



Juha Sahi

Miten Suomesta tuli japanilaisen auton maahantuonnin sillanpääasema Euroopassa vuonna 1962?

Japanilaiset henkilöautot ovat olleet osa Suomen autokantaa jo puoli vuosisataa. Yhtä pitkään on kestänyt niiden säännöllinen tuonti Eurooppaan, jolle lähtölaukauksen antoi Autokeskus Oy:n ja Nissan Motor Company Ltd:n yhteistyön aloittaminen heinäkuussa 1962. Tässä artikkelissa tarkastellaan kaupallisia ja kaupapoliittisia seikkoja, jotka johtivat japanilaisten autojen maahantuonnin aloittamiseen – lumi-vyöryefektiin, jonka vaikutus on konkreettinen tänäkin päivänä.

Autokeskus Oy aloitti Datsun-henkilöautojen¹ maahantuonnin Suomeen vuonna 1962. Tuolloin sen ja Nissan Motor Companyn välillä solmittiin maahantuontisopimus ja ensitilaus, joka käsitti 710 kappaletta Datsun-autoja.² Nissan oli jo tätä ennen avannut vientiväylät Aasiaan, Australiaan, Amerikkaan, Lähi-itään ja Afrikkaan, mutta Eurooppa ”viimeisenä linnoitukse-
na” oli jäänyt odottamaan. Euroopan markkinat eivät kuitenkaan olleet jääneet Nissanilta huo-

miotta, sillä yhtiö oli yrittänyt pääsyä niille aloittaessaan yhteistyön muun muassa norjalaisen ja itävaltalaisen yrityksen kanssa aivan vuosikymmenen alussa. Nämä vientiväylät eivät Nissanin näkökulmasta johtaneet sanottaviin tuloksiin. Vuoden 1962 alussa yhtiö odotti suurta mahdollisuuttaan avata Datsun-autonsa markkinoiksi sillanpääaseman, josta voisi ponnistaa myös muualle Eurooppaan. Tilaisuus koitti samana syksynä, kun helsinkiläinen Autokeskus Oy ja sen toimitusjohtaja Eric H. Broman olivat valmiita tuomaan Datsunin Suomen vastikään vapautuneille henkilöautomarkkinoille.

Japanilaisten henkilöautojen alkutaival Suomen markkinoilla on 1960-luvulta lähtien kiinnostanut muun muassa journalisteja ja akateemisten opinnäytetöiden tekijöitä. Syy tähän on selvä, sillä Suomen automarkkinoiden ja japanilaisen autoteollisuuden suhde oli poikkeuksellisen merkittävä Euroopassa 1960-luvulla. Aiemmistä tutkimuksista poiketen tämän artikkelin keskeisimpänä lähdeaineistona on käytetty Aro-Yhtymän arkistossa säilytettävää Autokeskus

1. Vuonna 1983 Datsun-automerkki muutettiin Nissaniksi. Nissan Motor Company ilmoitti vuonna 2012 tuovansa kahden vuoden kuluttua markkinoille Datsun-merkkisen halvan auton. Vuonna 2014 Nissan viettää ensimmäisen D.A.T.- eli Datto-auton 100-vuotisjuhlaa. Mm. Chihiro It-o, Kimi no na wa Dattosan (Datsun). Asahi Shimbun 26.5.2012, b2.

2. Vuonna 1962 tuotiin Suomeen yhteensä 713 Datsun Bluebird -henkilöautoa. Niistä 710 tilattiin heinäkuussa, ja loput kolme toimitettiin Autokeskukselle Norjan kautta touko-heinäkuun aikana.

Oy:n ja Nissan Motor Co., Ltd:n välistä kirjeenvaihtoa vuosilta 1962–1963 sekä muuta asiakirja-aineistoa. Aro-Yhtymän arkiston asiakirjat ja muu aineisto, kuten Nissan Motor Co., Ltd:n omaan käyttöönsä teettämät yrityshistoriikit, avaavat tarkemman ja syvällisemmän näkökulman siihen, miksi Autokeskus ja Nissan aloittivat yhteistyön, joka teki Suomesta Datsunin markkinoinnin testi- ja sillanpääaseman Euroopassa. Mutta miksi Autokeskus ja Nissan aloittivat neuvottelut maahantuontisopimuksesta heinäkuussa 1962?³

Japanin autoteollisuuden ensiaskeleet ulkomarkkinoille

Japanilaiset autovalmistajat aloittivat viennin jo ennen toista maailmansotaa, jolloin Nissan toimitti kuorma-autoja Japanin hallinnoimille Aasian alueille. Kuorma-autojen vienti jatkui Aasian maihin sodan jälkeen, aluksi pienessä mittakaavassa. 1950-luvulla japanilaisen autoiteollisuuden keskittyessä henkilöautojen tuotannon kehittämiseen ongelmaksi muodostui se, että suurimmat autovalmistajat Nissan ja Toyota Motor Corporation olivat hinta- ja laatusuhteeltaan heikossa asemassa eurooppalaisiin ja amerikkalaisiin kilpailijoihin nähden. Japanilaiset henkilöautot olivat korkean tullisuojan takia kilpailukykyisiä kotimarkkinoilla, mutta vientiä varten valmistajien oli kehitettävä tuotantoa ja lopputuotteen ominaisuuksia ulkomarkkinoiden vaatimuksia vastaaviksi. Nissanin vastaus haasteeseen oli vuonna 1959 esitelty uusi Datsun Bluebird 310-mallin henkilöauto. Sen edeltäjiä 1950-luvulla olivat mallit 110 ja 210. Datsun 310:n suunnittelussa keskityttiin auton keveyteen sekä korin mataluuteen ja leveyteen tarkoituksena antaa mallille eurooppalaisia autoja muistuttavat käsittelyominaisuudet.⁴

Viennin aloittaminen suurille ulkomarkkinoille nähtiin Nissanilla ja Toyotalla keinoksi kasvat-
taa tuotantoa ja alentaa tuotantokustannuksia. Vientimarkkinoiden toisin sanoen nähtiin mahdollistavan pienemmät yksikköhinnat suurem-

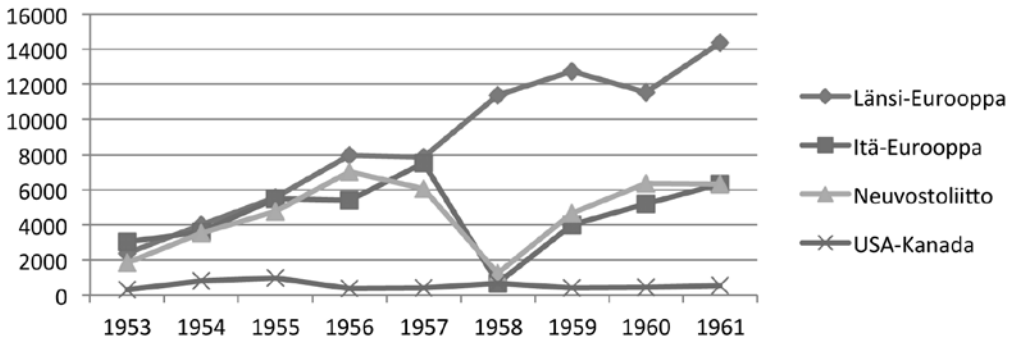
pien tuotantomäärien ansiosta ja siten paremman menekin myös kotimarkkinoilla. Tämän saavuttamiseksi japanilaisten autovalmistajien kiinnostus kohdistui suuriin markkinoihin Yhdysvalloissa, jonne Toyota päätti perustaa tytäryrityksen vuonna 1957. Nissan seurasi kilpakumppaninsa Toyotan aloitetta ja vei Yhdysvaltoihin Datsun 210 -henkilöautoja japanilaisten kauppahuoneiden Marubenin ja Mitsubishin välityksellä. Sekä Nissan että Toyota kohtasivat vaikeuksia Yhdysvaltain markkinoilla, sillä autot suoriutuivat heikosti testiajoista moottoreilla. Nissan otti Toyotaan nähden varovaisemman lähestymistavan ja siirsi myyntiyrityksen perustamista, kunnes sillä olisi tarjottavana riittävän vahva automalli markkinoille esiteltäväksi.⁵ Nissan hyödynsi Yhdysvalloissa toteutettujen testiajojen tuloksia ja jälleenmyyjiltä tullutta palautetta kehittäessään Datsun 310 -mallia. Näiden lisäksi sekä Nissan että Toyota tutkivat länsisaksalaisen Volkswagenin vienti- ja markkinointistrategioita sekä jälleenmyyjäyhteyksiä Yhdysvalloissa. Kokemuksista viisastuneina japanilaiset valmistajat ymmärsivät, että menestyäkseen kovassa kilpailussa ulkomaisilla markkinoilla oli suunnittelussa ja tuotannossa keskityttävä autoihin, jotka vaativat vähän huoltoa ja olivat helppokäyttöisiä sekä edullisia. Ymmärtääkseen paremmin ulkomarkkinoiden asettamia vaatimuksia Nissan perusti erityisen projektiryhmän, jonka tehtävä oli tutkia ja kehittää Datsunia sopivammaksi Amerikan ja Euroopan markkinoille.⁶

