



El «Mazda Familiar» es el más económico de los coches del Salón: cuesta 80.000 pesetas en precio de fábrica, en su versión de lujo. Impulsado por un motor de 800 c.c.

# EL XI SALON TOKIO

**JAPON DESPLIEGA  
LAS ALAS DE SU IN-  
DUSTRIA DEL MOTOR**

He aquí el «Debonair», con motor de 2.000 c.c., capaz para seis personas. Su velocidad máxima es de 155 kms. por hora y su precio en fábrica equivale a 208.000 pts.





Aspecto del XI Salón del Automóvil de Tokio, donde se han expuesto 156 turismo y 598 unidades de vehículos comerciales, industriales y motocicletas. Este Salón ha supuesto la última concentración de energías antes de salir, con la mayor pujanza y decisión, a competir en todos los mercados internacionales.

**E**l XI Salón Automovilista de Tokio abrió y cerró sus puertas sin muchos visitantes extranjeros, pero con la atención del mundo pendiente del revelado de las películas fotográficas que captaron el acontecimiento. Hay curiosidad por conocer qué preparan los laboriosos nipones, cuya industria de las cuatro ruedas hace confiar a muchos usuarios en futuras oportunidades de coches auténticos a precios de juguete. Los fabricantes europeos no creen en esta amenaza, porque se advierte cierta tendencia ascendente en las tarifas de los artículos japoneses de exportación, a tenor con el ascendente nivel de los salarios de sus obreros. Por si acaso presentan ataque de edumping, nuestros economistas oficiales velan las armas de los aranceles.

Pero, sin necesidad de favorecimientos estatales, saben los japoneses fabricar barato y con buena apariencia. En todos los campos demuestran ser unos consumidores prestímanos, y no iban a ser menos en la industria del automóvil y automoción en general.

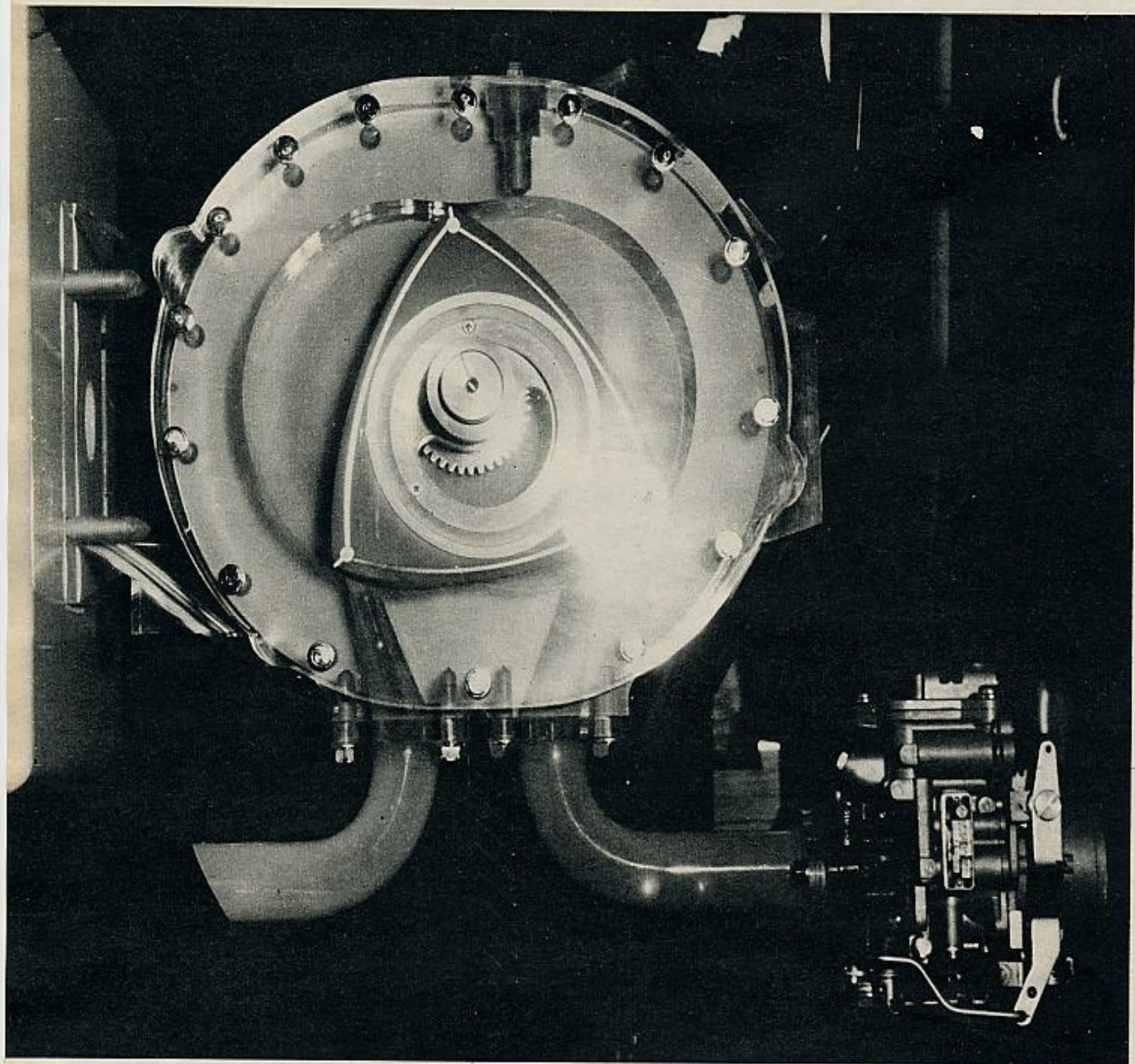
Los especialistas en información del motor han cometido el grave pecado periodístico de no divulgar con detalles los adelantos que, a lo largo de los años, ha ido consiguiendo la industria japonesa. Y, claro, ahora se exhibe su amplia producción y no deja de causar sorpresa. Tampoco ha hecho Japón demasiado por atravesar con sus noticias el muro de distancia que nos separa. Como una larva, parece haber esperado el desarrollo dentro de su capullo de seda, hasta llegar el momento de abrir sus alas de mariposa de altos vuelos.

