

Therapeuten gehen. Die 55-Jährige aus Hamburg wurde als „Vata“-Typ eingestuft, als nervöser Mensch mit einem Hang zu Ängsten. Und genau dagegen sollten die schwarzen Kügelchen helfen.

Doch je länger die Hamburgerin diese schluckte, desto aufgeschreckter wurde sie. Die Augenlider zuckten, die Hände zitterten, sie sah Doppelbilder – Symptome einer Schwermetallvergiftung.

Das vermeintliche Medikament ruinierte also die Nerven der Hamburgerin. Doch sie schlich die Kügelchen deshalb nicht wie geplant aus, sondern nahm weiter die maximale Dosis, um ihre Nerven endlich zu beruhigen.

Anfang Juli brach die Hamburgerin zusammen und kam mit einem Rettungswagen ins Klinikum Barmbek. Die Ärzte stellten einen niedrigen Natriumspiegel fest. Das ist mitunter ein Hinweis auf einen Tumor im Körper.

Und da die Patientin früher einmal an Schilddrüsenkrebs erkrankt war, glaubten die Ärzte, der Tumor sei zurückgekehrt. „Wir haben alles gemacht, um einen Krebs zu finden – aber sie hat keinen“, sagt Meyer. „Da war uns klar: Wir müssen etwas finden, das uns nicht bekannt ist.“

Meyer veranlasste einen Bluttest – der dann die abnorm hohen Schwermetallwerte offenbarte. Wo das Blei und das Quecksilber herkamen, wurde klar, nachdem der Ehemann die Ayurveda-Kügelchen von zu Hause mitgebracht hatte und diese analysiert worden waren.

Meyer und seine Kollegen geben der Frau seither Mittel, welche die Schwermetalle allmählich aus dem Körper herauschwemmen. Ihren Beruf als Finanzbeamtin kann die Hamburgerin wohl nicht mehr ausüben, auf unbestimmte Zeit wird sie in einem Rehabilitationszentrum für Menschen mit neurologischen Schäden bleiben müssen. Eine Prognose fällt den Ärzten schwer, weil ein Fall mit derart extremer, gleichzeitiger Blei- und Quecksilbervergiftung in der westlichen Medizin noch nicht beschrieben ist.

Die deutsche Ayurveda-Therapeutin in Sri Lanka kann sich die gefährlichen Schwermetallwerte nicht erklären. Die von ihr verschriebenen Präparate beziehe sie überwiegend von einer namhaften Ayurveda-Firma, mit deren Mitarbeitern sie sich alsbald treffen wolle, sagte sie dem SPIEGEL. „Natürlich haben wir jegliche Gabe von Medizin einstweilen gestoppt und alle von uns angewendeten Medizinern zum Labor gebracht.“

Jörg Blech

Mail: joerg\_blech@spiegel.de



**Video: Schleichende Bleivergiftung**

spiegel.de/sp362015quecksilber  
oder in der App DER SPIEGEL



Bentley-Prototyp Bentayga

## Kolossales Rindvieh

**Automobile** Auch Prestigemarken wie Maserati, Lamborghini, Rolls-Royce und Bentley wollen jetzt Geländewagen bauen.

Was Traditionalisten verstört, dürfte sich für die Firmen lohnen.

Die Sanierung exotischer Automarken durch Großkonzerne ist nicht immer ein Segen für die Mobilitätskultur. Einen Gewinn im Sinne der Betriebswirtschaftslehre erbrachten die Übernahmen in den meisten Fällen.

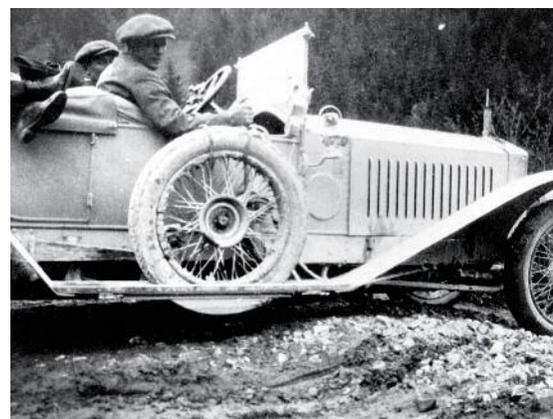
Außer schillernden Namen war wenig übrig von Rolls-Royce und Bentley, Lamborghini und Maserati, als BMW, VW und Fiat sich in den Neunzigerjahren die Markenrechte sicherten, die Fertigungsanlagen grunderneuerten oder ganz neue Fabriken errichteten. Die Produktionszahlen haben sich seit den Übernahmen mehr als verzehnfacht; im Fall von Maserati stiegen sie sogar um Faktor 36.

Einige der Traumwagenfabriken dürften ihren Fahrzeugausstoß in absehbarer Zeit noch einmal verdoppeln – dank einer strategischen Entscheidung, die in allen genannten Firmen gefallen ist: Lamborghini, Maserati, Bentley und Rolls-Royce werden bald Anbieter von Geländewagen sein.

Traditionsbeschwörer mag das stören. „In der Welt des Automobils fallen die letzten Tabus“, beklagte die „Frankfurter Allgemeine“. Doch aus Sicht von Marktforschern ist der Tabubruch sinnvoll und kommt erstaunlich spät. Wer die Entwicklung auf den Straßen beobachtet, kann es nicht übersehen: Die Menschen fühlen sich

wohl in wuchtigen Wagen und reiche Menschen eben in besonders wuchtigen.

