

**Deutsches Generalkonsulat  
für Kanada.**

**Montreal,**

Ottawa, den 18. Januar 1938

G. Nr. 58

Betrifft: Deutscher Automobil-  
Kundendienst in Kanada

1 Anlage (nebst 2 Unteranlagen)

Dtsch. Konf. Montreal
Eing.: 26. JAN. 1938
Tageb. Nr. <u>73.</u>
<u>3</u> Inf.

*Wg 20/E*

Wie der im Durchdruck beiliegende Bericht an die  
/ Reichsstelle fuer den Aussenhandel vom 13. Januar d.J.  
erkennen laesst, hat der Ausbau von Kundendienst-Stuetz-  
punkten der deutschen Automobil-Industrie, worueber nach  
dem Erlass vom 30. Oktober 1936 -131-60 25/8 - gelegent-  
lich berichtet werden sollte, in Kanada bisher keinerlei  
Fortschritte gemacht. Auch fuer die Zukunft ist kaum ein  
Wandel hierin zu erhoffen, weil fuer den Absatz deutscher  
Personenkraftwagen in Kanada schlechterdings alle Voraus-  
setzungen fehlen, was wiederum den Aufbau eines Kunden-  
dienstes undurchfuehrbar macht. Schon in Deutschland wie  
in anderen europaeischen Laendern kann man erst dann von  
einem Kundendienst sprechen, wenn Ersatzteilbeschaffungen  
und Reparaturen nicht nur - wie selbstverstaendlich -  
an der Erzeugungstaette des Wagens moeglich sind, sondern  
bei zahlreichen, moeglichst engmaschig ueber das Land  
verteilten Stellen, wie es hier fuer jede amerikanische  
Marke zutrifft. Bei den unendlich groesseren, dabei men-  
schenleerereren Raemen Kanadas ist das hier noch viel mehr  
der Fall. Ein einziges Ersatzteillager fuer einen einzelnen  
Wagen wie das des Handelsattachés in Montreal ist selbst

An das

fuer

Auswaertige Amt

B e r l i n

*Wg*  
*Automobile*

fuer den Eigentuemer von recht zweifelhaftem Wert, wenn eine Reparatur viele Hunderte von Kilometern von Montreal noetig wird, wie bei den fuer europaeische Fahrer zum Teil unvorstellbar schlechten hiesigen Strassenverhaeltnissen gar nicht unwahrscheinlich ist. Ich habe persoendlich, um ein Beispiel zu nennen, auf einer Hauptstrasse in das bevorzugteste Ausflugs- und Erholungsgebiet bei Ottawa im Oktober v.J./durch Nachmessen festgestellt, dass der deutsche Wagen mit einer Bodenfreiheit von meist nicht mehr als 19 - 20 cm rettungslos festgefahren und liegen geblieben waere, wenn er die von Hunderten hoeher ueber der Strasse liegenden amerikanischen Wagen ohne Schwierigkeiten - wenn auch mit Vorsicht - genommene Strasse ebenfalls zu fahren versucht haette.

Bei dieser Sachlage, wie sie fuer Kanada auf absehbare Zeit weiter bestehen wird, bedeutet der Gebrauch eines deutschen Wagens nicht nur den Verzicht auf zahlreiche - und gerade die fuer Erholungszwecke wichtigsten - Benutzungsmoeglichkeiten, die der Besitzer des amerikanischen Wagens hat; sondern er stellt meiner Auffassung nach geradezu eine Gegenpropaganda gegen den deutschen Wagen dar. Die bekanntesten deutschen Marken haben an und fuer sich auch hier, schon dank der deutschen Rennerfolge, einen guten Ruf. Es kann diesem Ruf nur schaden, wenn der Fahrer des deutschen Wagens wegen der Wegeverhaeltnisse umkehren muss, wo der amerikanische Wagen bedenkenlos fahren kann. Auch die Unmoeglichkeit der Reparatur des deutschen Wagens wirkt stets durchaus als Gegenpropaganda gegen diesen; das habe ich nicht einmal sondern viele Male feststellen muessen, wenn ich auf meinem frueheren Posten in Algier meinen Wagen manchmal wochenlang nicht fahren konnte, weil in dem mir mitgegebenen Ersatzteillager gerade der benoetigte Teil fehlte, wie sich mit einem solchen Privatlager  
niemals

niemals vermeiden lassen wird. Nicht weniger als dreimal wurden mir damals von den deutschen Werken auf meine telegraphische Bestellung falsche Ersatzteile geschickt, weil angeblich die Buchhaltung des Werkes ueber meinen Wagentyp falsche Auskunft gegeben hatte. Ein anderes Mal war der geschickte Ersatzteil, eine Benzinpumpe, zwar an sich richtig, aber - obwohl angeblich auf dem Pruefstand untersucht - voellig unbrauchbar, wie das Werk demnaechst, nach Ruecksendung, mit allen Entschuldigungen vollauf anerkannte. Solche Vorfaelle sprechen sich aber herum; dafuer sorgen schon die Angestellten der Reparaturwerkstaetten.

