

Der weltweite Vertrieb des VW 411/412 von 1968 bis 1974

Von : Dr. Hilmar Walde / Dezember 2014 / Stand : Jan. 2017

1. Vorwort

Basis dieser Analyse sind zum einen die komplett ausgewerteten „Marktberichte“ aus der Zeitschrift Auto Motor und Sport (AMS) von 1968 bis 1974. Aus ihnen konnte ich die monatlichen deutschen Verkaufszahlen (die Zulassungszahlen für den VW Typ 4 wurden damals tatsächlich separat gezeigt!) auf das Stück genau entnehmen. Des Weiteren habe ich vom Archiv in Wolfsburg die Liste aller Länder erhalten, in die Typ 4 exportiert wurden und die dorthin verkaufte Menge, aufgeteilt in Limousinen (2 und 4-Türer ohne Unterscheidung) und in Variant-Modelle. Zusätzlich zu diesen Informationen, habe ich die deutschen Zulassungsstände von Flensburg zum 01.07.72, zum 01.07.73, zum 01.07.74 und zum 01.07.75, aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Typ 4 Fahrzeugtypen und Motoren, vom Kraftfahrtbundesamt in Flensburg erhalten. Die für uns ebenfalls interessanten Zahlen von den Stichtagen 1. Juli 1969, 1. Juli 1970, bis zum 1. Juli 1971 sind leider nicht mehr in Flensburg vorhanden. Die Produktionszahlen (nach Kalenderjahren) stammen aus dem VW Museum in Wolfsburg, die dort auf die Wand gedruckt sind. Alle anderen Angaben bzgl. der Jahre werden in VW-Modelljahren (MJ geht vom 1. August bis zum 31. Juli) angegeben, wenn nicht ausdrücklich Kalenderjahre genannt werden.

Da alle Informationen zu diesem Thema nur sehr schwierig in Erfahrung zu bringen waren, bin ich für jede Anmerkung und Korrektur dankbar, am liebsten als Email unter shwalde@live.de

2. Übersicht über alle Verkaufsregionen

Als der VW411 im August 1968 als „Zyklus“ (Einfach- statt Doppelscheinwerfer) mit 68 PS Vergasermotor auf den deutschen Markt kam, hatte man bei VW vertriebsseitig sehr hohe Erwartungen an das neue Fahrzeug. Man glaubte bis zu 1.000 Fahrzeuge am Tag produzieren und verkaufen zu können, was einer Verkaufsmenge pro Jahr von ca. 250.000 bis 300.000 Fahrzeugen entsprochen hätte. Letztendlich sind über die gesamten rund 6 Jahre Verkauf nur etwas mehr als eine angestrebte Jahresproduktion verkauft worden, nämlich **367.728** Stück. Der Typ 4 war damit ein respektable Flop für VW. Wenn VW nicht 1973 mit der Hilfe von Audi den Passat und ab 1974 den Golf gebracht hätte, wäre es auch durchaus wahrscheinlich gewesen, dass er das letzte neue Modell bei VW geblieben wäre.

In den ersten 3 Kalenderjahren (1968-1970) war der Inlandsanteil noch mit um die 50% dominierend, ab dem 4. Kalenderjahr 1971 (Modelljahr 1971/72) stieg der Exportanteil stark an (auf bis zu 81% im Kalenderjahr 1971), vermutlich getrieben durch den Verkauf in Amerika (es scheint keine Zyklopen in Amerika gegeben zu haben) und der Inlandsanteil reduzierte sich auf 19%. Spätestens mit dem Modelljahr 1971 (August 1970) begann der Export in die USA mit den Einspritzmotoren (Kennbuchstabe „W“). Die für die USA entwickelten Motoren (Kennbuchstabe „EA“) waren erst ab August 1971 verfügbar. Die weiteren US spezifischen „EB“ Motoren setzten am 1. August 1972 ein und zuletzt kamen ab dem 1. August 1973 die „EC“ Motoren, die einzigen schon mit L-Jetronic für Kalifornien.

