. Originály se časem mění, i když pocházejí z jiných dob.

Samozřejmě budou i v budoucnosti zákazníci, kteří si nechají své staré miláčky raději nalakovat originálu věrnými laky, například čistými nitrolaky. Myslí si, že moderní „vodní barvy“ změní zář jejich vozidla nebo dokonce sníží jejich hodnotu. Bojí se toho, že na povrchu již nebude docílen obvyklý lesk, i když jej dosahují leštěním s veškerou obětavostí.

Bohužel si své předem učiněné úsudky drží déle, než by mohlo být profesionálům milé. V každém případě postrádají při opravě laku s výrobky Standoxu jakékoliv opodstatnění.

Se Standohydem Basecoat připravil Standox systém vodou ředitelných Basislacků, který může být kombinován s čirými laky Standocryl VOC a vznikne tak ekologický a výkonný dvouvrstvý lakovací systém. Standohyd Basecoat má jako základnu 64 míchacích laků, s nimiž je možno přesně docílit okolo 23 000 pastelových, metalizových a perleťových barevných odstínů – mezi nimi i všechny důležité aktuální i „klasické“ barvy automobilů. Největší díl ekologicky škodlivých, organických rozpouštědel, byl přitom nahrazen vodou.

Technologicky daleko předstihly laky Standohyd Basecoat historické laky. Jejich speciální složení pigmentů například zaručuje vysokou barevnou přesnost. Kromě toho sami nekřídují ani pod intenzivním UV-zářením, protože pojivo pigmentů je daleko více UV-stabilní než u nitrolaků nebo termoplastických laků.

V každém případě ale u prestižních nebo klasických automobilů technická realizovatelnost neplatí bezpodmínečně jako hlavní měřítko. Kdo si nechá restaurovat takové vozidlo, investuje do zachování jedinečné hodnoty a do – možná ještě nezažitě – touhy na čtyřech kolech. Zde se především hledá blízkost k originálnímu detailu. Proto se milovníci veteránů často rozhodnou pro kdysi tak typické, jednovrstvé lakování. V každém případě daleko častěji, než majitelé moderních automobilů.

I pro takové případy má Stadox atraktivní alternativu – Standocryl VOC-Autolack. Tento systém 2-komponentního vrchního laku se zvláště hodí pro pastelové barevné odstíny v zelené, béžové nebo modré a skládá se z 23 míchacích laků na bázi nejmodernější pigmentové a pryskyřicové technologie. Co do kvality a optiky splňuje nejvyšší požadavky.

To také platí pro speciální patinu historických laků. Pomocí matových laků a leštící techniky je možno dokonce simulovat daný stupeň lesku zvětralého povrchu. Zde je ale zapotřebí především školeného oka a zkušenosti odborníka.

Výhoda: u oprav laku prestižních nebo klasických automobilů nemusíte dnešní standardy měnit ani technologicky, ani ekologicky. S laky Stadoxu jste naopak schopní splnit vysoké očekávání Vašich zákazníků a přísné ekologické předpisy úřadů.



Pozor u holého plechu!

Chránit historickou karoserií.

Při restaurování historických karosérií má trvalá antikorozi ochrana nejvyšší prioritu. Proto je přímý kontakt tmelu s holou karoserií tabu.

Časy se mění. Výroba karosérií také. Jak jinak by mohli dnes dávat výrobci automobilů dvanáct let záruku na prorezavění? Oproti tomu plechy starších vozidel často silně trpí mokrem a vlhkostí. Při opravách laku prestižních nebo klasických automobilů hraje proto trvalá ochrana proti korozi rozhodující roli.

Plasty a hliník se v automobilovém průmyslu používaly až do 80. let pouze vzácně. Karosérie byly převážně z kovových plechů, které se na silnicích moc nebály ani deště shora, ani stříkanců vody zespoda. A následek: nemalé množství automobilů šlo do šrotu jako děravé a ošklivé „rezavé boule“.

Majitelé prestižních nebo klasických automobilů dávají své miláčky do autoopraven v neposlední řadě proto, aby je uchránili tohoto osudu. Dnes se nakonec dají karosérie chránit proti korozi daleko lépe než před desítkami let. Přesto zůstává nebezpečí koroze všudypřítomné. I tam, kde se zdaleka vůbec nečeká. Dřívější generace plechů napomáhaly rezavění především díky svým chemickým vlastnostem. Již malé rezavé fleky proto někdy ukazovaly pozdější velké hloubkové narušení plechu.

