

ZDF REPORTAGE

MONTAG, 22. 2., 18.00 – 18.30 UHR | ZDF

Der Erlkönig-Jäger – Geheime Autos im Visier (Teil 1)

Sein Arbeitsgerät: Kameras mit Spezialobjektiven. Seine Opfer: geheime Modelle der Autoindustrie. Seine Reviere: die Eiswüste von Schweden,



Fotograf Conradt

der Nürburgring und Autoteststrecken in England. Andreas Conradt ist Erlkönig-Jäger. Ein Jahr lang hat SPIEGEL-TV-Autor Frank Gensthaler den Fotografen begleitet.

SPIEGEL TV MAGAZIN

SONNTAG, 21. 2., 22.10 – 23.20 UHR | RTL

Nach der Kölner Silvesternacht – Neue Spuren zu den Tätern; **An der IS-Front** – Unterwegs mit kurdischen Kämpfern in Syrien; **Millionenverlust statt Super-Rendite** – Ein Schweizer Anlagebetrüger und seine Opfer.

SPIEGEL GESCHICHTE

MITTWOCH, 24. 2., 20.15 – 21.00 UHR | SKY

Nordkorea – Hinter den Kulissen einer Diktatur

Kim Jong Un regiert in Nordkorea mit Terror, Gewalt und Repression. Undercoverreportern gelang es, das entbehrungsreiche Leben der Menschen zu filmen.

SPIEGEL TV REPORTAGE

MITTWOCH, 24. 2., 22.30 – 23.30 UHR | SAT.1

Die Pistenretter – Notruf im Skigebiet

Wenn die Skiretter mit dem Hubschrauber kommen, geht es oft um gebrochene Schienbeine und ausgekugelte Schultern. In den Notfallambulanzen herrscht Hochbetrieb. Reportage über den Alltag als Sanitäter und Seelentröster.

Methusalem aus Kolchos

Automobile Ein russischer Geländewagen wird 40 – und wird immer noch gebaut, nahezu unverändert. Die Geschichte eines Erfolgsmodells.

Das Aufspüren neuer Markttrends zählt nicht zu den Stärken der Planwirtschaft. Ein Beispiel allerdings ließe sich nennen. Es war gewiss ein Zufalls-, aber auch ein Volltreffer.

Niemand hatte fahrzeugtechnische Impulse aus der Sowjetunion erwartet, als vor 40 Jahren die Kunde ging von einer Art Sputnik des Automobilbaus. Er nannte sich Lada Niva und verfügte über eine damals noch exotische Kompetenz: Geländegängigkeit.

Autotester reisten in das Werk an der Wolga und lobten den „pfeifigen Russen“ („Bild“), der „sanft schwingend wie ein Personenwagen“ über Buckel kletterte. Wer aber mochte in dem Sowjetgefährt den Pionier einer Massenmode erkennen, die unter dem Gattungsbegriff „Sport Utility Vehicle“ (SUV) bald zur größten anzunehmenden Pestilenz des Straßenwesens anwachsen sollte?

Allradgetriebene Luxuslastwagen zählen heute millionenfach zur Grundausstattung von Großstädtern; gehobene Exemplare haben Luftfedern und Einparkhilfen.

Da ist es ebenso seltsam wie erfrischend, dass dieser Methusalem seiner Gattung noch heute im Handel ist, ein zählebiger Beleg dafür, dass das alles mal ganz anders begonnen hat.

Niva heißt auf Deutsch Kornfeld. Das Basismodell kostet 9990 Euro. Zu seiner Ausstattung zählen Handkurbeln zum Öffnen der Fenster, ein steifes Hebelwerk von Heizungs- und Lüftungsarmaturen statt einer Klimaanlage, und es gibt kaum ein technisches Detail, das nicht unmittelbar dem Fahrdienst geschuldet wäre. Die karge Kunststoffeinrichtung zeugt von chemischen Industriestandards der Siebziger und schwitzt das Aroma einer Raffinerie aus. Die Zulassung als Kleinserienauto – 2015 wurden knapp tausend Exemplare verkauft – erlaubte den Verzicht auf Sicherheitsstandards wie kostspielige Airbags.

