

Die Japaner im Kommen

Vor einer Invasion japanischer Autos?

Zu den klassischen Automobilproduzentenländern Europas und den USA hat sich Japan gesellt. Zwar werden auch in Südamerika und Australien eigene Autos hergestellt, doch sind diese fast ausschliesslich für den einheimischen Markt bestimmt. Japans junge Automobilindustrie hingegen beginnt zu exportieren. Kein anderes Land hat wie Japan einen derart raschen Anstieg der Motorfahrzeugproduktion erlebt. Er steht im Einklang mit der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Landes.

Mit einem Gesamtausstoss von 810 000 Nutzfahrzeugen und Personenzugmaschinen überholte Japan im Jahr 1961 Italien und eroberte sich damit den fünften Rang in der Weltproduktion. 1956 waren es noch 110 000, und 1962 belief sich die Gesamtproduktion bereits auf 990 000 Motorwagen. Im lau-

Im letzten Jahr produzierte Japan rund 2,7 Millionen zwei-, drei- und vierrädrige Motorfahrzeuge. Weit mehr als die Hälfte davon entfiel allerdings auf die Kategorie motorisierte Zweiräder. Diese nehmen denn auch im Gegensatz zu Europa in Japan immer noch die dominierende Stellung für die Volksmotorisierung ein. Es darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass gerade die zum Teil aus Montagewerken und Lizenzfabrikation entstandene eigene Automobilindustrie Japans in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. Die nachfolgenden Produktionszahlen bringen dies deutlich zum Ausdruck:

Produzierte Personenzugmaschinen

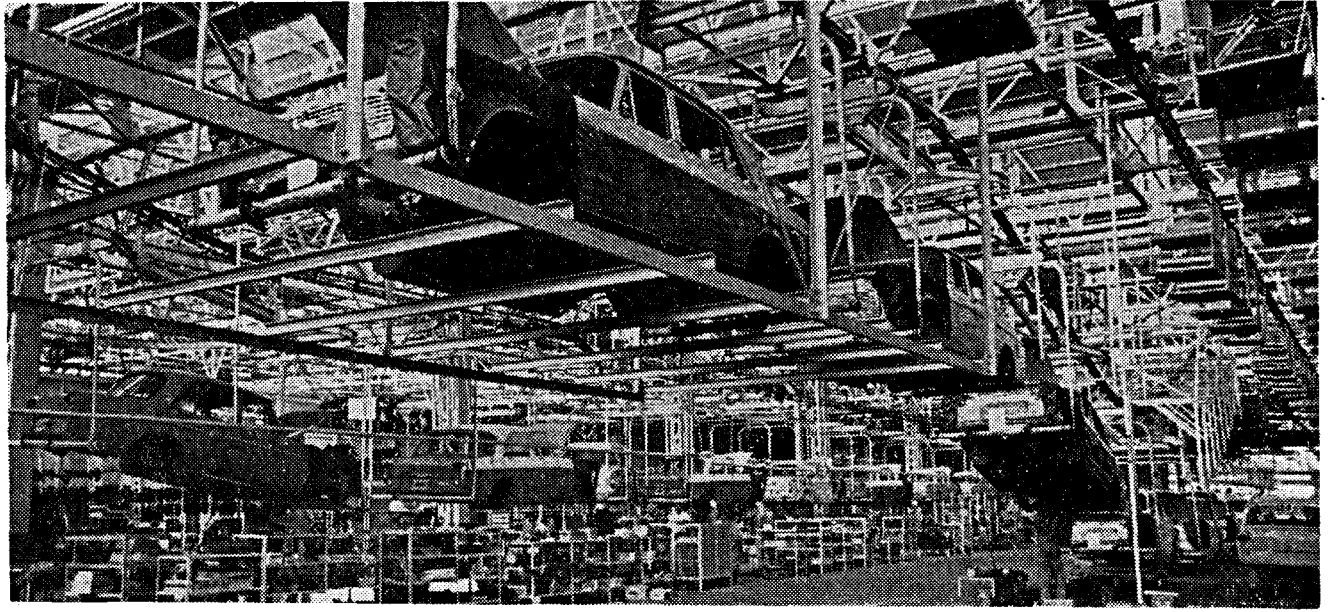
Jahr	Anzahl	Zunahme über Vorjahr
1958:	50 600	
1959:	78 500	+ 55 %
1960:	165 100	+ 110 %
1961:	249 500	+ 51 %
1962:	268 800	+ 8 %

