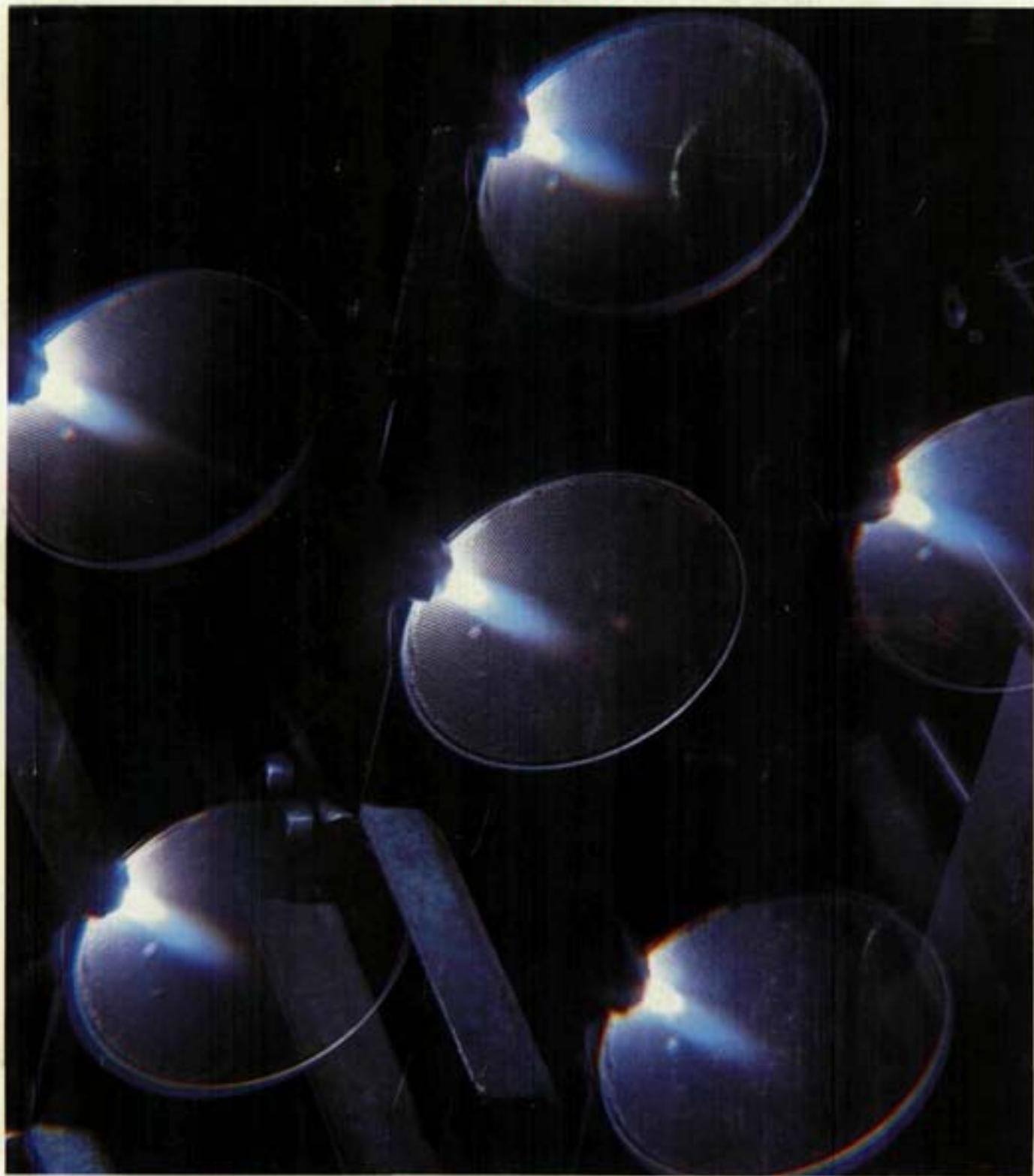




**Bericht über das  
Geschäftsjahr 1984  
Volkswagenwerk  
Aktiengesellschaft  
Wolfsburg**

**Sperrfrist!  
Veröffentlichung frei  
ab 3. Mai 1985**



Aufsichtsrat und Vorstand  
der  
Volkswagenwerk Aktiengesellschaft  
überreichen  
mit verbindlicher Empfehlung  
den Bericht  
über das Geschäftsjahr 1984.

Wolfsburg, im Mai 1985

### Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			Volkswagenwerk AG		
		1984	1983	Veränd. %	1984	1983	Veränd. %
Umsatzerlöse	Mio. DM	45.671	40.089	+ 13,9	33.774	29.187	+ 15,7
Absatz	Automobile	2.145.134	2.127.218	+ 0,8	1.638.000	1.538.395	+ 6,5
Produktion	Automobile	2.147.706	2.115.924	+ 1,5	1.280.836	1.179.993	+ 8,5
Belegschaft	am Jahresende	238.353	231.710	+ 2,9	115.874	114.522	+ 1,2
Investitionen	Mio. DM	4.803	4.858	- 1,1	1.809	2.444	- 26,0
Cash flow	Mio. DM	5.670	5.207	+ 8,9	2.583	2.489	+ 3,8
Abschreibungen	Mio. DM	4.021	3.689	+ 9,0	1.898	2.064	- 8,0
Materialaufwand	Mio. DM	23.824	20.852	+ 14,3	21.827	19.567	+ 11,6
Personalaufwand	Mio. DM	13.227	12.371	+ 6,9	7.809	7.324	+ 6,6
Jahresergebnis	Mio. DM	228	- 215	x	183	- 85	x
Dividende der Volkswagenwerk AG	Mio. DM				120	-	x

Alle prozentualen Veränderungen  
gegenüber dem Vorjahr wurden auf Basis  
nicht gerundeter Werte ermittelt.  
In Klammern gesetzte Werte betreffen das  
Vorjahr bzw. geben die Veränderung  
gegenüber diesem an.



Einschweißen des Keramikkörpers in den Abgaskatalysator

2	<b>Tagesordnung</b>	77	<b>Jahresabschlüsse und Erläuterungen</b>
4	<b>Aufsichtsrat</b>		
5	<b>Vorstand</b>	78	Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns
6	<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	83	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG
7	<b>Bericht des Vorstands</b>	87	Erläuterung ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe
7	Überblick		
19	Ergebnisentwicklung		
20	Finanzen		
23	Ausblick		
26	Forschung und Entwicklung		
30	Motorsport		
32	Produktion und Qualitätssicherung		
33	Einkauf und Logistik		
34	Personal- und Sozialwesen		
59	Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns		
64	Inland und Europa		
70	Nordamerika		
72	Lateinamerika		
75	Afrika		
39	<b>Forschung bei Volkswagen</b>		
			Anhang:
			Konzernbilanz
			Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
			Bilanz der Volkswagenwerk AG
			Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG
			Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1975-1984

# Tagesordnung

für die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagenwerk Aktiengesellschaft am Donnerstag, dem 4. Juli 1985, um 10.00 Uhr im Internationalen Congress Centrum in Berlin

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1984, des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1984 mit dem Bericht des Aufsichtsrats, des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 1984 und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1984

2. **Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns**

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, aus dem Bilanzgewinn von 124.030.723 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 § 71 b AktG von der Ausschüttung auszuschließen ist, werden auf neue Rechnung vorgetragen.

3. **Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 1984**

4. **Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 1984**

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

5. **Beschlußfassung über die Änderung der Firma**

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor,

a) die Firma von „Volkswagenwerk Aktiengesellschaft“ in „Volkswagen Aktiengesellschaft“ zu ändern.

b) den § 1 Satz 1 der Satzung wie folgt neu zu fassen:

„Die Firma der Gesellschaft lautet: Volkswagen Aktiengesellschaft.“

6. **Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1985**

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1985 zu bestellen.



*Das Internationale Congress Centrum in Berlin – Veranstaltungsort der diesjährigen Hauptversammlung*

# Aufsichtsrat

Karl Gustaf Ratjen (65), Frankfurt  
Vorsitzender (seit 16.11.1979)  
Rechtsanwalt  
seit 31.10.1975\*

Hans Mayr (63), Frankfurt  
Stellvertreter (seit 11.04.1984)  
I. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall  
seit 10.02.1984

Birgit Breuel (47), Hannover  
Niedersächsischer Minister  
für Wirtschaft und Verkehr  
seit 10.10.1978

Dr. jur. E. Wilhelm Christians (62)  
Düsseldorf  
Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bank AG  
seit 12.07.1971

Siegfried Ehlers (60), Wolfsburg  
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der  
Volkswagenwerk AG  
seit 10.10.1958

Dr. rer. pol. Hans Friderichs (53)  
Frankfurt  
Mitglied des Vorstands der  
Dresdner Bank AG  
seit 24.03.1981

Albert Hoffmeister (56), Wolfsburg  
Prokurist der  
Volkswagenwerk AG  
seit 05.07.1977

Hans-Günter Hoppe (62), Berlin  
Senator a. D.  
seit 09.07.1974

Walther Leisler Kiep (59), Bonn  
Versicherungskaufmann  
vom 03.03.1976 – 01.07.1982  
und seit 26.01.1983

Gerd Kühl (62), Frankfurt  
Gewerkschaftssekretär beim  
Vorstand der Industriegewerkschaft Metall  
seit 05.07.1977

Klaus Peter Mander (42), Wolfsburg  
Stellvertretender Vorsitzender  
des Betriebsrats der  
Volkswagenwerk AG  
Werk Wolfsburg  
seit 25.03.1985

Hans L. Merkle (72), Stuttgart  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Robert Bosch GmbH  
seit 09.07.1974

Karl Heinrich Mihr (49), Kassel  
Vorsitzender des Betriebsrats  
der Volkswagenwerk AG  
Werk Kassel  
seit 27.11.1972

Gerhard Mogwitz (51), Hannover  
Vorsitzender des Betriebsrats  
der Volkswagenwerk AG  
Werk Hannover  
seit 05.07.1977

Walter Neuert (59), Ingolstadt  
Geschäftsführer des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG  
seit 05.07.1977

Heinz Pabst (53), Braunschweig  
Vorsitzender des Betriebsrats  
der Volkswagenwerk AG  
Werk Braunschweig  
seit 01.07.1982

Dr. agr. Burkhard Ritz (53), Hannover  
Niedersächsischer Minister  
der Finanzen  
seit 01.07.1982

Dr. rer. pol. Otto Schlecht (59)  
Bonn-Duisdorf  
Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft  
seit 03.08.1973

Toni Schmücker (63)  
Bergisch-Gladbach  
Ehem. Vorsitzender des Vorstands  
der Volkswagenwerk AG  
seit 01.07.1982

Dr. rer. pol. Albert Schunk (43)  
Frankfurt  
Gewerkschaftssekretär beim  
Vorstand der Industriegewerkschaft Metall  
seit 05.07.1977

## Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden:

Eugen Loderer (64), Frankfurt  
Ehem. I. Vorsitzender der  
Industriegewerkschaft Metall  
vom 03.07.1972 – 27.01.1984

Manfred Pusch (46), Wolfsburg  
Ehem. stellvertretender Vorsitzender  
des Konzernbetriebsrats  
der Volkswagenwerk AG  
vom 14.10.1981 – 28.02.1985

\*1 Das letzte Datum bei den jeweiligen Aufsichtsratsmitgliedern bezeichnet die Zugehörigkeit zu diesem Organ.

# Vorstand

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (58)  
Vorsitzender des Vorstands  
(seit 01.01.1982)  
vom 01.05.1964 – 31.12.1972  
Mitglied des Vorstands

Horst Münzner (60)  
Stellvertretender Vorsitzender  
des Vorstands (seit 01.01.1982)  
Einkauf und Logistik  
seit 01.01.1969 Mitglied  
des Vorstands

Claus Borgward (46)  
Qualitätssicherung  
seit 11.04.1980

Karl-Heinz Briam (62)  
Personal- und Sozialwesen  
(Arbeitsdirektor)  
seit 01.10.1978

Prof. Dr. techn. Ernst Fiala (56)  
Forschung und Entwicklung  
seit 01.02.1973

Dr. jur. Peter Freck (54)  
Recht, Revision und Volks-  
wirtschaft  
seit 07.12.1971

Dr. jur. Wolfgang R. Habbel (61)  
AUDI AG  
seit 01.01.1979

Dr.-Ing. E.h. Günter Hartwich (49)  
Produktion  
seit 01.07.1972

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt (52)  
Vertrieb  
seit 01.08.1975

Dr. rer. pol. Rolf Selowsky (54)  
Finanz und Betriebswirtschaft  
seit 06.05.1982

## Bericht des Aufsichtsrats

Die regelmäßige schriftliche Unterrichtung der Mitglieder des Aufsichtsrats durch den Vorstand, ergänzt durch eine umfassende mündliche Berichterstattung, machte es uns möglich, die Geschäftsführung der Gesellschaft in angemessener Weise zu überwachen.

In den turnusmäßigen Sitzungen wurde über den Geschäftsverlauf, die Investitionsvorhaben sowie die jeweils aktuellen geschäftspolitischen Themen informiert. Gelegentlich der Sitzungen hat ein intensiver Meinungsaustausch stattgefunden. Die Geschäftsvorgänge, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedurften, wurden in den gemeinsamen Sitzungen sowie in den Beratungen der Ausschüsse erörtert.

Der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG zum 31. Dezember 1984 wurden unter Einbeziehung der Buchführung und des Geschäftsberichts von der TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat sich über die Ergebnisse der Prüfung informiert.

Die Jahresabschlüsse und der Geschäftsbericht lagen dem Aufsichtsrat vor. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG und den Geschäftsbericht geprüft und gebilligt. Der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1984 wurde vom Aufsichtsrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Für den am 27. Januar 1984 ausgeschiedenen stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Eugen Loderer, wurde mit Wirkung vom 10. Februar 1984 Herr Hans Mayr, 1. Vorsitzender der Industriewerkschaft Metall, vom Amtsgericht Wolfsburg als dessen Nachfolger im Aufsichtsrat bestellt und am 11. April 1984 zum stellvertretenden Vorsitzenden dieses Gremiums gewählt. Wir danken Herrn Loderer für seine langjährige Tätigkeit, seinen Rat und sein großes Engagement für den Volkswagen-Konzern.