Der erste Hersteller, der diese simple Erkenntnis in eine Produktoffensive umsetzte, war Porsche mit dem Cayenne und später dem kleineren Geländemobil Macan. Beide Baureihen decken inzwischen weit mehr als die Hälfte der Produktion ab. In China, Russland und den USA – Schlüsselmärkten für übergewichtige Autos – ist vielen Kunden gar nicht mehr bewusst, dass der Name Porsche lange ausschließlich für Sportwagen stand.



Rolls-Royce-Klassiker Silver Ghost 1913  
Robustes Raubein



Lamborghini-Studie Urus, Maserati-Entwurf: Neues Glück auf Abwegen

Gleichermaßen auf Abwegen neues Glück zu suchen dürfte ein gutes Rezept für alle Marken der hohen und höchsten Preisklasse sein. Und wer die Seele dieser Marken dadurch gefährdet sieht, kommt um eine Frage nicht herum: Was gibt es noch zu ruinieren an deren Mythenzauber?

Der Anglo-Hochbeiner Bentley Bentayga wird im nächsten Jahr auf den Markt kommen und sich mit seiner Karosserie aus dem VW-Werk Bratislava und bewährter Großserientechnik von Volkswagen bestens fügen in eine Modellpalette seelenloser Retortenautos, die ihre mehr oder weniger geglückte Chippendale-Maskerade mit Wolfsburger Verlässlichkeit spazieren fahren.

Maserati wird im kommenden Jahr das Offroadmodell Levante vorstellen. Die Firma aus Modena hat schon größere Sorgen gehabt als die Frage, ob oder wie ein solches Auto ins Markenbild integrierbar sein könnte. Als Fiat den einstigen Hersteller grandioser Rennwagen und prächtiger Limousinen 1993 vor dem Ruin bewahrte, war das Produktportfolio auf ein paar eckige Kraftfahrzeuge zusammengeschrumpft, die entfernt an Volkswagens Spießberlimousine Santana erinnerten – allerdings etwa fünfmal so teuer und zehnmal so störanfällig waren. Fiat räumte auf, verhalf der Marke unter anderem mit einer Neuauflage der Luxuslimousine Quattroporte zu neuem Glanz. Inzwischen ist sie auf dem Weg zum Volumenproduzenten und hat sogar recht vernünftige Diesel-Pkw im Programm. Obendrein wurde Maserati durch die Vermählung

von Fiat und Chrysler en passant mit der Geländewagenmarke schlechthin verschwägert: Jeep. Der Levante wird auch Teile aus diesem Baukasten in sich tragen.

Der unweit von Maserati bei Bologna beheimatete Hersteller Lamborghini wiederum versucht seit 1963, ein nennenswerter Gegenspieler von Ferrari zu werden, hat sich dabei aber kein allzu feines Profil erarbeitet. Die Marke, wie Bentley in VW-Besitz, spricht unter anderem die Besserverdienenden der Halbwelt an und hatte schon einmal einen gewaltigen Geländewagen im Programm. Dies war jedoch ein Fahrzeug von so krasser Unförmigkeit, dass sogar die in Designfragen eher unempfindlichen Rotlichtgranden nicht auf den Geschmack kamen.

Vom neuen Modell ist bislang nur eine Studie bekannt. Ihre Linienführung erscheint stimmiger. Der Projektname „Urus“ könnte fast zu dem Schluss verleiten, Lamborghini habe die Ironie entdeckt. Er zitiert statt der sonst als Namensgeber der Modelle bemühten Kampfstiere den Auerochsen. Das kolossale Rindvieh hat bereits erlitten, was Ökosensible den modischen Offroadautos schon lange vergebens wünschen: Es ist ausgestorben.

Für eventuelle Korrekturen der Namensgebung bleibt noch Zeit. Das Projekt bekam erst kürzlich die Freigabe des VW-Vorstands, weshalb der Wagen erst im Jahr 2018 in den Handel kommen wird.

Ähnlich spät wird auch ein Offroadmodell von Rolls-Royce debütieren. Von dem Wagen ist noch nicht viel mehr be-

kannt als ein öffentlicher Brief der für die Marke verantwortlichen BMW-Manager Torsten Müller-Ötvös und Peter Schwarzenbauer. In rührender Weise rechtfertigten sie sich dafür, nach langem Zaudern nun auch so ein modisches Klettermobil unter dem vornehmen Doppelnamen auf den Markt bringen zu wollen.

„Viele anspruchsvolle Kunden haben uns gedrängt, dieses Auto zu entwickeln“, schoben sie gleichsam die Schuld von sich. Begriffe wie „Geländewagen“ oder den inzwischen gängigeren Gattungscode SUV („Sport Utility Vehicle“) vermieden die Manager. Es handle sich um einen „ganz neuen Rolls-Royce von außergewöhnlicher Präsenz, Eleganz und Zielsetzung“.

Die Schamhaftigkeit des Vorgehens erscheint umso befremdlicher, als die Marke mit einem solchen Modell durchaus alte Tugenden wachruft. In ihren Gründerjahren galt eine gewisse Geländegängigkeit keineswegs als vulgär, zumal die Infrastruktur im frühen 20. Jahrhundert noch sehr lückenhaft war.

Die vorzugsweise adligen Automobilisten schätzten ihren Rolls-Royce als robustes Raubein. Sie erholten sich etwa bei Wettfahrten über weitgehend unversiegelte Verkehrswege von der Mühsal lähmender Untätigkeit. Den Begriff „Sport Utility Vehicle“ gab es noch nicht, aber er hätte damals keinen gestört.

Christian Wüst

Mail: christian\_wuest@spiegel.de



**Video: Geländewagen im Wandel der Zeit**

spiegel.de/sp362015offroad  
oder in der App DER SPIEGEL