

Vor der Mauer, auf der Lauer steht ein kleiner Käfer...

Von Alexander Voigt

135 Mongolen hätten keine Chance gehabt. Für Mongolen war die Chinesische Mauer auf über 5000 Kilometer ein unüberwindbares Hindernis in ihrem Drang nach Süden. Die chinesischen Kaiser der Antike sicherten mit ihr ihre Städte und Märkte. Stehen 135 PS aus Wolfsburg vor dem heutigen Weltkulturerbe, rollt man ihnen den roten Teppich aus. Auf diesem durchfährt der cremeweiße Käfer aus dem Jahre 1972 eines der alten Tore der Chinesischen Mauer.

Die Tuning-Schmiede Theo Decker aus Essen verwandelte den Wolfsburger Klassiker in einen echten Sportwagen, der das Duell der Straße auch mit einem Bentley nicht fürchten muss. Im Sommer 2013 gewann das Team von Volkswagen Classic mit diesem Wagen die legendäre Alpen-Rallye Silvretta Classic. Doch nun liegen über 2000 Kilometer von Peking über Qingdao (Tsingtao) am Chinesischen Meer und die alte Kaiserstadt Nanjing bis nach Shanghai vor der rollenden Rarität. Sieben Tage lang fahren fast 40 historische Fahrzeuge durch die interessantesten Regionen Chinas. Sie bilden das Teilnehmerfeld der diesjährigen "4C": der insgesamt dritten "Classic Cars Challenge China".

Für den Auftakt an der Chinesischen Mauer ließ es sich Jochem Heizmann, seit September 2012 Konzernvorstand für das neu geschaffene Ressort "China", nicht nehmen, persönlich das Steuer des Wolfsburger Käfers zu übernehmen. "China ist der größte und wichtigste Automobilmarkt der Welt. Und er entwickelt sich schnell: Allein in diesem Jahr legte er bis September um mehr als 16 Prozent zu", erklärt Heizmann die Relevanz Chinas für den Konzern. Volkswagen baue seit Jahrzehnten Autos, die zu Ikonen wurden wie der Käfer oder der Porsche 911. Da sei es natürlich so Heizmann -, dass man mit Repräsentanten der Schöpfung ihrer jeweiligen Zeit dabei sei, wenn es darum gehe, neben einer Automobilkultur auch eine Sportwagenkultur in China zu entwickeln.

Stand früher bei jungen Chinesen die eigene Wohnung ganz oben auf dem persönlichen Wunschzettel, dann ist es heute der eigene Personenwagen und bereits auf dem dritten Platz rangiert das zweite eigene Fahrzeug. Spätestens dieses kann dann gerne ein kräftiger

Sportwagen sein, denn auch der Drang, sich einen Chauffeur leisten zu wollen, hat merklich nachgelassen. 2,8 Millionen Fahrzeuge hat Volkswagen 2012 in China verkauft. Rund 2,6 Millionen davon wurden bereits in den chinesischen Werken des Wolfsburger Konzerns produziert. 2018 sollen es insgesamt bereits vier Millionen sein. „Wir können aktuell mehr Fahrzeuge verkaufen, wenn wir höhere Kapazitäten hätten“, so Heizmann im Interview kurz vor dem Start zur „Classic Cars Challenge China“.

Mit dem Start beginnt das Abenteuer chinesischer Straßenverkehr. In China sieht der Navigator ausschließlich chinesische Schriftzeichen. Permanent müssen also aus dem fahrenden Auto heraus nicht nur Kilometerangaben kontrolliert, sondern auch passende Schriftzeichen gesucht, gefunden und verglichen werden. Das bremst zusätzlich zur malerischen Bergwelt im Norden Chinas das Vorankommen des weißen Käfers aus Wolfsburg. Doch in der Ebene und auf dem Weg nach Osten können nach der Eingewöhnung die 135 PS voll ausgefahren werden.

Es geht nach Tianjin, eine der größten Städte Chinas und als wichtiger Hafen nicht nur ein großer Industriestandort, sondern auch ein kulturelles Zentrum im Nordosten der Volksrepublik. Zum Glück werden inzwischen in den Metropolen die Lichtzeichen der Ampeln beachtet. Gerade in den „Städtchen“ der Provinz, die mehrere hunderttausend Einwohner haben, sollte man stets eine Hand an der Hupe haben, um seine Einfahrt in eine Kreuzung anzukündigen. Dennoch gibt es genug Fußgänger, Fahr- sowie motorisierte Dreiräder, die mit einer stoischen Selbstverständlichkeit ihren Platz im Straßenraum einfordern.

Dabei wird sich in der Provinz wie in der Großstadt zumindest am Fahrbahnrand auch gerne einmal entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung fortbewegt. Der Verkehr fließt einfach - selbst auf einer fast sechs Spuren breiten Überlandstraße, frisch geteert, dafür aber komplett ohne Markierungen neben- und miteinander. Derartig trainiert ist es kein Wunder, dass den Chinesen recht wenig passiert.

Nach 281 Kilometern endet der erste Teil der Route. Beim Aussteigen erzählt Jochem Heizmann von seinem ersten Käfer. Einem 1960er, der in Heizmanns Erinnerung offenbar stärker ist als die 34 PS. Zum weißen Sport-Käfer meint er: „Gefühl hat der keine 135 PS“. Dass er die Leistung tatsächlich bringt, beweist der weiße Wolfsburger auf den nächsten 589 Kilometern nach Qingdao. (ampnet/av)

Bilder zum Artikel



Classic Cars Challenge China.



Classic Cars Challenge China.



Classic Cars Challenge China. Jochem Heizmann und der Theo-Decker-Käfer.
