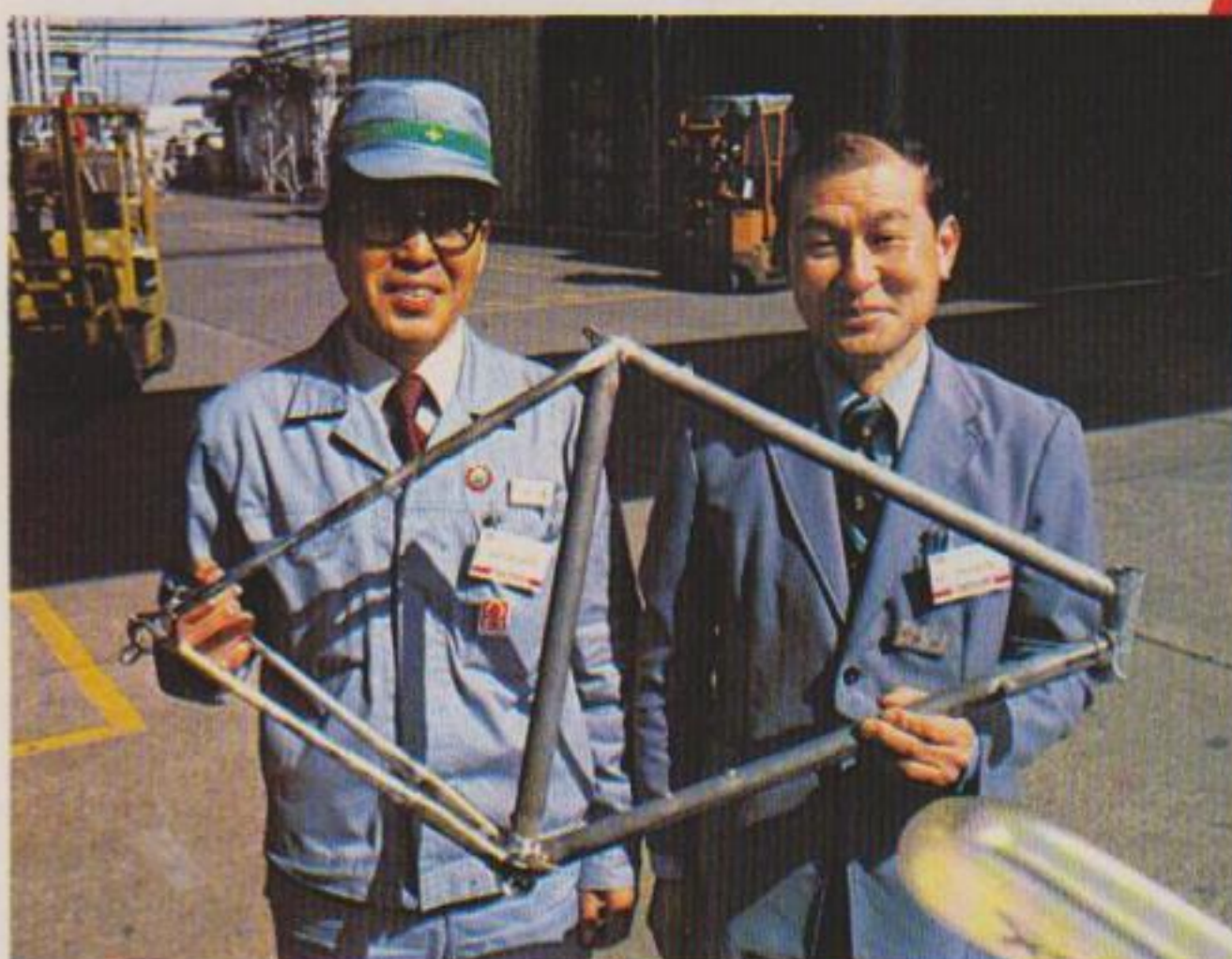


miyata



1890年代 あけぼの DAWN IN THE 1890'S

- 1890 国産第一号自転車完成。(写真: 右上)
COMPLETED A JAPAN'S FIRST HOME MADE BICYCLE
- 1891 岡本商店(岡本義)と初の自転車取引
を成す。10台納入。
FIRST SPONSOR BUSINESS TRANSACTION OF
BICYCLES WITH OKAMOTO SHOP (OAKHARA) AND
DELIVERED TEN BICYCLES TO HIM.
- 1892 大正天皇(当時 嘉文子)御乗用の自転車
を献上し上納す。
PRESENTED A BICYCLE TO EMPEROR TRISHO
- 1893 初の空気入タイヤの自転車製作。
MANUFACTURED A JAPAN'S FIRST BICYCLE WITH
PNEUMATIC TIRES
- 1894 日清戦争のため、自転車製造を中止し
2年後再開。
STOPPED MANUFACTURING BICYCLES DURING THE
SINO-JAPANESE WAR AND RESTARTED MANUFACTU-
RING AFTER 2 YEARS
- 1899 自転車部品に炭素焼入れ法を考案実施。
ORGANIZED AND APPLIED THE CARBON HARDENING
METHOD TO BICYCLE PARTS



国産第一号の自転車(1890年)
JAPAN'S FIRST BICYCLE




十二番宮田銃(1899年)
THE MIYATA RIFLE WITH SCOPE DESIGNED IN 1899

Die Firma Miyata ist seit über 90 Jahren im Fahrradbau aktiv. Doch eigentlich begann der Großvater von H. Miyata (links neben einem Techniker) im Jahre 1881 mit der Konstruktion von Jagdgewehren. Großes Bild: Miyatas Prunkstück 1883. Der rasante Aero-Renner auf der Basis eines Fullpro-Rahmens wird in Europa unter dem Markennamen 'Koga Miyata' verkauft – und zählt zum Edelsten, wovon ein velophiler Treter heute träumen kann.

