

MARKTBERICHT

WO BLIEBEN 63560 VW-KÄUFER?

So sprechen die „Experten“: Der Opel Rekord bricht alle Verkaufs-Rekord! Mit dem Fiat Europa ist es aus! Dreimal soviel Kadett wie 12 M werden verkauft! Der VW 1500 gleicht die VW 1200-Verluste dicke aus! Das sind vier Portionen jener Gespräche an Stamm- und anderen Tischen, aus denen sich dann die öffentliche Meinung über den Automarkt zusammensetzt. Aber diese Ansichten sind falsch. Das geht aus Zahlen hervor, die nach Meinung unserer Autofirmen der Öffentlichkeit vorenthalten bleiben sollen: den Zulassungszahlen für die ersten neun Monate von 1963. Der Automobil-Industrie ist es offensichtlich lieber, wenn jene falschen Ansichten wuchern. Sie übersieht dabei: Gerüchte sind gefährlicher als Tatsachen. Diese chinesische

Lebensweisheit gilt auch dann, wenn die eine oder andere Tatsache bitter schmeckt, sobald man sie schlucken muß.

Jede Autofirma weiß, wieviel Wagen sie selbst und wieviel die Konkurrenz zugelassen hat. Leser, die an maßgeblicher Stelle in der Autobranche arbeiten, kennen diese Zahlen also ohnehin. Alle anderen Leser sollen sich nicht erst Autofirmen anschaffen, um zu diesen Zahlen zu kommen. Sie brauchen lediglich weiterzulesen.

DER VW 1200 LÄSST FEDERN

Auch die Tin Lizzy lief und lief und lief. Und eines Tages lief sie nicht mehr ganz so gut. Die Tin Lizzy ist trotzdem das erfolgreichste

Auto der Weltproduktion. Vom VW 1200, der ihrem Erfolg nahefeiert, wurden während der ersten neun Monate 1963 im Inland 198 906 Stück zugelassen. Das sind 63 560 weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. 63 560 Wagen – das ist viel Holz. Zum Vergleich: Der gesamte Personenwagen-Inlandsverkauf von Daimler-Benz in den ersten drei Quartalen von 1963 betrug 59 606 Wagen. Wo im letzten Jahr vier VW 1200 verkauft wurden, waren es in diesem Jahr nur noch drei. Statistiker nennen das einen Verkaufsrückgang von 25 Prozent. Der Kadett und der Ford 12 M haben ihre Krallen gezeigt. Denn dorthin wurden die potentiellen Käfer-Käufer gezogen.

Und der VW 1500? Er ist keineswegs in der Lage, diese Verluste aufzufangen. Er verkauft sich besser als im Vorjahr, aber nicht so gut, um den Marktanteil Wolfsburgs konstant zu halten. Innerhalb eines Jahres sank der Zulassungs-Anteil von VW (beide Modelle zusammen) von 33,4 Prozent auf 26,6 Prozent (die ersten neun Monate 1963 verglichen mit den gleichen Monaten des Vorjahrs).

DIE GEWINNER: OPEL UND FORD

In der gleichen Zeit kletterte der Opel-Zulassungs-Anteil von 17,8 Prozent auf 23,5 Prozent! Ein großer Schritt. Wichtiger: nur noch ein halb so großer Schritt ist notwendig, um VW auf den zweiten Platz der Zulassungsliste zu verweisen. Opel ist bis auf 39 581 Autos an VW herangerückt. Zur Erinnerung: Vor einem Jahr war VW nicht um 40 000, sondern um über 140 000 Wagen im Vorsprung gegenüber dem Zweitplatzierten Opel.

Der nächste Gewinner – allerdings weit weniger vehement als Opel – ist Ford. Zwischen September 1962 und September 1963 stieg der Zulassungsanteil der Kölner von 13,8 auf 16,2 Prozent. Es fällt schwer, sich vorzustellen, daß noch vor ein paar Jahren Ford hinter Daimler-Benz rangierte. Damit hat sich die Spitzen-gruppe der großen Drei eindeutig vom übrigen Feld abgesetzt.

Daneben nehmen sich die Zulassungsgewinne von Daimler-Benz, NSU und Peugeot – die drei weiteren namhaften Marken, die sich in diesem Jahr noch verbesserten – bescheiden aus.

DAS MÄRCHEN VOM REKORD

Wer gelegentlich mit Opel-Händlern sprach, gewann zwangsläufig den Eindruck, der neue Rekord sei der große Verkaufsknüller. Nur mit dem Kadett, da täte man sich ein wenig schwer. Man weiß: neue Kundenkreise mahlen langsam. Tatsache jedoch ist: ohne den Kadett stünde Opel heute schlechter da als vor einem Jahr – trotz dem neuen Rekord. In den ersten neun Monaten 1962 wurden nämlich 149 535