Die knochige Klaviatur aus drei Schaltknüppeln verlangt eine kundige Bedienung der Antriebsmechanik. Sollte sich etwa eine Notarsgattin aus der Zielgruppe der Premium-SUVs in den Lada verirren, bietet sich ein Lehrgang an. Der Allradantrieb mit manuell sperrbarem Zentraldifferential und Geländeuntersetzung orientiert sich am Landmaschinenbau alter Schule und summt bei Überlandfahrten auf Asphalt eine monoton klagende Taigamelodie.

„Dieses Auto ist eine große Kultsache“, sagt Dieter Trzaska, Geschäftsführer der Lada Automobile GmbH in Buxtehude, die den Import nach Deutschland organisiert. Trzaska ist 70 Jahre alt und kann ohne Übertreibung sagen, dass er das Autogeschäft von der beinaharten Seite kennt: Seit mehr als 40 Jahren arbeitet er für Lada.



Lada-Sondermodell 4x4 Urban: Achtbares Arsenal von Nützlichkeiten

Die Autostadt an der Wolga – das Werk wurde einst von Fiat aufgebaut und die Retortensiedlung drum herum nach dem italienischen Kommunisten Togliatti benannt – erlebte die postkommunistische Ära als Dauerkrise. Es gab keinen Goldregen wie im Öl- und Gasgeschäft. Es gab ein paar Mini-Oligarchen, die in mediterrane Ferienvillen türmten, während Lada ausblutete.

Die wenigen neuen Produkte, ganz tüchtige Klein- und Kompaktwagen, zählen zu den billigsten Autos der Welt (Preise ab 6750 Euro), hatten jedoch keine Chance gegen Discountmodelle von internationalem Komfort, wie sie etwa Dacia aus Rumänien liefert, die Billigmarke im Verbund von Renault und Nissan.

Die französisch-japanische Allianz ist inzwischen auch beim Lada-Hersteller Avtovaz eingestiegen und wird den russischen Standort nun auf ein ähnliches Niveau trimmen. Erste Produkte aus der Zusammenarbeit werden dieses Jahr erwartet. Damit beginnt eine neue Zeitrechnung und womöglich auch das Ende des Kultmobils aus Togliatti, ohne das Importeur Trzaska die Stellung im Westen kaum hätte halten können.

„Der Niva hat unser Überleben gesichert“, sagt er und weist sogleich darauf hin, dass der Wagen heute nicht mehr so genannt werden darf. Der Name ging an General Motors verloren, im Rahmen eines erfolglosen Versuchs, die russische Technik mit etwas modernem Design als Chevrolet Niva zu vertreiben.

Das Original heißt nun Taiga oder einfach nur Lada 4x4. Neuerdings gibt es ein Sondermodell unter der Bezeichnung Urban. Es ist Trzaskas jüngster Marketingstreich, die luxuriöseste und teuerste Variante, in der der gelernte Kolchosenjeep jemals in den Handel kam.

Zum Preis von 11 990 Euro verfügt der Lada 4x4 Urban über ein achtbares Arsenal von Nützlichkeiten, darunter elektrische Fensterheber, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, Sitzheizung, Leselampen und Halterungen für Trinkbecher. Die Farbpalette wurde um die Metalltöne Silbergrau und Koriander erweitert.

Stoßfänger in Wagenfarbe und ein neuer Kühlergrill gäben dem Wagen ein „urbanes Gesicht“, sagt Trzaska und fügt hinzu: „Die meisten Menschen fahren mit diesen Autos ja doch in der Stadt.“

Es gibt Erkenntnisse im Autogeschäft, die dürfen 40 Jahre reifen. Christian Wüst

Mail: christian.wuest@spiegel.de



Video: Eine Testfahrt mit dem Gelände-Lada

spiegel.de/sp082016lada
oder in der App **DER SPIEGEL**