Nebezpečí rezavění se musíme vyhnout již při úpravě podkladu. Mezi holý plech a tmel proto vždy patří izolace. Jinak by tmel působil jako suchá houba, která do sebe natahuje vodu a předává jí až na holý plech



Stadox pro tento případ doporučuje izolační vrstvu z kyselého primeru a 2K-plniče. Kyselý primer zaručí pasivační a antikoroziční účinek. V kombinaci s 2K-plničem se kromě toho postará i o excelentní přilnavost za prvé ke kovovému podkladu a za druhé k dalšímu lakování vrchním lakem. 2K-plnič vyplňuje a izoluje rýhy po broušení a póry a přispívá k vyrovnání plochy. Představuje optimální podklad pro další lakování vrchním lakem.

Avšak pozor! Moderní lakovací technika samotná nemůže zaručovat prestižnímu nebo klasickému automobilu dlouhý život. Všechny stupně opravy laku musí být provedeny velice pečlivě. K tomu také patří to, že izolace musí být opakována, jakmile se na poškozené karoserii probrousíme až na holý plech – i když se jedná o sebemenší oblast.

Trvalé izolování holého plechu pomocí kyselého primeru a 2K-plniče od Stadoxu by mělo být provedeno podle zadání příslušného lakovacího systému Stadoxu.

I plastové díly podléhají v jistém ohledu procesu stárnutí a propadnutí. I když byly prvky z PVC nebo ABS až do 80. let montovány daleko vzácněji, než je běžné u moderních automobilů. Integrované čelní-postranní díly z tvrdých plastů jsou vynálezem nedávné minulosti. U historických nebo klasických automobilů proto ještě naleznete spoilery, čelní masky, nárazníky a blatníky jako samostatné prvky, které byly vyráběny jako zbytek vozidla. A z pravého plechu.





Otázka izolování.

Staré laky jako podklad.

Ve spojení s 2K-Akryl-plniči mohou nitrolaky nebo termoplastické laky ztratit svou přilnavost. U podkladů, které jsou citlivé na ředidla, proto představuje základový plnič z epoxidové pryskyřice dobrou alternativu.

Drží starý lak? A mohu na něj nanášet další vrstvy? To jsou dvě rozhodující otázky, které by si měli profesionálové položit, ještě než začnou nanášet moderní opravárenské materiály na historický starý lak.

Protože historické automobily byly často lakovány nitrolaky nebo termoplastickými laky. Oba typy laků se ale mohou z plechu odloupnout, když přijdou do styku s ředidlem. Takové ředidlo může například uniknout z 2K akrylátového plniče. Tím neutrpí pouze přilnavost, nýbrž i optika celého povrchu. Jako podklad pro druhé lakování se proto tento druh starých laků hodí jen za určitých podmínek.

Abychom zjistili, zda se jedná o starý lak citlivý na ředidla, doporučuje Standox provést test ředidla. Ten nám dá rychle a spolehlivě výsledek.

V tom lepším případě neukáže starý lak žádnou reakci. Ani neměkne, ani se neodstraňuje, zůstává pevný, stejně jako před tím. Na tento podklad se potom může bez rizika nanášet další lak, podle příslušných doporučení pro lakování od Standoxu.

V tom horším případě reaguje starý lak na ředidlo, měkne, nabobtnává nebo se dokonce úplně nechá odstranit. Následek: ztrácí svou přilnavost k podkladu. V takovém případě musíte na celé karoserii odstranit lak a svému zákazníkovi vysvětlit, že ho to bude stát zvýšené náklady.

Pokud by Váš zákazník nebyl ochoten tyto zvýšené náklady akceptovat, tak nabízí Standox jednu odbornou alternativu. Protože plechy nastříkané starým lakem, který je citlivý na ředidla, je možno izolovat bez negativního ovlivnění kvality základovým plničem na bázi epoxidové pryskyřice. Tento materiál v jednom spojuje primer a základový plnič. Napadá starý lak méně a je stejný jako 2K akrylátový plnič, co se týká plnicí síly a stavu vrchního laku. Tím tak vytváří vynikající základ pro následující stavbu vrchního laku.

