

Seidenstraßen-Tour 2013: Wir hätten links abbiegen sollen

Von Peter Schwerdtmann

Wir hätten links abbiegen sollen. Aber wir folgten dem Verkehrsfluss durch Agra mitten hinein in die Altstadt. Die lila Linie, mit der uns die Navigation aus der Stadt hätte herausführen sollen war längst vom Display der Garmin-Navigation verschwunden. Co-Pilotin Edith fand unsere lila Route wieder, und wir folgten den blauen Linien auf dem Bildschirm, weil wir annahmen, dass seien ausgewachsene Straßen, die uns wieder zu den Kollegen führen konnten. Auf dem Navi-Display wirkte alles beruhigend normal. Doch die Wirklichkeit um uns herum sprach eine andere Sprache.

Die Straßen wurden immer enger und voller. Um den letzten Personenwagen hatten wir schon vor vielen Minuten rumrangiert. Jetzt schon suchen wir uns im langsamen Schrittempo einen Weg durch eine Gasse mit Fußgängern, Kindern, den dreirädrigen Tuc-Tuc-Taxis, motorisierten Rickschas, und Fahrern von Klein-Motorrädern, die sich auf eine Lecke stürzen wie ein Habicht auf die Beute, auch wenn sich dort, wo sie hinrasen, noch keine Lecke auftut. Sind sie angekommen, ist die Lecke da.

Ein Auto wie unser Range Rover Evoque hat hier nichts zu suchen. Das jedenfalls sagten uns die entsetzten Blicke des Polizisten, der uns schließlich sehr bestimmt dazu zwang, von unserer Route abzuweichen und nach rechts abzubiegen. Dazu war die Kurve zu eng. Also mussten wir in das Meer von Leibern zurückstoßen, das uns die Rückfahrkamera zeigt. Hoffentlich wusste der Polizist, was er tat oder wir steckten nun erst recht im unüberwindlichen Schlamassel. Die uns zugewiesene Straße sah jedenfalls so aus, als würden die beiden Budenreihen links und rechts nicht mal einen Steinwurf weit von uns zusammenwachsen und den Weg verschließen.

Rechts parkte einer jener dreirädrigen Kleintransporter. Wir versuchten, daran vorbeizukommen, ohne Radfahrer umzuschubsen. Jetzt rollten uns zwei Tuc-Tuc entgegen, wollten an dem Kleintransporter vorbei, wo wir allerdings längst die volle Breite beansprucht hatten, weil links der Lecken eines telefonierenden Inders in die Fahrbahn ragte. Vor und hinter uns Radfahrer, Fußgänger, Motorradfahrer Kinder, Hunde – ein schier unentwirrbares Knäuel, dass

zu Hause in Deutschland sicher zu einem heftigen Ausbruch von Aggression und zumindest gewaltig lauter Stimmengewalt geführt hätte.

Nicht so in Indien. Alle um uns herum teilten mit uns das Problem, das zwar kleinere Range Rover-Modelle, den aber immer noch beeindruckenden Evoque aus dieser Lage herauszuschleusen. Unsere Gesichter waren bei diesem Gerangel und Rangieren jedenfalls deutlich weniger entspannt als die der Inder, denen wir sehr dicht auf die Pelle gedrückt waren. Doch alles blieb freundlich, sogar der Tuc-Tuc-Fahrer, dessen Heck wir mit dem vorderen Kotflügel berührten. Er schaute einmal kurz aus seinem Fahrzeug nach hinten und winkte uns weiter. Wahrscheinlich hatte er unter all den Beulen und Kratzern an seinem Tuc-Tuc keinen neuen Schaden entdecken können.

Dann sahen wir weit hinten einen Bus quer zu unserer Gasse fahren. Wo ein Bus ist, gibt es eine Straße. Der Begriff Straße war zwar ein wenig hochgegriffen. Aber Wegstrecken wie diese Schlaglochorgie stellen für einen Range Rover Evoque kein Hindernis da. Auf dem Weg zurück zur lila Route achteten wir dann sehr genau darauf, welcher in der Navi blau eingezeichneten Strecke wir uns zu folgen trauten. Schließlich erreichten wir den Konvoi aus sechs Land Rover Discovery und sechs Range Rover Evoque vor der Stadt. Sie warteten auf die Nachzügler, und wir waren nicht die letzten.

Am Tag zuvor hatten wir in Delhi unserer Fahrzeuge übergeben. Die hatten bereits 14 000 Kilometer von Berlin über Polen, Ukraine, Russland, Usbekistan, Kirgistan, China und Tibet hinter sich. Sie hatten es zum Dach der Welt geschafft, alle technisch in Ordnung, alle unbeschadet bis auf eine kleine Beule am vorderen Kotflügel, die unser Tuc-Tuc-Zwischenfall noch einmal unterstrichen hatte. Steinschlag und dadurch ein paar Risse in den Windschutzscheiben sind die einzigen sichtbaren Schäden.

Auf den Scheibendoktor werden wir bis zum Ziel in Mumbai sicherlich verzichten. Schließlich sollen die Autos die Patina der insgesamt 16 000 Kilometer bis ins Ziel tragen, die Geschichte von der Land-Rover-Experience-Tour 2013 erzählen und die Betrachter zum Träumen bringen – von der Seidenstraße und natürlich auch vom Range Rover Evoque. Der ist schließlich noch neu, sehr erfolgreich und bewegt sich als erstes Serienfahrzeug mit einem Neun-Gang-Doppelkupplungsgetriebe durch auch unwirtliche Teile der Welt, die alle Fahrzeuge auf dem Weg nach Indien hinter sich bringen mussten.