3. Tässä esitettävät tutkimustulokset ovat osa valmistella olevaa väitöskirjaani Suomen kauppasuhteista Japaniin v. 1919–1974.

4. Michael A. Cusumano, *The Japanese Automobile Industry. Technology and Management at Nissan and Toyota*. Published by The Council on East Asian Studies, The Harvard University Press 1985, 101–103, 131.

5. Nissan Motor Corporation – USA perustettiin Kaliforniassa 28.9.1960.

6. Cusumano 1985, 133–134; Joachim Kuch, *Toyota vuodesta 1936*. Alfamer Kustannus Oy 2005, 21; John B. Rae, *Nissan/Datsun, a history of Nissan Motor Corporation in U.S.A., 1960–1980*. McGraw-Hill Book Company 1982, 5–6, 11–17, 46.



Kaavio 1. Henkilöautotuonti kappalemäärissä Suomeen eri maanosista ja maista vuosina 1953–1961. Lähde: U. E. Moisala, *Auto Suomessa. Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Gummerus 1983, 221.

Lupaavat Suomen markkinat

Nissanin ottaessa ensiaskelia Amerikan markkinoilla oli Euroopan pohjoislaidalla sijaitsevassa Suomessa autoistuminen voimakkaassa kasvussa 1950- ja 1960-luvun vaihteessa. Suomessa oli toisen maailmansodan aikana aloitettu ulkomaankaupan säännöstely, jonka vaikutukset kestivät vielä vuosikymmeniä sodan päättymisen jälkeen. Henkilöautojen ja niiden varaosien maahantuonti joutui muun ulkomaankaupan ohella lisensoinnin ja valuuttasäännöstelyn alaiseksi. Sodan jälkeen alkoi autotuonti itäblokin maista Neuvostoliitosta, Itä-Saksasta ja Tšekkoslovakiasta. Lisäksi tuonti käynnistyi uudelleen Länsi-Euroopasta ja Pohjois-Amerikasta. Ylivoimaisesti eniten 1950-luvun lopulla tuotiin henkilöautoja Länsi-Euroopan maista, kuten Länsi-Saksasta ja Ranskasta, joissa valmistetut Volkswagen-, Renault- ja Peugeot-henkilöautot muiden muassa olivat suomalaisten kuluttajien suosiossa.

Henkilöautot, kuten moottoriajoneuvot yleensäkin, olivat harvojen suomalaisten herkkua vielä 1950-luvulla. Seuraavalla vuosikymmenellä maan autoistuminen saavutti uuden vaiheen, kun valtiovalta purki autotuonnin säännöstelyä, mikä elintason nousun kanssa mahdollisti autokannan rajun kasvun lyhyessä ajassa. Vuosien 1953 ja 1965 välisenä aikana rekisteröityjen henkilöautojen määrä lähes kahdeksankertaistui ja maahantuotujen autojen määrä kasvoi

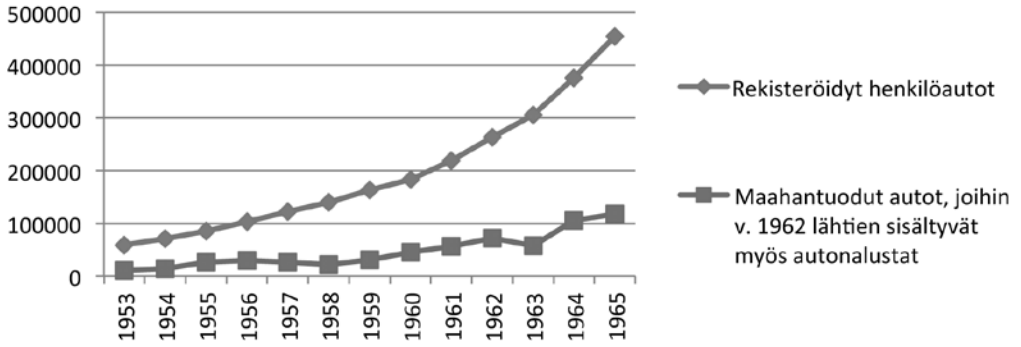
yli yksitoistakertaiseksi. Kiihtyvän autoistumisen takia Suomessa parannettiin tieverkostoa laadullisesti ja määrällisesti.⁷ Tieverkoston modernisoinnissa Suomi ja Japani olivat samankaltaisessa tilanteessa, sillä myös japanilaiset autoilijat joutuivat 1960-luvulle saakka käyttämään paikoin hyvinkin vaikeakulkuisia teitä.⁸ Tieverkoston kunto asetti luonnollisesti omat vaatimuksensa japanilaisille autovalmistajille, sillä näiden oli otettava huomioon auton kestävyys paikallisissa oloissa.

Autokannan ja maahantuonnin lisääntymisestä huolimatta Suomi oli autoistumisessa periferisessä asemassa esimerkiksi läntiseen naapuriinsa Ruotsiin verrattuna. Vielä 1970-luvun alussa Suomi oli asukasluvuun suhteutettuna autotiheydessä selvästi jäljessä muun muassa Yhdysvalloista, Ruotsista, Ranskasta ja Länsi-Saksasta; vuonna 1970 Suomessa oli autoja tuhatta asukasta kohden 160, kun Yhdysvalloissa vastaava lukumäärä oli 526, Ruotsissa 294, Ranskassa 270 ja Länsi-Saksassa 232.⁹ 1960-luvun

7. Erkki Pihkala, Liikenteen uusin vallankumous. Teoksessa Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala & Viljo Rasila (toim.) *Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi*. Tammi 1982, 443–445.

8. Rae 1982, 6.

9. Aro-Yhtymän arkisto (AYA) Helsinki, Autotuojat ry: Henkilöautojen rekisteröinti ja henkilö- ja pakettiautojen myynti 1967–1971, Autotuojat ry:n vuosikertomus 1970.



Kaavio 2. Rekisteröidyt henkilöautot ja maahantuodut autot kappalemäärissä vuosina 1953–1965.¹⁰ Lähde: Seppo Leppänen, *Liikenne Suomessa 1900–1965. Kasvututkimuksia V. Suomen Pankki 1973, 76; Moisala 1983, 221, 306.*

alussa Suomessa ei ollut vielä omaa autoteollisuutta vauhdittamassa autoistumista, joten kilpailu kasvavilla markkinoilla käytiin maahantuojien kesken. Nämä pyrkivät vastaamaan kilpailuun hankkimalla Suomessa tuntemattomien automerkkien edustuksia ja aloittamalla niiden maahantuonnin.

