



**Bericht über das
Geschäftsjahr 1981
Volkswagenwerk
Aktiengesellschaft
Wolfsburg**

Aufsichtsrat und Vorstand
der
Volkswagenwerk Aktiengesellschaft
überreichen
mit einer verbindlichen Empfehlung
den Bericht
über das Geschäftsjahr 1981.

Wolfsburg, im Mai 1982



Volkswagen-Konzern		1981	1980	Veränderung	% ¹⁾
Umsatzerlöse	Millionen DM	37.878	33.288	+ 4.590	+ 13,8
Absatz	Automobile	2.279.040	2.494.747	- 215.707	- 8,6
Produktion	Automobile	2.245.611	2.573.871	- 328.260	- 12,8
Belegschaft	am Jahresende	246.906	257.930	- 11.024	- 4,3
Investitionen	Millionen DM	4.851	4.279	+ 572	+ 13,4
Abschreibungen	Millionen DM	2.934	2.102	+ 832	+ 39,6
Materialaufwand	Millionen DM	19.752	18.238	+ 1.514	+ 8,3
Personalaufwand	Millionen DM	11.779	10.782	+ 997	+ 9,3
Jahresergebnis	Millionen DM	136	321	- 185	- 57,5
Dividende					
der Volkswagenwerk AG	Millionen DM	120	192	- 72	- 37,5

¹⁾ Alle prozentualen Veränderungen wurden auf Basis nicht gerundeter Werte ermittelt.

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1972 – 1981¹⁾

	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972
Umsatzerlöse (Millionen DM)	37.878	33.288	30.707	26.724	24.152	21.423	18.857	16.966	16.982	15.996
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	14	8	15	11	13	14	11	0	6	- 3
im Inland	12.064	11.850	12.499	11.229	9.714	8.068	6.552	5.161	5.364	5.035
im Ausland	25.814	21.438	18.208	15.495	14.438	13.355	12.305	11.805	11.618	10.961
Export der inländischen Konzerngesellschaften	14.957	14.102	12.337	10.932	9.914	8.744	7.142	8.547	8.965	7.718
Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften	12.398	8.733	7.398	5.970	5.634	5.570	5.798	3.826	3.063	3.539
Absatz (Tausend Automobile)	2.279	2.495	2.539	2.393	2.240	2.142	2.038	2.052	2.281	2.197
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 9	- 2	6	7	5	5	- 1	- 10	4	- 5
im Inland	738	788	901	895	811	726	626	548	619	628
im Ausland	1.541	1.707	1.638	1.498	1.429	1.416	1.412	1.504	1.662	1.569
Produktion (Tausend Automobile)	2.246	2.574	2.542	2.385	2.219	2.166	1.949	2.068	2.335	2.193
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 13	1	7	7	2	11	- 6	- 11	7	- 7
im Inland	1.410	1.499	1.558	1.569	1.561	1.436	1.229	1.359	1.720	1.673
im Ausland	836	1.075	984	816	658	730	720	709	615	520
Belegschaft am Jahresende (Tausend Mitarbeiter)	247	258	240	207	192	183	177	204	215	192
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 4	8	16	8	5	4	- 13	- 5	12	- 5
im Inland	160	159	157	139	133	124	118	142	161	149
im Ausland	87	99	83	68	59	59	59	62	54	43
Investitionen (Millionen DM)	4.851	4.279	3.100	1.990	1.697	1.141	941	1.902	1.556	1.573
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	13	38	56	17	49	21	- 51	22	- 1	- 19
im Inland	3.089	3.163	2.374	1.559	969	657	594	1.313	928	1.183
im Ausland	1.762	1.116	726	431	728	484	347	589	628	390
Cash flow (Millionen DM)	3.936	3.141	2.993	2.609	2.488	3.055	1.320	618	1.671	1.545
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	25	5	15	5	- 19	131	114	- 63	8	14
Jahresergebnis (Millionen DM)	136	321	667	574	419	1.004 ²⁾	- 157	- 807	330	206
Dividende der Volkswagenwerk AG (Millionen DM)	120	192	240	189	144 ³⁾	90	-	-	81	81

¹⁾ Soweit Ausweisänderungen erfolgten, haben wir die Zahlen des Vorjahres angeglichen.

²⁾ aufgrund des Verlustvortrags mit den anderen Jahren nicht vergleichbar

³⁾ einschl. Bonus

Inhalt

4	Tagesordnung
6	Aufsichtsrat
7	Vorstand
8	Bericht des Aufsichtsrats
10	Bericht des Vorstands
14	Geschäftsverlauf des Volkswagen-Konzerns 1981
21	Werte, die Vertrauen schaffen – Qualitätssicherung im Volkswagen-Konzern –
37	Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns
38	Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns – Übersicht –
40	Produktionsgesellschaften
54	Vertriebsgesellschaften
56	TRIUMPH-ADLER AG für Büro- und Informationstechnik
57	Sonstige Gesellschaften
60	Ausblick
63	Jahresabschlüsse und Erläuterungen
64	Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns
73	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG
81	Erläuterung ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe

Anhang:

Konzernbilanz

Konzern-
Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz der Volkswagenwerk AG

Gewinn- und Verlustrechnung
der Volkswagenwerk AG

Der Volkswagen-Konzern im
Spiegel der Zahlen 1972–1981
(vordere und hintere Umschlagseite)

**Wir gedenken
aller verstorbenen
Mitarbeiter**

Tagesordnung

für die
ordentliche Hauptversammlung
der
Volkswagenwerk
Aktiengesellschaft
am Donnerstag, dem 1. Juli 1982,
um 10.00 Uhr in der
Stadthalle in Wolfsburg

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses, des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1981 mit dem Bericht des Aufsichtsrats, des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns, des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1981

2. Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, aus dem Bilanzgewinn von 123.770.107 DM eine Dividende von 5,- DM je Aktie im Nennbetrag von 50,- DM auf das Grundkapital von 1.200.000.000 DM, das sind 120.000.000 DM, auszuschütten.

Der Restbetrag sowie der Betrag, der auf die am Tage der Hauptversammlung im Besitz der Gesellschaft befindlichen eigenen Aktien auszuschütten wäre und der gemäß § 71b AktG von der Ausschüttung auszuschließen ist, werden auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 1981

4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 1981

Zu den Punkten 3 und 4 schlagen Aufsichtsrat und Vorstand vor, die Entlastung zu erteilen.

5. Wahl des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern. Er setzt sich nach § 7 Abs. 1 MitbestG, §§ 96, 101 AktG und § 11 der Satzung der Volkswagenwerk AG aus 10 Vertretern der Anteilseigner und 10 Vertretern der Arbeitnehmer zusammen. Nach § 12 der Satzung der Volkswagenwerk AG in Verbindung mit § 101 Abs. 2 AktG sind die Bundesrepublik Deutschland und das Land Niedersachsen berechtigt, je zwei Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, solange ihnen Aktien der Gesellschaft gehören.

Die Hauptversammlung hat daher 6 Mitglieder des Aufsichtsrats zu wählen. Sie ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagenwerk Aktiengesellschaft vom 5. Juli 1977 bestimmte als Zeitpunkt für die Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes (Änderung der Satzung, Ende der Amtszeit des bisherigen Aufsichtsrats, Beginn der Amtszeit des neuen Aufsichtsrats) gemäß § 38 Abs. 1 MitbestG in Verbindung mit § 97 Abs. 2 AktG die Been-

digung der ordentlichen Hauptversammlung vom 5. Juli 1977. Somit läuft die Amtszeit des bisherigen Aufsichtsrats mit Ende der ordentlichen Hauptversammlung vom 1. Juli 1982 ab.

Der Aufsichtsrat schlägt der Hauptversammlung folgende Personen zur Wahl in den Aufsichtsrat vor:

Dr. jur. F. Wilhelm Christians
Düsseldorf
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

Dr. rer. pol. Hans Friderichs
Frankfurt
Mitglied des Vorstands der
Dresdner Bank AG

Hans-Günter Hoppe
Berlin
Senator a. D.

Hans L. Merkle
Gerlingen-Schillerhöhe
Vorsitzender der Geschäfts-
führung der Robert Bosch GmbH

Karl Gustaf Ratjen
Frankfurt
Vorsitzender des Vorstands
der Metallgesellschaft AG

Toni Schmücker
Essen-Stadtwald
Ehemaliger Vorsitzender des
Vorstands der Volkswagenwerk AG

6. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1982

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1982 zu bestellen.

Aufsichtsrat

Karl Gustaf Ratjen (62), Frankfurt
Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands
der Metallgesellschaft AG

Eugen Loderer (61), Frankfurt
Stellvertreter
1. Vorsitzender der Industrie-
gewerkschaft Metall

Birgit Breuel (44), Hannover
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft und Verkehr

Dr. jur. F. Wilhelm Christians (59)
Düsseldorf
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

Siegfried Ehlers (57), Wolfsburg
Vorsitzender des Konzern-
betriebsrats der
Volkswagenwerk AG

Dr. rer. pol. Hans Friderichs (50)
Frankfurt
ab 24. 3. 1981
Mitglied des Vorstands der
Dresdner Bank AG

Albert Hoffmeister (53), Wolfsburg
Prokurist der
Volkswagenwerk AG

Hans-Günter Hoppe (59), Berlin
Senator a. D.

Walther Leisler Kiep (56), Hannover
Mitglied des
Deutschen Bundestages

Gerd Kühli (59), Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim
Vorstand der Industrie-
gewerkschaft Metall

Walter Martius (62)
Velbert-Langenberg
Wirtschaftsberater

Hans L. Merkle (69)
Gerlingen-Schillerhöhe
Vorsitzender der Geschäfts-
führung der Robert Bosch GmbH

Karl Heinrich Mihr (46), Kassel
Vorsitzender des Betriebsrats
der Volkswagenwerk AG
Werk Kassel

Gerhard Mogwitz (48), Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats
der Volkswagenwerk AG
Werk Hannover

Walter Neuert (56), Ingolstadt
Geschäftsführer
des Gesamtbetriebsrats der
AUDI NSU AUTO UNION AG

Manfred Pusch (43), Wolfsburg
ab 14. 10. 1981
Stellvertretender Vorsitzender
des Konzernbetriebsrats
der Volkswagenwerk AG

Dr. rer. pol. Otto Schlecht (56)
Bonn-Duisdorf
Staatssekretär im Bundesministe-
rium für Wirtschaft

Kurt Ernst Schmiedl (57), Emden
Mitglied des Betriebsrats
der Volkswagenwerk AG
Werk Emden

Dr. rer. pol. Horst Schulmann (48)
Bonn
Staatssekretär im Bundesministe-
rium der Finanzen

Dr. rer. pol. Albert Schunk (40)
Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim
Vorstand der Industriegewerk-
schaft Metall

Aus dem Aufsichtsrat ist ausgeschlossen:

Rudolf Blank (48), Postbauer-Heng
am 8. 7. 1981
Mitglied des Vorstands
der TRIUMPH-ADLER AG
für Büro- und Informationstechnik

Vorstand

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (55)
ab 1. 1. 1982
Vorsitzender des Vorstands

Horst Münzner (57)
ab 1. 1. 1982
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands
Einkauf und Materialwirtschaft

Claus Borgward (43)
Qualitätssicherung

Karl-Heinz Briam (59)
Personal- und Sozialwesen
(Arbeitsdirektor)

Prof. Dr. techn. Ernst Fiala (53)
Forschung und Entwicklung

Dr. jur. Peter Frerk (51)
Recht, Revision und Volks-
wirtschaft

Dr. jur. Wolfgang R. Habel (58)
AUDI NSU AUTO UNION AG

Günter Hartwich (46)
Produktion

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt (49)
Vertrieb

Dr. rer. pol. Rolf Selowsky (51)
ab 6. 5. 1982
Finanz und Betriebswirtschaft

Aus dem Vorstand sind ausgeschieden:

Toni Schmücker (60)
am 31. 12. 1981
Vorsitzender des Vorstands

Prof. Dr. rer. pol. Friedrich Thomée (61)
am 31. 12. 1981
Finanz und Betriebswirtschaft

Bericht des Aufsichtsrats

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat während der Berichtszeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf und die Geschäftspolitik unterrichtet. Die Geschäftsvorgänge, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, wurden in den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse vor der Beschlußfassung eingehend erörtert. Auf der Grundlage der schriftlichen und mündlichen Berichterstattung des Vorstands hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überprüft.

Dem Aufsichtsrat haben der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG zum 31. Dezember 1981 sowie der Geschäftsbericht vorgelegen. Der Abschlußprüfer, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, hat diese Abschlüsse unter Einbeziehung des Geschäftsberichts und der Buchführung geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Prüfung des Jahresabschlusses der Volkswagenwerk AG und des Geschäftsberichts durch den Aufsichtsrat ergab, daß keine Einwendungen zu erheben sind.

Der Aufsichtsrat schließt sich daher dem Prüfungsergebnis des Ab-

schlußprüfers an und billigt den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist. Er stimmt dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns zu.

Das Mitglied des Aufsichtsrats, Herr Rudolf Blank, ist mit Wirkung vom 9. 7. 1981 zum Vorstandsmitglied der TRIUMPH-ADLER AG für Büro- und Informationstechnik, Nürnberg, bestellt worden. Herr Blank hat deshalb seine Mandate für den Betriebsrat sowie den Aufsichtsrat der Volkswagenwerk AG niedergelegt, da die rechtlichen Voraussetzungen entfallen sind, die zu seiner Wahl geführt haben. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Blank für seine Mitarbeit.

Anstelle von Herrn Blank hat das Amtsgericht Wolfsburg auf Antrag des Vorstands der Volkswagenwerk AG mit Wirkung vom 14. 10. 1981 Herrn Manfred Pusch, Stellvertreter Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Volkswagenwerk AG, zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagenwerk AG bis zum Ende der Hauptversammlung 1982 bestellt.

Der bisherige Vorsitzende des Vorstands, Herr Toni Schmücker, mußte aus gesundheitlichen Gründen mit Wirkung vom 31. 12. 1981 aus dem Vorstand ausscheiden. Herr Schmücker übernahm den Vorstandsvorsitz der Volkswagenwerk AG 1975 in einer sehr schwierigen

Situation des Unternehmens. Mit unermüdlichem Einsatz, unternehmerischer Tatkraft und großer sozialer Verantwortung gelang es ihm, den Volkswagen-Konzern zu konsolidieren und in eine ertragsstarke, stabile Phase zu führen. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Schmücker für die aufopfernde Tätigkeit und seine hervorragenden Verdienste um das Unternehmen seinen Dank aus.

Zum Nachfolger von Herrn Schmücker hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Carl H. Hahn gewählt. Herr Dr. Hahn wurde mit Wirkung vom 1. 1. 1982 zum Mitglied und Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagenwerk AG bestellt. Zum selben Zeitpunkt wurde Herr Horst Münzner zum Stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagenwerk AG berufen.

Herr Professor Dr. Friedrich Thomée ist zum 31. 12. 1981 aus dem Vorstand ausgeschieden, nachdem er 16 Jahre lang als Finanzchef hohe Verantwortung für das Unternehmen getragen hatte. Der Aufsichtsrat dankt ihm für seine verdienstvolle Tätigkeit.

Der Aufsichtsrat hat als Nachfolger von Herrn Professor Thomée mit Wirkung vom 6. 5. 1982 Herrn Dr. Rolf Selowsky zum Mitglied des Vorstands der Volkswagenwerk AG für den Geschäftsbereich Finanz und Betriebswirtschaft bestellt.

Am 13. Februar 1982 verstarb kurz nach Vollendung seines 85. Lebensjahres unser ehemaliges Mitglied des Vorstands der Volkswagenwerk AG und der frühere Vorsitzende des Aufsichtsrats der Auto Union GmbH, Fritz Frank. Wir verlieren mit ihm eine Unternehmerpersönlichkeit der ersten Stunde.

Wolfsburg, den 7. April 1982

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Vorstands

Die weltwirtschaftliche Situation des Jahres 1981 war durch eine schon seit dem Frühjahr 1980 andauernde Schwächephase gekennzeichnet. Eine leichte Nachfragebelebung im Winterhalbjahr 1980/81 erwies sich als nicht nachhaltig.

Kapazitätsauslastung und Beschäftigung gingen in fast allen Ländern weiter zurück, wodurch sich die Arbeitsmarktprobleme verstärkten. Die in wichtigen westlichen Industrieländern auf Preisstabilisierung ausgerichtete Wirtschaftspolitik wirkte, insbesondere infolge des hohen Zinsniveaus, stark nachfragedämpfend.

Unter dem Einfluß einer notwendigerweise restriktiven Wirtschafts- und Finanzpolitik wurde 1981 die wirtschaftliche Lage auch in der Bundesrepublik Deutschland zunehmend schwieriger. Sichtbares Ergebnis war der Rückgang des realen Bruttosozialproduktes um 0,3%. Die Investitionstätigkeit vieler Unternehmen verringerte sich aufgrund der verschlechterten Wachstumschancen. Obwohl die Inlandsnachfrage rückläufig war, beschleunigte sich der Preisanstieg weiterhin. Der schwache Konjunkturverlauf beeinträchtigte den Arbeitsmarkt erheblich. Am Jahresende 1981 lag die offizielle Arbeitslosenzahl in der Bundesrepublik Deutschland bei 1,7 Millionen.

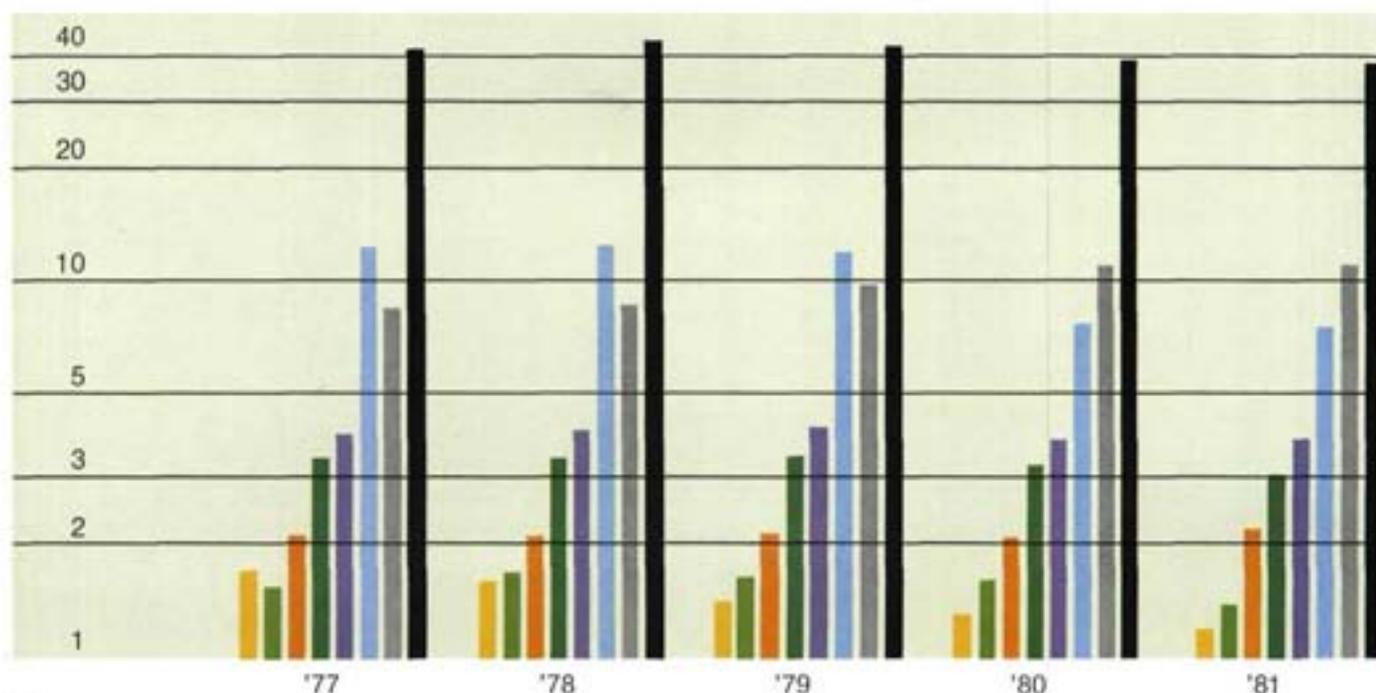
Das gesamtwirtschaftliche Produktionsniveau konnte nur knapp gehalten werden, wobei Impulse allein von der Auslandsnachfrage ausgingen, die insbesondere durch die Schwäche der D-Mark gegenüber dem US-Dollar begünstigt wurde. In den Ländern des Europäischen Währungssystems wurde der Wettbewerbsvorteil der deutschen Wirtschaft, der aufgrund der niedrigeren Preissteigerungsrate zu einer Verbesserung der im Export größtenteils unzureichenden Erträge geführt hatte, durch die Aufwertung der D-Mark innerhalb dieses Systems teilweise aufgehoben. Der Handelsbilanzüberschuß trug maßgeblich dazu bei, daß das bedrohlich angestiegene Defizit in der Leistungsbilanz geringer ausfiel als 1980.

Die weitgehend durch Kaufkraftenzug und Energiepreissteigerungen beeinflusste konjunkturelle Abwärtsentwicklung in den meisten westlichen Industriestaaten konnte nicht ohne Auswirkungen auf das Automobilgeschäft des Jahres 1981 bleiben. Die Weltautomobilproduktion lag 1981 um 3,0% unter der des Jahres 1980. In der Bundesrepublik Deutschland war eine geringe Zunahme von 0,5% zu verzeichnen.

Die japanische Automobilindustrie konnte 1981 ihre bedeutende Stellung noch ausbauen. Die Wettbewerbsfähigkeit der japanischen Her-

Produktionsentwicklung
der Automobilindustrie
in Millionen Wagen
(logarithmischer Maßstab)

- Welt gesamt
- Japan
- USA
- Bundesrepublik Deutschland
- Frankreich
- Sowjetunion
- Italien
- Großbritannien



steller hält unvermindert an, auch wenn auf Teilmärkten vorübergehend Rückschläge eintreten. Teilweise war auch eine Verlagerung der Wettbewerbsschwerpunkte von Personwagen zu Nutzfahrzeugen festzustellen.

Für den Volkswagen-Konzern war der Geschäftsverlauf 1981 durch sehr unterschiedliche Entwicklungen geprägt. Während die Volkswagenwerk AG die Auslieferungen von Volkswagen- und Audi-Modellen an Kunden trotz der sehr schwierigen Absatzlage auf den meisten Automobilmärkten der Welt gegenüber dem Vorjahr steigern konnte, kam es vor allem in Brasilien zu einem starken Einbruch der Nachfrage. Daher war es dem Volkswagen-Konzern nicht möglich, die Verkäufe des Jahres 1980 zu erreichen.

Die Aktivitäten des Volkswagen-Konzerns waren auch 1981 darauf gerichtet, die Präsenz auf den traditionellen Automobilmärkten und auf aussichtsreichen Wachstumsmärkten zu sichern und zu stärken. So verkaufte die Volkswagen Caminhões im März 1981 die ersten Modelle aus der neuen Volkswagen-Lkw-Reihe (11 und 13 t) auf dem brasilianischen Markt. Die Volkswagen Argentina nahm Ende 1981 die Transporter-Produktion aus brasilianischen Teilesätzen auf.

Zur Ausweitung des südamerikanischen Engagements auf dem Pkw-Sektor übernahm die Volkswagenwerk AG je 20% des Grundkapitals der Motor Peru S.A. und der Motor Import S.A., beide Lima/Peru. Die Motor Peru S.A. montiert Volkswagen-Modelle und vertreibt alle montierten und importierten Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge. Als Generalimporteur für Peru führt die Motor Import S.A. Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge sowie Ersatzteile ein. Die Gesellschaft verkauft die Ersatzteile direkt, die Fahrzeuge jedoch über die Motor Peru S.A.

Im Mai 1981 wurde die V.A.G. España, S.A. mit Sitz in Madrid als 100%ige Beteiligung der Volkswagenwerk AG gegründet. Die Geschäftstätigkeit als Importeur hat die Vertriebsgesellschaft am 1. Juli 1981 aufgenommen.

Die Volkswagen Canada wird in Kanada eine Produktionsstätte zur Herstellung von Automobilteilen errichten. Sie erfüllt damit das mit der kanadischen Bundesregierung sowie der Regierung der Provinz Ontario vereinbarte Projekt zur Förderung der kanadischen Industrie-Entwicklung. Die Volkswagen Canada erhält neben Investitionshilfen vor allem das Recht, Fahrzeuge im Rahmen der erzielten Wertschöpfung zollfrei zu importieren. Die Zollbelastung

stellte bisher einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar.

Die Marke Volkswagen wird in Zukunft auch in Japan mit einem erweiterten Modellangebot präsent sein. Hierzu dient der zwischen der Nissan Motor Co., Ltd., Tokio, und der Volkswagenwerk AG abgeschlossene Vertrag über eine technische Zusammenarbeit. Dieser Kooperationsvertrag sieht vor, daß Nissan das neue Volkswagen-Mittelklassemodell „Santana“ in Japan baut und die Volkswagenwerk AG insbesondere Motoren, Getriebe und Fahrgestellteile aus der Bundesrepublik Deutschland zuliefert. Der Produktionsbeginn ist für Ende 1983 geplant.

Die Volkswagenwerk AG bringt in die Kooperation das neue Modell Santana sowie Beratungsleistungen ein. Nissan stellt die Fertigungsanlagen sowie die Absatzorganisation in Japan zur Verfügung. In ausgewählten Ländern des asiatisch-pazifischen Raumes sollen die Fahrzeuge von der Volkswagenwerk AG verkauft werden.

Der Santana, eine elegante Reiselimousine mit hohem Komfort und geringem Verbrauch, wurde als Ergänzung des Volkswagen-Programms 1981 eingeführt.



Durch den Kooperationsvertrag werden Zulieferungen von der Volkswagenwerk AG nach Japan erforderlich, die im Inland zu positiven Auswirkungen auf die Beschäftigung führen.

Die Investitionen des Volkswagen-Konzerns wurden 1981 im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht. Sie stiegen um 13,4 % bzw. 0,6 Milliarden DM auf 4,9 Milliarden DM. Davon entfiel der größte Teil auf die Fortentwicklung des Fahrzeugangebots. Diese Investitionstätigkeit dokumentiert die langfristig positive Einschätzung des Automobilgeschäfts durch unser Unternehmen.

Umstrukturierungsmaßnahmen, die der Verbesserung des Arbeitsablaufes in der Fertigung einschließlich der menschengerechteren Arbeitsplatzgestaltung und der flexibleren Gestaltung der Auslastungsmöglichkeiten dienen, wurden konsequent fortgeführt.

Die Ergebnisentwicklung des Volkswagen-Konzerns im Jahre 1981 war durch den unterschiedlichen Verlauf des Automobilgeschäfts auf den einzelnen Absatzmärkten und den sich weltweit verschärfenden Wettbewerb gekennzeichnet. Neben den als noch befriedigend zu bezeichnenden Überschüssen inländischer Konzerngesellschaften und den Gewinnen der Tochtergesellschaften in Mexiko, Südafrika und

Frankreich wurde das Konzernergebnis vor allem durch die anhaltend schlechte Verfassung der Automobilmärkte in Südamerika und die schwierige Lage der TRIUMPH-ADLER-Gruppe geprägt. Darüber hinaus belasteten die hohen Abschreibungen aus der erheblichen Investitionstätigkeit im Jahre 1981 und in früheren Jahren das Ergebnis. Der Jahresüberschuß von 136 Millionen DM zeigt, daß der Volkswagen-Konzern auch mit einer Kumulierung von extrem schwierigen Situationen fertig werden kann.

Die Volkswagenwerk AG erzielte einen Überschuß von 120 Millionen DM. Der erhebliche Ergebnisrückgang gegenüber dem Vorjahr wurde im wesentlichen verursacht durch Abschreibungsnotwendigkeiten auf unsere Beteiligungsengagements. Im Interesse der Gesellschaft und der Aktionäre wurden auch 1981 die steuerlichen Bewertungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Hierdurch konnte die Liquidität gestärkt werden. Der Jahresüberschuß ermöglicht es, den Aktionären die Ausschüttung einer – wenn auch gegenüber dem Vorjahr leider stark verminderten – Dividende für 1981 in Höhe von 5,- DM je 50,- DM-Aktie vorzuschlagen.

Unter Berücksichtigung des Steuerguthabens in Höhe von 2,81 DM ergibt sich für einen anrechnungsbe-

rechtigten Aktionär ein Gesamtertrag je Aktie von 7,81 DM.

Der Volkswagen-Konzern unterstützt die Bemühungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), durch Bereitstellung eines angemessenen Handlungsrahmens die Entwicklung der internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit zu fördern. Die Unternehmenspolitik orientiert sich daher an den von der OECD formulierten Leitsätzen.

Der Vorstand dankt an dieser Stelle allen Mitarbeitern des Volkswagen-Konzerns für ihre mit großem persönlichen Einsatz geleistete Arbeit. Die gute und intensive Zusammenarbeit zwischen Unternehmensleitung und den Betriebsräten ermöglichte eine sachgerechte Durchführung der betrieblichen Aufgaben. Der Vorstand spricht den Organen der Betriebsverfassung für ihre verantwortungsbewußte Mitarbeit seinen Dank aus.

Gewinnverwendungsvorschlag:

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG wie folgt zu verwenden:

Ausschüttung auf das Grundkapital – 1.200 Millionen DM –	120.000.000 DM
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	3.770.107 DM
Bilanzgewinn	<u>123.770.107 DM</u>



*Der neue Polo, ein kompaktes,
vielseitig verwendbares Fahrzeug
mit wirtschaftlichen Motoren*

Absatz

Der Volkswagen-Konzern verkaufte im Jahre 1981 weltweit 2.279.040 Fahrzeuge an die Händlerorganisation. Damit wurde die Vorjahreszahl um 8,6% unterschritten.

Die Auslieferungen an Kunden beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf insgesamt 2.331.650 Fahrzeuge. Vor allem als Folge des scharfen Absatzeinbruchs auf dem brasilianischen Markt, von dem die gesamte Branche hart getroffen wurde, verfehlten die Verkäufe das Volumen des vorangegangenen Jahres um 4,6%. Trotz erschwelter Rahmenbedingungen wie Kaufkraftentzug durch Sparprogramme der Regierungen, weltweit steigende Arbeitslosigkeit und ein extrem hohes Zinsniveau wurden auf fast allen anderen Märkten die Verkaufszahlen des Vorjahres wieder erreicht oder sogar übertroffen.

*Auslieferungen von Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns an Kunden
(Millionen Wagen)*

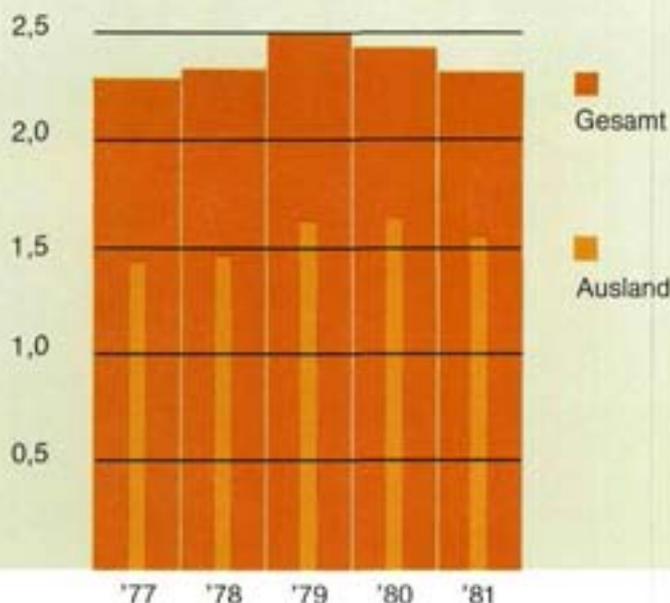
In der Bundesrepublik Deutschland sind die Auslieferungen von Fahrzeugen der oberen Mittelklasse an Kunden weiter zurückgegangen. Davon blieben auch die Audi-Modelle nicht verschont, während die Verkäufe von Volkswagen-Modellen gesteigert werden konnten. Mit 762.262 Wagen wurden annähernd so viele Konzern-Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert wie im Jahre 1980. Infolge des stärkeren Rückgangs der gesamten Pkw-Neuzulassungen konnte der Volkswagen-Konzern seinen Anteil am inländischen Pkw-Markt leicht auf 29,7% verbessern. Meistverkauftes Pkw-Modell auf dem Inlandsmarkt blieb der Golf, der bereits seit 1975 jährlich die Rangliste der Neuzulassungen anführt. Die allgemeinen Rezessionstendenzen sowie das abgekühlte Investitionsklima haben die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen erheblich beeinträchtigt. Der Marktanteil des Volkswagen-Konzerns im Nutzfahrzeugsektor bis 6,0 t Gesamtgewicht verringerte sich von 49,2% im Vorjahr auf 48,5%.

Obwohl sich auf den europäischen Volumenmärkten die Nachfrage durch die Ölpreisentwicklung und die restriktive Wirtschaftspolitik weiter spürbar verschlechterte, konnten erstmals mehr als 600.000 Volkswagen- und Audi-Modelle verkauft werden. Mit 615.611 Fahrzeugen wurde die Vorjahreszahl um 85.442

Wagen oder 16,1% übertroffen. Wichtigste Märkte mit jeweils über 130.000 abgesetzten Volkswagen- und Audi-Typen waren Italien und Frankreich vor Großbritannien mit über 90.000 Einheiten. Lediglich in Österreich wurde das Vorjahresvolumen nicht erreicht.

In den USA hat die konjunkturelle Schwächephase mit spürbarem Realeinkommensrückgang bei gleichzeitig extrem hohen Kreditkosten die Fahrzeugnachfrage noch weiter beeinträchtigt und auf den niedrigsten Stand seit Jahren gesenkt. Auch der Absatz von marktgerechten, verbrauchsgünstigen Importfahrzeugen hat darunter gelitten, so daß deren Marktanteil gegenüber dem Vorjahr nur noch geringfügig auf 28,8% zunahm. Mit 329.330 verkauften Fahrzeugen, darunter 174.524 Rabbit und 33.879 Rabbit pick-up, konnte der Volkswagen-Konzern auf dem US-Markt das Vorjahresniveau nicht ganz erreichen. Der Pkw-Marktanteil von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen blieb unverändert bei 3,3%.

Notwendige wirtschaftspolitische Maßnahmen haben einen zuvor nie gekannten Absatzeinbruch auf dem brasilianischen Automobilmarkt ausgelöst. Das Fahrzeuggeschäft ging auf fast die Hälfte des Vorjahresvolumens zurück. Mit 229.970 Inlandsverkäufen verfehlte die Volkswagen do Brasil



die Zahl für 1980 um 185.940 Wagen oder 44,7%. Der Volkswagen-Marktanteil lag im Pkw-Bereich bei 45,9% gegenüber 48,6% im Vorjahr.