Také schnutí opravného lakování u citlivých starých laků byste měli provádět odlišně od obvyklé rutiny. Konec konců, ten starý lak, se kterým jste se dostali do styku, by mohl být termoplastického druhu. Bezpečná alternativa je proto schnutí na vzduchu za normální teploty.

Termoplastické laky byly používány od 40. let především v automobilovém průmyslu USA. Nahradily do té doby běžné nitrolaky, které se sice stříkaly snadněji a rychleji schly, ale po celé proceduře lakování se musely pracně leštit. Termoplastické laky oproti tomu dávaly „špekovitý lesk“ ihned po schnutí.

Jako podklad moderního opravného lakování jsou ale staré laky méně vhodné. Protože měknou jak po kontaktu s ředidly, tak také po působení větších teplot. Nebezpečí: protože houbovitý podklad a pevný opravárenský lak navzájem pracují, může dojít k trhlinkám.

Pokud byste tedy byli na pochybách, s jakým podkladem máte co dělat, potom Vám Standox doporučuje raději se vyhnout schnutí v kabině a raději se omezit na schnutí za normální teploty, na vzduchu. Tím bude proces schnutí trvat sice o něco déle, vyhnete se ale případnému riziku. Rovněž z pohledu zákazníka slibuje tato metoda jasné přednosti. Protože kdo na tomto místě investuje do pár hodin navíc, získá jistotu po mnoho let, že jeho miláček bude dělat vynikající dojem.



Pojem to nejde neexistuje.

Nalézt správný barevný odstín.

Někdy to jde rychle. A někdy to trvá o trochu déle. Avšak i u těch nejsložitějších klasiků najdete se Standoxem vždy tu správnou recepturu barevného odstínu.

U mnoha veteránů vrátí pouze originální barevný odstín ty „dobré staré časy“ zpět. Jaké by asi bylo Ferrari 250 GT Berlinetta bez své syté červené? Nebo Mercedes Benz 600 bez své hluboké černé? V každém případě však nebyla o těchto barevných odstínech vedena v dřívější době tak podrobná kniha, jako je to dnes. Mnoho originálních barevných odstínů proto nenajdete v žádném archivu na světě.

Jiná stará vozidla zase toho mají hodně za sebou: spoustu sluníčka, hodně deště, mnoho léta i zim. U některých je proto lak trochu opotřebený a počasí na něm zanechalo své stopy. Problém: tato patina stárí ztěžuje identifikaci originálního barevného odstínu.

Dva příklady, proč doporučuje Standox při hledání správných barevných odstínů kombinaci Genius a Standowin.





Kombinace měřicího přístroje a software na zjištění barevného odstínu nepotřebuje žádné dlouhé přemýšlení, aby rozpoznala pastelový nebo efektní barevný odstín. Daleko více měří barvu přímo na místě a zjistí Vám tak recepturu, kterou ihned můžete přenést do svého míchacího zařízení od Standoxu.

Přístroj Genius je spektrofotometr, který může odečíst barevné odstíny a jejich nuance přímo na vyčištěném povrchu karoserie vozidla. Protože u každého měření se zároveň snímají tři různé úhly, vychází výsledky mimořádně přesně. Tento příruční přístroj identifikuje perleťové efekty stejně bezpečně, jako pastelové a metalizované odstíny.

S připojením na měření umožňuje software Standowin porovnat zjištěné hodnoty se známými barevnými odstíny. Je v něm digitálně uloženo více než 30 000 referenčních hodnot, přičemž je tento software pravidelně aktualizován. Většinou tento systém na povel vydá příslušnou recepturu Standoxu, která může být dále přímo přenesena na elektronické váhy k přesnému namíchání.

Pokud by odstín nepasoval, umožňuje software dodatečnou manuální korekturu. Rozdíly mezi originálním a zjištěným barevným odstínem může profesionální lakýrník snadno odstranit pomocí digitálního přizpůsobení receptury a takto změněnou recepturu lze vzápětí uložit do databanky. Takto Vám zůstanou důležité informace zachovány i pro další zakázky. Genius a Standowin Vám tedy pomáhají k rychlému obslužení Vašich zákazníků.