Mit Wirkung vom 28. Februar 1985 hat Herr Manfred Pusch seine Mandate für den Betriebsrat und den Aufsichtsrat der Volkswagenwerk AG niedergelegt. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Pusch für seine Mitarbeit.

Anstelle von Herrn Pusch hat das Amtsgericht Wolfsburg mit Wirkung vom 25. März 1985 Herrn Klaus Peter Mander zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagenwerk AG bestellt.

Wolfsburg, den 11. April 1985



Karl Gustaf Ratjen

Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Überblick

### **Weltwirtschaft: Konjunkturberuhigung**

Der konjunkturelle Aufschwung der Weltwirtschaft hat sich zum Ende des Jahres 1984 abgeschwächt. Auch in den USA ist das – zuvor kräftige – Wachstumstempo geringer geworden, blieb aber, wie auch das Japans, beachtlich hoch.

Die entscheidenden Konjunkturimpulse gingen 1984 wiederum von den Vereinigten Staaten aus. Getragen vom Anstieg des privaten Verbrauchs und der Anlageinvestitionen hat die Nachfrageexpansion – vor allem durch ihre Entwicklung im ersten Halbjahr – eine im Vergleich zum Vorjahr erhebliche Ausweitung des Welthandelsvolumens um rd. 9% (1983: + 2%) ausgelöst. Hiervon haben insbesondere die Exporte aus Westeuropa und Japan in die USA profitiert, wobei sich auch der stark gestiegene Dollarkurs deutlich positiv auswirkte.

Die japanische Wirtschaft setzte aufgrund der kräftigen Auslandsnachfrage ihre konjunkturelle Expansion fort. Sie war auch im abgelaufenen Jahr ein wesentlicher Faktor der Weltwirtschaft.

In der Bundesrepublik Deutschland hielt trotz der negativen Auswirkungen der Tarifaueinandersetzen die wirtschaftliche Erholung an. Die konjunkturelle Entwicklung erhielt Impulse überwiegend von der Auslandsnachfrage sowie der Verbesserung und Belebung des Investitionsklimas.

Der Zuwachs der deutschen Ausfuhren lag 1984 leicht über dem des Welthandelsvolumens. Diese Entwicklung wurde von der stabilen Binnenwirtschaft, wie z. B. der sehr niedrigen Teuerungsrate, dem gemäßigten Zinsniveau und dem Abbau der Neuverschuldung, unterstützt.

### **Weltweit mehr Automobile**

Die Nachfrage nach Automobilen blieb 1984 ungebrochen. Vor allem in

den USA stiegen die Neuzulassungen deutlich an. Weltweit wurden 42,2 Mio. Fahrzeuge hergestellt, 5% mehr als im Vorjahr. Damit rückte die Weltproduktion 1984 ganz nah an die bisherige Rekordzahl von 42,4 Mio. Wagen aus dem Jahr 1978 heran. Der Anstieg von Nachfrage und Produktion hat auch die Auslastung der Kapazitäten verbessert. Mit ihren anhaltend hohen Investitionen gab die Automobilindustrie weltweit entscheidende, auch beschäftigungspolitische Impulse.

In Westeuropa hingegen wurden insbesondere aufgrund des Produktionsrückgangs in Großbritannien und Frankreich mit 12,3 Mio. Fahrzeugen 4% weniger hergestellt als 1983. Auch in der Bundesrepublik blieb die Gesamtproduktion 1984 von 4,0 Mio. Wagen unter der des Vorjahres (- 2,6%).

### **Volkswagen-Konzern konnte Marktstellung verbessern**

Das Geschäftsjahr 1984 stand für den Volkswagen-Konzern im Zeichen einer Positionsverbesserung auf wichtigen Märkten. Auf dem nordamerikanischen Markt konnten unsere Tochtergesellschaften aufgrund der modernen Modellpalette, der günstigen Gesamtmarktverfassung und der positiven Auswirkungen des hohen Dollarkurses deutliche Verkaufszunahmen verzeichnen. In Westeuropa wurden in der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, Spanien sowie den meisten skandinavischen Ländern die Marktpositionen ausgebaut.

Die besseren Ergebnisse auf den Exportmärkten und verstärkte Bemühungen im zweiten Halbjahr, die Produktionsausfälle von Mai/Juni aufzuholen, führten bei den inländischen Konzerngesellschaften zu einer höheren Kapazitätsauslastung. Insbesondere die Verkäufe des neuen Golf und Jetta sowie der Audi-Modelle in Nordamerika trugen wesentlich zu dieser Entwicklung bei.



Das komplette Volkswagen-Angebot in Nordamerika

Weltweit setzte der Volkswagen-Konzern im vergangenen Jahr 2.145.134 Fahrzeuge an die Händlerorganisation ab und lag damit leicht über dem Vorjahresniveau (+ 0,8%). Der Absatz der Volkswagenwerk AG belief sich 1984 auf 1.638.000 Einheiten (+ 6,5%).

#### Auf Zukunftsmärkten präsent sein

Neben der Stärkung und Sicherung der traditionellen Automobilmärkte bildeten die Aktivitäten auf dem spanischen Markt sowie im asiatischen Raum Schwerpunkte unserer Unternehmenspolitik.

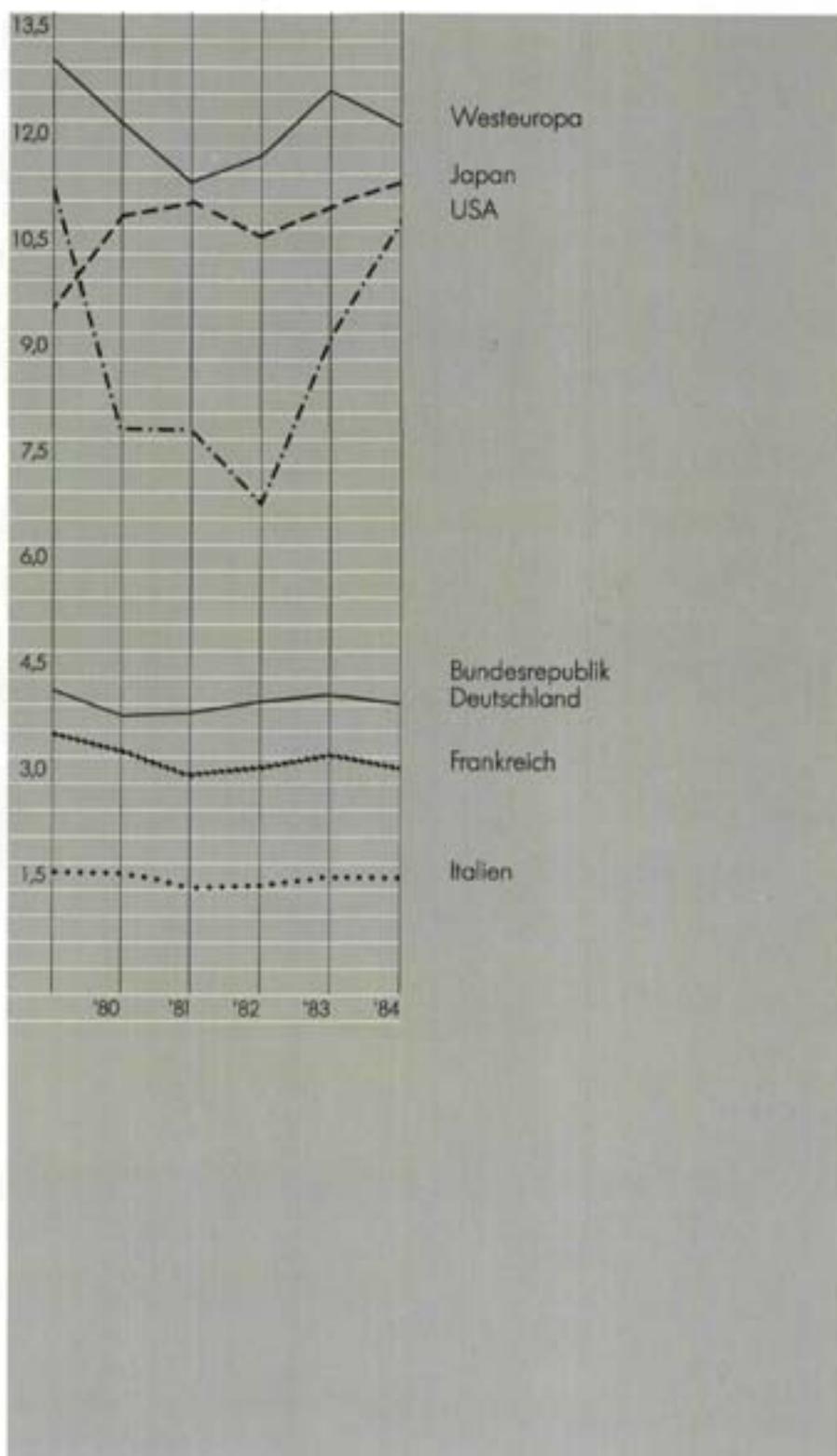
In Spanien haben wir durch die Zusammenarbeit mit SEAT begonnen, diesen Markt zu erschließen. Unsere Verkaufszahlen haben sich von niedriger Ausgangsbasis aus gegenüber dem Vorjahr fast verfünffacht. Zusammen mit den Verkäufen von importierten Volkswagen- und Audi-Modellen konnten 1984 insgesamt 28.667 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden.

Nachdem bereits im November 1983 die Produktion des Passat angelaufen war, folgte die Polo-Fertigung im März und die Montage des Santana im Mai 1984. Seit Anfang 1985 wird auch die Stufenheckversion des Polo in Spanien hergestellt.

Im Rahmen unserer Geschäftspolitik hat der immer wichtiger werdende asiatische Markt eine besondere Bedeutung.

Seit Februar 1984 werden in Japan die von unserem Lizenznehmer, der Firma Nissan, in Zama bei Tokio gebauten Santana verkauft. Von diesem Modell wurden 1984 insgesamt 17.409 Wagen an Kunden ausgeliefert. Unsere Vertriebsaktivitäten werden durch die 1983 gegründete Volkswagen Asia Ltd., Tokio, wirkungsvoll unterstützt.

Produktionsentwicklung der Automobilindustrie (in Mio. Fahrzeugen)





Die Polo-Reihe – seit Anfang 1985 um die Stufenheckversion erweitert

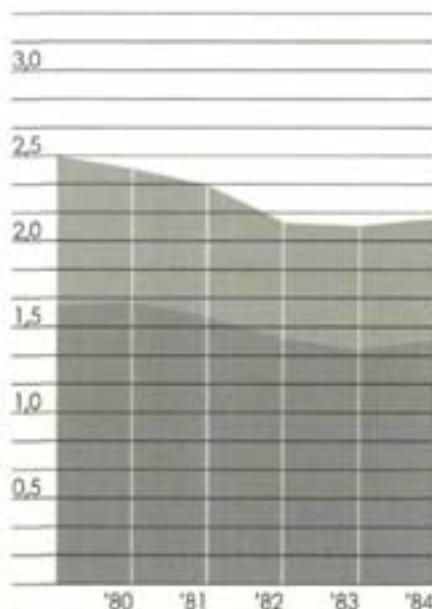
Mit der am 10. Oktober 1984 in Peking unterzeichneten Vereinbarung über die Gründung der Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Shanghai, wurden die mehrjährigen Verhandlungen mit unseren chinesischen Partnern abgeschlossen. An der neuen Gesellschaft sind wir mit 50% beteiligt.

Mit der Fertigung des Santana wird die Präsenz auf dem chinesischen Zukunftsmarkt eingeleitet. Bis 1987 soll eine Stückzahl von 30.000 Santana pro Jahr erreicht werden. Parallel hierzu wird in einer gemeinsamen Motorenfabrik ein VW-Vierzylinder-Motor als Benzin- und Dieselsonversion gefertigt werden; Ende 1990 soll die Kapazität 100.000 VW-Motoren erreichen. Ein Teil der VW-Motoren wird von der Volkswagenwerk AG wieder zurückgekauft.

Der im November 1984 mit Außenhandelsbetrieben der DDR abgeschlossene Vertrag sieht die Lieferung von Anlagen und Einrichtungen für eine Motoren-Lizenzfertigung und von Volkswagen-Transportern vor. Im Gegenzug liefert die DDR Erzeugnisse der Maschinen- und Elektroindustrie sowie Rumpfmotoren an die Volkswagenwerk AG.

#### Tarifkonflikt hinterließ Spuren

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie im Jahr 1984 war durch den bisher längsten und härtesten Tarifkonflikt in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland geprägt. In den Monaten Mai und Juni kam die Produktion zum Erliegen. Die dadurch bedingten Produktionsausfälle bei den deutschen Automobilherstellern beliefen sich auf rd. 420.000 Pkw und Lkw im Gesamtwert von ca. 10,5 Mrd. DM. Durch besondere Anstrengungen konnte etwa ein Drittel der Produktions- und Umsatzausfälle wieder aufgeholt werden, allerdings unter Inkaufnahme von zusätzlichen Kosten.



Auslieferungen an Kunden des Volkswagen-Konzerns (Mio. Fahrzeuge)

Gesamt

Ausland

Die ausländische Konkurrenz und hier besonders die japanische konnte aufgrund der sofortigen Liefermöglichkeiten während der Tarifauseinandersetzungen kurzfristig ihre Position auf dem europäischen Markt ausbauen. Damit besteht die Gefahr, daß langfristig potentielle Käufer deutscher Automobile an sie verlorengehen.