Säännöstely ei hillinnyt merkittävästi autojen maahantuontia enää 1950-luvun lopulla, sillä vuosina 1958–1962 tuonti kasvoi vuosittain noin 20–30 prosenttia. Vuosikymmenen alun vaikeudet valtion taloudessa ja ulkomaisessa maksutaseessa madalsivat kynnystä turvautua veronkorotuksiin. Niinpä kesällä 1962 maan hallitus antoi eduskunnalle esityksen autoveron huomattavasta lisäyksestä. Hallituksen esitys sisälsi lupauksen, jonka mukaan veronkorotuksen yhteydessä henkilöautojen tuonti vapautettaisiin määrällisistä rajoituksista. Ehdotukseen henkilöautojen tuontisäännöstelyn lieventämisestä vaikutti vuodesta 1961 myös Suomen ulkojäsenyys EFTA:ssa¹¹, sillä vapaakauppasopimukseen liittyminen merkitsi Suomelle autokaupan liberalisoinnin tunnustamista. Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen heinäkuussa 1962. Odotettavissa ollut henkilöautojen ostoryntäystä pyrittiin hillitsemään veronkorotuksella ja tiukennetuilla maksusäännöillä. Uudistuksen myötä muuttunut verotus nosti huomattavasti uusien

autojen hintaa, ja autoveron progressiivisuuden takia maksettava vero oli sitä korkeampi mitä kalliimmasta autosta oli kysymys.¹² Kaikesta huolimatta henkilöautotuonnin vapautuminen määrällisistä rajoituksista antoi perusteen odottaa tuonnin kasvua ja myös uusia aluevaltauksia Suomen markkinoilla. Uusi tilanne muutti myös henkilöautokaupan luonnetta, sillä autojen maahantuojat ja jälleenmyyjät joutuivat kiristyne-

10. Vuonna 1962 tuotiin henkilöautoja 46 315 kappaletta, kun vuonna 1963 niiden tuontimäärä oli 50 133 kappaletta. Kaaviossa 2 kuvattu muutos maahantuotujen autojen määrässä vuosina 1962–1963 selittyy pakettiautojen muuttuneella verotuksella ja tuontirajoituksilla, joilla oli vaikutuksensa tuonnin laskuun vuonna 1963. Juha Hytönen, *Autoistuminen Suomessa 1960-luvun alusta 1970-luvun puoliväliin*. Taloushistorian laudaturtyö. Jyväskylän yliopisto 1993, 10.

11. EFTA:n (European Free Trade Association) eli Euroopan vapaakauppaliiton perustivat Iso-Britannia, Norja, Ruotsi, Tanska, Itävalta, Sveitsi ja Portugali vuonna 1960.

12. Jari Kosma, *Nousu tuntemattomuudesta johtavaksi autoviejäksi – Japanin autoviennin kehitys vuosina 1952–1973*. Yleisen historian pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto 1991, 104; Moisala 1983, 231; Olli J. Ojanen, *Autot ja autoilu Suomessa 1960-luvulla*. Alfamer Kustannus Oy 2002, 13; Jani Repo, *Harakiri-kauppioiden kummajaisista kaiken kansan kulkuneuvoiksi. Japanilaisten henkilöautojen kaupan historiaa Suomessa*. Yleisen historian pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopisto 2003, 27.

vään kilpailuun myyjän markkinoiden muututtua ostajan markkinoiksi.¹³

Tietoja Suomen automarkkinoiden vapautumisesta oli kiirinyt myös Nissanille Japaniin. Avattuun vientiväylät muihin maansiin Nissanille tuli luontevaksi tutkia mahdollisuuksia päästä vaikeasti saavutettaville Euroopan markkinoille. Nissan oli suorittanut 1960-luvun alussa tiedusteluja läntisessä Keski-Euroopassa muun muassa EEC-alueella,¹⁴ jonka kuitenkin havaittiin soveltuvan huonosti koemarkkina-alueeksi tuontiautoille asetettujen korkeiden tullien takia. Nissanin mukaan nämä ja muut japanilaisiin tuotteisiin kohdistetut rajoitukset olivat huomattava Eurooppaan pääsyn este. EFTA vaikutti EEC:hen verrattuna helpommin saavutettavalta markkina-alueelta, koska sen jäsenmaissa ei ollut vahvaa kotimaista autoteollisuutta. Pohjois-Eurooppa oli EFTA:ssa hyvin edustettuna, sillä Norja, Ruotsi ja Tanska olivat sen perustajajäseniä ja Suomi liitännäisjäsen. Näin ollen Pohjoismaat tarjosivat ainakin periaatteessa hedelmällisen kasvualustan Nissanin suunnitelmille päästä Euroopan markkinoille.¹⁵

Nissan ei ollut pyrkimyksissään ainoa, sillä myös Toyota, kuten asia esitetään yhtiön 50-vuotishistoriikissa, houkuteltiin aloittamaan vienti Eurooppaan tanskalaisen maahantuojan toimesta vuonna 1963. Suomalainen maahantuojia Korpivaara Oy oli esittänyt kiinnostuksensa Toyotaa kohtaan jo ennen tanskalaisia, sillä kesäkuussa 1962 laivattiin Japanista kaksi Toyopet Tiara-henkilöautoa Suomeen testiajoja varten. Tulokset eivät kuitenkaan rohkaisseet Korpivaaraa aloittamaan Toyotan maahantuojana, joten sopimusta ei vielä tuolloin syntynyt. Maahantuontisopimus Toyota Motor Corporationin ja Korpivaara Oy:n välillä solmittiin vuonna 1964, josta alkoi tämän automerkin menestystaival Suomen markkinoilla.¹⁶

Autokeskus Oy kiinnostuu Datsunista

Autokeskus Oy:n historia ulottuu vuoteen 1925, jolloin sen edeltäjä Helsingfors Automobil Cent-

ral Ab – Helsingin Autokeskus Oy perustettiin. Liikkeen palveluksessa ollut Eric H. Broman¹⁷ päätti ystävänsä Thor Gullichsenin kanssa ostaa vaikeuksiin ajautuneen Helsingin Autokeskukseen vuonna 1934. Toiminta jatkui nimellä Uusi Autokeskus Oy.¹⁸ Toisen maailmansodan jälkeen muutettiin yrityksen edustus sopimuksia ja omistajarakennetta, ja uudeksi nimeksi rekisteröitiin vuonna 1953 Autokeskus Oy – Bilcentralen Ab.¹⁹ Kun Suomi autoistui vuosikymmenen lopulta lähtien vauhdikkaasti, muodostui johtaja Eric Bromanin suunnitelmaksi laajentaa liiketoimintaa uudella maahantuontiedustuksella, joka mahdollistaisi valikoiman laajentamisen entistä halvemmilla ja pienemmillä autoilla.²⁰ Uusia yhteistyötahoja haettaessa oli katse suunnattava

13. Ostajan markkinat. *Tekniikan Maailma* 1/1963, 7; Hytönen 1993, 10–11.

14. EEC:n (European Economic Community) eli Euroopan talousyhteisön perustivat Alankomaat, Belgia, Italia, Luxemburg, Ranska ja Länsi-Saksa vuonna 1957.

15. *Nissan jidōsha 40-nen no ayumi. Shashin de miru 40-nen no ayumi.* Nissan jidōsha 1973, 70; *Nissan jidōsha shashi 1964–1973.* Nissan jidōsha 1975, 154; Toni Jalovaara & Hannu Kärkkäinen, Autoinen aurinko nousi idästä. *Tekniikan Maailma* 15/1992, 6.