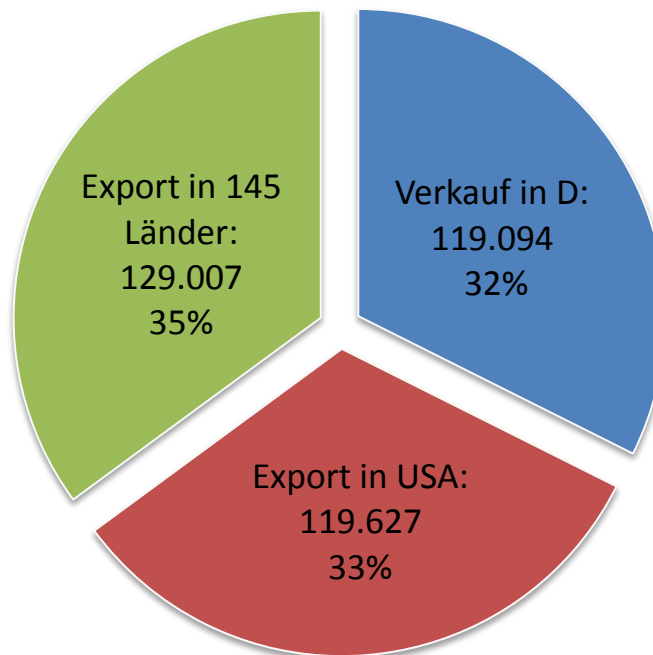
Das **Diagramm 1** zeigt in einer graphischen Aufteilung die Verkaufszahlen in Deutschland, in den USA und im Rest der Welt. Nach dieser Statistik wurden insgesamt ziemlich genau ein Drittel aller Fahrzeuge

mit **119.094** in Deutschland verkauft, ein weiteres Drittel mit **119.627** Fahrzeugen in den USA und das letzte Drittel mit **129.007** Fahrzeugen in insgesamt 145 weiteren Ländern. Der Gesamtexportanteil betrug somit **68%**.

Im Modelljahr 1969 (Zyklopen-Jahr) scheint der Typ 4 nur begrenzt exportiert worden zu sein (Zyklop-Prospekte für UK, Benelux und Frankreich sind bekannt). Leider gibt es keine Verkaufszahlen für Einzeljahre pro Land, sondern nur jeweils eine Verkaufszahl über alle 6 Jahre. Auch geht aus der VW-Exportstatistik nicht hervor, ab wann in ein Land exportiert wurde.

Diagramm 1

Typ 4 Export von 1968-1974 kum.