Die Volkswagen Caminhões verkaufte im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 8.442 Nutzfahrzeuge gegenüber 7.009 Einheiten im Vorjahr; daneben wurden noch 1.883 Personenkraftwagen abgesetzt, deren Fertigung zur Jahresmitte 1981 eingestellt wurde.

Die weiterhin lebhafteste Fahrzeugnachfrage in Mexiko ermöglichte es, die Auslieferungen von Volkswagen-Modellen an Kunden gegenüber 1980 um 19,6% auf 127.608 Einheiten zu steigern. Infolge von Produktionsengpässen konnten wir die Nachfrage nicht in vollem Umfang befriedigen, so daß eine Ausweitung des Marktanteils nicht möglich war.

In Südafrika wurde mit 60.618 Wagen – kapazitätsbedingt – das Verkaufsvolumen des Vorjahres geringfügig unterschritten. Aus diesem Grund und wegen des Auslaufs

des Audi 80 sowie des Übergangs auf das Passat-Nachfolgemodell verringerte sich der Pkw-Marktanteil der Volkswagen of South Africa von 19,9% im Vorjahr auf 17,1%.

Umsatz

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr gegenüber 1980 um 13,8% auf 37,9 Milliarden DM.

Im Inland wurde eine Umsatzsteigerung von 1,8% auf 12,1 Milliarden DM erzielt. Der Auslandsumsatz lag mit 25,8 Milliarden DM um 20,4% über dem Wert des Vorjahres. Dadurch stieg der Auslandsanteil am Konzernumsatz weiter auf 68,2 (64,4) %.

Vom Gesamtumsatz entfielen 2,0 Milliarden DM auf den Bereich Büro- und Informationstechnik. Gegenüber 1980 bedeutet dies eine Zunahme von 0,3 Milliarden DM oder 18,7%.

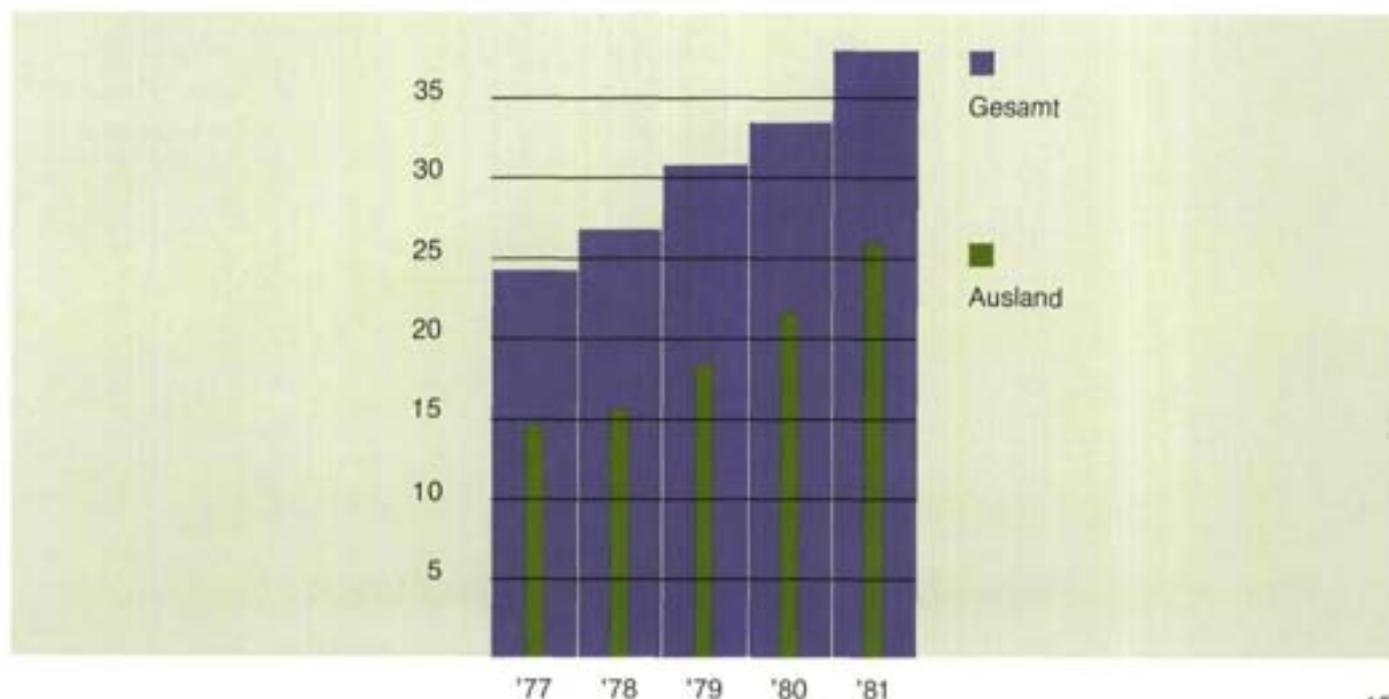
Der Anstieg der Umsatzerlöse resultierte im wesentlichen aus kostenbedingten Preisanhebungen sowie aus Kurseinflüssen bei der Umrechnung der in Landeswährung erstellten Jahresabschlüsse. So führte die DM-Schwäche gegenüber dem US-Dollar und gegenüber den vom US-Dollar abhängigen Währungen im Verlauf des Jahres 1981 zu insgesamt höheren DM-Werten.

Einkauf und Materialwirtschaft

Die Einführung mehrerer neuer Modelle sowie die zur Jahresmitte erfolgten Ausstattungsänderungen stellten auch an die Zulieferindustrie hohe technische und qualitative Anforderungen. Die Leistungsfähigkeit und Flexibilität unserer Lieferanten im In- und Ausland trug wesentlich dazu bei, daß dieses anspruchsvolle Programm erfolgreich bewältigt werden konnte.

Das hohe Einkaufsvolumen des Inlandskonzerns und der ausländischen Tochtergesellschaften leistete auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen wichtigen Beitrag zur Beschäftigungssicherung in der deutschen Zulieferindustrie und bei unseren zahlreichen Partnern in aller Welt. Der Volkswagen-Konzern arbeitete 1981 weltweit mit 30.000 Zulieferbetrieben zusammen, von denen rund 90% dem mittelständischen Bereich zuzuordnen sind.

Umsatzentwicklung des Volkswagen-Konzerns (Milliarden DM)



Forschung und Entwicklung

Das Jahr 1981 stand im Zeichen einer umfassenden Erneuerung des Produktprogramms. So wurde im Frühjahr auf dem Genfer Autosalon der neue Scirocco vorgestellt, der sich von seinem erfolgreichen Vorgänger durch einen geringeren Kraftstoffverbrauch, eine elegantere Form sowie mehr Platz für Insassen und Gepäck unterscheidet. Im Herbst wurden auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt drei weitere Fahrzeuge, der neue Polo, der neue Derby und der Santana, der Öffentlichkeit präsentiert. Der vielseitige Steilheck-Polo und auch der kompakte Derby zeichnen sich in ihrer Klasse u. a. durch ein weit über dem Durchschnitt liegendes Raumangebot aus.

Die Motoren für beide Fahrzeuge entsprechen in Leistung und Kraftstoffverbrauch den Erwartungen von morgen. Besonders hervorzuheben ist dabei das neue 1,05 l-Triebwerk mit 29 kW/40 PS, das dank seiner modernen und zukunftsweisenden Hochverdichtungstechnologie bei einem Verdichtungsverhältnis

Der Scirocco, das exklusive Sportcoupé mit aerodynamisch günstigem Styling

von $\epsilon = 9,5$ den Betrieb mit Normalkraftstoff gestattet.

Der Santana, eine elegante Limousine mit hochwertiger Ausstattung und geringem Verbrauch, rundet das Volkswagen-Programm in der gehobenen Mittelklasse ab. Er repräsentiert, wie alle übrigen Modelle, den in Fahrwerkstechnik und Fahrzeugsicherheit anerkannt hohen Stand der Forschung und Entwicklung des Volkswagen-Konzerns.

Das besondere Bemühen, den Nutzungswert und die Qualität des gesamten Produktprogramms den geänderten Bedürfnissen des Marktes anzupassen, beweist die neue Ausstattungspolitik, in deren Mittelpunkt das Komplett-Auto steht. Sie brachte, verbunden mit technischen Neuerungen, eine noch bessere Ausstattung der Basisversionen.

Auf dem Nutzfahrzeug-Sektor wurde das Transporterprogramm um eine wirtschaftliche Dieselsonne und eine aufgewertete Busversion für hohe Komfortansprüche erweitert.

Ebenfalls auf der IAA wurde das vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderte Projekt „Auto 2000“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Dieses stellt einen ausgewogenen Kompromiß zwischen den verschiedenen technisch möglichen und den zu erwartenden Anforderungen an das Automobil der Zukunft dar.

derungen an das Automobil der Zukunft dar.

Eine Grundvoraussetzung für ein zukunftsbezogenes Fahrzeug ist die weitere Verringerung des bereits bei den heutigen Serienfahrzeugen erreichten günstigen Kraftstoffverbrauchs, eine Forderung, die vom „Auto 2000“ besonders in der Dieselsonne (33 kW/45 PS) als 3-Zylinder-Direkteinspritzer mit Abgasrußabfuhr erfüllt wird. Das Fahrzeug benötigt als Mittelwert aus dem Stadtzyklus sowie den beiden Konstantphasen von 90 km/h und 120 km/h nur 4,1 l/100 km. Darüber hinaus wurde eine Reihe alternativer Materialien in diesem Automobil verwandt. Besondere Bedeutung hat auch die Mikroelektronik, die für viele Regelungszwecke und zur Information des Fahrers zur Anwendung kommt.

Das Jahr 1981 hat infolge der vom Bundesinnenminister erhobenen Forderungen nach einer weiteren Senkung der Abgas- und Geräuschemissionen zu einem verstärkten Dialog zwischen der Automobilindustrie und dem Gesetzgeber geführt, dessen Ausgang sich auf die zukünftige Entwicklung und Kostenstruktur auswirken wird. Alle an das Automobil zu stellenden Anforderungen wie niedriger Kraftstoffverbrauch, hohe Fahrzeugsicherheit, geringe Geräusch- und reduzierte Abgas-



emissionen müssen im Zusammenhang mit den vom Abnehmer aufzuwendenden Kosten betrachtet werden, um letztlich ein ausgewogenes Ergebnis zu erzielen.

Wir beobachten – auch mit Sorge um die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter – Tendenzen, den Automobilbetrieb durch einseitige nationale Auflagen und weitere steuerliche Belastungen zu verteuern, was insbesondere den Absatz unserer für breite Käuferschichten bestimmten Produkte negativ beeinflussen würde.

Die Kosten für Forschung und Entwicklung des Volkswagen-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf 3,6% des Konzernumsatzes.

Fertigung

Im Geschäftsjahr 1981 betrug die Produktion des Volkswagen-Konzerns 2.245.611 Fahrzeuge und lag damit um 328.260 Einheiten oder 12,8% unter dem Vorjahr. Es wurden 1.982.924 Personenwagen und 262.687 Transporter und sonstige Nutzfahrzeuge hergestellt. Dieser im Vergleich zum Absatz stärkere Produktionsrückgang ermöglichte einen Abbau des Lagerbestandes.

Die Auslandsproduktion ging um 238.337 Fahrzeuge oder 22,2% auf 836.305 Wagen zurück, die Fer-

tigung im Inland um 89.923 Einheiten oder 6,0%. Damit verringerte sich der Auslandsanteil von 41,8% im Vorjahr auf 37,2%.

Im Inland wurde Anfang des Jahres zur Anpassung an den Nachfragerückgang die Fluktuation der Belegschaft nur noch teilweise ersetzt. Außerdem kam es in einigen Werken der Volkswagenwerk AG und bei der AUDI NSU AUTO UNION AG zu Kurzarbeit. Seit August 1981 wurde die zwischen Emden und Ingolstadt bestehende Fertigungsflexibilität genutzt, den in Emden gefertigten Anteil der Audi 80-Produktion nach Ingolstadt zu verlagern, um mit den freiwerdenden Kapazitäten der gestiegenen Nachfrage nach dem neuen Passat zu entsprechen. Gleichzeitig wurden die Fahrzeuge auf Komplettausstattung umgestellt. Eine Reihe von Mehrausstattungen wie Verbundglas-Windschutzscheibe, Halogenscheinwerfer, Heckscheibenwischer, Bremskraftverstärker sowie weitere Ausstattungsumfänge wurden in die Serie übernommen.

Ausschlaggebend für die geringere Produktion im Ausland war die überaus schwierige Situation auf den Automobilmärkten in Brasilien und Argentinien. Bei der Volkswagen do Brasil sank die Produktion gegenüber 1980 um 42,6%. Bei der Volkswagen Caminhões sowie bei der Volkswagen Argentina betrug

der Produktionsrückgang 32,1% bzw. 41,4%.

Die allgemein schwierige Wirtschaftslage in den USA führte bei der Volkswagen of America zu einer gegenüber dem Vorjahr um 9,3% geringeren Fertigung. Der Ausbau des zweiten Montagewerkes in Sterling Heights verläuft planmäßig, allerdings wurde der für Ende 1982 vorgesehene Produktionsbeginn in Anbetracht der Gesamtmarktentwicklung in den USA verschoben.

In Mexiko gestattete die anhaltend gute Nachfrage, die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 8,6% zu steigern. In der im Geschäftsjahr angelaufenen Motorenproduktion wurden im Rahmen der Verbundfertigung auch Motoren für andere Konzerngesellschaften hergestellt.

Die Volkswagen of South Africa erhöhte die Produktion gegenüber 1980 um 4,2%.

Bei der Volkswagen Bruxelles ergab sich nach der Modernisierungsphase im Vorjahr eine Steigerung der Montageleistung um 6,4%.

Obwohl es punktuell zu Einschränkungen in der Fertigung kam, muß langfristig die Ausweitung der Produktion im Ausland durch den Aus- und Aufbau weiterer Fertigungsstätten – auch für die Erweiterung der

Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen gefertigt:

Personenkraftwagen	1981		1980	
	1981	1980	1981	1980
Golf	759.190	803.178		
Jetta	198.622	176.063		
Polo/Derby	117.099	160.813		
Passat	261.835	265.627		
Santana	3.913	–		
Scirocco	46.945	62.827		
Audi 80	180.109	225.914		
Audi Coupé/ Quattro	36.206	3.440		
Audi 100	100.259	102.525		
Audi 200	16.133	24.904		
Käfer	157.505	236.177		
Gol	31.976	61.698		
Voyage	23.775	–		
Brasilia	28.659	107.740		
Sonstige Pkw	20.698	48.190		

Nutzfahrzeuge	1981		1980	
	1981	1980	1981	1980
Golf pick-up	40.097	28.349		
Transporter	187.327	217.876		
Lasttransporter (LT)	22.911	34.383		
Volkswagen-Lkw (11/13 t)	1.488	–		
Volkswagen- M.A.N.-Lkw	1.885	3.012		
Sonstige Nutzfahrzeuge	8.979	11.155		

Die durchschnittliche arbeitstäglige Fertigung betrug bei den einzelnen Konzerngesellschaften:

Konzerngesellschaft	Fahrzeuge/ Tag
Volkswagenwerk AG ¹⁾	4.963
AUDI NSU	
AUTO UNION AG ¹⁾	1.415
Volkswagen do Brasil ¹⁾	1.287
Volkswagen of America	972
Volkswagen de Mexico	637
Volkswagen Bruxelles	586
Volkswagen of South Africa	265
Volkswagen Argentina	108
Volkswagen Caminhões	48

¹⁾ ohne konzernintern gelieferte, zerlegte Fahrzeuge; AUDI NSU AUTO UNION AG ohne Porsche 924/944

Typenpalette – fortgesetzt werden. Nur so kann sich unser Unternehmen in Märkten mit hohen Wachstumsraten und hohen nationalen Fertigungsanteilen behaupten und Wechselkursprobleme reduzieren.

Weltweit wurden im Berichtsjahr arbeitstäglich 10.281 Fahrzeuge hergestellt, 9,7% weniger als im Vorjahr.

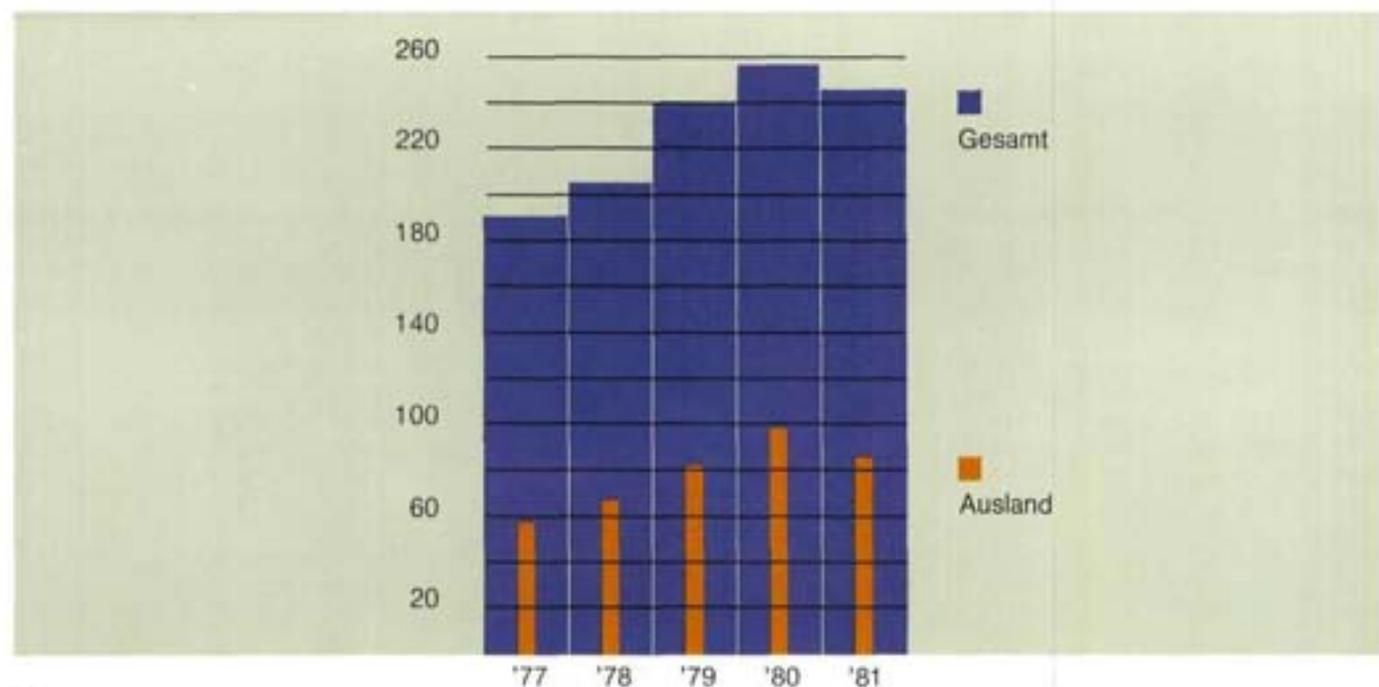
Belegschaft

Am 31. 12. 1981 wurden im Volkswagen-Konzern 246.906 Mitarbeiter beschäftigt. Das waren 11.024 Belegschaftsangehörige (4,3%) weniger als am Jahresende 1980.

Obwohl die TRIUMPH-ADLER-Gruppe auch im Inland Personal abbaute, beschäftigten die inländischen Gesellschaften insgesamt mit 160.286 Mitarbeitern 1.416 Arbeitnehmer (0,9%) mehr als im Vorjahr. Dagegen verzeichneten die ausländischen Gesellschaften einen Rückgang der Belegschaft um 12.440 Personen (12,6%) auf 86.620 Beschäftigte. Dies ist im wesentlichen auf die Produktionseinschränkungen bei den südamerikanischen Gesellschaften zurückzuführen.

Der Personalaufwand betrug 11.779 Millionen DM. Das bedeutet eine Steigerung von 9,3%. Die Zunahme resultierte aus Tariferhöhungen im In- und Ausland sowie aus Wechselkurseinflüssen.

Belegschaft des Volkswagen-Konzerns am Jahresende (Tausend Mitarbeiter)



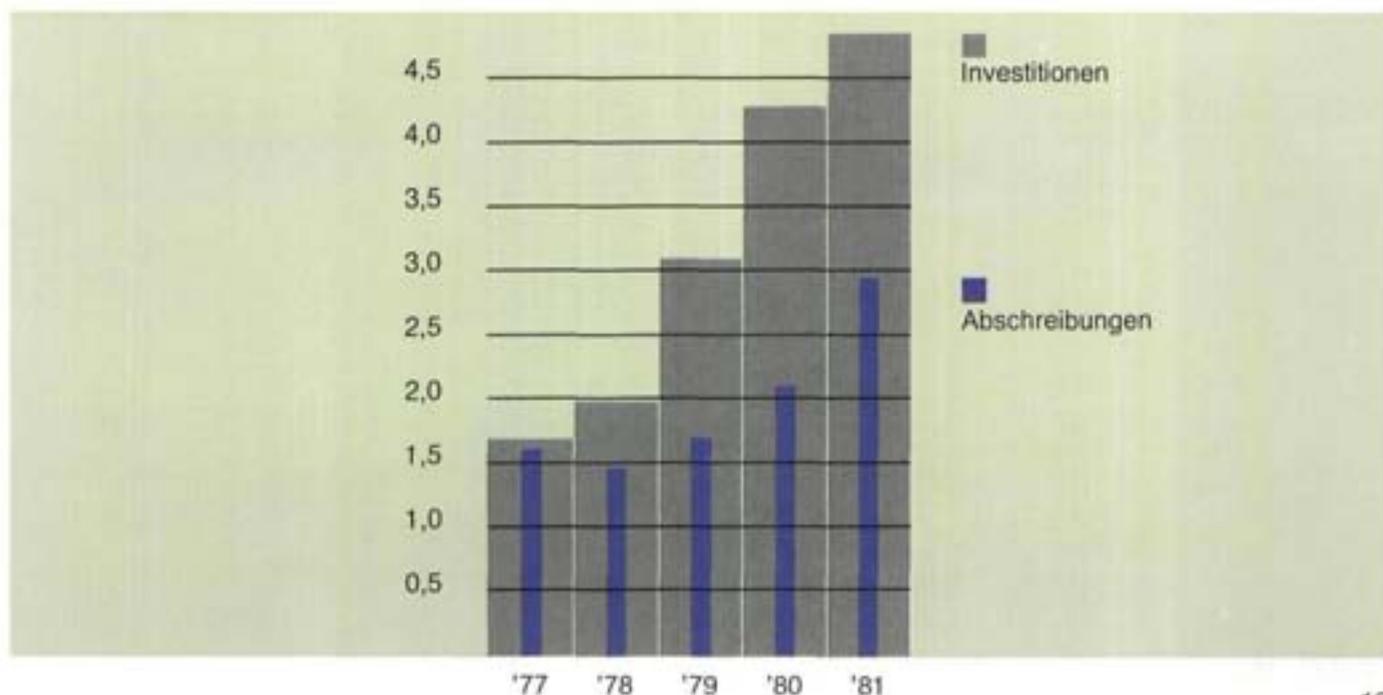
Investitionen

Im Geschäftsjahr 1981 investierten wir 4.851 Millionen DM. Dies bedeutet gegenüber der bereits beträchtlichen Vorjahreszahl eine erneute Steigerung um 572 Millionen DM oder 13,4%. Das Hauptgewicht der Investitionen lag mit 3.089 Millionen DM weiterhin im Inland. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr resultierte aus erhöhten Investitionen der ausländischen Gesellschaften. Damit stieg der Auslandsanteil am Gesamtvolumen auf 36,3% bzw. 1.762 (1.116) Millionen DM.

Schwerpunkte waren auch im Geschäftsjahr 1981 die Pflege, Verbesserung und Weiterentwicklung des Produktangebots. Volkswagen erweiterte im Inland mit dem Santana und mit dem Voyage bei der Volkswagen do Brasil seine Produktpalette und stellte im unteren Marktsegment die Nachfolgemodelle des Polo und Derby vor. Darüber hinaus wurde bei der Volkswagenwerk AG und bei der Volkswagen do Brasil das Transporterprogramm um eine Dieselsonversion ergänzt. Die Volkswagen Argentina begann die Transporter-Montage aus Zulieferungen der Volkswagen do Brasil. Bei der Volkswagen de Mexico lief die Motorenfertigung für die Region Nord- und Mittelamerika an.

Weitere Investitionsschwerpunkte bildeten bei allen produzierenden Gesellschaften Umstrukturierungen zur Verbesserung des Fertigungsablaufs und zur Erhöhung der Auslastungsflexibilität. Außerdem bauten wir das Fahrzeug-Leasing und -Vermietgeschäft weiter aus.

Entwicklung der Investitionen und Abschreibungen des Volkswagen-Konzerns (Milliarden DM)



Werte, die Vertrauen schaffen

Qualitätssicherung im Volkswagen-Konzern

Qualität hier und heute

Wer ein Auto fährt, möchte auf sein Fahrzeug vertrauen können – auf die Sicherheit, die Zuverlässigkeit, die Funktionstüchtigkeit auch unter schwierigen Fahrbedingungen. Und auf die Werterhaltung über Jahre hinweg. Mit anderen Worten: auf die Qualität.

Vertrauen auf die Qualität – das ist jeden Tag für Tausende von Käufern in der ganzen Welt ein Grund für ihre Entscheidung, einen Wagen aus dem Volkswagen-Konzern zu fahren. Dieses Vertrauen ist nicht von heute auf morgen entstanden. Der Name „Volkswagen“ steht für eine Summe von Erfahrungen, zu der Millionen von Wagen und Milliarden von Fahrkilometern beigetragen haben – angefangen beim Käfer mit seiner sprichwörtlichen Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit. Noch weiter zurück reicht die Geschichte von NSU und der Auto Union mit ihren Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer. Mit ihnen ist die Vorstellung von solider deutscher Wertarbeit und fortgeschrittener Technik untrennbar verbunden.

Es geht aber nicht nur darum, Traditionen zu wahren. Sie bedeuten eine Verpflichtung: Jedes Produkt muß sich „hier und heute“ bewähren, es muß das Vertrauen des Käufers täglich rechtfertigen. Darum muß Qualität auch ständig neu erar-

beitet werden. Gutgemeinte Absichten und pauschale Maßnahmen reichen dafür nicht aus.

Qualität ist ein vielschichtiger Begriff. Gute Beschaffenheit, Zweckmäßigkeit, Dauerhaftigkeit – das sind zutreffende Kriterien. Aber Qualität ist mehr. Sie hat in jedem Einzelfall ihre besonderen Voraussetzungen. Ein Lenkrad aus Edelstahl zum Beispiel wäre zwar von hoher Materialqualität, aber es wäre nicht zweckmäßig im Sinne des täglichen Gebrauchs und der Handlichkeit. Und es wäre zu teuer im Verhältnis zu der Aufgabe, die es zu erfüllen hat.

Von guter Qualität kann also erst die Rede sein, wenn ein Auto oder ein Teil davon in allen Punkten den Anforderungen gerecht wird. Der Käfer ist kein schweres und teures Auto – und dennoch wurde er einer der besten Wagen seiner Zeit, weil er so konstruiert und produziert wurde, wie es den Anforderungen an ein leistungsfähiges und dabei preiswertes Automobil entspricht. Dies ist auch der Grund, daß der Käfer sich noch heute bewährt.

Diese Anforderungen wandeln sich im Laufe der Zeit. Wir stellen heute höhere Ansprüche denn je an Sicherheit, Energieeinsparung, Umweltschutz. Nicht nur die Anzahl der Teile pro Wagen nimmt zu, sondern auch die Anzahl der Kriterien,

nach denen die Qualität jedes einzelnen Teils beurteilt wird. So spielen zum Beispiel neben Festigkeit und Lebensdauer in vielen Fällen auch Gesichtspunkte wie Gewichtseinsparung und Recycling-Fähigkeit eine Rolle.

Die Verpflichtung zur Qualität ist mit dem Markennamen untrennbar verbunden. Vom Volkswagen-Konzern wird mehr erwartet, als daß seine Produkte die Anforderungen „gerade noch“ oder „irgendwie“ erfüllen. Dazu gehören auch erhebliche Investitionen, um die Langlebigkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Ein Image, das auf Zuverlässigkeit und Werterhaltung, auf täglich erfahrbarer und erfüllbarer Qualität beruht, erfordert hohe selbstgesetzte Maßstäbe. Fahrzeuge in weniger guter Qualität anzubieten, um die Preise zu senken oder die Rentabilität zu verbessern, könnte allenfalls zu kurzfristigen Erfolgen führen – auf Kosten des guten Rufes. So bleibt die Qualität der wichtigste Faktor im Wettbewerb: Der zufriedene Kunde ist die Basis des stabilen Verkaufserfolges.



Qualitätssicherung: Schlüssel zur Qualität

Wie im Einzelfall die Voraussetzungen für gute Qualität zu schaffen sind – dafür existiert bei der Komplexität des Produktes „Automobil“ kein einheitliches Rezept. Die Möglichkeiten und Wege sind so zahlreich wie die Materialien und die Werkzeuge, die Konstruktions- und Verarbeitungsmethoden. Es gibt nahezu keinen Arbeitsplatz, keinen Fertigungsvorgang und keine Funktion in einem Automobilwerk, die nicht in irgendeiner Weise die Qualität beeinflussen.

Schon bei der Konzeption eines neuen Automobils werden die Weichen für seine Qualität gestellt. Dies geht weiter über die Konstruktion des Fahrzeuges und der Fertigungsanlagen, über den Einkauf von



Material und Zulieferteilen in den großen Bereich der Fertigung und von dort in die Vertriebsorganisation und zum Kundendienst.

Um das Qualitätsniveau zu wahren und zu erhöhen, führte das Volkswagenwerk in der Fertigung schon frühzeitig ein Inspektionswesen ein, das über einzelne Arbeitsgänge und Abteilungen hinaus der Qualitätskontrolle des gesamten Produkts diene. Die VW-Inspektion mit ihrer unbestechlichen Genauigkeit trug entscheidend zum Weiterfolg des Käfers bei. Mit zunehmender Erweiterung der Fertigung und des Modellprogramms wuchsen auch Umfang und Aufgaben der Inspektion. Hinzu kam die Aufgabe, vom Entwicklungsstadium bis zur Beobachtung der in Kundenhand befindlichen Fahrzeuge Vorsorge für die Sicherung der Qualität zu treffen, Mängel zu erkennen und schnell zu beseitigen.

Qualitätssicherung wurde somit als eine eigenständige Aufgabe erkannt, die übergreifenden Charakter hat. Aus dieser Erkenntnis heraus wurde,

auf der Grundlage der Inspektion, eine alle Sparten des Unternehmens umfassende Organisation zur Qualitätssicherung geschaffen. Sie ist ein eigener Vorstandsbereich im Unternehmen: ein unübersehbares Zeichen für die Bedeutung, die der Qualität für den Erfolg des Unternehmens beigemessen wird.

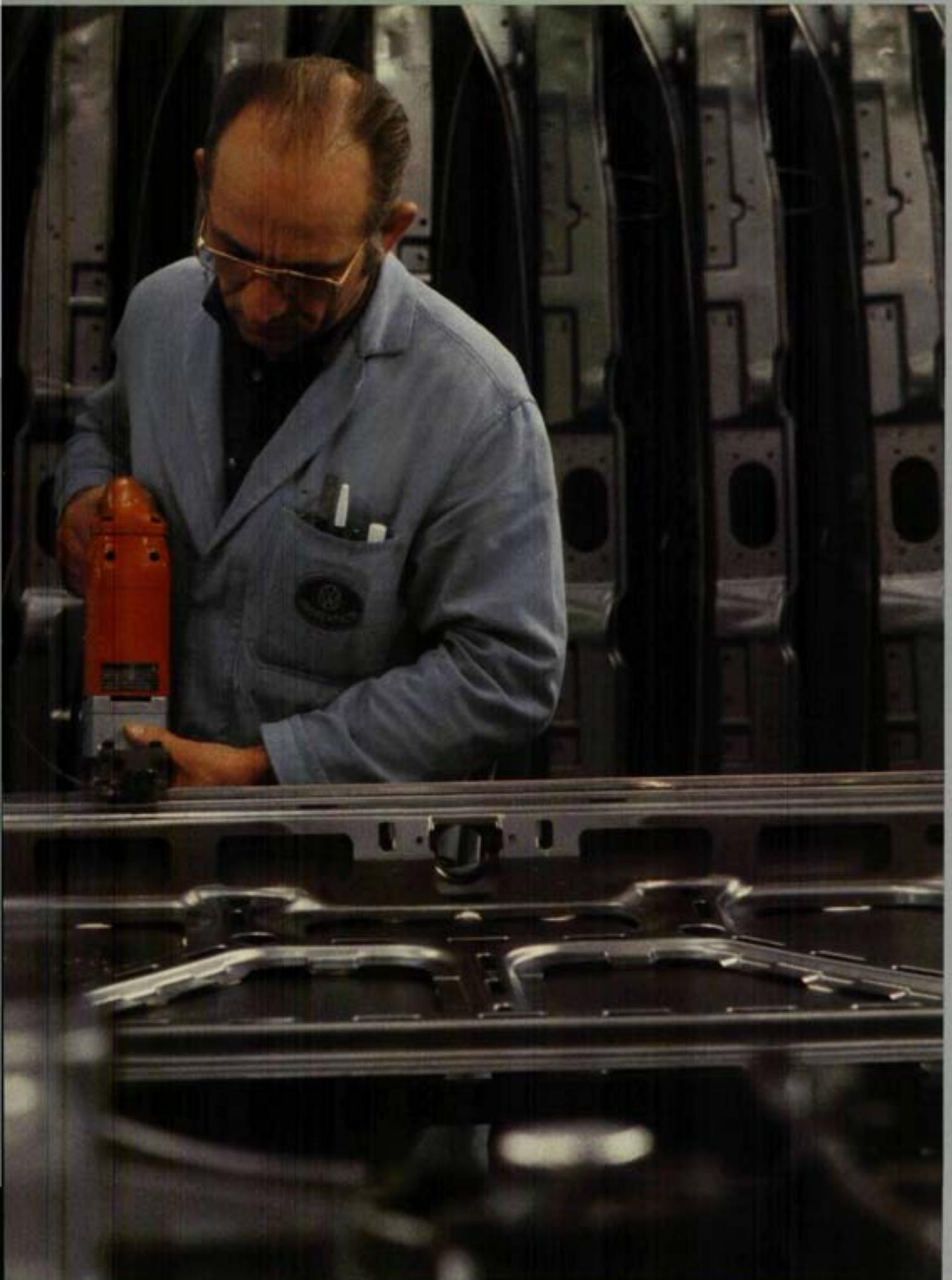
Die Qualitätssicherung ist von der Planung neuer Modelle bis zur Beobachtung von Kundenfahrzeugen in einen großen Teil der gesamten Tätigkeit des Unternehmens eingeschaltet. Dies erklärt ihren personellen Umfang von etwa 7.600 Mitarbeitern, die einer Vielzahl von Fachrichtungen angehören. Die meisten von ihnen arbeiten in den Inspektionen – also an Prüfungen im Fertigungsablauf.



