

Kei Jidōsha – japanska småbilar

Kei Jidōsha översatt från japanska betyder "lätta bilar".

Japan är ett tätbefolkat land, där det är praktiskt med små lätta bilar. Redan 1949 skapades det första regelverket för Kei Jidōsha, för att premiera dessa bilar. De gynnas av skatter, parkeringsregler (i Japan kan det krävas parkeringsplats för att få köpa bil) och försäkringsregler — dessutom är de bränslesnåla med små motorer och låg vikt.

Speciellt regelverk

1949 – 1955 : Strikta regler

De första reglerna var för strikta för att fordon byggda enligt dem skulle bli populära; endast en handfull små tillverkare försökte sig på att bygga fordon i kategorin. Det var inte förrän reglerna lättades 1955 så att tvåtaktare med 360cc blev tillåtna som verklig serieproduktion av kei jidōshas kom igång.

1955–1976 : 360 cc

Den första framgångsrika modellen var Suzuki Suzulight, tillverkad 1955-1968. Den följdes 1958 av Subaru 360, och där efter växte kei-klassen stadigt fram till 1970. Modellerna blev alltmer sofistikerade, tex erbjöds 1968 automatlåda i Honda N360, och 1970 främre skivbromsar i Honda Z.



Suzuki Suzulight 1954.



Honda N360 1967.

Försäljningen ökade stadigt, och nådde 1970 hela 750 000 bilar. Under sjuttioalet gjorde dock allt starkare regler för avgasrening de små motorerna allt svagare, och klassens framtid verkade osäker. Det innebar att både Honda och Mazda slutade sälja personbilar för Kei-klassen, 1974 resp 1976, fast båda fortsatte dock att erbjuda kommersiella bilar för klassen.



Subaru 360.

1976–1990 : 550 cc

Efter 1970 minskade försäljningen drastiskt och 1975 såldes endast 150 000 bilar. Utsläppsreglerna var speciellt kännbara för Daihatsu och Suzuki, som bara erbjöd modeller med tvåtaktsmotor. Daihatsu kunde delvis luta sig mot sin storägare, jätten Toyota, men för lilla Suzuki var det riktigt tufft.

För att kompensera för utsläppsreglerna ville tillverkarna att reglerna skulle lättas och tillåta en något större kaross och en något större motor på 500 cc. Regeringen lyssnade och annonserade nya regler 26 augusti 1975 som innebar 200 mm ökad längd, 100 mm ökad bredd, och max motorvolym på hela 550 cc.

Reglerna gällde från 1 januari 1976 vilket gav tillverkarna dåligt med tid att förbereda sig. Det flesta hade utvecklat motorer på endast 500 cc, vilka typiskt stoppades i breddade och förlängda gamla karosser första året. Dessa sålde dock tillräckligt bra och inför 1977 hade de flesta tillverkare utvecklat nya modeller helt anpassade efter de nya reglerna.

Med de nya reglerna sålde Kei-bilarna allt bättre och snart såldes 700 000 bilar, om man räknar in kommersiella fordon. En annan fördel med reglerna var att det började bli intressant att exportera till andra



Honda Today 1985.

länder. 1976 exporterades 74 633 Kei-bilar, varav huvuddelen var kommersiella bilar. Ökningen fortsatte och 1980 exporterades 94 301 fordon. Nära en fjärdedel gick till Chile och nästan 17% till Europa.

Försäljningen ökade även i Japan, och 1981 såldes 1 229 809 Kei-bilar, inkl lastbilar. Det innebar att tex Honda återkom 1985 med Honda Today, och Mazda 1989 med Autozam Carol. Kei-bilarna blev alltmer sofistikerade, och det erbjöds modeller med tex fyrhjulsdrift, turboladdning och luftkonditionering.

En annan trend var att kommersiella skåpbilar (i Kei-klassen) erbjöds till privatpersoner till ett fördelaktigt pris. Först ut 1979 var Suzuki Alto, och året efter följde bland annat Subaru Family Rex och Daihatsu Mira efter.



Subaru Rex 1979.