Auch der Volkswagen-Konzern wurde von dem langanhaltenden Tarifkonflikt hart getroffen. Das geschah in einem Zeitabschnitt, in dem unsere Anstrengungen und Vorleistungen aus den beiden vorangegangenen Jahren sichtbare Erfolge zeigten. Nachdem im ersten Quartal 1984 ein Konzernüberschuß von 51 Mio. DM ausgewiesen wurde, führte der Produktionsausfall von 160.000 Volkswagen- und Audi-Modellen im Konzern zu Umsatzeinbußen in Höhe von 2,8 Mrd. DM. Die daraus resultierenden negativen Ergebnisauswirkungen waren erheblich und schlugen sich im zweiten Quartal deutlich nieder.

Es gelang, durch die rasche Wiederaufnahme der Produktion, freiwillige Arbeit im Werksurlaub und durch Sonderschichten mehr als ein Drittel der Produktionsverluste wieder aufzuholen. Dennoch konnten die finanziellen Folgen für das Gesamtergebnis 1984 nur zu einem kleinen Teil ausgeglichen werden.

#### Weltweites Auslieferungsvolumen leicht gestiegen

Die Auslieferungen des Volkswagen-Konzerns an Kunden beliefen sich auf insgesamt 2.145.238 Fahrzeuge. Damit nahmen die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 1,6% zu. Es wurden 1.937.250 Pkw und 207.988 Nutzfahrzeuge ausgeliefert. Das Gesamtergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres prägte allerdings nachhaltig der Tarifkonflikt in der Metallindustrie, da sich vor allem auf den europäischen Volumenmärkten Lieferlücken bei einigen Modellen auswirkten. Die zum Teil erheblichen Verkaufssteigerungen in Nordamerika, Mexiko und Argentinien kompensierten die Einbußen auf dem Inlandsmarkt, in Südafrika und Brasilien.

Der neue Audi 90 – großzügig ausgestattete Limousine mit Fünftylinder-Einspritzmotor

Die Volkswagenwerk AG, über die auch der Vertrieb von Audi-Fahrzeugen abgewickelt wird, lieferte 1984 in ihrem Marktverantwortungsgebiet insgesamt 1.833.872 Volkswagen- und Audi-Modelle aus (+ 3,4 %).

#### **Verunsicherung im Inland**

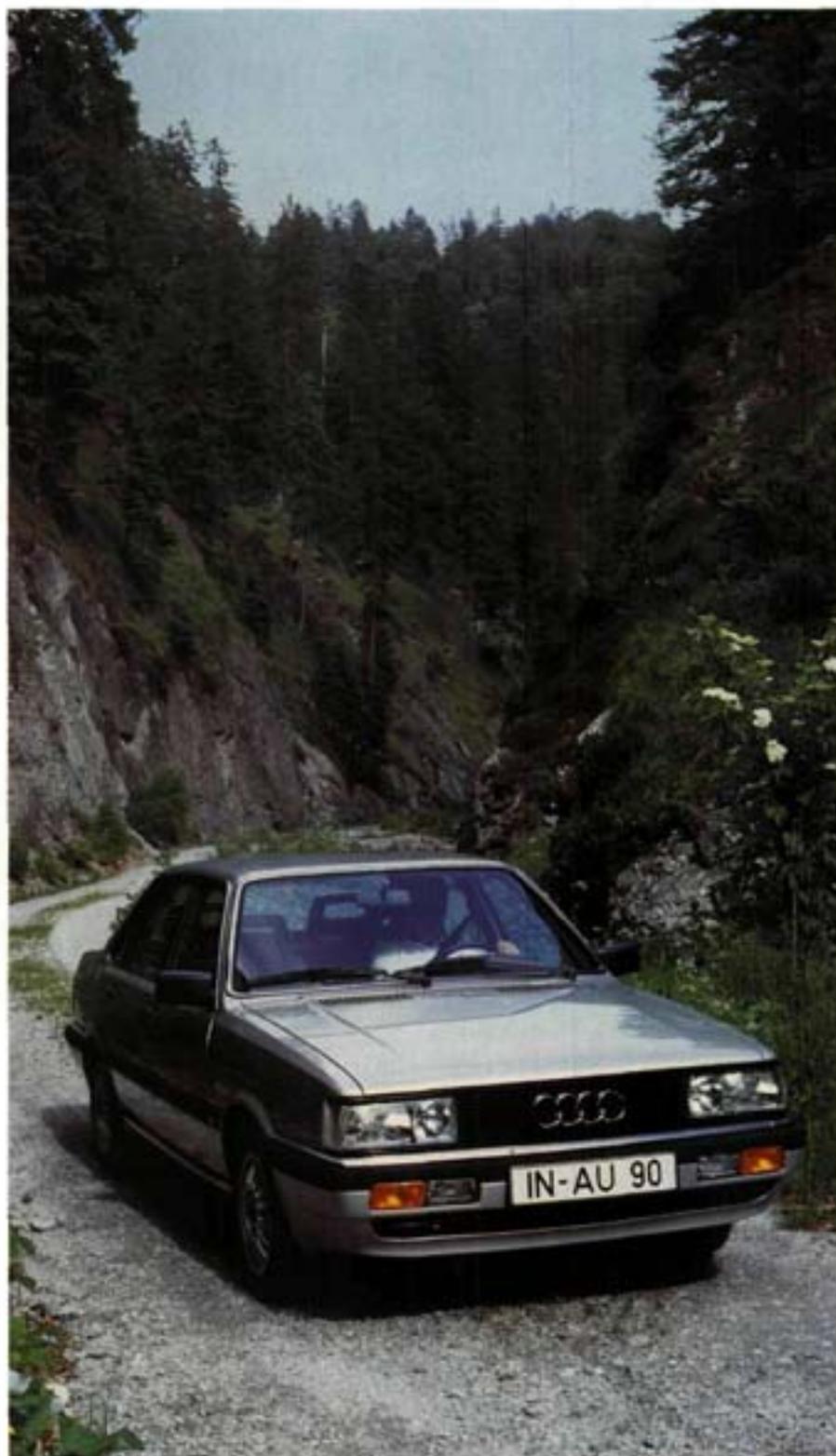
Auf dem inländischen Markt als dem volumenstärksten kam die anfängliche Nachfragebelebung zur Jahresmitte zum Stillstand. Vor allem die Diskussion um schadstoffarme Fahrzeuge und Geschwindigkeitsbegrenzungen brachte zusätzliche Verunsicherung und Zurückhaltung bei den Autokäufern.

Die Pkw-Neuzulassungen im Inland lagen mit 2.341.241 Automobilen geringfügig unter dem Vorjahresniveau (- 1,4 %). Dabei hat sich der Anteil ausländischer Fabrikate – im wesentlichen als Folge des Arbeitskampfes – auf 26,5 % erhöht.

Die Nutzfahrzeug-Neuzulassungen waren auch 1984 rückläufig; sie blieben trotz der Belebung im Transportsektor um 6,7 % hinter dem Vorjahr zurück. Besonders ungünstig entwickelte sich der Absatz von schweren Lkw und Omnibussen. Der befürchtete Nachfrageeinbruch nach Auslaufen der Investitionszulage ist jedoch ausgeblieben.

#### **Wettbewerbsposition behauptet**

Die Inlandsverkäufe von Volkswagen und Audis blieben mit 716.548 Wagen um 2,5 % unter der Vorjahreszahl. Mit einem inländischen Pkw-Marktanteil von 27,6 (27,8) % behauptete der Volkswagen-Konzern seine Wettbewerbsposition. Dabei konnten die Volkswagen-Modelle ihre Marktstellung mit einem Pkw-Anteil von 21,5 (20,7) % leicht verbessern. Demgegenüber verringerte sich der Anteil der Audi-Fahrzeuge am Pkw-Gesamtmarkt nach großen Erfolgen mit dem neuen Audi 100 im Jahr 1983 auch als Folge von Lieferengpässen von 7,1 % im Vorjahr auf 6,1 %.



Der neue Golf verstärkte die Erfolgsserie seines Vorgängers. Er ist in ununterbrochener Folge seit zehn Jahren das meistverkaufte Auto auf dem deutschen Markt. Erfolgreich war auch der im Frühjahr neu eingeführte Jetta; ihm wurde in allen Vergleichstests höchstes Lob gezollt. Die Neuzulassungen dieses Modells haben sich gegenüber dem Vorjahr nahezu verdoppelt.

Auch Audi hat durch den neuen Audi 80 und die Einführung des Audi 90 weitere Käuferschichten erschlossen. Außerdem steht der permanente Allradantrieb nun in jeder Audi-Modellreihe zur Verfügung.

Die Fahrzeuge mit Dieselantrieb wurden im Zuge der Abgasdiskussion für die Autokäufer wieder attraktiv. Gegen Jahresende nahm ihr Anteil an den Pkw-Neuzulassungen deutlich zu, was besonders uns zugute kam.

Im Nutzfahrzeug-Geschäft wirkte sich vor allem der Rückgang in der Bauindustrie mit ihren vielen mittelständischen Betrieben hemmend aus. So mußte bei den leichten Volkswagen-Nutzfahrzeugen ein Zulassungsrückgang um 15,4 % hingenommen werden. Dadurch verringerte sich unser Marktanteil in der Klasse bis 6 t Gesamtgewicht von 44,1 % im Vorjahr auf 39,7 %.

#### **Uneinheitliche Entwicklung in Europa**

Auf den großen europäischen Märkten wurden die Folgen der restriktiven Einkommens- und Finanzpolitik – verbunden mit teilweise zunehmender Arbeitslosigkeit – auch beim Automobilabsatz spürbar. Dennoch überstieg die Nachfrage nach neuen Golf- und Jetta-Modellen unsere Liefermöglichkeiten.



*Caribe, Atlantic und Corsar – attraktive Modelle für den mexikanischen Markt*

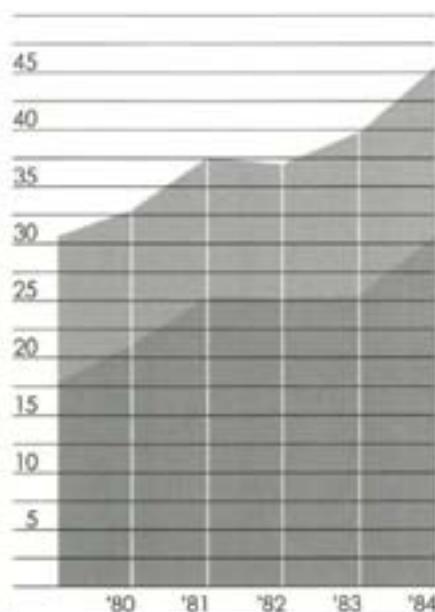
Mit 610.639 verkauften Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen wurde das Vorjahresvolumen um 0,3 % übertroffen. Zu deutlichen Zunahmen kam es vor allem in Belgien (+ 14,0 %), in Schweden (+ 17,6 %), in der Schweiz (+ 8,4 %) und in den Niederlanden (+ 7,3 %). In Frankreich, Großbritannien und Italien konnten jeweils wieder mehr als 100.000 Konzern-Fahrzeuge abgesetzt werden.

#### **Gute Verkäufe in Übersee**

Im nordamerikanischen Raum konnten die Konzernverkäufe bereits vor Einführung der neuen Golf- und Jetta-Modelle deutlich gesteigert werden (+ 16,8 %). Lieferbedingte Engpässe und die Umstellung der Fertigung auf den neuen Golf ließen es trotz der exportbegünstigenden Wechselkursentwicklung bislang nicht zu, die Chancen dieses wachsenden Marktes stärker zu nutzen.

Der mexikanische Automobilmarkt befindet sich seit dem vergangenen Jahr auf dem Weg der Stabilisierung. Bei wieder steigenden Auslieferungszahlen konnte die Volkswagen de Mexico ihre Marktposition gegenüber 1983 stärken. Dies gelang auch unserer argentinischen Tochtergesellschaft, die im Zuge der leichten wirtschaftlichen Belebung ihr Verkaufsvolumen ausdehnen und ihre Wettbewerbsstellung ausbauen konnte.

Die Stabilisierungstendenzen in der brasilianischen Wirtschaft wurden bislang nur auf dem Markt für schwere Nutzfahrzeuge spürbar. Während dieser Bereich steigende Verkäufe verzeichnete, wirkte sich auf dem Pkw-Markt die anhaltende Kaufkraftschwäche breiter Bevölkerungsschichten rezessiv aus. Hier blieben unsere Auslieferungen hinter dem niedrigen Niveau des Jahres 1983 zurück.



Umsatzentwicklung des Volkswagen-Konzerns (in Mrd. DM)

Gesamt

Ausland

In Südafrika hielt der Rückgang der Automobilnachfrage bereits im dritten Jahr an. Nach einer vorübergehenden Absatzbelebung zum Jahresbeginn verursachten einschneidende wirtschafts- und fiskalpolitische Maßnahmen, wie z. B. eine Erhöhung der Mehrwertsteuer, einen erneuten Einbruch, der auch bei der Volkswagen of South Africa Spuren hinterließ.

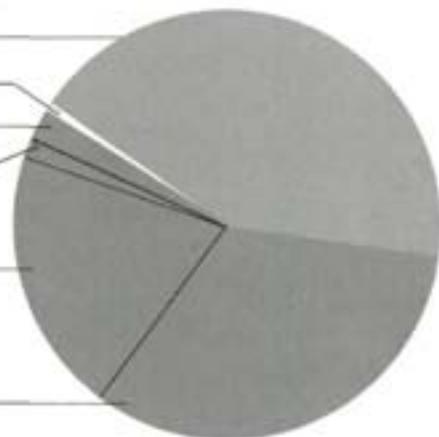
### Auslandsnachfrage führte zu Umsatzausweitung

Der Umsatz des Volkswagen-Konzerns wies 1984 eine deutliche Zunahme um 13,9% auf insgesamt 45,7 Mrd. DM auf. Die Steigerung ist im wesentlichen auf das gute Geschäft im Dollar-Raum und den anhaltenden Trend zu höherwertigen Fahrzeugen und Ausstattungen zurückzuführen. Die Verkäufe im Ausland haben einen starken Zuwachs der Auslandserlöse um 21,1% auf 31,0 Mrd. DM bewirkt, wodurch sich deren Anteil am Gesamtumsatz von 63,9 auf 67,9% erhöhte.