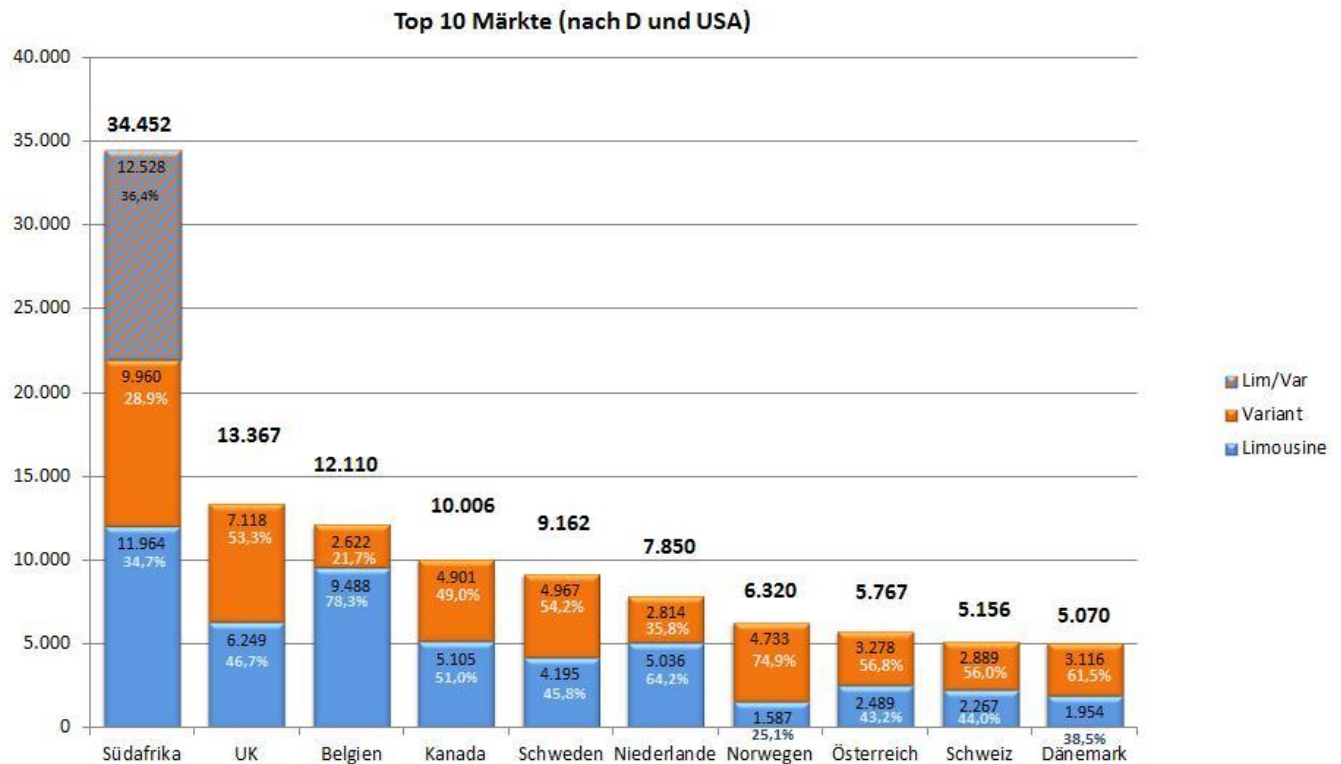
Quelle : Archiv Volkswagen

Außerhalb von Deutschland und den USA wurden in den 6 Jahren in keinem Einzelland für VW relevanten Mengen verkauft. Wenn man sich nun die Statistik für die Verkaufszahlen in den Top 10 Märkten (inkl. Deutschland und USA) ansieht, zeigt sich, dass in diesen 10 Märkten mit **337.755** Fahrzeugen genau **91,8%** der Typ 4 Fahrzeuge verkauft wurden. Die anderen 137 Märkte spielten daher vertriebsseitig mit knapp **30.000** Fahrzeugen in 6 Jahren keine Rolle.

Drittgrößter Markt war Südafrika mit insgesamt **34.452** Rechtslenker-Fahrzeugen. Danach England mit nur noch **13.367** Rechtslenker-Fahrzeugen, gefolgt von Belgien mit **12.110** Stück und Kanada mit **10.006**

Fahrzeugen. Nach diesen 6 Märkten hat kein weiteres Land sonst noch eine fünfstellige Verkaufszahl in 6 Jahren erreicht, siehe **Diagramm 2**.

Diagramm 2



Quelle : Archiv Volkswagen

Es gab aber insgesamt 107 Länder mit weniger als 100 Stück Gesamtabsatz in 6 Jahren!

CKD = „Completely knocked down“ d.h. das Fahrzeug wird zerlegt ins Zielland geliefert und dort lokal zusammengesetzt, um Einfuhrzoll zu sparen, wurde neben Südafrika (21.924 Stück waren CKD, der Import lag bei 12.528 Stück; blau/orange gestreifter Balken im Diagramm 2) auch in Portugal (CKD = 474 Limousinen, Import 131 Stück) und in Malaysia/Singapur mit 58 CKD-Fahrzeugen (44 Limousinen und 14 Variant) durchgeführt. Leider gibt es in den VW Exportdaten keine Aufschlüsselung nach 2 und 4türigen Limousinen, so dass eine Unterteilung der Limousinen nicht mehr möglich ist.

Für die Top 20 Märkte (mit D und USA) zeigt **Tabelle 1** die Verkaufszahlen und die Aufschlüsselung nach Limousinen und Variant-Modellen. Im Mittelwert liegt der Variant-Anteil bei um die **50%**, einzelne Länder fallen aber aus dieser Regel deutlich heraus, wie Belgien (22% Variant), Norwegen (75% Variant), und Frankreich (23% Variant). Und die Japaner haben nie einen einzigen Variant gesehen (0%)!

In dem größten Typ 4 Markt USA lag der Variant-Anteil bei **56,8%** und im zweitgrößten Markt Deutschland bei **46,4%**. Dabei muss man in Deutschland berücksichtigen, dass im MJ 1969 nur Limousinen (Zyklus) verkauft wurden, der Markteintritt in die USA und Kanada vermutlich erst im MJ 1971 erfolgte und in den späteren Jahren der Variant-Anteil in Deutschland ebenfalls steil anstieg.