ALLE 19 SEKUNDEN
EIN LUXUS-RAD:

DIE „FULL- POWER-DRIVE“- FABRIK



Teezeremonie und Kami-kaze, Karate und Zen-Buddhismus, HiFi-, Foto-, Auto-Export, Elektronik- und Roboter-Science Fiction. Das alles ist Japan. Und für uns Fahrrad-Freaks besonders: Koga Miyata mit seinen blau-goldenen Superflitzern...

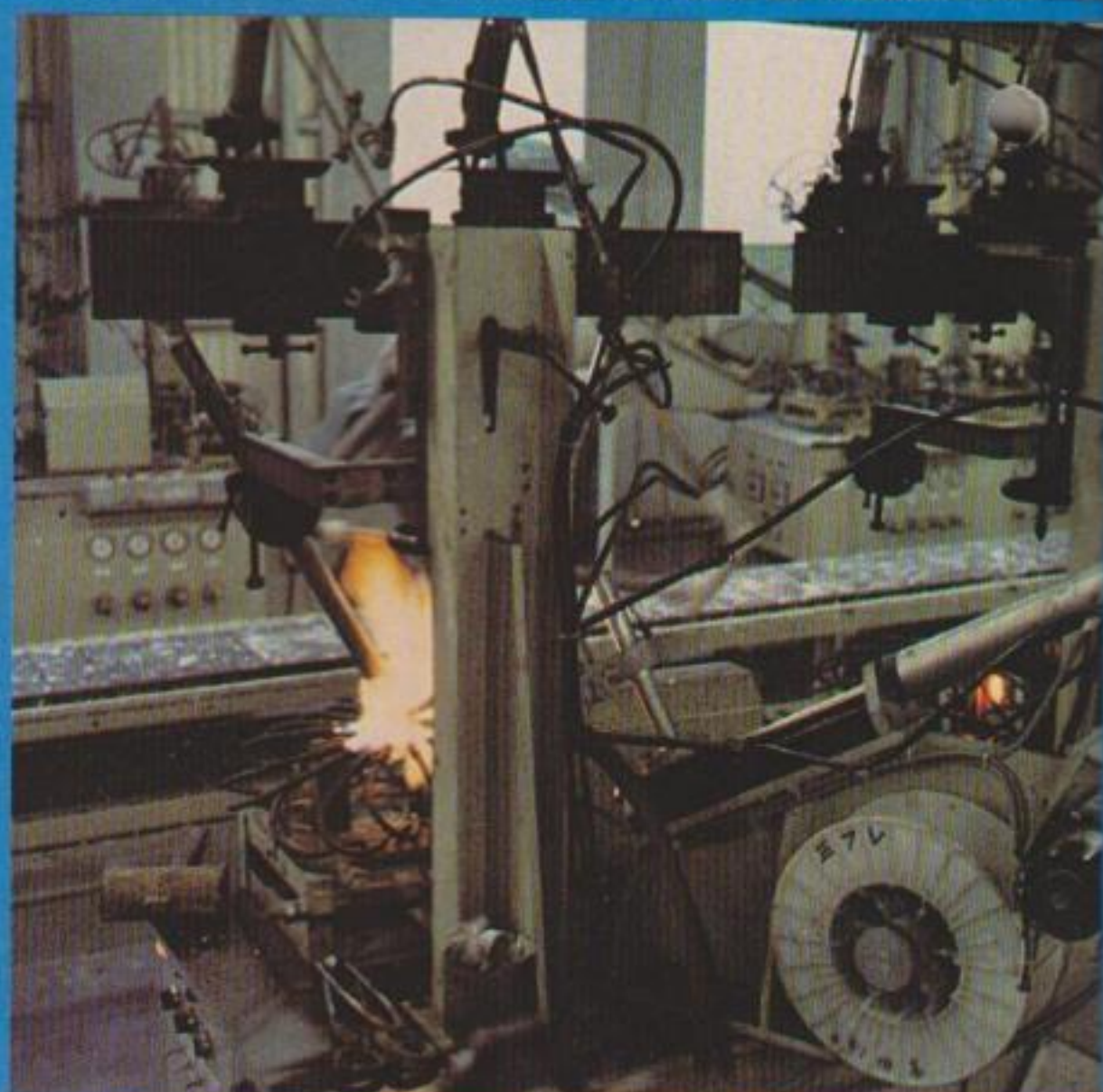
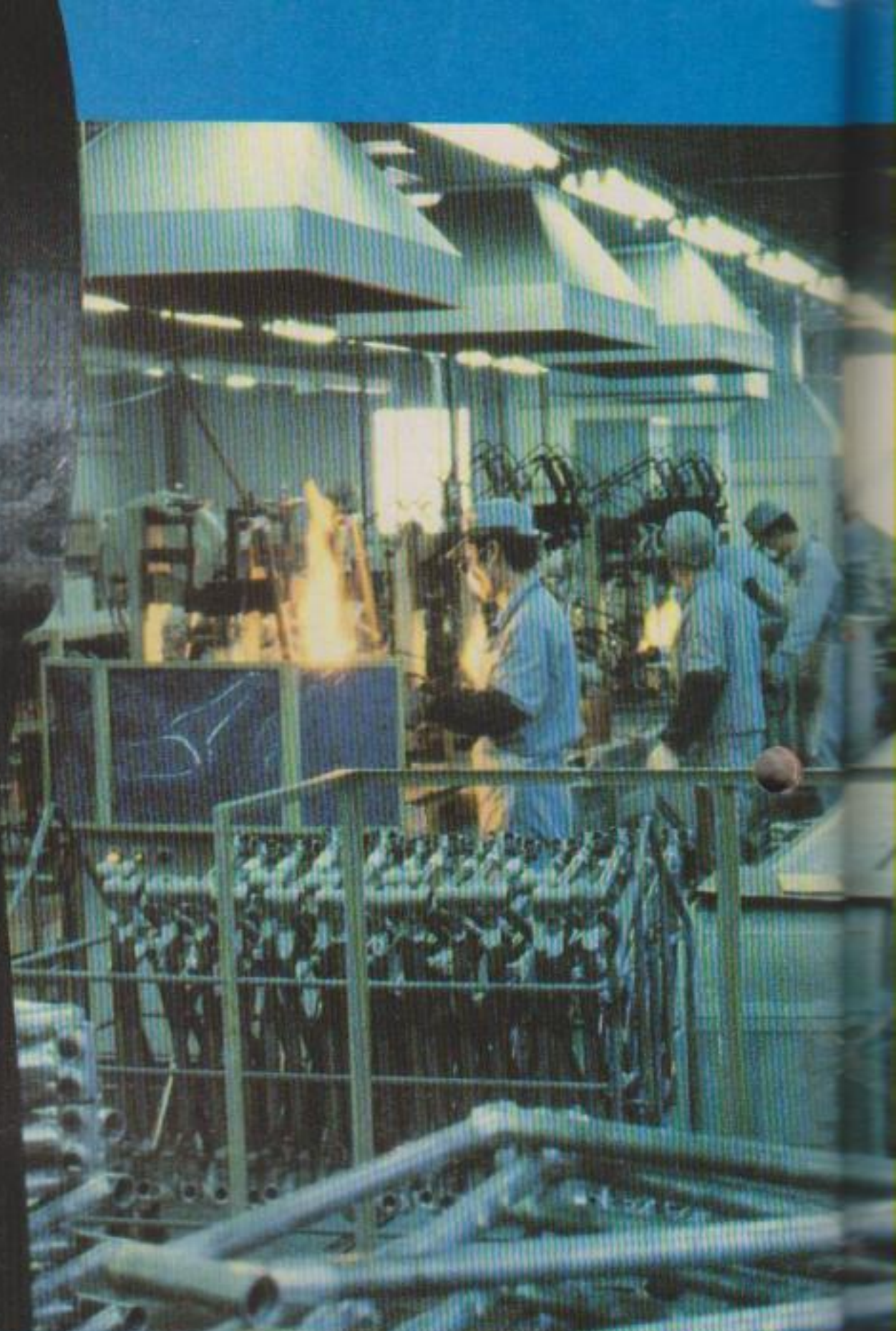
Wir fliegen in die Zukunft, acht Stunden schenkt uns der Jumbo-Flug um die halbe Welt. Dann, kurz hinter der weißen Einsamkeit Alaskas, folgt die Datumgrenze, und als wir in Tokio aus dem Flieger klettern, sind wir in einer anderen Zeit gelandet – im Jahre 53. Die Japaner bestimmen ihren Kalender noch heute nach der Regierungszeit ihres Kaisers. Kommt nach dessen Tod ein neuer, dann beginnt die Zeitrechnung wieder mit eins.

