

Kolb, Albert

Article — Digitized Version

Der australische Automobilmarkt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kolb, Albert (1953) : Der australische Automobilmarkt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 4, pp. 251-254

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131703>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Der australische Automobilmarkt

Prof. Dr. Albert Kolb, Hamburg

Es ist auf den ersten Blick überraschend, daß schließlich angelsächsische Länder im Verhältnis zu ihrer Bevölkerungszahl eine besonders große Automobilhäufigkeit aufweisen. An erster Stelle stehen die USA. mit 2,89 Personen pro Fahrzeug (1951), dann folgen Neuseeland mit 4,87 (1951), Kanada mit 5,41 (1950) und Australien mit 5,53 (1951). In weitem Abstand schließt sich Großbritannien bezeichnenderweise als erstes europäisches Land mit 14 Menschen pro Fahrzeug an, gefolgt von Frankreich und Schweden mit 17 und der Südafrikanischen Union mit 19. Westdeutschland liegt mit 45 Menschen pro Fahrzeug noch hinter Belgien, Dänemark, der Schweiz, Argentinien und Holland.

Die führende Stellung der weiß besiedelten überseeischen Länder in der Kraftwagendichte hängt einerseits mit den riesigen Räumen und deren extensiver Nutzung, andererseits mit dem die Mechanisierung beschleunigenden Arbeitermangel und schließlich mit der größtenteils für den Weltmarkt bestimmten Produktion von Nahrungsgütern und Rohstoffen zusammen. Abgesehen von der großen Krise zwischen den Weltkriegen wurden für diese Güter in der Nahrungs- und rohstoffmäßig sich allmählich verengenden Welt ausreichende bis gute, in Zeiten guter Konjunktur sogar ausgezeichnete Preise erzielt.

GRUNDPAKTOREN DES BEDARFS

Weidewirtschaft und Ackerbau bilden die außenwirtschaftliche Grundlage des australischen Staates. Der Erlös, den ihre Produkte auf dem Weltmarkt erzielen, entscheidet weitgehend über das Wohlergehen des ganzen Landes, obgleich der Berufsstruktur nach heute nur noch 13,5% der australischen Bevölkerung in diesen Wirtschaftszweigen beschäftigt sind. Die günstigen Einkommensverhältnisse der letzten Jahre spiegeln sich in einer erheblichen Verbesserung der Wohnverhältnisse auf dem Lande, vor allem in den Wollschafgebieten, und natürlich auch im Ausbau und in der Erneuerung des Wagenparkes wieder.

Dem Bedarf auf dem Lande, für den nur ganz bestimmte Wagentypen geeignet sind, stehen als weitere Absatzsektoren die Bergbauggebiete und die Industriezentren gegenüber. Die Bedeutung des Metallbergbaus ist in ständigem Steigen begriffen. Der Wochenverdienst der Facharbeiter kann in den Bleizentren Broken Hill und Mt. Isa drei- bis vierhundert Mark betragen. So überrascht es nicht, daß hier auf 3 Arbeiter 2 Autos entfallen.

Australien ist das reichste Kohlenland der Südhemisphäre. Es besitzt gewaltige Lagerstätten, vor allem in der Nachbarschaft der Ostküste, und zwar Steinkohle in Queensland und Neusüdwaales und Braunkohle in Victoria. Ein sehr erheblicher Teil der Kohle kann im Tagebau gewonnen werden. Neuerdings hat sich hier die Hochtief A. G. Essen in Gemeinschaft

mit der Australian Constructors Ltd. eingeschaltet. Die Kohle wird in den meisten Fällen mit Lastwagen über schlechte Straßen nach den benachbarten Häfen oder Eisenbahnen gefahren. Da die Kohlenförderung jahrelang hinter der industriellen Entwicklung des Landes zurückgeblieben ist und der weitere Ausbau der Industrie von der Zunahme der Förderleistung abhängt, darf auch mit einem zunehmenden Wagenbedarf in diesen Gebieten gerechnet werden.

