

# standotheek

**Prestige e Classic Cars.**



**L'arte del verniciare.**



# Premessa.

## Standothek Prestige e Classic Cars.

I tempi cambiano. Negli anni '60 chi avrebbe potuto immaginare il servosterzo, il cambio a cinque marce o i sistemi antibloccaggio? Oggi invece nessuno acquisterebbe un veicolo senza queste caratteristiche di confort e sicurezza.

Tuttavia, la richiesta di veicoli unici e classici (Prestige e Classic Cars) aumenta. Leggende della strada come la BMW 2000, il maggiolino VW o la Jaguar modello E non vengono più costruite, ma ritornano sempre più in voga. I motivi sono diversi:

- Il numero delle auto d'epoca aumenta. Infatti, in Europa l'industria automobilistica ha iniziato a produrre per un mercato di massa a partire dagli anni '60.
- Le persone che circa 50 anni fa acquistavano la loro prima macchina, oggi sono in età pensionabile. Spesso questa generazione dispone di denaro sufficiente, ed è la prima generazione che può rievocare ricordi dell'adolescenza con l'acquisto di una macchina d'epoca.
- Oggi, appassionati, acquirenti e venditori giovani e anziani di auto d'epoca si scambiano informazioni oltre i confini nazionali. Mai come ora è stato così facile per gli appassionati di auto d'epoca creare un network.

Questi motivi sono sufficienti per trattare questo tema dal punto di vista professionale e per informarvi, in qualità di partner Standox, su ciò che distingue il restauro delle auto d'epoca dalla riparazione di automobili nuove.

Concretamente questa guida Standothek ha lo scopo di aiutarvi a:

- valutare le spese di riparazione in tutte le fasi di lavoro,
- proteggere la lamiera d'epoca dalla corrosione in modo duraturo,
- trovare la giusta tonalità di colore,
- miscelare la vernice in modo conforme alle nuove legislazioni, conferendo alla nuova finitura la necessaria brillantezza,
- acquisire nuovi clienti in modo del tutto personalizzato.

### **Cosa sarebbe una macchina senza la vernice?**

Storia della verniciatura delle automobili 5

### **Più bello, più rapido e più pulito.**

Storia dell'autoritocco. 10

### **Bellezze esotiche e attraenti.**

Storia dei colori delle automobili. 12

### **Meglio dell'originale.**

Sistemi di verniciatura moderni per il restauro. 18

### **Attenzione alla lamiera!**

Proteggere le carrozzerie d'epoca. 20

### **Una questione di isolamento.**

Vecchie verniciature come base. 22

### **Niente è impossibile.**

Identificare la giusta tonalità di colore. 24

### **Ritorno al futuro.**

Vecchie auto per nuovi business. 28

### **In ottime mani.**

Il Mercedes-Benz Classic Center. 31



# Cosa sarebbe una macchina senza la vernice?

## Storia della verniciatura delle automobili.



**Non è il motore e non è il cambio ad attirare l'attenzione – no, il primo sguardo dell'acquirente di una macchina cade quasi sempre sul colore, sulla verniciatura brillante. Ma non è sempre stato così. Parallelamente allo sviluppo automobilistico è nata gradualmente la verniciatura delle automobili: dalla resina nera alla vernice all'acqua.**

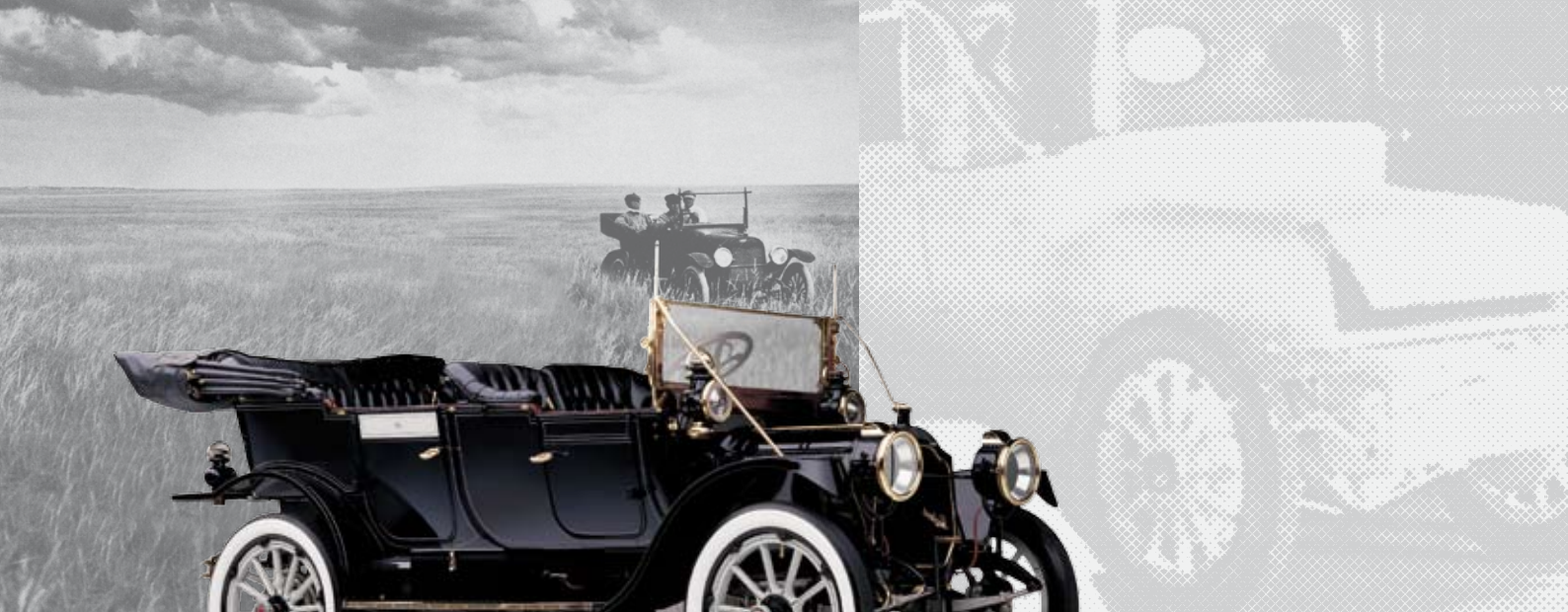
La prima automobile, la macchina a motore brevettata della Benz, non era verniciata. Le parti metalliche di questo veicolo erano protette dalla corrosione da una sorta di „resina nera“. A quei tempi per la verniciatura erano disponibili sostanzialmente due prodotti: vernici a base di olio di lino oppure – quando era richiesta una qualità speciale – vernici d'ambra, che venivano ricavate da resine d'ambra diluite ed erano molto costose. Il termine „vernici d'ambra “ è stato usato a lungo, anche quando le resine sintetiche sostituirono gradualmente le resine naturali.

Originariamente il carrozziere creava i suoi colori autonomamente – dapprima manualmente, poi con miscelatori per colori a comando manuale. Il procedimento era lo stesso usato secoli prima dai pittori, ovvero sfregando i leganti e i pigmenti su pietra arenaria o su piastre di marmo. Dato che le vernici venivano prodotte ex novo ogni volta mischiando i pigmenti con il legante, spesso il colore era casuale. L'acquirente poteva scegliere se la sua macchina doveva essere blu, nera, verde, marrone, beige o rossa – ma garantire una tinta precisa non era possibile. I colori avevano

tutti una tonalità relativamente terrosa, in quanto esistevano solo colori minerali che contenevano pigmenti inorganici. Come pigmenti di protezione anticorrosiva, venivano impiegati prevalentemente il bianco di piombo e il minio.

Nelle prime automobili fabbricate, le superfici da verniciare erano le seguenti: il telaio, il cofano motore e la scocca. Prima della verniciatura, le superfici dovevano essere accuratamente levigate, in quanto le parti di lamiera venivano lavorate manualmente o con un martello meccanico. La verniciatura completa di una macchina richiedeva tra le quattro e le otto settimane. Erano necessarie diverse applicazioni di primer con mani intermedie e con tempi di essiccazione lunghi. Esisteva anche una verniciatura semplice a base di olio di legno con tempi di essiccazione inferiori, che richiedeva „solo“ dieci giorni di lavoro.





## Verniciatura in serie.

Nel 1912 Henry Ford fece produrre per la prima volta un'automobile sulla catena di montaggio. Questo nuovo metodo modificò l'intero processo di produzione. Presto Ford dovette constatare che la verniciatura rappresentava un ostacolo, in quanto i ritmi di lavoro del reparto di verniciatura non tenevano il passo della catena di montaggio. Per questo motivo Ford iniziò a cercare una possibilità di accelerare i tempi di verniciatura.