Die Qualitätssicherung erfordert auf der einen Seite großen personellen und finanziellen Aufwand, sie ist andererseits darauf ausgerichtet, Qualität rationell und kostengünstig hervorzubringen. Die Einschaltung einer Kontrolle bringt Kosten mit sich – aber der Verzicht auf die Kontrolle kann noch teurer sein. Es geht um beste Qualität bei vertretbaren Kosten.

Mit elektronischen Meßvorrichtungen wird überprüft, ob der Falz einer Heckklappe ordnungsgemäß ausgeführt ist. (oben)





*Öffnen des Falzes
einer Heckklappe zur Überprüfung
der Verklebung*

Qualitäts-Entscheidungen vor Serienanlauf

Wenn ein neues Modell in Serie geht, sind alle grundlegenden Entscheidungen gefallen. Sicherung der Qualität bedeutet dabei zunächst einmal, ein Automobil so zu konzipieren und zu konstruieren, daß es in hoher Qualität hergestellt werden kann und seine Qualitätsmerkmale im Dauergebrauch beibehält.

Qualitätsmerkmale – das sind einerseits jene Dinge, die der Kunde erwartet: gute Verarbeitung der Ka-

Metallgefüge unter dem Mikroskop bei einer Laboruntersuchung



rosserie zum Beispiel, guter Lack, wertvoller Gesamteindruck des Wagens, lange Lebensdauer, Zuverlässigkeit, wenige Reparaturen.

Qualität kommt jedoch auch in Dingen zum Ausdruck, die weniger offenliegen: Fahrkomfort, Geräuschdämpfung, leichte Bedienung, Nutzung neuer technischer Möglichkeiten. Diese Merkmale summieren sich zur konstruktiven Qualität, die ein fortschrittlich und mit hohem technischen Niveau gebautes Automobil von einem durchschnittlichen unterscheidet. Sie erst begründet einen technischen Vorsprung. Der Weg, möglichst wenig zu ändern und sich bei neuen Modellen auf einen Wandel im Styling zu beschränken, um somit Risiken zu vermeiden – dieser Weg ist zwar leichter zu gehen, führt aber zur technischen Stagnation. Er entspricht nicht den Erwartungen, die der Käufer an Volkswagen und Audi stellt.

Technischer Fortschritt aber erfordert stets auch neue Lösungen zur Sicherung der Qualität. Definition und Vorentwicklung eines neuen Modells, Bau der Prototypen, Planung der Produktion und der Materialbeschaffung, Fertigung und Erprobung der Nullserie setzen eine Vielzahl von Qualitätsentscheidungen voraus. Selbst kleine Änderungen und Neuerungen haben Auswirkungen auf die Fertigungsqualität. Exakte Bear-

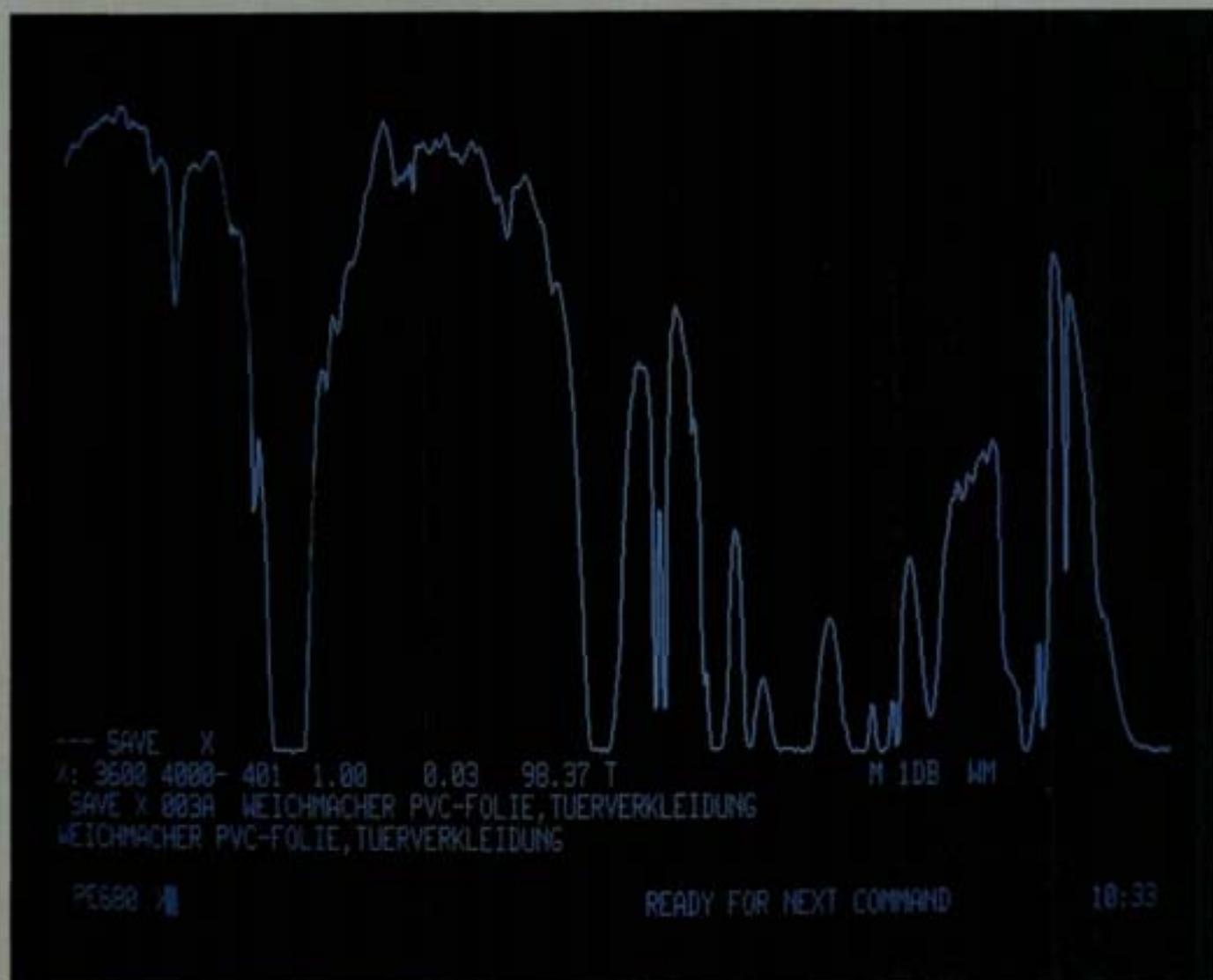
beitung von Kolben und Zylindern, von Wellen und Zahnrädern, Form- und Alterungsbeständigkeit von Kunststoffen, Verformbarkeit und Korrosionsschutz von Karosserieblechen – in allen Punkten müssen lange vor Produktionsbeginn mögliche Risiken erkannt und ausgeschaltet sein.

Diese Arbeit beginnt bereits in der Definitionsphase, in der nicht nur die wesentlichen Merkmale des neuen Wagens – Innenraum, Gepäckraum, Motoren- und Fahrwerkskonstruktion, Gewicht –, sondern auch Qualitätsziele wie lange Lebensdauer oder Korrosionsfestigkeit festgelegt werden.

In der folgenden Vorentwicklungsphase werden alle Teile daraufhin geprüft, ob sie den Anforderungen entsprechen. Noch mehr ins Detail geht die Arbeit in der Prototypenphase, in der bereits komplette Aggregate oder Fahrzeuge im Fahrbetrieb erprobt werden.

Noch während dieser Arbeiten beginnt die Planungs- und Beschaffungsphase, in der auf breiter Basis Entscheidungen über Fertigungsverfahren, über Werkzeuge und Materialien zu treffen sind. In der gleichzeitig anlaufenden Produktions-Versuchsserie wird das Fertigungsverfahren probeweise durchgespielt, wobei immer wieder Qualitätsfragen im Vordergrund stehen: Wie wird ein Arbeitsgang am besten ausgeführt, wieviel Zeit wird benötigt, welche Fehlerquellen sind vorhanden, welche nachträglichen Prüfungen sind erforderlich?

In der abschließenden Nullserienphase sind dann, aufgrund dieser Erfahrungen, bereits die endgültigen Produktionsanlagen installiert, auf denen – zunächst noch mit Zeitreserven und mit Stopps zur Nachprüfung – die ersten serienmäßigen Wagen vom Band laufen. Zeigen sich Fehler und Mängel – sowohl an den Fahrzeugen als auch an den Produktionsanlagen –, dann werden die Ursachen ermittelt und beseitigt. In Anlaufbesprechungen werden noch offene Fragen geklärt. Erst wenn alle Fehlerquellen erkannt und behoben sind, wird grünes Licht zum Anlauf der Serie gegeben.



Eingangsuntersuchung von
PVC-Folien mittels
Infrarot-Spektroskopie

*Prüfen der Formgenauigkeit
von Karosserieteilen
mit Hilfe von Lehren*





Im Mittelpunkt: Fertigungsqualität

In der Nullserienphase, wenn auf den serienmäßigen Produktionseinrichtungen erstmals gefertigt wird, sind die Aufgaben der Qualitätssicherung besonders umfangreich, denn hier kommt es noch einmal darauf an, jede mögliche Abweichung von den Vorgaben festzuhalten und zu korrigieren. Maßhaltigkeit, Oberflächenbeschaffenheit, Funktionsfähigkeit und viele andere Eigenschaften werden nach vorher festgelegten Kriterien durchgeprüft.

Auch die Inspektion selbst muß hier ihre Probe bestehen: Arbeiten die Meß- und Prüfeinrichtungen erwartungsgemäß? Bleibt ihre Genauigkeit im Betrieb konstant? Denn auch Meßlehren, Schablonen und Fühler können Verschleiß aufweisen, sie unterliegen Temperatur- und Klimaeinflüssen. Neue Meßelektronik kann Löt- und Schaltfehler enthalten, die eliminiert werden müssen. Wenn die Serie anläuft, muß auch die Inspektion serienreif sein.

Es ist in diesem Rahmen unmöglich, die Vielfalt der Prüfmittel und Prüfstationen, der Inspektionsmethoden und Fertigungs-Überwachungssysteme aufzuzählen. Zunehmend werden neu entwickelte Geräte eingesetzt, bei denen Automatik und Elektronik das menschliche Auge und die mentale Aufmerksamkeit ersetzen. Denn oftmals ist der

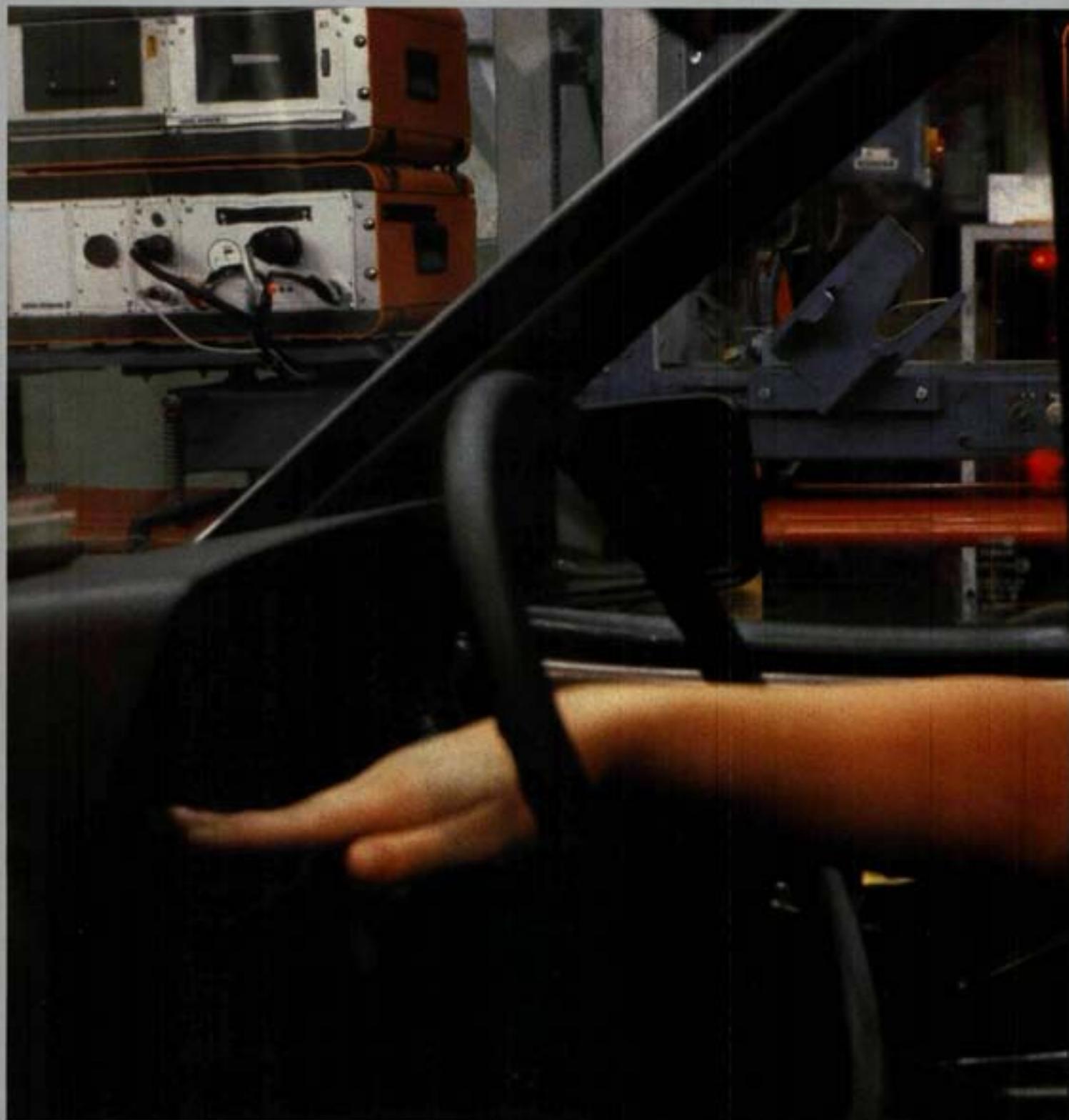
Mensch zwar nicht durch die Kontrolltätigkeit selbst, wohl aber durch ihre Häufigkeit und zeitliche Dauer überfordert. Die Möglichkeiten, hier durch neue Technologie bessere Lösungen zu schaffen, sollen an drei Beispielen erläutert werden.

Bei der automatischen Sichtprüfung „VW-ARGUS“ übernehmen Fernsehkameras, Laserabtaster und Röntgenröhren die Aufgabe des menschlichen Auges. Vor Einführung dieses Systems mußte das Prüfpersonal alle zwei Stunden abgelöst werden – sonst wäre nicht nur die physische Belastung zu groß, auch die Genauigkeit des Prüfergebnisses wäre nicht mehr gesichert.

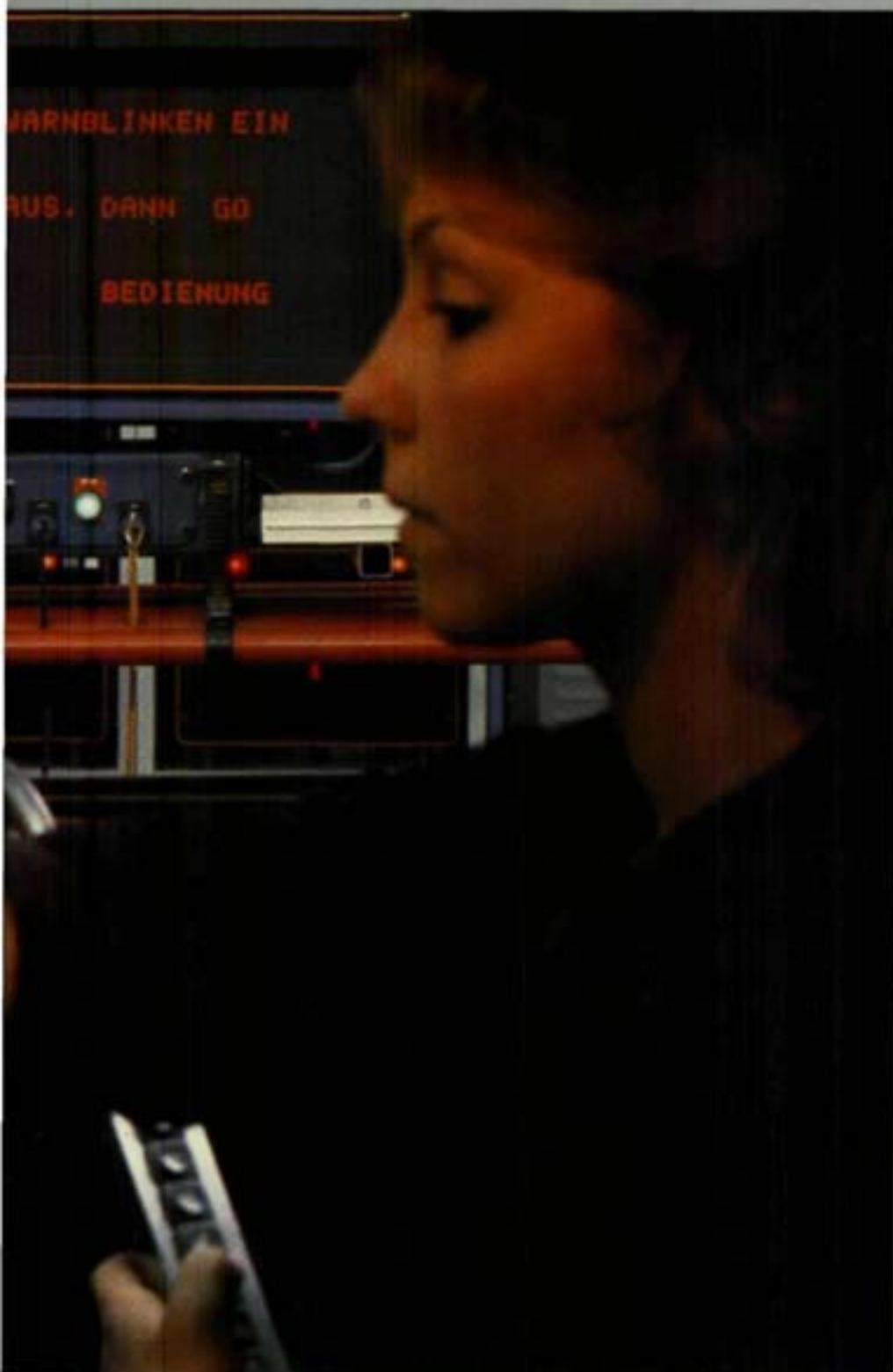
ARGUS dagegen überprüft mit gleichbleibender Genauigkeit und hoher Geschwindigkeit Teile auf Fehler, die vorher nur mit dem Auge feststellbar waren. Die von den Bildaufnehmern gelieferten Informationen werden im Rechner mit einem eingespeicherten Sollbild verglichen. Bei Abweichungen wird das beanstandete Teil nach dem Durchlauf automatisch ausgesondert.

Fernsehkamera und angeschlossener Mikrorechner prüfen ein Karosserieteil auf Vollständigkeit.





*ECOS (Electric-Check-Out-System):
Mit einer Lochkarte wird
dem Prüfrechner das Fahrzeug
angekündigt, anschließend erfolgt
der Prüfvorgang im Dialog
zwischen Prüferin und Computer.*



Während bei ARGUS das Auge entlastet wird, verhindert das Electric-Check-Out-System ECOS Fehler, die auf nachlassende Aufmerksamkeit bei der Prüfung der elektrischen Anlage und der Fahrzeugelektronik zurückzuführen sind. Wie bei ARGUS handelt es sich auch hier um 100-Prozent-Prüfungen: Jedes Fahrzeug wird am Ende des Montagebandes auf einwandfreie Funktion aller elektrischen Verbraucher geprüft.

Früher reichte es aus, nach einer Checkliste die Verbraucher nacheinander einzuschalten und ihr Funktionieren festzustellen. Mit zunehmender Anzahl der elektrischen und elektronischen Ausrüstungen – zusätzliche Leuchten, heizbare Heckscheibe, elektrisches Schiebedach, Fensterheber, Zentralverriegelung, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Schalt- und Verbrauchsanzeigen – wurde diese Prüfarbeit immer schwieriger und zeitraubender.

Bei ECOS werden, um auch die Funktion der Schalter zu prüfen, zwar nach wie vor alle Verbraucher nacheinander von Hand ein- und ausgeschaltet. Die Prüfung selbst dagegen geht elektronisch vor sich: Zu jedem Fahrzeug gehört eine Lochkarte, in der die jeweils eingebauten elektrischen und elektronischen Ausrüstungen gespeichert sind. Ein Lesegerät mit Protokoll-drucker gibt dem Prüfer auf einem Display an, welcher Verbraucher als nächster einzuschalten ist. Die Prüfung von Funktion, Verkabelung und Schaltung erfolgt automatisch durch Messung, Berechnung und Toleranzvergleich von Strömen, Spannungen, aufgenommener Leistung, Widerständen und Frequenzen. Der Prüfer kann erst weiter-schalten, wenn die Daten ermittelt und gespeichert sind.

Noch umfangreichere Aufgaben erfüllt die Elektronik im Qualitätssteuerungs-System MONTIS (Montage-Information und -Steuerung). Dieses EDV-System umfaßt den gesamten Bereich zwischen Lackierung und Endabnahme einschließlich des Karosserie-Nachreparaturbandes. In mehreren Stationen, die mit Bildschirm und Drucker ausgerüstet sind, werden Prüfdaten jedes durchlaufenden Fahrzeuges registriert. Die Prüfer geben an die Stationen über ein Handtastgerät codierte Fehlermeldungen, die auf



dem Bildschirm erscheinen und im Protokoll ausgedruckt werden.

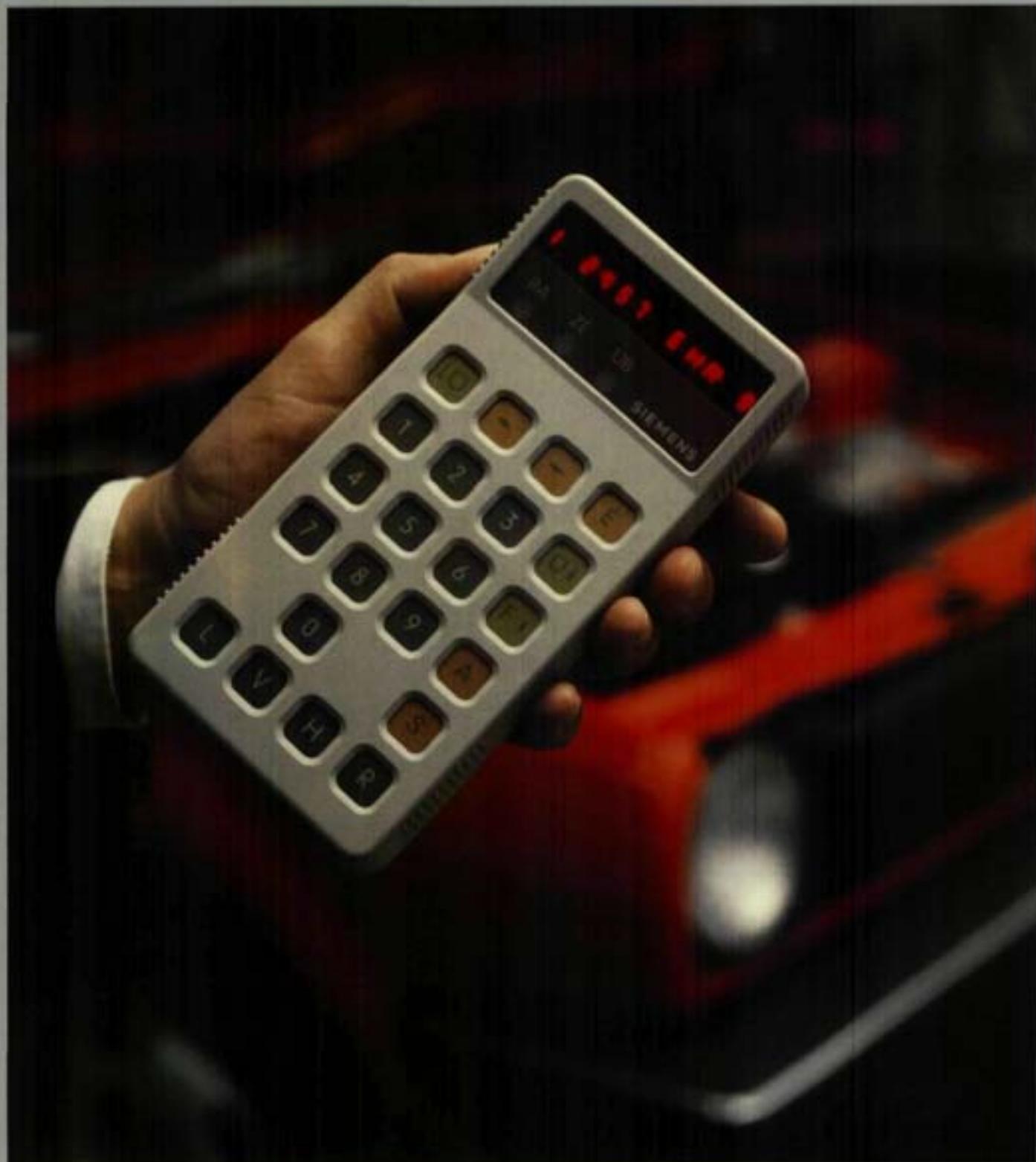
Die Behebung der Fehler wird bestätigt. Hinzu kommt die Ausgabe von Warn- und Trendmeldungen in jedem Abschnitt und von Rückmeldungen an vorausgehende Abteilungen. Auch die Prüfkapazität wird aufgrund der Trend- und Schwerepunktmeldungen optimal eingesetzt. Informationen werden ohne Verzögerungen weitergeleitet.

Mit dem Einsatz der Informationstechnik in der Fertigungsüberwachung in den Werken des Volkswagen-Konzerns wird nicht nur optimale Übersichtlichkeit und Transparenz erreicht – auch die Belastung des einzelnen Mitarbeiters wird verringert und damit das persönliche Interesse gefördert, durch gute Arbeit Qualität zu schaffen.

MONTIS-Bildschirm, über den die Benutzer Auskünfte über die Qualitätslage abrufen können. (links)



Im MONTIS-System geben die Prüfer ihre Fehlermeldungen mit einem Handterminal (Sender) drahtlos an Infrarot-Empfänger weiter.







Drehzahlmesser auf dem Rüttelprüfstand

Unteilbare Qualität, doppelte Verantwortung

Qualität, wie sie vom Käufer erwartet und bei Volkswagen und Audi aufgefaßt wird, ist nicht teilbar. Sie gilt für das ganze Fahrzeug – also auch für jene Teile, die nicht im eigenen Werk hergestellt werden, für alle Rohstoffe und vorgefertigten Materialien. Und sie gilt für alle Original-Ersatzteile, die von der V.A.G Organisation vertrieben werden.

Das große Zentrallabor, ein modern eingerichtetes Institut für Materialprüfung, und Laboratorien in jedem Werk untersuchen neue Materialien ebenso wie jene, die laufend eingesetzt werden. Hier sind nahezu alle Gebiete der Chemie und Physik vertreten; die Untersuchungsmethoden reichen von der chemischen Analyse über physikalische Struktur-

prüfungen bis zur mechanischen Zerreißprobe. Metalle, Kunststoffe, Lacke, Glas und Keramik, natürliche und synthetische Textilien werden an der großen Zahl der Anforderungen gemessen, die sie im Automobil zu erfüllen haben. Hier werden auch Prüfvorgaben für die Eingangsinpektionen erarbeitet, die in den einzelnen Werken das eingehende Material überwachen.

Ein eigenes Gebiet ist die Qualitätssicherung der Kaufteile – also jener Teile, die vom Lieferanten einbaufertig hergestellt werden. Sie machen etwa die Hälfte der gesamten Teilezahl aus – darunter viele Kleinteile wie Schrauben und Klemmen, Kabel und Stecker, aber auch Lichtmaschinen und Anlasser, Einspritzpumpen, Kühler, Filter, Instrumente, Radios, Reifen.

Für solche Teile übernehmen der Lieferant und das Werk gemeinsam die Verantwortung. Der Lieferant verpflichtet sich zum Beispiel, die vereinbarten Spezifikationen einzuhalten. Gegenüber dem Käufer übernimmt der Fahrzeughersteller eine weitgehende Mitverantwortung. Aus diesem Grunde werden im Volkswagen-Konzern alle Kaufteile ständig auf ihre Qualität untersucht. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Erstmusterprüfung: Unter serienmäßigen Bedingungen hergestellte Muster werden nach einem Prüfplan beurteilt und eingestuft. Eine Prüfung von Hand- oder Vormustern kann vorausgehen, entscheidend für die Zulassung ist jedoch stets das serienmäßige Erstmuster.



Von einem Profilprojektor werden die Umrissse eines Kabelsteckers auf ein Vielfaches vergrößert.



Die Prüfung bei laufender Serie kann bei den meisten Teilen keine 100-Prozent-Prüfung sein: Schrauben oder Kunststoff-Preßteile laufen in so großer Stückzahl durch, daß eine vollständige Prüfung durch Stichprobenprüfungen ersetzt werden kann, die auf Basis mathematischer Methoden konzipiert werden. Solche statistischen Stichproben liefern das annähernd gleiche Ergebnis, ohne das Risiko zu erhöhen. Bei Batterien zum Beispiel muß eine Stichprobe von 20 aus 1.000 in den wesentlichen Kriterien einwandfrei sein. Bei manchen Teilen und Rohstoffen ist damit zu rechnen, daß einzelne Fertigungslose (Chargen, Schmelzen) unterschiedliche Eigenschaften aufweisen – die Prüfung wird dann auf diese Gegebenheiten ausgerichtet. Bei besonders wichtigen Teilen kann zu 100-Prozent-Prüfungen übergegangen werden.

Qualität auf lange Sicht

Wenn ein neues Auto vom Band gerollt ist, versehen mit abgeschlossenen Protokollen und I.O.-Zeichen, dann muß sich seine Qualität in der Hand des Käufers bewähren. Es ist nicht mehr Gegenstand der ständigen Kontrolle, aber es bleibt Gegenstand der Beobachtung.

Die Arbeit der Qualitätssicherung ist also nicht mit der Endabnahme abgeschlossen. Für viele Wagen beginnt die Feldbeobachtung schon im Werk: mit Stichproben an fertig abgenommenen Wagen. Im AUDIT-System des Volkswagen-Konzerns überprüfen selbständige Teams die Auslieferungsqualität und damit auch die Prüfqualität. AUDIT arbeitet in allen Werken mit einheitlichen Verfahren und Maßstäben – ein AUDIT-Resultat aus Wolfsburg oder Ingolstadt ist direkt vergleichbar mit Werten, die in Mexiko oder Brasilien ermittelt werden.

AUDIT ist der Beginn einer Qualitätsbeobachtung auf lange Sicht. Nach der Übergabe-Durchsicht des Händlers sind Fahrer und Fahrzeug auf sich selbst gestellt. Aber sie bleiben dabei nicht sich selbst überlassen: Über die Kundendienstorganisation, mit der die Qualitätssicherung eng zusammenarbeitet, werden auch kleine Beanstandungen und Mängel sofort zurückgemeldet. Dabei wird von modernen Kommunikationsmitteln und -systemen weltweit und rund um die Uhr Gebrauch gemacht. Diese ermöglichen die schnelle Weitergabe der Information an die Qualitätssicherung und eine schnelle Reaktion. Beteiligt daran sind nicht nur Kundendienst und Produktion, sondern auch die Tech-

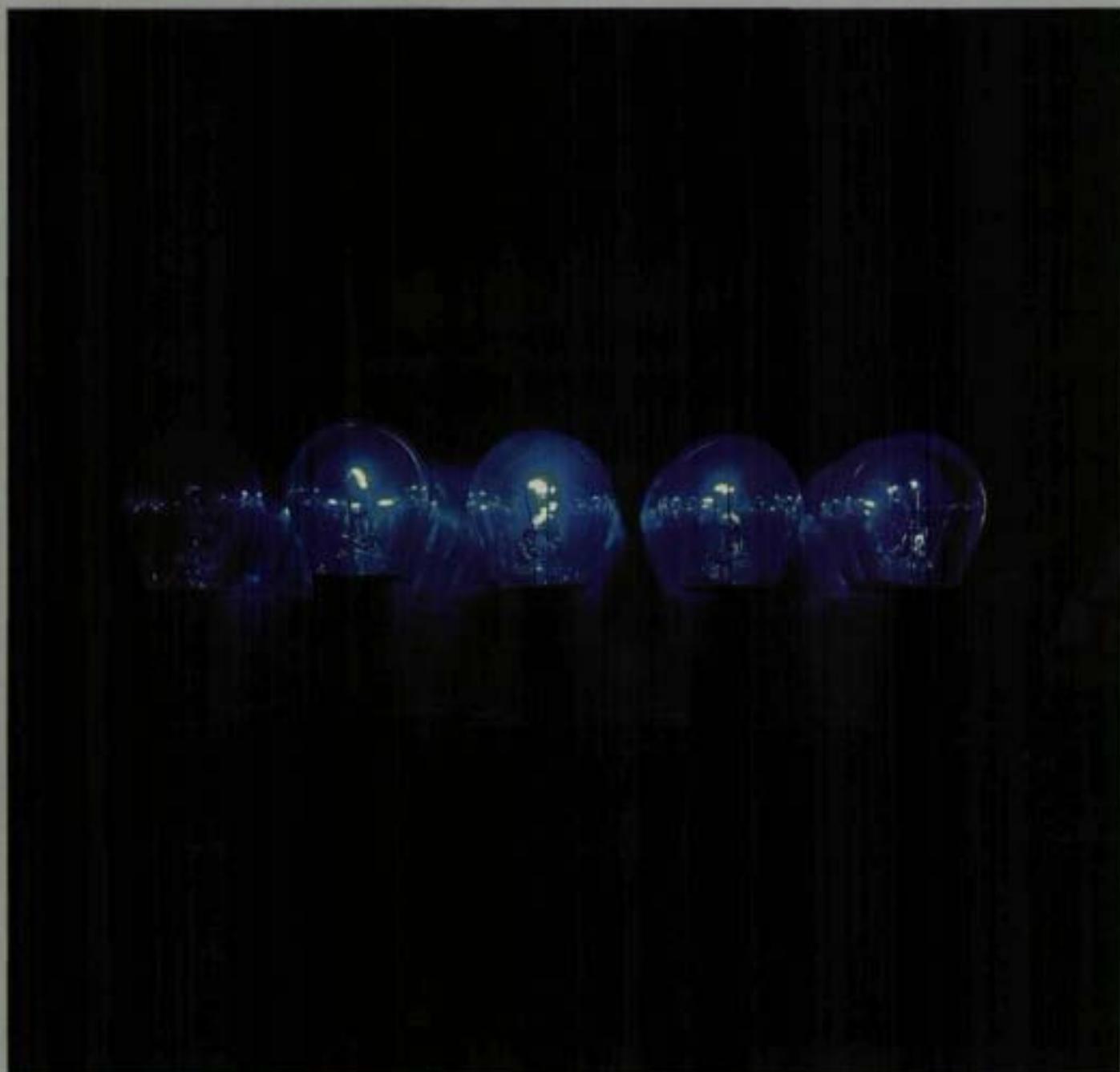
nische Entwicklung. Selbst wenn die Ursache klar zu sein scheint, wird jede Schadensart unvoreingenommen untersucht. Falls nötig, werden durch Befragen von Kunden und Händlern weitere Informationen eingeholt. Im Feld werden so die Beanstandungen abgestellt, im Werk die Fehlerursachen.