Einen weiteren Absatzsektor für Lastwagen stellt die besonders in den großen Hafenstädten des Landes bestehende Industrie dar. Da diese Bevölkerungszentren zugleich auch die wichtigsten Absatzgebiete der vollentwickelten Konsumgüterindustrien sind, werden fast nur Lastwagen für den Stadtverkehr benötigt.

Zwischenstaatliche Verkehrsspannungen bestehen kaum. Jeder Staat bildet eine Art wirtschaftliche Einheit, deren Verkehr sich auf die Hauptstadt ausrichtet, die zugleich auch Hafenstadt und Endpunkt der Eisenbahn ist. Zwischenstaatlicher Eisenbahnverkehr wird durch die verschiedenen Spurweiten der einzelnen Staaten behindert. Massengütertransporte erfolgen daher auf dem Seewege. Eisenbahn und Schiff sind jedoch insbesondere in Australien sehr langsam. Einige Firmen haben nun trotz der teilweise sehr schlechten Straßenverhältnisse begonnen, einen Ferngüterverkehr aufzubauen, der die Strecke Perth—Adelaide—Melbourne—Sydney—Brisbane oder Teilstrecken davon umfaßt.

DIE GEBRAUCHLICHEN WAGENTYPEN

Australien verfügte am 1. 1. 1952 über insgesamt 1 535 029 Kraftfahrzeuge, davon 955 537 reine Personewagen und 579 492 Lastkraftwagen der verschiedensten Art. Der hohe Anteil der Lastkraftwagen wird aus der weitflächigen Wirtschaftsstruktur des Landes verständlich. Auf 14,6 Personen kommt bereits ein Lastkraftwagen.

Der Markt für Lastkraftwagen hat sich in den letzten Jahren stetig ausgeweitet und ist besonders groß für leichte Einheiten. Hier stehen die sogenannten „Utilities“ an erster Stelle; sie machen mindestens die Hälfte des gesamten Lastkraftwagenbedarfs aus. Es handelt sich dabei um einen Wagentyp, der für australische Verhältnisse, und zwar sowohl für den Farmer als auch für den Handwerker und den kleinen Geschäftsmann hervorragend geeignet ist. Die „Utility“-Fahrzeuge sind aus dem Personewagen entwickelt worden. Sie haben auch heute noch das Chassis und das Gesicht des jeweiligen Sedan-Typs. An die geschlossene Führerkabine schließt sich eine kleine Ladepritsche an, die von halbhohen Wänden umgeben ist. Der rückwärtige Teil kann zur Erleichterung der Be- und Entladung oder auch zur Verlängerung der Ladefläche ganz oder teilweise herunter-

geklappt werden. Der Aufbau ist mit dem Führerhaus fest verbunden und besteht ebenfalls aus Stahlblech. Die Ladepritsche wird durch ein abknöpfbares Gummi- oder Segeltuch, das man in der Höhe der Seitenwände spannt, gegen Regen und direkte Sonnenstrahlung recht gut geschützt. Das Fahrerhaus bietet der meist kleinen australischen Familie ausreichend Platz bei sonntäglichen Ausfahrten. Werktags dient der Wagen als kleines Lastfahrzeug. Auf dem Lande oder auch für Ferienreisen ist der „Utility“-Typ besonders beliebt. Da man bei den großen Entfernungen stets erhebliches Gepäck, im Inneren des Landes auch immer zusätzliche Ersatzreifen, Handwerkszeug, Beil und Schaufel, Drahtgitter im Kampf gegen den Mahlsand sowie Ketten gegen die bei Nässe rutschigen Landstraßen mit sich führt und außerdem gern auch sein eigenes Bettzeug auf den Wagen wirft, hat sich der Utility mit seiner leicht zugänglichen Pritsche, auf der man notfalls auch schlafen kann, gut bewährt und gewinnt immer mehr Freunde.