No acostumbra la industria japonesa a estar presente en los salones internacionales del motor. Sólo en alguna ocasión hemos visto sus ti-

**SIGUE**



El «Skyline G. T.». Alcanza 170 kms. por hora. Impulsado por motor de 1.988 c.c. Cuesta 147.000 pesetas.



El motor Wankel de Mazda fue presentado en el Salón de Tokio con cárter de plástico, de modo que los visitantes pudiesen admirar sus originales características.

medas exhibiciones. Por ejemplo, el año pasado, en Ginebra, donde expuso la marca Hino. Pero como una bandeja de plata va por todos los mares del globo el transatlántico de doce mil doscientas toneladas «Sakuru Maru», con su Japan Industry Floating Fair. Setecientos once firmas a bordo y, entre ellas, los primates de la industria motorista.

¿Ha llegado la hora de la madurez industrial del motor en Japón? Las circunstancias hacen suponer que sí, a juzgar por la apertura de sus fronteras a coches de importación. Se puede pensar que llevar coches a Japón es como pretender la venta de bocadillos a la puerta de un restaurante, porque su parque automovilístico ha alcanzado esa plenitud que los pesimistas consideran como antesala de la saturación, por lo menos en los estratos con capacidad de compra. Quizá por esta razón, los financieros nipones han calculado la necesidad de competir cuanto antes en el mercado exterior.

Los primeros en tomar contacto con el mundo occi-

dental fueron los fabricantes de motocicletas, que acudieron, hace cuatro años, a la isla de Man para correr el Tourist Trophy inglés, la más interesante prueba de los campeonatos mundiales de velocidad motociclista. Fue un fracaso aparente, porque las motos «Honda» no lograron demostrar nada. Pero no fue un fracaso real, porque el ejército explorador, que se desplazó junto con los deportistas, se llevó apuntes suficientes para aprender bien la lección. Y al año siguiente, «Honda» lograba dos campeonatos del mundo, quedando prácticamente abonados a todos los títulos mundiales de las categorías pequeñas, medianas y grandes, a excepción de los de 500 c.c., que gana la italiana «M. V.», y sidecar, que siempre es para la marca alemana «B. M. W.». El Imperio del Sol Naciente se ha hecho fuerte en 50 c.c., 125 c.c., 250 c.c. y 350 c.c. con sus marcas «Suzuki», «Yamaha» y «Honda». No es fácil ganarles.

Al final de la pasada temporada, aficionados caprichosos pudieron adquirir bólidos «Honda» de los uti-

lizados en las competiciones al precio de saldo de 850.000 pesetas cada uno, por término medio. A estas maquinarias de precisión relojera no se parecen en nada las motos de serie, pero éstas ganaron también extensa clientela.

En automovilismo deportivo se ha bautizado Japón este año en el Gran Premio de Alemania, fórmula I, pero con la ducha fría de la derrota. Este tanteo velocista se realizó con un coche «Honda» de doce cilindros y cubicaje de 1.996 centímetros cúbicos. Se rompió, sin pena ni gloria, pilotado por el americano Ron Bucknum. En los entrenamientos previos que se hicieron en el circuito holandés de Zandvoort se registró la velocidad de 220 kilómetros por hora, y buen comportamiento en las curvas. ¿Serán desbancadas por Japón, en la liza velocista del próximo año, las actuales mecánicas punteras de Italia y Gran Bretaña?