Avšak pozor: nejlepší technologie nenahradí proškolené oko zkušených expertů. Jako u každé opravy laku byste si měli po namíchání vždy nejprve udělat vzorový nástřík. Protože pouze lidské oko pozná pod denním světlem, jak blízko opravdu svému cíli jste a zda nemusíte ještě jednou dodatečně odstín upravovat. Hotové test karty byste měli opatřit míchací recepturou a archivovat je ve své kartotéce vzorků, abyste později mohli rychle najít důležitá data zakázky.





V každém případě Vám duo Genius a Standowin nabízí nejrychlejší a spolehlivé řešení, jak zjistit nějaký barevný odstín. To ostatně platí i pro barevné odstíny nedávného data. A tím i tedy pro nové automobily.

Jiné metody pro nalezení správného barevného odstínu jsou podstatně nákladnější. Nejlépe se vyhledávání podaří tehdy, když můžete přímo najít typový štítek vozidla. Protože s kódem barvy, který je na něm uveden jako kombinace z písmen a číslic, můžete najít vhodnou recepturu příslušného barevného odstínu. Databanka barev, kterou můžete nalézt na internetu na regionálních stránkách Standoxu, Vám přitom ukáže cestu.

To také platí pro případ, že typový štítek hned neobjevíte. Pomůže Vám specifický nákras příslušného výrobce, který si také můžete stáhnout z regionálních internetových stránek Standoxu. Podle nich najdete místo, kde se normálně nalézá typový štítek té dané značky.

Pokud by ani tyto informace nevedly k cíli, potom byste si měli oživit veškeré své poznatky o vozidle, které je třeba nalakovat a s pomocí databanky barev od Standoxu nastartovat odborné výstupy. Údaje o výrobcí, modelové řadě a roku výroby, totiž často jednoznačně vymezí originální barevný odstín historických vozide. A máte výhodu, že automobiloví výrobci dříve neměnili barevné odstíny tak často, jako dnes.

Avšak i zde někdy vystrčí čert své dráčky. V takovém případě jsou Vám radou k dispozici experti Standox-Color-servisu. A nejen radou, nýbrž i činem. Například když zůstalo příliš málo originálního laku, abyste pomocí přístroje Genius a softwaru zjistili jeho barevný odstín. Podle originálně nalakovaného víčka nádrže nebo přihrádky na rukavice může Standox tým zjistit správnou recepturu. V každém případě byste měli mít trpělivost, protože tato analýza si vyžaduje „svůj čas“.

Jeden tip od Standoxu: při opravě laku historického vozidla se vždy nejprve postarejte o určení barevného odstínu. Pak v případě pochybnosti neztratíte cenný čas.







DEKALB

Benedetto del Moraglio

172

38

0000
LIFT
CAPACITY
2000
LBS
PER ARM

Zpět do budoucnosti.

Stará auta pro nové obchody.

Historická vozidla jsou speciální vozy – a jejich majitelé speciální zákazníci. Většinou přináší sebou nejen mnoho nadšení, nýbrž i mnoho času. Obchodní profil lakování je proto vyžadován v různých rolích.

Kdo má své podnikání založeno na více opěrných bodech, může i v chudších dobách pracovat s vysokou vytížeností. To platí i pro lakovny. Oprava laku historických vozidel představuje dodatečný zdroj příjmů.

Obchodní aktivity v klasických oblastech kolísají podle ročních období. Opravy laku nových vozů v severských regionech jdou v zimě dolů, protože majitelé raději vyčkávají na jaro, až silnice tolik nekloužou. Zakázky pro lakovny od jiných firem, například od zámečnicků nebo truhlářů, přicházejí zase jenom nárazově. V době dovolené téměř vůbec.

Majitelé historických vozidel se oproti tomu chovají jinak. Například proto, že si jako důchodci znovu koupí své první auto. Nebo protože jako sběratelé konečně po dlouhé době našli vzácný exemplář. V každém případě si s vozidlem, které Vám přivezli do lakovny, plní svůj dlouho očekávaný sen.

S tím vozem ani nechtějí najet velké množství kilometrů. Občas o letních víkendech, v zimě vůbec ne. V popředí je mnohem víc přání po letech opět nechat v plném lesku zazářit původní originál. To potom kolikrát na pár týdnů více nebo méně čekání nezáleží. Právě u drahých prací, které jdou nad rámec průměrného lakování opravy. Hlavní věc je, aby výsledek souhlasil.