Unter Mitberücksichtigung der Nutzfahrzeugindustrie betrug die Zunahme im Jahr 1962 gegenüber dem Vorjahr immer noch 22 %, denn die Lastwagenproduktion allein stieg auf 710 700 Einheiten (wobei noch 11 200 Autobusse kommen). Im Jahr 1961 erfuhr der Totalausstoss im Nutzfahrzeugsektor eine Erhöhung um 78 %. Es waren also vor allem die Jahre 1960 und 1961, während welchem die japanische Motorwagenindustrie einen gewaltigen Aufschwung nahm. Doch hält die Produktionsausdehnung in etwas gedämpfterem Masse auch jetzt noch an.

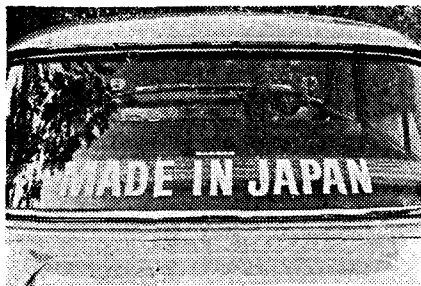
Diese Produktionszunahme ist natürlich in erster Linie auf die steigende Nachfrage auf dem Inlandmarkt zurückzuführen. Da die Personenzugmaschinendichte in Japan letztes Jahr noch 147 Einwohner (Schweiz 9) pro PW betrug, könnte der Autobedarf Japans zudem nur durch erhöhte Importe befriedigt werden.

Export gegen Import

Japan sieht jedoch eine Liberalisierung der Motorfahrzeugeinfuhr und eine damit verbundene Senkung der hohen Importzölle erst für das Jahr 1965 vor. Damit wird für die inländische Automobilindustrie eine Lageänderung eintreten. Es mag dies mit ein Grund dafür sein, dass die japanischen Autohersteller heute schon versuchen, sich neue Exportgebiete, selbst im fernen Europa, zu erschlies-



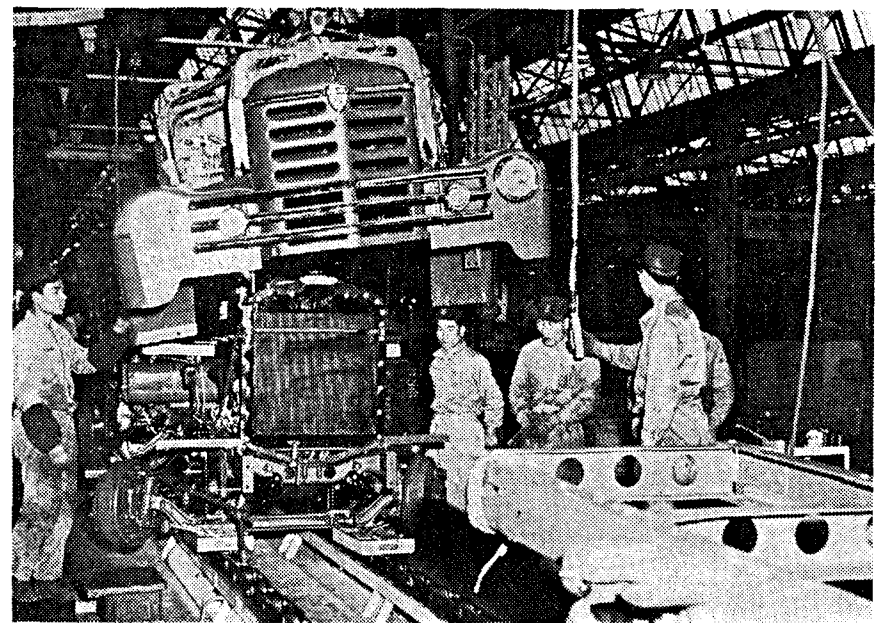
MODERNE PRODUKTIONSMETHODEN — Die Herstellungsmethoden der stark austretenden japanischen Autofabriken stehen denjenigen in der westlichen Hemisphäre nicht mehr nach. Unser Bild gibt einen Einblick in die Fabrikationsanlagen für den Isuzu Bellei 2000. Die Isuzu Motors Ltd., Tokio, baut daneben den Hillman Minx in Lizenz.