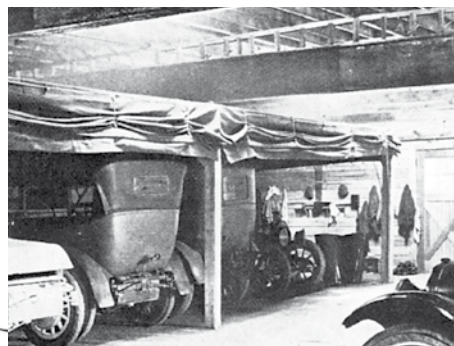
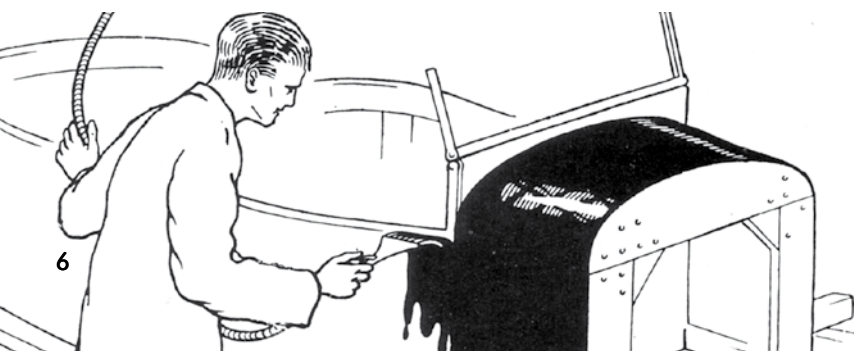
Solo dopo la Prima Guerra Mondiale i ricercatori scoprirono un nuovo materiale per la produzione di vernici: la nitrocellulosa, recuperata dalla produzione bellica di polvere da sparo. La nitrocellulosa poteva essere usata nei leganti per vernici. Inoltre, i chimici erano ormai in grado di produrre plastificanti, alcuni solventi e pigmenti sintetici. Da qui nacquero le vernici alla nitrocellulosa opache con tempi di essiccazione brevi (ca. 15 ore). I tempi di essiccazioni vennero ulteriormente ridotti con l'aiuto di aria calda.

Successivamente con una pasta lucidante e un panno di lino le vernici opache venivano „lucidate a specchio“; una brillantezza, che non sarebbe stata raggiunta da nessuno dei sistemi di verniciatura successivo. Anche i materiali di preparazione – come primer, riempitivi e stucchi – potevano essere prodotti sulla base di questi leganti.

La premessa necessaria per l'applicazione delle vernici a base di nitrocellulosa era l'uso di un aerografo, in quanto i solventi contenuti dissolvono la mano di vernice sottostante. Non possono essere applicate con il pennello. Inoltre tutte le superfici devono essere sgrassate e pulite a fondo, poichè le vernici alla nitrocellulosa sono particolarmente sensibili ai residui di grasso e non hanno una buona aderenza.

La scelta della tonalità di colore delle vernici alla nitrocellulosa continuava ad essere molto limitata. La maggior parte delle case automobilistiche consentiva al cliente di scegliere solo tra rosso, blu o verde, e il risultato finale non era garantito o standardizzato come oggi. Nel 1928 fu impiegato il primo pigmento bianco coprente, il biossido di titanio, che negli anni '30 ben presto divenne il colore preferito per macchine cabriolet o sportive.

Ma la gioia non fu di lunga durata, poiché le vernici alla nitrocellulosa non sono resistenti agli agenti atmosferici. Ciò significa che a causa della costante decomposizione del legante, la verniciatura diventava presto opaca e i veicoli dovevano essere lucidati spesso, asportando lo strato di vernice coprente.





## **Vernici alla nitrocellulosa combinate.**

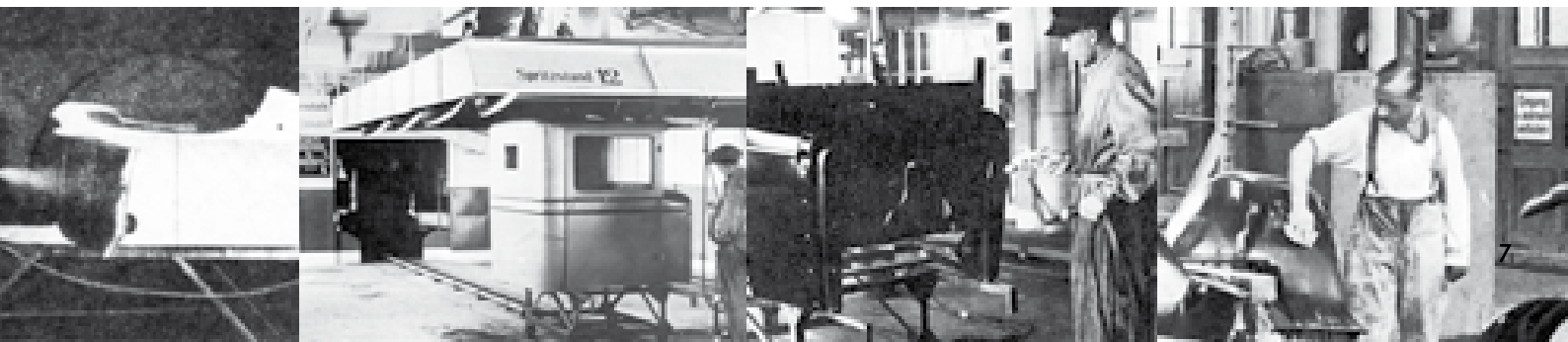
Con lo sviluppo delle carrozzerie cambiò anche la tecnica di verniciatura. Nel 1927 venne sviluppato negli Stati Uniti un nuovo legante, la resina alchidica (definita in America "Glyptal"). Quando fu possibile modificare questa resina con acidi grassi, venne usata anche come resina per vernici. Le vernici a base di resina alchidica sono compatibili con la nitrocellulosa e quindi potevano servire come componenti elasticizzanti nelle vernici alla nitrocellulosa – successivamente questa miscela venne commercializzata con il nome di vernice alla nitrocellulosa combinata.

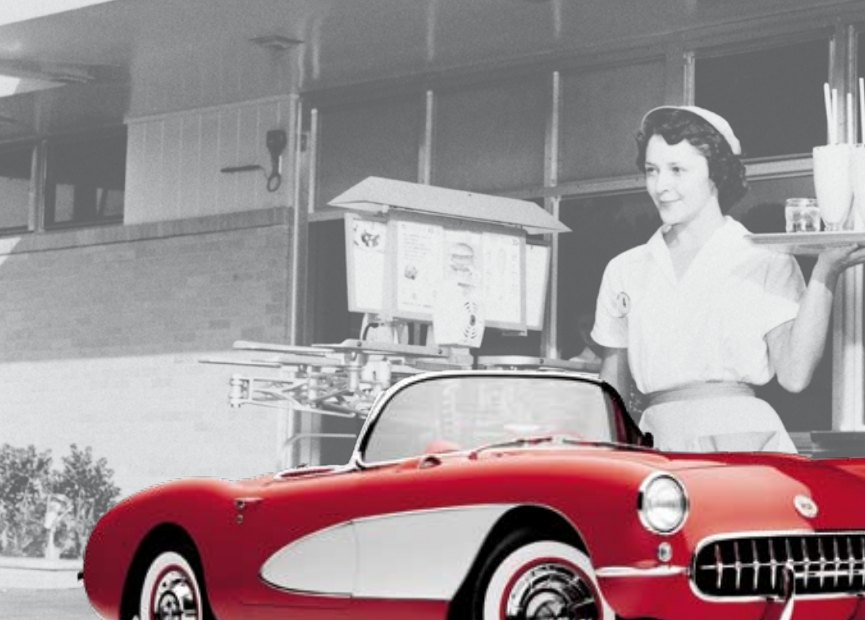
Negli anni '30 vennero sviluppate anche le resine melamminiche e ureiche, che ingialliscono in misura inferiore, che, miscelate con resine alchidiche, consentivano la realizzazione di colori chiari. A partire dal 1935 si impose la verniciatura con queste vernici a base di resine alchidiche modificate, in quanto creavano una superficie più resistente rispetto alle vernici alla nitrocellulosa e non dovevano essere lucidate. Inoltre richiedevano la metà del materiale rispetto alle vernici precedentemente usate.

Con il nuovo materiale e la tecnologia modificata, la verniciatura di una carrozzeria nuova richiedeva meno di quattro ore. La premessa era che venissero usate lamiere imbutite grazie alla quali era possibile evitare i lavori di stuccatura precedentemente necessari.