Sería el mejor apoyo para los comerciantes, porque las victorias deportivas son llaves que abren los más cerrados mercados internacionales. Hay que disponer

de muchos millones de yens para ensayar y perfeccionar la técnica de los vehículos de carreras; pero Japón los gastaría, porque supone una buena inversión con renta de prestigio. Con ocasión de los Juegos Olímpicos, nos han dado un ejemplo de calculado despilfarro con el mismo objetivo final: prestigio. Aquella industria del motor está dispuesta a lograrlo sin demora, y así lo ha puesto de manifiesto el anuncio de completa liberalización de las importaciones de vehículos en Japón para el próximo año, lo que, en buena lógica, debe encontrar correspondencia por parte de otros países productores.

Con el XI Salón del Automóvil, cuyos documentos gráficos se recogen en estas páginas, Japón demuestra su preparación para iniciar la competencia. Parece mentira que, en el año 1947, sólo se hubiera producido en aquel país la mínima cifra de 110 turismos.

El repaso del siguiente cuadro estadístico es suficiente para descubrirse ante la laboriosidad nipona:

Año	Turismos	Camiones	Autobuses
1947	110	11.106	104
1950	1.594	25.501	3.502
1953	8.789	36.147	4.842
1956	32.056	72.958	6.052
1959	78.598	177.485	6.731
1962	268.784	710.716	11.206
1963 (estimada)	325.000	800.000	15.000

La marca Toyota ha tenido el siguiente crecimiento en fabricación de turismos: 1955, 7.403; 1959, 30.235; 1962, 74.515; 1963, 128.843.

Estas cifras hablan bien claro de la prosperidad industrial de la automoción nipona, que se perfecciona por momentos, tratando de hermanar la calidad con la cantidad. Al mismo tiempo, ha de prever la producción de repuestos, que es el renglón negro de todo lo japonés. Por lo menos es una fama perniciososa que sólo puede borrar con realidades tangibles.

Conocemos la preocupación de Toyota en este sentido, porque también en España tiene contactos, con vistas a posibles negociaciones en gran escala. Igualmente ocurre con la otra gran factoría Toyo Kogyo, creadora de los «Mazdas». Por si nuestros lectores desean información más amplia sobre sus vehículos, facilitamos las direcciones de ambas firmas: Toyota Motor Sales Co., Ltd.; 3,2-Chome, Hatchobori, Chuo-Ku, Tokyo. Y Toyo Kogyo Co., Ltd. 6047, Fuchu-Machi, Aki-gun, Hiroshimaken, Japan.

Otro de los turismos que figuran en nuestra documentación gráfica es el «Contessa 1.300», un bonito automóvil de moderna estructura, original en diversas soluciones y que es producido por una fábrica cuyos camiones ya hace muchos años que son conocidos y reconocidos en Europa y América: la Hino. Su producción automovilista comenzó en 1953, en colaboración con la Regie Renault, para montaje del «Cuatro-Cueros». En 1957, lo producía totalmente, y en seguida alternó su fabricación con la de otros vehículos originales. En 1959 se hizo con éxito el «Hino Comercio», para usos múltiples, y en el 1961 salió el «Hino Contessa». Si desea el lector más detalles de esta fábrica, puede dirigirse a Hino Motors, Ltd., NO.4, Tori 2-Chome, Nihonbashi, Chuo-Ku, Tokyo, Japan.

Otra factoría a la que se refieren nuestras fotos es la Isuzu, con 9.500 obreros, dedicados con especialización, por ahora, a los camiones y autobuses. En el año 1963 produjo un total de 79.457 vehículos. La Isuzu Motors Limited tiene la siguiente dirección: 2691 Oisakashita-cho, Shinagawa-ku, Tokyo, Japan.

También es interesante la fábrica del «Datsun», un coche de perfil europeo, espacioso y potente, del que también se puede solicitar ampliación de datos a la Nissan Motor Co., Ltd., Otemachi Bldg., Chiyoda-ku, Tokyo, Japan.

Aquí sentimos atracción por todo lo oriental y especial simpatía por lo japonés. Por distintos caminos comerciales y, a veces, a hurtadillas de los ojos de los carabineros, ha llegado a nuestras casas algún producto japonés: paraguas, impermeables, aparatos de radio, microtelevisores... Ahora falta el coche. Por el momento, aquí están las imágenes de los más vistosos y las direcciones de las principales firmas, que, no dudamos, les inundarán con profusión de catálogos a todo color. Ya hemos dicho que la mariposa nipona ha abierto sus alas.



El «Datsun Bluebird»: motor de 1.189 c.c., que da 55 H. P. al freno. 120 kms. por hora. 93.000 pesetas.



El «Mazda Cosmo», que está provisto de un motor de 800 c.c., y de 70 H. P. Es un ensayo de coche deportivo en el que se han introducido el motor rotativo Wankel, de acuerdo con la prestigiosa firma alemana NSU.



El coche más caro de cuantos se presentaron: el «Cedric», 242.000 pesetas. Su cilindrada es de 2.825 c.c.