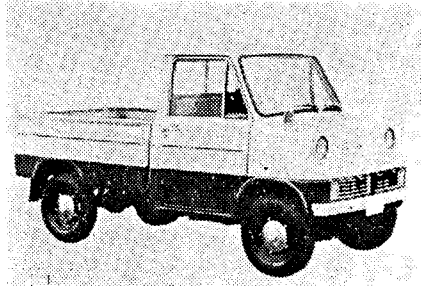
INVASION AUS JAPAN? — Die Steigerung des Produktionsumfangs wird die auch in Japan sich stark erhöhenden Herstellungskosten kaum auffangen. Es ist daher unwahrscheinlich, dass es zu einer Europainvasion billigerer Autos aus Japan kommen wird. (Photo: Heckscheibe des Prince Gloria Super, der auf der folgenden Seite in einem Kurzttest beschrieben ist.)

fenden Jahr wird die Million weit überschritten werden.

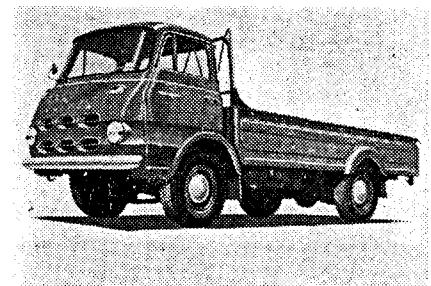
Es sind in Japan zurzeit zehn Unternehmen, welche sich mit der Personenzugmaschinenherstellung befassen. Die beiden wichtigsten, sozusagen GM und Ford im Reich der aufgehenden Sonne, sind die Nissan Motor Company und die Toyota Motor Company. Durch die höhere Nutzfahrzeugfabrikation ist Toyota zwar grösstes Unternehmen der Automobilbranche, doch ist Nissan mit 89 000 im Jahr 1962 fabrizierten Datsun Bluebird und Nissan Cedric (dieses Jahr sollen es über 125 000 sein) grösster PW-Hersteller Japans. Die acht kleineren Werke sind Prince, Hino, Isuzu, Mitsubishi, Toyo Kogyo (Mazda), Fuji (Subaru), Suzuki und als jüngstes Honda.



SCHWERLASTWAGEN (ISUZU) — Das Hauptgewicht der japanischen Automobilindustrie liegt auf der Fabrikation von Nutzfahrzeugen, mit welchen sie auch die in besonderem Mass Transportmittel bedürftenden Entwicklungsländer des Fernen Ostens beliefert.



MINIATURLIEFERWAGEN — Honda baut neben Motorrädern, Kleintraktoren und dem nun ins Fabrikationsprogramm aufgenommenen kleinen Sportwagen diesen netten Kleinlieferwagen mit Vierzylindermotor von 354 cm³.



SCHNELLASTWAGEN — Der Prince Super Clipper wird in verschiedenen Aufbauvarianten und auch als Kleinbus gebaut. Er wird von einem Zweiliter-Vierzylindermotor angetrieben und hat 1500 bis 1800 kg Nutzlast.

sen. Ganz unbekannt sind japanische Autos in Europa übrigens bereits nicht mehr. In etwa vier oder fünf Staaten werden sie bereits angeboten. Doch sind die bisherigen Verkaufserfolge als mässig zu bezeichnen. Am besten kam das Geschäft mit Japanerwagen in Finnland ins Rollen. Im ersten Halbjahr 1963 wurden dort 194 Datsun, Prince und Suzulight verkauft. Bei einem Semestertotal von 23 453 immatrikulierten Personenzugmaschinen entspricht dies einem Marktanteil von 0,8 %. In Belgien wurde im ersten Halbjahr 1963 nur etwa ein halbes Promille Marktanteil erreicht. In Oesterreich sind, um ein weiteres Beispiel zu nennen, seit Einführung des Datsun auf diesem Marke nur einige wenige Exemplare verkauft worden. Für eine Beurteilung der Verkaufsaussichten auf Grund des bisher Erreichten müsste noch der Grad der Absatzbemühungen mitberücksichtigt werden.