Anche i colori cambiarono: nel Salone automobilistico di Parigi del 1946 vennero presentate per la prima volta verniciature con diverse tonalità, realizzabili grazie ai nuovi pigmenti organici. Inoltre le auto da corsa argentate, in voga a quei tempi, influenzarono la verniciatura dei veicoli. Per un certo periodo veniva considerato "di moda" possedere un'auto color argento o grigio argentato.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, le vernici a base di resina alchidica si imposero in quasi tutta Europa. La verniciatura a base di resine alchidico melamminiche prevedeva l'essiccazione in forno che poteva essere eseguita sulla catena di montaggio con tecnologie di verniciatura più moderne. I primer e i riempitivi erano applicati tramite spruzzatura ad alta pressione. Alcuni fabbricanti iniziarono con la verniciatura ad immersione delle scocche grezze già alla fine degli anni '50. Solo le limousine di lusso particolarmente costose conservarono la verniciatura alla nitrocellulosa fino agli anni 1963/64, nonostante la costosa manutenzione necessaria per questo tipo di verniciatura. Le vernici a base di resina alchidica sono così chimicamente flessibili e qualitativamente pregiate, da svolgere ancora oggi un ruolo rilevante per la verniciatura delle automobili. Subito dopo la loro introduzione, dominarono il mercato delle vernici anche nel settore dell'automotociclo.





## Nuovi materiali di verniciatura.

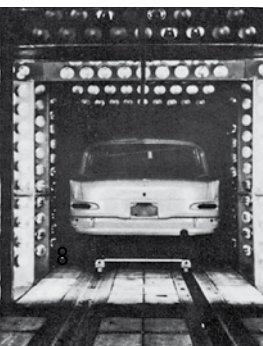
A partire dal 1963, con l'introduzione del poliestere, l'industria delle vernici ebbe a disposizione una nuova materia prima. Il poliestere divenne indispensabile soprattutto come base per lo stucco, così lo stucco a base di nitrocellulosa e resina sintetica persero di importanza. Anche i componenti delle finiture cambiarono: le vernici a base di resina alchidica vennero miscelate con isocianati che acceleravano i tempi di essiccazione anche a temperatura ambiente, a differenza delle vernici alchidico melamminiche. L'essiccazione forzata in una cabina combi di spruzzatura e di essiccazione, permetteva al carrozziere di risparmiare molto tempo, tanto che l'acquisto delle cabine divenne una necessità economica.

Tra il 1972 e il 1975, la nuova tecnologia acrilico-poliuretano bicomponente (vernice acrilica e catalizzatore polisocianato), spazzò via dal mercato quasi definitivamente le vernici a base di resina alchidica. Questi sistemi di finitura bicomponenti erano caratterizzati da una resistenza chimica e fisica decisamente superiore. Le vernici essiccavano più velocemente e consentivano di eliminare le particelle di polvere e le colature con l'operazione di lucidatura. A partire dagli anni '70, i produttori di vernici svilupparono anche un riempitivo che proteggeva dalla ruggine e rendeva superflua l'applicazione di un fondo anticorrosivo specifico.

Anche negli anni '80 e '90 la verniciatura continuò a rappresentare uno dei cicli di lavoro più complesso della produzione automobilistica. Ancora oggi nella verniciatura di serie vengono impiegati "polverizzatori rotativi elettrostatici" (coppe rotanti) per applicare il riempitivo e la finitura sulla carrozzeria pre-trattata. Questo consente un elevato risparmio di materiale, in quanto, il 90 per cento della vernice spruzzata si deposita dove necessario, cioè sulla carrozzeria.

Nelle procedure di spruzzatura ad alta pressione convenzionali, invece, la metà andava persa come overspray. A partire dalla metà degli anni '80 nelle fabbriche di automobili il rivestimento fu quasi completamente automatizzato. Sono i robot ad eseguire la verniciatura e solo piccole zone vengono verniciate a mano: le parti interne come il cofano motore e bagagliaio, battente delle portiere vengono prima verniciate con l'aerografo.

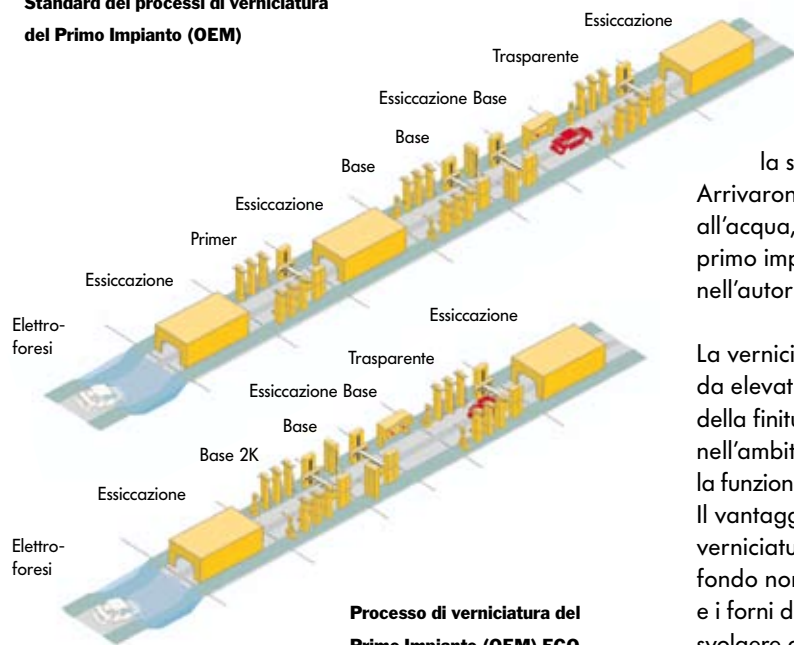
Negli anni '80 la crescente attenzione all'ambiente dei produttori di vernici e di automobili portò alla sostituzione di una serie di componenti nocivi contenuti nelle vernici. Inoltre venne ridotta la percentuale di solventi organici, in quanto queste sostanze sono ritenute responsabili anche della formazione di smog.







**Standard dei processi di verniciatura del Primo Impianto (OEM)**



**Processo di verniciatura del Primo Impianto (OEM) ECO, senza Primer**

Successivamente le finiture acriliche bicomponenti vennero formulate con basso contenuto di solventi e alto residuo secco. Tale sviluppo prevede la sostituzione dei solventi con la parte solida. Arrivarono sul mercato anche le prime vernici all'acqua, che oggi costituiscono uno standard nel primo impianto e quindi vengono impiegate anche nell'autoritocco.

La verniciatura di serie moderna è caratterizzata da elevate aspettative in termini di estetica e qualità della finitura. Per questo motivo DuPont ha sviluppato, nell'ambito del suo EcoConcept, un processo nel quale la funzione del riempitivo viene assunta da basi speciali. Il vantaggio per il primo impianto: il processo di verniciatura viene accelerato poiché lo strato di fondo non è necessario e gli impianti di verniciatura e i forni di essiccazione possono essere utilizzati per svolgere altri lavori. Nel settore dell'autoritocco, invece, i riempitivi continueranno ad essere impiegati a lungo per svolgere le loro ampie funzioni – anche se nascoste.





## Più bello, più rapido e più pulito.

### Storia dell'autoritocco.

**Da quando sono state introdotte le vernici per autoritocco, i requisiti richiesti sono costantemente in aumento. Le aspettative dell'autoritocco, infatti, puntano molto su elevati standard tecnici, estetici, economici e tecnologici.**

L'autoritocco è nato quando sono nate le automobili. Per i carrozzieri le riparazioni hanno sempre rappresentato una grande sfida: qualsiasi danno deve essere invisibile dopo il ripristino. Particolarmente difficile era la riparazione della verniciatura a base di olio di legno: infatti era necessario prima eliminare la verniciatura, in quanto non era possibile ricreare la tonalità di colore esatta. Quindi l'unica soluzione era la riverniciatura completa del veicolo.

Il ritocco delle vernici alla nitrocellulosa, sensibili agli agenti atmosferici, rendevano difficile il lavoro del carrozziere che doveva ottenere, con la sua scorta di colori primari, la giusta tonalità, attraverso procedure complesse.

Dopo l'introduzione delle vernici alla nitrocellulosa combinate i carrozzieri lavoravano prevalentemente con questi prodotti, in quanto erano perfettamente compatibili con gli smalti usati nel primo impianto. I carrozzieri continuarono ad utilizzare le vernici alla nitrocellulosa combinate fino alla fine degli anni '60, in quanto non avevano a disposizione una cabina di verniciatura e di essiccazione.

Un'alternativa era la vernice a 80°C, particolarmente adatta per rivestimenti multistrato, popolare negli anni '50, in quanto essiccava rapidamente e poteva essere riverniciata dopo poco tempo. Veniva applicata nelle cabine di spruzzo nelle quali l'aria di alimentazione veniva filtrata, scaldata e addotta verticalmente. Ma gradualmente anche nel settore dell'autoritocco, il mercato fu conquistato dalla vernice a base di resina alchidico melamminica.

Alla fine degli anni '60 si preannunciò un cambiamento sostanziale nei materiali di preparazione: i prodotti epossidici bicomponenti vennero impiegati in misura sempre maggiore, come primer, fondi e riempitivi; inizialmente per i veicoli commerciali, e successivamente anche nel settore dell'autoritocco.


