

出水 力 (Demizu Tsutomu): オートバイの王国 (Ôtobai no ôkoku) [Das Motorrad-Königreich]. 東京：第一法規 (Tôkyô: Dai Ichi Hôki), 1991. 148 S., zahlr. Abb., ¥ 2500.

Besprochen von Andreas N. Küppers

Als der Autor des hier besprochenen Buches im Sommer 1990 auf dem Internationalen Symposium des DIJ „Technologietransfer zwischen Deutschland und Japan“ im Anschluß an seine Präsentation über den Einfluß der deutschen Motorradtechnik auf die Entwicklung von Japans Motorradindustrie eine Serie von Lichtbildern zur Illustration zeigte, verschlug es dem mit der Simultanübersetzung betrauten Dolmetscher in seiner Kabine die Sprache. Dies mag mindestens zwei handfeste Gründe gehabt haben. Zum einen verstand er – wie er später gestand – im freien Vortrag ohne schriftliches Konzept die Mundart des aus Ôsaka stammenden Vortragenden nicht mehr, zum anderen war ihm offensichtlich die Fachterminologie nicht geläufig. Besonders mit letztgenanntem Problem, so schien es, stellte er jedoch keineswegs die Ausnahme unter den Zuhörern dar. Nun, seit Demizus neues Werk auf dem Markt ist, kann den Nicht-Technikern unter den Technikgeschichtlern geholfen werden, ebenso aber Lesern, die an der Entwicklung einer der Schlüsselindustrien in Japan insgesamt Interesse haben bzw. bekommen möchten, denn bei Demizus Paperback im Format B5, das durch zahlreiche, zum Teil farbige Illustrationen äußerst anschaulich geraten ist, kommt der Appetit ganz zwanglos beim Lesen.

Jidôjitensha hieß der Begriff, den man in Japan zunächst den frühen Generationen von Ungetümen zudachte, welche die Kombination von Fahrrad und Verbrennungsmotor darstellten, eine Entwicklung, die 1885 in Deutschland mit Gottlieb Daimlers Kraffrad begonnen hatte. Mit der verstärkten Einfuhr zunächst englischer, amerikanischer, aber auch französischer, deutscher und italienischer Motorräder wandelte sich die Bezeichnung: Aus dem englischen *autobicycle* (später *motorbike*) wurde das japanische Wort *ôtohai*, das bis heute in Gebrauch ist. Demizu stellt die Geschichte der wichtigsten Typen motorisierter Zweiräder in den unterschiedlichen Größen- und Motorisierungsklassen von der Geburtsphase im Ausland über die verschiedenen Importphasen bis zu den Blütephasen der einheimischen Motorradindustrien im Zeitraum vor und nach dem Zweiten Weltkrieg chronologisch dar und setzt die thematischen Schwerpunkte dort, wo es aufgrund der technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sinnvoll erscheint. Die Bewertung erfolgt aus der Sicht des heutigen Stan-

des der Technik. Sehr anschaulich geraten dabei seine Exkurse zu den kulturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Booms, der Japan zum Königreich des Motorrads werden ließ, sowie zu den letztendlich alles entscheidenden Fortschritten in der Produktionstechnik. Ein wichtiges Antriebsmoment der technischen Entwicklungen war und ist der Motorradsport; auch dessen Funktion in Japan und im Ausland wird eingehend erläutert und mit Beispielen belegt. Insbesondere die jährlich stattfindenden Rennen auf der *Isle of Man* und am *Asama-Vulkan* wurden zu Meilensteinen der Technikentwicklung in den entscheidenden 50er und 60er Jahren. Sehr häufig waren es kleine oder kleinste Schritte und Verbesserungen, die den entscheidenden Vorsprung oder Durchbruch brachten; zunächst verwirklichte man sie in Rennmaschinen, später dann in der Großserie. Der zwangsläufig entstehende Werbeeffekt kam dabei zusätzlich zum Tragen.

Dabei haben sich mehrfach größere Umwälzungen vollzogen. Nimmt man beispielsweise nur einmal die Anzahl der Hersteller: 12 Firmen, die nach dem verlorenen Krieg übriggeblieben oder vom Flugzeugbau ins Zweiradgeschäft übergewechselt waren, begannen mit bescheidenen Produktionsziffern von landesweit unter 50.000 Stück. Im Jahre 1955 zählte Japan aber bereits über 200 Motorradhersteller, bei nur unwesentlich gestiegener Produktion. Heute gibt es nur noch die „Großen Vier“: *Honda*, *Yamaha*, *Suzuki* und *Kawasaki*. Die erreichten Stückzahlen sind siebenstellig, womit man bereits seit langem unangefochten an der Weltspitze steht. 1962 begann man bei Honda und Yamaha mit dem systematischen Aufbau von Fertigungsstätten im Ausland, zunächst in Asien, später aber auch in Europa. Dieser Trend wird weiterhin konsequent verfolgt und ist überaus erfolgreich, da man so den Anforderungen der lokalen Märkte stets optimal gerüstet gegenübersteht.