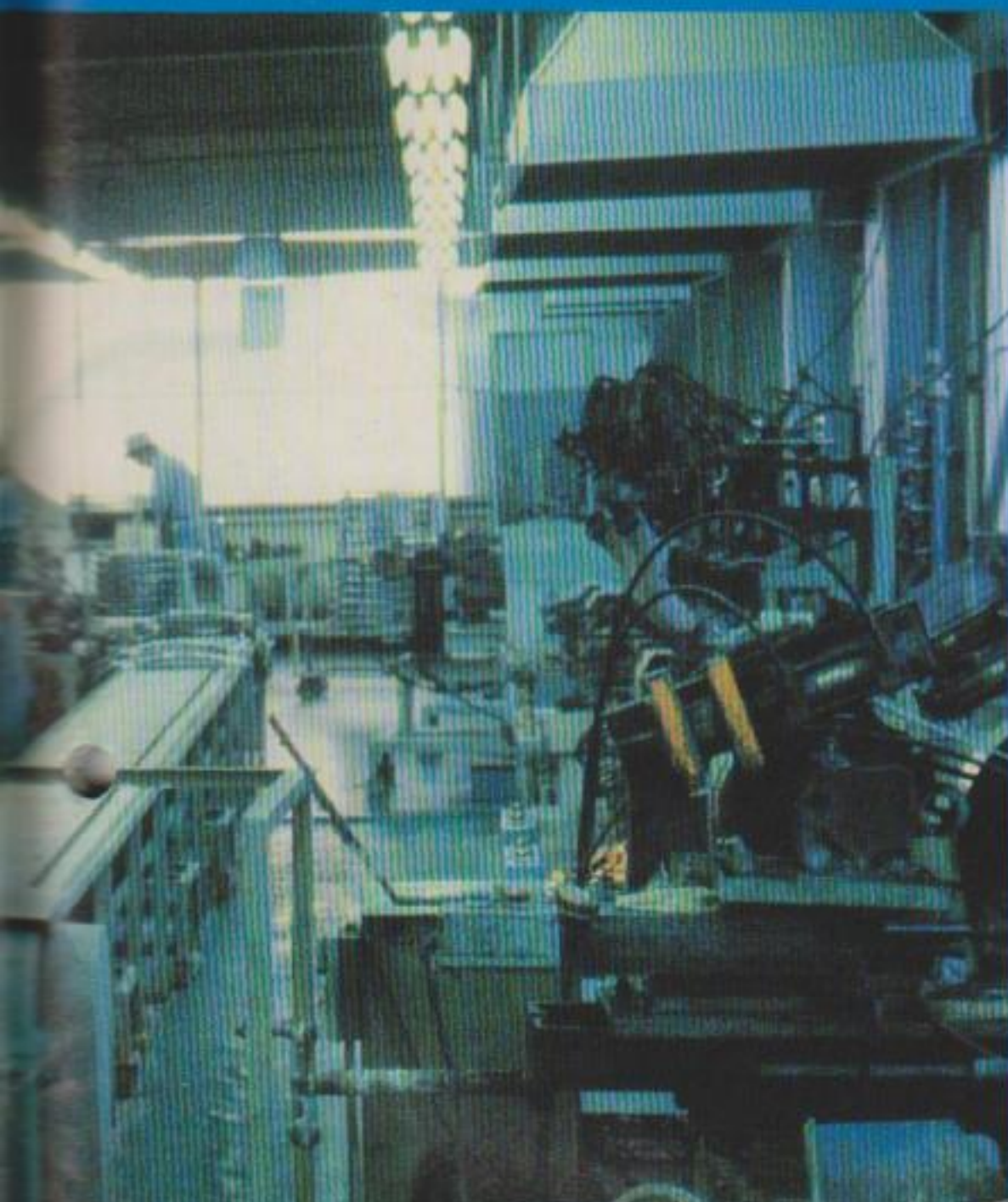
Um uns knallen Neonwände Reklame in die Nacht, und 38 deut-