Negli anni '70, mentre la verniciatura del primo impianto era composta da quattro cicli di lavoro (fosfatazione allo zinco, primer, fondo e finitura), nell'autoritocco si impose il ciclo a tre strati - composto da un primer a base di acido fosforico, un fondo e la finitura. Per poter riprodurre il numero crescente di tinte, l'industria delle vernici sviluppò il „sistema di miscelazione“. La verniciatura di riparazione delle automobili odierna è caratterizzata da una particolare attenzione verso l'ambiente e l'utilizzatore: tempi di stoccaggio inferiori, maggior rendimento e una maggiore sicurezza per l'ambiente e le persone che lavorano il prodotto.



Negli anni '80, lo scarso potere coprente di alcuni pigmenti e lo sviluppo di nuovi effetti, rendeva necessaria una verniciatura a tre strati. Questo rendeva il procedimento molto più complesso, in quanto i fondi colorati, lo smalto e il trasparente (colorato) dovevano essere perfettamente armonizzati. Intorno alla metà degli anni '80 vennero lanciate sul mercato, e impiegate nel primo impianto, le vernici ad effetto perlato. Gli anni '80 e '90 sono stati decenni che hanno visto un rapido aumento di tinte e colori ad effetto. E questa tendenza continua.

Oggi nel settore dell'authoritocco, il carrozziere dispone di un'ampia gamma di prodotti a basso contenuto di solventi, come Standohyd Basecoat, il sistema all'acqua di Standox. Vernici ad alto solido (HS), UV ad essiccazione rapida, trasparenti autorigeneranti o antipolvere sono tecnologie che determineranno il futuro della verniciatura di veicoli.





## Bellezze esotiche ed attraenti.

**Storia dei colori delle automobili.**

**Dal verde scuro al „bianco perlato” all'„arancione Inka” fino al „Reflex Silver”: ciò che un tempo era l'ultima moda, un paio di anni dopo risultava superato, per poi diventare oggetto cult per collezionisti. Ma il viaggio nella storia dei colori risveglia soprattutto i ricordi di paesaggi stradali e leggende a quattro ruote ormai tramontati.**

### **Tempi neri.**

Gli appassionati di automobili amano guardare i vecchi film o i polizieschi in TV per ammirare le auto d'epoca. Apprezzano le immagini delle macchine di un tempo, in questo modo possono rievocare i tempi passati. Ci sono modelli di automobili che senza i loro caratteristici colori sarebbero impensabili, come per esempio il maggiolino VW azzurro o la DAF 46 giallo Sahara. La visione di queste auto d'epoca durante le esposizioni o i raduni, suscita forti emozioni agli osservatori come icone di epoche passate.

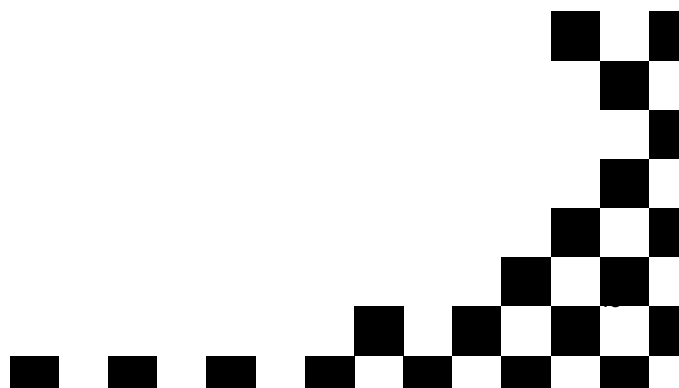
All'inizio della storia automobilistica la scelta dei colori era notevolmente limitata a causa delle scarse possibilità tecniche della verniciatura. „Può avere tutti i colori che desidera, purché sia nero” disse Henry Ford in risposta alle richieste dei suoi clienti, quando iniziò nel 1913 la produzione alla catena di montaggio del modello T. La produzione di massa non consentiva processi di verniciatura più dispendiosi, che potevano richiedere giorni o anche settimane di lavoro. Erano richiesti colori a rapida essiccazione. Ed era proprio la nuova vernice alla nitrocellulosa con i pigmenti neri che, a quei tempi, garantiva eccellenti risultati. Probabilmente i motivi per cui la Ford per un determinato periodo puntò esclusivamente sul nero, vertevano su una mera strategia di razionalizzazione.



Fino alla metà degli anni '30 le case automobilistiche offrivano poche varianti dei colori rosso, blu e verde – con grandi differenze nelle nuance. Successivamente, grazie al progresso tecnologico, è stato possibile offrire una gamma di colori più ampia. Le nuove resine ureiche e melamminiche impiegate, ingiallivano meno e consentivano la realizzazione di tonalità più chiare. Tuttavia, in Europa fu la diffusione di vernici a base di resina alchidico-melamminica, dopo la Seconda Guerra Mondiale, a portare una ventata di colore. Già nel salone automobilistico di Parigi del 1946, il pubblico poté assistere ad uno spettacolo cromatico senza precedenti.

Il motociclismo, ancora giovane, si è presentato sin dall'inizio ricco di colori. Nei primi decenni delle corse automobilistiche ogni Paese aveva il proprio colore istituzionale: le macchine del Commonwealth erano caratterizzate dal „British Racing Green“, le francesi erano blu, quelle belghe gialle e le tedesche bianche. Stranamente, in un primo tempo, il regolamento internazionale prevedeva il colore nero per le macchine da corsa italiane. Ma ben presto il “Rosso Alfa” divenne il biglietto da visita delle macchine italiane – il rosso Ferrari iniziò a brillare più tardi!

Sin dalla prima gara per il Gordon-Bennet Trophy nel 1900, il bianco era il classico colore da corsa della Germania. Quando nel 1934 durante l'Eifel-Grand-Prix il peso delle Mercedes superò di un chilo il limite ammesso, il caposquadra fece grattare via in un batter d'occhio l'intera verniciatura dalla carrozzeria. Venne alla luce la brillantezza argentea dell'alluminio che da quel momento in poi ne avrebbe conferito il nome. Fu così che i bolidi Mercedes-Benz chiamati “frecce d'argento” acquisirono la loro fama intramontabile. Successivamente furono soprattutto gli sponsor delle corse a determinare l'immagine delle auto da corsa.





Rimase invece invariato per decenni "l'abito" tradizionale dei taxi nelle metropoli statunitensi. I „Checker Cabs” dominavano il paesaggio stradale: quelle macchine giallo sgargiante con la fascia decorativa a scacchiera sui lati e sul tetto. Vennero costruiti a partire dal 1922 dalla „Checker Motors Company” a Kalamazoo, nel Michigan e il tipico giallo venne loro conferito dopo un'analisi dell'Università di Chicago. In seguito a questa analisi la macchina dell'impresa di taxi „Yellow Cab” circolava con il colore più semplice da identificare, il che è dimostrato ancora oggi nel traffico quotidiano. Questi taxi si vedono in un'infinità di film, naturalmente anche in „Taxi Driver” del 1976.

#### **Gli anni '50: tonalità sobrie.**

Nell'Europa degli anni '50 la circolazione automobilistica non presentava un'immagine così sgargiante: in Germania, per esempio, i taxi erano neri e gli acquirenti di autovetture prediligevano i toni sobri come blu e verde scuro, oppure puntavano su bianco e grigio chiaro/argento – colori che per motivi di sicurezza stradale incontravano ampio consenso. Qualcuno sceglieva una verniciatura argentata, perché le macchine da corsa della Mercedes erano tra le più popolari del decennio. Complessivamente l'immagine dei colori rifletteva la corrente del tempo: un rosso lucente appariva come una provocazione ed era riservato piuttosto alle macchine sportive.

Poco tempo dopo si impose una tendenza verso la verniciatura bicolore, che durò fino a oltre metà degli anni '60. Si combinava un colore sobrio con un colore brillante, per esempio per il tetto. La decorazione dei veicoli con strisce laterali cromate portò ad una suddivisione orizzontale della carrozzeria, alla quale si addiceva la combinazione di due colori. Nel 1960 per la Ford Deutschland le autovetture bicolore erano in cima alla classifica delle preferenze, come per esempio il modello 12M realizzato in grigio-blu.

#### **Gli anni '60: incantano i colori brillanti.**

Fino a quel momento le tinte chiare avevano creato problemi: spesso erano soggette a sfarinamenti e perdevano la loro brillantezza. Per questo motivo all'inizio degli anni '60 molte macchine indossavano un „abito” di colori pastello – per esempio nelle tonalità chiare del blu o del giallo. A quei tempi erano molto in voga e si trovavano anche in altri settori della quotidianità, come per esempio nelle credenze per la cucina o sulle porcellane. In ogni caso i tempi del grigio su grigio sulle strade sembravano finiti. Colori brillanti, allegri e forti conquistarono a poco a poco il paesaggio stradale, anche se le verniciature in bianco/avorio/crema hanno dominato fino alla fine degli anni '60.