16. Pentti Kynnös & Antti Räsänen, *Itsenäisen Suomen ikäinen Korpivaara 1917–1992.* Forssan kirjapaino Oy 1992, 40–42; *Toyota. A History of the First 50 Years.* Toyota Motor Corporation 1988, 219–220.

17. Eric H. Broman oli syntynyt Vaasassa 21.11.1897. Hän kävi Lontoossa Cusacks Collegea vuosina 1913–1914 ja siirtyi Pietariin SKF:n palvelukseen vuosiksi 1915–1917. Broman matkusti Yhdysvaltoihin vuonna 1918 ja työskenteli siellä useissa autoalan yrityksissä myyjänä ja myyntijohtajana. Hän palasi Suomeen vuonna 1928. Toisen maailmansodan päätyttyä Broman osti Suomen hallituksen valtuuttamana valtiolle Yhdysvaltain armeijan ylimääräistä tavaraa Ranskasta, Belgiasta, Saksasta ja Norjasta. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”message to mr sven klaike...from bilcentralen Helsinki.” Sähkösanoma Helsingistä Tokioon 1.8.1962.

18. Uusi Autokeskus Oy edusti seuraavia automerkkejä: De Soto, Hupmobile, Dodge, Horch, Renault, Scania-Vabis ja Wanderer.

19. Kalevi Karusuo, ”Fiude”. *Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa.* Karisto Oy 2004, 292–301, 305–309; Moisala 1983, 349–350.

20. Repo 2003, 31.

tunnetuilta markkinoilta vähemmän tunnetuille, sillä itäblokin, Länsi-Euroopan ja Pohjois-Amerikan valmistajat olivat jo pääasiassa saaneet edustajansa Suomesta. Autokaupan kasvun moottori oli siis haettava kauempaa.

Suomeen oli 1950-luvun jälkipuoliskolla tihkunut tietoja Japanin kehittyvästä autoteollisuudesta. *Tekniikan Maailma* -lehdessä julkaistiin vuosina 1956–1958 japanilaisia tuontituotteita ja autoteollisuutta käsitteleviä artikkeleita, joissa arvuuteltiin japanilaisten mahdollisuuksia pärjätä maailmanmarkkinoilla amerikkalaisten ja eurooppalaisten valmistajien kanssa.²¹ Suomessa seurattiin Japanin teollisuuden tapahtumia epäluuloisen kiinnostuneesti, sillä japanilaisilla tavaroilla oli usein halvan ja jopa huonolaatuisen tuotteen maine Suomessa ja muualla Euroopassa. Tämä oli perua maailmansotien väliseltä ajalta, jolloin varsinkin suomalainen kotimarkkinateollisuus piti muun muassa japanilaisia tekstiilitavaroita lähes kertakäyttöhyödykkeinä.²² Tahriintunut maine ei kannustanut kuluttajia uskomaan japanilaisten tuotteiden, kuten henkilöautojen kestävyyyteen. Toisaalta 1950-luvun lopulla Kaakkois-Aasiasta ja Amerikanmantereelta kantautui uutisia japanilaisten autojen menestyksestä, mikä puolestaan loi kuvan Japanin edistymisestä autojen kehittämisessä.²³

Jo ennen japanilaisten autojen saapumista vakiinnuttivat Japanissa valmistetut valokuvaus- ja kaitafilmikamerat paikkansa Suomen kuluttajamarkkinoilla. Japanilaisia kameroita ja kiikareita toi maahan muiden muassa helsinkiläinen kauppahuone Kaukomarkkinat Oy, jonka ansiosta vuonna 1956 saapui markkinoille korkealaatuinen ja maailman halvimmaksi mainostettu Yashicaflex-kameramerkki.²⁴ Japanilaisista kameroista kehittyi pian vaarallinen kilpailija muille, kuten Länsi-Saksassa valmistetuille tuontikameroille. Ehkä merkittävin markkinavaltauksen seuraus oli se, että suomalaiset kuluttajat tutustuivat ensikerran halpaan mutta korkealaatuisen teknologian työnäytteeseen, joka nostatti kiinnostusta myös muita japanilaisia tuotteita

kohtaan.²⁵ Tästä alkoi ensimmäisten japanilaisten tuontiautojen odotus.

Kun Autokeskus etsi kalliin mutta suositun amerikkalaisen Dodge-auton rinnalle markkinoitavaksi sitä halvempaa ja pienempää ”kansanautoa”, Eric Broman tutustui Tukholmassa vuonna 1960 Datsun-autoon. Suuri ruotsalainen autojen maahantuoja Philipsons oli saanut norjalaiselta Georg Veflingiltä yhden Datsun Bluebird 310 -tyypin henkilöauton mallikappaleeksi. Datsun-agentti Vefling ei itse päätoimenaan hoi- tanut autokauppaa, vaan johti norjalaista laivanvarustamo A/S Oiltankia, jonka lipun alla maailman meriä kynti 1960-luvun alussa öljyn ja kappaletavaran kuljetukseen tarkoitettuja laivoja.²⁶ Varustamon laivat kuljettivat rahteja Itä-Aasiaan, mutta ongelmaksi oli tullut paluulastin saaminen Japanista Eurooppaan.²⁷ Vefling onnistui solmimaan agentuurisuhteen Nissaniin, ja ensimmäiset neljätoista Datsunia laivattiin Norjaan vuonna 1959.²⁸ Kun autot oli saatu Norjaan,

21. Repo 2003, 22–24; Made in Japan. *Tekniikan Maailma* 11/1956, 5; Japanin autoteollisuus... (kuvateksti). *Tekniikan Maailma* 3/1957, 14; Jälleen pienoisauto Aasiasta. *Tekniikan Maailma* 5/1958, 17; Jussi Juurikkala, ...saapuvat automarkkinoille. *Tekniikan Maailma* 7/1958, 12–13.

22. Elinkeinoelämän Keskusarkisto (ELKA) Mikkelä, Suomen Teollisuusliiton arkisto, Kirjeenvaihto v. 1938 L-T, Arkistotunnus 121, Puuvillatehtaiden Myyntikonttorin kirje ja siihen sisältyvä liite Suomen Teollisuusliitolle 5.11.1938.

23. Repo 2003, 25.

24. Keijo K. Kulha, *Mies ja vuosisata: Pääkonsuli Aarne Koskelon tarina 1900–1998*. Gummerus 2004, 286; Maailman halvimmat korkealaatuiset kamerat ovat tulleet! (Kaukomarkkinat Oy:n mainos). *Tekniikan Maailma* 3-4/1956, 35.

25. TM koekuvaa: Yashicaflex – kevään kamerasensaatio. *Tekniikan Maailma* 6/1956, 18–19; Made in Japan. *Tekniikan Maailma* 11/1956, 5. Vrt. Kosma 1991, 106; Repo 2003, 51.

26. ”Georg Veflings Rederi A/S.” <http://www.lardex.net/TONSBERG/vefling/index.htm> (14.5.2012).