sche Fahrradhändler steigen leicht zerknittert in den Bus, der uns nach 19 Stunden Flug ins wirklich nötige Hotel fährt. Erster Eindruck von der Stadt: eine Metropole wie Rom oder London, Linksverkehr, Geschäfte, Autos, Autos, Autos. „Stop and go“ selbst noch um 10 Uhr abends.

Vor uns liegt ein anstrengendes Programm. In einer kurzen Woche erhalten wir einen kleinen Eindruck von Japans Geschichte, fahren im Shin-kansen, dem schnellsten Zug der Welt, bekommen eine Prise vom „extremen“ Nachtleben der ungeheuren Städte ab, sehen den Fudschijama und Japans größte Buddha-Statue (12,75 m) in Kamakura. Dazwischen liegen endlose Kilometer mit diversen Bussen, wo jeder Passagier beim Ein- und Aussteigen durch eine freundliche Japanerin begrüßt wird, die überhaupt nur zu diesem Zweck mitzufahren scheint. In den Hotels liegen Schlaf-Kimonos und Einweg-Zahnbürsten bereit, Klimaanlage blasen heiße, trockene Luft in die Räume, die im übrigen einen gediegenen Luxus ausstrahlen.

Japan. Was ist dran an der wirtschaftlichen Überlegenheit der kleinwüchsigen Rasse, was steckt hinter dem Mythos der Automation und dem unbändigen Arbeitseinsatz der Lohnempfänger? Einen Teil der Antwort bekommen wir beim Besuch von Japans ältester und heute zweit-