Gli anni '60 erano anche il periodo delle limousine americane dai colori caramellosi, nati dal movimento "grassroots". Giovani americani, annoiati dalle verniciature da officina, presero in mano gli aerografi e personalizzarono le loro auto. Influenzati dalla pubblicità e dalla moda giovanile, suscitarono una risonanza così grande, che l'industria automobilistica seguì la tendenza e adattò le sue verniciature di serie. Anche nelle canzoni Pop vengono ripresi alcuni classici delle costruzioni di automobili statunitensi, come, per esempio, nel brano di Marc Cohns „Silver Thunderbird“. Ma anche altri Cruiser hanno lasciato tracce nella musica Pop, quasi sempre in combinazione con un colore che evocava emozioni: il „Pink Cadillac“ (Natalie Cole) oppure la „Little Red Corvette“ (Prince).

Nel 1967 il movimento hippy americano trovò anche in Europa i suoi seguaci, per i quali l'automobile non era un bene sacro intoccabile. I giovani acquistavano il loro „maggiolino“ VW o „Bulli“ (VB modello 2), la „due cavalli“ (Citroen 2CV) o la Renault R 4 e la decoravano con colori sgargianti fino a fare scomparire del tutto la verniciatura originale. Come per le proteste degli studenti e per le minigonne, anche questi „figli dei fiori“ crearono scompiglio da parte di ampie cerchie della popolazione, soprattutto della grande maggioranza dei proprietari di macchine tradizionali.

#### **Gli anni '70: colori coraggiosi.**

Solo pochi anni dopo, anche le autovetture verniciate in serie brillavano come mai prima: nel 1971 il bianco come colore alla moda aveva pochi punti di vantaggio sul rosso e il blu, il quadro complessivo divenne variopinto, i colori divennero più sgargianti e i colori di sicurezza e le verniciature metallizzate presero piede. I colori chiari si erano definitivamente imposti su quelli "spezzati". Anche gli hippy ottennero la loro rivincita quando gli esperti della circolazione stradale, dichiararono che la macchina più sicura era multicolore!

In vista della tendenza verso una maggiore varietà di colori, anche i fabbricanti rinomati proposero tonalità sgargianti, come per esempio il "giallo limone" per la BMW serie 5. Anche l'aspetto della serie 2 dell'epoca, mostrava un'immagine spensierata: si presentò in arancione.





### **Più piccola, più colorata.**

Dalle diverse esperienze venne sviluppata già a metà degli anni '70 una „teoria cromatica“, che sostanzialmente è ancora valida oggi: nelle fasi di grandi cambiamenti e di forte economia, aumenta il coraggio di sperimentare i colori. Quando lo spirito del tempo è piuttosto conservatore oppure regna la recessione economica, i fabbricanti e acquirenti sono più moderati e scelgono tonalità consolidate e meno appariscenti. Naturalmente l'Italia viene associata da decenni al rosso Ferrari come colore istituzionale, idea che è sopravvissuta a diverse correnti del tempo senza subire alcuna modifica. Solo il passaggio alle vernici idrodiluibili avvenuto circa un decennio fa, ha aumentato leggermente la percentuale di blu – il che è quasi impercettibile all'occhio.

Sulle strade, oltre alle tendenze degli anni, anche la dimensione dei veicoli ha influenzato la varietà di colori delle auto. La regola di ferro: più è piccola la macchina, più è colorata la verniciatura. Negli anni '70 si fece strada la tendenza delle verniciature di design, che venne ripresa anche dalle case automobilistiche. Per esempio, la Opel nel 1975 pubblicizzava „macchine straordinarie a prezzi straordinari“ – nella serie „Swinger“ c'erano le Kadett, le Ascona o le Manta con un design di fantasia solare, con fasce o strisce sportive adatti al colore di base della vettura.

Dopo un periodo di stallo transitorio durante la crisi energetica del 1973/74, nell'anno 1977 ci fu un vero e proprio boom automobilistico, nel quale le verniciature metallizzate conquistarono una quota di mercato di oltre il 30 per cento, arricchendo quindi il paesaggio stradale con un numero crescente di colori. Chi dava un'occhiata in giro negli ampi parcheggi oppure si fermava ad osservare un attimo il traffico, aveva subito l'impressione che oltre la metà di tutte le autovetture erano verniciate con colori piuttosto appariscenti. Tra questi vi erano anche combinazioni che solo pochi anni dopo persero di consenso, come per esempio i colori marrone/ beige – nel 1977 in terza posizione dopo il rosso e il verde! La Ford, per esempio, commercializzava la Fiesta con una scocca beige e un interno verde chiaro, che per alcuni appassionati oggi potrebbe rappresentare un'unione interessante.

### **Gli anni '80: nuova sobrietà.**

L'arte "Airbrush" si riversò sull'ottica dei veicoli di alcuni individualisti ed in particolare erano richieste rappresentazioni di fantasia, erotiche, paesaggi e Pop-Art. La massa, tuttavia, puntava sulla sobrietà. In alcune regioni, per esempio, nel 1987 fu il grigio a scalare la classifica delle preferenze per le nuove omologazioni, con oltre il 23 per cento rispetto al 15 per cento scarso nel 1983. Il verde e il giallo, invece, nello stesso periodo persero molti punti. Il rosso rimase un colore prediletto: per le VW erano soprattutto i conducenti delle GTI a







scegliere il „rosso Marte“, e anche per le Audi erano fortemente richieste diverse tonalità di rosso. Fino alla metà degli anni '90 questo colore di tendenza rimase tra i primi in classifica.

### **Gli anni '90: rosso, blu o tutto insieme.**

All'inizio del decennio ritornò nuovamente la moda colorata, dapprima nella Germania dell'Est. Dopo il crollo del muro nel 1989, gli abitanti della parte orientale della Germania si fiondarono letteralmente sulle macchine dai colori chiari accesi. La verniciatura delle Wartburg e Trabant era rimasta ferma al livello degli anni '50 e offriva solo pallide tonalità sobrie poco brillanti. I costosi colori ad alta pigmentazione non venivano impiegati nelle case automobilistiche della RFT per motivi economici.

Entrò a fare parte del paesaggio stradale degli anni '90 anche un modello esotico colorato: la VW Polo nella „Versione Benetton“, che univa quattro tonalità di colore su una carrozzeria. Le opinioni su questa scelta erano contrastanti: i giudizi variavano da „tinte senza senso“ fino a „cattura sguardo assoluto“.

Ma questa moda non durò a lungo. A partire dal 2000 anche il tanto amato rosso scomparve sempre più dal paesaggio stradale. Iniziarono i tempi delle macchine grigie e argentate,

dopo che per un certo periodo il colore preferito in tutto il mondo era stato il verde. Sia in Sud-America e negli Stati Uniti che in Europa e in Asia dal 2000 l'argento registrò il maggior numero di sostenitori ed è rimasto tra i primi in classifica fino ad oggi – più a lungo di qualsiasi altra tinta. Verso la metà del decennio gli esperti iniziarono a pronosticare una nuova era per le tinte „appariscenti“. Ciò che negli anni precedenti sarebbe stato tecnicamente realizzabile, ma non venne realizzato per rispetto al mercato, ora poteva dare nuovi impulsi alla colorazione. Un esempio già citabile è il fresco arancione della Fiat Punto. Altre tendenze possibili: il „Used-Look“, noto dalla moda jeans, oppure la combinazione di superfici opache e lucide sulla stessa carrozzeria. Secondo le previsioni degli esperti un colore ritornerà di certo: il bianco. In Asia il colore del lutto sempre amato nelle grandi limousine per la sua austerità, ben presto sarà determinante anche in altri mercati.



## Meglio dell'originale.

Sistemi di verniciatura moderni per il restauro.



**Non sempre la nostalgia suggerisce buone cose, soprattutto quando si tratta di una nuova verniciatura per un vecchio „tesoro“. Non solo perché ormai in molti paesi l'impiego di basi ad alto contenuto di solventi è stato fortemente limitato. Piuttosto perché i sistemi di verniciatura moderni offrono la migliore protezione e un'estetica perfetta.**

Da gennaio 2007 in tutti i paesi europei le vernici per autoritocco devono essere conformi alla direttiva sui solventi organici (VOC - Volatile Organic Compounds) Solo per le auto d'epoca o per i veicoli da museo la legislazione prevede piccole eccezioni. La direttiva VOC pone forti restrizioni alla percentuale di solventi organici che vengono immessi nell'atmosfera durante l'utilizzo dei prodotti vernicianti.

Vernici all'acqua e trasparenti VOC sono quindi la soluzione ottimale anche per la riparazione di auto d'epoca e di prestigio.

Vale il principio: i ricambi non fanno di un originale una fotocopia. Questo vale sia per i nuovi parabrezza che per le nuove verniciature. Gli originali cambiano con il tempo, anche se vengono da altri tempi.

Naturalmente anche in futuro ci saranno clienti che preferiscono fare verniciare il loro vecchio tesoro usando il colore originale, per esempio con vernici alla nitrocellulosa. Sono convinti che i „colori all'acqua“ moderni alterano il fascino del loro veicolo oppure ne minimizzano il valore. Temono che sulla

superficie non si veda più la brillantezza di sempre, nonostante la lucidano con tanta devozione. Purtroppo molti pregiudizi dei consumatori si conservano più a lungo di quanto si possa immaginare. Tuttavia, nel caso di una riparazione con i prodotti Standox sono totalmente infondati.

