

STYLEPARK**Home Design Architektur Material News & Stories About**

2009 2008 2007 alle

Dezember **November** Oktober September August Juli Juni Mai April März Februar Januar alleBlättern: von 462**Zukunft der Vergangenheit – Lada, Dacia und Co.**
von Peter Sägeser | 28. November 2009

Aktuelle Automodelle aus westlicher oder asiatischer Produktion sind heutzutage vollgestopft mit Elektronik. Computer unterstützen uns bei der Kontrolle der Maschine und des Verkehrs. In diesen Autos gleitet man sicher über die Straßen und der Innenraum ist so bequem ausgestattet wie eine Lounge. All das macht sie schwer und teuer. Und selbst die Umstellung auf Elektroantrieb leidet - bislang zumindest - unter dem Gewicht der Akkus und geringer Reichweite. Wohin die Entwicklung - vor allem in sogenannten Schwellenländern - gehen könnte, hat der indische Automobilbauer Tata mit seinem „Nano“, einem spartanisch ausgestatteten Billigauto, vorgemacht. Dabei gibt es in den Ländern des ehemaligen Ostblocks noch jede Menge Beispiele für eine Zukunft, die aus der Vergangenheit erwachsen könnte.

Zurück zu den Wurzeln individueller Mobilität

Bis in die Siebzigerjahre und vor der Zeit von Marketing und Lifestyle, dienten Autos vor allem dem Zweck des Vorwärtskommens und Transportierens. Als Autofahrer spürte man die Geschwindigkeit, roch den Duft der Wiesen oder den Gestank der Lastwagen. Natürlich sollte das eigene Auto auch gefallen oder repräsentativen Zwecken dienen, und es gibt aus dieser Zeit so manche Perle automobilen Designs, aber die Hülle war vor allem eine mehr oder weniger kunstvolle Verkleidung der einfachen und robusten Technik. Diese war zwar auf dem aktuellen Stand, aber wenn es Probleme gab, musste sich der Mechaniker die Hände schmutzig machen.

Einfach, solide und ohne Schnickschnack

Heute findet man auf dem Neuwagenmarkt kaum noch solche Modelle. Eines der wenigen, die ohne technischen Schnickschnack auskommen, ist der Lada Niva. Hier ist die Technik noch überschaubar. Kann der Bauer einen Defekt, was aufgrund der robusten Technik selten vorkommt, nicht selber beheben, weiß der Dorfmechaniker, was zu tun ist. Beim Lada Niva kann es nicht passieren, dass das ganze Auto wegen eines defekten elektrischen Fensterhebers streikt, es gibt nämlich keinen. Natürlich gibt es für den Lada Niva eine ganze Reihe nützlicher Zubehörteile: Wildwanne und Gewehrhalter, Frontbügel und Seilwinde. Alles in allem aber ist der Niva, wie viele frühere Automodelle aus dem ehemaligen Ostblock, in erster Linie ein Auto für den Gebrauch. Und wer seine Reparaturen selbst ausführen wollte, der fand in den Buchhandlungen neben den Büchern von Marx und Engels zahlreiche Reparaturanleitungen für die verschiedenen Automodelle: Dacia, Lada, Trabant, Wartburg, Skoda oder Moskwitsch. Nur für den Wolga konnte man solche Bastelanleitungen schwer finden, aber der Wolga war auch kein Auto für die Arbeiterklasse. Wolgas wurden von Funktionären gefahren und diese ließen reparieren.

In jedem Land ein Wagen fürs Volk

Mittlerweile verkehren auch in Osteuropa Modelle derselben Automarken wie im Westen. Die alten Modelle werden nach und nach verdrängt oder sind bereits fast ganz verschwunden. Trotzdem findet man noch immer jede Menge Autos, bei denen das simple Funktionieren im Alltag im Vordergrund steht. Fast jedes Land in Osteuropa hat sein typisches Modell: In Slowenien ist es der im ehemaligen Jugoslawien produzierte Renault 4, in der Ukraine der Lada 2101 und in Rumänien der Dacia.

Das erfolgreichste Modell der Marke ist der Dacia 1300, von dem zwischen 1969 und 2004 fast zwei Millionen Stück produziert wurden. Der Dacia 1300 gilt daher auch als der Volkswagen Rumäniens. Heute ist Dacia ein Tochterunternehmen von Renault, womit sich der französische Konzern eine eigene, erfolgreiche Billigautomarke gekauft hat.

Ein Modell für die Zukunft?

Dank der Kooperation mit westlichen Firmen, günstigen Preisen und der Abwrackprämie ist einigen osteuropäischen Autoherstellern inzwischen der Durchbruch auch in Westeuropa gelungen. Die osteuropäischen Autobauer in westlichem Besitz nähern ihre Modelle in Ausstattung, Komfort, Größe und Preis immer mehr den westlichen Marken an. Vielleicht wäre aber gerade der umgekehrte Weg, oder besser gesagt der Weg „zurück zu den Wurzeln“ der bessere: die Produktion von kleinen und einfachen Autos, deren Ausstattung und Leistung auf das Notwendige reduziert wäre.

Denn: Je weniger Teile, desto weniger kann kaputt gehen. Und je weniger Ausstattung, desto weniger Gewicht: Keine Elektromotoren zum Öffnen der Fenster, zum Verstellen der Außenspiegel und für die Zentralverriegelung; keine Klimaanlage - die zusätzliche Energie, die der Betrieb der Klimaanlage in deutschen Autos braucht, reicht für den Energiebedarf mehrerer Kleinstädte - und keinen Bordcomputer. Ein solches Auto wäre günstig im Erwerb, im Unterhalt und dank der heutigen Technik auch ökologischer. Die Technik wäre simpel und daher dauerhaft und für den Besitzer auch ohne viel Fachkenntnis selber zu reparieren. Die osteuropäischen Automodelle kamen diesem Ideal schon sehr nahe. Und so könnte - kombiniert mit der heutigen Technik - deren Einfachheit und Robustheit durchaus ein Zukunftsmodell für die Autobranche sein. Zumindest für Kleinwagen und bestimmte Märkte.

Mobilität der Zukunft



In Sibiu/Rumänien



In Sibiu/Rumänien



In Budapest/Ungarn



In Kiew/Ukraine



In Budapest/Ungarn



In Kiew/Ukraine



In Kiev/Ukraine



In Lemberg/Ukraine



In Lemberg/Ukraine



In Lemberg/Ukraine



In Belgrad/Serbien



In Lemberg/Ukraine



In Belgrad/Serbien



In Sigisoara/Rumänien



In Lemberg/Ukraine



Bookmark at: