



Ziel in Sicht. Die Stadteinfahrten nach Shanghai schließen um 16 Uhr.

Vier Tage durch China

Audi schickte in einer PR-Aktion den neuen Q3 fast 6.000 Kilometer über chinesische Straßen. Der *auto touring* war dabei und sammelte Eindrücke.

Die Botschaft blieb unklar: Der Audi Q3 war der internationalen Presse bereits vorgestellt worden, Ende Juni in der Schweiz. Niemand zweifelte daran, dass er auf chinesischen Straßen genau so funktionieren würde wie auf europäischen. Eine Exkursion zum Audi-Werk in Changchun zeigte die Produktion von A4, A6 und Q5, nicht aber des Q3: Der wird erst ab 2013 hier gebaut werden.

Trotzdem veranstaltete der Ingolstädter Hersteller für das neue SUV-Modell eine Riesenspektakel: Die „Audi Q3 Trans China Tour“ führte rund 160 Journalisten in vier Etappen mit 20 identischen, Samoa-orangefarbenen Audi Q3 durch das Riesenreich, das Audi-Chef Rupert Stadler als „zweiten Heimmarkt“ bezeichnet.

Zu Recht: China ist für Audi nicht nur ein hoch expansiver Produktionsstandort, sondern als Absatzmarkt bereits gleich wichtig wie Deutschland (siehe Kasten Seite 36).

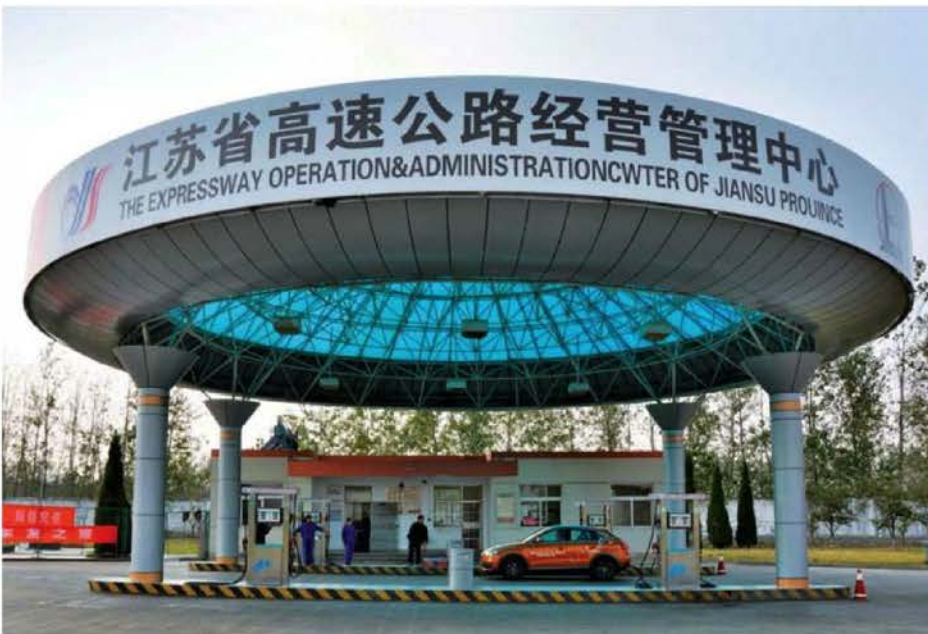
auto touring-Chefredakteur Peter Pisecker war bei der ersten Etappe der Trans China Tour dabei, lenkte den Q3 von Beijing nach Shanghai – rund 2.000 Kilometer in vier Tagen – und erlebte so den faszinierenden Kontrast zweier Parallelwelten: Millionenstädte und kleine Dörfer, Flagshipstores internationaler Nobelmärkte und die ärmliche Welt der Arbeiter auf dem Land, ein dynamisches Land in rasanter Fahrt in die Zukunft – und auch immer wieder Blicke in eine Gegenwart, die ungefähr so aussieht, wie es bei uns in den 1950er/60er-Jahren ausgesehen hat.

Autobahn-Überraschungen. Audi-Entwicklungsvorstand Michael Dick hebt eine Zielflagge zum Start, wir rollen in Wagen Nr. 1 von der Rampe – in den Stau. Es ist Sonntag Vormittag, der Verkehr im Zentrum von Beijing so dicht wie bei uns an einem Montagmorgen.



Werbeträger. Der Start in Beijing lockte viel Publikum an.

Fotos: Pisecker (6), Jordan (2), Audi.



Stadt/Land. Autofahren in China ist nicht ungefährlich. Der Rückspiegel gilt als entbehrliches Accessoire, Vorrangregeln, so es welche gibt, werden ignoriert, Tempolimits haben den Status von unverbindlichen Empfehlungen. Wer im dichten Verkehr zuerst eine Lücke schließt, hat gewonnen. Links: eine Autobahn-Tankstelle.

Doch wie in jeder Stadt dieses Planeten wird der Verkehr irgendwann lockerer, je weiter man sich vom Zentrum entfernt. Schließlich biegen wir auf eine Autobahn ein: drei breite Spuren plus Pannestreifen, bestens asphaltiert. Das Tempolimit beträgt generell 120 km/h, manchmal auch nur hundert.

So perfekt die Autobahn ausgebaut ist, so überraschend die Vielfalt ihrer Benutzer. Überlange Sattelzüge schnaufen mit 50–60 km/h dahin, kleinere Lkw fahren 60–80, das aber auf allen verfügbaren Spuren. Von Zeit zu Zeit überholen wir eines der zahlreichen dreirädrigen Transportwägelchen mit hoch aufgetürmter Ladung, mitunter kommt uns ein Radfahrer entgegen. Fußgängergruppen, Autostopper und Arbeiter, die mit Besen den Mittelstreifen säubern, wandern die Autobahn entlang. Die Pkw fahren alle denkbaren Geschwindigkeiten zwischen 70 und 160 km/h,

und da es dabei immer wieder zu kleineren Zusammenballungen auf der Überholspur kommt, wird kurzerhand auch der Pannestreifen zum Überholen herangezogen. Niemanden stört das, auch nicht eine Polizeikolonnen, die mit mäßigem Tempo auf der linken Spur dahinrollt und ständig rechts überholt wird.

Fazit: Auf chinesischen Autobahnen gilt eher nicht das Prinzip stetiger paralleler Verkehrsströme. Stattdessen erinnert das Verhalten an Fisch- oder Vogelschwärme – ständig in Bewegung, jeder weicht jedem geschmeidig aus. Was umso bemerkenswerter ist, als viele chinesische Autofahrer dem Rückspiegel keine Beachtung schenken: ein Spurwechsel kann jederzeit und überfallsartig erfolgen.

Durch die Dörfer. Der zweite Tag führt uns von Ji'nan (ca. 6 Millionen Einwohner) nach Qingdao (7,6 Millionen), der dritte von dort ▶

Hauptsache mobil...



Schulweg. Papa fährt, der Sohn liest Comics.



Familie on tour. Alle haben Platz auf der Ladefläche.



Einkaufen. Mama, nicht so schnell...

nach Nanjing (5,4 Millionen). Einen großen Teil der Route zwischen den Megastädten legen wir auf Landstraßen zurück – ein Privileg für uns, sich so frei und unbegleitet durch China bewegen zu können.

In vielen Dörfern finden Märkte statt. Kleidung, Haushaltswaren, Gemüse, lebende Hühner und toter Fisch werden auf wackeligen Tischen angeboten; wo's keine Tische gibt, liegen die Waren halt neben der Fahrbahn. Schrittgeschwindigkeit ist absolute Pflicht, denn obwohl wir die Dörfer ausschließlich auf Hauptverkehrsstraßen durchqueren, sind Käufer und Verkäufer, Fahrräder und Elektroroller, Lieferwagen und Handkarren ständig mit unserem Q3 auf Tuchfühlung, ebenso wie mit den schweren Lkw, die sich zentimeterweise durch das Gedränge schieben.

Unser Weggefährte. Der Audi Q3 sei das perfekte Auto für diese Tour, hatte Audi-Vorstand Michael Dick anfangs behauptet. Er hätte das gleiche auch vom Q5 oder A4 sagen können, aber tatsächlich hat sich der Q3 2,0 TFSI quattro als komfortables Reiseauto erwiesen, das 7-Gang-DSG als eindeutig bessere Wahl gegenüber einem Schaltgetriebe und der Aufmerksamkeitsfaktor der orangefarbenen Audi-Q3-Flotte als extrem hoch. Kein Wunder: Der Absatz von SUV-Fahrzeugen in China ist von 2008 bis 2010 um 400 Prozent gewachsen. Tendenz: weiter steigend.

Peter Pisecker

Photoshow am iPad und auf www.autotouring.at



Shanghai. Der „Bund“, die 2008 neu gestaltete Uferpromenade der 23-Mio.-Stadt an der Mündung des Jangtsekiang.



Audi in China

1988 begann beim ältesten und größten chinesischen Automobilkonzern First Automobile Works (FAW) die Produktion des Audi 100 für den chinesischen Markt. Heute werden in Changchun die Modellreihen Audi A4L, A6L (beide mit verlängertem Radstand) und Q5 gefertigt, 2013 wird der Q3 hinzukommen.

Der chinesische Pkw-Markt hat sich seit 2008 mehr als verdoppelt: von 5,5 auf 11,4 Millionen Pkw pro Jahr. Allein 2009 und 2010 wuchs der Absatz um je 3 Millionen Autos – mehr als jährlich in ganz Deutschland verkauft werden. Audi hofft heuer die Absatzmarke von 300.000 Autos zu erreichen (2007: 100.000).

Und zwar „keineswegs Auslaufmodelle“, sagt Audi-China-Chef Dietmar Voggenteiler. „Wir bieten in China immer die neuesten Technologien wie TSI-Motoren oder DSG an.“

Die 177 vorwiegend im Osten Chinas gelegenen Händlerbetriebe (etwa so viele wie in den USA) sind jeweils mindestens doppelt so groß wie Audi-Händler bei uns und haben 7 Tage in der Woche geöffnet.

Unkompliziertes Transportwesen



Bäume auf Reisen. Ein halbes Pannendreieck wartet.



Leichte Last. Die Isoliermatten wiegen fast nichts.



Müllauto. Plastikflaschen auf dem Weg zum Recycling.



Ladungssicherheit? Gestrüpp, vom Winde verweht.