Per esempio, con Standohyd Basecoat, Standox mette a disposizione un sistema di vernici all'acqua che, in combinazione con i trasparenti Standocryl VOC, diventa un sistema di verniciatura a doppio strato, ecologico ed efficace.

Standohyd Basecoat è composto da 64 tinte base, con le quali è possibile formulare, con un elevato punto tinta, circa 23.000 tonalità pastello, metallizzate e perlato – tra cui tutti i principali colori dell'attuale parco macchine e dei „classici“. La maggior parte dei solventi organici nocivi per l'ambiente è stata sostituita dall'acqua.

Dal punto di vista tecnologico le basi Standohyd sono nettamente superiori alle vernici convenzionali. Per esempio la loro speciale composizione dei pigmenti garantisce un elevato punto tinta. Inoltre non sono soggette a sfarinamenti anche in presenza di intense irradiazioni UV, in quanto i leganti dei pigmenti sono molto più resistenti ai raggi UV delle vernici alla nitrocellulosa o termoplastiche.

Tuttavia le possibilità tecnologiche per le auto d'epoca non sono necessariamente un metro di misura per tutto. Chi decide di ritoccare questo tipo di veicolo, investe in valori unici e in una nostalgia su quattro ruote – forse mai vissuta prima. Per loro è di fondamentale importanza avere un risultato il più uguale possibile all'originale.

Gli appassionati di auto d'epoca scelgono quindi prevalentemente la verniciatura monostrato tipica dell'epoca – più spesso rispetto ai proprietari di automobili moderne.

Per questi clienti, con lo smalto Standocryl VOC Autolack, Standox offre un'alternativa. Questo sistema bicomponente è particolarmente adatto per colori pastello verde, beige o blu ed è composto da 23 basi di miscelazione tecnologicamente all'avanguardia, per quanto riguarda la qualità e l'estetica soddisfa le più elevate esigenze.

Questo vale anche per il ritocco delle verniciature storiche. Con l'ausilio di vernici opache e tecniche di lucidatura è possibile simulare anche i gradi di brillantezza delle vecchie verniciature. Qui sono richiesti soprattutto un occhio allenato e l'esperienza di un professionista.

Tutto questo spiega che per il restauro delle auto d'epoca non è necessario trascurare gli standard attuali né dal punto di vista tecnologico né da quello ecologico. Al contrario, con i prodotti Standox siete in grado di soddisfare le più elevate esigenze dei vostri clienti e, allo stesso tempo, le severe prescrizioni ambientali delle autorità.



# Attenzione alla lamiera!

## Proteggere le carrozzerie d'epoca.

**Durante il restauro di carrozzerie d'epoca la protezione alla corrosione deve essere prioritaria. E' estremamente importante evitare qualsiasi contatto tra lo stucco e la lamiera nuda.**

I tempi cambiano. Anche nella costruzione delle carrozzerie. Altrimenti come potrebbero le case automobilistiche dare una garanzia di 12 anni contro la formazione di ruggine? Le lamiere di veicoli più vecchi invece, spesso soffrono sotto la pioggia e in ambienti umidi. Nella riparazione di un'auto d'epoca la protezione anticorrosiva svolge quindi un ruolo decisivo.

Fino agli anni '80 la plastica e l'alluminio venivano impiegati solo raramente nell'industria automobilistica. Le carrozzerie erano composte prevalentemente da lamiere metalliche, che sulla strada non temevano altro che la pioggia dall'alto o gli schizzi d'acqua dal basso. La conseguenza: un numero non indifferente di macchine finivano rottamate come „carcasse arrugginite“ piene di buchi e antiestetiche.

I proprietari di auto d'epoca o di prestigio portano i loro tesori nella carrozzeria di fiducia, per evitare ai loro veicoli questo triste destino. E' pur vero che attualmente è molto più facile proteggere le carrozzerie contro la corrosione rispetto ad alcuni decenni fa. Tuttavia il pericolo della ruggine è rimasto. Anche nei punti in cui non si prevede. Le tipologie di lamiera del passato favorivano la formazione di ruggine soprattutto a causa delle loro caratteristiche chimiche. Anche le macchie di ruggine più piccole nel corso del tempo mostravano i loro effetti distruttivi in profondità.

Il pericolo della ruggine deve essere affrontato già al momento della preparazione del supporto. Tra la lamiera nuda e lo stucco deve essere quindi sempre aggiunto uno strato isolante, altrimenti lo stucco agisce come una spugna asciutta che attira l'acqua e la conduce alla lamiera.

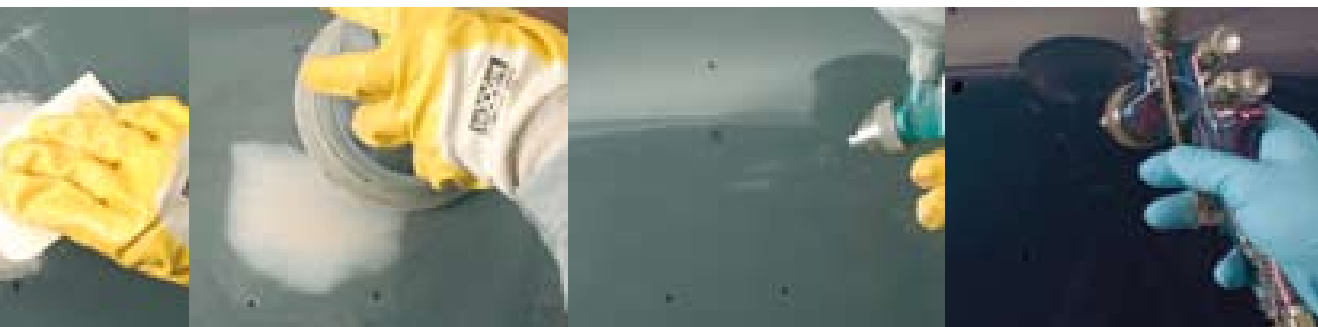


Standex consiglia un sistema a doppio strato bicomponente. Il primer acido indurente garantisce un'azione di passivazione e di anticorrosione. In combinazione con il riempitivo bicomponente garantisce anche un'eccellente aderenza sia al supporto metallico sia alla finitura. Il riempitivo bicomponente invece riempie e isola righe di carteggiatura e pori e contribuisce ad uniformare la superficie. Crea la base ottimale per la finitura.

Ma attenzione! La tecnica di verniciatura moderna da sola non può garantire una lunga vita ad un veicolo unico o classico. A tale scopo devono essere eseguite accuratamente tutte le fasi della riparazione. Tra queste rientra anche il fatto che spesso un isolante deve essere applicato ogni volta che, a seguito della carteggiatura, si sfonda fino alla lamiera nuda – anche se si tratta solo di piccole zone.

La lamiera nuda deve essere isolata con primer acido indurente e riempitivo bicomponente Standox secondo quanto prescritto dal relativo sistema di verniciatura Standox.

Anche le parti plastiche sono soggette ad un processo di deterioramento e invecchiamento. Tuttavia, fino agli anni '80 i componenti in PVC o ABS venivano impiegati molto più raramente che nelle macchine moderne. Le parti laterali integrate in plastica rigida sono un'invenzione del passato più recente. Nelle auto d'epoca spoiler, griglia, ammortizzatore e parafrangente sono ancora componenti singoli fabbricati come il resto del veicolo, ovvero in lamiera nuda.





# Una questione di isolamento.

## Vecchie verniciature come base.

**L'applicazione di riempitivi acrilici bicomponenti su vernici alla nitrocellulosa o termoplastiche può causare perdita di adesione. Per le basi sensibili ai solventi un fondo riempitivo epossidico rappresenta quindi una buona alternativa.**

La vernice vecchia è stabile? Posso riverniciarla? Sono due domande fondamentali che si pongono i professionisti prima di applicare una finitura moderna su una vecchia verniciatura.

Le auto d'epoca spesso venivano verniciate con vernici alla nitrocellulosa o termoplastiche. Entrambi i tipi di vernici possono staccarsi dalla lamiera, se vengono a contatto con solventi, che fuoriescono per esempio da un riempitivo acrilico bicomponente. Questo rappresenta un problema non solo per l'aderenza, ma anche per l'estetica finale. Per questo motivo questo tipo di vecchia verniciatura non è sempre adatta come base per una seconda verniciatura.

Per capire se la vecchia verniciatura è sensibile ai solventi, Standox consiglia di fare l'apposito test, che garantisce risultati rapidi e affidabili.

Nella migliore delle ipotesi la vecchia verniciatura non reagisce: né si ammorbidisce né si stacca, ma rimane solida come prima. In questo caso il supporto può essere verniciato senza alcun rischio seguendo le raccomandazioni di Standox.