Die Umsatzerlöse der Volkswagenwerk AG stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 15,7% auf 33,8 Mrd. DM; dabei nahm der Auslandsanteil auf 57,6 (50,91% zu).

Regionale Aufteilung der Umsatzerlöse der Volkswagenwerk AG im Jahr 1984

	Mio. DM	%
<b>Inland</b>	14.323	42,4
Australien	40	0,1
Asien	712	2,1
Afrika	544	1,6
Amerika	6.767	20,1
Europa (ohne Bundesrepublik Deutschland)	11.388	33,7
<b>Ausland</b>	19.451	57,6



### Investitionen planmäßig fortgesetzt

Zur Sicherung der technologischen und preislichen Wettbewerbsfähigkeit auf den Automobilmärkten haben wir auch 1984 unser langfristiges Investitionsprogramm auf hohem Niveau fortgesetzt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte der Volkswagen-Konzern 4.803 Mio. DM. Davon betrafen 4.428 Mio. DM Sachanlagen im Automobilbereich und 185 Mio. DM in der Büro- und Informationstechnik. In Finanzanlagen wurden 190 Mio. DM investiert. Die Investitionen im Inland beliefen sich auf 3.332 Mio. DM; der Auslandsanteil lag mit 30,6% über Vorjahreshöhe.

Die Volkswagenwerk AG investierte im Berichtsjahr 1.809 Mio. DM, von denen 1.029 Mio. DM auf Sachanlagen und 780 Mio. DM auf Finanzanlagen entfielen. Ein großer Teil der Sachinvestitionen betraf Maßnahmen für den Einsatz neuer Fahrzeugtypen, insbesondere auch für den Produktionsanlauf des neuen Jetta. Auch die Vorbereitung leistungsverbesserter Antriebsaggregate erforderte erhebliche Investitionsanstrengungen.

Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis unserer lateinamerikanischen Tochtergesellschaften sowie der V.A.G. Kredit Bank und der Volkswagen of South Africa stellte die Volkswagenwerk AG 1984 wieder beträchtliche Mittel zur Verfügung.

#### Produktionszahlen über Vorjahresniveau

Im Geschäftsjahr 1984 wurden im Volkswagen-Konzern 2.147.706 Fahrzeuge gefertigt. Trotz der Produktionsausfälle konnte das Vorjahresvolumen um 1,5 % übertroffen werden. Hierzu hat nicht unwesentlich die erstmalige Heranziehung von Produktionsleistungen für die Montage bei SEAT beigetragen. Insgesamt wurden 1.937.097 Pkw hergestellt; das waren 1,4 % mehr als im Vorjahr. Die Produktion von leichten Nutzfahrzeugen wurde gegenüber 1983 um 1,9 % auf 201.863 Einheiten angehoben. In der Klasse 6 bis 21 t Gesamtgewicht stieg die Anzahl der gefertigten Lkw deutlich um 26,9 % auf 8.746 Fahrzeuge. Die arbeitstägliche Fertigung im Konzern betrug 9.897/19.645/1 Wagen.

Unsere ausländischen Produktionsgesellschaften fertigten 673.802 Fahrzeuge, 4,1 % weniger als 1983. Im Inland ergab sich 1984 ein Anstieg von 4,3 % auf 1.473.904 Automobile, obwohl die Fertigung der AUDI AG, die einen längeren Produktionsausfall als die Muttergesellschaft zu verzeichnen hatte, trotz höherer Tagesleistung rückläufig war.



Entwicklung der Investitionen und Abschreibungen des Volkswagen-Konzerns (in Mrd. DM)

Investitionen

Abschreibungen

Die Produktion der Volkswagenwerk AG belief sich aufgrund der guten Nachfrage auf 1.280.836 Fahrzeuge; das waren 8,5 % mehr als im Vorjahr. Nachdem 1983 der Modellwechsel in der Golf-Klasse vollzogen wurde, galt dabei das besondere Augenmerk der Stückzahlsteigerung bei den Modellen Golf und Jetta. Im Werk Wolfsburg konnte – neben der fertigung des Polo – die tägliche Stückzahl auf 2.689 Golf und Jetta erhöht werden. Zusammen mit der arbeitstäglichen Fertigung bei der Volkswagen Bruxelles wurden 3.307 Fahrzeuge dieser Klasse produziert.

Nur 16 Monate nach Serienanlauf verzeichnete die Golf-Produktion am 1. Oktober 1984 ein besonderes Jubiläum: Der 500.000ste Golf lief vom Band. Sein Vorgängermodell benötigte zum Erreichen der Halbmilliarden-Grenze 20 Monate.



Die Passat-Familie



Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen im Konzern gefertigt:

Personenkraftwagen	1984	1983
Golf	673.695	611.449
Passat/Santana	254.572	296.774
Jetta	175.191	136.895
Polo	156.054	166.246
Scirocco	34.029	43.480
Audi 100/200	179.739	171.048
Audi 80/90	169.458	163.623
Audi Coupé/ quattro	22.846	29.567
Käfer	118.138	119.745
Voyage	75.535	85.136
Gol	55.034	71.006
Gacel	10.760	4.361
Sonstige Pkw	12.046	11.620

Nutzfahrzeuge	1984	1983
Transporter	157.596	155.500
Lasttransporter (IT)	20.980	21.633
Golf Pick-up/ Caddy	11.608	15.348
Voyage Pick-up	9.777	4.774
Volkswagen-Lkw	5.396	2.594
Volkswagen-M.A.N.-Lkw	2.086	2.937
Sonstige Nutzfahrzeuge	3.166	2.188

Die durchschnittliche arbeitstägliche fertigung betrug bei den einzelnen Konzerngesellschaften:

Konzerngesellschaften:	Fahrzeuge pro Tag
Volkswagenwerk AG <sup>II</sup>	5.262
AUDI AG <sup>II</sup>	1.596
Volkswagen do Brasil <sup>II</sup>	1.241
Volkswagen Bruxelles	668
Volkswagen de Mexico	490
Volkswagen of America	346
Volkswagen of South Africa	187
Volkswagen Argentina	107

<sup>II</sup> ohne konzernintern gelieferte, zerlegte Fahrzeuge, AUDI AG ohne Porsche 924/944

Der Passat Variant syncro – erster Volkswagen mit Allradantrieb



Wesentliche Lieferbeziehungen zwischen der Volkswagenwerk AG und verbundenen Produktionsgesellschaften

	Fertige Fahrzeuge	CKD-Fahrzeugsätze	CKD-Teilsätze	Einzelteile	Komponentenlieferungen	Ersatzteile
AUDI AG	○			●○		○
Volkswagen Bruxelles	○	●				
TAS Tvarnica	○	●			○	
Volkswagen of America	●			●○	○	●
Volkswagen Canada	●				○	●
Volkswagen do Brasil		●	○			
Volkswagen de Mexico	○		●		●○	●○
Volkswagen of South Africa			●		○	●
Volkswagen of Nigeria		●				●

● Lieferungen der Volkswagenwerk AG  
○ Lieferungen an die Volkswagenwerk AG

### Belegschaftsanstieg durch verbesserte Kapazitätsauslastung

Am 31. Dezember 1984 beschäftigten wir im Volkswagen-Konzern 238.353 Mitarbeiter, 6.643 Personen oder 2,9 % mehr als am Jahresende 1983.

Die Mitarbeiterzahl im Inland stieg aufgrund von Neueinstellungen in der Produktion als Folge der exportbedingt besseren Auslastung der Kapazitäten bei der Volkswagenwerk AG, der AUDI AG und der TRIUMPH-ADLER AG um 4.370 Personen bzw. 2,8 % auf 160.650.

Im Ausland war eine Zunahme um 2.273 Mitarbeiter (+ 3,0 %) auf 77.703 Personen zu verzeichnen. Sie ist auf Personalerhöhungen bei der Volkswagen do Brasil und der Volkswagen de Mexico als Folge höherer Absatzerwartungen und von Produktionserweiterungen zurückzuführen.

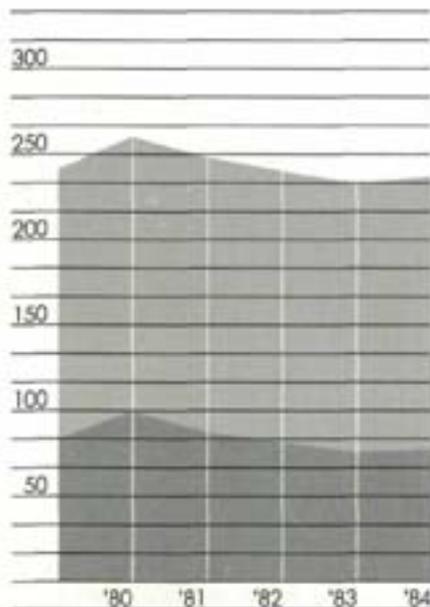
Auch 1984 hat der Volkswagen-Konzern zur Überwindung des nach wie vor bestehenden Mangels an Ausbildungsplätzen beigetragen. Insgesamt waren über 7.100 junge Menschen im In- und Ausland in einem Ausbildungsverhältnis.

### Dank an die Mitarbeiter

Wir danken allen Mitarbeitern des Volkswagen-Konzerns für ihre Arbeit. Durch die gute und intensive Zusammenarbeit zwischen Unternehmensleitung und den Betriebsräten konnten die schwierigen betrieblichen Aufgaben sachgerecht gelöst werden. Der Vorstand dankt den Gremien der Betriebsverfassung für ihre verantwortungsbewußte Mitarbeit.

Unser besonderer Dank gilt auch den Vorständen unserer Beteiligungsgesellschaften und allen Führungskräften im In- und Ausland für ihr großes Engagement.

Wir gedenken in Trauer aller verstorbenen Mitarbeiter und Freunde unseres Hauses.



Belegschaft des Volkswagen-Konzerns am Jahresende (Tsd. Mitarbeiter)

Gesamt

Ausland

## Ergebnissituation gegenüber dem Vorjahr verbessert

Nach den unbefriedigenden Ergebnissen in den beiden letzten Jahren wurde im Volkswagen-Konzern für das Geschäftsjahr 1984 ein Überschuß von 228 Mio. DM erarbeitet.

Neben den positiven Ergebnissen der Volkswagenwerk AG, der AUDI AG sowie der europäischen Gesellschaften – mit Ausnahme von TRIUMPH-ADLER und der V.A.G. Leasing, bei letzterer aber nur infolge geänderter Bilanzierungsgrundsätze – wirkten sich hier die Jahresüberschüsse der nordamerikanischen Gesellschaften aus.

Auch bei unseren lateinamerikanischen Konzerngesellschaften konnten 1984 Verbesserungen erzielt werden. Insbesondere der Volkswagen do Brasil gelang es, durch weitere Kostensenkungen die Ergebnissituation zu verbessern. Das Nutzfahrzeug-Geschäft unserer brasilianischen Tochtergesellschaft trug dazu ebenfalls bei. Wir versprechen uns von der Mitte des Jahres erfolgten Zusammenlegung der Volkswagen

do Brasil und der Volkswagen Caminhões eine Stabilisierung unserer Position im südamerikanischen Raum.

Trotzdem wurde das Ergebnis durch unsere lateinamerikanischen Tochtergesellschaften, die unter unverändert schwierigen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen arbeiten müssen, belastet. Die Ertragslage der Volkswagen of South Africa hat sich auch wegen der Verschlechterung der allgemeinen wirtschaftlichen Situation ungünstig entwickelt.

## Ertragslage ermöglicht Dividendenzahlung

Die Volkswagenwerk AG konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuß von 183 Mio. DM erwirtschaften, nachdem im Vorjahr noch ein Verlust von 85 Mio. DM ausgewiesen werden mußte, der zu einem Verlustvortrag von 59 Mio. DM führte. Golf und Jetta waren mit ihren hervorragenden Verkaufszahlen und Exporterfolgen Stützen der Geschäftsentwicklung 1984. Positiv gestaltete sich auch der weiterhin anhaltende Trend zu höherwertigen Fahrzeugen.

In dem Ergebnis spiegelt sich auch eine verbesserte Kostenstruktur wider. Durch Anwendung neuer fertigungstechnologien und die damit verbundene höhere Automatisierung und Auslastung der Kapazitäten konnten Kosten gesenkt werden.

Der Vorstand ist sich darüber im klaren, daß der Gewinn 1984 in keinem guten Verhältnis zum Umsatz und zur Größenordnung der Risiken eines weltweiten Automobilmarktes steht und unsere ertragsverbessernden Maßnahmen energisch fortgeführt werden müssen.

Nachdem alle steuerlichen Bewertungsmöglichkeiten ausgeschöpft und erforderliche Vorsorge für einige Tochtergesellschaften getroffen wurden, ermöglicht der nach Ausgleich des Verlustvortrags verbleibende Bilanzgewinn, unseren Aktionären für 1984 die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 5,- DM je Aktie im Nennwert von 50,- DM vorzuschlagen. Nach Berücksichtigung des Steuerguthabens in Höhe von 2,81 DM erhält ein anrechnungsberechtigter Aktionär einen Betrag von 7,81 DM je 50,- DM-Aktie.

## Gewinnverwendungsvorschlag:

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

Ausschüttung auf das Grundkapital – 1.200 Mio. DM –	120.000.000 DM
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	4.030.723 DM
Bilanzgewinn	124.030.723 DM

## Solide Finanzlage

Die Vorleistungen der letzten Jahre, gestraffte Kostenstrukturen und grundlegende Modellneuerungen, verbunden mit modernsten Fertigungstechnologien, haben uns geholfen, 1984 – trotz der außerordentlichen Belastungen durch die Produktionsunterbrechung – die finanzielle Situation des Volkswagen-Konzerns zu verbessern.

## Bilanzvolumen gestiegen

Auf der Aktivseite erhöhte sich das Gesamtvermögen im Berichtsjahr um 14,6% auf 32.942 Mio. DM. Dazu haben neben den Forderungen und Vorräten insbesondere die flüssigen Mittel beigetragen, während das Anlagevermögen gegenüber dem Vorjahr leicht zurückging. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme nahm infolgedessen von 42,7 auf 36,6% ab.