27. Norjalaiset varustamot toimivat aktiivisesti Itä-Aasian vesillä, joten kilpailu paluulastista Eurooppaan oli kova.

28. Nissanin yrityshistoriikissa mainitaan kyseisten Datsunien olleen ilmaisenäyteautoja. Nissan jidōsha 1975, 154; AYA, Lehtileikkeet 1962, ”Bluebirds Entering Scandinavi-

oli Veflingin löydettävä Datsuneille ostaja, joka voisi aloittaa autojen maahantuonnin ja tarjota samalla laivoille rahteja Japanista Pohjois-Eurooppaan. Norjassa Veflingin pyrkimykset eivät ottaneet tuulta, eikä myöskään ruotsalainen Philipsons kiinnostunut Datsunista, sillä Bluebird 310 -mallin vanhahtava muotoilu ei innostanut perinteistä eurooppalaisten arvoautojen maahantuoja.²⁹

Nissanin vastaanotto Euroopassa oli erilainen kuin Yhdysvalloissa. Nissanin esitellessä vuonna 1958 Datsun-autoaan Los Angelesin Imported Car Show'ssa herätti se puutteistaan huolimatta niinkin suurta huomiota, että Nissan vastaanotti yli kolmekymmentä pyyntöä auton maahantuonnista tai myynnistä kiinnostuneilta tahoilta.³⁰ Datsunin taival Euroopassa oli tätä paljon verkkaisempaa, sillä mahdollisia maahantuojia ei aluksi näyttänyt löytyvän juuri mistään. Eric Broman ja Autokeskus olivat kuitenkin toista maata, sillä tutustuttuaan Datsuniin Tukholmassa Broman päätti pyytää Philipsonsin autoa mukaansa Suomeen.³¹

Eric Broman näki jo varhain, että Datsunissa oli ulkomuodostaan huolimatta positiivisiakin puolia, jotka voisivat tehdä siitä suosittua merkin Suomen markkinoilla. Datsun oli kantavalla korilla varustettu kokoteräsrunkoinen auto, joka soveltui kestävältä ominaisuuksiltaan Suomen kuoppaisille teille. Lisäksi Bromanin näkemys oli, että erityisesti perheelliset autonostajat tulisivat suosimaan pienempikokoisia ja taloudellisia autoja suurikokoisten henkilöautojen sijaan.³² Yhdysvalloissa autonmyyjän kannuksensa ansainnut Broman tiesi tarkalleen, miten kullattajatottumukset olivat uudella mantereella muuttuneet 1950-luvun lopulta lähtien. Pienet ja taloudelliset henkilöautot olivat nousseet suosituimmiksi tuontiautoiksi, mistä Volkswagen oli erityisesti hyötynyt. Myös Nissan halusi osansa kasvusta.³³

Bromanin Ruotsista saamalla Datsunilla aloitettiin Suomessa testikäyttö, jonka tuloksista riippui uskaltaisiko Autokeskus ottaa suuren as-

keleen Datsunin maahantuonnin aloittamiseksi. Autokeskus sai tämän ensimmäisen Datsuninsa kokeiltavaksi Suomen teille kesällä 1960, jolloin Bluebird 310:n todettiin Autokeskuksen puolesta soveltuvan hyvin paikallisiin olosuhteisiin joidenkin muutostöiden jälkeen.³⁴ Tästä ensikosketuksesta Datsuniin kesti kuitenkin vielä kaksi vuotta ennen kuin aika oli tarpeeksi kypsä niiden maahantuonnin aloittamiseksi. Monen asian oli Suomessa sitä ennen muututtava, ei vähiten henkilöautojen tuontia koskevien säädösten.

Tunnusteluista neuvotteluyhteyteen

Vuoden 1962 alussa tekivät Eric Broman ja Autokeskus ratkaisevan päätöksen. Datsunin suoriutuminen testeistä oli jo kesällä 1960 vakuuttanut Bromanin maahantuonnin kannattavuudesta, mutta vasta maaliskuussa 1962 Autokeskus esitti kirjeitse suunnitelmansa Nissanille. Se ilmoitti olevansa kiinnostunut Datsun-pakettiautojen (Datsun Delivery Van) maahantuonnista. Autokeskuksen kiinnostus pakettiautoja kohtaan selittyi Suomessa vielä tuolloin voimassa olleilla moottoriajoneuvojen tuontisäännöksillä. Niiden mukaan pakettiautojen tuonnissa sovellettiin automaattista lisensointia, kun taas henkilöautojen tuontisääntely perustui maahantuojille annettuihin tuontikiintiöihin.³⁵ Moni maahantuoja

an Market." Artikkelelehdessä The Daily Yomiuri 28.7.1962; "En liten historikk on Datsun i Norge." <http://www.datsunpmregisteret.no/Datsun/HistorieinNorge/tabid/347/Default.aspx> (14.5.2012).

29. Väinö H. Bromanin haastattelu 9.5.2012. Haastattelija Juha Sahi.

30. Rae 1982, 18.

31. Karusuo 2004, 313.

32. Autokeskus Oy. *Moottori* 9/1962, 67.

33. Rae 1982, 38–39.

34. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Attention: Mr. Tanaka." Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 17.3.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Re: Import of 700 Datsun bluebirds to Finland." Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co. Ltd:lle. Lähetetty syksyllä 1962.

35. Ajoneuvojen maahantuontimääryksiä, joiden rajoissa autojen tuonti oli ylipäänsä mahdollista, sovellettiin

kiersi henkilöautoihin kohdistettua säännösteilyä tuomalla pakettiautoja, jotka maahan saavuttuaan muutettiin henkilökuljetukseen soveltuviksi ajoneuvoiksi.³⁶ Autokeskuksen visiona oli aloittaa yhteistyö Nissanin kanssa tuomalla maahan Datsun-pakettiautoja, jotka ikään kuin Troijan hevosina avaisivat tiensä Suomen markkinoille vuonna 1962. Seuraavana vuonna olisi sitten mahdollista esitellä Datsun-henkilöauto jo japanilaiseen ajoneuvoon tottuneelle yleisölle. Autokeskus oli valmis aloittamaan maahantuonnin valmistelut heti, sillä se ilmoitti saavansa (automaattisesti) lisenssit ainakin 300 pakettiautolle, joiden toivottiin saapuvan maahan viimeistään kesäkuussa.³⁷

Nissan pahoitteli vastauksessaan, että Autokeskuksen esittämä hintatoivomus oli liian alhainen, toimitusaika liian lyhyt ja että ehdotetut rakenteelliset muutokset pakettiautoihin eivät sillä hetkellä olleet mahdollisia. Kielteisestä kannastaan huolimatta Nissan ilmaisi kiinnostuksensa Suomen markkinoihin, sillä Suomi oli yksi harvoista Euroopan maista, jolla ei ollut japani-

laisten tavaroiden tuontirajoituksia. Käänteentekevä muutos Japanin ja Suomen välisissä kauppasuhteissa oli tapahtunut vasta hiljattain, kun maat olivat noottien vaihdolla sopineet kauppavaihdon vapauttamisesta Tokiossa joulukuussa 1961. Käytännössä Suomi ulotti multilateraalisen tuontikohtelun Japania koskevaksi, Japanista tuli toisin sanoen Helsingin klubin jäsen.³⁸ Japani taas antoi Suomelle senhetkisen liberaalisen tuontikohtelun lisäksi myöhemmin kaikki tuontisäännöstelyssä tehtävät lievennykset.³⁹ Multilateraalisuus merkitsi mahdollisuutta aloittaa japanilaisten autojen maahantuonti Suomeen ja japanilaisten ajoneuvojen saattamista tuontikohtelussa ainakin periaatteessa samalle viivalle esimerkiksi länsisaksalaisten ja yhdysvaltalaisien autojen kanssa. Tämä muutos maiden kauppasuhteissa selittää osaltaan sen, miksi Autokeskus päätti tehdä aloitteen Datsunin maahantuonnista kevättalvella 1962, eikä tätä aikaisemmin.