Nella peggiore delle ipotesi, la vecchia verniciatura reagisce ammorbidendosi, gonfiandosi oppure staccandosi; quindi perdendo la sua aderenza alla base. E' necessario pertanto rimuovere completamente la vernice dalla carrozzeria e spiegare al cliente che dovrà far fronte a costi aggiuntivi.

Se il cliente non è disposto ad assumersi i costi aggiuntivi, Standox offre un'alternativa professionale. Le lamiere rivestite da vecchie verniciature sensibili ai solventi possono essere isolate con un fondo riempitivo a base di resina epossidica, che offre primer e fondo riempitivo in un solo prodotto, senza dover rinunciare alla qualità. Aggredisce in misura minore la vecchia verniciatura ed è equivalente al riempitivo acrilico bicomponente in termini di riempimento e copertura. In questo modo crea una base eccellente per la successiva applicazione della finitura.

Anche per l'essiccazione della verniciatura di ritocco, eseguite su supporti sensibili ai solventi, si consiglia di allontanarsi dalle procedure di routine. In effetti la verniciatura potrebbe essere di tipo termoplastico. L'alternativa più sicura è quindi l'essiccazione all'aria.

Le vernici termoplastiche sono state introdotte negli anni '40 soprattutto dall'industria automobilistica statunitense. Sostituivano le vernici alla nitrocellulosa usate fino ad allora, che erano facili da spruzzare ed essiccavano rapidamente, ma richiedevano una dispendiosa lucidatura successiva. Le vernici termoplastiche invece diventano brillanti subito dopo l'essiccazione.

Tuttavia, non sono adatte per le tecnologie moderne, in quanto si ammorbidiscono sia a contatto con solventi che in presenza di temperature elevate. Se si considera che un supporto morbido e un ritocco perfettamente essiccato sono in contrasto tra di loro, sussiste il rischio che si formino delle crepe.

Se avete dubbi sul tipo di supporto che dovete verniciare, Standox vi consiglia di evitare l'essiccazione in forno preferendo quella ad aria. Il processo sarà più lungo, ma è meno rischioso. Anche dal punto di vista del cliente, questo metodo è preferibile, in quanto investire in qualche ora in più, può assicurare che il "vecchio tesoro" abbia un aspetto eccellente anche negli anni a venire.



## Niente è impossibile.

Identificare la giusta tonalità di colore.

**A volte è una cosa rapida, a volte più lunga. Ma anche se per le auto d'epoca è più complesso, con Standox si trova sempre la giusta formula.**

Per molte auto d'epoca solo la tonalità di colore originale può rievocare i „bei tempi passati“. Cosa sarebbe per esempio una Ferrari 250 GT Berlinetta senza il suo rosso acceso? Oppure una Mercedes Benz 600 senza il suo nero profondo? Tuttavia, un tempo queste tonalità di colore non venivano affatto registrate in modo così scrupoloso come oggi. Molte tonalità di colore originali non sono quindi reperibili in alcun archivio mondiale.

Altre auto d'epoca, invece, hanno vissuto molte esperienze: molto sole, molta pioggia, molte estati e molti inverni. In alcuni casi la vernice si è consumata e gli agenti atmosferici hanno lasciato le loro tracce. Il problema è che questa patina dovuta all'età rende difficoltosa l'identificazione della tonalità di colore originale.

Queste sono solo alcuni esempi per dimostrare perché Standox consiglia l'utilizzo di Genius e Standowin.







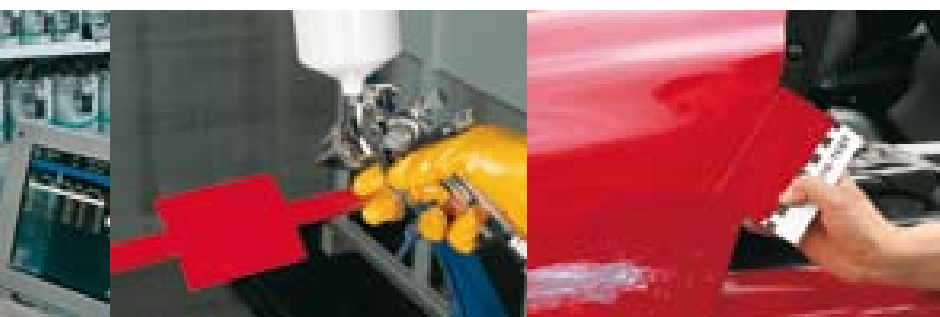
La combinazione spettrofotometro e software di ricerca formule, non richiede una "memoria a lungo termine" per identificare una tinta pastello ad effetto. Piuttosto misura la tinta direttamente in loco e propone una formula che può essere realizzata direttamente con il sistema di miscelazione Standox.

Genius è uno spettrofotometro che consente di leggere le tinte e le varianti di colore direttamente sulla carrozzeria del veicolo pulita. Dato che la misurazione viene effettuata con tre diversi angoli di lettura, i risultati sono piuttosto precisi. Lo strumento, estremamente maneggevole, identifica le tinte ad effetto, pastello e metallizzate.

Dopo la misurazione il software Standowin consente di confrontare i valori cromatici rilevati con le tinte già conosciute. Sono state memorizzate oltre 30.000 tinte di riferimento e il software viene regolarmente aggiornato. Nella maggior parte dei casi il sistema fornisce subito la formula di miscelazione Standox adatta, che può essere trasferita direttamente alla bilancia elettronica, per la miscelazione.

Se la tinta non corrisponde, il software permette di effettuare una correzione manuale. Le differenze tra la tinta originale e quella rilevata possono essere facilmente corrette dal carrozziere professionista, grazie ad una correzione digitale della formula e la formula modificata può essere salvata in una banca dati. In questo modo le informazioni rilevanti vengono conservate anche per eventuali lavori successivi. Genius e Standowin vi aiutano quindi a servire i vostri clienti in tempi rapidi.

Ma attenzione: anche la migliore tecnologia non sostituisce l'occhio allenato dell'esperto. Come per ogni ritocco, dopo la pesatura della formula, si consiglia di spruzzare sempre un provino tinta. Solo l'occhio umano riconosce alla luce del sole o sotto una lampada da giorno, quanto la formula è simile all'originale e se è necessaria un'ulteriore correzione. Standox raccomanda di annotare la formula sul lamierino e di archivarlo in modo tale da poterlo riutilizzare successivamente in caso di necessità.





In ogni caso, la combinazione Genius e Standwin vi offre la soluzione migliore e più affidabile per identificare una tinta. Questo vale anche per i colori più attuali, e quindi anche per automobili nuove.

Altri metodi per trovare la tonalità giusta sono molto più dispendiosi. La ricerca risulta più facile, se riuscite a trovare direttamente la targhetta del veicolo. Con il codice colore qui annotato come combinazione tra lettere e/o numeri, è possibile trovare la formula adatta per la riproduzione della tinta. La banca dati colori che si trova sul sito Standox locale, vi indica come fare.

Questo vale anche nel caso in cui non trovate subito la targhetta. In questo caso, viene indicata la posizione della targhetta sulla vettura.

Se anche queste indicazioni non fossero sufficienti, a quel punto raccogliete tutte le informazioni possibili del veicolo da verniciare e iniziate una ricerca approfondita con l'ausilio della banca dati Standox. Le indicazioni relative alla casa auto, il modello e all'anno di fabbricazione possono essere un valido aiuto per trovare la formula della tinta originale delle auto d'epoca. A tale proposito siete favoriti dal fatto che i produttori di automobili in passato non cambiavano le tinte di serie così spesso come oggi.

A volte, tuttavia, la ricerca della formula diventa una cosa molto complessa. In questa situazione gli esperti del Colorservice Standox sono a vostra disposizione per una consulenza. Anche nel caso in cui, per esempio, avete a disposizione poca vernice originale sulla carrozzeria, è possibile rilevare la formula con Genius e Standwin. Da uno sportellino del serbatoio, il team Standox è in grado di rilevare per voi la formula giusta. Il consiglio Standox: per la riparazione di un'auto d'epoca, identificate innanzitutto la tinta. Così, in caso di dubbio, non perdetevi tempo prezioso.







  
BEKALB

0000  
0000  
0000

# Ritorno al futuro.

## Vecchie automobili per nuovi business.

**Le Prestige e Classic Car sono macchine particolari – e i loro proprietari sono clienti particolari. Spesso hanno molto entusiasmo e anche molto tempo. Il carrozziere professionale deve svolgere quindi diversi ruoli.**

Chi costruisce la propria attività con diversi target, può gestire l'impresa anche in tempi di difficoltà economiche. Questo vale anche per le carrozzerie. La riparazione delle auto d'epoca rappresenta per loro una fonte di guadagno aggiuntiva.

In effetti, gli affari nei settori classici seguono un decorso stagionale altalenante. Nei paesi nordici per esempio, la riparazione di auto nuove non viene effettuata durante l'inverno, in quanto i proprietari preferiscono aspettare la primavera quando le strade sono più sicure. Gli operatori commerciali, come i fabbri o serramentisti, invece, richiedono i servizi delle carrozzerie solo nei momenti di maggior commercio, e quindi quasi mai durante i periodi di vacanza.