Neuzulassungen von Personen- und Kombiwagen (Inland)
 Januar bis September 1963

	1963	Zulassungs- anteil in Prozent	Ver- änderungen in Prozent	1962	Zulassungs- anteil in Prozent
Volkswagen	267 288	27,6	- 13,2	307 965	33,4
Opel	227 707	23,5	+ 38,6	164 284	17,8
Ford	156 862	16,2	+ 23,4	127 110	13,8
Daimler-Benz	59 606	6,2	+ 5,9	55 989	6,1
Fiat	59 545	6,2	- 17,4	72 033	7,8
Auto Union	47 995	5,0	- 19,6	59 715	6,5
Renault	29 683	3,1	- 0,6	29 867	3,2
NSU	29 318	3,0	+ 23,5	23 740	2,6
BMW	24 498	2,5	± 0	24 499	2,7
Glas	19 117	2,0	+ 2,7	18 616	2,0
Peugeot	11 992	1,2	+ 32,9	9 022	1,0
Porsche	1 868	0,2	- 9,8	2 056	0,2
Alle anderen	32 016	3,3	+ 11,9	26 899	2,9
Gesamt	967 495	100,0	+ 5,0	921 795	100,0

Neuzulassungen von VW, Opel, Ford, Fiat Januar bis September 1963

	1963	Veränderungen in Prozent	1962
VW 1200	198 906	- 24,2	262 466
VW 1500	68 382	+ 50,3	45 499
Opel Rekord	146 091	- 2,3	149 535
Opel Kadett	74 486		9
Ford 17 M	74 969	- 17,5	90 900
Ford 12 M	81 893	+ 126,2	36 210
Fiat Neckar/Europa	17 230	+ 7,0	16 101
Fiat 1300/1500	12 657	- 30,8	18 307

Rekord zugelassen. Und im gleichen Zeitraum dieses Jahres waren es nur 146 091. Das sind 3444 Rekord weniger! Allerdings wurde die Opel-Produktion erst im Februar vom alten auf das neue Modell umgestellt. Ford hatte in der Mittelklasse kein neues Modell anzubieten und verkaufte in den ersten neun Monaten von 1963 prompt 15 931 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Verglichen mit dem Abschneiden der Opel-Mittelklasse ist der Verlust noch nicht einmal sehr groß. Hier wird der Vorsprung der 17 M-Konzeption – zum Zeitpunkt ihres Erscheinens – deutlich.

DER ZWEIKAMPF KADETT – 12 M

Stagnation ihrer Mittelklasse (merke: BMW 1500, VW 1500 und etwas Peugeot) bedeutet für Opel und Ford, daß die Schlacht mit den beiden kleineren Typen entschieden wird. Die Schlacht begann im Herbst 1962, als zuerst der Kadett gezeigt wurde – aber nicht gleich geliefert werden konnte. Dann kam der Ford 12 M und stand sofort bei den Händlern. Opel hatte dem Kadett in Bochum ein Werk mit einem möglichen Tagesausstoß von 1000 Wagen gebaut. Der 12 M mußte in Köln so nebenher laufen. Die Ford-Produktionsziele lagen längst nicht so hoch wie beim Kadett. Das Wunder geschah: bis Juli 1963 wurden dennoch Monat für Monat mehr 12 M als Kadett zugelassen. Erst im August übernahm der Kadett die Führung mit rund 600 Einheiten vor dem 12 M. Und im Monat September betrug der Zulassungs-Vorsprung des Kadett bereits 2000 Stück.

Das Abfallen des 12 M hat mehr als einen Grund. Da war die Preiserhöhung. Da waren die Holzhammer-Schlagzeilen der DM. Da war das Zögern der Ford-Firmenspitze, das aus den leicht zu widerlegenden Schlagzeilen Gerüchte entstehen ließ. Und da ist schließlich die alte Marktregel: Wer mehr baut, verkauft auch mehr, denn es sind noch nie Autos unverkauft auf dem Hof stehengeblieben.

FIAT TUT SICH SCHWERER

1962 war ein gutes Fiat-Jahr. Es brachte den Heilbronnern den vierten Platz in der Zulassungsstatistik. In den ersten neun Monaten jenes Rekordjahres wurden 72 033 Fiat (importierte und in Heilbronn montierte) verkauft. In 1963 waren es im gleichen Zeitraum nur 59 545. Das bringt Fiat den fünften Platz hinter Daimler-Benz – allerdings Kopf an Kopf, denn die Stuttgarter waren mit nur 61 Wagen besser.

Fiats Rückwärtsgang ist nun keinesfalls der Europa. Wenigstens bislang nicht. Im Gegenteil: der Europa verkauft sich in diesem Jahr besser als im letzten Jahr. Mit dem Europa hapert es erst seit dem August etwas. Aber der 1300/1500 verkauft sich nicht mehr so gut: Zulassungsrückgang rund 30 Prozent.

ZUWACHSRATE 5 PROZENT

In den ersten drei Quartalen 1963 sind im Inland genau fünf Prozent mehr Personen- und Kombiwagen zugelassen worden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das ist die Richtzahl für das Lesen der Tabellen. Wer mehr als diese fünf Prozent zusätzlich zugelassen hat, konnte seine Marktposition verbessern. Man findet die Veränderungen gegenüber 1962 jeweils in der mittleren Spalte. Die zweite Tabelle gibt Auskunft über die im Bericht besonders erwähnten Typen.