Suomen ulkomaankaupassa nk. bilateraalmaihin, esimerkiksi Neuvostoliittoon, ja multilateraalmaihin, kuten Isoon-Britanniaan, Länsi-Saksaan ja Yhdysvaltoihin. Vaikka Suomella oli voimassa oleva kauppa- ja merenkulkusopimus Japanin kanssa (1926), ei Japani ennen vuotta 1962 kuulunut Suomen ulkomaankaupan liberalisointiin tähtäävässä järjestelmässä kumpaankaan maaryhmään, joista henkilöautojen tuonti oli maahantuojakohtaisesti kiintiöitytetty ja kuorma-autojen sekä pakettiautojen tuonti joko vapaata tai automaattisen lisensioinnin alaista. Juhana Aunesluoman mukaan vapaan tuonnin ja automaattisen lisensioinnin välillä merkittävin ero ”oli siinä, että automaattinen lisensiointi antoi mahdollisuuden viivyttää tuontilupia, mikäli Suomen Pankin valuuttavarannon ylläpito niin vaati.” Juhana Aunesluoma, *Vapaakaupan tiellä. Suomen kauppa- ja integraatiopolitiikka maailmansodista EU-aikaan*. SKS 2011, 162–171; ELKA, Suomen Teollisuusliiton arkisto, Ulkomaankauppaan liittyvät asiakirjat 1946–1958: Kauppasopimuskomiteaa koskevia asiakirjoja, Arkistotunnus 486, UM Kauppasopimuskomitea 1958 Yleinen jaosto, ”Tuonnin vapauttamisen laajuus.” Kauppa- ja teollisuusministeriön kauppaosasto Helsinki, 15.4.1958; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Attention: Mr. Tanaka.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 17.3.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile.

36. Henkilöautojen tuontisäännöstelyn sekä verotuksen seurauksena Suomen maanteillä yleistyivät vuodesta 1960 ns. ”piilofarmarit”, joilla tarkoitettiin henkilökuljetukseen sopivaksi muutettuja pakettiautoja.

37. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Attention: Mr. Tanaka.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 17.3.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile; Repo 2003, 21.

38. Helsingin klubista antaa *Historian sanakirja* seuraavan selityksen; ”vuonna 1957 [ja sen jälkeen] Suomen tekemät kauppasopimukset tärkeimpien länsimaiden kauppakumppaneiden kanssa. Sopimuksen myötä luovuttiin lisenssijärjestelmästä. Suomen viennille taattiin samat mahdollisuudet kuin OEEC-mailla oli.” Anssi Halmesvirta, Jari Ojala, Heikki Roiko-Jokela & Kustaa H. J. Viljuna, *Historian sanakirja*, Gummerus 2007, 55.

39. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Attention: Mr. Tanaka.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 17.3.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Gentlemen,” Nissan Motor Co., Ltd:n kirje Autokeskukselle 23.3.1962. Allekirjoittanut Kanichi Tanaka; Suomen ulkoasiainministeriön arkisto Helsinki, UM 58 B 2 Japani, ”Multilateraalinen tuontikohtelu Japanille 1.1.1962 lukien”. Va. asiainhoitaja Martti Lintulahden kirjelmä n:o 800/301. Tokio 23.12.1961.



Datsuneita lastataan Piraeus-laivaan Suomeen vientiä varten vuonna 1962. Kuva: Aro-Yhtymän arkisto.

Autokeskuksen pakettiautojen tuontisuunnitelmat eivät kaatuneet pelkästään Nissanin kielteiseen kantaan, vaan myös siihen, että Suomessa viranomaiset huhtikuun alussa keskeyttivät pakettiautojen automaattisen tuontilisenssien myöntämisen niiden tuonnin kasvettua vuoden ensimmäisten kolmen kuukauden aikana suhteettoman suureksi koko edellisvuoden tuontiarvoon verrattuna.⁴⁰ Muutokset autokaupassa eivät päättyneet tähän, sillä Autokeskus oli saanut tietää eri lähteistä, että Suomen hallitus kaavaili autoveron korotusta 20 prosentista aina 40 tai 60 prosenttiin.⁴¹ Vastapainoksi olisi maahantuojille luvassa ”henkilöautojen tuontisäännösten olennainen lieventäminen”,⁴² ja vuoden toiselle puoliskolle maahantuojille käytettäväksi enemmän valuuttaa henkilöautojen tuontia varten. Muuttuneessa tilanteessa Autokeskus tarkisti suunnitelmiaan ja oli huhtikuussa yhtey-

40. Autokeskuksen mukaan pakettiautojen tuonti Suomeen oli huhtikuun alussa loppunut viranomaisten keskeytettyä lisenssien myöntämisen. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Re: Import of Datsun Bluebirds to Finland.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 8.6.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile.

41. Autoverosta tuli progressiivinen ja se oli 40–90 % auton myyntihinnasta. Eduskunnan säätämän autoverolain voimassaoloajaksi määrättiin viisi vuotta 1.7.1962 lähtien. Autoveron oli viiden vuoden sisällä määrä tippua 20–50 prosenttiin. Datsun Bluebird -henkilöautojen kokoluokassa vero tuli olemaan 20–60 %. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Re: Import of Datsun Bluebirds to Finland.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 8.6.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Nismo Tokyo.” Sähkösanoma Autokeskukselta Nissan Motor Co., Ltd:lle 18.6.1962; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Re: Import of 700 Datsun bluebirds to Finland.” Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co. Ltd:lle. Lähetetty syksyllä 1962.

42. *Valtiopäivät 1962. Pöytäkirjat I*, Ehdotukset laiksi auto- ja moottoripyöräverosta 9.7.1962, pääministeri Karjalaisen puheenvuoro, 883.

dessä viranomaisiin Helsingissä. Keskusteluissa nousi ensimmäisen kerran esille Autokeskuksen mahdollisuus aloittaa Datsun-henkilöautojen tuonti Suomeen. Asioiden edettyä suotuisasti ilmoitti Autokeskus Nissanille kesäkuun alussa, että se oli valmis aloittamaan pysyvän ja kestävä yhteistyön Nissanin kanssa henkilöautojen tuonnissa ja markkinoinnissa. Mahdollistaakseen tämän Autokeskus oli valmis luopumaan Datsunin hyväksi ranskalaisen Panhard-henkilöauton tuonnista, jota merkkiä Autokeskuksen sisaryritys Kansanauto Oy edusti. Se, mitä Autokeskus Nissanilta toivoi, oli ennen kaikkea ymmärrystä esitettyä auton hintatoivomusta kohtaan, sillä Suomessa tuntemattoman automerkin olisi heti alussa saatava paikkansa markkinoilla kilpailijoita houkuttelevammalla hinnalla. Jos hallituksen suunnitelmat toteutuisivat kesällä 1962, oli Autokeskuksen mukaan täysin mahdollista, että Panhard-autojen tuonnista vapautuvien noin sadan lisenssin lisäksi olisi lievennetty henkilöautojen tuontisäännöstelyn kautta saatavissa vielä ylimääräiset lisenssit 500–600 Datsun-henkilöautolle.⁴³

Datsunien tuonnin onnistuminen riippui Suomen hallituksen suunnitelmien lisäksi paljolti myös siitä, kuinka edullisesti autot olisivat kuljetettavissa Japanista Suomeen. Laivauksen hoitaisi Georg Veflingin Skibs A/S Oiltank, sillä Autokeskus oli kesällä 1962 siinä käsityksessä, että jos laivaaja olisi jokin muu varustamo, olisi Autokeskuksen maksettava palkkio maahantuodusta autoista A/S Oiltankille.⁴⁴ Datsunien tuonnin Suomeen kasvaessa vuonna 1964 muuttui kysymys palkkioista Autokeskukselle hyvin vaikeaksi, sillä A/S Oiltankin näkökulmasta sille kuului perimiensä laivausmaksujen lisäksi erillinen palkkio (royalty) kaikista tuoduista autoista. Kävi kuitenkin ilmi, että ajatus norjalaisten vaatimista erillisistä palkkioista oli varustamon oma ajatus, eikä siitä ollut Nissanin kanssa sovittu. Lokakuussa 1964 Nissanilta ilmoitettiin Suomeen, ettei se hyväksyisi autojen tuonnista koituvien palkkioiden antamista A/S Oiltankille.⁴⁵

Asioiden myöhemmästä kehityksestä huolimatta Autokeskus Oy, Nissan Motor Co., Ltd. ja Skibs A/S Oiltank olivat sidottuja toisiinsa kesällä 1962, jotta Datsun voisi viimein yli kahden vuoden yrittämisen jälkeen rantautua pysyvästi Eurooppaan. Autokeskuksen kiinnostus Datsunia kohtaan oli sekä Nissanille että A/S Oiltankille juuri sitä, mitä ne olivat toivoneet löytävänsä Euroopasta – maahantuojan, jolla oli lähes 40 vuoden kokemus ja halu tuoda Datsun voimalla markkinoille.

