



20

NIPPON-KUNST

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: ARCHIV EMIL FREY AG (7), FRITSCHI (2)

Origami-Kraniche zu falten ist genauso eine Kunst, wie den Schweizern ein völlig unbekanntes Auto aus Japan verkaufen zu wollen. Walter Frey hat es 1967 ausprobiert – mit anhaltendem Erfolg.

Die Idee entstand aus einer Notlage heraus. Autoimporteur Emil Frey erkannte anfang der 1960er-Jahre, dass seine genialen, aber mit wechselnder Qualität gebauten englischen Autos für eine erfolgreiche Zukunft auf eher wackligen Beinen standen. Zudem ging British Leyland selten auf Wünsche oder Kritik ein, was Händler und Kunden gleichermassen missfiel.

1964 entdeckten Frey und sein Sohn Walter bei einer Südafrika-Reise zufällig die damals höchstens unter Autospezialis-

ten bekannte Marke Toyota. Der dort ansässige Händler Robert Forslik schwärmte von der stets gleich hohen Qualität und davon, dass die Japaner auf Kundenwünsche eingehen.

Das waren überzeugende Argumente. Im Sommer 1966 holten Emil und Walter Frey einen Toyota Corona 1500 als Testwagen im Hamburger Hafen ab. Auf der langen Testfahrt in die Schweiz wuchs die Begeisterung, und auch die anschliessenden mechanischen Untersuchungen auf der heimischen Hebebühne

verliefen positiv. Im Herbst des gleichen Jahres flog Emil Frey nach Japan, am 4. Oktober 1966 wurde der Importvertrag nach zweiwöchigen, zähen Verhandlungen unterschrieben.

Spektakuläre Auftritte

Im Januar 1967 begann eine zehnköpfige Belegschaft unter dem ersten Geschäftsführer, Theo Venzens, in Urdorf mit dem Import. Am 17. Februar erfolgte die offizielle Lancierung in der Schweiz, und zwar nicht am Autosalon oder einem anderen bekannten Ort.

Nein, im Mövenpick-Restaurant Grütfarm in Adliswil fiel der spektakulären Startschuss: Ein Corona flog plakativ durch eine papierene Japan-Flagge und landete quasi symbolisch in der Schweiz. Japanerinnen im Kimono verbreiteten obendrein exotisches Flair.

Doch auch der Salon-Auftritt im März 1967 sorgte für Aufsehen, als nebst der aktuellen Modellpalette eines der beiden originalen 2000GT Cabriolets aus dem James-Bond-Film «Man lebt nur zweimal» gezeigt wurde. Dabei trafen die Toyotas genau



Überzeugungsarbeit: Der schneebedeckte Celica wirbt glaubhaft für die Wintertauglichkeit der Japaner.



Locker vom Hocker: Walter Frey präsentiert 1979 den ersten vorderradgetriebenen Toyota, den Tercel als viertürige Limousine. Es gab auch einen dreitürigen Hatchback.

Amerika-inspiriertes Design

Die japanischen Autos waren zu jener Zeit noch wenig eigenständig, eine Familienähnlichkeit oder gar eine einheitliche Design-Linie gab es nicht. Man befand sich noch in der Kopierphase. Während die Europäer bereits ein versachlichtes Design zelebrierten, waren Details und Formensprache bei Toyota oft etwas barock. Chevy, Buick, Ford und Co. dienten als Vorlagen. Gerade bei den teureren Modellen wirkten die Innenräume luxuriös-plüschig. Doch das störte in der Schweiz nicht, denn Amerikaner standen stets hoch im Kurs.

1972 erfolgte der Umzug zum Austin- und Jaguar-Standort nach Safenwil. Dort entstand ein neues Importzentrum mit Verwaltungsgebäuden, Ersatzteillager und Parkplätzen für über 3000 Autos. Bei dessen Eröffnung wurde sogar Toyota-Präsident Eiji Toyoda per Helikopter eingeflogen. Konnten im ersten Verkaufsjahr noch rund

500 Autos abgesetzt werden, waren es 1972 schon 22 680.

Dann die grosse Krise

Doch nach dem schon fast unheimlichen Erfolg geriet der Kranich 1973 in den Sinkflug. Innerhalb von zwei Jahren verlor Toyota in der Schweiz 63 Prozent Marktanteile.

Die Toyota-Modellpalette trifft den Schweizer Geschmack.

Ein Grund war die Ölkrise, ein anderer die allgemeine Marktsättigung. Hierzulande bereitete aber vor allem eine allgemeine Anti-Japan-Haltung Kopfzerbrechen. Die Konkurrenz wollte keine Toyotas in Zahlung nehmen, da diese angeblich rostanfällig und unverkäuflich waren. Die Eurotax-Werte sanken ins Bodenlose. Die Krise auf dem Arbeitsmarkt führte zu antiasiati-

den Schweizer Geschmack, unter anderem, da Ausstattungsdetails, die bei anderen Marken optional waren, bereits serienmässig an Bord waren. Das betraf die Instrumentierung, das Radio, den Zigarettenanzünder oder den Heckscheibenwischer bei den Steilheckmodellen.

Drei Baureihen zum Start

Die Preise der drei angebotenen Modellreihen Corolla, Corona und Crown waren marktgerecht nicht billig. 1967 lag der zweitürige Corolla 1100 bei 6975 Franken

und war 700 Franken teurer als der Basis-Käfer. Der viertürige Corona 1500 kostete mit 8950 Franken genauso viel wie ein Simca 1501. Quasi als Sahnehäubchen stand zusätzlich der exotische Sportwagen 2000GT als Coupé – das Cabrio wurde nie in Serie gebaut – mit einem Preisschild von 33000 Franken im Prospekt. Er war damit 7500 Franken teurer als ein Jaguar E-Type. Der Sechszylinder-Crown mit bodenständigen 12700 Franken war dagegen rund 3000 Franken günstiger als ein vierzylindriger Mercedes 200.