Kdo si tuto klientelu připoutá k sobě, tomu se nabízí vysoká šance na zvýšení vytížení svého podniku. To odlehčí rozpočtu podniku, zaměstná pracovníky a dává příslib nových zákazníků. Protože kdo umí perfektně vyšperkovat stará auta, je i první adresou pro moderní karoserie. A majitelé veteránů nemají pouze stará auta.

V každém případě přináší tato klientela i velkou náruživost a očekává od „svého“ odborného podniku náležitou pozornost. Úspěšný profesionální autolakýrník těmto požadavkům vyhovuje ve více směrech.

Jako majitel lakovny skýtá perfektní infrastrukturu pro lakování veteránů. Hodnotné vybavení, kvalifikovaný personál a názorná prezentace, kterou zákazníkovi ukáže, proč právě on, jako nikdo jiný, dokáže provést opravu laku historických vozidel. A vypovídající internetová prezentace, reference zákazníků a tato brožura Standothek, jsou přitom důležitým prostředkem.

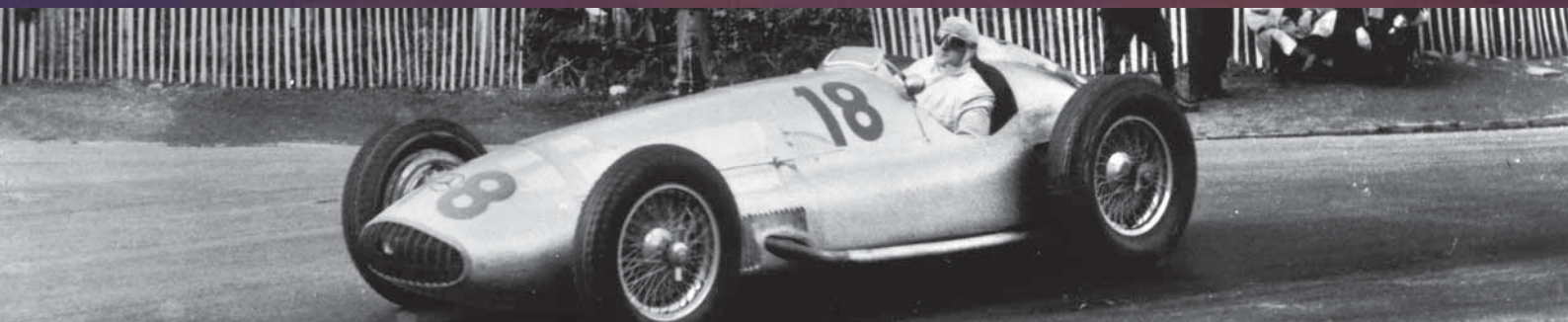
Jako poradce vede své zákazníky od přání ke skutečnosti. Ví, že neřeší žádný standardní problém, nýbrž individuální úkol, který zpočátku často zákazník sám ani přesně nezná. Až při osobním a opakovaném jednání je proto možné realisticky vysvětlit cíl, náklad a postup. Společně proběhne diskuze a odpovědi na otázky, jako například „Musí být auto lakováno kompletně? Nebo stačí dílčí lakování? Jaký je současný stav laku? Je zvětralý nebo má nepatrnou strukturu jako moderní automobily?“

Jako odborník nabízí svým zákazníkům zážitek největší pečlivosti a nejvyšší preciznosti. To vše dokazuje tím, že se důsledně připravuje na důležitá rozhodnutí. Během určení barevného odstínu nastříká půl tuctu barevných plechů a společně se zákazníkem vyberou vhodný vzorek. Dbá vždy také na celkový dojem. Protože sytý lak se může dobově hodit ke Cadillacu, zatímco u VW-Brouka může působit kýčovitě.

Jako poskytovatel služby potom nakonec udělá zákazníkovi přesnou nabídku. K ní patří i to, že jeho zajímaví zákazníci mohou pozorovat průběh prací.

Protože: fanouškové veteránů mohou být někdy svéráznou klientelou. V každém případě klientelou, kterou si můžete získat pro sebe.