Die Bilanzausweitung auf der Passivseite ist vor allem auf die Zunahme des kurzfristigen Fremdkapitals zurückzuführen. Dadurch ergab sich eine Verschiebung in der Kapitalstruktur; der Anteil des Eigenkapitals ging von 23,3 auf 20,3% zurück.

## Bessere Bilanzkennzahlen

Wichtige Kennzahlen konnten verbessert werden: So nahm die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigen- und langfristige Fremdkapital von 97,7 auf 103,8% zu. Das Verhältnis der kurzfristig liquidierbaren Mittel zum kurzfristigen Fremdkapital hat sich ebenfalls günstig entwickelt, und zwar von 72,9% im Vorjahr auf 85,9%.

### Struktur der Konzernbilanz im Vergleich

	31.12. 1984 Mio. DM	%	31.12. 1983 Mio. DM	%
<b>Aktiva</b>				
Anlagevermögen	12.059	37	12.265	43
Umlaufvermögen	20.883 <sup>1)</sup>	63	16.490 <sup>1)</sup>	57
Gesamtvermögen	32.942 <sup>1)</sup>	100	28.755 <sup>1)</sup>	100
<b>Passiva</b>				
Eigenkapital	6.685	20	6.708	23
Fremdkapital mit einer Restlaufzeit				
von mehr als vier Jahren	5.832	18	5.272	18
von 1 bis 4 Jahren	5.468	17	4.195	15
bis zu einem Jahr	14.957	45	12.580	44
Gesamtkapital	32.942 <sup>1)</sup>	100	28.755 <sup>1)</sup>	100

<sup>1)</sup>gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

### Cash flow stieg gegenüber Vorjahr

Die Geschäftsentwicklung 1984 hat unsere Finanzierung gestärkt. Der Cash flow nahm gegenüber dem Vorjahr um 8,9% auf 5.670 Mio. DM zu.

Zu der positiven Entwicklung der Innenfinanzierung trugen das wesentlich verbesserte Konzernergebnis und die hohen Abschreibungen als Folge der unverändert starken Investitionstätigkeit bei. Die Investitionen haben wir demzufolge aus den erwirtschafteten Mitteln finanziert.

### Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns (in Mio. DM)

Veränderung der Liquiditätsposition nach Vorgängen aus:

#### Mittelbindung

Investitionen in Sachanlagen	- 4.613	
Investitionen in Finanzanlagen einschl. Zuführung zum aktiven Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	- 190	
Erhöhung der Vorräte und Anzahlungen <sup>1)</sup>	- 776	
Verminderung der lang- und mittelfristigen Forderungen <sup>2)</sup>	+ 24	- 5.555

#### laufender Geschäftstätigkeit (Cash flow)

Jahresüberschuß	+ 228	
Anlageabschreibungen und -abgänge	+ 5.021	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen	+ 504	
Verminderung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil	- 83	+ 5.670

#### Finanzierungsvorgängen

Ausschüttungen an Minoritäten im Jahr 1984	- 3	
Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals	+ 1.353	
Verminderung sonstiger Posten	- 77	+ 1.273
		<u>+ 1.388</u>

#### Finanzmittelfonds

	31.12. 1984	31.12. 1983	Ver- änderung
Liquide Mittel, Wechsel	5.253	1.815	+ 3.438
Wertpapiere, Eigene Aktien	1.588	2.528	- 940
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen			
ohne Anzahlungen <sup>1)</sup>	6.030	4.887	+ 1.143
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen (einschl. Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil <sup>2)</sup>	14.830	12.577	- 2.253
			<u>+ 1.388</u>

<sup>1)</sup> gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

<sup>2)</sup> ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge

### Positive Strukturverschiebung

Im Berichtsjahr stieg die Gesamtleistung des Volkswagen-Konzerns um 15,0% auf 46.772 Mio. DM. In der Zunahme spiegeln sich insbesondere der Trend zu höherwertigen Fahrzeugen, kostenbedingte Preisanhebungen und der Dollarkurs wider.

In der Gewinn- und Verlustrechnung ergaben sich 1984 günstige Verschiebungen. Obwohl der Materialaufwand vor allem wegen der besseren Modellstruktur und Materialpreiserhöhungen um 14,3% zunahm, ging sein Anteil an der Gesamtleistung von 51,3 auf 50,9% zurück. Auch der Personalaufwand erhöhte sich trotz Verringerung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl im wesentlichen durch Tarifierhebungen und geänderte Sozialgesetzgebung um 6,9% gegenüber dem Vorjahr auf 13.227 Mio. DM; der Anteil an der Gesamtleistung reduzierte sich jedoch auf 28,3 (30,4)%. Die verbesserte Ertragslage im Konzern hat zu einem Anstieg der Steuern geführt. Der Anteil der Steuern an der Gesamtleistung betrug 2,9%.

### Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	1.1.-31.12. 1984		1.1.-31.12. 1983	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Umsatzerlöse	45.671	98	40.089	99
Bestandsveränderung	630	1	76	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	471	1	515	1
Gesamtleistung	46.772	100	40.680	100
Materialaufwand	23.824	51	20.852	51
Personalaufwand	13.227	28	12.371	30
Abschreibungen	4.021	8	3.689	9
Steuern	1.368	3	580	2
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	4.104	9	3.403	9
Jahresüberschuß/-fehlbetrag	228	1	- 215	- 1

## **Weltautomobilmarkt wächst weiter**

Die Situation der Weltwirtschaft hat sich 1984 weitgehend günstig entwickelt. Für das Jahr 1985 erwarten wir keine nennenswerte Abflachung. In der Bundesrepublik Deutschland wird die leicht aufwärts gerichtete Konjunkturentwicklung auch 1985 andauern und dabei weiterhin von der Auslandsnachfrage getragen werden.

Bei der Automobilnachfrage rechnen wir weltweit mit einem Anstieg um ca. 2%. In den Industrieländern, die gegenwärtig mehr als 75% des Weltautomobilmarktes ausmachen, wird der Absatz nur noch geringfügig zunehmen. Über 80% der Verkäufe dienen hier der Deckung des Ersatzbedarfs. Die Automobilkonjunktur wird mehr und mehr durch die zu erwartende Motorisierung in den Ländern der Dritten Welt – vor allem in Asien und Lateinamerika – gestützt werden. Voraussetzung ist jedoch, daß die zahlreichen wirtschaftspolitischen Probleme dieser Länder Schritt für Schritt gelöst werden können.

Bis 1990 wird die Nachfrage nach Personenwagen 40 Mio. Fahrzeuge jährlich erreichen können. Besonders Südostasien mit seinen hohen Bevölkerungszahlen wird eine immer größere Bedeutung erlangen. Hier gilt es für die internationalen Produzenten, mit nationalen Partnern beim Aufbau einer leistungsfähigen Automobilindustrie zusammenzuarbeiten.

## **Strukturverschiebungen in der Automobilindustrie**

Bei Ausnutzung dieser Chancen muß nicht die oft prognostizierte Entwicklung eintreten, daß die weltweit vorhandenen Kapazitäten ungenügend ausgelastet sind. Vielmehr können durch die Erschließung neuer Märkte und Marktsegmente die bestehenden Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen werden, vorausgesetzt, sie sind international konkurrenzfähig. Das bedeutet steigende Anforderungen an alle Unternehmen dieses Wirtschaftszweiges.

Allerdings wird es zu einer regionalen Strukturverschiebung in der Weltautomobilindustrie kommen. Zum einen werden Anbieter aus den Billiglohnländern Südasiens – wie z. B. Korea – in die großen Automobilmärkte Westeuropa und Nordamerika vordringen, auch um ihre Handelsbilanzen auszugleichen. Andererseits werden die japanischen Produzenten ihren Exportdruck auf ihre traditionellen Märkte verstärken.

Auch die amerikanischen und europäischen Anbieter werden den Wettbewerb weiter verstärken und in für sie neue Marktsegmente eindringen. Dabei werden beispiellose kapitalintensive Anstrengungen sowohl auf dem Produkt- als auch auf dem Fertigungssektor unternommen, wofür auch neuere Entwicklungen in Nordamerika ein Beispiel sind. Aber auch in Europa entstehen seit einigen Jahren neue Strukturen. Hier kommt es aufgrund unterschiedlicher Wettbewerbsverhältnisse zu weiteren Verschiebungen zwischen den europäischen, den amerikanischen sowie den japanischen Anbietern in Europa. Bereits mehr als ein Zehntel des europäischen Pkw-Gesamtmarktes wird von den japanischen Herstellern gehalten, was die Absatzchancen der anderen Anbieter entsprechend einschränkt.

Für die europäische und insbesondere die deutsche Automobilindustrie wird die Frage nach der künftigen Wettbewerbsfähigkeit von entscheidender Bedeutung sein, denn die kostenmäßigen Wettbewerbsnachteile, die gegenwärtig die hohen Dollar- und Yen-Kurse überdecken, dürfen nicht übersehen werden. Die Schwerpunkte der Investitionen werden daher in der rationelleren, aber auch flexibleren Gestaltung der Fertigung liegen, um kurzfristig sich ändernden Kundenwünschen und steigenden Anforderungen des Marktes gewachsen zu sein. Volkswagen wird weiterhin alles tun, um an der Spitze dieser Entwicklung zu bleiben und die Richtung mitzubestimmen.

## **Abgasfrage europäeinheitlich geregelt**

Nach der Einigung des Umweltministerrats vom 20./21. März 1985 werden in der EG strenge einheitliche Abgasnormen eingeführt, und zwar beginnend ab 1988 für Pkw über 2,0 l Hubraum. Sie werden in ihren Umweltauswirkungen dem in den USA erreichten Niveau gleichwertig sein.

Gleichzeitig hat der Ministerrat einer vorgezogenen freiwilligen Zulassung von schadstoffarmen Fahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland zugestimmt. Hierfür dürfen steuerliche Anreize gewährt werden. Sie müssen jedoch der Höhe nach beschränkt sein, um den Wettbewerb zwischen den Fahrzeugen, die den jetzt geltenden Vorschriften entsprechen und denen, die bereits die zukünftigen Forderungen erfüllen, nicht zu verfälschen.

Die Bundesregierung hat hierfür ein modifiziertes Kraftfahrzeugsteuersystem vorgelegt, das am 2. April 1985 genehmigt wurde. Nunmehr besteht Klarheit darüber, daß und mit welchen Beträgen schadstoffarme Pkw, Nachrüstlösungen und Diesel-Pkw steuerlich gefördert werden.

Wie die verschärften europäischen Standards die Details regeln werden, wird allerdings erst bis zum 30. Juni 1985 festgelegt. Dadurch werden wahrscheinlich erneute Entwicklungsarbeiten und gewisse Programmanpassungen erforderlich. Unser Angebot an schadstoffarmen und nachrüstbaren Fahrzeugen wird aber kurzfristig dadurch nicht beeinflusst.



Der Golf mit katalytischer Abgasbehandlung auf dem Prüfstand

### Volkswagen-Konzern am besten vorbereitet

Das Fahrzeugangebot des Volkswagen-Konzerns war frühzeitig auf die Nachfrage nach schadstoffarmen Fahrzeugen vorbereitet:

- Unsere in Europa hergestellten Pkw können seit 1977 mit unverbleitem Benzin gefahren werden.
- Unsere handgeschalteten Golf- und Jetta-Modelle mit Vierzylinder-Diesel und Turbo-Diesel entsprechen bereits den strengen US-Vorschriften für Abgas und Partikel.
- Wir haben sehr schnell Modelle mit Katalysatortechnik angeboten.
- Für neue oder bereits im Markt befindliche Fahrzeuge mit Benzinmotoren, die dem zur Zeit geltenden und im Laufe der Jahre mehrfach verschärften europäischen Standard entsprechen, haben wir spezielle Nachrüstätze mit dem Einsatz von Katalysatoren entwickelt. Damit werden die limitierten Abgaskomponenten Kohlenwasserstoff und Stickoxid im Vergleich zu nicht umgerüsteten Fahrzeugen noch einmal um ca. 50 % reduziert.

Insbesondere der neu entwickelte Mikrokatalysator ermöglicht es, auch bei hubraumkleinen Modellen eine Nachrüstung vorzunehmen. Sein Vorteil ist die geringe Bauteilgröße, wodurch ein Katalysator in der Abgasanlage untergebracht werden kann, ohne daß Karosserieänderungen erforderlich sind.

- Angesichts der Tatsache, daß unverbleites Benzin insbesondere im Ausland bisher nur in geringem Maße angeboten wird, bieten wir mit dem sogenannten „Beipack-Angebot“ die Möglichkeit, Fahrzeuge zu erwerben, die ab dem Zeitpunkt einer ausreichenden Versorgung mit unverbleitem Benzin unter geringem Kostenaufwand umgerüstet werden können und

den Vorteil der steuerlichen Anreize haben. Bis dahin aber können sie mit verbleitem Benzin betrieben werden, wobei sie bereits den beachtlich strengen Vorschriften der EG für 1986 (ECE 15/04) entsprechen – wie auch alle übrigen Konzern-Modelle.

### **Nutzfahrzeug-Geschäft weiterhin schwierig**

Das Nutzfahrzeug-Geschäft wird vor dem Hintergrund verhaltener Gesamtmarktsteigerungen in der Bundesrepublik Deutschland und Europa auf mittelfristige Sicht schwierig bleiben. Der Wettbewerbsdruck japanischer aber auch europäischer Anbieter wird anhalten. Wir werden daher der Sicherung der Marktposition unserer Modellreihen Transporter und IT besondere Bedeutung zumessen.

### **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit**

Unsere Unternehmenspolitik ist weiterhin darauf ausgerichtet, den vielfältigen Erfordernissen der Zukunft hinsichtlich Technologie, Markt und Umwelt offensiv zu begegnen. Aus diesem Grund messen wir der Weiterentwicklung unserer Modellpalette und unseres technologischen Know-hows primäre Bedeutung bei. Im Rahmen unserer Konzernstrategie werden wir unsere Präsenz auf volumemäßig lohnenden und zukunftssträchtigen Märkten weiter ausbauen, um unsere internationale Position zu stärken und einen Risikoausgleich innerhalb des Konzerns zu erreichen.