Tabelle 1

TOP 20 Länder des Typ 4 Vertriebes und die Verteilung Limousine & Variant

	Summe	% Anteil	Limousine	Variant	Anteil Variant
1. USA	119.627	32,5%	51.632	67.995	56,8%
2. Deutschland	119.094	32,4%	63.834	55.260	46,4%
3. Südafrika*	*34.452	9,4%	11.964	9.960	45,4%
4. England	13.367	3,6%	6.249	7.118	53,3%
5. Belgien	12.110	3,3%	9.488	2.622	21,7%
6. Kanada	10.006	2,7%	5.105	4.901	49,0%
7. Schweden	9.162	2,5%	4.195	4.967	54,2%
8. Niederlande	7.850	2,1%	5.036	2.814	35,8%
9. Norwegen	6.320	1,7%	1.587	4.733	74,9%
10. Österreich	5.767	1,6%	2.489	3.278	56,8%
Summe 1 - 10	337.755		161.579	163.648	48,5%
Gesamtabsatz Typ 4 :			367.728		
Anteil der TOP 10 am Gesamtabsatz :				91,80%	
11. Schweiz	5.156		2.267	2.889	56,0%
12. Dänemark	5.070		1.954	3.116	61,5%
13. Frankreich	3.353		2.568	785	23,4%
14. Finnland	2.781		565	2.216	79,7%
15. Italien	1.371		901	470	34,3%
16. Japan	1.370		1.370	0	0,0%
17. Israel	810		623	187	23,1%
18. Nigeria	796		721	75	9,4%
19. Irland	642		299	343	53,4%
20. Puerto Rico	491		290	201	40,9%
Summe 11 -20	21.840		11.558	10.282	47,1%

Anteil der Länder 11 bis 20 am Gesamtabsatz: 5,94%

*Gesamtzahl Südafrika, davon 12.528 Import-Fahrzeuge ohne Zuordnung Limousine oder Variant

Quelle : Archiv Volkswagen

Ebenfalls in dieser Tabelle ist für die Länder 1 bis 10 der Anteil des jeweiligen Landes am Gesamtabsatz von **367.728** Stück in Prozent erkennbar, also Norwegen z.B. mit 1,7%. Die Märkte 11 bis 20 haben zusammen mit **21.840** Stück nur noch einen Anteil von knapp **6%** am Gesamtverkauf. Die restlichen 127 Märkte teilen sich noch **2,3%** oder **8.133** Fahrzeuge, im Durchschnitt 64 Fahrzeuge je Land. Eine Übersicht der Verkaufszahlen in den Ländern von Position 21 bis Position 50 zeigt der Anhang unter Pkt. 4.

Die Entwicklung des Exportanteils hat sich ab 1971 fast verdoppelt, wobei im Wesentlichen der Export nach den USA diese Entwicklung beeinflusst haben dürfte. Der Gesamtexportanteil begann 1968 bei 52,4% und steigerte er sich auf knapp 82% in 1974, siehe **Tabelle 2 und Diagramm 3**. Diese Zahlen sind in Relation zu den Kalenderjahren angegeben. Die höchste Gesamtproduktion war im Kalenderjahr 1971 mit knapp **80.000** Einheiten, wovon gut **64.000** in den Export gingen.