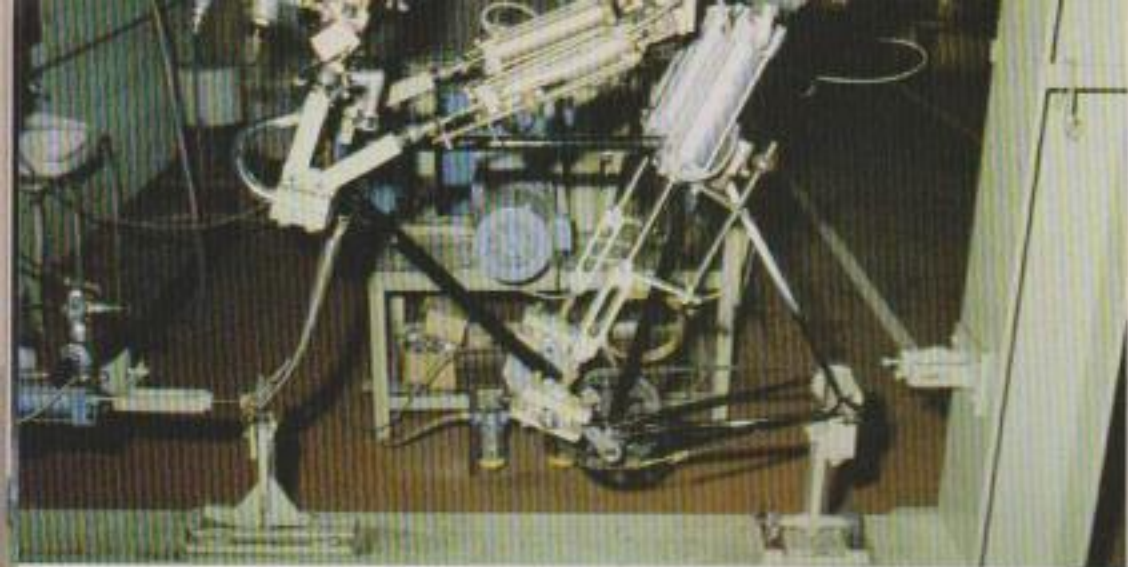


größter Fahrrad-Fabrik. Bei Miyata. Überwältigend ist die Freundlichkeit, die uns entgegenströmt. Vornan steht zwar eine Förmlich- und Höflichkeit, die beeindruckt. Dahinter aber spürt man echte menschliche Herzlichkeit, ein Lachen in den Augenwinkeln, das über die zur Schau gestellte formelle Distanz hinausgreift. Das „können“ nur wenige Europäer. Asao Miyata, der ältere der beiden Brüder – und deshalb Boss – begrüßt uns auf Deutsch, mit ein paar Brocken, die er wohl mühsam und eigens für unseren Besuch gelehrt hat. Hinter ihm hängt eine große Tafel, auf der die „German Dealers“, die deutschen Händler, begrüßt werden. Wir erhalten einen Eindruck von der Größe der Firma. 850 Arbeiter können hier in Chigasaki (südwestlich von Tokio an der Küste gelegen) bis zu 60 000 Fahrräder im Monat bauen. Zu Stoßzeiten läuft dann alle 10 Sekunden ein fertig montiertes Rad vom Band! Außerdem gibt es noch drei andere Miyata-Niederlassungen: die eine, gelegen in der Nähe des Fudschijama, produziert Laufräder, die zweimal täglich angelie-

fert werden – zur Zeit 6000 Stück. Eine andere fertigt Gabeln, die dritte Sättel. Rund 300 Fahrrad-Modelle sind im Programm, die meisten allein für den japanischen Markt bestimmt. Der Exportanteil beträgt heute etwa 20 % der Gesamtproduktion, und über die Hälfte davon geht in die USA. Das Europa-Geschäft ist noch relativ klein, was die Stückzahlen angeht, doch dafür ist der Umsatz um so höher. Nach Holland – und von hier aus nach Deutschland, Frankreich, Belgien, die Schweiz, England und Dänemark – gehen nämlich nur die Topmodelle der Miyata-Produktion. Andries Gaastra hat sich in Heerenveen/Holland über die letzten sieben Jahre einen Vertrieb aufgebaut, der ganz auf äußerste Sorgfalt in Ausstattung und Versand setzt. Er bestimmt die Modellpolitik mit, legt Trends und das Image seiner Marke fest. Konsequenterweise fügt er dem Namen „Miyata“ daher sein eigenes Kürzel hinzu: „Ko“ – für den Mädchennamen seiner Frau Marion „Kowallik“ – und „ga“ als Anfangssilbe seines eigenen Namens. Koga Miyata-Räder sind unter Kennern be-



Oben: Wo andere noch stolz sind, ihre Rahmen von Hand zu löten, ist Miyata bereits einen Schritt weiter. Die von Firmenangehörigen gebauten und entwickelten Löt-Roboter bestimmen den Lötzeitpunkt mit absoluter Exaktheit. **Unten links:** Auf dieser Maschine zieht Miyata seit einem Jahr konische Rohre für Rennräder. Dieser Prozeß wird auf der Welt nur noch von fünf anderen Firmen beherrscht. **Links:** Studien eines Roh-Rahmens.



geht, haben einen zweijährigen harten Einsatz im Profi-Metier hinter sich (bei Ijsboerke und Capri Sonne) und gelten als exklusiver Geheimtip für den kaufkraftstarken Tourenfahrer.

NEU: STATT TANGE HARDTLITE

Erste Überraschung beim Rundgang: Miyata besitzt eine eigene Maschine, ein eigenes Prinzip, um Chrom-Molybdän-Rohre konisch zu ziehen! Das können heute nur fünf Hersteller in der Welt, alle außer Miyata Spezialbetriebe der Rohrbranche. „Die Idee ist in unserem Hause, von unseren Leuten entwickelt worden, und auch die vollautomatisch arbeitende Maschine wurde hier gebaut“, erklärt der Verwaltungschef der Abteilung Verkauf, Shin-Ichiro Izawa. In seiner Stimme schwingt hörbarer Stolz. Wir sehen die Rohre einzeln auf die Winkelschiene rollen, wo sie

ein Dorn scheinbar zart aufnimmt. Am anderen Ende sitzt sein Gegenstück, das ohne Zögern die zweite Öffnung des Rohrs sucht, es sich darin bequem macht – und auf einmal muß da wohl mit Urgewalt gezogen werden, denn das Rohr längt sich, wird in der Mitte dünnwandiger dabei, bleibt an den Enden – die später am Fahrrad ja stärker beansprucht werden – in ursprünglicher Stärke erhalten. In Zahlen: Wandstärke an den Enden = 0,9 mm, in der Mitte = 0,6 mm! „Hardtlite“ nennt Miyata dieses hochwertige Rohr, das anschließend auf der gleichen Wundermaschine noch

Oben: In der ‚Folterkammer‘ testet Miyata eigenes und fremdes Material auf Herz und Nieren. Kräftige Hydraulikarme simulieren Wiegetritt Non-Stop, ein mit rund 70 Kilo beschwertes Rad absolviert die Holperstrecke von Paris-Roubaix – im Computer sind die übelsten Strecken der Welt gespeichert! **Rechts:** In der Endmontage-Halle läuft alle 19 Sekunden ein fertiger Renner vom Band. Nur die europäischen Kogas werden bedächtiger montiert – in Herenveen/Holland.