Auch Rückrufaktionen sind ein Beitrag zur Qualitätssicherung auf lange Sicht. Es werden – auch nach Ablauf der Gewährleistung – aus Sicherheitsgründen Nacharbeiten vorgenommen oder Teile ausgetauscht. Entspricht ein Teil im Dauerbetrieb nicht den Qualitätsmaßstäben des Volkswagen-Konzerns, was auch bei sorgfältigster Erprobung und Materialwahl nie völlig ausgeschlossen werden kann, so wird über die Kundendienstorganisation wirksam geholfen – wo dies erforderlich und sinnvoll ist, auch durch vorsorglichen Teileaustausch.

Mitverantwortung des Herstellers auf längere Zeit, am ausgeprägtesten während der Gewährleistungsperiode, diese Haltung gehört zur Qualitätsphilosophie des Volkswagen-Konzerns. Sie hat ihre sichere Basis in der Sorgfalt, die jedem Teil und dem Zusammenwirken aller Teile vom ersten Entwurf an zugewandt wird. Und sie setzt sich fort in dem Qualitätsversprechen der V.A.G. Partner, mit dem diese gegenüber ihren Kunden die hohen Ansprüche an die eigene Leistung dokumentieren, die in der Qualität des Kundendienstes täglich und stündlich zum Ausdruck kommt.

Ein fehlerhaftes Schalttafelteil
wird von der Eingangsinspektion
für die Weiterverarbeitung gesperrt.
(links)

Glühlampen auf dem Prüfstand
im Labor (unten)



Polo-Flotte auf einer Erprobungsfahrt im Harz



Der Mensch schafft Qualität

Qualität schafft nach wie vor nur der Mensch. Durch Prüfungsvorgänge läßt sich nur feststellen, ob die Qualität den Anforderungen entspricht. Die langfristige Planung ebenso wie der tägliche Handgriff sind von seiner persönlichen Motivation und von seinem Engagement für die Sache abhängig. Im Volkswagen-Konzern wird die Einbeziehung des Menschen in die sich wandelnde Arbeitswelt als eine der wichtigsten Aufgaben betrachtet. Dabei zeigt sich immer wieder, daß Begriffe wie Lebensqualität, Arbeitsqualität

und Produktqualität nicht weit voneinander entfernt sind.

Der Mensch prüft selbst das Ergebnis seiner Arbeit – dieser Gedanke lag zum Beispiel einer Umgestaltung des Arbeitsablaufes zugrunde, die unter der Bezeichnung „Informationswerkstatt Preßwerk“ in Wolfsburg praktiziert wurde. Information über Fehlerquellen, Einbeziehung in die Beurteilung der Qualität – zum Beispiel der Oberflächenbeschaffenheit von Karosserieteilen –, selbstverantwortliches Arbeiten in kleinen Gruppen: Mit solchen

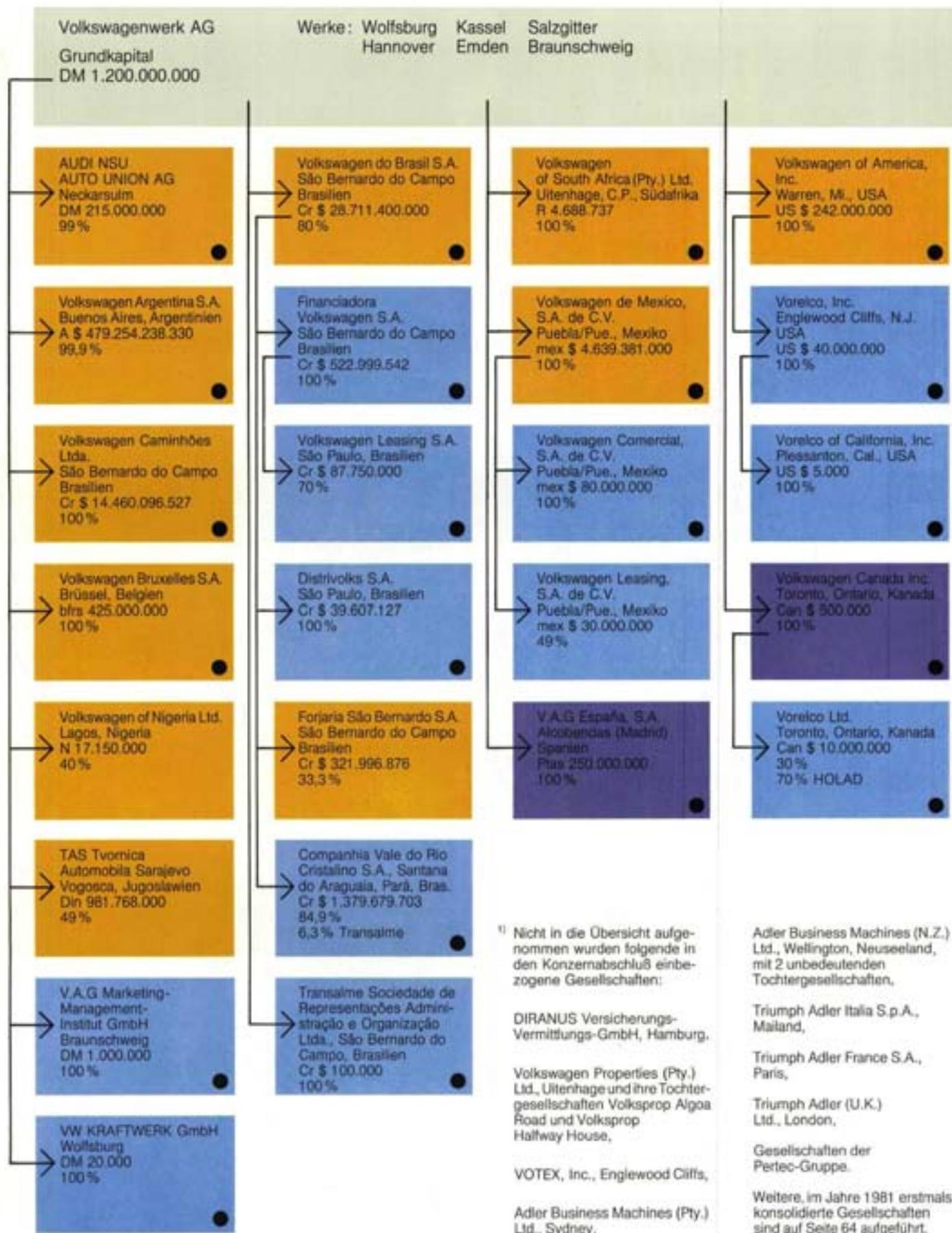
Formen gehobener Arbeitsqualität wird unter Verzicht auf die bisherige zusätzliche Prüfinstanz ein noch besserer Qualitätsstand als vorher erreicht. Fertigen und Prüfen liegen hier in einer Hand; Arbeitswissenschaftler nennen dies job enrichment.

Auch an vielen anderen Punkten der Fertigung wird Fremdkontrolle durch Eigenverantwortlichkeit ersetzt – eine moderne Form der traditionellen Wertarbeit mit den Menschen und der Technik von heute. Und mit dem gleichen Ziel: Qualität.

Gesellschaften des Volkswagen- Konzerns

Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

Stand 31. Dezember 1981





Produktions- gesellschaften

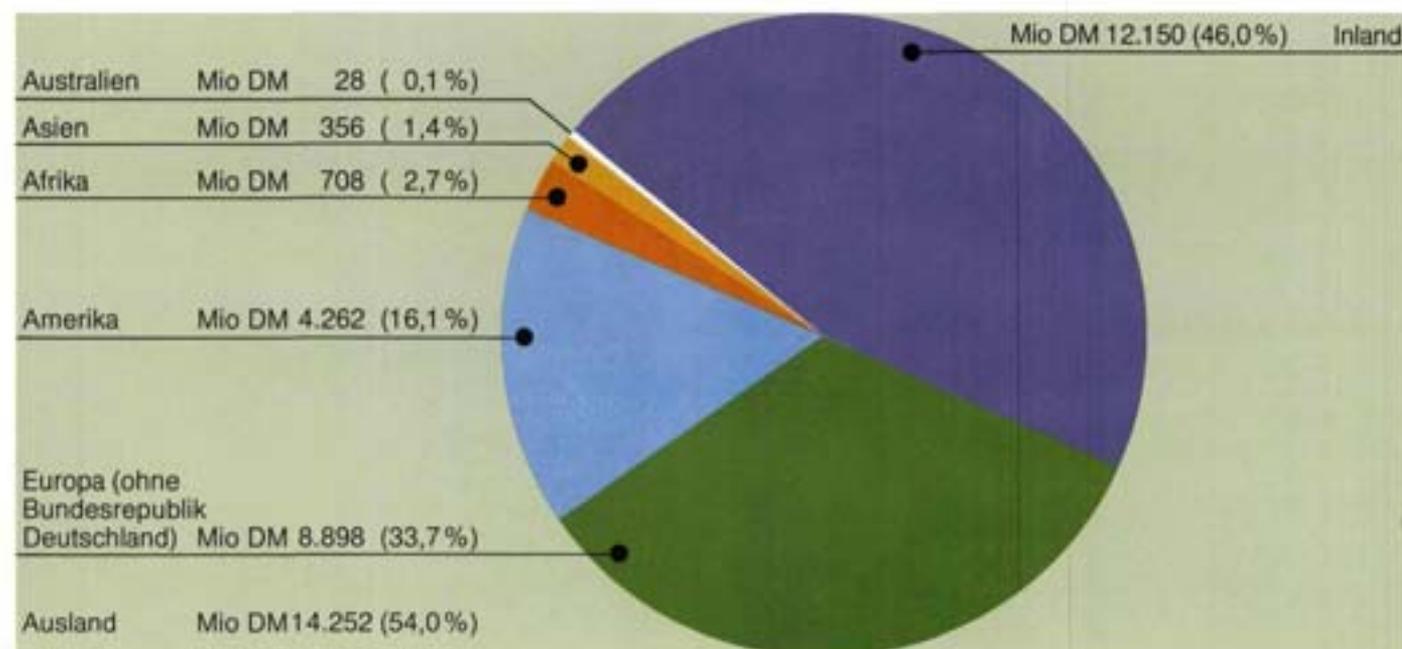
Volkswagenwerk AG Wolfsburg

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	26.402	25.180	+ 4,9
Absatz	Stück	1.564.900	1.632.456	- 4,1
Produktion	Stück	1.232.818	1.346.755	- 8,5
Investitionen	Mio DM	2.182	2.251	- 3,1
Belegschaft	am 31.12.	120.071	118.766	+ 1,1

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Daten des abgelaufenen Kalenderjahres hat die Volkswagenwerk AG eine positive Geschäftsentwicklung zu verzeichnen. Die schwächere Inlandsnachfrage konnte zum Teil durch eine bemerkenswerte Belebung der Nachfrage vor allem nach Volkswagen-Modellen auf den wichtigsten Automobilmärkten des europäischen Auslands ausgeglichen werden.

Die Volkswagenwerk AG erzielte einen Jahresüberschuß von 120 Millionen DM. Der gegenüber dem Vorjahr erhebliche Rückgang ist besonders auf Abschreibungsnotwendigkeiten im Beteiligungsbereich und auf die erneute Ausnutzung aller steuerlichen Bewertungsmöglichkeiten zurückzuführen. Der Jahresüberschuß ermöglicht eine – wenn auch gegenüber dem Vorjahr verminderte – Dividendenaus-

Regionale Aufteilung der Umsatzerlöse der Volkswagenwerk AG im Jahre 1981



schüttung in Höhe von 5,- DM je 50,- DM-Aktie.

Absatz

Obwohl sich die Situation im Automobilgeschäft weltweit verschärft hat, verminderte sich der Absatz an die Händler mit 1.564.900 Volkswagen- und Audi-Modellen nur relativ geringfügig um 67.556 Fahrzeuge bzw. 4,1% gegenüber dem Vorjahr. Dagegen gelang es durch vermehrte Anstrengungen, die Auslieferungen an Kunden um 87.051 (4,5%) auf 2.037.282 Fahrzeuge zu steigern und die Lager der Händler beträchtlich abzubauen.

Wegen der unbefriedigenden Konjunktur wurden im Inland mit 738.262 Wagen 49.516 Einheiten bzw. 6,3% weniger abgesetzt. Dennoch konnte infolge des stärkeren Rückgangs des Gesamtmarktes der Pkw-Marktanteil um 0,2%-Punkte auf 29,7% erhöht werden.

Dank deutlicher Steigerungen auf wichtigen europäischen Märkten, insbesondere in Italien und Frank-

reich, lag der Auslandsabsatz mit 826.638 Fahrzeugen um 18.040 Wagen unter dem des Vorjahres. Infolgedessen stieg der Exportanteil von 51,7% im Vorjahr auf 52,8%.

Die Verschlechterung des Investitionsklimas führte bei den Nutzfahrzeugen zu einem Absatzrückgang von 21,0% auf 164.868 Transporter und Lasttransporter (LT).

Von der Abschwächung der Nachfrage nach Pkw der oberen Mittelklasse war vor allem Audi betroffen. Bei Volkswagen konnte der im November 1980 vorgestellte Passat Nachfolger eine bemerkenswerte Absatzsteigerung erzielen. Beim Golf führte die gestiegene Nachfrage nach der Dieselfersion zu einer weiteren Absatzzunahme. Die neu eingeführten Nachfolgemodelle des Scirocco und Polo wurden vom Markt erwartungsgemäß gut aufgenommen.

Umsatz

Die Umsatzerlöse der Volkswagenwerk AG stiegen im Berichtsjahr gegenüber 1980 um 4,9% auf 26,4 Milliarden DM. Diese Zunahme ist – neben kostenbedingten Preisanhebungen – auf eine Nachfrageverschiebung zu höherwertigen Modell- und Ausstattungsvarianten zurückzuführen.

Während die Umsatzerlöse im Inland mit 12,1 Milliarden DM den Vorjahreswert um 3,8% übertrafen, konnte der Auslandsumsatz um 5,8% auf 14,3 Milliarden DM gesteigert werden. Damit belief sich der Auslandsanteil am Umsatz auf 54,0 (53,5)%.

Fertigung

Die Volkswagenwerk AG fertigte im Geschäftsjahr 1981, einschließlich 12.002 im Werk Emden hergestellter Audi 80, 1.232.818 Fahrzeuge. Das sind 113.937 Einheiten weniger als im Jahre 1980.

Die Produktionssituation war 1981 durch eine relativ gute Auslastung der Pkw-Werke gekennzeichnet. Dies wurde insbesondere durch eine hohe Fertigungsflexibilität ermöglicht. Im Nutzfahrzeugbereich war dagegen Kurzarbeit unvermeidlich.

Gleichzeitig mit den Modellläufen des Polo, Derby und Santana wurde ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Fertigungsflexibilität getan. Insbesondere im Karosserie-Rohbau wurde die typgebundene Mechanisierung auf Handhabungsautomaten (Roboter) umgestellt, so daß auf Programmschwankungen schneller reagiert werden kann.

Belegschaftsentwicklung der Volkswagenwerk AG

Die Volkswagenwerk AG entwickelt und fertigt seit 1972 Industrieroboter vorwiegend für den Eigenbedarf. Durch ein mit der General Electric Company, Bridgeport, Connecticut, USA, im Februar 1982 abgeschlossenes Lizenzabkommen soll in diesem Bereich schwerpunktmäßig der nordamerikanische Markt erschlossen werden. Die Volkswagenwerk AG verspricht sich von dem Abkommen u. a. einen Rückfluß von technologischem Know-how, das in den kommenden Jahren in die eigene Roboterfertigung einfließen kann.

Das Modernisierungsprogramm für die Fertigungsbereiche wurde planmäßig fortgesetzt. Darunter fällt insbesondere die bis 1985 geplante Umstrukturierung des Preßwerks in Wolfsburg und die Erneuerung unserer Lackierereien zur weiteren Verbesserung des Korrosionsschutzes. In Emden und Wolfsburg wurde mit dem Bau von Montagehallen begonnen, die 1982 bezogen werden sollen und moderne Produktionstechniken mit Maßnahmen zur Humanisierung der Arbeit und einer besseren ergonomischen Gestaltung der Arbeitsplätze verbinden.

Belegschaft

Am 31. 12. 1981 beschäftigte die Volkswagenwerk AG in ihren sechs inländischen Werken 120.071 Mitarbeiter; das waren 1,1% oder 1.305 Arbeitnehmer mehr als im Vorjahr.

Wegen der seit Mitte 1980 anhaltenden schwachen Verkäufe wurden im 1. Halbjahr 1981 die ausgedienten Belegschaftsangehörigen nur noch in geringem Umfang ersetzt. Aus demselben Grunde mußte in den Werken Hannover an 37, Kassel an 13, Braunschweig an 12 und Emden an 5 Tagen kurzgearbeitet werden.

Der verbesserte Pkw-Verkauf im 2. Halbjahr 1981 führte in den Werken Wolfsburg und Emden zu Einstellungen über die Fluktuation hinaus; in den anderen Werken wurde lediglich die Fluktuation ersetzt. In Hannover mußte wegen des stagnierenden Absatzes an weiteren 23 Tagen Kurzarbeit durchgeführt werden.

Aus sozialpolitischer Verantwortung erhöhte die Volkswagenwerk AG erneut die Zahl der Ausbildungsplätze. Es wurden 1.229 Auszubildende und Umschüler eingestellt, so daß sich zum Ende des Jahres 3.653 junge Menschen in einem Berufsausbildungsverhältnis befanden; das waren 5,7% mehr als im Vorjahr.

Die durch die stetige Zunahme der Auszubildenden erforderlich gewordenen Erweiterungen und Modernisierungen wurden 1981 in allen Werken abgeschlossen. Am 9. 6. 1981 wurde das neue Bildungszentrum der Volkswagenwerk AG in Wolfsburg seiner Bestimmung übergeben.

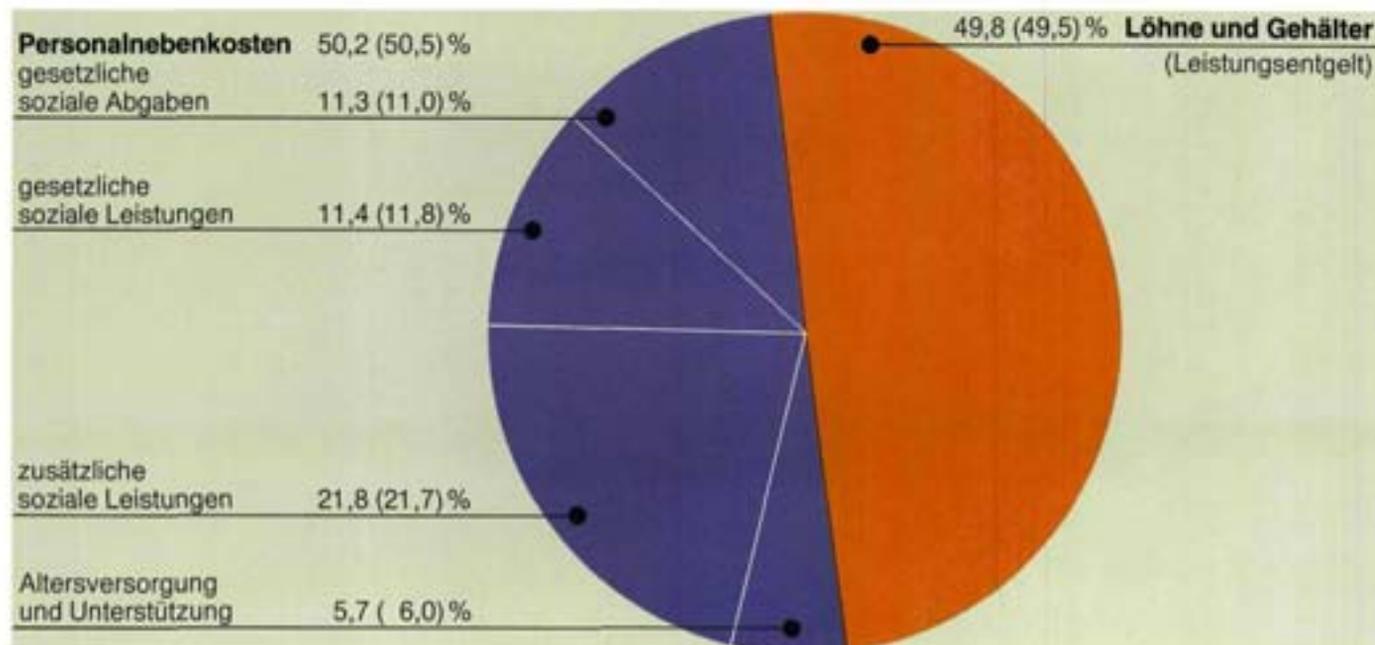
	31. 12. 1981	31. 12. 1980	Veränderung absolut	%
Volkswagenwerk AG	120.071	118.766	+ 1.305	+ 1,1
davon in den Werken				
Wolfsburg	58.876	57.927	+ 949	+ 1,6
Hannover	21.383	22.110	- 727	- 3,3
Braunschweig	6.373	6.458	- 85	- 1,3
Kassel	16.665	16.681	- 16	- 0,1
Emden	9.341	8.338	+ 1.003	+ 12,0
Salzgitter	7.433	7.252	+ 181	+ 2,5
Lohnempfänger	99.832	98.622	+ 1.210	+ 1,2
Gehaltsempfänger	20.239	20.144	+ 95	+ 0,5
Weibliche Arbeitnehmer	14.369	14.029	+ 340	+ 2,4
Ausländische Arbeitnehmer	11.323	11.643	- 320	- 2,7
Auszubildende	3.653	3.457	+ 196	+ 5,7

Zur Verminderung der Jugendarbeitslosigkeit führte die Volkswagenwerk AG in Zusammenarbeit mit den Arbeitsverwaltungen weiterhin in den Werken Wolfsburg und Kassel gezielte einjährige Lehrgänge auf den Gebieten „Metall“ und „Gastronomie“ sowie Maßnahmen zur beruflichen und sozialen Eingliederung durch.

Im Rahmen der fachlichen Fortbildung besuchten 7.158 Mitarbeiter 392 Kurse, Seminare und Lehrgänge. Die Schwerpunkte lagen neben Veranstaltungen für Meister und Vizemeister auf den Gebieten Elektrotechnik und Elektronik, Hydraulik und Pneumatik, Verbesserung der Kommunikationstechniken, Fremdsprachen und Vorbereitung auf einen Auslandseinsatz.

Bei der überfachlichen Weiterbildung dominierte im Berichtsjahr die Seminarreihe „Verbesserung der Qualität unserer eigenen Arbeit“. In 36 Veranstaltungen im Bildungszentrum Rhode, an denen 1.800 Führungs- und Führungsnachwuchskräfte teilnahmen, wurde ein umfangreicher Katalog von Maßnahmen zur Verbesserung notwendiger Tätigkeiten und

*Struktur der
Personalaufwendungen
der Volkswagenwerk AG
im Jahre 1981*



für neue zukunftssichernde Aktivitäten erarbeitet.

Die arbeitsmedizinische Betreuung der Belegschaft hatte 1981 ihre Schwerpunkte im vorbeugenden Gesundheitsschutz und in der Mitwirkung bei der Gestaltung ergonomischer Arbeitsplätze und Arbeitsverfahren.

Die Fehlzeiten durch Krankheit waren bereits 1980 geringer geworden. Sie sanken weiter ab und betrugen 1981 im Jahresdurchschnitt 8,7 (9,6) %. Der Abwesenheitsstand erhöhte sich demgegenüber von 22,8 % auf 25,4 % im Berichtsjahr, auch als Folge der Kurzarbeit in den Werken Hannover, Braunschweig, Kassel und Emden.

Der seit 1979 sich abzeichnende rückläufige Trend der Unfälle hielt an. Es konnte das bisher niedrigste Ergebnis in der Unfallhäufigkeit erreicht werden. Dieser Erfolg ist darauf zurückzuführen, daß neben der Beibehaltung des bewährten sicherheitstechnischen Konzeptes eine weitere Vertiefung motivierender Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt wurde. Damit konnte das Unternehmen die in der Bundesrepublik Deutschland bestehende führende Position in der Arbeitssicherheit untermauern.

Die Beteiligung der Belegschaft am Vorschlagswesen ist Indiz und Maß-

stab für die Identifikation, Kooperation und Verantwortungsbereitschaft. Mit 7.678 durchgeführten und prämierten Verbesserungsvorschlägen konnte das Rekordergebnis von 1980 um 33,1 % übertroffen werden. Dafür wurden 6,1 Millionen DM an Prämien ausgezahlt. Die erhebliche Steigerung ist auf die hohe Qualität der eingereichten Vorschläge zurückzuführen. Die Annahmerate, die von 23,7 % im Vorjahr auf 26,9 % anstieg, zeigt dies deutlich. Das große Ideenpotential der Belegschaft wurde auch bei einer mit großem Erfolg durchgeführten Sonderaktion ersichtlich. 5.416 Vorschläge zu den Themen

- Die Qualität an meinem Arbeitsplatz und
- Rationellere Verwaltungsarbeiten

wurden zusätzlich eingereicht.

Die bereits 1980 festzustellende überdurchschnittlich hohe Nachfrage nach Baudarlehen hielt im Berichtsjahr an. Für 1.683 geförderte Eigentumsobjekte wurden 37,5 Millionen DM vom Unternehmen als spürbarer Beitrag zur Förderung der Eigentumsbildung Werksangehöriger und zur Entlastung des Wohnungsmarktes gewährt.

Die am 1. 2. 1981 mit einer Laufzeit von 12 Monaten in Kraft getretenen

neuen Tarifverträge führten zu einer durchschnittlichen Erhöhung der Löhne und Gehälter von 4,9%.

Am 1. 9. 1981 wurde die im Tarifvertrag über die Grundsätze der Entlohnung vom 1. 2. 1979 festgelegte Verlängerung der Erholungszeit im Leistungslohn von 3 auf 5 Minuten pro Stunde wirksam.

Die Zahl der Empfänger von Renten aus der betrieblichen Alters-, Erwerbsunfähigkeits- und Hinterbliebenenversorgung stieg zum 31. 12. 1981 auf 18.283 Personen. Die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung der Renten im Hinblick auf die Anpassung an die Lebenshaltungskosten führte am 1. 1. 1981 bei 9.541 Renteneempfängern zu höheren Leistungen.

Im März 1981 fanden in den Werken der Volkswagenwerk AG die nach dem Betriebsverfassungsgesetz vorgeschriebenen Betriebsratswahlen statt. Gewählt wurden 237 Betriebsratsmitglieder.

Mit dem Ziel der Gleichstellung aller Mitarbeiter wurde ab 1. 5. 1981 auch im Lohnbereich probeweise auf die Vorlage der ärztlichen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung bei Erkrankungen bis zu einer Dauer von 3 Kalendertagen verzichtet. Dieser Versuch ist durch eine Betriebsvereinbarung zunächst bis zum 30. 4. 1982 befristet.

Der Personalaufwand der Volkswagenwerk AG hat sich im Jahre 1981 um 12 Millionen DM auf 6.545 Millionen DM erhöht. Der relativ geringe Anstieg um 0,2% gegenüber dem Vorjahr erklärt sich aus der Tatsache, daß die Erhöhung aus den Tarifabschlüssen vor allem durch erheblich reduzierte Mehrarbeit, den Verzicht auf Zusatzschichten sowie Kurzarbeit in den Werken Hannover, Kassel, Braunschweig und Emden nahezu kompensiert wurde. Einfluß hatte auch der gegenüber 1980 geringere durchschnittliche Personalbestand.

Vom gesamten Personalaufwand entfielen 50,2% auf die Personalnebenkosten. Damit war ein Anteil zu verzeichnen, der uns, wie auch in den Vorjahren, mit großer Sorge belastet.

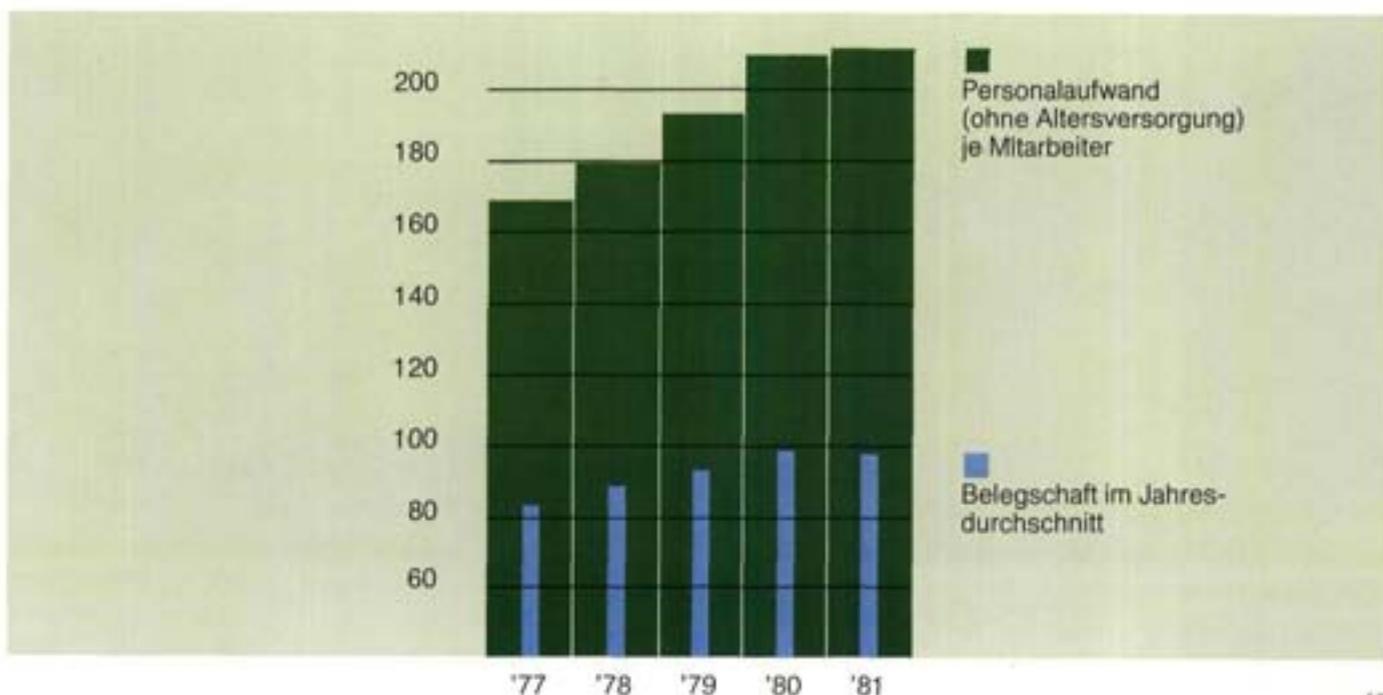
Investitionen

Die Investitionen der Volkswagenwerk AG beliefen sich auf 2.182 Millionen DM. Davon entfielen 1.337 Millionen DM auf Sachanlagen und 845 Millionen DM auf Finanzanlagen. Gegenüber dem außerordentlich hohen Vorjahresvolumen wurden somit nur 69 Millionen DM oder 3,1% weniger investiert.

Von den Sachinvestitionen entfiel der weitaus größte Teil wiederum auf produktbezogene Maßnahmen. Darüber hinaus wurden Umstrukturierungen in der Fertigung zur Verbesserung der Arbeitsabläufe und Arbeitsbedingungen, Anpassungen im Bereich der Motoren- und Getriebefertigung sowie Rationalisierungs- und Ersatzvorhaben durchgeführt.

Die Finanzinvestitionen betrafen im wesentlichen die Kapitalerhöhungen bei unseren Tochtergesellschaften in den USA, Brasilien, Argentinien und Mexiko.

Belegschaft und Personalaufwand
der Volkswagenwerk AG
(Index: 1972 = 100)



**AUDI NSU AUTO UNION AG
Neckarsulm**

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	5.774	4.903	+ 17,8
Produktion/Absatz	Stück	329.246	299.987	+ 9,8
Investitionen	Mio DM	802	336	x
Belegschaft	am 31. 12.	30.256	29.065	+ 4,1

Das schwache Inlandsgeschäft beeinträchtigte den Absatz erheblich. Dieser negative Trend konnte jedoch durch die hauptsächlich in der zweiten Jahreshälfte günstigere Auslandsnachfrage aufgefangen werden. In Anpassung an die Marktschwäche mußte zu Beginn des Jahres an 9 Arbeitstagen Kurzarbeit durchgeführt werden, während nach dem Werksurlaub in begrenztem Umfang Mehrarbeit möglich wurde. Wenn es dem Unternehmen gelang, das Geschäftsjahr erfolgreich abzuschließen, so war dies neben der Ausnutzung der Flexibilität im Fertigungsbereich im wesentlichen auf die im Rahmen eines konzerninternen Produktionsausgleichs stufenweise erfolgte und bis August 1981 abgeschlossene Verlagerung der Audi 80-Fertigung vom Werk Emden der Volkswagenwerk AG nach Ingolstadt zurückzuführen.

Der Audi 80 CD, das anspruchsvollste Modell der Audi 80-Reihe

Die Umsatzerlöse lagen mit 5.774 Millionen DM um 17,8% über dem Vorjahr. Neben dem Volumenanstieg beim Audi 80 wirkten sich hier die erhebliche Absatzzunahme der gegenüber dem Audi 80 erlösintensiveren Coupé-Versionen sowie der gestiegene Anteil höherwertiger Modell- und Ausstattungsvarianten aus. Hierdurch wurde der volumenbedingte Erlösrückgang beim Audi 200 mehr als ausgeglichen.