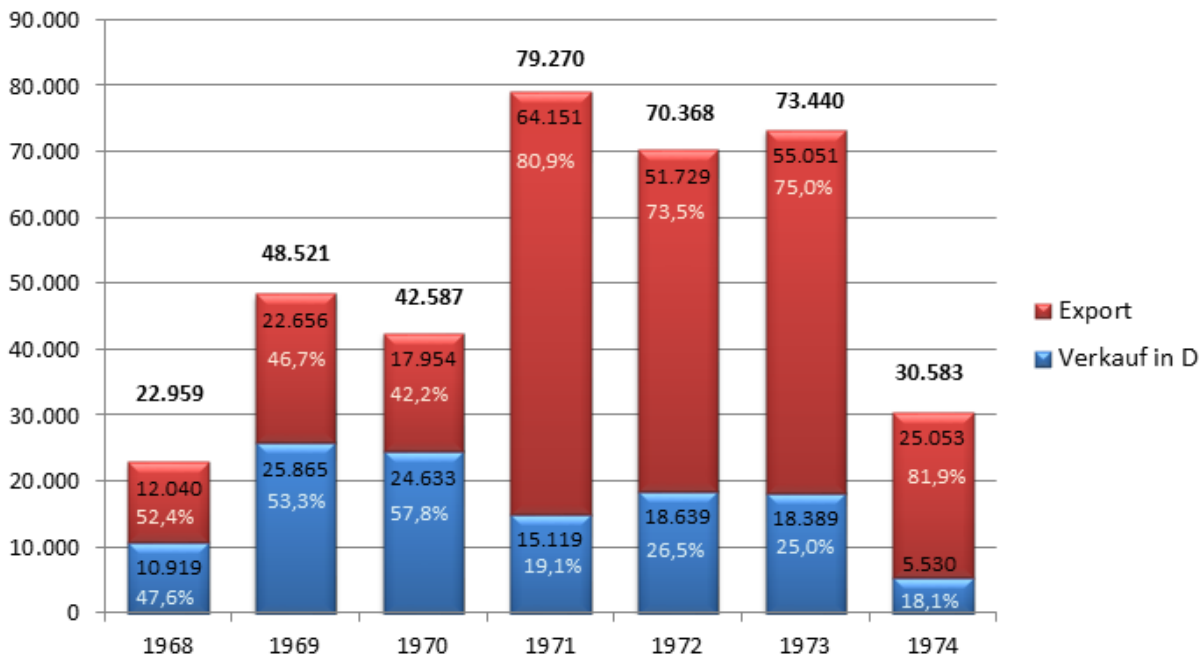
Tabelle 2

Übersicht zur Entwicklung des Exportanteils nach Kalenderjahren

	Produktion	Verkauf in D	Export	Exportquote
1968	22.959	10.919	12.040	52,4%
1969	48.521	25.865	22.656	46,7%
1970	42.587	24.633	17.954	42,2%
1971	79.270	15.119	64.151	80,9%
1972	70.368	18.639	51.729	73,5%
1973	73.440	18.389	55.051	75,0%
1974	30.583	5.530	25.053	81,9%
	367.728	119.094	248.634	67,6%