Diesen leichteren Einheiten steht der zahlenmäßig nur wenig schmalere Sektor der ausgesprochenen Lastkraftwagen gegenüber mit einer Tragfähigkeit von 1 bis 50 t. Die Hauptnachfrage konzentriert sich auf Fahrzeuge mit 1 bis 5 t Nutzlast. Wenn auch die verschiedensten Spezialwünsche im Aufbau berücksichtigt werden, so herrscht doch der australische Pritschentyp bei weitem vor. Dieser Typ führt an Stelle der bei uns gebräuchlichen niedrigen, ringsumlaufenden Seitenwände einen fest verankerten Balkenaufsatz und ein unter der Pritsche und deren Rändern umlaufendes Stahlrohr, an dem die mit Stricken gesicherte Ladung festgebunden wird. Dieser Wagentyp hat sich ebenfalls aus den besonderen Bedürfnissen des Landes entwickelt. Die meisten über Land zu transportierenden Güter sind sperrig, wie etwa die Wollballen, aber auch fast alle vom Farmer benötigten Materialien wie Pfosten, Drahtrollen, Treibstoff-Fässer u. a. Diese Waren werden meist etwas nach den Seiten überstehend geladen und mit Seilen festgezogen. Besonders die kleinen Transportunternehmer, die die Güter von den kleinen Häfen oder Eisenbahnstationen durch unwegsames Gelände auf die einzelnen Farmen transportieren, sind wahre Ladekünstler.

Für Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von über 5 t (insbesondere 10-Tonner) ist ein rasch zunehmender Bedarf im Fernverkehr und in den Bergbaugebieten vorhanden. Hinzu kommen Kippfahrzeuge vor allem zur Verwendung im Steinkohlen-Tagebau und einige andere Sondertypen. Dazu gehören die aufsetzbaren Sonderaufbauten für den Transport von lebendem Vieh (Schafe und Rinder). Beim Schaftransport wird auch der Raum über der Fahrerkabine und dem Motor durch einen abgestützten Vorbau ausgenutzt.

Fast alle bisher erwähnten Fahrzeuge sind mit Benzinmotoren ausgestattet. Nur ganz allmählich kommt der Gebrauch von Dieselmotoren auf, zunächst für den Schwerlastverkehr im Fernverkehr. Auch bei den Omnibussen erkennt man die Vorteile des Dieselmotors. Man geht dazu über, in vorhandene Fahrzeuge Dieselmotoren einzubauen. Einen recht guten Ruf genießt bereits der englische Gardner-Diesel.

Auf dem Personenwagenmarkt waren vor dem Kriege die großen amerikanischen Wagen führend, die sich für das an guten Straßen arme Land als hervorragend geeignet erwiesen haben. Die Vorherrschaft der amerikanischen Fahrzeuge ist jedoch im Laufe der letzten Jahre durch die Dollarknappheit und durch das Aufkommen des in Australien hergestellten Holden-Wagens gebrochen worden. Hier ist der Bedarf noch immer weit größer als das Angebot. Die steigenden Benzinpreise haben in den Städten die kleineren Personenwagen sehr beliebt werden lassen. Die Versorgung des australischen Marktes mit diesen Wagen erfolgt fast ausschließlich durch die englische Industrie. In weitem Abstand folgen französische, italienische, tschechische und neuerdings auch deutsche Wagen.