Bei einem geringfügigen Rückgang der arbeitstäglichen Fertigung von 1.517 auf 1.495 Einheiten wurde die Gesamtproduktion aufgrund der größeren Anzahl von Arbeitstagen – im wesentlichen eine Folge der im Jahre 1981 nur an 9 Tagen gegenüber 28 Arbeitstagen im Jahre 1980 notwendigen Kurzarbeit – gesteigert.

Die Produktionszunahme um 29.259 Automobile auf 329.246 Fahrzeuge resultierte neben der um 4,9% auf 167.359 Einheiten erhöhten Audi 80-Fertigung vor allem aus der auf 36.206 (3.440) Einheiten ausgeweiteten Produktion der Coupé-Versio-

nen. Beim Audi 100 und Audi 200 wurden die Fertigungsstückzahlen den Markterfordernissen entsprechend zurückgenommen.

Im Auftrag der Volkswagenwerk AG wurden 1.956 (3.368) Volkswagen-Iltis-Fahrzeuge sowie für die Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart, 17.575 (14.935) Porsche 924/944 gefertigt. Die Serienproduktion des Volkswagen-Iltis ist gegen Ende des Geschäftsjahres eingestellt worden.

Die Schwerpunkte des breit angelegten Forschungs- und Entwicklungsprogramms waren die Weiterentwicklung der Produkte sowie die verstärkte Umsetzung von Maßnahmen für die neue Audi-Fahrzeuggeneration. Das Audi-Modelljahr 1982 ist gekennzeichnet durch die Begriffe „Aufwertung“ und „Wirtschaftlichkeit“. Alle Fahrzeugtypen werden nunmehr serienmäßig mit einer erweiterten Grundausstattung angeboten. Mit dem neuen Audi 80 CD wurde eine Ergänzung der Audi 80-Modellreihe nach oben vorgenommen. Kompakte Außenabmessungen verbinden sich bei diesem Modell mit der Laufkultur und dem Ausstattungskomfort von größeren Fahrzeugen. Auch die Audi 100-Reihe wurde mit einer sportlich-eleganten Version, dem Audi 100 CS, abgerundet. Das bereits umfangreiche Motorenprogramm ist um zwei



Varianten erweitert worden, durch einen 1,3 l-Motor, der im Audi 80 zum Einsatz kommt, und einen 1,8 l-Motor, mit dem das neue Coupé wahlweise ausgerüstet werden kann.

Mit dem „Audi-Forschungsauto“, dessen Entwicklung vom Bundesministerium für Forschung und Technologie gefördert wurde, zeigte das Unternehmen seriennahe Lösungsmöglichkeiten. Das Forschungsauto wurde sowohl von der Fachpresse als auch von der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen. Ein weiteres Zeichen konsequenter Entwicklungstätigkeit ist in den Motorsportaktivitäten der Gesellschaft zu sehen. Mit der erfolgreichen Teilnahme des Audi Quattro an einer Reihe von Läufen zur Rallye-Weltmeisterschaft wurde die Überlegenheit des Vieradantriebskonzepts bewiesen und damit der Audi-Anspruch „Vorsprung durch Technik“ erneut demonstriert.

Die Investitionen erhöhten sich gegenüber 1980 um mehr als das Doppelte auf 802 Millionen DM. Damit wurden die schon im Vorjahr eingeleiteten Arbeiten zur Verbesserung der Produkte und zur Umstrukturierung der Werke konsequent fortgesetzt. Das Schwergewicht lag mit über 50% des Volumens auf den Großprojekten „Lackiererei“ und „Karosserie-Rohbau“ in beiden Werken sowie auf dem Bau einer

neuen Montagehalle im Werk Ingolstadt. Die produktbezogenen Investitionen hatten die technische Erneuerung unserer Modelle zum Ziel.

Die Mitarbeiterzahl erreichte 30.256 (29.065) Personen. Dieser Anstieg ist im wesentlichen in der Erhöhung des Produktionsvolumens und der steigenden Nachfrage nach höherwertig ausgestatteten Fahrzeugen begründet.

Auch war es möglich, die Zahl der Ausbildungsplätze zu erhöhen. Am 31. 12. 1981 standen 1.333 (1.255) Jugendliche, das waren 4,4 (4,3) % aller Mitarbeiter, in einem Ausbildungsverhältnis. Gegenüber dem Jahresende 1980 entsprach dies einer Zunahme um 78 Auszubildende.

Der Jahresüberschuß belief sich auf 150,3 (70,4) Millionen DM und resultierte etwa zur Hälfte aus vorgenommenen Angleichungen an konzern einheitliche Bewertungsmaßstäbe. Aufgrund des unverändert hohen Finanzierungsbedarfs für die zukünftigen Investitionen und die dafür zu treffende Liquiditätsvorsorge hat das Unternehmen 150 (70) Millionen DM den freien Rücklagen zugeführt. Eine Abführung des sich nach der Ertragsteuerumlage der Muttergesellschaft ergebenden Gewinns wurde daher in diesem Jahr nicht vorgenommen. Die Bedienung der

Genußscheine erfolgt aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 0,3 (0,4) Millionen DM.

Das „Audi-Forschungsauto“, ein von der Öffentlichkeit und Fachpresse sehr positiv beurteiltes Fahrzeug mit seriennahen Lösungen für zukunftsweisende Konzeptionen in der oberen Mittelklasse



Exporte. Im Rahmen des mit der brasilianischen Regierung 1973 vereinbarten 10jährigen Exportprogramms konnten damit bereits über 500.000 Fahrzeuge vor allem in südamerikanische, afrikanische und asiatische Länder ausgeführt werden. Das Exportvolumen erreichte 1981 eine Höhe von 370 Millionen US-Dollar. Das war gegenüber 1980 eine Zunahme von 70 Millionen US-Dollar. Wie in den Vorjahren wurden im Konzernverbund auch Motoren und Getriebe aus Brasilien an andere Konzerngesellschaften geliefert.

Die Volkswagen do Brasil produzierte mit 295.303 Fahrzeugen 42,6% weniger als im Vorjahr. Die arbeitstägliche Fertigung mußte von 2.318 auf 1.330 Wagen zurückgenommen werden.

Im Zusammenhang mit dem stark reduzierten Produktionsvolumen war die Gesellschaft gezwungen, beschäftigungspolitische Maßnahmen zu ergreifen. Mit einem zeitlich befristeten Sozialplan, mit dem für Brasilien teilweise neue Wege beschrritten wurden, konnten soziale Härten beim Personalabbau vermieden werden. Zum Jahresende 1981 beschäftigte die Volkswagen do Brasil 33.573 (46.671) Mitarbeiter. Dies entspricht einer Reduzierung der Belegschaft um 28,1% gegenüber dem Vorjahr.

Der Anstieg der Investitionen erklärt sich vor allem aus der verstärkten Investitionstätigkeit für neue Modelle, der Verbesserung der Qualität und der Modernisierung der bestehenden Fertigung.

Um die Volkswagen do Brasil in die Lage zu versetzen, nachhaltig wieder eine gesunde Ertrags- und Liquiditätsposition zu erreichen, wurde das Grundkapital der Gesellschaft um 17.547.731.000 Cr \$ auf 28.711.400.000 Cr \$ erhöht. Hiervon entfielen 11.918.400.000 Cr \$ (davon Volkswagenwerk AG: 9.534.720.000 Cr \$ = 179 Millionen DM) auf Einlagen der Gesellschafter zur Stärkung des Eigenkapitals und zur Finanzierung der Investitionen sowie 5.629.331.000 Cr \$ auf die Umwandlung der – entsprechend der brasilianischen Gesetzgebung gebildeten – Rücklagen zum Ausgleich der Inflation. Mit der gewährten Kapitalhilfe soll auch das Vertrauen in die weitere Entwicklung Brasiliens unterstrichen werden. Der Anteil der Volkswagenwerk AG an der Volkswagen do Brasil beträgt unverändert 80%.

Der drastische Absatzrückgang sowie die hohe Finanzierungsbelastung aufgrund erheblicher Kreditaufnahmen vornehmlich zur Investitions- und Lagerfinanzierung haben dazu geführt, daß die Gesellschaft mit einem beträchtlichen Verlust abschloß.

**Volkswagen Caminhões Ltda.
São Bernardo do Campo, Brasilien**

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	287	194	+ 47,8
Absatz	Stück	10.325	14.309	- 27,8
davon Nutzfahrzeuge	Stück	8.442	7.009	+ 20,4
Produktion	Stück	9.656	14.223	- 32,1
Investitionen	Mio DM	24	32	- 23,1
Belegschaft	am 31. 12.	2.618	3.417	- 23,4

Das Geschäftsjahr war für die im Februar 1981 in Volkswagen Caminhões Ltda. umbenannte ehemalige Chrysler Motors do Brasil Ltda. verstärkt von den Anstrengungen geprägt, die sich aus der Umstrukturierung der Gesellschaft zu einem reinen Nutzfahrzeughersteller ergaben. Als erste Modelle aus der neuen Volkswagen-Lkw-Reihe wurden nach zweijähriger Entwicklungszeit im März 1981 die 11 und 13 t Lkw auf dem brasilianischen Markt eingeführt. In einem härter gewordenen Wettbewerb haben diese technisch modern konzipierten Fahrzeuge eine positive Marktaufnahme gefunden und in einem stark rückläufigen Markt Anteile gewonnen. Im Bereich zwischen 6 und 13 t Gesamtgewicht belief sich der Marktanteil auf 7,8 % gegenüber 4,5 % im Vorjahr.

Neben den Fahrzeugen der neuen Volkswagen-Reihe wurden auch im abgelaufenen Geschäftsjahr noch Dodge-Pkw (bis 30.6.1981) und Dodge-Lkw produziert. Insgesamt setzte die Volkswagen Caminhões 10.325 Fahr-

zeuge ab. Von den 8.442 (7.009) verkauften Lkw – davon 1.381 Einheiten der Volkswagen-Reihe – wurden 3.202 Wagen auf dem Inlandsmarkt und 5.240 Fahrzeuge auf Exportmärkten in Südamerika abgesetzt.

Eine positivere Absatzentwicklung wurde durch den starken Einbruch auf dem brasilianischen Nutzfahrzeugmarkt als Folge der ungünstigen wirtschaftlichen Bedingungen in Brasilien und die erheblichen Absatzrückgänge auf wichtigen Exportmärkten im 2. Halbjahr 1981 verhindert. Dieser Trend hat dazu geführt, daß die Volkswagen Caminhões – wie die übrigen Automobilhersteller – Anpassungsmaßnahmen ergreifen mußte. Neben der Rücknahme der arbeitstäglichen Produktion sowie der temporären Stilllegung der Fertigung wurde vor allem eine erhebliche Personalreduzierung erforderlich. Letztere erfolgte befristet auf freiwilliger Basis mittels eines Sozialplans. Zum Jahresende beschäftigte die Gesellschaft 2.618 Mitarbeiter, womit der Vorjahresstand

um 23,4 % unterschritten wurde. Die trotz des rückläufigen Gesamtabsatzes gestiegenen Umsatzerlöse in Höhe von 287 Millionen DM sind auf das geänderte Modellprogramm, eine starke Zunahme der Exportumsätze und auf Wechselkurseinflüsse zurückzuführen.

Die Investitionen von 24 Millionen DM waren hauptsächlich für die Entwicklung der neuen Lastkraftwagen-generation bestimmt.

Um die bisher geleistete Aufbauarbeit beim Einstieg von Volkswagen in den südamerikanischen Lkw-Markt zu fördern, wurde das Stammkapital der Gesellschaft von 5.882.727.000 Cr \$ auf 14.460.096.527 Cr \$ erhöht. Diese Zunahme resultiert aus der Umwandlung einer Rücklage in Höhe von 282.278.000 Cr \$ und aus einer von der Volkswagenwerk AG zur Stärkung der Eigenkapitalbasis vorgenommenen Kapitalerhöhung in Höhe von 8.295.091.527 Cr \$ (156 Millionen DM). Der erhebliche Absatzrückgang, die hohen Finanzierungskosten als Folge der erforderlichen Fremdmittelaufnahme sowie die Anlaufkosten der neuen Volkswagen-Lkw-Reihe haben dazu geführt, daß die Gesellschaft für das Geschäftsjahr einen Verlust ausweist.

Die neuen bei der Volkswagen Caminhões gefertigten 11 und 13 t Lkw



**Volkswagen Argentina S.A.
Buenos Aires**

1981 1980 Veränderung
%

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	488	920	- 47,0
Absatz	Stück	23.800	35.280	- 32,5
davon Nutzfahrzeuge	Stück	4.957	4.827	+ 2,7
Produktion	Stück	18.528	31.630	- 41,4
Investitionen	Mio DM	44	6	x
Belegschaft	am 31. 12.	4.133	4.255	- 2,9

Nachdem der Absatz im 1. Quartal für die Volkswagen Argentina noch zufriedenstellend verlaufen war, kam es ab dem 2. Quartal zu einem deutlichen Nachfragerückgang aufgrund einer allgemeinen wirtschaftlichen Rezession – mit einer Steigerung der Lebenshaltungskosten von rd. 130% –, die bis zum Jahresende noch nicht überwunden werden konnte.

Der Pkw-Absatz der Volkswagen Argentina lag mit 18.843 Einheiten um 38,1% unter dem Vorjahr. Die Verkäufe von Nutzfahrzeugen hingegen überstiegen infolge der guten Marktakzeptanz des von der Volkswagen do Brasil importierten Transporters mit 4.957 Stück geringfügig die Vorjahreszahl. Die eigene Transporter-Produktion aus brasilianischen Teilesätzen wurde erst zum Ende des Berichtsjahres aufgenommen.

Der Marktanteil der Volkswagen Argentina belief sich auf 10,4 (10,5)%.

Die Investitionen des abgelaufenen Jahres sind hauptsächlich durch die sukzessive Umstellung der Produktpalette auf Volkswagen-Modelle bedingt.

Das Unternehmen beschäftigte am 31. 12. 1981 insgesamt 4.133 Mitarbeiter, 2,9% weniger als Ende 1980.

Das Grundkapital der Gesellschaft wurde um 446.903.267.196 A \$ auf 479.254.238.330 A \$ erhöht. Davon entfielen 25.557.267.196 A \$ auf eine Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln und 421.346.000.000 A \$ (100 Millionen DM) auf eine zur Verbesserung der Eigenkapitalstruktur durchgeführte Erhöhung des Grundkapitals im Dezember 1981. Der Kapitalanteil der Volkswagenwerk AG an der Volkswagen Argentina erhöhte sich von 98,8% auf 99,9%.

Damit soll das Ziel des Volkswagen-Konzerns – die Stärkung der südamerikanischen Aktivitäten insgesamt – abgesichert werden. Darüber

hinaus ergeben sich für die Volkswagen do Brasil als Lieferant von Teilesätzen neben zusätzlicher Kapazitätsauslastung neue Möglichkeiten zur Erfüllung der brasilianischen Exportauflagen.

Der Markteinbruch, das stark angestiegene Zinsniveau – mit Zinssätzen von monatlich über 10% zur Jahresmitte – sowie Währungsverluste, resultierend aus der rd. 430%igen Abwertung des argentinischen Peso gegenüber dem US-Dollar im Verlauf des Jahres 1981, waren ausschlaggebend dafür, daß die Volkswagen Argentina das Geschäftsjahr mit einem Verlust abgeschlossen hat.

Volkswagen of America, Inc.
Warren, Mi., USA
Teilkonzern

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	7.475	5.792	+ 29,0
Absatz	Stück	336.669	368.065	- 8,5
Produktion	Stück	204.990	225.943	- 9,3
Investitionen	Mio DM	446	191	x
Belegschaft	am 31. 12.	9.891	10.048	- 1,6

Der amerikanische Automobilmarkt ist seit annähernd zwei Jahren durch eine ausgeprägte Schwäche gekennzeichnet. Diese betrifft zwar primär die größeren Fahrzeugklassen, neuerdings hat aber auch der Absatz von marktgerechten, verbrauchsgünstigen Automobilen infolge extrem hoher Kreditkosten gelitten. Die Volkswagen of America hat auf diese Situation mit Produktionskürzungen und einer Belegschaftsanpassung reagiert.

Im Geschäftsjahr lieferte die Gesellschaft 336.669 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge an die Händlerorganisation und verfehlte damit den Vorjahresabsatz um 31.396 Einheiten oder 8,5%.

Erfolgreich waren erneut die Dieselversionen der in Westmoreland gefertigten Rabbit-Modelle, die dem Golf entsprechen. Außerdem erfuhren der aus Deutschland importierte Jetta sowie die Audi-Modelle eine Nachfragesteigerung.

Der Pkw-Marktanteil für Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge lag mit 3,3% auf Vorjahresniveau.

Im Werk Westmoreland wurde die Fertigung durch die Verringerung der arbeitstäglichen Produktion und wiederholte Kurzarbeit auf 204.990 Automobile zurückgenommen. In Anbetracht der wirtschaftlichen Gesamtsituation wurde der ursprünglich für Ende 1982 geplante Fertigungsbeginn im zweiten Montagewerk Sterling Heights verschoben.

Um die Möglichkeit zu schaffen, unsere Händlerbetriebe in den USA durch Absatzfinanzierungshilfen zu unterstützen, wurden im April die Volkswagen Financial Corporation und die VW Credit, Inc. gegründet.

Zur Finanzierung des Investitionsprogramms wurde das Grundkapital der Volkswagen of America im Geschäftsjahr um 100 Millionen US-Dollar (224 Millionen DM) auf 242 Millionen US-Dollar erhöht.

Durch die getroffenen Anpassungsmaßnahmen konnte ein Ergebniseinbruch bei der Volkswagen of America verhindert werden. Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr mit einem Gewinn ab.

Das Montagewerk der Volkswagen of America in Westmoreland



**Volkswagen de Mexico, S.A.
de C.V., Puebla/Pue.** 1981 1980 Veränderung
Teilkonzern %

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	2.461	1.515	+ 62,5
Absatz	Stück	139.237	121.663	+ 14,4
Produktion	Stück	138.303	127.374	+ 8,6
Investitionen	Mio DM	300	200	+ 49,9
Belegschaft	am 31.12.	15.409	13.465	+ 14,4

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung in Mexiko belebte weiterhin den Absatz der Volkswagen de Mexico. Das Volumen belief sich auf 139.237 Fahrzeuge und übertraf somit die Vorjahresverkäufe um 14,4%. Der gute Inlandsabsatz basierte im wesentlichen auf den Volumenträgern Caribe (Golf) und Käfer. Der Pkw-Marktanteil belief sich unverändert auf 33,2%. Den Schwerpunkt der Exporte bildeten weiterhin die Verbundlieferungen an die Volkswagen of America und die Lieferungen des Käfer nach Europa.

Die Fahrzeugproduktion lag aufgrund der guten Absatzsituation mit 138.303 Einheiten um 8,6% über dem Vorjahresniveau. Die arbeitstägliche Produktion erhöhte sich im Berichtszeitraum um 17,1% auf 637 Fahrzeuge. Im Mai 1981 wurde in Mexiko der 20millionste Käfer des Volkswagen-Konzerns gefertigt.

Gegenüber dem Vorjahr konnten die Umsatzerlöse merklich erhöht werden. Maßgeblich hierfür waren

neben den erwähnten Absatzsteigerungen auch Strukturverschiebungen zu höherwertigen Modellen sowie Preiserhöhungen auf dem mexikanischen Markt.

Die Belegschaft erhöhten wir bis zum 31.12.1981 um 1.944 Mitarbeiter auf 15.409 Beschäftigte. Diese Zunahme war wegen der gestiegenen Fahrzeugproduktion und der größeren Fertigungstiefe notwendig.

Die Investitionen beliefen sich im Berichtszeitraum auf 300 Millionen DM.

Zur Finanzierung des Investitionsprogramms hat die Volkswagen de Mexico im Juni 1981 das Grundkapital um 1.049.073.000 mex \$ (100 Millionen DM) auf 4.639.381.000 mex \$ erhöht. Die neuen Aktien wurden zu pari ausgegeben und von der Volkswagenwerk AG übernommen.

Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Gewinn.

Der 20millionste Käfer des Volkswagen-Konzerns lief im Mai 1981 in Mexiko vom Band.



**Volkswagen Bruxelles S.A.
Brüssel, Belgien**

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	1.336	1.155	+ 15,7
Absatz	Stück	117.251	110.156	+ 6,4
Produktion	Stück	117.261	110.206	+ 6,4
Investitionen	Mio DM	36	72	- 50,2
Belegschaft	am 31. 12.	4.649	4.539	+ 2,4

Die Volkswagen Bruxelles erhöhte mit 117.261 Fahrzeugen die Montageleistung um 6,4% gegenüber dem Vorjahr. Hieraus resultierte auch die Zunahme der Belegschaft um 2,4% auf 4.649 Beschäftigte.

Das Investitionsvolumen von 36 Millionen DM wurde im wesentlichen

für qualitätsverbessernde Maßnahmen sowie zur Erhöhung der Flexibilität im Fertigungsbereich eingesetzt.

Die Gesellschaft erzielte einen Gewinn.

**Volkswagen of Nigeria Ltd.
Lagos**

Die Volkswagen of Nigeria verkaufte 1981 mit 29.348 Fahrzeugen 7,9% mehr als 1980, wobei sich die Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte merklich abschwächte. Während sich der Pkw-Absatz um 25,4% auf 25.727 Einheiten erhöhte, ging der Verkauf von Volkswagen-Transportern um 45,8% auf 3.621 Einheiten zurück.

Trotz der Absatzsteigerung verringerte sich der Pkw-Marktanteil der Volkswagen of Nigeria auf 23,2 (27,7)% und fiel auf dem Sektor der leichten Nutzfahrzeuge auf 3,3

(8,9)%. Die unerfreuliche Entwicklung bei den Volkswagen-Transportern wurde vor allem durch die restriktive Vergabe von Importlizenzen für Volkswagen-Nutzfahrzeuge verursacht.

Durch die Abwertung des Naira gegenüber dem US-Dollar mußte das Unternehmen erhebliche Währungsverluste hinnehmen. Die Gesellschaft stellt ab 1982 das Geschäftsjahr auf das Kalenderjahr um.

Das Rumpfgeschäftsjahr 1981 (1.5.-31. 12.) schloß die Volkswagen of Nigeria mit einem Verlust ab.

**TAS Tvornica Automobila
Sarajevo, Vogosca, Jugoslawien**

Das Unternehmen hat 20.167 in Jugoslawien montierte und 654 importierte Fahrzeuge abgesetzt. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich damit der Absatz trotz der anhaltenden Schwäche des Automobilmarktes um 47,4%.

Die weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Jugoslawiens blieben nicht ohne Auswirkung auf das Ergebnis der Gesellschaft.

Dennoch konnte das Unternehmen einen Gewinn ausweisen.

Die LT-Reihe, Nutzfahrzeuge mit großem Raumangebot und wirtschaftlichen Motoren



Vertriebs- gesellschaften

V.A.G France S.A.

Paris

Teilkonzern

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	2.041	1.482	+ 37,7
Absatz	Stück	135.144	104.066	+ 29,9
Belegschaft	am 31.12.	799	714	+ 11,9

Die Pkw-Neuzulassungen in Frankreich lagen um 2,0% unter der Vorjahreszahl. Die Volkswagen France S.A., die am 30.4.1981 in V.A.G France S.A. umbenannt wurde, konnte dagegen ihren Pkw-Marktanteil auf 6,7 (5,0)% wesentlich verbessern.

Mit einem Absatz von 135.144 Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen an die Händlerorganisation wurde das Verkaufsvolumen von 1980 um 29,9% überschritten. Wie schon in den Vorjahren war der Golf das meistverkaufte Konzern-Modell. Der zum Modell-Jahreswechsel 1981

neu eingeführte Jetta wurde gut vom Markt aufgenommen und erreichte den zweiten Platz bei den Neuzulassungen von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen in Frankreich.

Die Gesellschaft erwirtschaftete ein positives Ergebnis.

Volkswagen Canada Inc.

Toronto

Teilkonzern

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	622	430	+ 44,8
Absatz	Stück	25.704	25.442	+ 1,0
Belegschaft	am 31.12.	384	376	+ 2,1

In Kanada lagen die Zulassungen von Personenwagen um 3,5% unter dem Vorjahresniveau. Dieser Rückgang ging jedoch zu Lasten der inländischen Hersteller, die 14,2% weniger absetzten, während die Pkw-Importeure einen Zuwachs von 34,7% verzeichnen konnten.

Auch die Volkswagen Canada steigerte ihren Absatz, vor allem von Audi-Fahrzeugen. Der Marktanteil der Volkswagen Canada stieg auf 2,8 (2,5)%.

Die Gesellschaft erzielte einen Gewinn.

Der Passat Variant, eine erfolgreiche Version des neuen Modells



**V.A.G España, S.A.
Madrid**

1981

Umsatz	Mio DM	30
Absatz	Stück	978
Belegschaft	am 31. 12.	45

Die V.A.G España, S.A. wurde im Mai als 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagenwerk AG mit einem eingezahlten Kapital von 250 Millionen Pesetas (6.308.221 DM) gegründet. Sie nahm ihre Geschäftstätigkeit als Generalimporteur zum 1.7.1981 auf.

Die Gesellschaft konnte bis zum Jahresende 978 Fahrzeuge absetzen und erzielte bereits einen Gewinn.

**Svenska Volkswagen AB
Södertälje, Schweden**

Auch die schwedische Wirtschaft stand im Zeichen einer leichten Rezession. Die industrielle Produktion und der private Verbrauch gingen zurück.

Von dieser Entwicklung war auch die Automobilindustrie betroffen. Die Pkw-Zulassungen verringerten sich gegenüber 1980 um 2,1%. Die ab 1. Januar 1982 in V.A.G Sverige AB umbenannte Gesellschaft lag mit einem Absatz von 25.872 Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen an die Händlerorganisation um 7,7% über der Vorjahreszahl. Bei einem rückläufigen Gesamtmarkt erhöhte sich der Pkw-Marktanteil von Volks-

wagen- und Audi-Modellen auf 12,8 (11,8) %.

Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Gewinn.

**WESER-EMS Vertriebsgesellschaft
mbH, Bremen**

Teilkonzern
Das als Besitz- und Beteiligungsgesellschaft tätige Unternehmen erzielt seine Einnahmen vor allem aus der Beteiligung an der V.A.G Vertriebszentrum WESER-EMS GmbH & Co. KG, Bremen, und aus der Vermietung seiner Immobilien.

Wie in den Vorjahren hat die Ertragslage der V.A.G Vertriebszentrum WESER-EMS GmbH & Co. KG zu

einem wesentlichen Teil den Gewinn der WESER-EMS Vertriebsgesellschaft bestimmt.

Der auf die Volkswagenwerk AG entfallende Anteil am Gewinn wurde im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages übernommen.

**V.A.G Vertriebszentren in der
Bundesrepublik Deutschland**

Zum Jahresende 1981 wurde die Großhandelsfunktion des Volkswagen-Konzerns in der Bundesrepublik Deutschland von 16 Vertriebszentren wahrgenommen. Über die Vertriebszentren wird bis auf Verkäufe an bestimmte Abnehmergruppen der gesamte Inlandsabsatz des Volkswagen-Konzerns abgewickelt. Die Volkswagenwerk AG ist an den Vertriebszentren jeweils mit 26% direkt beteiligt. Die Ertragslage war von der Absatzsituation im Inland geprägt und lag geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres.

Zum 1. Januar 1982 schlossen sich die V.A.G Vertriebszentren Hannover, Braunschweig und Kassel sowie die V.A.G Vertriebszentren Hamburg und Kiel zu zwei Vertriebszentren mit Standorten in Bissendorf bei Hannover und Norderstedt bei Hamburg zusammen.

Der neue Golf Turbo-Diesel, temperamentvoll und dennoch sparsam



**TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft
für Büro- und Informationstechnik
Nürnberg**
Teilkonzern

		1981	1980	Veränderung %
Umsatz	Mio DM	1.954	1.648	+ 18,5
Investitionen	Mio DM	146	116	+ 25,7
Belegschaft	am 31. 12.	14.143	17.115	- 17,4

Die Geschäftstätigkeit der TRIUMPH-ADLER-Gruppe erstreckt sich auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Büromaschinen und Computern. Die Produktpalette umfaßt Schreibmaschinen, Rechner, Kopierer, Text- und Computersysteme sowie Bürobedarfsgüter und Software.

Der TRIUMPH-ADLER-Teilkonzern wurde 1981 durch die Übernahme der Restanteile der Omnidata, Westlake Village, USA, erweitert. Omnidata entwickelt und produziert Textverarbeitungssysteme.

Die TRIUMPH-ADLER-Gruppe erzielte Umsatzerlöse in Höhe von 1.954 Millionen DM. Der Auslandsanteil betrug 82,8%. Umsatzschwerpunkte waren Büromaschinen mit einem Anteil von 35,7%, Computersysteme mit 14,1% und Textsysteme/Kopierer mit 14,9% des Gesamtumsatzes. Erfolgreich war der Absatz von Kopiergeräten.

Zum Jahresende 1981 waren insgesamt 14.143 Mitarbeiter beschäftigt. Das entspricht einem Rückgang gegenüber 1980 um 17,4%. Maßgebend dafür war der im Inland zwingend notwendige Personalabbau um bisher 1.232 Mitarbeiter wegen der Umstellung auf elektronische Produkte und des damit verbundenen Wegfalls von Montagezeit für mechanische Baugruppen. Im Ausland wurde die Belegschaft durch Betriebsstillegungen bzw. Verkauf ganzer Unternehmensteile vor allem bei der Pertec Computer Corp., USA, aber auch in den Niederlanden, um 1.740 Personen verringert.

Die Investitionen betragen 146 Millionen DM und wurden im wesentlichen für die Neu- und Fortentwicklung des Produktprogramms sowie für die Erweiterung des Vermietgeschäfts in den USA eingesetzt.

Zur Konsolidierung der finanziellen Situation der TRIUMPH-ADLER AG verzichtete die Volkswagenwerk AG auf die Rückzahlung eines Teils der gewährten Liquiditätshilfen. Noch

verbleibende Restbeträge wurden zinslos überlassen. Dennoch schloß die TRIUMPH-ADLER AG im Berichtsjahr mit einem Verlust von 197,0 (79,1) Millionen DM ab.

Wesentliche Gründe für das unbefriedigende Ergebnis liegen in der verspäteten Umstellung auf elektronische Produkte in dem die Gruppe traditionell tragenden Büromaschinengeschäft und einer daraus resultierenden ungenügenden Kapazitätsauslastung. Daneben wurde das Ergebnis durch die angespannte Wirtschaftslage auf den Hauptmärkten der TRIUMPH-ADLER-Gruppe, insbesondere in den USA, sowie die harte Konkurrenzsituation beeinflusst. Hinzu kamen erhebliche Aufwendungen aus der Abwicklung des Sozialplans, der im Zusammenhang mit dem Personalabbau aufgestellt worden war.

Es wird auch in den nächsten Jahren noch beträchtlicher Anstrengungen bedürfen, um die TRIUMPH-ADLER-Gruppe zu gesunden. Die dafür erforderlichen investiven und Management-Maßnahmen sind eingeleitet.

Mehr als 70.000 TA-Computersysteme sind bereits in Industrie, Handel und Dienstleistungsunternehmen im Einsatz.



Sonstige Gesellschaften

VOTEX GmbH, Dreieich

Die Gesellschaft konzentriert ihre Geschäftstätigkeit im Rahmen der V.A.G Organisation auf den Handel mit und die Entwicklung von Automobilzubehör. Ferner nimmt sie Vermittlungsfunktionen bei Einkaufsgeschäften der Volkswagenwerk AG wahr, soweit diese osteuropäische Länder betreffen.

Der Geschäftsverlauf war zufriedenstellend, und die Gesellschaft erzielte einen Gewinn.

V.A.G Leasing GmbH, Wolfsburg

Bei anhaltend expansiver Entwicklung des Leasing-Geschäfts konnte die Gesellschaft wie in den Vorjahren den an gewerbliche Abnehmer und private Kunden vermieteten Fahrzeugbestand ausweiten.

Die Umsatzerlöse, in denen auch Mieteinnahmen aus dem sonstigen Mobilien-Leasing enthalten sind, erhöhten sich von 403 Millionen DM im Vorjahr auf 509 Millionen DM.

Die Ertragslage war trotz erheblich gestiegener Refinanzierungsaufwendungen erneut gut.

interRent Autovermietung GmbH Hamburg

Die Gesellschaft befaßt sich mit der kurzfristigen Vermietung von Personen- und Lastkraftwagen. In der Bundesrepublik Deutschland wird das Geschäft über ein dichtes Netz von mehr als 300 Vermietstationen betrieben. Auf dem belgischen Markt sind die Tochtergesellschaften interRent S.A., Brüssel, im Pkw-Vermietgeschäft und interRent Trucks S.A., Brüssel, im Lkw-Geschäft tätig. Im übrigen europäischen Ausland sowie in zahlreichen anderen Ländern erfolgt die Vermietung über ein eigenständiges interRent-Lizenzpartner-System. In Nordamerika arbeitet die Gesellschaft mit der Dollar Rent-A-Car System, Inc., Los Angeles, zusammen.

Im vergangenen Jahr konnte erneut eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit erreicht werden, wobei es allerdings zu unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Sparten gekommen ist.

Die Gesellschaft steigerte die Umsatzerlöse um 7,1 % auf 232 Millionen DM.

Das Ergebnis ist zur Verbesserung der Eigenkapitalbasis den Rücklagen zugeführt worden.

V.A.G Transportgesellschaft mbH Wolfsburg

Die Gesellschaft ist mit der Erbringung von Dienstleistungen im nationalen und internationalen See-, Land- und Luftverkehr, im Speditions-, Umschlags- und Stauereigewerbe sowie der Beratung bei Transportabwicklungen für den Volkswagen-Konzern und für Dritte befaßt.

Auf dem Seeweg wurden 356.000 (396.000) komplette Fahrzeuge sowie 865.000 (789.000) cbm Fahrzeugteile befördert. Der größte Teil des Verschiffungsvolumens wurde im Rahmen von Zeit- und Reisecharterverträgen abgewickelt. Daneben nahm die Gesellschaft auch Kapazitäten der Linienschifffahrt und des Luftverkehrs in nennenswertem Umfang in Anspruch.

Die Ertragslage war trotz starker Kostenerhöhungen und zeitweiliger Währungsdisparitäten gut. Der Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

V.A.G Kredit Bank GmbH Wolfsburg

Die Gesellschaft unterstützt mit ihrem Kreditangebot den Absatz von Volkswagen- und Audi-Produkten, indem sie den Einkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen der V.A.G Vertriebsorganisation und die Fahrzeugkäufe der Endabnehmer finanziert.