Rechts: Zur Zeit ‚der Renner‘ bei Koga Miyata ist das Modell ‚Superwinner‘. Der in der Hauptsache aus Hardtlite-Rohren bestehende Rahmen wirkt sehr professionell im Styling. Die Ausstattung: Shimano 600 EX, Wolber-Felgen und -Reifen, blauer Sattel von Selle Royal. Und das für rund 1350 Mark?

weiter verarbeitet wird. Das Längen, Einfräsen gewünschter Öffnungen und winkeltgerechte Schneiden der Enden passiert ohne menschliches Zutun – und kalt wie der gesamte Prozeß! Seit einem Jahr arbeitet Miyata mit Rohren aus eigener Fertigung, und in der Hauptsache

Einzug. Als erste Fabrik Nippons lötete Miyata elektrisch und installierte eine elektrostatische Lackiererei samt Trockenräumen mit Infrarot-Strahlung. Einen weiteren Produktionszweig erschloß sich Miyata 1952 mit Trocken-Feuerlöschern, mit denen heute ein Umsatz von rund 6 Mio. Mark gemacht wird. Monatlich!

werden bei der Produktion von Rennrädern Chrom-Molybdän-Rohre eingesetzt. Die doppelt konisch gezogenen sind vor dem Löten mit 75 kg/mm^2 belastbar, danach mit 82 kg/mm^2 . Sie behalten beim Lötvorgang 91% ihrer Stärke und sind obendrein die leichtesten. Zum Vergleich: Tourenräder von Koga Miyata bestehen zum Teil aus Manganstahlrohren. Doppelt konisch gezogene Rohre dieser Qualität halten vor dem Löten einer Belastung von 64 kg/mm^2 stand, danach 75 kg/mm^2 . Sie behalten beim Löten – wobei ca. 250°C mehr aufgewendet werden müssen – „nur“ 85% ihrer Stärke.

DAS ERSTE FAHR- RAD JAPANS

Nimmt man es genau, dann ist Miyata bereits über 100 Jahre alt. Denn schon 1881 begann in Tokio die Fabrikation von Gewehren unter dem Firmennamen. 1890 erhielt der Großvater der heutigen Miyatas eines Tages Besuch von Ausländern, die ihn mit hilfloser Miene baten, er möge doch ihr Fahrrad reparieren. Kurz darauf wurde in Japan das erste Fahrrad gebaut – von Miyata. 1908 wanderten die ersten Velos vom „Land der aufgehenden Sonne“ ins „Reich der Mitte“, nach China. Den Meilenstein im Radexport setzte: Miyata. Als 1913 das erste japanische Motorrad vom Band lief, stand dieses Band: bei Miyata. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Fabrik für die Rüstung eingespannt wie so viele auf der Welt. Zwischen 1946 und '50 hielt moderne Technologie

1959 gliederte sich Miyata dem Matsushita-Konzern an – Panasonic, JVC, National, Technics usw. – einem der größten Japans. 1964 wurde die Fabrik nach Chigasaki verlagert, und seitdem sorgt man hier für ständig wachsenden Umsatz.

MAGOYOSHIS ERFINDUNG

Wir laufen durch die riesigen Produktionshallen. Schon beim bloßen Hinsehen wird die perfekte Organisation sichtbar, die hier die Abläufe steuert. Alles ist pieksauber, nirgends liegt Abfall, es gibt keinen Leerlauf für die Arbeiter, die die ganze Energie auf ihre eigentliche Aufgabe richten können. Auf den Boden ist ein ca. 1,80 m breiter roter Streifen gemalt. Das ist der Transportweg, hier kommt man keiner Maschine in den Weg, keinem Arbeiter. In der nächsten Halle erwartet uns ein Schock. Nein, das darf nicht wahr sein, die Superrahmen von Miyata werden per Automat gelötet?! Es ist wahr, doch solche Automaten haben wir noch nicht gesehen. Das ist keine unbeholfene Maschine, die undosierte Hitze auf die edlen Rohre bringt und anschließend nach dem Gießkannen-Prinzip das Lot verteilt, oh nein. Aus zwölf bis fünfzehn Düsen schlagen fein abgestimmte Flammen, die die Lötstelle von allen Seiten aus gleichmäßig vorwärmen, während ein Temperaturfühler den Prozeß an einen Computer meldet. Und bei exakt 850°C reckt sich ein automatischer Arm vor, der das Messinglot appliziert. Delikat und exakt. Die Werte gelten im übr-



gen für Mangan-Rohre; die aus Chrom-Molybdän werden bei unter 600°C und mit Silberlot verarbeitet. Worauf es ankommt, ist die auf wenige Grad Celsius genaue Bestimmung des Lötzeitpunkts. So exakt und tausendfach wiederholbar schafft das kein noch so versierter „Maestro“!

