

## SANKOULE : PRET VOOR DRIE

BETEKENT MINIAUTO EINDE VAN DE FILES?

ZOP, 11 maart 1993

De laatste plaag in de Chinese steden: files. Naarmate de gemiddelde burger rijker wordt neemt het aantal auto's toe. Maar wegenbouwers slagen er niet in die exponentiële groei op te vangen. Een fabriek in Noord-China denkt een oplossing gevonden te hebben.

(Door Jan van der Made)

BEIJING (ZOP) Hij is 20 centimeter langer dan een fiets en smaller dan twee fietssturen naast elkaar. Met een beetje wringen kunnen er vier mensen in, maar dat is eigenlijk niet de bedoeling: de *Sankoule* ("Pret voor Drie") die niet sneller kan dan 50 km per uur is een wagen voor het Chinese gezin en dat wil zeggen: vader moeder en een kind. Prijs: drieduizend gulden. Productie van deze eerste volledig in China gemaakte gezinswagen begint als alles meezit eind dit jaar. 'Voor driehonderd miljoen families kan een langgekoesterde wens in vervulling gaan: het hebben van een eigen auto', aldus de *Beijing qingnianbao* (Jeugdkrant van Beijing) afgelopen week. Maar is de Chinese infrastructuur wel berekend op driehonderd miljoen auto's?

Initiatiefnemers voor het wagentje waren Yang Jianzhong en Hua Fulin, twee bejaarde ingenieurs werkzaam in in China's Automobielfabriek no.1 in Changchun, noord-China. Ze waren persoonlijk verantwoordelijk voor het ontwerp van de monstrueuze *Hongqi*, de "Rode Vlag", een zwarte limousine van meer dan zes meter voor topkaders. Ze ontwierpen kogelvrije auto's voor leden van het Centrale Comité van de CCP en de inspectiewagen van Mao Zedong zelf werd op hun tekentafels geboren. Maar nooit hadden ze een kleine gezinswagen geproduceerd en verzetten zich tegen de idee dat, in de woorden van één van hen, 'de gewone Chinees zijn leven op de fiets zou moeten slijten'. Gedurende negen en een halve maand werkten ze in hun vrije tijd aan een ontwerp. Eind vorig jaar was het eerste proefmodel klaar, dit jaar begint de propagandacampagne.

### TWEEDE RINGWEG

De *Sankoule* vult een gat in de markt. Gezinswagens zijn wel te koop in China, maar de prijzen zijn astronomisch. De Volkswagen Santana die in Shanghai wordt geproduceerd kost 55,616 gulden en dat komt neer op zeventig jaarsalarissen van een arbeider. Geïmporteerde buitenlandse wagens zijn nog veel duurder vanwege de 220% importbelasting die erover betaald moet worden. Toch is zelfs de prijs voor een *Sankoule* nog aan de hoge kant. 'Met mijn huidige salaris van 66 gulden hoef er niet aan te beginnen', zegt een fabrieksarbeider gevraagd naar de mogelijkheden. 'De aankoopsprijs is nog wel op te brengen als ik zuinig leef en al mijn spaargeld gebruik. Maar het uiteindelijke probleem wordt de wegenbelasting van honderd gulden per maand'. Vooralsnog wordt de *Sankoule* gevormd door een groeiende klasse van zelfstandig ondernemers die soms salarissen genieten van tweeduizend gulden per maand.

Het grootste probleem: China's wegen zijn nu al te vol. Een taxichauffeur van Beijing's Hoofdstedelijke Taxicentrale: 'Vorig jaar werd hier in Beijing in een half jaar tijd de Tweede Ringweg (de *Periferique* van Beijing) van bijna twintig nieuwe viaducten voorzien en werden alle stoplichten verwijderd "om snelle doorstroming te bevorderen", zoals het heette. Maar er komen steeds meer auto's bij is er tijdens de spits nog steeds geen doorkomen aan". Er is met name een reusachtige toename van de knalgele Daihatsu minibusjes die als taxi fungeren.

### VICIEUZE CIRKEL

In de provincies vormt slechte infrastructuur het grootste obstakel voor snel vervoer, wat verergerd wordt door miljoenen fietsers, ezelkarren en voetgangers die China's wegen bevolken. Maar de

meeste opstoppingen worden veroorzaakt door ongelukken. "Als er een aanrijding is", zegt een woordvoerder van een provinciaal reisburo, "moeten de auto's blijven staan tot de politie komt. En die kan niet ter plekke komen vanwege de file die aan weerskanten blijft groeien tot de auto's die op elkaar gebotst zijn verwijderd worden. Een vicieuze cirkel".

Op dit moment liggen blauwdrukken voor zesbaans supersnelwegen klaar. De bouw van een tolweg Hongkong-Guangzhou-Zhuhai in Zuid China, gedeeltelijk gefinancierd door de Hongkongse constructiemogul Gordon Wu is zelfs al in een vergevorderd stadium. Individuele provincies werken hiernaast aan een netwerk van vierbaans snelwegen waarvan voetgangers, fietsers en ezelkarren zullen worden uitgesloten.

Bouw van nieuwe wegen houdt echter geen gelijke tred met de toename van het aantal auto's. In 2000 wil China tien miljoen personenauto's op de weg hebben, vijf keer zo veel als nu. Volgend jaar moeten 4500 *Sankoule* gezinswagens van de lopende band rollen, het jaar erop tienduizend, en vervolgens moet de productie exponentieel groeien. "Het succes van de Chinese hervormingspolitiek", zegt een westerse zakenman die al jaren in Beijing woont, "is af te meten aan de lengte van de files".

© Jan van der Made