Nissanin yritykset saada vienti käynnistymään Pohjois- ja Keski-Eurooppaan olivat tätä ennen tuottaneet laihan tuloksen. Pyrkimykset Keski-Euroopassa eivät olleet onnistuneet, vaikka *Automotive World* -lehden maaliskuun 1963 painoksessa ilmestyneessä Nissanin mainoksessa mainittiinkin yhtiöllä olevan Itävallassa edus-

43. Autokeskuksen tarkoitus oli siirtää Panhardin tuontia varten jo myönnettyjä henkilöautojen tuontilisenssejä käytettäväksi Datsunin maahantuontiin. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Re: Import of Datsun Bluebirds to Finland." Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 8.6.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Gentlemen." (BL-19) Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co., Ltd:lle 16.9.1963. Allekirjoittanut Sven Klaile.

44. Mahdollisesti Nissanin ja A/S Oiltankin välillä oli virallisesti tai epävirallisesti sovittu siitä, että A/S Oiltank saisi hoitaakseen Pohjois-Eurooppaan menevät toimitukset palkkiona Datsunin vienninedistämistyöstä. Varmaa kuitenkin on, että A/S Oiltank piti itseään itseoikeutettuna järjestämään laivaukset Suomeen, eikä Nissanin taholta esitetty eriviä mielipiteitä ennen vuosia 1964–1965.

45. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Re: Import of Datsun Bluebirds to Finland." Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 8.6.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "New Costing of Datsun Bluebird." Nissan Motor Co., Ltd:n kirje Skibs A/S Oiltankille 12.7.1962. Allekirjoittanut Kanichi Tanaka; AYA, S. Klailen kaapissa olleita papereita 1960–1980-luvulta, "Dear Mr. Klaile," Nissan Motor Co., Ltd:n kirje Autokeskukselle 13.10.1964. Allekirjoittanut K. Tamaki; AYA, S. Klailen kaapissa olleita papereita 1960–1980-luvulta, "Autokeskus Helsingfors." Georg Veflingin kirje Autokeskukselle 23.11.1965.

taja nimeltä Industrie-Import GmbH.⁴⁶ Nissanin tai ylipäänsä japanilaisten autojen vienti Itävaltaan ei muodostunut huomattavaksi Euroopan tuontimaiden välisessä vertailussa ennen 1970–1980-luvun vaihdetta. Tämä siitäkkin huolimatta, että samanaikaisesti maahantuonnin käynnistyessä Suomeen vuonna 1962 oli Itävallassa Datsuneita jo yritetty kaupata.⁴⁷ Norjan ja Itävallan hyytyneiden myyntiponnisteluiden jälkeen Suomi muuttui Nissanille valopilkuksi Euroopan kartalla. Nissanin mukaan Euroopan markkinoille pääsy vaatisi tästedes vakautta, sisua ja jatkuvia ponnisteluja. Ottaen huomioon aikaisemmat esteet Euroopassa oli Nissanin nyt keskeyttävä Suomen markkinoille päässyn.⁴⁸

Nissanin halua päästä käsiksi Suomen markkinoihin voidaan punnita muun muassa sillä, mikä oli yhtiön valmius tehdä uhrauksia laskeamalla tuotteensa hintaa. Autokeskuksen toivomuksena oli Datsunin fob-hinnaksi 820 Yhdysvaltain dollaria,⁴⁹ kun taas Nissan oli ilmoittanut alkukesästä ”uhrihinnakseen” 846 dollaria.⁵⁰ Heinäkuussa Nissan kuitenkin tarkasti hintavaatimustaan ja ilmoitti uudeksi hinnaksi 830 dollaria pahoitellen, ettei Autokeskuksen Suomen mark-

kinoille kilpailukykyiseksi määrittelemään 820 dollarin hintaan ollut mahdollista päästä. Tämä Nissanin antama uusi hinta oli tarkoitettu 700 kappaleen Datsun Bluebird-henkilöauton tilausta varten.⁵¹ Autokeskuksessa ymmärrettiin, että usean sadan auton kertatilauksella oli huomattava riski, kun tilatut autot olivat valmistajansa ensimmäisiä markkinoitavia tuotteita maassa. Jotta yksittäisellä Datsun-henkilöautolla olisi mahdollisimman kilpailukykyinen hinta, oli säästöjä haettava laivauskustannuksista. Ratkaisu oli suuren autoerän kertatoimitus, jolloin yksittäistä autoa kohden kuljetuskustannukset pienenevät ja laskivat sen tulevaa myyntihintaa.⁵² Autokeskus ja Nissan luottivat siihen, että A/S Oiltankilla olisi käsissään ratkaisun avaimet.⁵³

Autokeskus piti kevään mittaan tiiviisti yhteyttä Norjaan ja alkukesästä A/S Oiltank ilmoitti olevansa valmis varaamaan Datsunien laivausta varten tarvittavat alukset, kun toimitus Suomeen sopisi Nissanin tuotantoaikatauluihin.⁵⁴ Ennen sopimuksen ja tilauksen solmimista Autokeskus halusi hankkia vielä kolme Datsun-henkilöautoa Norjan kautta testikäyttöä varten.

46. Lähteessä yhtiön nimi on kirjoitettu muotoon Industrie-Import GmbH. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, Standard Advertising, Inc:n kirje ja mainosliite Autokeskukselle 6.5.1963. Allekirjoittanut Tomoo Fukuya.

47. Nissan oli solminut edustussopimuksia myös Väli-meren maissa toimivien yritysten kanssa. Kreikassa Nissanin edustajana toimi Nic. J. Theocarakis, Kyproksella The Amazon Enterprises Ltd., Maltalla The United Acceptances Ltd. ja Turkissa Jac Dekalo & Co., Ltd. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, Standard Advertising, Inc:n kirje ja mainosliite Autokeskukselle 6.5.1963. Allekirjoittanut Tomoo Fukuya; *Nissan Motor Co. Ltd. at Home & Abroad*. Original survey published in Japan by The Zaikai, Tokyo. English version, edited and augmented, by Japaneeds (Multilingua) Ltd., London 1983, 170–173; Datsun Bluebird 1200. *Tekniikan Maailma* 10/1962, 20.

48. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Re: Bluebird for Finland.” Nissan Motor Co., Ltd:n kirje Skibs A/S Oiltankille 2.7.1962. Allekirjoittanut Kanichi Tanaka; Nissanin jidōsha 1973, 70.

49. Fob eli free on board (vapaasti aluksessa) tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajan nimeämään alukseen nimetyssä satamassa. Toisin sanoen tilaaja maksaa tavaran toimituskustannukset.

50. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Re: Import of Datsun Bluebirds to Finland.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 8.6.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile.

51. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Dear Sirs,” Nissan Motor Co., Ltd:n kirje Autokeskukselle 11.7.1962. Allekirjoittanut Kanichi Tanaka.