Ein kleiner Mann kommt mit strahlendem Gesicht auf mich zu. Er sei Ninomiya Magoyoshi, läßt er mir übersetzen, und er habe die Maschine erfunden, mit der bei Miyata heute alle Räder gelötet werden. Mit 17 Jahren sei er in die Firma eingetreten, heute sei er 36. Hier werde für ihn gesorgt, wie alle anderen bekäme er seine 14 Monatsgehälter, und er sei rundum zufrieden. Inszeniert oder nicht, diese Begegnung sagt viel über die Arbeitsmoral in Japan. Die Menschen hier finden Halt und Bestätigung in dem, was sie tun. Sie sind kooperativ und kreativ – und dabei immer bescheiden. So ist auch das Produzieren und Gewinn-Erzielen kein reiner Selbstzweck. Wer in Japan Geld macht, kann das nur, wenn er etwas leistet. Leistung aber kommt der Gesellschaft zugute. Wer viel leistet, große Gewinne macht, tut eben entsprechend viel fürs Gemeinwohl – so die offizielle Philosophie. Deshalb herrscht unter japanischen Konzernen ein gewisser Prestige-Wettbewerb, wobei es in erster Linie um die „Wahrung des Gesichts“ geht. Mehrfach pro Jahr werden Bilanzen veröffentlicht, die sehr genaue Rückschlüsse auf den Einsatz zulassen, den ein Konzern, eine Firma, eine Belegschaft für die Allgemeinheit aufbringen...

AB INS BADEHAUS

Bei europäischen Rahmenbauern findet man eine Richtplatte, auf der der einzelne Rahmen ausgerichtet, vermessen, ins Lot gebracht wird. Miyata bedient sich auch hier der Technik. Ist ein Rahmen gelötet, was Stück für Stück geht, um das Material abkühlen und so keine Verspannungen auftreten zu lassen, dann kommt er auf eine Platte, wo mit lautem Klicken hydraulische Klemmen sich um die Rohre schließen. Zeitersparnis: geschätzte zwei Minuten pro Rahmen. „Ach“, meint Herr Izawa mit betonter Bescheidenheit, „diese ganze Technik können wir uns natürlich nur leisten, weil wir in großen Mengen produzieren. Da wäre noch mehr Handarbeit einfach unwirtschaftlich.“

Tatsächlich, eine erste Säuberung der Rohrahmen geschieht von Hand, die Anlötteile werden von Menschen angebracht, und die Schlitze im Sattelrohr lassen

sich exakter und schneller wohl auch durch flinke Hände fräsen. Und ab geht's ins „Badehaus“! Alle Rahmen werden zuvor an eine Art Seilbahn gehängt, die sie dann durch fünf riesige Bottiche – Inhalt geheim! – zieht. Hier läßt man sich Zeit, denn auch die Befreiung der Rahmen von Lotresten muß gründlich sein. Zweimal erfolgt eine Trocknung in Heißluftkammern, dann transportiert die Seilbahn die Rahmen einen Stock höher – in die Lackiererei.

VIERFACH-FARBE

Was hier geschieht, das kennen wir aus Europa. Zuerst wird eine phosphatierte Grundschicht aufgesprüht, dann unter einer Spannung von 95 000 Volt auf elektrostatischem Wege die Farbe. Normale Rahmen erhalten zwei Schichten, hochwertige aber vier! Darüber kommt anschließend noch Klarlack.

In der nächsten Halle wird komplettiert. Ein langes Montageband bringt die Rahmen von Station zu Station, begleitet von einer zweiten Seilbahn, die in kleinen Körben das Zubehör transportiert.

Am Ende des Bandes macht ein kleiner Digitalzähler alle 19 Sekunden „Klick“, und ein bereits verschnürter Karton mit blau-goldenem Miyata-Inhalt kann verladen werden. Dennoch ist unser Führer unzufrieden: „Wir sollten hier einen 15-Sekunden-Rhythmus haben. Dann wären die Monteure genauso schnell wie die Abteilung, wo die Rohre geschnitten werden...“

Schier unglaublich ist das System der Lagerhaltung bei Miyata. Zubehör für die gesamte Produktion – immerhin 300 verschiedene Radtypen! – wird für nicht mehr als drei Tage im Voraus geliefert! Nicht auszudenken, wenn es hier zu Engpässen käme – aber die japanische Industrie führt einen Teil ihres Erfolges auf solch perfekte Organisation zurück, einen anderen auf dauernde Innovation und Produkt-Optimierung.

FOLTERKAMMER

Ein Rahmen wird gequält. Man sieht ihn sich förmlich winden unter dem enormen Druck; immer wieder bekommt auch die Gabel brutale Stöße ab. Teststation. Jede 2000, der hochwertigen Maschinen wird hier „verheizt“. Paris-Roubaix mit seinem mörderischen Rüttelpflaster kann im Labor absolviert werden – in diesem Computer stecken die übelsten Straßen der Welt! Daneben gibt es die Station mit dem harmlosen Namen „All-Wetter-Kabine“. Da werden hinter verschlossener Tür Graupelschauer, Regengüsse, brutale Hitze und

schwüle Feuchtigkeit auf Gummi-, Plastik-, und Metallteile losgelassen. „200 Stunden da drin entsprechen einem Jahr unter freiem Himmel“, erklärt einer der Tester. Sehe ich da nicht ein kleines sadistisches Lächeln um seine Mundwinkel? Oder die 50°C warme Salzlauge, die ein Rad aushalten muß, der Druck und die endlose Belastung, die ein Pedalpaar erduldet, der Lacktest mit dem Schraubstock, die Bremsmaschine!