1990 - 2014 : 660 cc

Reglerna förändrades igen i mars 1990, för att tillåta 100 mm längre fordon och en motorstorlek upp till 660 cc, 110 cc större än tidigare. Man införde även ett tak för motorstyrkan, 64 hk, för första gången.

Japan var mitt uppe i en ekonomisk bubbla, och alla tillverkare uppdaterade snabbt sina modeller.

Under denna tid importerades det även Kei-bilar från utlandet. En variant av Smart For Two, kallad Smart K, såldes mellan 2001 och 2004. Den anpassades för Kei-klassen genom mindre bakskärmar och mindre hjul med mindre spårvidd, men den sålde dåligt. Dessutom godkändes den lilla sportbilen Caterham 7 160 som Kei-bil, fastän den hade 81 hk. (Myndigheterna medgav ett undantag eftersom den såldes med denna effekt hemma i England.)

Med den snabba tekniska utvecklingen utrustades även Kei-bilar med sofistikerade motorer med tex turboladdning och flerventilsteknik. Vissa modeller delade



Mitsubishi i-MiEV 2009.

motor med snabba motorcyklar. För att förekomma hårdare lagstiftning införde branschföreningen JAMA (Japan Automobile Manufacturers Association) en frivillig fartbegränsning på 140 km/h.

2009 introducerade den första eldrivna Kei-bilen Mitsubishi i-MiEV, som också var den första moderna masstillverkade



Smart K 2002.

elbilen. Den följer reglementet för klassen, förutom för motorstorleken, och har en permanent-magnet elmotor på 63 hk.

2014 – nu : 660 cc, med högre skatt

I april 2014 förändrade den japanska regeringen skattereglerna för Kei-bilar, som drabbades av högre skatter. Den årliga skatten höjdes tex med 50%, och det blev mindre fördelaktigt att äga en Kei-bil jämfört med vanliga bilar.

Det är dock fortfarande mer fördelaktigt att äga en Kei-bil än en större bil. Nuvarande fordonsaccis är 2% av försäljningspriset, jämfört med 3% för vanliga bilar. Vägskatten är baserad på bilarnas motorstorlek, och det finns även en årlig viktbaserad skatt som är 30% lägre för Kei-bilar. Även försäkringarna är billigare för Kei-bilar.

Sportbilar

Efter att reglerna för Kei-klassen förändrades i mars 1990 var det tillåtet med motorer upp till 660 cc. Fastän man samtidigt införde ett tak på 64 hk för motorstyrkan, blev tillverkarna inspirerade att konstruera regelrätta sportbilar, i ett riktigt litet format.

Först ut var Honda Beat och Suzuki Cappuccino. Honda Beat hade mittmotor och erbjöd mycket goda köregenskaper. Suzuki Cappuccino erbjöd en roadster av mer klassiskt slag, också med goda köregenskaper. De kanske inte hade ett överdåd av kraft, men de hade vikten på sin sida.

Året efter släppte Autozam, Mazdas dåvarande varumärke för kei-bilar, sin futuristiska AZ-1. Den sålde inte lika bra, möjligtvis var den alltför avancerad för marknaden, och redan 1994 slutade den tillverkas. Den såldes även som Suzuki Cara. När reglerna ändrades igen upphörde även försäljningen av Honda Beat

Regeländringar över tiden

Datum	Max längd	Max bredd	Max höjd	Max motorstorlek		Max motorstyrka
				Fyrtakt	Tvåtakt	
8 juli 1949	2.8 m	1.0 m	2.0 m	150 cc	100 cc	Ej begränsad
26 juli 1950	3.0 m	1.3 m		300 cc	200 cc	
16 aug 1951				360 cc	240 cc	
4 april 1955				360 cc		
1 jan 1976	3.2 m	1.4 m		550 cc		
Mars 1990	3.3 m					
1 okt 1998	3.4 m	1.48 m		660 cc		64 hk (47 kW)

och Suzuki Cappuccino.

Sedan dröjde nästa sportbil till 2002 då Daihatsu Copen lanserades. Även det en klassisk roadster, med något tvåkoppsliknande former. Dess fokus var mer på att åka öppet än de tidigare sportbilarna i klassen. 2006-2012 såldes den med en större motor på 1.3 liter, men då är det ingen kei-bil längre. Den första generationen gjordes i hela tio år.