Auch wo an und fuer sich der deutsche Wagen zunaechst gefaellt, wie bei der solideren aeusseren Ausstattung oft der Fall sein wird, wirkt die Mitteilung des deutschen Preisses stets abschreckend und sicherlich nicht im Sinne einer Propaganda fuer das deutsche Fabrikat.

Bei aller grundsatzlichen Anerkennung des Grundsatzes, dass der deutsche amtliche Vertreter einen deutschen Wagen zu fahren hat, sollte man hiervon doch dort eine Ausnahme zulassen, wo - wie in Kanada - alle die Vorteile, die man sich im allgemeinen von der Durchfuehrung jenes Grundsatzes versprechen kann, unbedingt fortfallen, ja zum Teil sich in Nachteile verwandeln.

gez. Windels

ABSCHRIFT.

DEUTSCHES GENERALKONSULAT  
FUER KANADA UND NEUFUNDLAND

MONTREAL,

den 13. Januar 1938

Ha. Automobile.

Mit Bezug auf das Schreiben vom 16. November  
v. J. - III A/4 werden in der Anlage die im Fragebogen  
zu diesem Schreiben enthaltenen Fragen betr. Absatz-  
moeglichkeiten fuer deutsche Automobile beantwortet.

Der Generalkonsul

I. A.:

W/D

gez. Wagner.

An

die Reichsstelle fuer den  
Aussenhandel

B e r l i n W 9.

Beantwortung des Fragebogens zum Schreiben der R.F.A.  
vom 16.11.37, betr.: Absatzmoeglichkeiten fuer deutsche  
Automobile in Kanada.

- 1) Die Daimler-Benz A.G. ist die einzige deutsche Automobilfabrik, die in Kanada sowohl fuer ihre Personenkraftwagen als auch ihre Lastkraftwagen vertreten ist. Die Vertretung liegt in Haenden der Firma Dominion Diesel, Limited, Toronto, die als Alleinverkaeuerin auftritt.
- 2) Das einzige Ersatzteillager eines deutschen Personenkraftwagens (Mercedes-Benz, Typ 170-V) in Kanada, bestehend aus 190 Teilen (Wert etwa RM 200) ist Eigentum des deutschen Handelsattachés in Montreal. Die Firma Dominion Diesel, Limited, Toronto, unterhaelt nur ein Ersatzteillager fuer Mercedes-Diesellastwagen im Werte von etwa \$ 4500,- (bestehend aus 2 vollstaendigen Motoren, ferner Bremsen und Zuehoeher fuer Starter, Zuendung und Lichter), sowie ein Lager im Werte von etwa \$ 500,-, bestehend aus Teilen, die hier im Lande kaeuflich sind.
- 3) Die Daimler-Benz A.G. unterhaelt bei ihrer Vertretung einen Kundendienst fuer ihre Diesellastwagen, wofuer ein Mechaniker zur Verfuegung steht. Ein frueher der Vertretung zuge teilter Ingenieur ist seit kurzem nicht mehr da.
- 4) Ein gemeinsamer Kundendienst besteht nicht.
- 5) Es ist auch weder ein von der "Exportgemeinschaft Deutscher Automobilfabriken" eingerichtetes Ersatzteillager noch Kundendienst vorhanden.
- 6) Im Laufe des Jahres 1937 sind 3 deutsche Personenkraftwagen nach Kanada eingefuehrt worden (2 Mercedes-Benz, 1 deutscher Ford). Es sind die Privatwagen der neu angekommenen Angehoe rigen der Reichsvertretungen in Ottawa und Montreal. Ein Verkauf von deutschen Lastkraftwagen hat im Jahre 1937 nicht

statt-

stattgefunden. 1936 ist ein deutscher Lastkraftwagen verkauft worden. In den vorangegangenen 4 Jahren sind 13 Diesellastwagen aus Deutschland eingefuehrt worden, sodass im ganzen jetzt 14 in Kanada im Betrieb sind.