L'esperienza ci insegna che i proprietari delle auto d'epoca, invece, hanno esigenze diverse. Per esempio, da pensionati ricomprano per la seconda volta la loro prima macchina. Oppure come collezionisti hanno finalmente trovato un veicolo raro dopo una lunga ricerca. In ogni caso, la vettura che portano nella vostra carrozzeria è un sogno finalmente realizzato.

Ma non vogliono guidarla troppo. Solo durante qualche fine settimana estivo, ma in inverno mai. Il loro interesse primario è il desiderio di dare nuovo splendore ad un pezzo originale storico. A quel punto una settimana più o meno di attesa non fa la differenza. Ciò che conta per loro è il risultato.

Chi riesce a conquistare questa clientela, ha una buona opportunità di massimizzare il lavoro di carrozzeria. Da una parte incrementa il budget aziendale e dall'altra tiene occupati gli addetti e può favorire l'acquisizione di nuovi clienti. Chi riesce a restaurare perfettamente le automobili vecchie è sempre la scelta preferita anche per i proprietari di vetture moderne. E i proprietari di auto d'epoca non posseggono solo vetture storiche.

Tuttavia questa clientela porta con sé anche una grande dose di passione e si aspetta dalla "sua" carrozzeria la dovuta attenzione. Il carrozziere professionista deve soddisfare queste esigenze, sotto diversi aspetti.

Come titolare della carrozzeria, deve offrire infrastrutture perfette per la verniciatura di auto d'epoca: attrezzatura di qualità, personale qualificato e un'immagine attraente che convinca il cliente che voi siete la migliore carrozzeria per il restauro di auto d'epoca. Un sito web in Internet, referenze dei clienti e questo Standothek possono rappresentare strumenti utili.

Come consulente deve trasformare i desideri dei clienti in realtà. Sa che non deve risolvere un problema normale, ma un obiettivo specifico che spesso all'inizio neanche il cliente conosce a fondo. Solo nel corso di diversi colloqui possono essere chiariti in modo realistico l'obiettivo, i costi e il processo. Insieme si cercano risposte a domande quali: il veicolo deve essere verniciato completamente? Oppure è sufficiente una verniciatura parziale? Come si presenta la vernice esistente: è consumata oppure ha una struttura sottile come una macchina moderna?

Come esperto deve offrire ai suoi clienti l'esperienza di una cura eccellente e di massima precisione, dimostrando la propria preparazione nelle decisioni importanti. Per esempio, per la scelta del colore spruzza una mezza dozzina di lamierini e sceglie il campione adatto insieme al cliente, tenendo sempre in considerazione la visione globale. Una verniciatura brillantissima può essere adatta ad una Cadillac, ma per un maggiolino VW può sembrare troppo kitsch.

Come fornitore di servizi, infine, deve fare un preventivo personalizzato al cliente, in modo che non perda mai di vista il progredire del lavoro.

Ricordate: gli appassionati di auto d'epoca sono sicuramente una clientela un po' particolare. Ma fortunato colui che riesce ad acquisirli.





## In ottime mani.

### Il Mercedes-Benz Classic Center.

**Gottlieb Daimler e Carl Friedrich Benz hanno scritto la storia dell'industria automobilistica. A Fellbach, vicino a Stoccarda le vernici Standox restaurano le auto d'epoca che necessitano di un ritocco.**

Come sarebbe andata la storia automobilistica, se i due pionieri non si fossero uniti? Nel 1883 Gottlieb Daimler brevettò il „motore a gas con accensione a candela” e gettò quindi la base per un motore a combustione veloce. Tre anni dopo Carl Friedrich Benz si garantì i diritti su „Automobil”, un veicolo dell'epoca di tre ruote con motore a combustione e accensione elettrica. Nel 1926 le loro imprese „Benz & Cie.” e „Daimler Motoren Gesellschaft” si fusero nella Daimler AG, un'impresa i cui veicoli spesso divennero leggende.



I modelli che passarono alla storia furono:

- La „grande Mercedes“ 770, che negli anni '30 venne presentata a livello internazionale.
- Le „frece d'argento“, che dominavano i gran premi del periodo pre-bellico.
- La 300 SL „con porte ad ala“, che conferì al boom economico tedesco l'aspetto sportivo.
- La 600 che, con la sua lunghezza di oltre sei metri, portò l'industria automobilistica moderna degli anni '60 in una nuova dimensione.

Oggi il Mercedes-Benz Classic Center di Fellbach vicino a Stoccarda si occupa di tutti queste vetture classiche. Questa struttura è riconosciuta a livello mondiale come punto di affluenza centrale per i proprietari di auto d'epoca delle marche Daimler, Benz, Mercedes e Mercedes-Benz. Non offre assistenza solo alle automobili del museo Mercedes-Benz, ma anche a tutti i clienti che desiderano conservare la loro Mercedes-Benz nello splendore originale.

Il vantaggio per i clienti del Mercedes-Benz Classic Center è l'accesso diretto a tutte le risorse del costruttore. Tra queste rientrano, tra l'altro, l'ampio archivio del gruppo, gli istituti di ricerca e sviluppo, le esperienze acquisite dalla costruzione del prototipo e tecnologie all'avanguardia per riportare le auto d'epoca alla loro bellezza originale.

La carrozzeria del Mercedes-Benz Classic Center si occupa del restauro, della riparazione, della manutenzione di tutti i veicoli, compresa la perizia e il preventivo. Questo vale senza eccezioni per tutti i veicoli delle marche Daimler, Benz, Mercedes e Mercedes-Benz, vendute a partire dal 1886. La riparazione di queste auto si basa sulla Guida al Ritocco realizzata in collaborazione con Standox. Oltre a verniciature complete e parziali, la carrozzeria del centro effettua anche riparazioni personalizzate e ricostruzioni di motori, cambi, assali, sterzi e altri componenti, se non sono più reperibili da uno stock di oltre 40.000 diverse parti originali Mercedes-Benz.



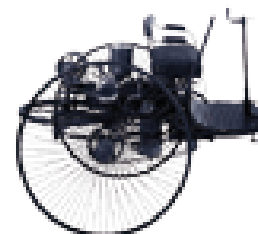


Naturalmente tutte le auto esposte nella showroom del Mercedes-Benz Classic Center, prima vengono sottoposte a controlli in carrozzeria. Questo vale anche per le decappottabili d'epoca del parco noleggio di Classic Events. Ad intervalli regolari questi veicoli, che nel periodo da aprile a ottobre possono essere noleggiati per gite private, vengono sottoposti alla manutenzione degli specialisti della carrozzeria.

Anche i proprietari di Mercedes-Benz d'epoca negli USA a partire da febbraio 2006, hanno il loro „primo indirizzo di assistenza“. In stretta collaborazione con la Mercedes-Benz USA è stato aperto ad Irvine, in California, il primo Classic Center negli USA.

#### **Contatto**

Daimler AG  
Mercedes-Benz  
Classic Center 000/R051  
70546 Stoccarda  
Tel.: +49 (0)711 17-84040  
Fax: +49 (0)711 17-83456  
classic.center@daimlerchrysler.com  
www.mercedes-benz.com/classic-center



# Ulteriori informazioni.

## **Standotheke.**

- Verniciature brillanti grazie ad una perfetta preparazione del supporto.
- Plastiche e verniciatura delle stesse.
- La via più breve per ottenere la giusta tonalità perfetta.

## **Brochure Standox.**

- Standohyd – Un futuro brillante per la vostra carrozzeria
- Competenza nel colore.
- Genius – identificazione rapida ed efficace della tonalità di colore.

## **Didascalia.**

Frontespizio Archivio Standox  
Copertina digitalstock.de

Pagina 4  
iStockphoto.com

Pagina 5–8  
In basso Audin Verlag  
In alto Archivio Standox

Pagina 9  
In basso BMW Group  
In alto Archivio Standox

Pagina 10  
Audin Verlag

Pagina 11  
In alto Archivio Standox  
Destra iStockphoto.com

Pagina 12–13  
Foto in bianco e nero iStockphoto.com  
Foto a colori Archivio Standox

Pagina 14–15  
In alto webreporter / photocase.com  
Serie di foto Archivio Standox, Volkswagen AG,  
iStockphoto.com

Pagina 16–17  
Archivio Standox

Pagina 20–21  
Foto Grande Daimler AG  
Foto Piccola Archivio Standox

Pagina 22  
Foto Grande iStockphoto.com  
Foto Piccola Archivio Standox

Pagina 24–25  
In alto Archivio Standox  
In Basso iStockphoto.com

Pagina 27–28  
Dirk Krüll

Pagina 30  
Wolfgang Birke

Pagina 31  
Daimler AG

Pagina 32–33  
Daimler AG  
Archivio Standox





Standex – Via Roma 80 – 20040 Cavenago Brianza – MI – Tel. 02.95.123.1 Fax 02.95.01.96.34  
[www.standex.it](http://www.standex.it)