Diagramm_3

Übersicht zur Entwicklung der Exportquote nach Kalenderjahren



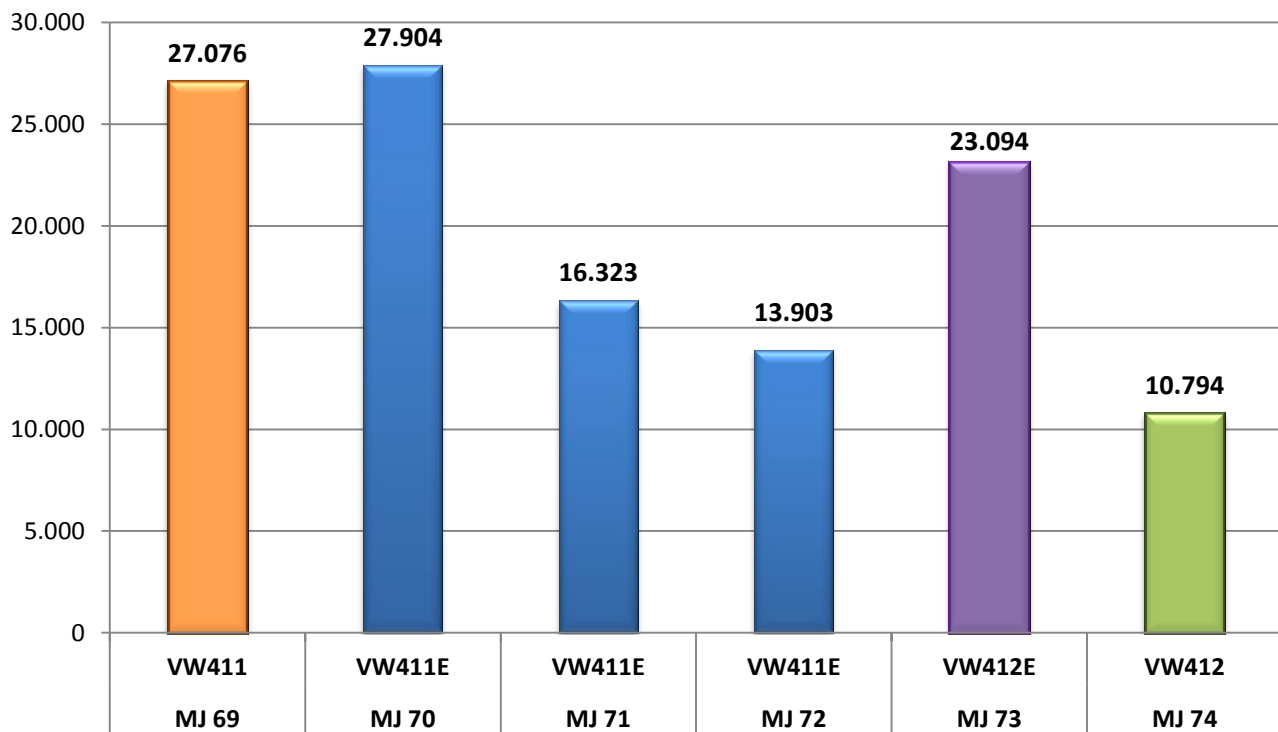
3. Verkaufszahlen in Deutschland

In Deutschland begann der Verkauf im August 1968. Der **Oktober 1968** blieb für immer der beste Verkaufsmonat aller Zeiten mit insgesamt **4.607** Fahrzeugen (Zur Info : Im MJ 1968/69 wurden nur

Limousinen verkauft !), diese Zahl wurde in den folgenden 6 Jahren in Deutschland nie wieder auch nur annähernd erreicht. Im ersten Modelljahr von August 68 bis Juli 69 wurden insgesamt **27.076** Limousinen verkauft. Dies war nur ein Bruchteil der geplanten Menge, daher wurden intensive Modellpflege-maßnahmen durchgeführt (neuer „E“ Motor mit D-Jetronic Einspritzanlage und 80 PS, verbessertes Getriebe, neue Frontmaske und viele andere Details im Innenraum) und zusätzlich das Variant-Modell auf den Markt gebracht. Es half aber alles nichts, im zweiten Modelljahr waren es mit **27.904** nur wenige Fahrzeuge mehr, die in Deutschland verkauft werden konnten. Die Verkäufe in Deutschland von MJ1969 bis MJ1974 zeigt das **Diagramm 4**.

Diagramm 4

Verkaufszahlen Typ 4 in Deutschland MJ 1969 - 1974



Quelle : AMS 1968 bis 1974

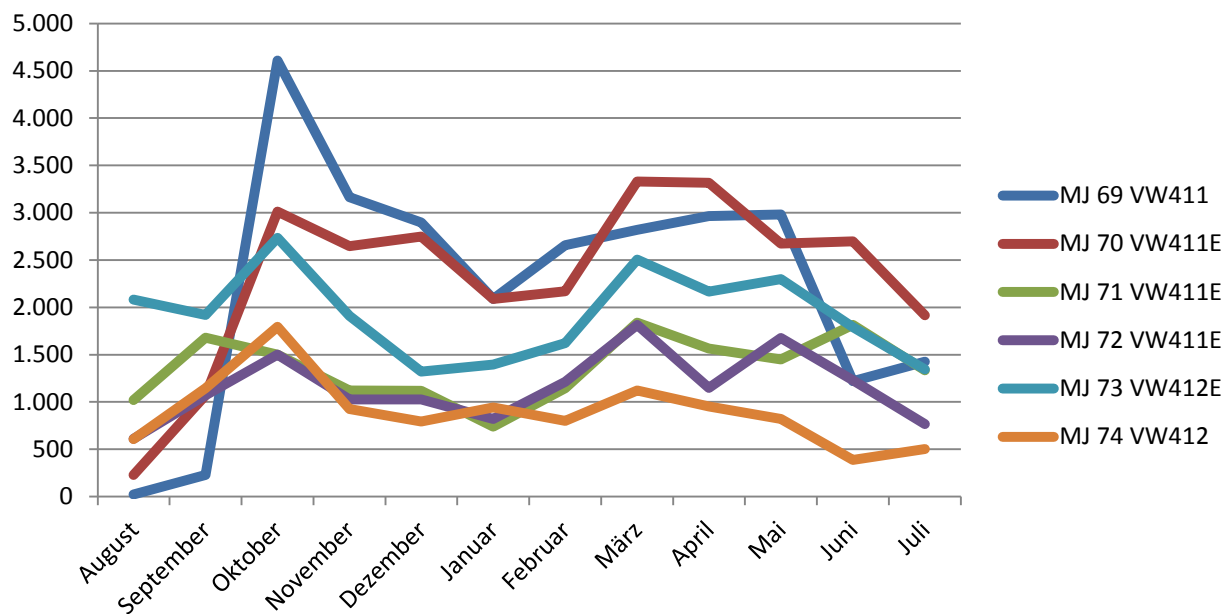
Man erkennt in **Diagramm 4**, dass bis Juli 1972 die Verkaufszahlen des VW411E um ca. 50% gegenüber den beiden „starken“ Modell-Jahren 1969 und 1970 absackten. Der „neue“ VW412E konnte die Verkaufszahlen nochmal für ein Jahr deutlich auf **23.094** Stück steigern, insgesamt waren die Zahlen aber im Vergleich zu anderen Fahrzeugen des Konzerns homöopathisch. Der stärkste Monat des VW412E war der Oktober 1972 mit **2.735** Stück. Insgesamt wurden in Deutschland in 4 Jahren ca. **81.224** Typ4 mit Einspritzmotor verkauft. Warum dann nochmal eine komplette Umstellung von Einspritzung auf Vergaser im Modelljahr 1974 erfolgte, bleibt eine der offenen Fragen (in USA blieb die Einspritzung als L-