„Hier üben wir Selbstkritik an unseren Produkten“, erklärt Hideo Miyata, der Exportleiter. Es gibt nur ein Engagement, wobei wir in kürzester Zeit ähnlich viele Erfahrungen machen konnten. Das waren die zwei Jahre, in denen eine Profi-Mannschaft auf unseren Rädern gefahren ist. Wir haben unsere Experten zu den Rennen geschickt, und die haben scharf aufgepaßt.“

PROFI-EINSATZ

Es war 1980 und '81, als zuerst das Ijsboerke und dann das Capri Sonne-Team auf den japanischen Maschinen fuhr und siegte. In beiden Jahren wurde der Mannschafts-Welt-Cup auf Koga Miyata-Material errungen! Mitverantwortlich für diesen Erfolg ist Andries Gaastra aus Holland, dessen Vater schon Boß bei Batavus war. 1975 erkannte er den Trend zum hochwertigen Rennrad und machte sich selbstständig. Über Freunde bei Shimano fand er Zugang zu Miyata und importierte fortan Edel-Rahmen aus Japan, die er in Heerenveen komplettiert.

Auch und gerade hier wird extreme Sorgfalt zur Schau gestellt. Die Werkstatt wirkt mit Teppichboden und Musikberieselung eher wie ein Studio, je ein Mechaniker ist für ein Rad verantwortlich, das er von Anfang bis Ende montiert. Auf ein kleines Kärtchen kommt anschließend seine Unterschrift – keine anonyme Maloche also.

Eine kurze „Probefahrt“ auf der Rolle stellt sicher, daß Bremsen und Schaltung richtig justiert sind, daß das Tretlager nicht knirscht und das Lagerspiel korrekt ist. Eine Maschine pro Tag wird darüber hinaus einem eingehenderen Test unterzogen. Die gut ausgebildeten Koga-Komplettierer müssen keine übertriebene Hektik an den Tag legen. 16 Renner pro Mann und Schicht sind versandfertig zu machen – da kann man sich die nötige Zeit nehmen.

Auch die deutschen Händler sind begeistert von der Qualität, die so zustande kommt. „Weißt du, wir sehen das vom Standpunkt des Verkäufers“, heißt es immer wieder. „Ein Koga-Rad hole ich

aus dem Karton, richte den Lenker, pumpe die Reifen auf – und in zehn Minuten ist das Ding verkaufsfertig. An anderen Rädern sitze ich oft über eine Stunde!“

LEBENSLÄNGLICH

Exklusivität ist für Mercedesfahrer und Porsche-Fan Andries Gaastra Trumpf. Wo andere kleckern, klotzt er. Zum Beispiel mit einer lebenslänglichen Garantie auf Rahmen und Gabel, mit fünfjähriger Garantie auf Lack und Chrom. „Das kann ich bedenkenlos zugestehen“, sagt er, „für mich ist das kostenlose Werbung, denn bislang habe ich kaum Reklamationen gehabt. Ärgerlich wird es bloß, wenn ein Käufer die Garantie falsch versteht und mir nach drei Jahren seinen Reifen zuschickt, weil der 'nen Schleicher hat.“

Auch die Produktlinie wird in Holland ausgetüftelt. So entwickelte man den „full-power-drive“, spezielle Rahmen, die dem flachen DD-Pedal von Shimano angepaßt sind. Da das 1,6 cm tiefer liegt als das herkömmliche Rennpedal, kann auch der Rahmen flacher werden. Effekt: Gewichtersparnis und größere Stabilität – die Abstände zwischen den Muffen sind kleiner.

Auch eine wunderschöne Aero-Maschine mit Shimano-ax-Ausstattung ist im Programm, die Original-Team-Maschine „Fullpro“ mit Dura Ace-Zubehör, einige preiswertere Rennräder und eine Palette hochwertiger Tourenräder.

Mit der für die einzelnen Länder vorgeschriebenen Sonderausstattung werden sie von Heerenveen aus versandt. Zum Beispiel nach Deutschland, wo kein anderer als Jupp Arents II. („Jupp“) für den Vertrieb sorgt. Der Sohn des bekannten Rennfahrers und Wolfshohl-Trainers („Jungs, ihr müßt im Winter in den Wald!“) hat in den letzten Jahren ein Netz von rund 200 Händlern aufgebaut, wo Koga-Renner exklusiv vertrieben werden. Motto: „Auch einen Benz kauft man nicht in jeder Scheune!“ Auf Werbung wird fast ganz verzichtet, die Qualität soll für sich selbst sprechen.

Ja, und neuerdings können auch die sich freuen, für die das Zubehör allein aus Italien kommen darf: Koga bietet seit einem Jahr einen „nackten“ Rahmen an, den man sich mit Campagnolo-Teilen bestücken kann.

Die Japaner in Chigasaki haben nichts dagegen. Wie sagt doch Asao Miyata mit seinem feinen Lächeln: „Wir wollen ein internationales Fahrrad.“

Text: Carlson

Foto: Eddy Kahlich