Neben unseren Aktivitäten im ost-asiatischen Raum und in Spanien haben wir in Italien – wie schon seit 1960 in Frankreich – die Importeursfunktion in eigene Regie übernommen. Im Dezember 1984 wurde über unsere neugegründete italienische Tochtergesellschaft Automobili Germania S.p.A. die Aktienmehrheit des Importeurs Autogerma S.p.A. erworben. Über das Vertriebsnetz der Autogerma wurden bislang rd. 1,3 Mio. Volkswagen- und Audi-Modelle



verkauft und betreut; 1984 waren es allein 102.070 Fahrzeuge.

### **Aussichten für 1985**

Die Nachfrage nach Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen wird im Inland – zumindest im ersten Halbjahr – durch die Abgask Diskussion in einem gewissen Umfang beeinträchtigt bleiben. Die Verkaufserwartung für das Gesamtjahr 1985 zeigt Tendenzen zur Normalisierung, wenn auch noch nicht von einer Auflösung des aufgestauten Fahrzeugbedarfs gesprochen werden kann. Nach der EG-Einigung über einheitliche Abgasvorschriften können die Kunden jetzt wieder der Zukunftssicherheit unseres

Angebots an nachrüstbaren herkömmlichen Fahrzeugen, schadstoffarmen Katalysator- und Beipackfahrzeugen sowie Diesel-Pkw vertrauen.

Der Export wird weiterhin von den guten Verkäufen in Nordamerika getragen, aber durch die Liberalisierung für japanische Importe erschwert werden. Auf den europäischen Volumenmärkten gehen wir von einer stärkeren Nachfrage aus. In Lateinamerika und Südafrika wird unsere Marktposition in hohem Maße von einer nachhaltigen Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig sein.

## Forschung und Entwicklung

*Der Jetta GT – komfortable Limousine  
mit kraftvoll-elastischer Motorisierung*



### **Entwicklung des Jetta abgeschlossen**

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten des Geschäftsbereichs lag in den Entwicklungsarbeiten für den neuen Jetta, die mit dem Serienanlauf im Inland und der Einführung auf internationalen Märkten abgeschlossen werden konnten.

Mit dem neuen Jetta, der im Februar 1984 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, bieten wir eine sportlich-elegante und familienfreundliche Stufenhecklimousine auf der Basis der modernen Fahrzeugkonzeption des neuen Golf an.

Das bisherige Angebot von Motor- und Ausstattungs-Varianten wurde im Oktober des Jahres um den Jetta GT erweitert. Dieses Modell ist mit einem 1,8 l/82 kW-Motor ausgestattet und bietet in Komfort und Fahreigenschaften alle Vorzüge des Golf GTI.

### **Weitere neue Modelle eingeführt**

Durch die Einführung des neuen Golf GTI im Januar 1984 ist das bestehende Golf-Angebot um seine sportliche Version erweitert worden. Mit dem leistungsstarken und verbrauchsgünstigen 1,8 l/82 kW-Triebwerk, dem sportlich abgestuften Fünfgang-Schaltgetriebe und einer hochwertigen und kompletten Ausstattung ist der neue Golf GTI – wie sein Vorgänger – Maßstab seiner Klasse.

Im Oktober 1984 wurde auch der erste Volkswagen mit permanentem Allradantrieb, der Passat Variant syncro, vorgestellt. Er besitzt einen 2,0 l/85 kW-Einspritzmotor sowie ein Fünfgang-Schaltgetriebe.

In Zusammenarbeit mit Steyr-Daimler-Puch bieten wir seit Anfang 1985 Allradantrieb auch für unsere leichten Nutzfahrzeuge an. Die Markteinführung der Volkswagen-Busse und Transporter mit Allradantrieb ist Ende Februar 1985 erfolgt.

Weiterhin wurden im Verlauf des Jahres zahlreiche Sondermodelle, wie z. B. der sehr preisgünstige Polo Fox, und für verschiedene Modelle die hochwertig ausgestatteten Carat-Versionen angeboten.

Der Volkswagen-Bus mit Allradantrieb –  
souverän in jedem Gelände

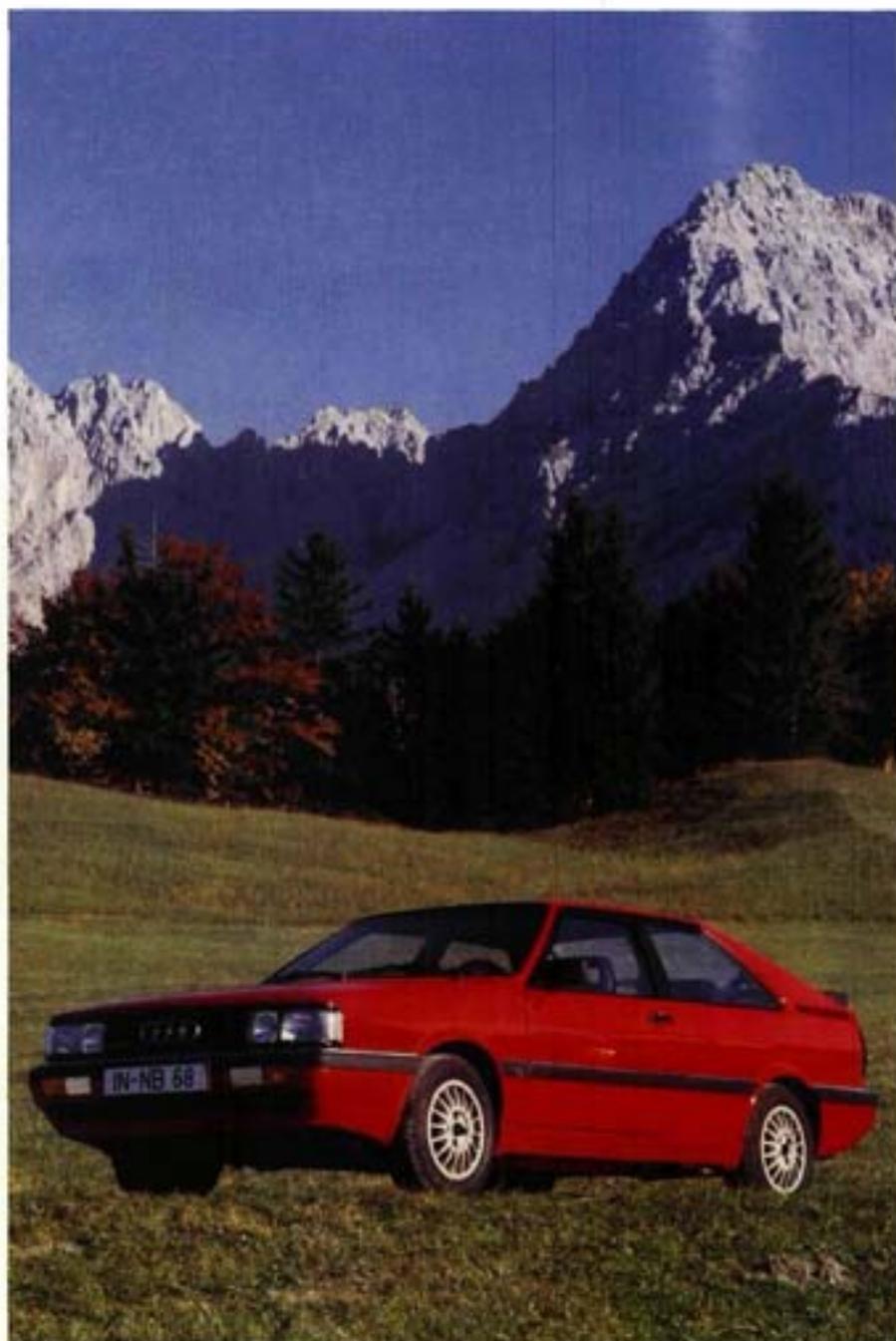


### **quattro-Programm komplettiert**

Im Rahmen des neugegliederten Audi-Modellprogramms wird der Audi 80 nach oben ergänzt. Die Fünfzylinder-Triebwerke kommen im neuen, hochwertig ausgestatteten Audi 90 zum Einsatz, der die Produktlücke zwischen dem Audi 80 und Audi 100 schließt. Das Audi 80-Programm wurde mit dem Audi 80 quattro, dem ersten quattro-Modell mit einem Vierzylinder-Motor, abgerundet.

Mit den quattro-Versionen des Audi 90, des Audi 100 und Audi 100 Avant, des Audi 200 und Audi 200 Avant sowie des Audi Coupé ist seit Ende 1984 der permanente Allradantrieb für die gesamte Modellpalette verfügbar. Wir dokumentieren damit eine technische Alleinstellung, deren Wert an den Aufholanstrengungen aller maßgeblichen Konkurrenten gemessen werden kann.

Zusätzlich kann der permanente Vierradantrieb wahlweise mit dem Antiblockiersystem (ABS) kombiniert werden, wodurch die aktive Fahrsicherheit unter allen Straßen- und Verkehrsverhältnissen wesentlich erhöht wird. Im Audi 200 quattro, Audi quattro und Audi Sport quattro wird das ABS serienmäßig angeboten.



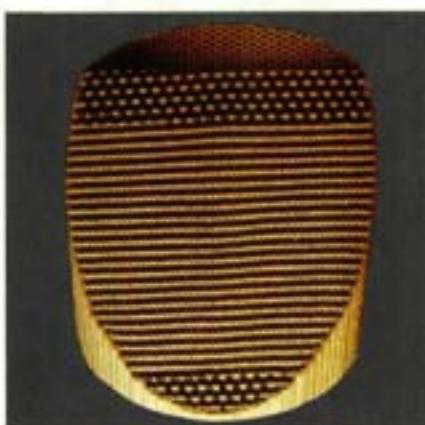
*Das Audi Coupé – seit Ende 1984 auch mit der überlegenen quattro-Technologie*

### **Palette der schadstoffarmen Motoren erweitert**

Eine wesentliche Aufgabe der Motoren-Entwicklung bleibt es, das vorhandene Angebot von Katalysator-Motoren zu erweitern, um damit mehr Modelle mit unterschiedlichen Motorisierungen anbieten zu können.

In diesem Zusammenhang erweitern wir die Mikroprozessor-Technik auf dem Gebiet der Motorsteuerung und -regelung (elektronisch gesteuerte Gemischaufbereitung und Zündung), um zukünftigen Anforderungen hinsichtlich der Reduzierung der Emissionen sowie steigenden Ansprüchen an Wartungsfreiheit und Funktionsgüte gerecht werden zu können.

Zur Verringerung der Rußemission bei Dieselmotoren kann auf das Know-how aus der Wärmepumpen-Entwicklung zurückgegriffen werden. Es sind verstärkte Anstrengungen bei der Serienentwicklung des VW-Partikelfilter-Systems erforderlich. Die Aufgabe ist besonders wichtig, da wir weltweit die umfangreichste Diesel-Pkw-Palette mit zwei Motor-Versionen je Modellreihe anbieten.



Der Rußfilter

Der Audi 100 Avant bietet vielfältigste Möglichkeiten für Beruf und Freizeit.



Der Audi quattro auf dem Weg zum Sieg bei der Rallye Akropolis

## 1984 ein Jahr der Motorsport- erfolge

Auch 1984 stand unser Engagement im Automobilsport unter der Zielsetzung, die Leistungsfähigkeit von Volkswagen- und Audi-Serienfahrzeugen zu dokumentieren und gleichzeitig weitere Erkenntnisse für die Serienfertigung zu gewinnen. Unsere Innovationskraft und der hohe technische Standard unserer im Motorsport eingesetzten Serienfahrzeuge wurden durch zahlreiche Erfolge auf nationaler und internationaler Ebene gezeigt.

Neben guten Plazierungen bei den Weltmeisterschaften für Großserienwagen der Gruppe A sorgte die Marke Volkswagen auch im Formel-Sport für Aufsehen. In der Formel 3 wurden 1984 auf nationaler und internationaler Ebene mehr Siege als jemals zuvor mit Volkswagen-Aggregaten errungen.

Wie schon im Jahr 1982 konnte Audi sich erneut die Rallye-Marken-Weltmeisterschaft sichern. Auch der Titel des Rallye-Fahrer-Weltmeisters ging mit den beiden schwedischen Fahrern Blomqvist/Cederberg wieder an ein Audi-Werksteam. Eine solche Dublette war keinem Hersteller seit 1980 gelungen. Darüber hinaus wurden zahlreiche nationale Rallye-Meisterschaften gewonnen. Mit der Wahl des Audi quattro zum „Motorsport-Automobil des Jahres 1984“ sind das technische Konzept, seine sportlichen Erfolge und der daraus resultierende Nutzen für die Serienfertigung ausgezeichnet worden.



1984 erzielte Volkswagen zahlreiche Erfolge im Rallye- und Formel-3-Sport.

# Produktion und Qualitätssicherung

## Modernisierung und neue Technologien im Produktionsbereich

Schwerpunkt unserer Tätigkeit im In- und Ausland ist weiterhin die systematische Modernisierung der Fertigungsstätten mit dem Ziel einer Verbesserung der Produktivität. So werden gezielte Umstrukturierungsprogramme in Verbindung mit dem Einsatz neuer Technologien durchgeführt, um die Produktion auf den neuesten Stand der Technik auszurichten.

Im Vordergrund der Modernisierung in der Volkswagenwerk AG stehen die Preßwerke. Hier wird das Ziel verfolgt, die Produktivität durch höhere Ausbringung, Verkürzung der Rüstzeiten sowie Reduzierung der Materialumläufe in Verbindung mit einem höheren Automatisierungsgrad zu verbessern.

## Wachsende Anforderungen an Qualitätsstandard

Die Qualität ist eine entscheidende strategische Größe für das Unternehmen, und sie beeinflusst alle Phasen der Produktentstehung und nahezu alle Bereiche im Unternehmen.

