

CLASSIC DRIVER

Marktbericht: Reimporte aus Japan



Traumhaft erhaltene Youngtimer, wenig Kilometer, Topausstattung - so schwärmen derzeit viele über europäische Reimporte aus Japan. Doch was ist dran an den Spätheimkehrern aus Fernost, die man so oft im Internet findet? Sven Jürisch hat nachgeforscht und liefert Antworten.

Viel ist schon gesagt und geschrieben worden über die japanischen Reimporte. Und nicht selten sind die Geschichten über die niedrigen Laufleistungen und die jungfräulichen Zustände mehr dem Wunschdenken der Interessenten als dem allgemeinen Angebot geschuldet. Aber es gibt sie tatsächlich, die Mercedes S-Klasse W126 mit 70.000 km auf dem Tacho oder den Porsche 928 mit gerade einmal 36.000 km. Denn der Japaner fährt nicht mit seinem Auto, er steht vielmehr. Im Dauerstau der japanischen Metropolen kommen zwar viele Betriebsstunden zusammen, aber eben wenig Kilometer. Ist diese geringe Laufleistung dann noch durch ein vollständig abgestempeltes Wartungsheft einer anerkannten Markenwerkstatt belegbar, wird die Sache schon interessant. Für eine Rückführung aus dem Fernen Osten spricht zudem die Tatsache, dass in Japan ein generelles Geschwindigkeitslimit von 120 km/h gilt. Materialmordende Vollgasfahrten wie auf Teilen der deutschen Autobahn sind daher nicht möglich, was sich auf den Zustand der Technik ausgesprochen positiv auswirkt.

Abschrecken sollte auch nicht der Einwand, nach Japan importierte Fahrzeuge seien grundsätzlich rechts gelenkt. Gerade in der automobilen Oberklasse ist das eher die Ausnahme, als die Regel. Zwar herrscht in Japan Linksverkehr, doch gilt es als Statussymbol, mit einem links gelenkten Wagen unterwegs zu sein, zumal es sich so deutlich bequemer am Bordstein parken lässt. Problematischer hingegen gestaltet sich die Umrüstung eines Reimportes. Das beginnt bei den Leuchten, geht über die Reifen und macht auch vor der Motorsteuerung nicht Halt. Denn in Japan darf kein Auto mehr als 180 km/h fahren, sodass die Hersteller elektronische Bremsen in ihre Fahrzeuge einbauen mussten. Eine Umrüstung von Rechts- auf Linkslenkung sollte man dagegen nur in absoluten Ausnahmefällen in Betracht ziehen. Die hiermit einhergehenden Kosten stehen meist in keinem gesunden Verhältnis zum Wagenwert, und das Auto verliert zudem an Originalität.

Auf eigene Faust kaum Chancen

Wer nun auf den Gedanken kommen sollte, sich angesichts des interessanten Yen-Kurses einmal selbst auf dem Markt umzusehen, wird in aller Regel schnell scheitern. Denn in Japan ist der Autohandel fest in der Hand von Eingeweihten. Wer nicht fließend japanisch spricht, hat keine Chance. Zudem wechseln die meisten Fahrzeuge über Versteigerungen den Besitzer, was wiederum einen Bieter vor Ort nötig macht. Ohne einen erfahrenen japanischen Kontaktmann ist ein Fahrzeugkauf daher so gut wie unmöglich, ebenso wie die Überführung via Schiff nach Europa. Dazu summieren sich die Kosten für Hin- und Rückreise, Auktionsgebühren, inländische Transportkosten, Hafen- und Standgebühren sowie Verschiffungskosten auf ein stattliches Sümmchen. Je nach Fahrzeug kommt dann noch ein Betrag für die Umrüstung und die Vollabnahme hinzu, der die vorangegangene Kalkulation meist endgültig zum Scheitern bringt. Rechnet man noch den Zeitaufwand für die Abwicklung hinzu, lohnt sich die Reise nur noch bei automobilen Juwelen im sechsstelligen Bereich.

Besser ist es, von der Erfahrung deutscher Händler zu profitieren, die sich auf das Geschäft spezialisiert haben. Der Händler kann nach entsprechendem Briefing seinen japanischen Kontaktmann mit der Beschaffung beauftragen und kümmert sich - zu einem vorher kalkulierbarem Preis - um alles Weitere. Überraschungen bleiben dem Kunden so erspart, und auch das Risiko etwaiger Mängel liegt in diesem Fall bei dem verkaufenden Händler. Steht dann, nach durchschnittlich sechs bis acht Wochen Wartezeit der jungfräuliche Daimler 560 SEC mit Jahreswagencharakter und deutscher Zulassung in der Garage, ist das geringe Aufgeld für die Arbeit des Händlers schnell vergessen.

Wenn Sie sich über das Thema Fahrzeugimporte aus Japan informieren möchten, stehen Ihnen die Classic Driver Händler [Dr. Georg Konradshiem](#), [Bratke Exclusive Cars](#), [Very Superior Old Cars](#), [The Gallery Brummen](#), [Mechatronik](#) und [Steenbuck AUTOMOBILES](#) gerne für eine Beratung zur Verfügung.

Text: [Sven Jürisch](#)

Montage: Classic Driver

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/marktbericht-reimporte-aus-japan>

© Classic Driver. All rights reserved.