Hauptkunde: die USA

In den Entwicklungsländern Süd- und Mittelamerikas sowie Asiens, andererseits aber auch in den USA, hat Japans Automobilindustrie bereits Fuss gefasst. 1961 exportierte Japan rund 35 000 Automobile (wovon 11 500 Personenzugmaschinen). Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr betrug 62 %! Inzwischen sind auch die Exporte weiter stark gestiegen. Wie beim Inlandmarkt, so liegt auch beim Exportgeschäft das Hauptgewicht auf dem Nutzfahrzeugsektor. Wichtigstes PW-Abnehmerland sind die USA. Dort werden schon seit mehreren Jahren Personenzugmaschinen und Nutzfahrzeuge «Manufactured in Japan» verkauft. Zwar überflügelte Mexiko vor zwei Jahren vorübergehend die Vereinigten Staaten, als jenem Land die Toyota-Montage stärker einsetzte. Aber im Jahr 1962 waren es 4700 japanische Personenzugmaschinen (1959 nahezu 3000, aber 1961 nur 1300) im Werte von 4,5 Millionen Dollar, welche in den USA einen Käufer fanden. Damit erreichten die japanischen Marken 1 1/2 % aller in den Vereinigten Staaten abgesetzten Importwagen. Dieser Prozentsatz konnte inzwischen mit 2925 während den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres aus Japan importierten Personenzugmaschinen annähernd gehalten werden, trotzdem die USA einen neuen Aufschwung der Importwagen hauptsächlich aus Grossbritannien und der Bundesrepublik erlebte.

Ihre Preise können dort als ein wenig günstiger als jene der europäischen Konkurrenz bezeichnet werden. Aber der Seeweg beträgt von Japan bis zur amerikanischen Westküste einen Bruchteil der Länge des Transportweges Japan—Europa. Für amerikanische Importeure dürften somit die Beschaffungskosten für europäische wie für japanische Wagen etwa gleich hoch zu stehen kommen.

Handicap Nr. 1 ist der lange Transportweg

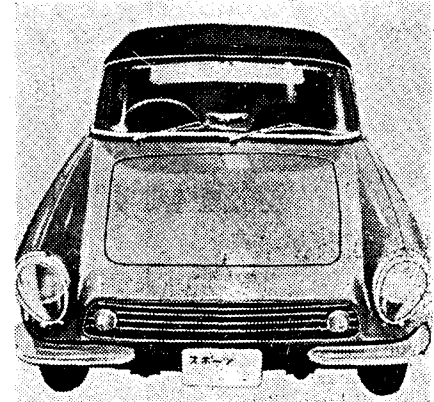
Anders aber steht es mit den Beschaffungskosten für europäische Importeure. Japan ist für Europa das entlegenste Autoherstellerland. Nur noch Australien hätte ein ähnliches Handicap in Form des langen Transportweges. Die Transportkosten vom Fernen Osten nach Europa kommen denn so hoch, dass der im Ausgangsland günstige Preis wesentlich angestiegen ist, wenn das Produkt auf unserem Kontinent eintrifft. Wie aber wirkt sich dieser Umstand auf die Preisgestaltung anderer japanischer Produkte, wie Radios und Photoappa-

rate, aus? Da bei Schifftransport nicht nur das Gewicht, sondern vor allem der benötigte Stauraum für die Höhe der Transportkosten ausschlaggebend ist, können die in Japan niedrigen Herstellungskosten in Europa noch zur Auswirkung kommen. Automobile hingegen haben nicht die platzsparende Form von Radioapparaten und lassen sich im Schiffsraum nicht denkbar rationell unterbringen. Zwecks Preisvergleich sei erwähnt, dass der Datsun-Bluebird-Export-Sedan in Oesterreich 39 900 Schilling kostet, während beispielsweise der Volkswagen 1200 mit 38 650, der Simca 1000 mit 40 970 und der Opel Kadett mit 39 950 Schilling in den Preislisten auf-

fahrzeugindustrie unterhält bestausgebaute Forschungsstätten, in denen neue technische Errungenschaften entwickelt werden. Die Firmen Toyo Kogyo und Yanmar-Diesel sind schon seit einiger Zeit Lizenznehmer des Wankel-Motors, und die deutsche Wochenschrift «Der Spiegel» wusste sogar zu berichten, dass die Weltpremiere des ersten von einem Wankel-Motor getriebenen Serienwagens an der diesjährigen Frankfurter Internationalen Automobilausstellung beinahe gleichzeitig von NSU und Toyo Kogyo bewerkstelligt worden wäre.