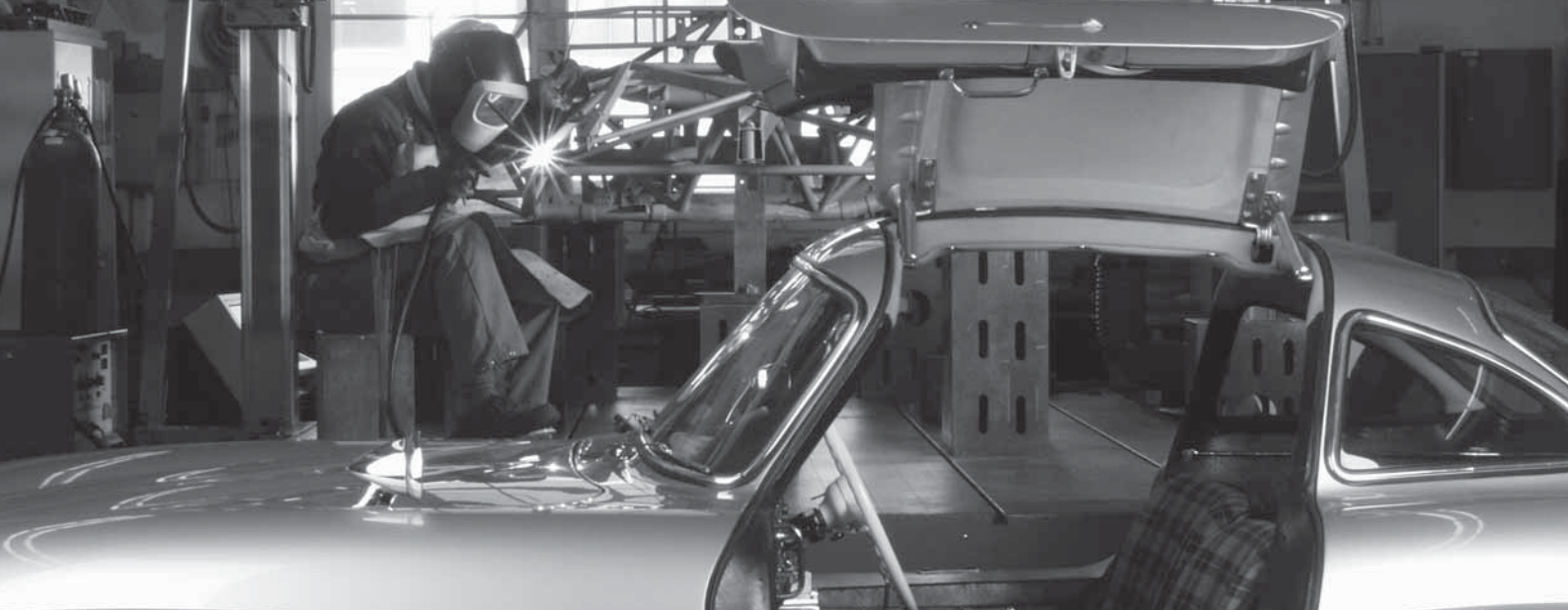


V dobrých rukách.

Mercedes-Benz Classic Center.

Gottlieb Daimler a Carl Friedrich Benz psali automobilové dějiny. Ve Fellbachu u Stuttgartu je proto zašlým hodnotám veteránů opět vrácen špičkový vzhled.

Jak by asi probíhaly automobilové dějiny, kdyby oba pionýři nedělali věci společně? Gottlieb Daimler si nechal v roce 1883 patentovat „plynový motor se žhavicí trubicou“ a tím položil základ pro rychle běžící spalovací motor. Tři roky později si Carl Friedrich Benz pojistil práva na „automobilu“, tehdy ještě tříkolovém vozidle se spalovacím motorem a elektrickým zapalováním. V roce 1926 se jejich podniky „Benz & Cie.“ a „Daimler Motoren Gesellschaft“ spojily na Daimler AG. Podnik, jehož vozidla se mnohokrát vyvinula na legendy.



Nezapomenutelné jsou například

- „Velký Mercedes“ 770, který ve 30. letech patřil k mezinárodním dvorním státním vozům.
- „Stříbrné šipky“, které libovolně ovládaly cirkus Grand Prix předválečné doby.
- 300 SL „Křídlové dveře“, který německému hospodářskému zázraku propůjčil sportovní vzhled.
- 600, který se svou délkou více než šest metrů posunul moderní výrobu automobilů do nových dimenzí.

O všechny tyto karoserie se dnes stará Mercedes-Benz Classic Center ve Fellbachu u Stuttgartu. Tento podnik platí celosvětově za centrálu pro majitele klasických vozidel značky Daimler, Benz, a Mercedes-Benz. Pečuje nejen o automobily muzea Mercedes-Benz, nýbrž i o všechny zákazníky, kteří si chtějí uchovat své vozy Mercedes-Benz v originálním stavu.