Jetronic im MJ74). Die Verkäufe rauschten im MJ 1974 wieder um mehr als 50% in den Keller. Im MJ 1974 wurden nur noch **10.794** VW412(S) (**9.237** nach KBA, siehe Tabelle 3) mit Vergaser in Deutschland verkauft (der stärkste Monat war der Oktober 1973 mit **1.793** Stück), im Rest der Welt wurden aber gleichzeitig ca. **50.000** VW412 Vergasermodelle/Einspritzmodelle (nur USA) verkauft.

Alle diese Zahlen sind den Auto Motor & Sport Magazinen (Rubrik : „Marktbericht“) entnommen und berücksichtigen keine unterschiedlichen Typ4-Typen und Motorvarianten, so dass die Fahrzeuge des „alten Typs“ die später im nächsten Modelljahr als Ladenhüter verkauft wurden, hier nicht „rückwärts“ zuordenbar sind. Daher kommt es hier zu zahlenmäßigen Differenzen zu der Tabelle 3 (Quelle KBA Flensburg), da dort nach den verschiedenen Typen (Karosserie und Motor) unterschieden wird. Daher liegt z.B. die Gesamtzahl der VW 412E dort (Tabelle 3) mit **24.679** Stück höher als in Diagramm 4 (AMS), was bedeutet, dass **1.585** „E“ Modelle aus dem MJ73 erst im MJ 1974 zwischen den Vergaser-Modellen verkauft wurden. Daher ist auch die AMS-Zulassungszahl für das MJ74 (**10.794** Vergasermodelle, Diagramm 4) um **1.557** Stück höher, als die genauere, typspezifische KBA-Zahl (**9.237**, Tabelle 3). Den Verlauf der Verkäufe über die Monate, beginnend jeweils mit August (Start des MJ) zeigt **Diagramm 5**.

Diagramm 5

Monatlicher Verlauf der Typ 4 Verkaufszahlen in Deutschland von MJ 1969 bis MJ 1974



Quelle : AMS 1968 bis 1974

Meistverkauftes Modell in Deutschland war gemäß **Tabelle 3** der VW411E Variant mit ca. **28.150** Fahrzeugen, gefolgt vom VW 411 Zyklus 4Türer mit ca. **16.786** Fahrzeugen. Auf dem 3. Platz liegt der VW 412E Variant mit ca. **16.765** Stück. Die seltensten Typen in Deutschland waren die drei Vergaser-Limousinen mit dem VW 412S 2Türer (85 PS, **261** Fahrzeuge), dem VW 412 2Türer (75 PS, **339**

Fahrzeuge) und dem VW 412 4Türer (75 PS, **460** Fahrzeuge). Unberücksichtigt bleibt bei dieser Betrachtung der 68 PS Variant (**247** Stück) mit Automatik, da er ansonsten mit der zeitgleich (MJ70 und MJ71) verkauften Einspritzversion mit Schaltgetriebe identisch war.

Über alle Typ4 Modellreihen und alle Jahre hinweg, haben in Deutschland gemäß KBA (Tabelle 3) die 2türigen Limousinen einen Anteil von **20,9%**, die 4türigen liegen bei **32,7%** und die Variant-Modellen stellen die Mehrheit mit **46,4%** Anteil. Dieser hat sich aber im Laufe der Bauzeit signifikant verändert. Lag der Variant-Anteil beim VW411E nur bei **35,6%** stieg er beim VW 412E auf **68%** und bei den letzten Vergasermotoren im MJ74 lag er bei knapp **83%**. Im MJ74 verkauften sich die 75 PS Motoren in Deutschland mit einem Anteil von rund **62%** (**5.681** Stück) deutlich besser als die 85 PS Motoren mit **3.556**Stück (**38%**).