Australiens Versorgung mit Kraftfahrzeugen nach Herkunftsländern

(in %)

Land	1938—1939			1950—1951		
	Personenwagen	Lastkraftwagen	Insgesamt	Personenwagen	Lastkraftwagen	Insgesamt
Großbritannien	40	27	37	58	71	60
USA.	58	73	61	7	10	7
Australien	—	—	—	29	19	28
Andere Länder	2	—	2	6	—	5

Im einzelnen beteiligen sich folgende Firmen an der Versorgung des australischen Marktes (in %):

Firma	Personenwagen	Lastkraftwagen	Insgesamt
Austin	13	20	16
Chrysler	3	6	4
Ford	15	18	16
General Motors	26	20	24
International Harvester	—	5	2
Nuffield	15	10	13
Rootes	5	6	5
Standard	11	6	9
Andere Firmen	12	9	11

Am stärksten sind die mittelstarken Fahrzeuge mit 11 bis 22 PS vertreten. Auf sie entfällt mehr als die Hälfte aller Neuanschaffungen. Ein gutes Drittel des Bedarfes richtet sich auf die Gruppe unter 11 PS. Nur etwa 15 % aller Käufer interessieren sich für stärkere Wagen. Als Wagentyp wird die Limousine bevorzugt. Auf sie entfallen 95 % aller Neuanschaffungen. Man bevorzugt moderne Formen und Farben, wie sie ursprünglich von den Amerikanern eingeführt wurden. In dieser Hinsicht entsprechen weder die englischen noch die kontinentalen Erzeugnisse den australischen Wünschen. Sie haben auch meist zu kleine Kofferräume. Fast alle Limousinen sind viertürig, auch der kleine Austin. Nur die Kleinstwagen machen eine Ausnahme. Natürlich brauchen die Wagen keine Heizung. Geschätzt wird eine zugfreie Entlüftung. Vor allem aber sollte das Fahrzeug möglichst staubdicht gearbeitet sein, auch die Fahrerkabine der sonntags als Privatfahrzeuge verwendeten „Utilities“. Die schlechten Erfahrungen auf diesem Gebiet haben den Australier zu der Ansicht verleitet, daß es überhaupt keinen staubdichten Wagen gibt. Berichte, daß deutsche Wagen weit besser abgedichtet seien, wurden nicht geglaubt.

Preßkork-Artikel aller Art



SPEZIALITÄTEN:

Preßkork-Fußbodenbelag **SUBERIT**,
 Kombiniertes Fußbodenbelag **WASURIT**, bestehend aus einer Oberschicht aus Gummi und einer
 isolierenden Unterschicht aus Gummikork,
 Preßkork in Platten und Rollen und Gummikork für die Schuhindustrie,
 Preßkork-Hülsen **ARANA** und ölbeständige Gummihülsen **SUDURIT** für die Textilindustrie,
 Preßkork in Platten und Rollen zum Ausschneiden von Dichtungen.

S U B E R I T - F A B R I K A . G . , M A N N H E I M - R H E I N A U

BEDARF UND DECKUNG

Die Kurve der jährlichen Wagenkäufe weist erhebliche Schwankungen auf. Wenn wir jedoch von den für Australien sehr schweren Jahren der Weltwirtschaftskrise absehen, so zeigte sich im Jahrfünft vor dem Kriege ein durchschnittlicher jährlicher Bedarf von rund 50 000 Personen- und 20—25 000 Lastkraftwagen. Das Ansteigen der Gesamtbevölkerung und der aufgestaute Bedarf aus den Kriegsjahren haben die Nachfrage in den Nachkriegsjahren steil ansteigen lassen. Die Zahl der neuzugelassenen Fahrzeuge stieg 1950 auf 173 000. Davon entfielen 58 000 auf Lastkraftwagen aller Art und 115 000 auf Personenzwagen. 1951 waren es zusammen über 205 000 Fahrzeuge, davon 78 000 Lastkraftwagen. 1952 trat durch die Einschränkung der Kreditmöglichkeiten eine vorübergehende Abschwächung der Kaufkraft ein. Immerhin wurden noch schätzungsweise 130—140 000 Wagen abgesetzt. Nach der nunmehrigen Überwindung der krisenhaften Einflüsse ist mit einem weiteren Absinken kaum zu rechnen. Man darf in diesem Zusammenhang auch nicht vergessen, daß viele australische Fahrzeuge überall sind und in den nächsten Jahren ersetzt werden müssen. Etwa 25 % aller Fahrzeuge auf den australischen Straßen sind mehr als 20 Jahre alt.