52. Väinö H. Bromanin haastattelu 9.5.2012. Haastattelija Juha Sahi.

53. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Dear Sirs,” Nissan Motor Co., Ltd:n kirje Autokeskukselle 11.7.1962. Allekirjoittanut Kanichi Tanaka; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”nismo tk 2503 telex to 12515 July 10.” Sähkösanoma Nissan Motor Co., Ltd:ltä Autokeskukselle 10.7.1962.

54. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Re: Import of Datsun Bluebirds to Finland.” Autokeskuksen kirje Nissan Motor Co., Ltd:lle 8.6.1962. Allekirjoittanut Sven Klaile.



Datsun Bluebird 1200 Jätkäsaarella toukokuun puolivälissä 1962. Kuva on julkaistu myös Tekniikan Maailmassa 7/1962, 16. Kuva: Aro-Yhtymän arkisto.

Nämä autot saapuivat yksi kerrallaan ensimmäisen tullessa Helsinkiin 7. toukokuuta ja viimeisen 31. heinäkuuta.⁵⁵ Autot olivat uudempaa Datsun Bluebird 1200 PL312U-mallia, joista Autokeskus teki myöhemmin kyseisen suuren tilauksen. Autokeskuksen valmistellessa Datsunien maahantuonnin aloittamista hyväksyi eduskunta edellä käsitellyn hallituksen esityksen. Asiat olivat edenneet odotetunlaisesti, joten Autokeskuksen seuraava tehtävä oli ottaa yhteys Pohjoismaiden Yhdyspankkiin (PYP). Keskusteluissa pankin kanssa ilmoitettiin yrityksen suunnitelmista aloittaa Datsunien maahantuonti, jota varten PYP:ltä pyydettiin rahoitusapua. Pankin vastaus oli myönteinen, sillä Autokeskus, toisin sanoen Eric Broman, ja PYP olivat tehneet yhteistyötä jo kolmenkymmenen vuoden ajan.⁵⁶ Rahoituspuolen ratkettua ja henkilöautojen

tuonnin vapauduttua määrällisistä rajoituksista 15. heinäkuuta oli aika siirtyä neuvotteluyhteyteen Nissan Motor Co., Ltd:n kanssa.⁵⁷

55. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Gentlemen:" (BL-19) Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co., Ltd:lle 16.9.1963. Allekirjoittanut Sven Klaile; Japanilaisia... (kuvateksti) *Tekniikan Maailma* 7/1962, 16.

56. AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Re: Import of 700 Datsun bluebirds to Finland." Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co. Ltd:lle. Lähetetty syksyllä 1962.

57. Määrällisten rajoitusten poistumisesta huolimatta henkilöautojen tuonti oli edelleen lisensoitua (automaattinen lisensointi). Tuontilisenssit myönnettiin määräajaksi, joka Datsunilla oli kolme kuukautta. Henkilöautojen tuontisäännöstelyn lieventäminen liittyi eduskunnan 13.7.1962 hyväksymään auto- ja moottoripyöräveroasetukseen. *Asetuskokoelma 1962*, No. 371. Asetus auto- ja moottoripyöräverosta; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, "Re: Import of 700 Datsun bluebirds to Fin-

Datsun kestää!⁵⁸

Myyntivalikoimaansa ”kansanautoa” etsineessä Autokeskus Oy:ssä vuonna 1960 herännyt kiinnostus Datsunia kohtaan ratkaisi sen, että kevättalvella 1962 yhtiössä tehtiin päätös lähestyä Nissan Motor Co., Ltd:tä ehdotuksella Datsunin maahantuonnin aloittamisesta Suomeen. Yhteistyöehdotuksen esittäminen mahdollistui Suomen ja Japanin tehtyä sopimuksen keskinäisen kaupan vapauttamisesta joulukuussa 1961. Suomen liittännäisjäsenyys EFTA:ssa puolestaan vaikutti siihen, että Suomessa tehtiin päätös vapauttaa henkilöautojen tuonti määrällisistä rajoituksista kesällä 1962, mikä hieman aikaisemmin toteutetun pakettiautojen tuontilisensoinnin keskeyttämisen kanssa joudutti Autokeskuksen suunnitelmia Datsun-henkilöauton maahantuonnin aloittamisesta.

Euroopan vientiponnisteluissaan rypeneelle Nissanille kokeneen eurooppalaisen maahantuojan ilmaantuminen lupaavine ehdotuksineen tuli kuin lahja, josta saatava hyöty oli turvattava hinnanalennustenkin uhalla. Autokeskuksen ja Nissanin intressien yhteensovittaminen, jonka tuloksena solmittiin maahantuontisopimus, yhdessä Skibs A/S Oiltankin antaman panoksen kanssa mahdollisti Datsun-henkilöauton rantaantumisen Suomeen ja sen kautta pysyvästi Euroopan markkinoille vuodesta 1962 lähtien. Tämä ei merkinnyt ainoastaan suurta askelta Nissanille, vaan myös laajemmin koko japanilaiselle autoteollisuudelle. Ensimmäistä kertaa japanilainen autovalmistaja oli saanut avuttua eurooppalaiseen maahan säännöllisen viennin. Nissanin vienti Suomeen oli vuosikymmenen lopulle saakka suurempaa kuin mihinkään muuhun Euroopan maahan.⁵⁹ Muut japanilaiset autovalmistajat seurasivat Nissanin esimerkkiä, ja Suomesta tuli koko japanilaisen autoteollisuuden merkittävin vientikohde Euroopassa 1960-luvulla.⁶⁰

Menestys ei tullut ilmaiseksi, sillä Autokeskus ja Nissan joutuivat tekemään huomattavia uhrauksia onnistuakseen Datsunin markkinoinnis-

sa vuosina 1962–1963.⁶¹ Kun myyntiluvut lähtivät raketinomaiseen nousuun uudistuneen Datsun Bluebirdin markkinoinnin myötä vuonna 1964, alkoi myös Toyotan ja toisen japanilaisen automerkin Isuzun maahantuonti Suomeen. Näiden, samoin myöhemmin Suomeen tulleiden japanilaisten automerkkien tuontia helpottivat muun muassa polttoaineen kalleus, markkinoiden avoimuus ja pieniä autoja suosinut tariffipolitiikka.⁶² Myös suomalaisten kuluttajien kasvava kiinnostus japanilaisia autoja ja niiden ominaisuuksia kohtaan vaikutti japanilaisen autoteollisuuden menestymiseen Suomen markkinoilla 1960-luvulla ja sitä seuranneina vuosikymmeninä.

land.” Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co. Ltd:lle. Lähetetty syksyllä 1962; AYA, Nissan Motor Co. Korrespondens 1962–63, ”Attention Mr. Kanichi Tanaka.” Autokeskuksen muistio Nissan Motor Co., Ltd:lle 9.2.1963. Allekirjoittanut Sven Klaiile.

58. Vuonna 1963 Teekkarien Autokerhon Datsunilla toteuttamaa yli 100 000 kilometrin koeajoa siivitti mainoslause ”Datsun kestää”.

59. Nissan jidōsha 1975, 628–629.

60. Tuotujen autojen kokonaiskappalemäärässä mitatuna Suomi oli merkittävin vientikohde japanilaiselle autoteollisuudelle Euroopassa 1960-luvulla. Nissan Motor Co. Ltd. at home & abroad 1983, 170, 173. Simo Laurila, Toyota johtaa Japanissa nousee jyrkästi Suomessa. *Auto ja Liikenne* 12/1969.

61. Datsunin markkinoinnin alkuvuosia käsittelen valmisteilla olevassa väitöskirjassani.

62. Ilkka Koskimies, *Japani Suomen viennin kohdemaana*. Liiketaloustiede: markkinoinnin projektitutkielma, Turun kauppakorkeakoulu 1982, 34–36. *Nyt julkaistu Juha Sahin artikkeli on käynyt läpi tieteellisen vertaisarvioinnin.*