In den Jahren bis etwa 1960 dominierte eine schier unglaubliche Vielzahl von Kopien westlicher Vorbilder das Feld, wie beispielsweise die *Yamaha YA 1*, die bis in die Details der deutschen *DKW RT 125* „nachempfunden“ war, oder die *DSK-A25*, deren Vorbild bis hin zum Emblem auf dem Tank ganz unzweifelhaft die *R 26* der *Bayerischen Motorenwerke* gewesen sein muß. Es gibt aber noch ein augenfälligeres und im historischen Überblick ungleich bedenkenswerteres Faktum zu beobachten. Neben einer riesigen Zahl von in Japan in kurzer Abfolge neu auf den Markt gebrachten Maschinen bleibt die Tatsache unübersehbar, daß die durch Jahrzehnte der Modellpflege verbesserten Nachfolger der nunmehr längst verblichenen westlichen Vorbilder in Japan noch heute millionenfach verkauft werden und aus dem Straßenbild nicht wegzudenken sind. Ein sicherlich herausragendes Beispiel hierfür ist die *NSU Quickly*, ein Moped (jap. *mopetto*) der 50er Jahre mit einem herstellungsgünstigen *Backbone*-Rahmen aus gepreßten Tiefziehblechprofilen, damals in Deutschland bestückt mit einer knat-

ternden und stinkenden 49cm³-Zweitaktmaschine, bei der man sich mit einer Leistung von mageren 1,3 PS zufriedengab. In Japan wurde das „Pendant“ der Quickly, die *Honda Super-Cub*, bereits früh mit einem leisen und startfreudigeren Viertaktmotor ausgerüstet, der stattliche 4,5 PS leistete, und man schuf somit ein Arbeitsgerät, das als Produkt auch nach über 35 Jahren Geschichte kontinuierlich hohe Produktionsstückzahlen erzielt und auf dem Markt seit langem praktisch konkurrenzlos dasteht. Dies ist nur eines von den zahlreichen, sehr anschaulich dargebotenen Beispielen in Demizus Buch, auf welche Art und Weise man in Japan schrittweise von der zunächst möglichst umfassenden Übernahme zur eigenständigen technischen Innovation gelangte. Faszination gehörte bereits damals dazu.

Die volkswirtschaftliche und später ganz besonders die außenwirtschaftliche Bedeutung motorisierter Zweiräder in Japan in den seit dem Zweiten Weltkrieg vergangenen Dekaden ist auf mannigfache Weise nachzuzeichnen, und so sind bei Demizu viele Daten zu diesem Themenkomplex sorgfältig gesammelt und graphisch gut aufbereitet. Es wird auf allen Ebenen klar, wie Japans Motorradindustrie sich in den vergangenen Jahrzehnten entwickelte und wie es dazu kam, daß aus dem Schüler ein Lehrer wurde. Interessant in diesem Zusammenhang sind aber auch die teilweise in Form von Organigrammen vorgelegten „Familiengeschichten“ der vier großen Motorradproduzenten, die alle eine bemerkenswerte Diversifikation in technische Bereiche nahezu jeder Art zeigen.

Es ist ein Verdienst von Demizus Werk, begreiflich zu machen, daß motorisierte Zweiräder viele Dienstleistungen im Wirtschaftsleben überhaupt erst ermöglichen und zusätzlich einen wichtigen Eckpfeiler des dicht gewebten japanischen Distributionssystems bilden. Schließlich sind in den Ballungsräumen ohne die zahllosen schnellen Motorradboten fristgerecht weder die Abholung noch die Lieferung von Dokumenten, Filmen oder anderem Kleinstückgut denkbar, und nicht zuletzt würde auch die Post kaum in vertretbarer Zeit zu ihrem Ziel gelangen.

Technik und ganz besonders Technikgeschichte erklären und vermitteln sich nicht von selbst. Japan verfügt über eine große Zahl von fähigen und mit Intuition begabten Technikautoren, die letztlich das erzeugen und unterstützen, was man bereits sprichwörtlich die *japanische Gier nach technischen Neuerungen* nennt. Demizu ist Ingenieur und ohne Zweifel technikbegeistert. In seinem Buch über das Königreich der motorisierten Zweiräder gelingt es ihm mühelos, den Leser an dieser Begeisterung teilhaben zu lassen und ihm dabei ein tieferes Verständnis für die wirtschaftliche und historische Dimension eines Prozesses zu eröffnen, der für das Verständnis des heutigen Japan von erstrangiger Bedeutung ist, den der Zweiradmotorisierung. Es gibt Bücher, die für den Leser ein Vielfaches ihres Ladenpreises wert sind. Dieses muß dazugerechnet werden.