Das Geschäft der Einkaufsfinanzierung mit der V.A.G. Vertriebsorganisation war infolge der niedrigeren Neuwagenbestände leicht rückläufig. In der Verkaufsfinanzierung konnte dagegen das Finanzierungsvolumen trotz des verschärften Wettbewerbs mit anderen Kreditinstituten ausgedehnt werden.

Die V.A.G. Kredit Bank schloß mit einem Gewinn ab, der zur Eigenkapitalstärkung den Rücklagen zugeführt wurde.

VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft mbH, Wolfsburg

Die VW-Wohnungsbau befaßte sich hauptsächlich mit der Verwaltung sowie der Modernisierung und Instandhaltung des vorhandenen Wohnungsbestandes.

Im abgelaufenen Jahr wurden insgesamt 81 Wohnungen verkauft, davon 68 als Eigentumswohnungen an Dritte und 13 Wohnungen an die VW-Siedlungsgesellschaft. Durch die Fertigstellung von 85 Sozialwohnungen erhöhte sich der Wohnungsbestand um 4 auf 7.109 Einheiten. Daneben gibt es 132 Wohneinheiten in Heimen.

Im Berichtsjahr erzielte die Gesellschaft einen Gewinn.

VW-Siedlungsgesellschaft mbH Wolfsburg

Die Aktivitäten der Gesellschaft umfaßten die Verwaltung des Wohnungsbestandes, die Betreuung von Objekten der Volkswagenwerk AG, den Bau von 46 Eigentumswohnungen sowie umfangreiche Modernisierungs- und Instandhaltungsarbeiten. Der Wohnungsbestand lag zum Jahresende 1981 bei 5.397 Einheiten sowie 256 Wohneinheiten in Heimen.

Im Berichtsjahr mußte die Gesellschaft wegen gestiegener Aufwendungen für Instandhaltung, Zinsen und Abschreibungen ein negatives Ergebnis ausweisen, das aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen wurde.

HOLAD Holding & Administration AG, Basel, Schweiz

Geschäftszweck der 100%igen Tochtergesellschaft der Volkswagenwerk AG ist die Beteiligung an Unternehmen im In- und Ausland sowie die Vermögensverwaltung.

Die HOLAD ist am Kapital der französischen Finanzierungsgesellschaft V.A.G. Financement S.A., Paris, der Vorelco Ltd., Toronto, sowie der VOTEX, Inc., Englewood Cliffs, beteiligt.

Für das Geschäftsjahr 1981 weist die Gesellschaft einen Gewinn aus.

Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande

Teilkonzern
Die Finanzierungsgesellschaft wurde 1977 als 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagenwerk AG gegründet.

Sie hält sämtliche Anteile an der Volkswagen Overseas Finance N.V., Willemstad, Curaçao, Niederländische Antillen.

Es konnte ein gegenüber dem Vorjahr erheblich verbesserter Gewinn erzielt werden.

Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover

Die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG sind je zur Hälfte an dieser Gesellschaft beteiligt. Das Unternehmen setzte seine Forschungstätigkeit auf dem Gebiet elektrotechnischer Speichersysteme im Rahmen der von den Muttergesellschaften erteilten Aufträge fort.

Der Aufbau der gemeinsam mit der Accumulatorenwerke Hoppecke Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co. KG, Brilon, 1980 gegründeten DAUG-HOPPECKE Gesellschaft für Batteriesysteme mbH geht planmäßig weiter. Durch dieses Unter-

Der Volkswagen Caravelle, ein Bus für gehobene Ansprüche



nehmen sollen die in der Vergangenheit erzielten Forschungsergebnisse wirtschaftlich verwertet werden.

Das positive Ergebnis wurde entsprechend dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag von den Gesellschaftern übernommen.

GmbH für ausländische Vertriebsbeteiligungen M.A.N.-Volkswagen, München

Die gemeinsam mit der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG im Jahre 1978 gegründete Gesellschaft nimmt die Interessen beider Hersteller gegenüber den M.A.N. und Volkswagen-Nutzfahrzeug-Importeursgesellschaften in den europäischen Volumenmärkten wahr. Es erfolgten zwischenzeitlich Beteiligungen in Großbritannien, Dänemark, Norwegen, Belgien und den Niederlanden. Zum Ende des Berichtsjahres betrug das Stammkapital 6 Millionen DM.

Die ungünstige wirtschaftliche Entwicklung einiger europäischer Länder wirkte sich auf die Ertragslage der Importeursgesellschaften aus, so daß den Beteiligungserträgen höhere Aufwendungen gegenüberstanden. Von den Gesellschaftern wurde im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages der Verlust anteilig übernommen.

V.A.G Marketing-Management-Institut GmbH, Braunschweig

Die Gesellschaft arbeitete 1981 in gemieteten Räumen. Im Jahre 1982 sollen die Schulungen im neu errichteten Institutsgebäude in Braunschweig aufgenommen werden. Die Schulungskapazität wird sich dadurch beträchtlich erhöhen.

Die Gesellschaft befand sich im abgelaufenen Geschäftsjahr noch in der Anlaufphase. Der Verlust, der sich im wesentlichen aus Abschreibungen nach dem Zonenrandförderungsgesetz ergab, wurde von der Volkswagenwerk AG im Rahmen des bestehenden Ergebnisübernahmevertrages ausgeglichen.

VW KRAFTWERK GmbH Wolfsburg

Die Gesellschaft wurde 1980 gegründet. Sie errichtet in Wolfsburg ein Kohlekraftwerk und soll die Volkswagenwerk AG und Dritte mit Energie versorgen. Die Fertigstellung der Anlage ist für 1985 geplant.

Während der Anlaufphase entstandene Verluste, die im wesentlichen aus Abschreibungen nach dem Zonenrandförderungsgesetz resultierten, hat die Volkswagenwerk AG im Rahmen eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichen.

VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH, Wolfsburg

Die Gesellschaft ist als Versicherungsmakler für den Volkswagen-Konzern und Dritte tätig. Der Schwerpunkt liegt auf dem Gebiet der Industrieversicherungen. Zusätzlich obliegt ihr für die Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns weltweit die Koordinierung der Versicherungsinteressen und die Erstellung eines einheitlichen Versicherungsprogramms.

Im Geschäftsjahr 1981 konnte das Prämienvolumen wiederum gesteigert werden. Die Dienstleistungen, vor allem gegenüber den Konzerngesellschaften, wurden im Berichtsjahr intensiviert.

Der erwirtschaftete Gewinn wurde an die Gesellschafter ausgeschüttet.

Der neue Derby, eine kompakte Limousine mit großem Raumangebot, guten Fahrleistungen und hoher Wirtschaftlichkeit



Ausblick

Die schwierige konjunkturelle Phase, in der sich die Weltwirtschaft im abgelaufenen Jahr befunden hat, setzte sich auch zu Beginn des Jahres 1982 fort. Verlässliche Anzeichen dafür, daß die wirtschaftliche Schwächeperiode in nächster Zeit überwunden werden könnte, sind gegenwärtig noch nicht zu erkennen. Aber auch bei einer Konjunkturerholung wird die Belebung kaum so kräftig sein, wie es für den Abbau der hohen Arbeitslosigkeit und die Beseitigung der bestehenden Ungleichgewichte in der Weltwirtschaftsstruktur notwendig wäre.

In der Bundesrepublik Deutschland, deren reales Sozialprodukt seit fast zwei Jahren nahezu stagniert, ist noch keine nachhaltige Verbesserung des wirtschaftlichen Klimas in Sicht. Die konjunkturelle Ausgangsbasis des Jahres 1982 bleibt somit weiterhin durch ungünstige Rahmenbedingungen geprägt. Erst bessere Ertragsaussichten der Unternehmen, unterstützt von Zinssenkungen auf breiter Front, könnten zu der dringend notwendigen Steigerung der Investitionsneigung führen. Auch die Abnahme der Arbeitslosigkeit ist vor dem Hintergrund struktureller Umwälzungen und hoher Investitionsrisiken nur vorstellbar, wenn sich die Ertragslage im Unternehmensbereich dauerhaft verbessert.

In Anbetracht der unsicheren wirtschaftlichen Situation wird sich das Automobilgeschäft weiterhin schwierig gestalten.

Im Inland dürfte sich die Pkw-Nachfrage wegen der hohen Energiekosten, der Geldentwertung und des durch stärkere Abgabenbelastung relativ starken Kaufkraftentzuges nur allmählich erholen. Auf dem Nutzfahrzeugsektor wird aufgrund der schwachen Konjunktur vor allem in der Baubranche die gedämpfte Nachfrage weiterhin anhalten.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika kann eine Verbesserung der Automobilkonjunktur im Laufe des Jahres 1982 nur unter der Voraussetzung erwartet werden, daß im Gefolge einer Stabilisierung des Geldwertes die Geldpolitik gelockert und das hohe Zinsniveau gesenkt wird.

Auf den europäischen Volumenmärkten dürfte zwar wegen des Nachfrageaus in einigen Ländern das Ende der allgemeinen Kaufzurückhaltung erreicht sein. Aber die restriktive Geldpolitik und stagnierende Real-einkommen gestatten höchstens einen bescheidenen Aufschwung der Neuzulassungen.

Die anhaltend schwierige Wirtschaftslage in Brasilien, die 1981 zu einem Einbruch der gesamten

Automobilnachfrage führte, läßt kurzfristig kaum eine spürbare Wende im Käuferverhalten erwarten.

Wenn auch der mexikanische Markt bisher ein erfreuliches Bild zeigt, so hat doch die drastische Abwertung des mexikanischen Peso von Mitte Februar 1982 eine Entwicklung eingeleitet, die auch auf uns eine kurzfristige Bremswirkung haben kann. Dadurch wird der Optimismus hinsichtlich der langfristigen Perspektive der Gesellschaft jedoch nicht gemindert.

In Südafrika dürfte sich in Anbetracht der dortigen Wirtschaftslage unsere Marktposition kaum verändern.

Die Welt-Automobilindustrie befindet sich nach wie vor in einem strukturellen Wandlungsprozeß, wobei der Wettbewerbsdruck auf allen Märkten steigt. Künftig wird die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen entscheidend davon abhängen, inwieweit es gelingt, technische Neuentwicklungen umzusetzen und insbesondere kraftstoffsparende Fahrzeuge wirtschaftlich herzustellen. Die Entwicklung einer zukunftsorientierten und marktgerechten Technologie steht somit ebenso im Mittelpunkt der Aktivitäten wie die zunehmende Automatisierung und Rationalisierung in allen Bereichen.

Die Unternehmenspolitik des Volkswagen-Konzerns ist darauf ausgerichtet, diesen technologischen und produktseitigen Erfordernissen Rechnung zu tragen. Um unsere Position zu wahren und, wo immer, auszubauen, werden wir daher besondere Anstrengungen in vier Richtungen fortzusetzen haben: Weiterentwicklung der marktgerechten Modellpalette, Ausbau des technologischen Know-hows, Präsenz auf volumenmäßig lohnenden oder zukunftssträchtigen Märkten und Produktivitätssteigerung der Faktoren Kapital und Arbeit.

Angesichts einer weiterhin schwachen Inlandsnachfrage und der bestehenden Schwierigkeiten auf wichtigen Auslandsmärkten wird es schwierig sein, den Konzernabsatz gegenüber dem Vorjahr zu steigern.

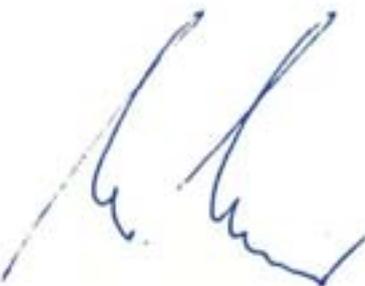
Die Erhaltung der Ertragskraft unseres Unternehmens wird weiterhin das Hauptziel unserer Bemühungen sein. Das Jahr 1981 war gekennzeichnet durch Ertragseinbrüche im Konzernbereich, die uns zu aufwendigen Konsolidierungsmaßnahmen im Beteiligungsbereich zwangen. Dabei genießt eine solide Finanzstruktur aller Konzerngesellschaften hohe Priorität, schon um die oft schwer vorauszuhenden Unsicherheiten in einzelnen Ländern – z. B. in Nord- und Südamerika – und die Folgen eines stürmischen

Innovationstempos im Büromaschinensektor auszugleichen.

Ohne die bestehende regionale Streuung unserer Aktivitäten und ohne den mit hohen Investitionen im Forschungs- und Produktionsbereich verbundenen Qualitätsstandard unserer Produkte hätte der Volkswagen-Konzern aber auch nicht die Kraft gehabt, diese Konsolidierung durchzuführen. So sind diese Maßnahmen letztlich notwendige Voraussetzung für die langfristige Verbesserung der Ertragslage des Konzerns und damit für die Erhaltung der Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter.

Wolfsburg, den 23. März 1982

Der Vorstand





Der Audi Quattro; permanenter Allradantrieb, im Rallye-Einsatz eindrucksvoll demonstriert

Jahresabschlüsse und Erläuterungen

Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns

Konsolidierungsgrundsätze

Konsolidierungskreis

In den Konsolidierungskreis wurden grundsätzlich alle Konzernunternehmen einbezogen, an denen die Volkswagenwerk AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist.

Der Konzernabschluß umfaßt neben der Volkswagenwerk AG 20 inländische und 59 ausländische Gesellschaften. Diese Gesellschaften sind in der Übersicht auf den Seiten 38 und 39 besonders gekennzeichnet.

Im Berichtsjahr wurden folgende Unternehmen neu in den Konsolidierungskreis einbezogen:

Triumph-Adler Büromatic Büromaschinen Vertriebs GmbH, München,
Triumph-Adler Büromatic Büromaschinen Vertriebs GmbH & Co. Handels KG, München,
Volkswagen Financial Corporation, Troy, Mi.,
VW Credit, Inc., Troy, Mi.,
V.A.G España, S.A., Alcobendas (Madrid),
Triumph-Adler Disc, Los Angeles, Cal.,
Omnidata, Westlake Village, Cal.,
Omnidata International, Westlake Village, Cal.,
Omnidata Research Corp., Palm Desert, Cal.,
Omnidata Ltd., Kingston-upon-Thames, Surrey.

Die Triumph-Adler Büromatic Büromaschinen Vertriebs GmbH ist persönlich haftende Gesellschafterin der Triumph-Adler Büromatic Büromaschinen Vertriebs GmbH & Co. Handels KG, die Vertriebs- und Servicefunktionen wahrnimmt. Die TRIUMPH-ADLER AG, die gegenüber der Triumph-Adler Büromatic die einheitliche Leitung ausübt, war zum Jahresende an der Gesellschaft mit 50% beteiligt. Die Übernahme der Kapitalmehrheit ist vorgesehen. Die zur TRIUMPH-ADLER-Gruppe gehörenden Omnidata-Gesellschaften wurden im Berichtsjahr erworben. Diese Unternehmen entwickeln und produzieren Textverarbeitungsanlagen.

Zur Finanzierung von Händlern und Kunden gründete die Volkswagen of America, Inc. die Volkswagen Financial Corporation und die VW Credit, Inc. Bei der im Mai 1981 gegründeten V.A.G España, S.A. handelt es sich um eine Vertriebsgesellschaft.

Im Jahre 1981 wurde die South African Motor Acceptance Corp. (Pty.) Ltd. (SAMAC), Uitenhage, aufgelöst, da die Gesellschaft bereits seit mehreren Jahren keine Geschäftstätigkeit mehr ausübt. Die Händlerfinanzierung wird von der Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. wahrgenommen.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden 2 inländische und 19 ausländische Konzerngesellschaften, davon 1 Händlerbetrieb in den USA. Es handelt sich dabei im wesentlichen um folgende Gesellschaften:

Auto Union GmbH, München,
Triumph-Adler Wohnungsbaugesellschaft mbH, Nürnberg,
VW Camions et Bus S.A., Paris,
Consórcio Nacional Volkswagen Ltda., São Paulo.

Der Einblick in die Vermögens- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns wird durch die Nichteinbeziehung dieser Gesellschaften nicht beeinträchtigt, da sie zum Teil keine Geschäftstätigkeit ausüben und vom Gesamtvolumen her unbedeutend sind.

Gliederung und Bewertung

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses haben wir die Empfehlungen des Arbeitskreises Weltabschlüsse der Schmalenbach-Gesellschaft/Deutsche Gesellschaft für Betriebswirtschaft grundsätzlich berücksichtigt. Die Gliederung des Konzernabschlusses entspricht den aktienrechtlichen Vorschriften. Darüber hinaus haben wir in der Bilanz die Entwicklung des Anlagevermögens gezeigt und die Gewinn- und Verlustrechnung in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt. Aus Konzernsicht erforderliche

Umgliederungen wurden vorgenommen. Den zur Ausschüttung an die Genußscheinhaber der AUDI NSU AUTO UNION AG vorgesehenen Betrag haben wir in die Verbindlichkeiten umgesetzt. Den gesetzlich vorgeschriebenen Verfügungsbeschränkungen über das Kapital gemeinnütziger Gesellschaften wurde in der Weise Rechnung getragen, daß die Rücklagen und der nicht zur Ausschüttung gelangende Teil des Bilanzgewinns einer Konzerngesellschaft den Rückstellungen der Konzernbilanz zugeordnet wurden.

Die Jahresabschlüsse der einbezogenen ausländischen Gesellschaften wurden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsrichtlinien aufgestellt, die in Einklang mit den aktienrechtlichen Vorschriften stehen, und in dieser Form geprüft.

Währungsumrechnung

Zugänge im Sachanlagevermögen wurden mit den Durchschnittskursen der Zugangsmonate (historische Kurse), Abschreibungen und Abgänge mit den über die monatlichen Zugänge gewichteten Kursmittelwerten umgerechnet. Für die Umrechnung der Zugänge bis Ende 1978 wurden die Jahresdurchschnittskurse verwendet.

Die Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren haben wir mit dem Mittelkurs am Bilanz-

stichtag umgerechnet, während die übrigen Positionen des Finanzanlagevermögens mit den Kursen zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet und historisch fortgeführt wurden.

Die übrigen Vermögensposten und Schulden haben wir mit den Mittelkursen des Bilanzstichtages umgerechnet.

In der Gewinn- und Verlustrechnung rechneten wir die Abschreibungen und die Gewinne und Verluste aus Anlageabgängen mit den historischen Kursen des Anlagevermögens um. Die übrigen Aufwendungen und Erträge wurden mit den jeweiligen monatlichen Durchschnittskursen des Berichtsjahres umgerechnet. Dagegen sind die Jahresergebnisse zum Stichtagskurs umgerechnet worden.

Die aus der Währungsumrechnung der Bilanzpositionen resultierenden Differenzen sind direkt in die Kapitalrücklagen eingegangen; sie haben das Jahresergebnis nicht beeinflußt. Die Umrechnungsdifferenzen der Gewinn- und Verlustrechnung wurden vor dem Jahresüberschuß neutralisiert, so daß auch sie den Jahresüberschuß nicht beeinflußt haben.

Kapitalkonsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte unter Aufteilung nach Ausgleichsposten aus der Erst- und Folgekonsolidierung.

Dabei wurden die Anschaffungskosten für Anteile an Konzernunternehmen mit dem im Erwerbszeitpunkt vorhandenen konsolidierungspflichtigen Kapital aufgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung haben wir auf der Aktivseite als Sonderposten des Anlagevermögens sowie auf der Passivseite bei den Konzernrücklagen gesondert ausgewiesen.

Die sich aus der Folgekonsolidierung ergebenden Ausgleichsposten wurden – mit Ausnahme der Währungsumrechnungsdifferenzen, die in den Kapitalrücklagen erfaßt worden sind – in der Position Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag ausgewiesen.

In den Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag sind außerdem enthalten:

Gewinnrücklagen der Volkswagenwerk AG, Wertberichtigungen auf konsolidierte Beteiligungen, soweit sie nicht von den aktiven Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung abzusetzen waren, konzerninterne Gewinne im Anlage- und Vorratsvermögen.

Zusätzlich haben wir die Bilanzergebnisse der Konzerngesellschaften – mit Ausnahme der zur Ausschüttung an außenstehende Gesellschaf-

ter bzw. Genußscheinhaber vorgesehenen Beträge – in die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag umgesetzt. Die aus der Konsolidierung resultierenden Veränderungen des Jahresüberschusses wurden über die Position Veränderung der Konzernrücklagen mit den Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag verrechnet. In Höhe der ausgesonderten Beteiligungserträge der Obergesellschaft haben wir dieser Position Beträge wieder entnommen. Dadurch entspricht der Konzernbilanzgewinn dem ausgewiesenen Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG.

Der Ermittlung der Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz lagen für ausländische Konzerngesellschaften die in DM umgerechneten, nach einheitlichen Grundsätzen bewerteten bzw. an die Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung angepaßten Abschlüsse zugrunde; die bei der Konsolidierung aufgetretenen Währungsumrechnungsdifferenzen wurden den Minderheiten anteilig zugerechnet.

Struktur der Konzernbilanz im Vergleich zum Vorjahr:

Finanzlage

Die finanzwirtschaftliche Situation des Volkswagen-Konzerns war infolge des hohen Investitionsvolumens durch eine starke Mittelbindung im Bereich des Sachanlagevermögens gekennzeichnet. Gleichzeitig gestaltete sich die Ertragslage unbefriedigend.

Die Investitionen, die den Vortrag erstmals konsolidierter Gesellschaften und den Zugang beim Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung beinhalten, nahmen gegenüber dem Vorjahr um 572 Millionen DM oder 13,4% auf 4.851 Millionen DM zu. Als Folge der anhaltend starken Investitionstätigkeit des Volkswagen-Konzerns erhöhten sich die Abschreibungen auf 2.934 Millionen DM. Aus diesem Grunde konnte trotz eines verminderten Ergebnisbeitrags der Cash flow¹⁾ gegenüber 1980 um 25,3% auf 3.936 Millionen DM gesteigert werden. Der Finanzierungsanteil des Cash flow an den Investitionen vergrößerte sich damit auf 81,1% (Vorjahr 73,4%). Zur Deckung des zusätzlichen Finanzmittelbedarfs war es erforderlich, einen Teil der flüssigen Mittel in Anspruch zu nehmen. Aus Abschreibungsgegenwerten wurden 60,5% der Investitionen finanziert.

Das Bilanzvolumen des Volkswagen-Konzerns stieg gegenüber dem

Vorjahr nur geringfügig um 2,2% auf 25.337 Millionen DM an.

Während auf der Aktivseite eine Strukturverschiebung zugunsten des Anlagevermögens erfolgte, veränderten sich die Anteile von Eigenkapital und Fremdkapital an der Bilanzsumme nur unwesentlich.

Das Anlagevermögen, zu dem wir auch den Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung zählen, nahm um 1.454 Millionen DM auf 10.619 Millionen DM zu. Wesentlichen Anteil an dieser Erhöhung hatte die verstärkte Investitionstätigkeit im Sachanlagebereich. Das Umlaufvermögen verminderte sich um 914 Millionen DM auf 14.718 Millionen DM, was in erster Linie auf die Inanspruchnahme der flüssigen Mittel zurückzuführen war. Die Vorräte lagen geringfügig unter dem Vorjahresniveau. Der Forderungsbestand erhöhte sich dagegen um 334 Millionen DM auf 4.771 Millionen DM.

Das verbesserte Eigenkapital resultierte vor allem aus den Auswirkungen der Währungsumrechnung und der Eigenkapitalzuführung von Minoritäten. Am Jahresende 1981 wurde das Anlagevermögen zu 60,2% (Vorjahr 67,2%) durch Eigenkapital gedeckt. Der Anstieg des Fremdkapitals um 314 Millionen DM betraf den mittel- und langfristigen Bereich.

Millionen DM	31.12. 1981		31.12. 1980	
Aktiva				
Anlagevermögen	10.619	42%	9.165 ²⁾	37%
Umlaufvermögen	14.718 ²⁾	58%	15.632 ²⁾	63%
	25.337 ²⁾	100%	24.797 ²⁾	100%
Passiva				
Eigenkapital	6.388	25%	6.162	25%
Fremdkapital mit einer Restlaufzeit von mehr als 4 Jahren	4.459	18%	4.214	17%
von 1 bis 4 Jahren	2.781	11%	2.433	10%
bis zu einem Jahr	11.709	46%	11.988	48%
	25.337 ²⁾	100%	24.797 ²⁾	100%

¹⁾ Als Cash flow weisen wir aus: Jahresergebnis + Anlageabschreibungen – Zuschreibungen + Anlageabgänge + Erhöhung der Pensionsrückstellungen +/- Veränderung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil.

²⁾ gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

**Gesamtentwicklung
der kurzfristigen
Liquiditätsposition**

Millionen DM	31.12. 1981	31.12. 1980	Ver- änderung
Liquide Mittel, Wechsel	2.822	3.971 ¹⁾	- 1.149
Wertpapiere, Eigene Aktien	1.129	1.151 ¹⁾	- 22
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen (ohne Anzahlungen) ¹⁾	4.367	3.955	+ 412
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen (einschl. Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil) ²⁾	11.583	11.792	<u>+ 209</u> <u>- 550</u>

1981 ergab sich die Veränderung
der Liquiditätsposition aus folgenden
Vorgängen (Millionen DM):

aus laufender Geschäftstätigkeit

Jahresüberschuß	+ 136	
Anlageabschreibungen und -abgänge saldiert mit Zuschreibungen	+ 3.416	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen	+ 368	
Erhöhung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil	<u>+ 16</u>	+ 3.936

aus Finanzierungsvorgängen

Ausschüttungen an die Aktionäre der Volkswagenwerk AG und an Minoritäten im Jahre 1981	- 193	
Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals	+ 237	
Erhöhung sonstiger Posten	<u>+ 177</u>	+ 221

aus Mittelbindung

Investitionen in Sachanlagen	- 4.777	
Investitionen in Finanzanlagen einschl. Zuführung zum aktiven Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	- 74	
Verminderung der Vorräte und Anzahlungen ¹⁾	+ 77	
Verminderung der lang- und mittelfristigen Forderungen ¹⁾	<u>+ 67</u>	<u>- 4.707</u>

**Veränderung der
Liquiditätsposition**

- 550

¹⁾ gekürzt um die passiv ausgewie-
sene Pauschalwertberichtigung

²⁾ ohne die zur Ausschüttung vorge-
sehenen Beträge

Bilanz

Vermögensteile

Der Nettobuchwert des **Sachanlagevermögens** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.879 Millionen DM auf 10.205 Millionen DM. Die Sachanlagen wurden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Steuerlich zulässige außerplanmäßige Abschreibungen wurden insbesondere im Inland vorgenommen. Darüber hinaus waren bei den Konzerngesellschaften nur in geringem Umfang wirtschaftlich bedingte außerplanmäßige Abschreibungen erforderlich.

Die Investitionen in Sachanlagen lagen mit 4.777 Millionen DM um 765 Millionen DM (19,1%) über denen des Vorjahres. In diesen Zahlen ist der Vortrag der erstmals einbezogenen und zum TRIUMPH-ADLER-Bereich gehörenden Unternehmen der Omnidata-Gruppe und der Triumph-Adler Büromatic Gesellschaften enthalten. Die Zugänge entfielen mit 27,9% auf die Volkswagenwerk AG, mit 16,6% auf die AUDI NSU AUTO UNION AG, mit 13,5% auf die V.A.G Leasing und mit 11,1% auf die Volkswagen do Brasil. Sie betrafen im wesentlichen die Positionen Betriebs- und Geschäftsausstattung, Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen sowie Maschinen und maschinelle Anlagen.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit bildeten Produktionsanlagen für das weiterentwickelte Produktprogramm und Maßnahmen zur Stärkung des konzerninternen Fertigungsverbundes sowie die Erneuerung bzw. der Ausbau des Leasing- und Mietwagenparks, insbesondere bei der V.A.G Leasing. Anlageabgänge resultierten in bedeutendem Umfang aus Verkäufen gebrauchter Leasing- und Mietfahrzeuge.

Das **Finanzanlagevermögen** nahm gegenüber dem Vorjahr um 11 Millionen DM auf 296 Millionen DM zu. Unter der Position **Beteiligungen** wurden vor allem die Anteile der Volkswagenwerk AG an den V.A.G Vertriebszentren, der Svenska Volkswagen AB und der Volkswagen of Nigeria ausgewiesen.

Andere Wertpapiere des Anlagevermögens befanden sich hauptsächlich im Besitz der Volkswagen do Brasil.

In den **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens 4 Jahren** sind überwiegend Darlehen der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen of America enthalten. Zinslose und niedrig verzinsliche Darlehen wurden auf den Barwert abgezinst. Die Abzinsungsbeträge sind in den Abschreibungen, die Aufzinsungsbeträge in den Zuschreibungen enthalten. Bei den inländischen Konzerngesellschaften ist für die Darlehen

der niedrigere Wert aus dem Vorjahr beibehalten worden.

Die **Sonstigen Finanzanlagen** betreffen hauptsächlich steuerlich geförderte Anlagen bei der Volkswagen do Brasil.

Der aktive **Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung** zeigt die im Erwerbszeitpunkt über die nominelle Substanz hinaus vorhandenen Werte. Er enthielt vor allem die aus der Konsolidierung der AUDI NSU AUTO UNION AG und der interRent Autovermietung stammenden Unterschiedsbeträge. Von der Volkswagenwerk AG in Vorjahren vorgenommene Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagen Bruxelles zur Berücksichtigung eingetretener Wertminderungen wurden von dem Ausgleichsposten abgesetzt. Im Berichtsjahr wurde der aus der Konsolidierung der TRIUMPH-ADLER-Gruppe resultierende Ausgleichsposten in vollem Umfang wertberichtigt.

Die **Vorräte** verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 83 Millionen DM (1,4%) auf 5.971 Millionen DM. Die Abnahme ergab sich insbesondere bei der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen do Brasil, während bei der Volkswagen de Mexico ein Bestandsaufbau zu verzeichnen war.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden 38,2% bei inländischen und 61,8% bei ausländischen Konzerngesellschaften ausgewiesen.

Wechsel befanden sich hauptsächlich im Bestand der V.A.G France und der Volkswagen of America.

Die Guthaben bei Kreditinstituten lagen mit 2.631 Millionen DM um 1.154 Millionen DM (30,5%) unter dem Vorjahr. Abnahmen ergaben sich insbesondere bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG.

Der Bestand an Wertpapieren in Höhe von 1.107 Millionen DM wurde fast ausschließlich von der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG gehalten.

Der Wertansatz der Eigenen Aktien blieb im Berichtsjahr unverändert.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalteten zum größten Teil Forderungen aus der Einkaufsfinanzierung (Händlerfinanzierung) und der Verkaufsfinanzierung (Kundenfinanzierung), Steuer- und Zinsforderungen sowie Namenswertpapiere.

Unter den Rechnungsabgrenzungsposten wurden die vor allem bei der V.A.G Leasing anfallenden Provi-

sionsabgrenzungen gesondert ausgewiesen. Daneben enthielt die Position im wesentlichen die bei der Volkswagen do Brasil abgegrenzten Aufwendungen aus dem Finanzierungsgeschäft.

Schuldteile

Die Konzernrücklagen setzten sich aus den Kapitalrücklagen, den Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag und dem Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung zusammen.

In den Kapitalrücklagen sind die Agio-Beträge der gesetzlichen Rücklage der Volkswagenwerk AG ausgewiesen. Die Position wurde um den Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung vermindert.

Die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag stiegen um 179 Millionen DM (4,4%) auf 4.216 Millionen DM an. Diese Position enthielt im wesentlichen den Konzernanteil der Rücklagen einschließlich der in Gesellschaftskapital umgewandelten Beträge, die eliminierten Wertberichtigungen auf Beteiligungen, die im Anlagevermögen und in den Vorräten aus konzerninternen Lieferungen zu eliminierenden Beträge sowie die im Rahmen der Konsolidierung aufgehobenen Abzinsungen der von der Volkswagenwerk AG an Wohnungsbaugesellschaften gegebenen unverzinslichen Darlehen. Außerdem sind die Bilanzergebnisse der übr-

gen in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften in dieser Position verrechnet.

Der passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung stellt den Überschuß des Nettovermögens über die Anschaffungskosten im Zeitpunkt des Erwerbs dar. Er enthielt die Unterschiedsbeträge aus der Konsolidierung der Volkswagen Caminhões, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen Argentina.

Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz waren vor allem für die Volkswagen do Brasil und die AUDI NSU AUTO UNION AG zu bilden.

Sonderposten mit Rücklageanteil wurden bei der Volkswagenwerk AG und in geringem Umfang bei der V.A.G France, der AUDI NSU AUTO UNION AG und der VW-Siedlungsgesellschaft ausgewiesen.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen diente der Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos. Aufgrund der Verminderung des Wertberichtigungssatzes und der Veränderung der Bemessungsgrundlage waren im Berichtsjahr die nicht mehr benötigten Beträge ertragswirksam aufzulösen.

Vom Gesamtbetrag der Rückstellungen waren 44,1% als langfristig, 26,4% als mittelfristig und 29,5% als kurzfristig anzusehen.

Die Pensionsrückstellungen wurden nach versicherungsmathematischer Berechnung grundsätzlich mit dem Teilwert angesetzt. Sie stammten aus den Abschlüssen der inländischen Konzerngesellschaften.

Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung bestanden überwiegend bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG.

Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung waren hauptsächlich aus den Abschlüssen der Volkswagenwerk AG, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen do Brasil zu übernehmen.

Unter den Sonstigen Rückstellungen wurden im wesentlichen Rückstellungen für Vertriebsaufwendungen, Steuern, Kosten der Belegschaft sowie Prozeßrisiken ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren erhöhten sich um 114 Millionen DM auf 1.783 Millionen DM. Zunahmen verzeichneten u. a. die Volkswagen de Mexico und die Volkswagen Argentina. Dagegen wurden insbeson-

dere von der Volkswagenwerk AG Tilgungen vorgenommen.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfielen 63,7% auf inländische und 36,3% auf ausländische Konzerngesellschaften.

Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel bestanden vor allem bei der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen of America.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten nahmen aufgrund von Rückzahlungen seitens der Volkswagen of America und der Volkswagenwerk AG um 505 Millionen DM auf 4.287 Millionen DM ab. Den Verminderungen standen Zunahmen bei der Volkswagen do Brasil und der Volkswagen de Mexico gegenüber.

Die Erhaltenen Anzahlungen wurden im wesentlichen aus den Abschlüssen der Volkswagen de Mexico und der Volkswagenwerk AG übernommen.

Sonstige Verbindlichkeiten fielen hauptsächlich aus Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft sowie aus Steuern und Zöllen an.