Die Zunahme gesetzlicher Auflagen hinsichtlich Abgas-, Sicherheits- und Konformitätsvorschriften, ein verstärkter Verbraucherschutz (Produzentenhaftung), die zunehmende Komplexität der Fahrzeuge, die Zunahme der Produkt-Varianten und auch die steigenden Kosten verändern außerdem in immer stärkerem Maße die Aufgaben der Qualitätssicherung.



Auffangen von Abgasen während eines simulierten Fahrzyklus zu Analysezwecken

# Einkauf und Logistik

## **Weltweite Aktivitäten erfordern internationalen Einkauf**

Aufbauend auf einen leistungsfähigen Lieferantenkreis in der Bundesrepublik Deutschland dient der internationale Einkauf für unseren inländischen Bedarf der Ergänzung der Beschaffungsmöglichkeiten.

Bei den ausländischen Konzerngesellschaften macht die Ausweitung der nationalen Beschaffung weiterhin gute Fortschritte. Große Bedeutung kommt dabei der Hilfestellung unserer bewährten Lieferanten durch die Übertragung moderner Technologien und die Errichtung neuer Fertigungsstätten im Ausland zu. Dies gilt insbesondere für neu erschlossene Märkte, in denen allein mit Hilfe der vor Ort bestehenden Zulieferbetriebe die erforderlichen nationalen Fertigungsanteile nicht zu erreichen sind.

Im arbeitsteiligen Beschaffungsverbund des Volkswagen-Konzerns hat die weltweite Fertigung einzelner Modelle bereits zu einer erheblichen Zunahme des internationalen Austausches von Teilen und Aggregaten geführt. Die im Verlauf des Geschäftsjahres abgeschlossenen Kooperationsverträge werden diese Entwicklung verstärken.

Der Wert der 1984 vom Volkswagen-Konzern beschafften Rohstoffe, Komponenten, Investitionsgüter und Dienstleistungen betrug 27,1 Mrd. DM. Dies entspricht einer Steigerung von 11,9 % gegenüber dem Vorjahr.



*Bereitstellung von Motoren entsprechend der Fahrzeugreihenfolge*

# Personal- und Sozialwesen

## Sozialbericht der Volkswagenwerk AG

### Neueinstellungen im Produktionsbereich

In den sechs inländischen Werken der Volkswagenwerk AG wurden am 31. Dezember 1984 insgesamt 115.874 Personen beschäftigt, 1,2 % mehr als am Vorjahresende.

Die steigende Nachfrage insbesondere nach den Golf- und Jetta-Modellen und der Ersatz der Fluktuation erforderten 4.300 Einstellungen im produktiven Bereich. Im indirekten Bereich hat sich dagegen der Personalabbau durch Inanspruchnahme der Altersregelungen und als Folge der nicht ersetzten Abgänge fortgesetzt. Von 3.798 Mitarbeitern, das sind 91,9 % der in Frage kommenden Personen, wurde die bei Volkswagen praktizierte Vorruhestandsregelung genutzt. Dadurch waren wir auch 1984 in der Lage, sämtliche Auszubildende nach erfolgreichem Abschluß der Ausbildung in ein permanentes Arbeitsverhältnis zu übernehmen.

Im abgelaufenen Jahr konnte Kurzarbeit auf das Werk Hannover begrenzt werden.

### Anzahl der Ausbildungsplätze weiter erhöht

Unter dem Eindruck der anhaltend hohen Jugendarbeitslosigkeit hat die Volkswagenwerk AG auch 1984 aus sozialpolitischer Verantwortung heraus die Anzahl der Ausbildungsplätze erhöht. So wurden 1.496 Ausbildungsplätze für gewerblich-technische und kaufmännische Berufe angeboten und besetzt. Am Jahresende standen 4.109 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis, um einen von 32 anerkannten Ausbildungsberufen zu erlernen. Dieses Ausbildungsvolumen lag weit über dem Bedarf an Fachkräften. Im Februar 1985 wurden weitere 150 Auszubildende zusätzlich eingestellt.

### Neues Fortbildungszentrum geschaffen

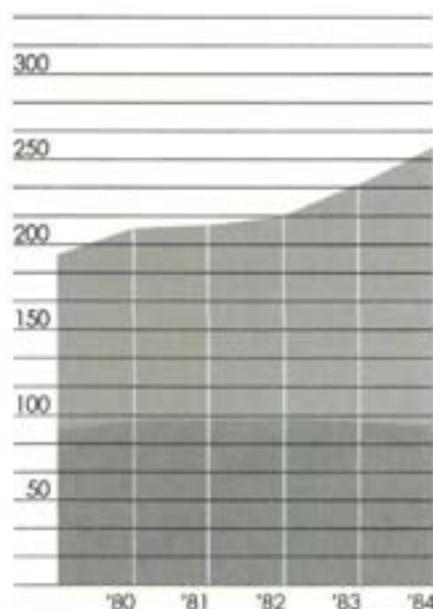
Die Schwerpunkte der fachlichen Fortbildung lagen auch 1984 auf den Gebieten Steuerungstechnik, Elektronik, Kommunikationstechniken, Fremdsprachen sowie der Qualifizierung von Meistern und Vizemeistern. Dabei wird das Spektrum der Fortbildungsaktivitäten laufend dem sich ändernden Qualifikationsbedarf

angepaßt. Moderne Einrichtungen und Laboratorien stehen unseren Mitarbeitern zur Verfügung. So sind 1984 Laboratorien für NC/CAD-Technik sowie Pneumatik und speicherprogrammierbare Steuerungstechnik für die Fortbildung von Fachkräften in Betrieb genommen worden.

Durch enge Kooperation mit der Berufsausbildung wird sichergestellt, daß Aktivitäten der Fortbildung und der Berufsausbildung inhaltlich und didaktisch aufeinander abgestimmt sind. Das in den letzten Jahren gestiegene Volumen der Fortbildungsarbeit machte es erforderlich, durch Umbau des Erholungsheimes Schulenberg/Harz zum Fortbildungszentrum neue Kapazitäten zu schaffen.

### Vereinbarung über neue Arbeitszeiten

Für die Beschäftigten der Volkswagenwerk AG wurden 1984 mittelfristige Vereinbarungen über Lohn- und Gehaltserhöhungen sowie über die Arbeitszeitverkürzung abgeschlossen.



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

Personalaufwand  
(ohne Altersversorgung)  
je Mitarbeiter

Belegschaft  
im Jahresdurchschnitt

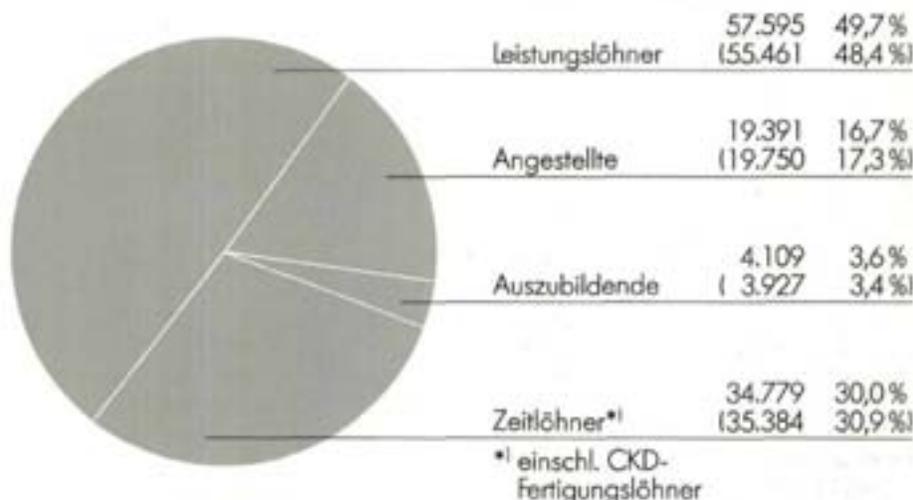
Vom 1. Mai 1984 an erhöhten sich aufgrund der Tarifvereinbarungen mit einer Laufzeit von 18 Monaten die Löhne und Gehälter um 3,3%. Am 1. November 1985 werden die Tarifentgelte um weitere 2% angehoben. Diese Vereinbarung läuft bis zum 31. Oktober 1986. In der gleichen Zeit wird die monatliche Ausbildungsvergütung um 13,- DM bis 21,- DM aufgestockt.

Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt seit dem 1. Januar 1985 im Jahresdurchschnitt 38,5 Stunden. Da die tägliche Arbeitszeit weiterhin auf acht Stunden festgelegt wurde, erhalten die Beschäftigten anstelle einer wöchentlichen Verkürzung der Arbeitszeit neun Freischichten pro Jahr. Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 1986.

### Wertschöpfungsrechnung der Volkswagenwerk AG

Die Wertschöpfungsrechnung zeigt die volkswirtschaftliche Leistung eines Unternehmens und ist sein Beitrag zum Sozialprodukt. Die Volkswagenwerk AG konnte 1984 eine Unternehmensleistung von 35.923 Mio. DM erwirtschaften. Gegenüber dem Vorjahr war das ein weiterer Anstieg um 4.469 Mio. DM oder 14,2%. Nach Abzug der Vorleistungen von 24.802 Mio. DM sowie der Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen von 1.992 Mio. DM ergab sich eine Wertschöpfung von 9.129 Mio. DM (+ 19,9%). Dieser Betrag wird entsprechend den bestehenden vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen an die Mitarbeiter, an die öffentliche Hand und an Kreditgeber gezahlt. Das danach verbleibende Unternehmensergebnis wird der Hauptversammlung zur Entscheidung über dessen Verwendung zur Verfügung gestellt.

Personalstruktur der Volkswagenwerk AG am Jahresende 1984



### Entstehung

(in Mio. DM)

	1984	1983
Gesamtleistung lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung	33.974	29.597
+ übrige Erträge	1.949	1.857
= Unternehmensleistung	35.923	31.454
./. Vorleistungen (davon Materialaufwand)	24.802 (21.827)	21.701 (19.567)
./. Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen	1.992	2.139
= Wertschöpfung	<u>9.129</u>	<u>7.614</u>

### Leistungen an die Mitarbeiter

Der Belegschaft fließt der überwiegende Teil der Wertschöpfung zu. Der Anteil der Mitarbeiter an der Wertschöpfung nahm infolge des Wiedererreichens der Gewinnzone und des daher höheren Steueraufwands von 96,1 auf 85,5 % im Berichtsjahr ab.

Die Zahl der ehemaligen Mitarbeiter der Volkswagenwerk AG oder deren Hinterbliebene, die eine Rente aus der betrieblichen Altersversorgung beziehen, erhöhte sich zum 31. Dezember 1984 von 21.406 auf 23.088 Personen. Durch die gesetzlich vorgeschriebene Anpassung der Renten an die Lebenshaltungskosten erhielten ab 1. Januar 1984 insgesamt 9.882 Rentempfänger höhere Leistungen.

### Höhere Leistungen durch verbesserte Ertragslage

Der Anteil des Staates an der Wertschöpfung erhöhte sich 1984 aufgrund der verbesserten Ergebnissituation bei der Volkswagenwerk AG von 4,3 % im Vorjahr auf 11,7 %. Die von der Volkswagenwerk AG zu zahlenden Steuern beliefen sich auf insgesamt 1.068 (326) Mio. DM.

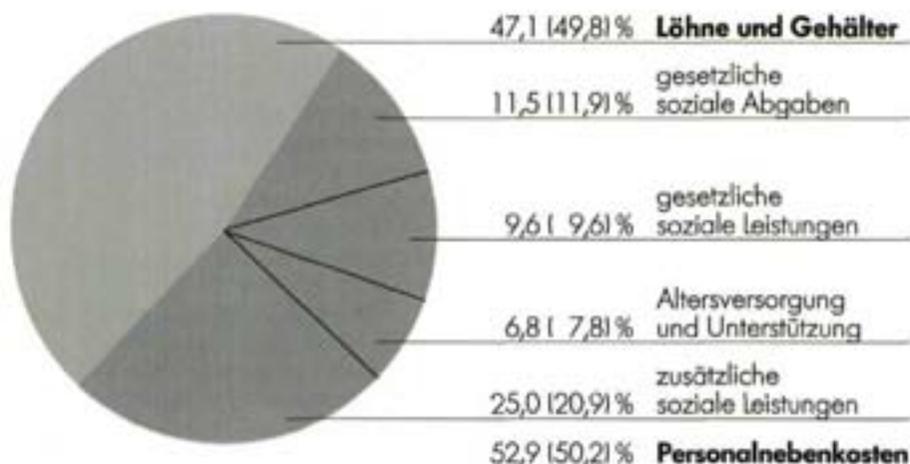
Der den Kreditgebern zustehende Anteil an der Wertschöpfung nahm als Folge des höheren Zinsaufwands um 0,1 %-Punkte auf 0,8 % zu.

Der dem Jahresüberschuß entsprechende verbleibende Rest der Wertschöpfung wird nach Beschlußfassung durch die Hauptversammlung an die Aktionäre ausgeschüttet (120 Mio. DM) bzw. verbleibt im Unternehmen zum Ausgleich des Verlusts aus dem Vorjahr (59 Mio. DM) und als Vortrag auf neue Rechnung (4 Mio. DM).

### Verteilung (in Mio. DM)

1984	120	1,3 % an Aktionäre
	63	0,7 % an das Unternehmen
	69	0,8 % an Kreditgeber
	1.068	11,7 % an den Staat
	7.809	85,5 % an Mitarbeiter
1983	- 85	-1,1 % Jahresfehlbetrag
	49	0,7 % an Kreditgeber
	326	4,3 % an den Staat
	7.324	96,1 % an Mitarbeiter

Struktur der Personalaufwendungen der Volkswagenwerk AG im Jahr 1984



### Mehr als 350.000 Verbesserungsvorschläge seit 1949

In der Volkswagenwerk AG wird das Vorschlagswesen, das seit 1949 besteht, als Führungsinstrument angesehen, mit dessen Hilfe Kosten gesenkt, die Qualität gesteigert, die Arbeitssicherheit verbessert und der Arbeitsablauf sowie das Arbeitsumfeld optimiert werden können. Seit 1949 sind mehr als 350.000 Verbesserungsvorschläge eingereicht worden; davon fast 243.000 in den letzten zehn Jahren.