22

Unbekanntes Auto, exotische Kultur: Japanerinnen im Kimono präsentierten am 17. Februar 1967 in Adliswil den Toyota Corona 1600 S Coupé.



Kommt ein Corolla geflogen: In der Schweiz wurden bald auch Toyota-Nutzfahrzeuge und Hubstapler eingeführt.

scher Stimmung und zu Slogans wie «Europäer kaufen Europäer» und an Stammischen machten abschätzige Sprüche über die «Reisschüsseln», welche Arbeitsplätze vernichten würden, die Runde. Eine bekannte Schweizer Illustrierte zeigte eine Flugaufnahme von Safenwil, welche 1500 unverkäufliche und vor sich hinrostende Toyotas zeigte, und berichtete über den unmittelbar bevorstehenden Konkurs von Emil Frey.

Doch das spornete diesen nur zu neuen Taten an. Es wurden erstmals Toyota-Nutzfahrzeuge wie beispielsweise der Land Cruiser oder der Kleintransporter Dyna angeboten. Der Kritik in Sachen Langlebigkeit setzte man ab 1976 eine dreijährige Garantie entgegen – damals eine aussergewöhnlich lange Gewährleistungsdauer.

Zurück zum alten Schwung
Der Erfolg blieb nicht aus. 1977 konnte die Toyota AG ihren zehnten Geburtstag und 100 000 importierte Fahrzeuge feiern. Nicht zuletzt brauchte es ein geschicktes Händchen bei der Modellauswahl, die man aus



Wer hat's erfunden? Die Einfuhr des 1983 lancierten Tercel 4x4 basierte auf einen Tipp des Schweizer Importeurs.



Dekoration im Stil der 70er-Jahre: Präsentation des Toyota Crown als Limousine, Coupé und Station Wagon im Casino Herisau.

dem riesigen Produktionsprogramm von Toyota treffen muss. Immer wieder kamen Modelle, die scheinbar wie massgeschneidert für unser Land waren und Tendenzen vorwegnahmen. Beispielsweise 1983: Der fünftürige Sprinter Carib basierte auf dem frontgetriebenen Tercel II. Auf

Schweizer Anregung wurde ihm die Hinterachse des heckgetriebenen Corolla verpasst. Dadurch bekam er einen zuschaltbaren Allradantrieb. Das hierzulande Tercel 4x4 genannte Multitalent wurde auf vielen Märkten zum Bestseller – gut, wenn Nippon auf uns Alpenländer hört. ■

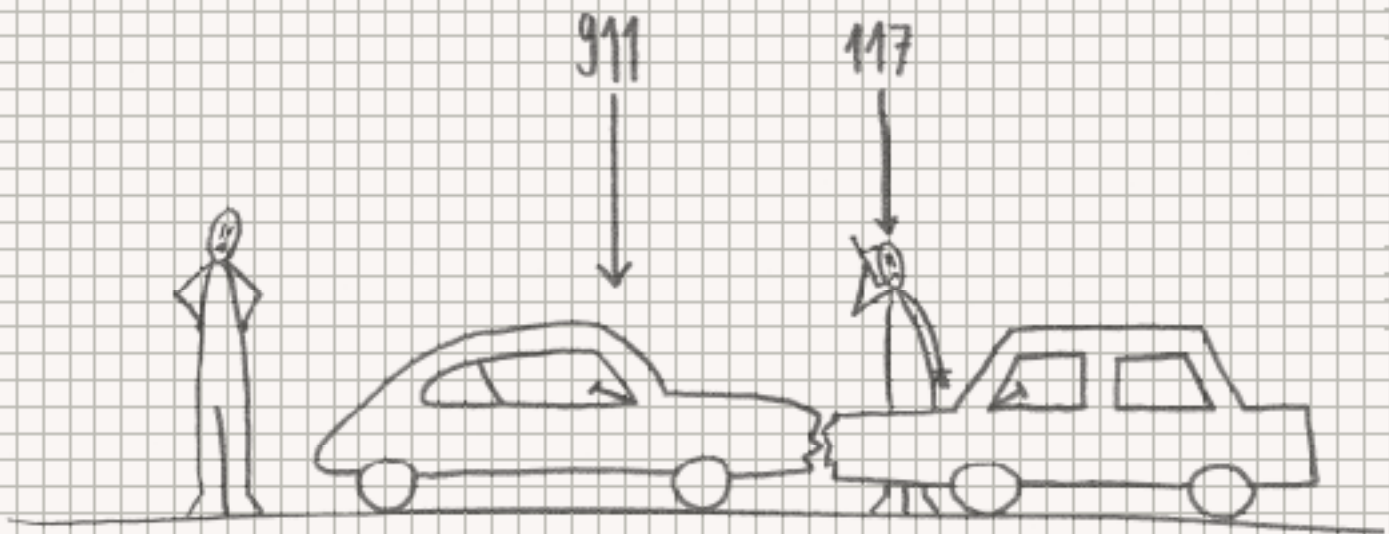


Im Praxistest: Mutter prüft, ob sich der Nachwuchs in der dritten Sitzreihe im Crown Station Wagon wohlfühlt.



Nomen est omen: Der Toyota Starlet musste 1978 natürlich von zwei flotten Starlets vorgestellt werden.

Schadensktzze



Unsere Oldtimer-
versicherung
für Fahrzeuge ab
25 Jahre.
mobiliar.ch/oldtimer

Was immer kommt – wir helfen
Ihnen rasch und unkompliziert.