Im indischen Straßenverkehr sind ein paar PS mehr, eine schnelle Reaktionszeit des Getriebes und eine imposante Erscheinung schon die halbe Vorfahrt. Unser Evoque machte schon deswegen eine gute Figur, weil er mit seinem massiven Dachgepäckträger, den Dachlasten und dem gesammelten Dreck schon fast einen martialischen Eindruck schindet. Das verschafft so etwas wie Waffengleichheit gegenüber dem Fahrverhalten der Inder, für die der alte Spruch gilt: Wer

zuckt, hat verloren. Und wir Mitteleuropäer neigen nun mal zum Zucken.

Dag, der Tourleiter brachte es am erste Abend in Delhi auf diesen Punkt: "Die Inder fahren aggressiv, aber nicht aggressiv aggressiv." Was er damit meinte, lernten wir schon auf dem Weg aus Indiens Hauptstadt heraus auf die ganz harte Tour. Wer nicht fährt, steht lange. Also fahren alle, wie immer und wo immer sie wollen. Wer seine Strecke schaffen will, darf keinen Zweifel an seinem Willen erkennen lassen, dies auch hier und jetzt durchzusetzen. Niemand kann sagen, dass funktioniere reibungslos, dafür geht's aggressionslos voran, wenn auch selten schnell.

In Deutschland ist die Hupe ein pädagogisches Instrument. Wer hupt, will in den seltensten Fällen andere warnen. Er will erziehen. In Indien hat die Hupe eine komplett andere Funktion. Da sich sowieso niemand umschaute und auch nicht in den Rückspiegel blickt (bei neueren Autos sind die sowieso eingeklappt) heißt ein Mal Hupen: Ich bin da, zwei Mal Hupen: Ich will vorbei, volles Hupen: Jetzt will ich wirklich vorbei. Meist endet die volle Hupe ohne Ergebnis. Jeder ist froh, wenn er mal vorankommt und alle hupen.

Bei den seltenen vierspurigen Straßen dienen die äußeren Fahrbahnen dem Dorfleben, bei zweispurigen Straßen ist das ähnlich: Der Fahrbahnrand gehört dem Leben und der Arbeit. Hier bleibt dann noch weniger Platz für die Autos. Und unter denen gibt es reichlich Exemplare, die nur rund 40 Kilometer in der Stunde vorankommen. Sieht man sich speziell die Lastwagen an, ist das auch besser so. Ein deutscher TÜV-Mann würde sich hier nach kurzer Zeit entleiben.

In Deutschland fahren wir Slalom um Gummipylonen, hier um Kinder und Kähe, spottete ein gestresster Kollege bei einer Rast. Wären es doch nur die Kinder und die Kähe. Dazu kommen noch die Tausenden von Tuc-Tucs, die auch gern in der dritten Reihe fahren, dabei eingekreist von noch mehr Motorradfahren, flankiert von Fahrradfahren, garniert mit ein paar Ziegen oder Schweinen und Frauen mit schweren Lasten auf dem Kopf, das Ganze aufgemischt von einem Trecker mit Anhänger, der allen auf der falschen Straßenseite entgegenkommt.

Von der auch im übertragenden Sinne hohen Sitzposition eines Range Rover Evoque aus hat man alles im Blick, aber auch eine Distanz, die man braucht, um in dieser Art des Verkehrs nicht unterzugehen. Da ist man dann froh, wenn man angesichts eines freien Streckenstücks dem Turbo-Diesel des Evoque einmal richtig die Sporen geben und auf Distanz gehen kann.

Wenn wir dann mal wieder vor einer Mautstelle stehen, auf den Rest des Convoys warten, der weiter hinten weniger Glück gehabt hat, dann kommt in der Hitze und der unglaublichen Luftfeuchtigkeit ein bisschen Neid auf die Kollegen auf, die mit dem Range auf dem Dach der Welt waren und in 4500 Meter sicher weniger Hitze und hoffentlich auch weniger solcher Verkehrsknäuel erlebt haben.

Dafür sehen wir etwas von der großen indischen Vergangenheit und werden am Ende der Tour auch einmal in uns gehen, nicht nur wegen der vielen Eindrücke. Man muss sich einfach mal vor Augen halten, was hier eigentlich abgeht, wie rasch sich Dinge verändern, warum nicht auch in Indien?

Das Auto, in dem wir sitzen, bietet dafür ein geradezu perfektes Beispiel für den Wandel. Die britischen Traditionsmarken Jaguar und Land Rover schwächeln, Ford übernimmt und schafft die Premiere Auto Group, stellt mit dem Designer Ian Cullum die ersten Weichen, verliert den Mut und verkauft an die indischen Stahlriesen Tata. Heute gehören beide Marken also nicht mehr den Kolonialherren von damals, sondern einem Menschen oder Unternehmen aus der ehemaligen Kolonie. Der General Manager und der Technikchef sind Deutsche. Und alle sind zufrieden; denn die Autos sind akzeptiert und erfolgreich, die Ziele sind ambitioniert und auch der finanzielle Erfolg gibt allen Beteiligten Recht.

Jetzt sind wir gespannt darauf, ob und wie dieses ganz besondere Zusammenspiel von Menschen aus Nationen mit unterschiedlicher Kultur und Geschichte zum Ausdruck kommen wird, wenn wir in Mumbay ans Ziel kommen. Auf jeden Fall wird's bunt (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Seidenstraßen-Tour von Land Rover in Indien.



Land-Rover-Experience-Tour 2013: Tay Mahal um 7.00 Uhr.



Land-Rover-Experience-Tour 2013: Taj Mahal um 9.00 Uhr.



Land-Rover-Experience-Tour 2013: Handwerker unterwegs.