Neben den in der Bilanz ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten bestanden folgende angabepflichtige Haftungsverhältnisse:

Die Volkswagenwerk AG hat nominal 2 Millionen DM der Wertpapiere des Umlaufvermögens verpfändet. Sie haftete außerdem für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften in Höhe von 3.294.580 DM. Gegenüber einer Genossenschaft und einer GmbH bestanden Haftungsverhältnisse in Höhe von 120.600 DM; bei der GmbH existierte darüber hinaus eine Mithaftung gemäß § 24 GmbH-Gesetz.

Gewinn- und Verlustrechnung

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1981 sind durch die Kursentwicklung insbesondere des US-Dollars und der vom US-Dollar abhängigen Währungen beeinflusst. Der Vergleich mit dem Vorjahr wird dadurch beeinträchtigt.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr um 4.590 Millionen DM (13,8%) auf 37.878 Millionen DM. Der Auslandsanteil an den Umsatzerlösen stieg auf 68,2% gegenüber 64,4% im Vorjahr.

Die Bestandsverminderung von 263 Millionen DM war in erster Linie auf den Abbau der fertigen und unfertigen Erzeugnisse bei der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen do Brasil zurückzuführen.

Die Gesamtleistung erhöhte sich um 9,2% oder 3.208 Millionen DM auf 38.197 Millionen DM.

Der Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 1.514 Millionen DM (8,3%) auf 19.752 Millionen DM resultierte neben dem Kurseinfluß vor allem aus der Erhöhung der Einkaufspreise.

Erträge aus Gewinnabführungsverträgen ergaben sich aus der anteiligen Übernahme des Ergebnisses

der Deutschen Automobilgesellschaft durch die Volkswagenwerk AG.

Die Erträge aus Beteiligungen betrafen fast ausschließlich den Anteil der Volkswagenwerk AG an den Gewinnen der inländischen Vertriebszentren.

Erträge aus anderen Finanzanlagen ergaben sich im wesentlichen bei der Volkswagen of America aus Darlehen und bei der Volkswagen do Brasil aus Wertpapieren des Anlagevermögens.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge erzielten insbesondere die Volkswagenwerk AG und die AUDI NSU AUTO UNION AG sowie die Finanzierungsgesellschaften.

Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen fielen überwiegend aus dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge der Vermietgesellschaften sowie aus Anlageverkäufen der TRIUMPH-ADLER-Gruppe und der Volkswagenwerk AG an.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen ergaben sich hauptsächlich bei der Volkswagenwerk AG, der Volkswagen of America und der AUDI NSU AUTO UNION AG.

Die Sonstigen Erträge setzten sich vor allem aus Währungsgewinnen, der Weiterberechnung von Werbe-

material und Verkaufsförderungskosten, Miet- und Pachteinahmen sowie weiterberechneten Gewährleistungskosten zusammen.

Die Aufwendungen für Löhne und Gehälter nahmen bei einer leicht rückläufigen durchschnittlichen Beschäftigtenzahl (vgl. Berichtsteil „Belegschaft“, S. 18) gegenüber dem Vorjahr um 834 Millionen DM (9,3%) auf 9.795 Millionen DM zu. Der Anstieg war neben Tarifierhöhungen auf die Wechselkursentwicklung zurückzuführen.

Die Sozialen Abgaben stiegen um 139 Millionen DM auf 1.429 Millionen DM an.

Die Erhöhung der Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung um 24 Millionen DM auf 555 Millionen DM ergab sich im wesentlichen durch die Aufstockung der Pensionsrückstellungen bei inländischen Konzerngesellschaften.

Verluste aus Anlageabgängen entstanden überwiegend bei inländischen Konzerngesellschaften.

In der Zunahme der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen um 844 Millionen DM auf 1.403 Millionen DM schlug sich bei nahezu konstantem Fremdmittelbedarf des Volkswagen-Konzerns das erhöhte Kreditvolumen unserer südamerikanischen

Gesellschaften nieder. Inflationbedingt waren die Finanzierungskosten in diesen Ländern besonders hoch.

In den geringeren Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen kam die rückläufige Ertragsentwicklung zum Ausdruck.

Die Sonstigen Steuern wurden zum überwiegenden Teil von ausländischen Konzerngesellschaften ausgewiesen und enthielten als wesentliche Posten Vertragsteuern aus Finanzierungsgeschäften der Volkswagen do Brasil und Umsatzsteuern der Volkswagen Argentina.

Aufwendungen aus Verlustübernahme fielen bei der Volkswagenwerk AG für ein inländisches Unternehmen an.

Von den Sonstigen Aufwendungen entfiel der größte Teil auf Währungsverluste, Aufwendungen für Instandsetzung und Erhaltung, für Werbung und Verkaufsförderung, für den Versand der Erzeugnisse und für Miete und Pacht.

Der Jahresüberschuß betrug 136 Millionen DM und lag aufgrund der unbefriedigenden Ergebnissituation unserer südamerikanischen Gesellschaften und der TRIUMPH-ADLER-Gruppe um 185 Millionen DM (57,5%) unter dem des Vorjahres.

Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG

Bilanz

Vermögensteile

Die Zugänge an Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 1.337 (1.573) Millionen DM. Von diesen Investitionen entfiel wiederum der größte Teil auf Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Pflege des Produktprogramms. Weitere Investitionsschwerpunkte bildeten die Umstrukturierungen zur Verbesserung der Arbeitsabläufe und der Arbeitsbedingungen, die Erhöhung der Flexibilität im Bereich der Motoren- und Getriebefertigung sowie Rationalisierungs- und Ersatzvorhaben.

Bei den fertigen Anlagen beliefen sich die Zugänge einschließlich der Umbuchungen aus den Anlagen im Bau und den Anzahlungen auf Anlagen auf 1.223 (1.400) Millionen DM. Davon entfielen auf Betriebs- und Geschäftsausstattung 605 (632) Millionen DM, auf Maschinen und maschinelle Anlagen 439 (543) Millionen DM und auf Grundstücke und Gebäude 179 (225) Millionen DM.

Der Bruttobuchwert des Sachanlagevermögens erreichte am Ende des Berichtsjahres 13.189 (12.255) Millionen DM. Nach Abzug der hierauf gebildeten Wertberichtigungen von 10.179 (9.361) Millionen DM ergab sich der in der Bilanz auszuweisende Nettobuchwert von 3.010 (2.894) Millionen DM.

Die Sachanlagen wurden auf der Basis der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten – vermindert um Abschreibungen – bewertet. In den Herstellungskosten sind die direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie die nach den steuerlichen Vorschriften anzusetzenden Teile der allgemeinen Betriebskosten einschließlich anteiliger Abschreibungen enthalten. Verwaltungskostenanteile blieben außer Ansatz.

Die aus den Mitteln der öffentlichen Hand gewährten Investitionszuschüsse und -zulagen minderten die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. Soweit diese auf Vorjahreszugänge entfielen, wurden sie in der Bilanz als Abgang ausgewiesen.

Die Anzahlungen auf Anlagen wurden mit ihrem Nennwert angesetzt.

Die Vornahme planmäßiger Abschreibungen auf die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten der fertigen Sachanlagen erfolgte entweder linear oder degressiv mit späterem Übergang auf die lineare Methode. Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen wurden mit Stücksätzen entsprechend den insgesamt erwarteten Fertigungsstückzahlen amortisiert.

Unsere Abschreibungspolitik ist darauf ausgerichtet, grundsätzlich alle für Zwecke der Steuern vom Ein-

Die Investitionen verteilen sich auf die einzelnen Werke wie folgt:

Werke		davon bewegliche Anlagen
Wolfsburg	768 Millionen DM	569 Millionen DM
Hannover	141 Millionen DM	114 Millionen DM
Kassel	148 Millionen DM	134 Millionen DM
Salzgitter	95 Millionen DM	90 Millionen DM
Emden	115 Millionen DM	46 Millionen DM
Braunschweig	70 Millionen DM	55 Millionen DM
	<u>1.337 Millionen DM</u>	<u>1.008 Millionen DM</u>

kommen und vom Ertrag zulässigen Möglichkeiten auszuschöpfen; planmäßig angesetzt wurden daher:

- degressive Abschreibungssätze (im Berichtsjahr unter Berücksichtigung des Zweiten Gesetzes zur Verbesserung der Haushaltsstruktur vom 22. 12. 1981)
- volle Jahresabschreibungsraten auf nachträgliche Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten und auf die Zugänge an beweglichen Sachanlagen im ersten Halbjahr und eine halbe Jahresrate auf die Zugänge im zweiten Halbjahr
- Vollabschreibung der geringwertigen Wirtschaftsgüter im Zugangsjahr
- erhöhte Abschreibung der betriebsfertigen Umweltschutz-Anlagen gemäß § 7d EStG, und zwar mit 60% im Zugangsjahr und jeweils 10% in den vier Folgejahren.

Außerplanmäßig nahmen wir für begünstigte Zugänge des Jahres 1981 Sonderabschreibungen nach § 3 Zonenrandförderungsgesetz vor. Dabei wurden die Sonderabschreibungen auch auf Anzahlungen und Teilerstellungskosten angesetzt. In geringem Umfang wurden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 6b EStG sowie für Spezial-

Den planmäßigen Abschreibungen liegen jeweils folgende geschätzte Nutzungsdauern zugrunde:

Gebäude	überwiegend	30 – 50 Jahre
Technische Gebäude- und Grundstückseinrichtungen	überwiegend	10 – 18 Jahre
Produktionsmaschinen	überwiegend	6 – 8 Jahre
Maschinen zur Energieerzeugung	überwiegend	14 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	überwiegend	3 – 8 Jahre

werkzeuge von ausgelaufenen Modellen und für abgestellte, nicht mehr zum Einsatz kommende Anlagen vorgenommen.

Immaterielle Anlagewerte haben wir nicht aktiviert.

Die unter den **Finanzanlagen** ausgewiesenen Zugänge bei **Beteiligungen** von 804 Millionen DM entfielen überwiegend auf ausländische Konzerngesellschaften und resultierten hauptsächlich aus Einlagen bei der Volkswagen of America, Inc., der Volkswagen do Brasil S.A., bei der in Volkswagen Caminhões Ltda. umfirmierten Chrysler Motors do Brasil Ltda., der Volkswagen Argentina S.A. und der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. Weitere Kapitalzuführungen nahmen wir bei der V.A.G France S.A., der im Jahre 1981 neu gegründeten V.A.G España, S.A. und der TAS Tvoronica Automobila Sarajevo vor. Im Inland stellten wir die VW KRAFTWERK GmbH mit dem zur Durchführung ihrer laufenden Investitionen notwendigen Kapital aus.

Die Abgänge ergaben sich – wie auch bereits im Vorjahr – aus der weiteren Zusammenlegung der inländischen Vertriebszentren.

Der Wertansatz der Beteiligungen erfolgte auf der Grundlage ihrer Anschaffungskosten, erforderlichenfalls

gemindert um in Vorjahren bzw. im laufenden Geschäftsjahr vorgenommene Wertberichtigungen. Abschreibungen waren im Berichtsjahr bei der TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft für Büro- und Informationstechnik, der Volkswagen Argentina S.A., der Volkswagen Caminhões Ltda. und der Volkswagen do Brasil S.A. aufgrund der eingetretenen erheblichen Verluste notwendig bzw. wurden wegen der in diesen Beteiligungsengagements vorhandenen Risiken vorgenommen. Darüber hinaus wurde je eine in- und ausländische Beteiligung von geringer Bedeutung abgeschrieben. Von dem Gesamtbetrag der Abschreibungen entfielen 330 Millionen DM auf Zugänge des laufenden Jahres.

Die **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** enthielten zum überwiegenden Teil Mittel, die Wohnungsbaugesellschaften und Werksangehörigen zur Verfügung gestellt wurden. Sie wurden im Jahr des Zugangs auf der Grundlage eines Rechnungszinsfußes von 7% abgezinst. Diese Wertansätze sind dann unter Berücksichtigung der auf die Tilgung entfallenden Beträge beibehalten worden. Zum 31. 12. 1981 haben wir auch die ab 1955 gemäß § 7c EStG gewährten Darlehen mit 7% (bisher 5,5%) abgezinst. Bis zum 31. 12. 1954 gemäß § 7c EStG gewährte Darlehen wurden voll wertberichtigt.

Der Bilanzwert der **Vorräte** verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 246 Millionen DM auf 2.013 Millionen DM.

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurde zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Anschaffungskosten oder niedrigeren Wiederbeschaffungswerten vorgenommen. Von der Möglichkeit des Importwarenabschlages nach § 80 EStDV machten wir Gebrauch. Der Wertansatz der unfertigen und fertigen Erzeugnisse enthielt neben dem zu durchschnittlichen Anschaffungskosten angesetzten Fertigungsmaterial noch Fertigungslohn sowie die nach den steuerlichen Vorschriften zu aktivierenden Material- und Fertigungsgemeinkosten; allgemeine Verwaltungskosten blieben unberücksichtigt. Handelsware wurde mit den jeweiligen Anschaffungskosten angesetzt. Durch Bildung von entsprechend bemessenen Wertkorrekturen wurde den erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen.

Die planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen verteilen sich auf die Zugänge des Jahres 1981 wie folgt:

Von den **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** in Höhe von 415 Millionen DM entfielen 330 Millionen DM auf das Auslandsgeschäft und 85 Millionen DM auf das Inlandsgeschäft. Fällige Forderungen wurden inzwischen bis auf unbedeutende Ausnahmen bezahlt.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten** enthielten überwiegend Festgelder.

Der Bestand an **Wertpapieren** verminderte sich im wesentlichen durch die Einlösung fällig gewordener Obligationen und Schuldverschreibungen um 260 Millionen DM. Die Zugänge des Geschäftsjahres 1981 wurden zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Marktwert angesetzt; die bereits Ende 1980 vorhandenen Wertpapiere wurden bis auf eine geringfügige Ausnahme mit den Bilanzwerten des Vorjahres fortgeführt. Von den Wertpapieren wurden zugunsten des Hauptzollamtes Hannover als Sicherheit für die laufende Abwicklung von Importen insgesamt 2 Millionen DM verpfändet.

Der Bilanzwert der **Eigenen Aktien** wurde beibehalten. Sie wurden im dritten Quartal 1971 im Zusammenhang mit der Erhöhung der Beteiligung an der AUDI NSU AUTO UNION AG erworben, um das den AUDI NSU-Aktionären gemachte Umtauschangebot erfüllen zu können. Insgesamt wurden 301.206

Stück gleich nominell 15.060.300,- DM zu einem durchschnittlichen Stückkurs von 190,04 DM gekauft. Der Nennwert der eigenen Aktien entspricht 1,3% des Grundkapitals. In Höhe des für die eigenen Aktien angesetzten Betrages haben wir die gesetzlich vorgeschriebene Rücklage gebildet.

Die **Forderungen an verbundene Unternehmen** betrafen hauptsächlich Forderungen an die V.A.G Leasing GmbH, V.A.G France S.A., AUDI NSU AUTO UNION AG, TRIUMPH-ADLER AG für Büro- und Informationstechnik und die interRent Autovermietung GmbH. Vom Gesamtbetrag der Forderungen entfielen 1.407 Millionen DM auf Unternehmen im Inland und 778 Millionen DM auf Unternehmen im Ausland. Für Ausfallrisiken und auf zinslos überlassene Mittel nahmen wir Wertkorrekturen vor.

Die **Sonstigen Vermögensgegenstände** enthielten vorwiegend Ansprüche aus Namenswertpapieren, Zinsforderungen sowie Forderungen gegenüber dem Finanzamt auf Umsatzsteuerrückvergütungen. Für risikobehaftete Ansprüche bildeten wir entsprechende Wertberichtigungen.

Angaben in Tausend DM	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte		Bauten auf fremden Grund- stücken	Maschi- nen und maschi- nelle Anlagen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen im Bau	Anzahlun- gen auf Anlagen	
	mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	mit Wohn- bauten ohne Bauten						
Zugänge des Geschäfts- jahres 1981 ¹⁾	151.346	3.870	1.367	18.355	438.778	551.624	178.100	17.700
Abschreibungen auf die Zugänge des Geschäfts- jahres 1981	35.507	81	533	2.248	214.418	178.246	78.750	8.850

¹⁾ Zugänge einschließlich Umbuchungen aus Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen (ohne noch nicht zum Einsatz

gekommene, noch nicht abgeschriebene Spezialwerkzeuge, aber einschließlich Zugänge an Grund und Boden, auf die nach

§ 6b EStG außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen werden konnten)

Schuldteile

Das Grundkapital, die Gesetzliche Rücklage, die Rücklage für eigene Aktien sowie die Anderen Rücklagen blieben im Berichtsjahr unverändert. Darüber hinaus besteht weiterhin ein genehmigtes Kapital in Höhe von 300 Millionen DM bis zum 30. 6. 1984.

Die Sonderposten mit Rücklageanteil erhöhten sich hauptsächlich durch die Bildung von Rücklagen gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz aufgrund der im Berichtsjahr vorgenommenen Kapitalzuführungen bei der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. und der V.A.G España, S.A. Darüber hinaus erfolgten Einstellungen in die Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV, die Rücklage gemäß § 6b EStG und die Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 35 EStR.

Die anteiligen Auflösungen nahmen wir entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen vor.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen wurde zur Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos nur noch in Höhe von 1% (Vorjahr 8%) auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und geleistete Anzahlungen gebildet. Nicht mehr einbezogen wurden Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier

Jahren, Wechsel, Wertpapiere und Sonstige Vermögensgegenstände.

Die Ermittlung der Pensionsrückstellungen erfolgte nach dem Teilwertverfahren gemäß § 6a EStG unter Berücksichtigung versicherungsmathematischer Grundsätze.

Der Hauptanteil der Sonstigen Rückstellungen entfiel auf Rückstellungen für Vertriebsaufwendungen, hier insbesondere auf Gewährleistungen, Rückstellungen für Steuern und für Kosten der Belegschaft. Die Abnahme in dieser Berichtsperiode ergab sich im wesentlichen bei den Steuerrückstellungen.

Bei den Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren verringerten sich die Anleihen durch die vierte fällige Tilgungsrate der 1972 begebenen Anleihe über 300 Millionen DM sowie durch Tilgungen bei den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen blieben gegenüber Vorjahr nahezu konstant.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen basiert im wesentlichen auf dem Abbau von im Vorjahr erhaltenen Vorauszahlungen der Volkswagen of America, Inc.

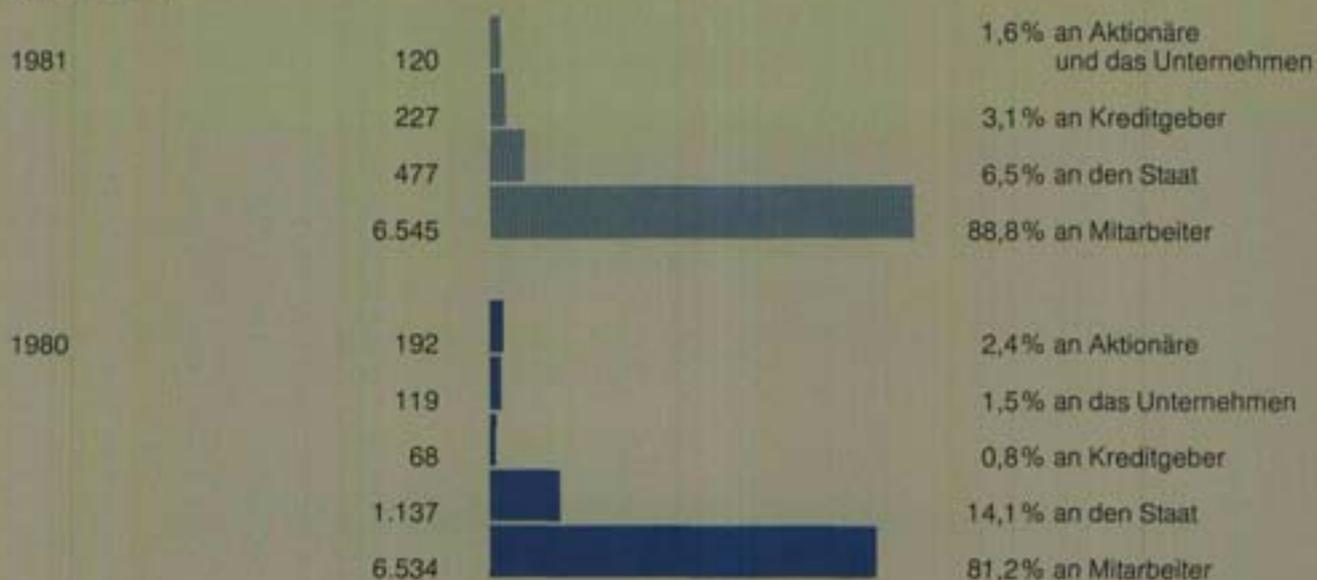
Die Sonstigen Verbindlichkeiten resultierten überwiegend aus laufenden Lohn- und Gehaltsverpflichtungen und anderen Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft sowie aus Steuerverbindlichkeiten.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der im Unternehmen 1981 geschaffene Wertzuwachs sowie dessen Verteilung wird durch folgende Wertschöpfungsrechnung aufgezeigt:

Entstehung der Wertschöpfung
(Millionen DM)

	1981	1980
Gesamtleistung lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung	26.416	25.623
+ übrige Erträge	2.131	1.495
= Unternehmensleistung	28.547	27.118
./. Vorleistungen (davon Materialaufwand)	19.136 (16.610)	17.917 (15.809)
./. Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen	2.042	1.151
= Wertschöpfung	<u>7.369</u>	<u>8.050</u>

Verteilung der Wertschöpfung
(Millionen DM)

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 1.222 Millionen DM auf 26.402 Millionen DM. Die Zunahme der Umsatzerlöse trotz geringerer Absatzzahlen basierte hauptsächlich auf dem Verkauf von höherwertigen Modellen aufgrund verbesserter Grundversionen sowie auf Preiserhöhungen. Im Inland lagen die Umsatzerlöse um 3,8%, im Ausland um 5,8% über dem Vorjahresniveau. Vom Gesamtumsatz entfielen 73,9% auf das Fahrzeuggeschäft, 8,1% auf Ersatzteileverkäufe und 18,0% auf sonstige Verkäufe.

Die Erhöhung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren um 800 Millionen DM oder 5,1% resultierte im wesentlichen aus gestiegenen Einstandskosten der von Tochtergesellschaften bezogenen Fahrzeuge. Weitere Faktoren für die Zunahme waren Strukturveränderungen in der Fahrzeugfertigung und Einkaufspreiserhöhungen bei Fertigungs- und Gemeinkostenmaterial; aufwandsmindernd wirkte hauptsächlich das geringere Produktionsvolumen.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen stammen von den inländischen Tochtergesellschaften WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH und Deutsche Automobilgesellschaft mbH.

In den Erträgen aus Beteiligungen sind überwiegend die anteiligen

Gewinne der inländischen Vertriebszentren für 1981 sowie Ausschüttungen von ausländischen Beteiligungsgesellschaften für 1980 enthalten. Darüber hinaus vereinnahmten wir aufgrund eines vorliegenden Gewinnverwendungsbeschlusses eine Vorabdividende von einer ausländischen Tochtergesellschaft.

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen betrafen fast ausschließlich Zinsen aus der Darlehensgewährung.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge fielen insbesondere durch Festgeldanlagen, aus Wertpapieren und infolge der Gewährung von Kontokorrentkrediten an verbundene Unternehmen an.

Gewinne aus Anlageabgängen ergaben sich überwiegend aus dem Verkauf von Maschinen und Spezialwerkzeugen sowie aus dem Rückfluß von Wohnungsbaudarlehen.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultierten im wesentlichen aus freigewordenen Rückstellungen für Steuern und Vertriebsaufwendungen.

Die Sonstigen Erträge fielen vor allem im Zusammenhang mit der Abwicklung von Lieferungen an ausländische Tochtergesellschaften in Fremdwährung, Steuerumlagen an Organgesellschaften, Einnahmen

aus Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren sowie weiterberechneten Dienstleistungen und Gewährleistungskosten an.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um 12 Millionen DM oder 0,2% auf 6.545 Millionen DM (vgl. Berichtsteil „Belegschaft“, S. 41 ff). Diese nur geringfügige Zunahme ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr Kurzarbeit anfiel und gegenüber 1980 weniger Mehrarbeit geleistet wurde. Hierdurch wurden die Auswirkungen der Tariferhöhung vom Frühjahr 1981 und der Änderungen in der Sozialgesetzgebung nahezu kompensiert.

Die Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen sowie die Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens wurden bereits bei den entsprechenden Bilanzpositionen erläutert.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen fielen zum überwiegenden Teil für Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, für erhaltene langfristige Darlehen sowie für die 300 Millionen Deutsche Mark-Anleihe von 1972 an.

In den Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen waren hauptsächlich Ertragsteuern des laufenden Jahres enthalten.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme resultierten im wesentlichen aus einem Forderungsverzicht gegenüber der TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft für Büro- und Informationstechnik. Darüber hinaus wurden aufgrund bestehender Ergebnisübernahmeverträge die Verluste der VW KRAFTWERK GmbH, der V.A.G Marketing-Management-Institut GmbH, der VW-Siedlungsgesellschaft mbH und anteilig von einer weiteren inländischen Gesellschaft übernommen.

Wesentliche Posten der **Sonstigen Aufwendungen** waren Versandkosten für den Vertrieb der Erzeugnisse, Material und Fremdleistungen für die Instandsetzung und Erhaltung der Anlagen sowie Verkaufsförderungs- und Werbekosten; außerdem wurden hier Währungsverluste ausgewiesen.

Zusätzliche Einzelangaben

Neben den in der Bilanz vermerkten **Eventualverbindlichkeiten** bestanden Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Höhe von 61.125.000 DM. Außerdem hafteten wir für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften in Höhe von 3.294.580 DM.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 160 Abs. 2 Satz 5 AktG, der zu einer Verringerung des Jahresüberschusses führte, betrug für das Berichtsjahr 57.066.980 DM. Er entstand hauptsächlich durch die Vornahme von Abschreibungen nach § 3 Zonenrandförderungsgesetz und die Berücksichtigung von Risiken im Beteiligungsbereich sowie die veränderte Dotierung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen im Jahre 1981 8.087.134 DM. Frühere Mitglieder des Vorstands oder ihre Hinterbliebenen erhielten 4.053.435 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 336.825 DM.

Erläuterung ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe

Da unser Geschäftsbericht einen möglichst großen Interessentenkreis ansprechen soll und einige der darin verwendeten Fachbegriffe unterschiedlich definiert werden, möchten wir diese erläutern. Wir streben damit weder Vollständigkeit an, noch erheben wir Anspruch auf wissenschaftliche Exaktheit. Vielmehr wollen wir auf die im Unternehmen gebräuchlichen Interpretationen hinweisen.

Abgänge:

Der Ausweis von Abgängen aus dem Anlagevermögen setzt den (physischen) Abgang von Vermögensgegenständen insbesondere durch Verkauf, Abbruch oder Verschrottung voraus. Dabei können gegenüber den Buchwerten höhere oder geringere Erlöse erzielt werden; die Differenz zwischen Erlös und Buchwert ist in der Gewinn- und Verlustrechnung als Gewinn bzw. Verlust aus Anlageabgängen auszuweisen. Als Abgänge werden bei der Volkswagenwerk AG auch die von der öffentlichen Hand auf Vorjahresinvestitionen gewährten Investitionszulagen ausgewiesen, wodurch sich die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten mindern.

Absatz an die Händlerorganisation; Auslieferungen von Fahrzeugen an Kunden:

Im Geschäftsbericht der Volkswagenwerk AG werden sowohl Zahlen für Auslieferungen von Fahrzeugen an Kunden als auch für den Absatz an die Händlerorganisation ausgewiesen. Unter Absatz an die Händlerorganisation werden die Fahrzeugverkäufe des Volkswagen-Konzerns an die Volkswagen und Audi-Händlerbetriebe, soweit sie keine Konzerngesellschaften sind, verstanden. Als Auslieferungen an Kunden bezeichnen wir die von den Händlerbetrieben an Endabnehmer verkauften Fahrzeuge.

Abschreibungen: Durch Abschreibungen werden grundsätzlich Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Gegenstände des Anlagevermögens entsprechend ihrer geplanten Nutzungsdauer auf die Abrechnungsperioden (Geschäftsjahre) verteilt. Neben solchen planmäßigen Abschreibungen gibt es außerplanmäßige zur Berücksichtigung unvorhergesehener wertmindernder Tatbestände und aus steuerlichen Gründen. Durch eine derartige Abschreibung kann beispielsweise der Veralterung einer Anlage durch den technischen Fortschritt Rechnung getragen werden.

Anlagevermögen: Dazu zählen alle Vermögensgegenstände, die am Abschlußstichtag dazu bestimmt sind, längerfristig dem Geschäftsbetrieb zu dienen. Das Anlagevermögen wird in die Gruppen Sachanla-

gen und immaterielle Anlagewerte (z. B. Lizenzen, Patente, Urheberrechte) sowie Finanzanlagen gegliedert.

Anzahlungen: Dies sind Vorleistungen auf abgeschlossene Liefer- und Dienstleistungsverträge, für die eine Lieferung oder Leistung noch nicht erbracht wurde.

Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung: Hierunter wird der Unterschiedsbetrag verstanden, der sich ergibt, wenn die Anschaffungskosten, die für die Beteiligung an einem Konzernunternehmen aufzuwenden waren, nicht dem im Erwerbszeitpunkt vorhandenen konsolidierungspflichtigen Kapital (Grundkapital, Rücklagen, Gewinn oder Verlust) entsprechen. Der sich ergebende Betrag wird in der Bilanz unter der Position „Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung“ ausgewiesen. So kann z. B. ein aktiver Ausgleichsposten Bewertungsreserven bei erworbenen Konzernunternehmen oder bereits im Erwerbspreis enthaltene zukünftige Erträge beinhalten.

Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz: Sind an den in den Konzernabschluß einbezogenen Konzernunternehmen außenstehende (konzernfremde) Gesellschafter beteiligt, dann ist für ihre Anteile am Kapital, an den offenen Rücklagen und am Gewinn oder Verlust in der Konzernbilanz ein „Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz“ gesondert auszuweisen.

Dieser Ausgleichsposten ist notwendig, da alle Aktiva und Passiva der Konzernunternehmen vollständig in die Konzernbilanz aufgenommen werden, obwohl sie nur anteilig den Konzernunternehmen gehören. Im Abschluß für den Volkswagen-Konzern sind hierunter beispielsweise die Gegenwerte für die Minderheitsbeteiligungen auszuweisen, die bei der Volkswagen do Brasil und der VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH bestehen.

Außenumsatzerlöse: Hierunter werden die um konzerninterne Lieferungen – d. h. Lieferungen zwischen den einzelnen konsolidierten Konzerngesellschaften – bereinigten

Umsatzerlöse eines Konzerns verstanden. Umsätze, die beispielsweise zwischen der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG getätigt werden, erhalten im Konzern den Charakter von Lieferungen zwischen rechtlich unselbstständigen Werken.

Beteiligungen: Das sind Kapitalanteile an anderen Unternehmen (Kapital- oder Personengesellschaften), die mit der Absicht erworben wurden, sich längerfristig an einem Unternehmen zu beteiligen.

Bilanzgewinn: Das ist der „verteilungsfähige“ Gewinn einer Gesellschaft, der sich nach Zuführung zu den bzw. Auflösung von Rücklagen aus dem Jahresüberschuß unter Einbeziehung eines Gewinn- bzw. Verlustvortrages ergibt. Er ist Basis für die Beschlußfassung der Hauptversammlung über die auszuschüttende Dividende.

Cash flow: Dies ist der Geldbetrag, der einem Unternehmen in einem Geschäftsjahr aus den Umsatzerlösen nach Abzug ausgabewirksamer Aufwendungen wie Material-, Personal- und sonstige Aufwendungen zu Finanzierungszwecken zur Verfügung steht. Er wird in der Praxis nicht nach einer einheitlichen Definition ermittelt. Bei der Volkswagenwerk AG ergibt sich der Cash flow aus dem Jahresergebnis + Anlageabschreibungen – Zuschreibungen + Anlageabgänge +/- Veränderung der Pensionsrückstellungen +/- Veränderung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil. Der Cash flow ist eine Kennzahl für die Beurteilung der Innenfinanzierungskraft einer Unternehmung.

Eigene Aktien: Sie stellen den Teil des Grundkapitals einer Gesellschaft dar, den das Unternehmen selbst erworben hat und sind im Umlaufvermögen mit den Anschaffungskosten (Kaufpreis) oder dem ggf. niedrigeren Börsenwert auszuweisen. Das Aktiengesetz hat den Erwerb eigener Aktien an das Vorliegen bestimmter Voraussetzungen geknüpft und auf 10% des Grundkapitals begrenzt. So wurden beispielsweise die eigenen Aktien der Volkswagenwerk AG

1971 im Zusammenhang mit dem Umtauschangebot an die Aktionäre der AUDI NSU AUTO UNION AG erworben.

Eigenleistungen, Andere aktivierte: Es handelt sich um innerbetriebliche Leistungen, z. B. selbstgestellte Anlagen und Werkzeuge. Sie sind in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Ertragsposition „Andere aktivierte Eigenleistungen“ auszuweisen, da die bei der Erstellung der Eigenleistungen angefallenen Aufwendungen (Löhne, Material usw.) in den entsprechenden Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

Eventualverbindlichkeiten: Dies sind dem Grunde und der Höhe nach bekannte Verbindlichkeiten, bei denen die Bedingungen, unter denen sie wirksam werden, noch nicht eingetreten sind und mit deren Eintritt auch nicht gerechnet werden muß. In diesen Beträgen sind beispielsweise gewährte Bürgschaften zu erfassen. Da derartige Verbindlichkeiten noch keinen endgültigen Charakter haben, sind sie als Zusatzinformation außerhalb der eigentlichen Bilanzgliederung auszuweisen.

Forderungen an verbundene Unternehmen: Verbundene Unternehmen sind rechtlich selbständige Unternehmen, die im Aktiengesetz im einzelnen definiert werden. Alle Forderungen einer Gesellschaft an mit ihr verbundene Unternehmen sind in der Bilanz gesondert auszuweisen. Hierzu gehören im Rahmen des Abschlusses der Volkswagenwerk AG z. B. die Forderungen an die AUDI NSU AUTO UNION AG.

Forderungen aus Krediten gemäß §§ 89 und 115 AktG: Hierunter sind Kredite an Vorstandsmitglieder, Prokuristen und diesem Personenkreis Gleichgestellte sowie Kredite und Vorschüsse an Aufsichtsratsmitglieder zu erfassen. Unter diese Ausweisung fallen auch Darlehen an Gesellschaften, in deren gesetzlichen Organen ein Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied der kreditgewährenden Gesellschaft vertreten ist.