Der gegenwärtige Bedarf Australiens, der von amtlicher und privater Seite auf 130—140 000 Wagen geschätzt wird, würde sich auf die einzelnen Typen wie folgt verteilen:

Personenzwagen:	
unter 11 PS	31 000
11 bis 22 PS	40 000
über 22 PS	9 000
Lastkraftwagen:	
Utilities bis 15 cwt.	25—30 000
Geschlossene Lieferwagen	4 000
Lastwagen über 1 t Nutzlast	22 500
Omnibusse	800
Station-Wagen, Krankenwagen usw.	2 000

Wer die der deutschen Wirtschaft sich bietenden Möglichkeiten abschätzen will, muß sich zunächst über die bisherige Versorgung des australischen Marktes orientieren. Diese erfolgte in den letzten Jahren aus drei verschiedenen Quellen, und zwar:

1. durch die einheimische Automobilindustrie;
2. durch die Einfuhr von zerlegten Fahrzeugteilen und deren Zusammenbau im Lande;
3. durch die Einfuhr fertiger Fahrzeuge.

Die auf der Einfuhr zerlegter oder fertiger Fahrzeuge liegenden Abgaben, die ihrem Ausmaße nach Schutz-

zollcharakter tragen, räumen den australischen Typen einen beachtlichen Vorrang auf dem heimischen Markt ein. Weitaus am wichtigsten ist die General Motors Holden Ltd., die bis heute als einzige Firma in der Lage ist, Limousinen und Utilities rein australischer Fertigung auf den Markt zu bringen. Sie ist wie die übrige australische Kraftwagenindustrie aus der Pferdewagenherstellung hervorgegangen, die vor allem in Südaustralien ihren Sitz hatte. Man begann zuerst mit dem Zusammenbau zerlegt eingeführter Fahrzeuge, stellte dann die Karosserie her, später auch Chassisteile und schließlich im Jahre 1948 den ersten rein australischen Wagen. Heute ist dieses Werk, das Teilbetriebe in Adelaide, Melbourne und Sydney unterhält und in den übrigen Hauptstädten des Landes Montagewerke besitzt, in der Lage, jährlich etwa 27 000 Wagen herzustellen. Die Nachfrage nach dem Holden-Wagen ist so groß wie nach amerikanischen Fahrzeugen, und die Lieferzeiten sind entsprechend lang. Es handelt sich um einen mittelschweren Typ mit moderner Karosserie, mit 4 Türen und 6 Sitzen. Die Aufbauten sind verhältnismäßig leicht, der Motor besitzt eine hervorragende Beschleunigung und ist bei einem Verbrauch von nur 8 l auf 100 km außergewöhnlich wirtschaftlich. Es ist durchaus möglich, daß die Produktion dieses von den General Motors in Australien entwickelten mittelschweren Wagentyps bei einem merklichen Nachlassen der Kaufkraft des amerikanischen Marktes auch in den USA. aufgenommen wird. Die Holdenwerke sind in weiterem Ausbau begriffen. In den nächsten Jahren soll die Kapazität auf 40 000 Wagen gesteigert werden.

Da die Ford Motor Company of Australia Pty., Ltd., die Chrysler Australia Ltd. und die International Harvester Company of Australia Pty., Ltd. in ihren Werken in zunehmendem Umfange australische Erzeugnisse verwenden und unter der Wirkung der Dollarknappheit verstärkt mit der Herstellung australischer Autoteile beschäftigt sind, dürfen wir diese Firmen trotz ihres amerikanischen Ursprunges als einheimisch betrachten. Sie stellen zusammen pro Tag 35 000 Einheiten her. In absehbarer Zeit ist mit einem Ausbau der gegenwärtigen Kapazität nicht zu rechnen.