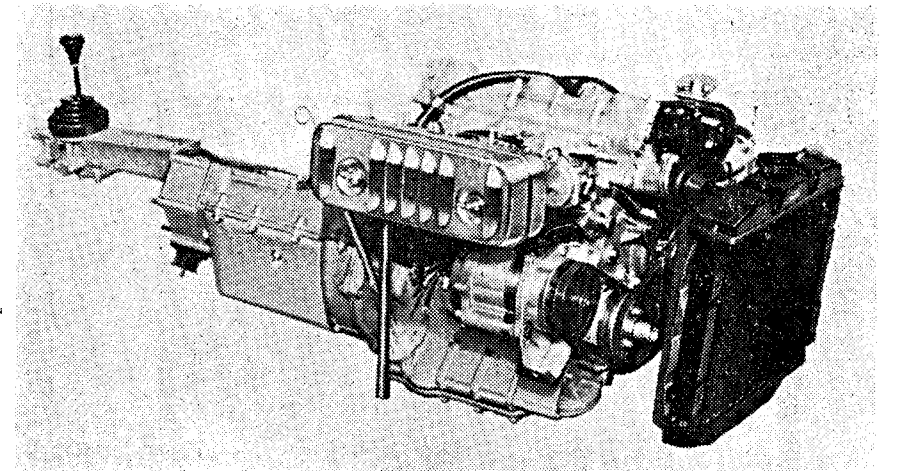
Bzüglich der Formgebung gilt ungefähr die gleiche Beurteilung. Eine besonders hübsche Form haben die Mittelklassewagen der Marke Prince. Die mehr oder weniger moderne Karosserieformgestaltung auch der meisten anderen japanischen PW-Modelle entspricht durchaus europäischem Geschmack. Einige sportliche Spezialmodelle wurden übrigens in Italien kreiert.

Ganz besonders wichtig für Europäer und speziell für Schweizer dürfte die Qualitätsbeurteilung sein. Vollerorts herrscht noch ein ganz falscher Begriff von japanischen Produktionsmethoden. Dass Japan Uhren nicht stückmässig, sondern gewichtsmässig (wie Obst) verkauft, bringt gerade für die Schweizer denen die Begriffe Industrie und Präzision stets miteinander verschmolzen sind, die Vorstellung billiger Massenfertigung zum Ausdruck. Die Besitzererfahrungen mit Transistorradios und Photoapparaten beweisen aber zur Genüge, dass die japanische Industrie präziser Herstellung durchaus fähig ist. Wie es in dieser Beziehung im Autosektor steht, müssen europäische Erfahrungen erst noch zeigen. Mit Autos produktmässig am nächsten verwandt sind Motorräder. Gerade Honda, die grösste Motorradfabrik der Welt, hat die Quali-



KLEINSPORTWAGEN — Der Honda Sports feierte vor kurzem seine Europavorstellung, worüber in «AR» Nr. 39 vom 5. 9. 63 berichtet wurde.

geführt sind. — Es bliebe für Japans Autoindustrie der Weg, unmontierte Wagen auch nach Europa zu exportieren, wie sie es in steigendem Umfang nach Entwicklungsländern tat. Bereits hat die japanische Firma Honda in Belgien eine Mon-



UHRWERKE — Der Honda Sports 500 wird mit 530 cm³ der kleinste Vierzylinder auf dem europäischen Markt sein. In Japan werden in der dort steuerbegünstigten Hubraumgrösse bis 360 cm³ ebenfalls noch Vierzylindermotoren fabriziert, welche somit bloss 90 cm³ pro Zylinder aufweisen.

tagefabrik, in welcher Mopeds und Motorräder bis 50 cm³ für den Europamarkt entstehen. — Berücksichtigt man die stark steigende Tendenz der Lohnentwicklung in Japan, so muss ein dauernder Verkaufserfolg japanischer Automobile ohne Montage oder Lizenzbau in Europa als zweifelhaft erscheinen.

Die Chancen in Europa

Unter technischen Aspekten betrachtet, bietet das durchschnittliche japanische Auto nichts Besonderes. Vor ein paar Jahren musste man ihre Entwicklung noch als zurückgeblieben bezeichnen. Heute haben sie den Stand europäischer Automobiltechnik erreicht, und die japanische Motor-

tät seiner Produkte mit zahlreichen Sportserien unter Beweis gestellt.

Im übrigen sorgt eine staatliche Exportqualitätsüberwachung für die Aufrechterhaltung der bisher von Japans Industrie gewonnenen Reputation.

Müssen sich die europäischen Autofabriken vor der japanischen Konkurrenz fürchten? Ausser den genannten kalkulatorischen Gründen ist es die eher vorsichtige Aussenhandelspolitik Japans, welche die klassischen Autoherstellerländer kaum bedrohen lassen wird. Aus Erfahrung fürchten sich die Japaner viel mehr ihrerseits vor Zollmassnahmen ihrer Exportgebiete. Von einer Invasion japanischer Autos in Europa wird daher kaum je die Rede sein können. GL.