Gesamtleistung: Sie entspricht der Summe aller betrieblichen Leistungen, die eine Unternehmung in einer Periode erbracht hat und besteht vor allem aus den Umsatzerlösen. Daneben sind in der Gesamtleistung die Bestandsveränderungen der Erzeugnisse sowie die anderen aktivierten Eigenleistungen enthalten.

Gewinn je Aktie: Diese Kennzahl errechnet sich als Quotient aus dem Jahresüberschuß und der Anzahl der Aktien und gilt als ein Maßstab für die Beurteilung der Ertragskraft einer Gesellschaft.

Darüber hinaus wird auch auf Basis des sog. DVFA-Ergebnisses eine modifizierte Kennzahl „Gewinn je Aktie“ ermittelt. Dieses Ergebnis wird nach einem von der Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung (DVFA) vorgegebenen Ermittlungsschema errechnet. Ziel soll es sein, eine von verschiedenen Einflüssen bereinigte Kennzahl zu ermitteln, die einen Zeit- sowie Unternehmensvergleich ermöglicht und ein Hilfsmittel für die Anlageberatung darstellt. Sie ist jedoch nicht als Gewinngröße zu verstehen, weil z. B. auch Fremdkapitalteile, insbesondere die Erhöhung der Pensionsrückstellungen, in die Ermittlung eingehen, die nicht ausschüttungsfähig sind. Insofern kann das DVFA-Ergebnis kein Maßstab für die Dividendenhöhe sein.

Auf der Grundlage des Gewinns je Aktie wird in vielen Fällen das Kurs-Gewinn-Verhältnis – auch Price-Earnings-Ratio (PER) genannt – ermittelt. Diese Kennzahl ist das Verhältnis des Börsenkurses einer Aktie zu dem auf sie entfallenden Jahresüberschuß und gibt an, mit dem Wievielfachen des Ergebnisses eine Aktie an der Börse gehandelt wird. Das Kurs-Gewinn-Verhältnis gibt somit Aufschluß über die Preiswürdigkeit einer Aktie, jedoch gewinnt man nur im Zeit- oder zwischenbetrieblichen Vergleich einen brauchbaren Beurteilungsmaßstab. Anstelle des Jahresüberschusses wird oft auch das DVFA-Ergebnis für diese Relation zugrunde gelegt.

Gewinnvortrag: Er ist ein nach Gewinnverwendungsbeschluß der Hauptversammlung verbleiben-

der Rest des Bilanzgewinns und wird auf das neue Jahr vorgetragen.

Immaterielle Anlagewerte:

Erworbene Rechte wie z. B. Konzessionen, Lizenzen und Patente werden als immaterielle Anlagewerte bezeichnet.

Investitionen: Hierunter versteht man den Zugang von langfristigen genutzten Gegenständen des Anlagevermögens – wie Grundstücke, Maschinen und Betriebs- und Geschäftsausstattung. Ferner gehören hierzu die Zugänge von immateriellen Anlagegütern wie Patente und Lizenzen sowie von Finanzanlagen, beispielsweise der Erwerb von Aktien, GmbH-Anteilen oder Obligationen. Im Abschluß des Volkswagen-Konzerns sind in den Investitionen z. B. auch die Vorträge von neu in den Konsolidierungskreis aufgenommenen Gesellschaften sowie eine Erhöhung des aktiven Ausgleichspostens aus der Erstkonsolidierung enthalten.

Jahresüberschuß: Der Betrag ergibt sich rechnerisch aus dem Unterschied aller Erträge und Aufwendungen einer Rechnungsperiode und stellt das Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres vor Rücklagenzuweisungen oder -entnahmen dar.

Kapital, genehmigtes: Das genehmigte Kapital ist eine der vier aktienrechtlich geregelten Formen der Kapitalerhöhung und beinhaltet eine Ermächtigung des Vorstands durch die Hauptversammlung, innerhalb eines Zeitraumes von maximal fünf Jahren das Grundkapital der Gesellschaft bis zu einem bestimmten Nennbetrag durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.

Über die Bedingungen und den genauen Termin der Aktiengabe entscheidet dann der Vorstand nach Zustimmung durch den Aufsichtsrat. Da ein erneuter Beschluß der Hauptversammlung unmittelbar vor Erhöhung des Grundkapitals nicht mehr erforderlich ist, stellt das genehmigte Kapital ein in bezug auf den Zeitpunkt der Kapitalerhöhung flexibles Instrument der Kapitalbeschaffung dar, das es

ermöglicht, Zeitpunkt und Konditionen der jeweiligen Lage auf dem Kapitalmarkt kurzfristig anzupassen. Auf der Hauptversammlung des Jahres 1979 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Volkswagenwerk AG von gegenwärtig 1.200 Millionen DM auf bis zu 1.500 Millionen DM durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Aktien bis zum 30. Juni 1984 zu erhöhen. Hierbei soll den Aktionären das Bezugsrecht eingeräumt werden.

Kapitalerhaltung, substantielle

= **Substanzerhaltung:** Hierunter ist die Erhaltung des eigenfinanzierten Vermögens unter Berücksichtigung von Preissteigerungen zu verstehen. Ziel der Substanzerhaltung ist es, nur den Betrag als Gewinn auszuweisen, der nicht zur Wiederbeschaffung der für die Produktion notwendigen Anlagen auch bei steigenden Preisen benötigt wird und den Ausweis sogenannter „Scheingewinne“ zu vermeiden.

Konsolidierung: Sie beinhaltet die Zusammenfassung der Einzelabschlüsse (Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen) der zum Konsolidierungskreis gehörenden rechtlich selbständigen (Konzern-) Unternehmen zu einem Konzernabschluß unter Aufrechnung konzerninterner Vorgänge zur Vermeidung von Doppelerfassungen. Gegeneinander aufgerechnet werden: Eigenkapital der Tochtergesellschaft gegen die entsprechende Position „Beteiligungen“ der Obergesellschaft (Kapitalkonsolidierung), gegenseitige Forderungen und Verbindlichkeiten (Schuldenkonsolidierung) und Aufwand der einen gegen entsprechenden Ertrag der anderen Konzerngesellschaft, ggf. unter Eliminierung von Zwischengewinnen (Aufwands- und Ertragskonsolidierung).

Liquide Mittel: Dies sind die jederzeit verfügbaren finanziellen Mittel eines Unternehmens. Hierunter fallen Schecks, Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

Liquidität: Hierunter wird die Fähigkeit des Unternehmens ver-

standen, zu jedem Zeitpunkt seinen finanziellen Verpflichtungen nachkommen zu können. Um die ständige Zahlungsbereitschaft zu sichern, ist es notwendig, die Zahlungseingänge und Zahlungsverpflichtungen so abzustimmen, daß sich Mittelzufluß und -abfluß möglichst entsprechen. Da dieses Ziel in der Praxis nur annäherungsweise zu erreichen sein wird, ist jedes Unternehmen aus Gründen der Sicherheit gezwungen, eine Liquiditätsreserve zu halten.

Pauschalwertberichtigung:

Zur Absicherung des in den Forderungen liegenden allgemeinen Kreditrisikos kann aus Gründen kaufmännischer Vorsicht eine Pauschalwertberichtigung gebildet werden. Speziellen Forderungsausfällen ist dagegen durch aktivisch vorzunehmende Wertkorrekturen bei den entsprechenden Forderungen Rechnung zu tragen.

Pensionsrückstellungen: Sie werden aufgrund versicherungsmathematischer Regeln gebildet. Voraussetzung für die Bildung von Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen ist eine Pensionszusage, aufgrund derer Unternehmensangehörige einen Rechtsanspruch auf laufende oder einmalige Pensionsleistungen haben, wenn sie aus dem Arbeitsprozeß ausscheiden.

Rechnungsabgrenzungsposten:

Dies sind Einnahmen oder Ausgaben eines Unternehmens, die erst nach dem Bilanzstichtag zu Erträgen oder Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung führen (z. B. im voraus erhaltene oder vorausgezahlte Mieten).

Rücklagen: Sie sind ein Teil des auf der Passivseite der Bilanz ausgewiesenen Eigenkapitals und werden in gesetzliche und freie Rücklagen unterteilt. Die Zuführung zu den Rücklagen erfolgt entweder durch Einzahlungen seitens der Aktionäre (z. B. das bei der Ausgabe junger Aktien anläßlich der Kapitalerhöhung der Volkswagenwerk AG gezahlte Aufgeld) oder durch Einstellungen aus dem Jahresüberschuß. Während die Einstellung in die gesetzliche Rücklage durch das Aktiengesetz

geregelt wird, entscheiden die Organe der Gesellschaft bzw. die Aktionäre über die Bildung freier Rücklagen. Die aus dem Jahresüberschuß vorgenommenen Rücklagendotierungen ermöglichen ganz oder teilweise die Erhaltung des eigenfinanzierten Vermögens (Substanzerhaltung) und führen damit langfristig zu einem höheren inneren Wert des Unternehmens.

Rücklage für eigene Aktien:

Gemäß § 150a AktG bildete die Volkswagenwerk AG im Geschäftsjahr 1979 eine Rücklage für eigene Aktien. Diese Rücklagenbildung, die in Höhe des auf der Aktivseite der Bilanz für die eigenen Aktien nach § 155 AktG ausgewiesenen Buchwertes vorgenommen werden mußte, dient im Sinne des Gläubigerschutzes der Sicherung der Eigenkapitalbasis.

Das wird dadurch erreicht, daß ein Betrag, der dem Wertansatz der eigenen Aktien entspricht, durch den Ausweis als gesetzliche Rücklage und die damit verbundene gesetzliche Verfügungsbeschränkung einer möglichen Gewinnausschüttung entzogen wird. So wird verhindert, daß das Vermögen der Gesellschaft um den Betrag dieser Aktien vermindert wird und hierdurch ggf. eine indirekte Rückzahlung von haftendem Eigenkapital an die Aktionäre erfolgt.

Rückstellungen: Sie gehören zum Fremdkapital und werden für Verpflichtungen gebildet, die dem Grunde nach bekannt sind, deren Höhe und Fälligkeit aber noch nicht feststeht. Rückstellungen sind keine Rücklagen und somit keine einbehaltenen Gewinne. Sie werden beispielsweise für konkrete Prozeßrisiken gebildet, die zu einer späteren Inanspruchnahme der Gesellschaft führen können.

Substanzerhaltung: siehe Kapitalerhaltung, substantielle

Sonderposten mit Rücklageanteil:

Das Steuerrecht gewährt beim Vorliegen bestimmter Sachverhalte die Möglichkeit zur Bildung einer steuerfreien Rücklage, die in späteren Jahren ergebniswirksam und einkommenserhöhend aufzulösen ist. Bei der Übernahme in die

Handelsbilanz sind solche Rücklagen in den „Sonderposten mit Rücklageanteil“ nach den freien Rücklagen gesondert auszuweisen. Dabei ist zu vermerken, nach welchen gesetzlichen Vorschriften diese Rücklage gebildet worden ist (z. B. Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuergesetz).

Umbuchungen: In der Regel sind dies Umsetzungen von einer Position innerhalb des Anlagevermögens in eine andere. Sie stellen keine Wert- oder Mengenänderungen dar, sondern sind Ausweisänderungen mit nur formaler Bedeutung.

Umlaufvermögen: Alle Vermögensgegenstände, die nicht längerfristig dem Geschäftsbetrieb dienen und keine Vorauszahlungen für Aufwendungen des Folgejahres sind (Rechnungsabgrenzungsposten), gelten als Umlaufvermögen. Diesem sind grundsätzlich alle Gegenstände zuzuordnen, die verbraucht, verarbeitet oder veräußert werden sollen. Das Umlaufvermögen wird in die Gruppen „Vorräte“ sowie „Andere Gegenstände des Umlaufvermögens“ gegliedert. Die hierunter auszuweisenden Vermögensgegenstände zeichnen sich dadurch aus, daß sie relativ schnell umgeschlagen werden.

Verbundene Unternehmen: siehe Forderungen an verbundene Unternehmen

Vorräte: Sie enthalten die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertigen Erzeugnisse, fertigen Erzeugnisse und Waren. Dabei sind Rohstoffe alle Stoffe, die als wesentliche Bestandteile unmittelbar in das Erzeugnis eingehen; Hilfsstoffe sind nur Nebenbestandteile des Produktes; Betriebsstoffe (z. B. Schmierstoffe) gehen nicht in das Erzeugnis ein, werden aber zu seiner Herstellung benötigt. Waren sind alle Gegenstände, die von Dritten bezogen wurden und ohne Be- oder Verarbeitung weiterveräußert werden. Hierzu gehören bei der Volkswagenwerk AG z. B. die von der Volkswagen Bruxelles montierten Fahrzeuge.

Wertschöpfungsrechnung: Der durch den Einsatz der Produktionsfaktoren in einer Periode von einem Unternehmen erzielte Wertzuwachs (Wertschöpfung) wird bei der Volkswagenwerk AG wie folgt ermittelt: Gesamtleistung (lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung) + übrige Erträge – Vorleistungen (überwiegend Materialaufwand) – Abschreibungen und Verluste aus Abgängen. Die Wertschöpfungsrechnung zeigt ebenfalls auf, in welchem Maße die Mitarbeiter und Kapitalgeber sowie der Staat an der Unternehmensleistung teilhaben.

Zugänge: Als Zugang wird jeder tatsächliche mengenmäßige Zugang von Gegenständen des Anlagevermögens bezeichnet (physische Veränderung des Anlagevermögens). Zugänge können immer nur in der Rechnungsperiode als solche ausgewiesen werden, in der im Anlagevermögen tatsächlich die mengenmäßige Mehrung eingetreten ist.

Zuschreibungen: Mit Zuschreibungen werden in Vorperioden vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen rückgängig gemacht. Außerdem werden in der Zuschreibungsspalte Aufzinsungsbeträge ausgewiesen, die sich aus der Korrektur von Wertberichtigungen bei zinslosen und niedrig verzinslichen Darlehen ergeben.

Konzernbilanz zum 31. Dezember 1981

in Tausend DM

Aktiva

	Vortrag 1.1.1981	Vortrag erstmals einbezogener Gesellschaften	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschrei- bungen	Abschrei- bungen	Stand 31.12.1981	Stand 31.12.1980
Anlagevermögen									
A. Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte									
Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	2.939.009	—	295.972	18.697	188.222	—	213.632	3.191.874	2.939.009
mit Wohnbauten	387.598	—	17.018	8.131	5.304	—	16.056	395.731	387.598
ohne Bauten	153.577	—	11.202	5.813	1.568	—	535	168.959	153.577
Bauten auf fremden Grundstücken	51.991	—	19.111	277	7.607	—	7.595	70.837	51.991
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.234.864	—	882.650	22.323	209.115	—	703.188	1.801.118	1.234.864
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.401.440	1.412	1.845.978	355.520	463.175	—	1.390.600	2.965.865	2.401.440
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.151.045	—	1.701.379	43.551	875.985	—	107.205	1.826.681	1.151.045
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	6.586	6	2.146	1.189	6	—	3.596	3.923	6.586
	8.326.110	1.420	4.775.456	455.500	—	—	2.442.409	10.309.877	8.326.110
B. Finanzanlagen									
Beteiligungen	94.018	14	3.804	3.320	400	—	8.321	96.596	94.018
Andere Wertpapiere des Anlagevermögens	14.060	—	398	881	5	—	89	13.493	14.060
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	172.119	—	44.276	15.070 ^a	1.191	683	9.776	191.041	172.119
Nennbetrag am 31. 12. 1981	256.910	—	—	—	—	—	—	—	256.910
davon durch Grundpfandrechte gesichert	103.390	—	—	—	—	—	—	—	103.390
Ausleihungen gemäß § 89 AktG	1.131	—	—	—	—	—	—	—	1.131
Ausleihungen gemäß § 115 AktG	124	—	—	—	—	—	—	—	124
Sonstige Finanzanlagen	4.193	—	11.509	584	708	—	11.499	4.193	4.193
	284.390	14	59.987	19.855	—	683	29.685	295.834	284.390
	8.610.500	1.434	4.835.443	475.355	—	683	2.472.094	10.500.611	8.610.500
C. Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung									
								118.169	566.548
								10.819.790	9.177.048
Umlaufvermögen									
A. Vorräte									
								5.970.845	6.053.349
B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens									
Gekaufte Anzahlungen								25.143	23.693
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen								1.533.090	1.277.706
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	2.951	—	—	—	—	—	—	—	2.951
Wechsel								136.307	129.815
davon bundesbankfähig	36.878	—	—	—	—	—	—	—	36.878
Schecks								45.905	52.758
Kassenbestand, Bundesbank- und Postcheckguthaben								7.096	10.407
Guthaben bei Kreditinstituten								3.631.910	3.784.888
Wertpapiere								1.107.477	1.141.021
Eigene Aktien (Nennbetrag am 31. 12. 1981: 15.000)								21.235	21.235
Forderungen an verbundene Unternehmen								19.499	26.135
davon aus Lieferungen und Leistungen	18.059	—	—	—	—	—	—	—	18.059
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen								755	981
Sonstige Vermögensgegenstände								2.967.063	3.060.808
								8.495.150	9.529.247
								14.465.995	15.582.596
Rechnungsabgrenzungsposten									
Darlehensdisagio								125	8
Sonstige Posten								295.721	196.661
davon Vermittlungsprovision	98.832	—	—	—	—	—	—	—	98.832
								388.836	196.669
								25.272.411	24.956.313

Passiva

	Stand 31.12.1981	Stand 31.12.1980
Grundkapital der Volkswagenwerk AG	1.200.000	1.200.000
Konzernrücklagen		
Kapitalrücklagen ¹⁾	559.707	559.707
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag ²⁾	4.216.443	4.037.941
Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	37.272	37.115
	4.813.422	4.625.763
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	200.777	205.714
davon am Gewinn	2.675	—
davon am Verlust	90.312	—
Sonderposten mit Rücklageanteil		
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz	151.118	122.015
Preissteigerungs-rücklage gemäß § 74 EStDV	38.894	33.738
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitions-gesetz	1.303	7.420
Rücklage gemäß § 3 Auslandsinvestitions-gesetz	97.402	101.685
Rücklage gemäß § 6b EStG	3.016	5.107
Rücklagen gemäß französischen Vorschriften	14.587	16.712
Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 35 EStR	68	—
	333.405	286.675
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	35.397	159.061
Rückstellungen		
Pensionrückstellungen	3.476.496	3.106.752
Andere Rückstellungen		
Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	30.892	46.586
Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	17.874	12.893
Sonstige Rückstellungen	4.000.440	4.111.582
	7.530.472	7.277.913
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren		
Anleihen	519.250	513.506
davon durch Grundpfandrechte gesichert	100.000	—
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.327.526	943.368
davon durch Grundpfandrechte gesichert	255.324	—
Sonstige Verbindlichkeiten	297.149	212.080
davon durch Grundpfandrechte gesichert	67.587	—
vor Ablauf von vier Jahren fällig	734.298	—
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.510.600	2.266.269
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	579.483	553.705
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.298.520	4.791.492
Erhaltene Anzahlungen	77.953	63.417
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	79	458
davon aus Lieferungen und Leistungen	—	—
Sonstige Verbindlichkeiten	1.757.521	1.599.330
	9.282.146	9.274.674
Rechnungsabgrenzungsposten	79.088	61.457
Konzernbilanzgewinn	123.770	193.002
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	25.710	—
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	43.941	—
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	6.187	—
Sonstige (eventuelle) Verbindlichkeiten	35.286	—
	25.372.611	24.956.313

¹⁾ In diesen Positionen ist die gesetzliche Rücklage der Volkswagenwerk AG

in Höhe von 843.387 Tsd. DM enthalten.

²⁾ Saldiert mit Konsolidierungsposten in Höhe von 7.192 Tsd. DM.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1981

in Tausend DM

	1981	1980
Außenumsatzerlöse	37.878.488	33.288.039
Bestandsverminderung/Bestandsberichtigung der Erzeugnisse	- 203.253	1.262.484
	37.675.235	34.550.523
Andere aktivierte Eigenleistungen	541.570	438.198
Gesamtleistung	38.196.760	34.988.719
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	18.731.938	18.238.367
Rohertrag	19.444.822	16.750.352
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	100	130
Erträge aus Beteiligungen	43.444	43.402
Erträge aus anderen Finanzanlagen	12.854	9.748
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.133.000	919.776
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	148.442	97.855
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	123.654	3.666
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	134.346	288.275
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	9.425	22.529
Sonstige Erträge	1.893.906	1.010.767
davon außerordentliche	138.118	
	3.379.111	2.396.168
	21.823.833	19.146.520
Löhne und Gehälter	9.795.476	8.961.483
Soziale Abgaben	1.429.564	1.290.529
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	554.658	530.112
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	2.442.409	2.063.014
Abschreibungen auf Finanzanlagen (1981 einschließlich auf konsolidierte Beteiligungen)	491.326	38.681
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens	101.920	69.884
Verluste aus Anlageabgängen	47.339	24.523
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.402.696	568.691
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	771.507	1.329.281
b) sonstige	78.735	70.414
	848.242	1.399.675
Aufwendungen aus Verlustübernahme	913	367
Erstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	47.891	57.509
Sonstige Aufwendungen	4.829.387	3.831.063
	21.887.836	18.825.461
Jahresüberschuß	136.297	321.059
Gewinnvortrag der Volkswagenwerk AG	1.411	3.207
	137.708	324.266
Veränderung der Konzernrücklagen		
Entnahmen	20.021	59.624
Einstellungen	123.596	180.153
	103.575	120.529
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	2.875	14.401
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	30.212	3.668
Konzernbilanzgewinn	123.770	193.002

Der Konzernabschluß und der Konzerngeschäftsbericht entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften.

Hannover, den 23. März 1982

TREUARBEIT Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SteuerberatungsgesellschaftProf. Dr. Forster
WirtschaftsprüferDr. Tubbesing
Wirtschaftsprüfer

Wolfburg, den 23. März 1982

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bilanz der Volkswagenwerk AG zum 31. Dezember 1981

Aktiva

	Vortrag 1. 1. 1981 DM	Zugänge	Abgänge	Umlaufungen	Abschreibungen	Stand 31. 12. 1981 DM	Stand 31. 12. 1980 Tausend DM
Anlagevermögen							
A. Sachanlagen							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.237.791.197	110.883.351	8.203.457	41.082.473	123.585.455	1.298.879.109	1.237.791
mit Wohnbauten	7.918.409	1.320.729	3.952	2.549.250	430.586	11.153.840	7.918
ohne Bauten	35.924.743	2.741.051	5.909	2.274.105	532.843	40.401.247	35.925
Bauten auf fremden Grundstücken	18.128.113	14.533.283	-	3.821.111	4.670.878	31.811.629	18.128
Maschinen und maschinelle Anlagen	433.847.336	389.273.923	13.524.167	49.486.604	418.950.432	440.133.264	433.847
Betriebs- und Geschäftsausstattung	758.616.043	395.981.378	8.048.906	209.130.334	522.185.077	833.493.772	758.616
Anlagen im Bau	256.585.152	360.675.026	17.543.107	183.268.911	78.750.000	837.888.180	256.585
Anzahlungen auf Anlagen	145.482.531	81.487.937	18.203.825	125.084.368	8.850.000	54.821.877	145.483
	2.894.293.524	1.336.896.678	63.533.233	-	1.157.955.271	3.006.791.898	2.894.293
B. Finanzanlagen							
Beteiligungen	2.207.497.776	803.837.196	506.600	-	823.394.877	2.187.433.495	2.207.498
Andere Wertpapiere des Anlagevermögens	-	-	-	-	-	-	-
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	118.807.000	41.435.050	18.808.593	-	10.014.956	131.818.491	118.807
Nennbetrag am 31. 12. 1981	DM 248.958.185						
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 122.231.517							
an verbundene Unternehmen gegeben							
DM 85.815.048							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG							
DM 974.470							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG							
DM 97.875							
	2.326.304.777	845.272.246	19.115.193	-	833.409.843	2.319.091.987	2.326.305
	5.220.598.301	2.182.168.924	82.648.426	-	1.991.365.114	5.328.793.885	5.220.598
Umlaufvermögen							
A. Vorräte							
Rob-, Hilfs- und Betriebsstoffe						831.078.437	537.330
Unfertige Erzeugnisse						747.063.683	879.022
Fertige Erzeugnisse, Waren						745.318.854	842.703
						2.013.459.974	2.259.055
B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						7.435.833	24.730
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						415.385.013	397.180
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	DM	-					
Wechsel						10.692.798	2.196
davon von verbundenen Unternehmen	DM	566.339					
bundesbankfähige Wechsel	DM	-					
Kassenbestand und Postcheckguthaben						2.583.074	5.180
Guthaben bei Kreditinstituten						1.319.954.805	2.454.205
Wertpapiere						888.998.221	1.128.565
Eigene Aktien (Nennbetrag am 31. 12. 1981 DM 15.000.000)						21.234.776	21.235
Forderungen an verbundene Unternehmen						2.184.711.179	2.018.346
Sonstige Vermögensgegenstände						357.881.895	607.555
						5.398.410.592	6.659.472
						7.411.870.385	8.918.527
Rechnungsabgrenzungsposten							
						238.266	78
						12.740.860.337	14.139.203

Passiva

	Stand 31. 12. 1981 DM	Stand 31. 12. 1980 Tausend DM
Grundkapital		
	1.200.000.000	1.200.000
Offene Rücklagen		
Gesetzliche Rücklage	843.387.000	843.387
Rücklage für eigene Aktien	21.234.776	21.235
Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	1.855.179.345	1.855.179
	2.719.801.121	2.719.801
Sonderposten mit Rücklagenanteil		
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1. Entwicklungsländer-Steuerergänzungsgesetz	161.116.056	122.015
Rücklage gemäß §§ 1 u. 3 Auslandsinvestitionsgesetz	104.734.883	109.105
Preiserückerstattungsrücklage gemäß § 74 EStDV	35.208.198	29.759
Rücklage gemäß § 6b EStG	633.390	-
Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 35 EStG	84.995	-
	291.789.531	260.679
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		
	4.130.000	72.468
Rückstellungen		
Pensionrückstellungen	7.836.300.000	2.532.728
Andere Rückstellungen		
Rückstellung für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	16.900.000	30.900
Rückstellung für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	7.300.000	7.050
Sonstige Rückstellungen	2.817.888.782	3.152.581
	5.678.288.782	5.723.259
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren		
Anleihen	180.000.000	210.000
durch Grundpfandrechte gesichert		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	105.000.000	185.000
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM	20.000.000
Sonstige Verbindlichkeiten	995.336	1.070
	285.998.336	396.070
vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM	225.493.544
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.081.800.413	1.087.463
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	293.536.293	431.898
Erfüllte Anzahlungen	24.100.030	18.111
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	85.140.792	1.083.367
Sonstige Verbindlichkeiten	844.487.188	952.516
	2.437.114.728	3.573.355
Rechnungsabgrenzungsposten		
	416.730	368
Bilanzgewinn		
	123.776.107	193.003
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln		
	DM	887.556.385
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften		
	DM	2.251.288.850
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen		
	DM	410.006.298
	12.740.860.337	14.139.203

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1981

	DM	1981 DM	1980 Tausend DM
Umsatzerlöse		26.401.708.467	25.180.067
Bestandsverminderung/Bestandserhöhung der Erzeugnisse		176.854.107	245.012
		26.224.854.360	25.425.079
Anderer aktivierte Eigenkapital		183.594.529	187.837
Gesamtleistung		26.415.747.388	25.623.016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren		16.209.541.708	15.809.408
Rohhertrag		9.806.305.681	9.813.608
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		3.643.081	10.957
Erträge aus Beteiligungen		79.804.900	107.863
Erträge aus anderen Finanzanlagen		2.549.629	1.858
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		582.845.264	473.307
Gewinne aus Anlageabgängen		41.977.607	20.624
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		66.338.000	5.157
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen		109.617.445	75.935
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		4.389.985	22.130
Sonstige Erträge		1.237.788.781	776.882
davon außerordentliche	65.229.194		
		2.131.028.810	1.494.393
		11.937.282.471	11.368.001
Löhne und Gehälter		5.413.495.428	5.406.638
Soziale Abgaben		754.980.500	728.115
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		375.708.360	398.740
Abschreibungen auf Sachanlagen		1.107.355.211	999.317
Abschreibungen auf Finanzanlagen		433.489.843	121.660
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens		42.881.570	28.777
Verluste aus Anlageabgängen		7.830.662	662
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		326.705.263	68.360
Steuern			
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	474.014.500		1.133.653
b) sonstige	2.649.356		3.322
		476.663.856	1.136.975
Aufwendungen aus Verlustübernahme		275.027.834	1.052
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		95.250.007	50.200
Sonstige Aufwendungen		2.215.906.388	2.066.710
		11.816.873.730	10.997.206
Jahresüberschuß		120.358.739	310.795
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		3.411.308	3.207
		123.770.107	314.002
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in offene Rücklagen			
in freie Rücklagen			121.000
			121.000
Bilanzgewinn		123.770.107	193.002

Pensionszahlungen im Geschäftsjahr 1981 DM 69.780.274;
voraussichtliche Zahlungen in den folgenden fünf
Geschäftsjahren 112, 124, 127, 132, 141 % dieses Betrages

Die Buchführung, der Jahresabschluss und der Geschäftsbericht
entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung Gesetz und Satzung.

Wolfsburg, den 23. März 1982

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Hannover, den 23. März 1982

TREUARBEIT Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Förster
WirtschaftsprüferDr. Tubbesing
Wirtschaftsprüfer

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1972 – 1981¹⁾

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Veränderung 1981/80 in %	Bilanzstruktur (Millionen DM) Stand 31. Dezember
Aktiva												
	5.261	5.697	6.263	5.810	5.474	5.425	5.903	6.648	8.326	10.205	+ 22,6	Sachanlagen
	585	554	636	524	560	530	410	726	839	414	- 50,6	Finanzanlagen
	5.846	6.251	6.899	6.334	6.034	5.955	6.313	7.374	9.165	10.619	+ 15,9	Anlagevermögen
	2.338	3.489	4.117	2.949	3.267	3.180	3.491	4.400	6.073	5.996	- 1,3	Vorräte und Geleistete Anzahlungen ²⁾
	1.584	1.691	1.954	2.019	2.098	1.992	2.996	4.000	4.437	4.771	+ 7,5	Forderungen u. ä. ²⁾
	1.038	1.151	472	1.619	2.888	3.837	4.364	4.781	3.971	2.822	- 28,9	Liquide Mittel, Wechsel
	354	414	54	48	173	560	1.016	1.123	1.151	1.129	- 1,9	Wertpapiere, Eigene Aktien
	5.314	6.745	6.597	6.635	8.426	9.569	11.867	14.304	15.632	14.718	- 5,9	Umlaufvermögen
	11.160	12.996	13.496	12.969	14.460	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	+ 2,2	Gesamtvermögen
Passiva												
	900	900	900	900	900	900	1.200	1.200	1.200	1.200	-	Grundkapital
	2.677	2.878	2.170	2.032	2.903	3.161	4.224	4.625	4.757	4.990	+ 4,9	Konzernrücklagen ³⁾
	209	230	188	186	198	199	192	373	205	198	- 3,3	Anteile in Fremdbesitz ⁴⁾
	3.786	4.008	3.258	3.118	4.001	4.260	5.616	6.198	6.162	6.388	+ 3,7	Eigenkapital
	730	878	1.035	1.143	1.754	2.048	2.341	2.749	3.107	3.475	+ 11,9	Pensionsrückstellungen
	1.604	1.623	1.507	1.740	2.109	2.200	3.244	4.152	4.326	4.232	- 2,2	Andere Rückstellungen ⁵⁾
	2.334	2.501	2.542	2.883	3.863	4.248	5.585	6.901	7.433	7.707	+ 3,7	Rückstellungen
	884	852	1.452	1.595	1.322	1.450	1.284	1.273	1.161	1.053	- 9,3	Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit von mehr als 4 Jahren
	366	448	581	666	952	1.032	708	457	466	712	+ 52,7	von 1 bis 4 Jahren
	3.694	5.089	5.654	4.705	4.220	4.355	4.776	6.592	9.378	9.351	- 0,3	bis zu 1 Jahr
	4.944	6.389	7.687	6.966	6.494	6.837	6.768	8.322	11.005	11.116	+ 1,0	Verbindlichkeiten
	81	81	-	-	90	173 ⁶⁾	189	240	193	124	- 35,9	Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG ⁷⁾ Minderheitenanteil
	15	17	9	2	12	6	22	17	4	2	- 30,6	am auszuschüttenden Gewinn
	7.374	8.988	10.238	9.851	10.459	11.264	12.564	15.480	18.635	18.949	+ 1,7	Fremdkapital
	11.160	12.996	13.496	12.969	14.460	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	+ 2,2	Gesamtkapital
Gewinn- und Verlustrechnung (Millionen DM) (Kurzfassung) Januar – Dezember												
	16.250	18.155	17.711	18.351	22.029	24.503	27.285	31.638	34.989	38.197	+ 9,2	Gesamtleistung
	9.098	9.850	10.068	10.066	11.598	12.746	14.099	15.835	18.238	19.752	+ 8,3	Materialaufwand
	4.463	5.309	5.718	5.550	6.413	6.810	7.656	9.113	10.782	11.779	+ 9,3	Personalaufwand
	992	1.056	1.148	1.246	1.263	1.600	1.456	1.696	2.102	2.934	+ 39,6	Abschreibungen
	600	483	305	404	486	1.503	1.692	2.081	1.400	848	- 39,4	Steuern
	562	432	241	347	438	1.454	1.624	2.004	1.329	772	- 42,0	davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen Mehraufwand aus den übrigen
	891	1.127	1.279	1.242	1.265	1.425	1.808	2.246	2.146	2.748	+ 28,0	Aufwands- und Ertragsposten
	206	330	- 807	- 157	1.004 ⁸⁾	419	574	667	321	136	- 57,5	Jahresergebnis
	+ 110	+ 235	- 262	- 14	+ 211	+ 248	+ 366	+ 443	+ 121	+ 104	- 14,1	Rücklagenveränderung

¹⁾ Soweit Ausweis- und Bewertungsänderungen erfolgten, haben wir die Zahlen des Vorjahres angeglichen.

²⁾ um die in der Bilanz passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung gekürzt (in Vorjahren wurden weitere Bilanzpositionen einbezogen)

³⁾ einschließlich Eigenkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil

⁴⁾ ohne Anteile am auszuschüttenden Gewinn

⁵⁾ einschließlich Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil

⁶⁾ 1977 zur Verfügung der HV, davon 144 Millionen DM als Dividende (einschließlich Bonus) ausgeschüttet

⁷⁾ bis 1976 nur zur Ausschüttung vorgesehene Beträge

⁸⁾ aufgrund des Verlustvortrags mit den anderen Jahren nicht vergleichbar

Volkswagenwerk AG
Postfach
3180 Wolfsburg 1
Fernsprecher (05361)
Sammel-Nr. 90
Fernschreiber 09586-0 vww d