Ford und Chrysler produzieren in erster Linie Personenzwagen und Utilities, die International Harvester dagegen ausschließlich Utilities und Lastwagen von 1—5 t Traglast. Die Jahresleistung des von der International Harvester 1951 in Dandenong eröffneten Lastkraftwagenwerkes beläuft sich auf 5 500 Einheiten. Die Zahl der von den genannten vier Gesellschaften

beschäftigten Arbeiter beträgt etwa 17 000; davon entfallen 9 500 auf Holden, 4 500 auf Ford, 2 500 auf Chrysler und 850 auf International Harvester.

Der auch nach Ausbau des Holdenwerkes verbleibende ungedeckte Teil des Jahresbedarfes von etwa 70 000 Fahrzeugen wird in erster Linie unter Ausnutzung der gegebenen Zollvorteile durch Einfuhr von Einzelteilen und deren Montage gedeckt. Zu diesem Zweck verfügen alle großen englischen Automobilfirmen über eigene Montagebetriebe in Australien, meistens in den Hauptstädten. Da für diese Arbeit nur wenige Werkzeuge benötigt werden, wird die Fabrikation auf der Herstellerseite nur durch den Mangel an Arbeitern und Fabrikräumen begrenzt. Die gegenwärtig vorhandenen Anlagen würden für den Zusammenbau von jährlich 150 000 Fahrzeugen ausreichen. Austin, Nuffield, Rootes und Standard seien besonders genannt. Auch hier zeigt sich die Tendenz zur Verwendung australischer Erzeugnisse. Während Motor- und Chassisteile immer den ausländischen Stammfabriken entstammen, werden die sperrigen Karosserieteile in zunehmendem Umfange durch australische Erzeugnisse ersetzt. Immer werden jedoch die das Gesicht der Fahrzeuge bestimmenden Teile wie Kühler, Stoßstangen und Motorhaube eingeführt. Auch bei den Lastwagen werden diese Teile gewöhnlich importiert, häufig auch die Fahrerkabine, während die Ladepritsche bei fast allen Wagen bis 5 t Nutzlast in Australien hergestellt wird.

Die Leistungsfähigkeit der australischen Karosseriewerke ist bemerkenswert. Dieser Industriezweig entstand während des ersten Weltkrieges im Jahre 1917 in Anknüpfung an den Pferdewagenbau. Den Anstoß gab eine Verordnung der Bundesregierung, die zur Einsparung von Schiffsraum verfügte, daß in Zukunft für zwei Drittel der eingeführten Wagen die Karosserien in Australien hergestellt werden müssen. Der aus diesen Anfängen entwickelte Industriezweig beschäftigt gegenwärtig etwa 16 500 Personen und ist in der Lage, jährlich bis zu 100 000 Karosserien herzustellen. 1951 betrug die Jahresleistung 75 000 Stück, von denen allein 60 000 von den vier australischen Automobilwerken amerikanischen Ursprunges abgenommen wurden. In diesem Zusammenhang sei vermerkt, daß die Herstellung der Karosserie in Australien nur dann einen wirtschaftlichen Erfolg verspricht, wenn es sich um große Stückzahlen handelt, die die Anschaffung und Auswechslung des Werkzeuges bei Formenänderungen lohnend erscheinen lassen.

Neben der vollständigen Produktion von Fahrzeugen in Australien sowie dem weit wichtigeren Zusammenbau eingeführter Teile hat stets auch die Einfuhr fertiger Personen- und Lastwagen eine Rolle gespielt. Der Durchschnitt lag in den Jahren vor dem Kriege bei etwa 3 000 Einheiten. Unter dem Einfluß der riesigen Nachfrage nach dem Kriege ist die Einfuhr 1950 auf 103 000 Einheiten angestiegen, 1951/52 jedoch wieder auf die Hälfte abgesunken. Wenn auch mit einem weiteren Absinken dieser Ziffer gerechnet werden darf, so wird doch in den nächsten Jahren ein erheblich größerer Einfuhrbedarf an fertigen Fahrzeugen als vor dem Kriege bestehen bleiben.