- 7) Solange weder Ersatzteillager noch Kundendienst fuer deutsche Personenkraftwagen vorhanden sind, ist das Fahren mit deutschen Wagen in Kanada mit Risiko und Unannehmlichkeiten verbunden. Solange wird auch das Opfer, das die Reichsvertreter bringen, indem sie deutsche Wagen fahren, nutzlos sein. Mit dem Ersatzteillager und Kundendienst der Diesellastwagen sind mit Ausnahme eines Falles leidlich gute Erfahrungen gemacht worden.
- 8) Deutsche Personenkraftwagen stehen preislich viel zu hoch ueber den kanadischen und U.S.-amerikanischen Serienwagen, als dass sie irgendeine Aussicht auf Absatz haben koennten, auch wenn die deutschen Wagen hinsichtlich der Ausstattung und Federung (Schwingachsen) den amerikanischen Wagen ueberlegen sind. Der billigste 60 P.S.Ford Zweisitzer kostet in Kanada \$ 835.-, eine fuenfsitzige Chevrolet Limousine \$ 937.-, eine 95 P.S.Chrysler Limousine \$ 1296.-. Um einen Preisvergleich anstellen zu koennen, muss auf die Exportpreise der deutschen Wagen fuer Fracht und Zoll etwa 40% hinzugerechnet werden. Demnach wuerde ein Wagen der RM 4000.- Preisklasse, der zu RM 2400.- exportiert werden koennte, in Kanada RM 3360.- (= \$ 1344) kosten. Ein Wagen der RM 6000.- Inlandmarkpreisklasse wuerde bereits auf ueber \$ 2000.- zu stehen kommen. Nur ausgesprochene Liebhaber wuerden einen solchen Wagen kaufen und auch nur dann, wenn die Marke durch Werbung bekannt waere, der Wagen hier ausgestellt ist und ein gewisser Kundendienst gewaehrleistet sein wuerde.

Der

Der bekannteste deutsche Personenkraftwagen in Nordamerika ist Mercedes-Benz, da einige dieser Wagen in New York verkauft wurden und dort ein Mercedes Ausstellungsraum vorhanden ist. Der in New York vorhandene Abnehmerkreis ist allerdings in Kanada kaum vorhanden. Abschrift eines kuerzlich erschienenen Hinweises auf den Mercedes-Benz beehre ich mich beizufuegen.

Die Mercedes-Diesellastwagen begegnen in Kanada ziemlich scharfem englischen Wettbewerb. Die englischen Leyland-Wagen, die verhaeltnismaessig niedrig im Preis sind, sind seit Jahren eingefuehrt und koennen meist vom Lager in Toronto oder Montreal (Leyland Motors, Limited) geliefert werden.

Ferner ist dem Wettbewerb der Associated Equipment Co. zu begegnen, die englische Motoren und Lastwagen vertreibt und vor allem die Strassenbahngesellschaften mit Omnibussen beliefert, sowie der Gardner Engines, Limited, die nur die englischen Gardner-Motoren (keine vollstaendigen Lastwagen) einfuehrt. Die Motoren aus England sind zollfrei, waehrend auf den deutschen ein Zoll von 25% liegt. Ein gewisser Wettbewerb ist auch von Seiten der amerikanischen International Harvester Co. und Caterpillar Diesel Company vorhanden. Wie in Erfahrung gebracht wurde, sollen die Strassenbahngesellschaften mit den Dieseldomnibussen der Associated Equipment Co. (A.E.C.) auf die Dauer nicht zufrieden sein und daher beabsichtigen, zur Benutzung von Omnibuswagen mit Benzinbetrieb zurueckzukehren.

Bosch-Autozubehoerteile werden von der American Bosch Co., Springfield, Mass. vertrieben; der Absatz ihrer Erzeugnisse wird durch zu hohe Preise behindert.

Auszug aus "The New Yorker" vom 11. Dezember 1937,  
S. 83, aus dem Aufsatz "Motors and Motoring".  
-----

Another remarkably good car, but of quite a different sort, is the 230 Type Mercedes-Benz. Even though its six-cylinder engine develops only 55 brake horsepower, you couldn't put this one in the small-car class, for it will do anything that much bigger cars will do. Driving at high speeds, I had a feeling of stability and security and comfort, too, for both front and rear wheels are independently sprung. What I liked best, though, was the transmission. Changing gears in traffic was almost a pleasure, and ever so much easier than in the de-luxe 540-K model. This small Mercedes-Benz isn't a cheap automobile. A five-seater convertible costs around \$3,500.