Co zákazníci Centra Mercedes-Benz ocení, je přímý přístup ke všem zdrojům výrobce. K tomu patří kromě jiného rozsáhlý koncernový archiv, zařízení vědy a vývoje, zkušenosti z výroby prototypů a nejnovější technické vymoženosti, jak dodatečně originálně vyrobít stará vozidla

Podnik Mercedes-Benz Classic Center restauruje, opravuje a udržuje všechna vozidla, včetně přesného posudku a nákladového rozpočtu. To bez výjimek platí i pro všechny vozy značek Daimler, Benz, Mercedes a Mercedes-Benz, které byly prodány od roku 1986. Co se týká opravy laku, postupuje se zde podle příručky pro lakování, která byla vyvinuta firmou Standox. Vedle kompletního a částečného restaurování provádí dílna Centra také jednotlivé opravy, stejně jako novou výrobu motorů, převodovek, os, řízení a jiných agregátů, pokud tyto díly již není možno vybrat ze zásob více než 40.000 různých originálních dílů Mercedes-Benz.



Samozřejmě jsou všechny klasické automobily, které se nalézají v Show-roomu Mercedes-Benz Classic Centra, a jsou nabízeny k prodeji, předem na dílně prohlédnuty od srdce až po ledviny. To samé platí pro historické kabriolety nájemního úseku veteránů. V pravidelných intervalech jsou tato vozidla, která mohou být najímána od dubna do října pro soukromé výlety, udržována specialisty na dílně.

Také majitelé veteránů Mercedes-Benz v USA mají od ledna 2006 svou první „servisní adresu“. V úzké spolupráci s Mercedes-Benz USA bylo v Irvine, Kalifornii, otevřeno první Classic Centrum v USA.

Contact

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



Zdroj fotografií:

Cover picture Standox Archiv
Cover digitalstock.de

Strana 4
iStockphoto.com

Strana 5-8
Bottom Audin Verlag
Top Standox Archiv

Strana 9
Bottom BMW Group
Top Standox Archiv

Strana 10
Audin Verlag

Strana 11
Top Standox Archiv
Right iStockphoto.com

Strana 12-13
BW-pictures iStockphoto.com
Color pictures Standox Archiv

Strana 14-15
Top webreporter / photocase.com
Picture row Standox Archiv, Volkswagen AG,
iStockphoto.com

Strana 16-17
Standox Archiv

Strana 20-21
Large motive Daimler AG
Small motive Standox Archiv

Strana 22
Large motive iStockphoto.com
Small motive Standox Archiv

Strana 24-25
Top Standox Archiv
Bottom iStockphoto.com

Strana 27-28
Dirk Krüll

Strana 30
Wolfgang Birke

Strana 31
Daimler AG

Strana 32-33
Daimler AG
Standox Archiv



Provozovny a zastoupení v regionech

SERVIND s.r.o.

Střešovická 49, 162 00 Praha 6
Telefon: 729 862 201 - 2
Fax: 729 862 209
E-mail: servind@servind.com

SERVIND – provozovna LIBEREC

Plzeňská 355, 460 14 Liberec 14 – Pavlovice
Telefon: 729 880 381
Fax: 729 880 389
E-mail: liberec@servind.com

SERVIND – provozovna PLZEŇ

Republikánská 45, 312 63 Plzeň
Telefon: 729 880 361
Fax: 729 880 369
E-mail: plzen@servind.com

SERVIND – provozovna ČESKÉ BUDĚJOVICE

Průběžná 50, 370 01 České Budějovice 3
Telefon: 729 880 351
Fax: 729 880 359
E-mail: ceskebudejovice@servind.com

SERVIND – provozovna BRNO

Úvoz 5, 602 00 Brno
Telefon: 729 880 341
Fax: 729 880 349
E-mail: brno@servind.com

SERVIND – provozovna HRADEC KRÁLOVÉ

Vančurovo nám. 309, 500 02 Hradec Králové
Telefon: 729 880 391
Fax: 729 880 399
E-mail: hradeckralove@servind.com

www.servind.com



Standex GmbH · Postfach · D-42271 Wuppertal · Germany