Tabelle 3

Bestände in D von VW 411, VW 411 E, VW 412 E und VW 412 getrennt in Limousinen und Variant					
Gesamtbestand in Deutschland :					113.613
Bestand am Stichtag :	01.07.1972	01.07.1973	01.07.1974	01.07.1975	% Anteil
VW 411/2Türer/68PS	10.292				9,1%
VW 411/4Türer/68PS	16.786				14,8%
VW 411/Variant/68PS*	247				0,2%
Summe VW 411 68PS	27.325				24,1%
					0,0%
VW 411E/2Türer/80PS	10.166				8,9%
VW 411E/4Türer/80PS	14.056				12,4%
VW 411E/Variant/80PS	28.150				24,8%
Summe VW 411E 80PS	52.372				46,1%
VW 412E/2Türer/80PS			2.682		2,4%
VW 412E/4Türer/80PS			5.232		4,6%
VW 412E/Variant/80PS			16.765		14,8%
Summe VW 412E 80PS			24.679		21,7%
VW 412/2Türer/75PS				339	0,3%
VW 412/4Türer/75PS				460	0,4%
VW 412/Variant/75PS				4.882	4,3%
Summe VW 412 75PS				5.681	5,0%
VW 412S/2Türer/85PS				261	0,2%
VW 412S/4Türer/85PS				544	0,5%
VW 412S/Variant/85PS				2.751	2,4%
Summe VW 412S 85PS				3.556	3,1%

* Automatik gab es bis Ende MJ71 nur mit 68PS Motor !

Quelle : Kraftfahrtbundesamt Flensburg

Eine 412 Limousine mit Vergasermotor (Gesamtverkauf in Deutschland : **1.604** Stück) war damals also schon sehr selten und stellt daher in jedem Fall heute eine ganz besondere Rarität dar. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass die Vergasermotoren aus den Limousinen die begehrtesten in „luftgekühlten“ Kreisen waren und daher diese Fahrzeuge als erste geschlachtet und die Motoren in anderen luftgekühlten Fahrzeugen (Käfer, Karman-Ghia, Typ 3, Bus) zum Zwecke der Leistungssteigerung gerne weiterverwendet wurden.

Die Gesamtzahl der in Deutschland zugelassenen Typ4 Fahrzeuge lag laut KBA (Tabelle 3) bei nur **113.613** Stück, während AMS **119.094** zugelassene Fahrzeuge nannte (Diagramm 1). Dieser Unterschied (**5.481** Fahrzeuge) hängt damit zusammen, dass die KBA-Zählung erst am 01.07.1972 begann und zu diesem Zeitpunkt schon etliche Fahrzeuge aus den Jahren von 1968 bis 1971 durch Unfall und Verkauf ins Ausland wieder aus der KBA-Statistik gefallen waren.

4. Anhang

Typ 4 Vertriebszahlen für die Länder auf den Positionen 21. – 50.

Pos.	Name	Stück	Pos.	Name	Stück	Pos.	Name	Stück
21.	Portugal (CKD)	474	31.	Kanar. Inseln	177	41.	Zypern	87
22.	Thailand	423	32.	Chile	174	42.	Paraguay	83
23.	Libyen	403	33.	Iran	154	43.	Mexiko	82
24.	Luxemburg	373	34.	Kuweit	136	44.	Papua-Neug.	68
25.	Hongkong	354	35.	Portugal	131	45.	Neuseeland	66
26.	Libanon	306	36.	Spanien	129	46.	Jungfern-Insel	65
27.	Zaire	276	37.	Kenia	129	47.	Polen	64
28.	Saudi-Arabien	210	38.	El Salvador	109	48.	Kamerun	64
29.	Sambia	199	39.	Jugoslawien	105	49.	Elfenbeinküste	63
30.	Taiwan	183	40.	Griechenland	89	50.	Katar	63

Quelle : Archiv Volkswagen

Dr. Hilmar Walde / Dezember 2014 / Stand : Jan. 2017 / Hinweise an : shwalde@live.de