Efter ett kort uppehåll på ett år släpptes andra generationen Daihatsu Copen [Robe/Xplay/Cero] under 2014, med ett modernt säreget nylle. Året därpå, 2015, introducerade Honda sin andra mittmotorbil i klassen, Honda S660, en modern tolkning av föregångaren från 1991.

Försäljning

Honda N-Box är den bäst säljande Kei-bilen sedan 2013 (näst bäst 2012 och 2014). 2012 och 2014 sålde Daihatsu Mira resp Tanto bäst, och Suzuki Wagon R var den bäst säljande kei-bilen från 2003 till 2011.

De tre tillverkarna dominerar marknaden, med Nissan som uppstickare.

Daihatsu, Honda, Suzuki och Nissan-Mitsubishi är för närvarande (2024) de enda tillverkarna av kei-bilar. Modellerna från Mazda är i grunden från Suzuki, och modellerna från Toyota och Subaru är egentligen från Daihatsu. Dessutom är de kommersiella modellerna från Nissan och Mitsubishi från Suzuki.



Toyota Pixis Mega. I grunden en Daihatsu Wake.

Sportbilar Kei	Modell	År	Antal	Hjulbas (mm)	Längd (mm)	Höjd (mm)	Bredd (mm)	Motortyp
	Daihatsu Copen I [L880]	2002-2012	58 391	2230	3395	1245	1475	R4 [JB-DETi]
	Daihatsu Copen II [LA400] (Robe/Xplay/Cero/Coupe/GR Sport)	2014		2230	3395	1280	1475	R4 [KF]
	Honda Beat [PP1]	1991-1996	33 677	2280	3295	1175	1395	R3 [E07A]
	Honda S660 [JW5] (Neo Classic)	2015-2022	38 916	2285	3395	1180	1475	R3 [S07A]
	Autozam AZ-1	1992-1994	4392	2235	3295	1150	1395	R3 [F6A]
	Suzuki Cara	1993-1994	531	2235	3295	1150	1395	R3 [F6A]
	Suzuki Cappuccino	1991-1998	28 010	2060	3295	1185	1395	R3 [F6A] 95- [K6A]

	Honda Motor Company	Mazda Motor Company	Nissan Motor Company		Subaru Motor Company	Suzuki Motor Company	Toyota Motor Company	
	Honda	Mazda	Mitsubishi	Nissan	Subaru	Suzuki	Daihatsu	Toyota
Kei sportbilar	Beat S660	AZ-1				Cappuccino Cara	Copen	
Kei Hatchbacks	N360/LN360 Z360 Life Today That's Zest N-Box	R360 P360 / Chantez Carol Laputa	360 Minica eK i (MiEV)	Otti Dayz	360 Rex Vivio Pleo Stella	Suzulight Fronte Cervo Kei Alto	Fellow Mira / Cuore Leeza / Opti Cast	Pixis Epoch Pixis Joy
Kei Bussar	Capa Vamos / Hobio N-WGN	AZ-Wagon Spiano Flair	Toppo eK Space Town Box Delica D2	Moco Pino / Pixo Roox	Chiffon Lucra	Wagon R MR Wagon Alto Lapin Palette Spacia	Move Tanto Wake	Pixis Space Pixis Mega
Kei SUV:ar	S-MX Z	AZ-Offroad Flair Crossover	Pajero Mini			LJ / Jimny SJ / Samurai JB53 / Jimny JB64 / Jimny Hustler	Naked Taft	
Kei Lastbilar	T360 TN360 Acty / Street	T2000, K360 B360 Porter Scrum	Mizushima Go, Leo Minicab	S-Cargo NV100	Sambar Dias Wagon	Carry / Every	Midget Hijet Atrai	Pixis Truck/Van



Daihatsu Copen.



Toyota Pixis Epoch.



Daihatsu Move.



Mitsubishi Pajero Mini.



Subaru Sambar.

Modeller i fetstil säljs för närvarande (2024).