AUSSICHTEN FÜR DEUTSCHE KRAFTWAGEN

Das konkurrenzmäßig günstigste Feld bietet sich der deutschen Industrie im Bereich der Schwerlastwagen mit einer Nutzlast von mehr als 5 t, zumal diese Fahrzeuge auch von der amerikanischen und der englischen Konkurrenz fertig nach Australien eingeführt werden und also keine Vorteile durch Einführen in zerlegtem Zustande ausgeglichen werden müssen. Da der Dieselmotor gegenwärtig Fuß faßt und der Diesellastwagenmarkt sich erst im Anfang der Entwicklung befindet, wäre die rechtzeitige Einschaltung der deutschen Erzeugnisse von großer Wichtigkeit. Das Vertrauen in die Überlegenheit des aus der Heimat des Erfinders kommenden Dieselmotors ist auf diesem Gebiet ein nicht zu unterschätzender Aktivposten in der Konkurrenz mit den englischen Angeboten.

Neben den günstigen Möglichkeiten für das Dieselfahrzeug im Schwerlastverkehr und im Fernverkehr ist das Feld der mittelstarken Lastwagen mit 1 bis 5 t Nutzlast vom Dieselmotor noch kaum berührt. Die Wirtschaftlichkeit des Dieselfahrzeuges wird auch hier in der nächsten Zeit zu einem erfolgreichen Einbruch führen. Vorläufig fehlt es jedoch an einem entsprechenden Angebot.

Der Absatzerfolg deutscher Diesellastwagen in Australien ist in erster Linie eine Frage der Aufklärung, der Werbung und des praktischen Beispiels. Der Australier besitzt ähnlich dem Nordamerikaner eine natürliche Begabung für alle Fragen der Technik. Neben der Tageszeitung interessieren ihn vor allem technische Schriften. Diese Eigenart sollte die deutsche Wirtschaft durch die Veröffentlichung einer Schrift über Diesellastfahrzeuge aller Größen und der besten Modelle für die einzelnen Arbeitsaufgaben nutzen. Arbeitsweise, Vorteile und hohe Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors sollten mit dem Ottomotor gleicher Größe in einfacher, durch Zeichnungen unterstützter Darstellung verglichen werden. Gleichzeitig wären die Unterhaltung von insgesamt fünf Ausstellungsräumen in den Hauptstädten Australiens und die Beteiligung an landwirtschaftlichen Ausstellungen empfehlenswert. Erwähnt sei noch ein zunehmender Bedarf an Omnibussen sowohl für den Stadt- als auch für den Fernverkehr. Geschlossene Lieferwagen haben auf dem australischen Markt nur ein sehr begrenztes Absatzfeld. Auch der von Amerika gekommene Station-Wagen hat es nicht zu allgemeiner Beliebtheit gebracht und wird zusehends durch Utilities ersetzt. Das Feld der Utilities umfaßt heute alle Personenwagentypen von 10 PS aufwärts. Die kleineren Wagen haben sich in der Stadt eingebürgert, während die Farmer weiterhin die schweren amerikanischen Fahrzeuge bevorzugen. Da hier die Bedarfsdeckung wegen der Devisenknappheit auf Schwierigkeiten stößt, eröffnet sich ein recht guter Markt für schwere Utility-Typen. Auch hier könnte der Dieselmotor Neuland erobern. Die Herstellung der Pritschen sollte zweckmäßigerweise in Zusammenarbeit mit australischen Karosseriewerken geschehen. Der Sektor für fertig importierte Personenwagen wird sehr schmal bleiben. Hier haben Fahrzeuge mit moderner Linienführung die besten Aussichten.