Die Zahl der 1984 eingereichten Verbesserungsvorschläge lag um 14,2 % über der des Vorjahres; die Prämien-summe erhöhte sich im Berichtsjahr von 9,7 auf 11,7 Mio. DM. Dabei konnte vierzehnmals die Höchstprämie von 100.000,- DM vergeben werden.

### Verbesserung der ärztlichen Betreuung

Im Rahmen der arbeitsmedizinischen Tätigkeit wurden 1984 umfangreiche Vorsorge-, Labor- und Röntgenuntersuchungen sowie Einstellungsuntersuchungen und Einzelberatungen von Werksangehörigen durchgeführt.

Neben der arbeitsplatzorientierten Beratungstätigkeit der Werksärzte, wie z. B. Betriebsbegehungen, Arbeitsplatzbesichtigungen, Maschi-

nenabnahmen unter ergonomischen Gesichtspunkten, gibt es weitere, auf die Arbeitsplätze gerichtete arbeitsmedizinische Aktivitäten. Sie gehen über die übliche betriebsärztliche Tätigkeit hinaus und haben teilweise wissenschaftlichen Charakter. So bildet die Betreuung von Risikogruppen in der Belegschaft einen Schwerpunkt der arbeitsmedizinischen Tätigkeit.

### Technischer Arbeitsschutz neu eingeführt

In den letzten zehn Jahren konnte die Anzahl der meldepflichtigen Unfälle am Arbeitsplatz in der Volkswagenwerk AG um rd. 50 % reduziert werden. Im Jahr 1984 wurde der Index der Unfallhäufigkeit der Gesamtbelegschaft pro Mio. Arbeitsstunden um 8,9 % auf 15,4 gesenkt.

Die Aufgaben eines neu eingerichteten Technischen Arbeitsschutzes erstrecken sich von den im Arbeitssicherheitsgesetz festgelegten Aufgaben zum Personenschutz über die durchzuführenden Objektschutzmaßnahmen des Brandschutzes bis hin zur Behandlung neuer Technologien, Arbeitsverfahren und Arbeitsstoffe in der Sicherheitstechnik.

### **Wohnraumangebot ausgeweitet**

Das von der Volkswagenwerk AG finanziell geförderte Wohnraumangebot wurde 1984 durch Fertigstellung von 368 Wohnungen eines ersten Bauabschnitts von insgesamt 580 geplanten Wohnungen der VW-Siedlungsgesellschaft/VW-Wohnungsbaugesellschaft ausgeweitet. Damit beläuft sich der Wohnungsbestand auf 19.600 Mietwohnungen.

Zusätzlich trägt die Volkswagenwerk AG durch Gewährung zinsgünstiger Baudarlehen an Werksangehörige wesentlich zur Eigentumsbildung bei. In den letzten Jahren wurde dieses Angebot des Unternehmens trotz konjunktureller Schwankungen in hohem Maße in Anspruch genommen. So wurden im Berichtsjahr mit 33,1 Mio. DM 1.558 Eigentumsobjekte finanziell gefördert; seit 1948 sind das insgesamt 32.364 Wohneinheiten.



*Großzügige Wohnanlage mit zahlreichen Kinderspielplätzen und gepflegten Grünflächen in unmittelbarer Hausnähe*

# Forschung bei Volkswagen

Neues VW-Forschungszentrum übergeben  
**„Fortschritt vorantreiben“**  
Wolfsburger Konzern investierte 73 Mio. DM

## Forschungszentrum bei VW eingeweiht

Wolfsburg hat nun „seine“ Universität

In dem roten Backsteinbau  
schlägt Herz der Forschung  
VW-Zentrum seiner Bestimmung übergeben

Europas modernstes  
Forschungszentrum  
in Wolfsburg

VW ließ einen Blick  
in die Entwicklungs-  
abteilung zu

High-tech  
drive at VW

Neues Forschungs-  
zentrum bei VW

Im neuen Forschungs-Zentrum von VW:

**„Vorausdenken bis  
zum Jahre 2100...“**  
-Bsp- Dr. Ulrich Seiffert, Zuständige Leiterin auf SA-Vero

Riesenüberraschung: VW Student

## **Denkfabrik** Auch VW hat einen Stadt-Mini

Forschen für die Auto-Zukunft

Gepägt von Anforderungen unserer Zeit

Forschung bei VW: „Um  
das Mögliche zu finden“

„A once-only event.“ Fiala suggests

Volkswagen unveils R&D center

## Neues Forschungszentrum

VW eröffnet eine „Denkfabrik“

Neues VW-Forschungszentrum  
seiner Bestimmung übergeben

Angehörige zu Besuch  
bei „ihren“ Forschern

Das neue Forschungszentrum lässt viel Interesse

Dr. Carl Hahn: „Forschung sichert Zukunft im Automobilbau“

VW-Uni – Denkfabrik für 650 Tüftler  
Open door  
on the  
future

In der Weltwirtschaft geht es wieder aufwärts. Optimismus und Zukunftsvertrauen gewinnen die Oberhand. Auch in Europa hat sich die Stimmung verbessert. Die Herausforderungen durch neue Konkurrenten und durch die Mikroelektronik wurden angenommen. Mit Sinn für die Realitäten arbeiten die Bürger engagiert für den auch in der Bundesrepublik Deutschland notwendigen Erholungs- und Umstrukturierungsprozeß. Wirtschaftswachstum ist wieder zu einem Schlüsselbegriff der ökonomischen Entwicklung geworden.

Dies trifft auch für den Bereich des Automobils zu, das unverändert für die große Mehrzahl der Menschen in aller Welt das wohl faszinierendste und erstrebenswerteste Industrieprodukt ist. Der weltweit noch stark wachsende Transportbedarf wird auch künftig überwiegend durch das Automobil gedeckt. Die vor uns liegende technologische Welle verspricht zusätzliches Wachstum. Bessere Produkte, neue Anforderungen und Ziele schaffen neue Nachfrage. Ökologie, so gesehen, ist ein Wachstumsfaktor „par excellence“. Saubere Luft z. B. hat einen Preis, der seinen Gegenwert in höherwertiger Technik findet.

Die deutsche Automobilindustrie stellt sich – im Inland wie auf den Auslandsmärkten – mit Erfolg dem harten internationalen Wettbewerb. Sie hat zur Lösung der anstehenden Probleme ihren Beitrag geleistet. Investitionen von jährlich annähernd 10 Mrd. DM sowie glänzende Exportergebnisse sind dafür herausragende Beispiele. Die Automobilindustrie ist in ihrer Gesamtheit unverändert eine wettbewerbsfähige Schlüsselbranche und mit zuletzt festgestellten 134 Mrd. DM Umsatz größter Industriezweig der deutschen Wirtschaft.

Um die Zukunft zu meistern, brauchen wir neben unseren eigenen Anstrengungen adäquate Rahmenbedingungen. Insbesondere sind wir auf eine marktwirtschaftliche Erneuerung im

Sinne von mehr Flexibilität im Wirtschaftsleben und eine Erweiterung des unternehmerischen Handlungsspielraums angewiesen. Von ebenso großer Bedeutung ist es, daß allenthalben Forschung und Entwicklung verstärkt werden. Nur durch sie können wir in den harten Wettbewerbssituationen der Märkte Vorsprung in der Technologie erkämpfen und behaupten.

Im Volkswagen-Konzern stehen Forschung und Entwicklung im Dienste einer technischen Philosophie, die immer wieder in allen Fahrzeugklassen durch bessere Technik und Qualität, durch mehr Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Leistung und Komfort den Fortschritt im Automobilbau vorantreiben und dem Verbraucher damit bessere Produkte bieten will. Für diese Zielsetzung haben wir im Jahr 1984 rd. 1,4 Mrd. DM aufgewendet, d. h. mehr als 3,5 % des Umsatzes. Ihren Ausgangspunkt nehmen technische Neuerungen in der Forschung. Dutzende von Innovationen sind auf diese Weise im Volkswagen-Konzern für den Automobilbau ersonnen worden.



**Neues Forschungszentrum 1984 in Betrieb genommen**

Die seit 1969 als eigenständiger Bereich bei Volkswagen tätige Forschung – im übrigen eine der ersten in der europäischen Automobilindustrie – nahm 1984 ein neues Forschungszentrum in Betrieb. Bis auf den Klimawindkanal und Teilbereiche der zentralen Meßtechnik sind sämtliche Forschungsbereiche in dem neuen, 15.000 m<sup>2</sup> umfassenden und mit modernsten technischen Mitteln ausgerüsteten Gebäude untergebracht. Damit wurden für die Mitarbeiter die Freiräume geschaffen, ohne die eine ständige Kreativität nicht möglich ist.

Auf den folgenden Seiten werden aus den Forschungsarbeiten des Jahres 1984 – beispielhaft für viele andere – einige Ergebnisse und Trends dargestellt.

Schon lange, bevor der Umweltschutz auch bei uns seine heutige hohe Aktualität erreichte, erforschte Volkswagen aktiv Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastung und setzte sie in der Serie ein.

So geben wir auf alle Volkswagen- und Audi-Modelle eine 3-Jahres-Gewährleistung bei Lackmängeln an der Karosserie und eine 6-Jahres-Gewährleistung bei Durchrostung. Die höhere Lebensdauer unserer Produkte und die damit verbundene Schonung der Rohstoffreserven und Ressourcen ist ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz. Außerdem haben wir bereits 1974 in den USA ein geregeltes Katalysatorkonzept eingeführt, mit dem unsere Fahrzeuge auch heute noch die gesetzlichen Grenzwerte deutlich unterschreiten.

Im Zusammenhang mit den in den letzten Jahren verstärkt auftretenden Waldschäden wird das Automobil, bedingt durch seine Stickoxidemissionen, häufig als Mitverursacher

genannt. Alle in der Bundesrepublik zugelassenen Personenkraftwagen tragen jedoch nur mit ca. 25% zu den gesamten Stickoxidemissionen in der Bundesrepublik bei. Nach dem derzeitigen Wissen über den Ausbreitungsmechanismus der Automobilabgase bis hin in die Reinluftgebiete ist das Automobil nur zu einem relativ geringen Teil an den Waldschäden beteiligt. Unzweifelhaft ist, daß viele – teilweise einander überlappende – Effekte den Wald schädigen. Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten lag seit Mitte der sechziger Jahre auf

- der Reduzierung der vom Gesetzgeber begrenzten Abgaskomponenten Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>\*),
- der Messung, Bewertung und Reduzierung der unlimitierten Abgaskomponenten,
- der Reduzierung des Dieselausstoßes,

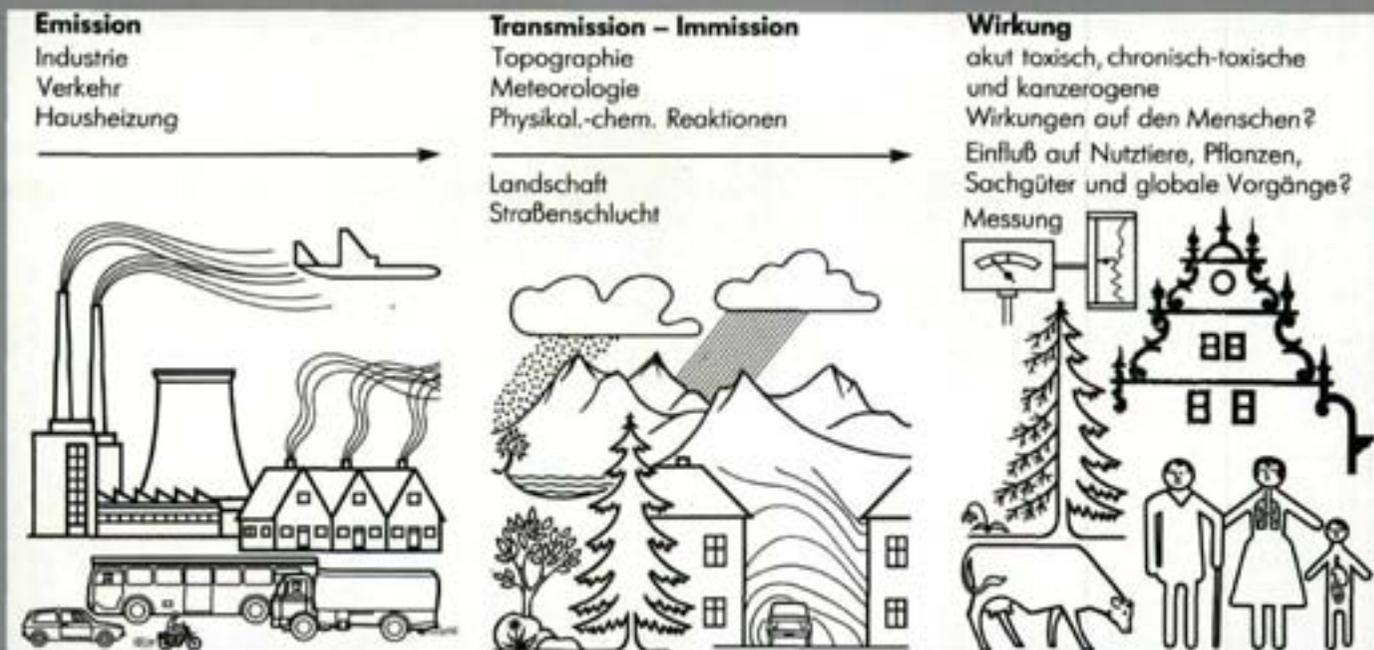
- der Messung und Bewertung des Abgasgeruchs sowie

- der Verbesserung des Katalysatorkonzepts bezüglich des Kraftstoffverbrauchs und der Katalysatorlebensdauer.

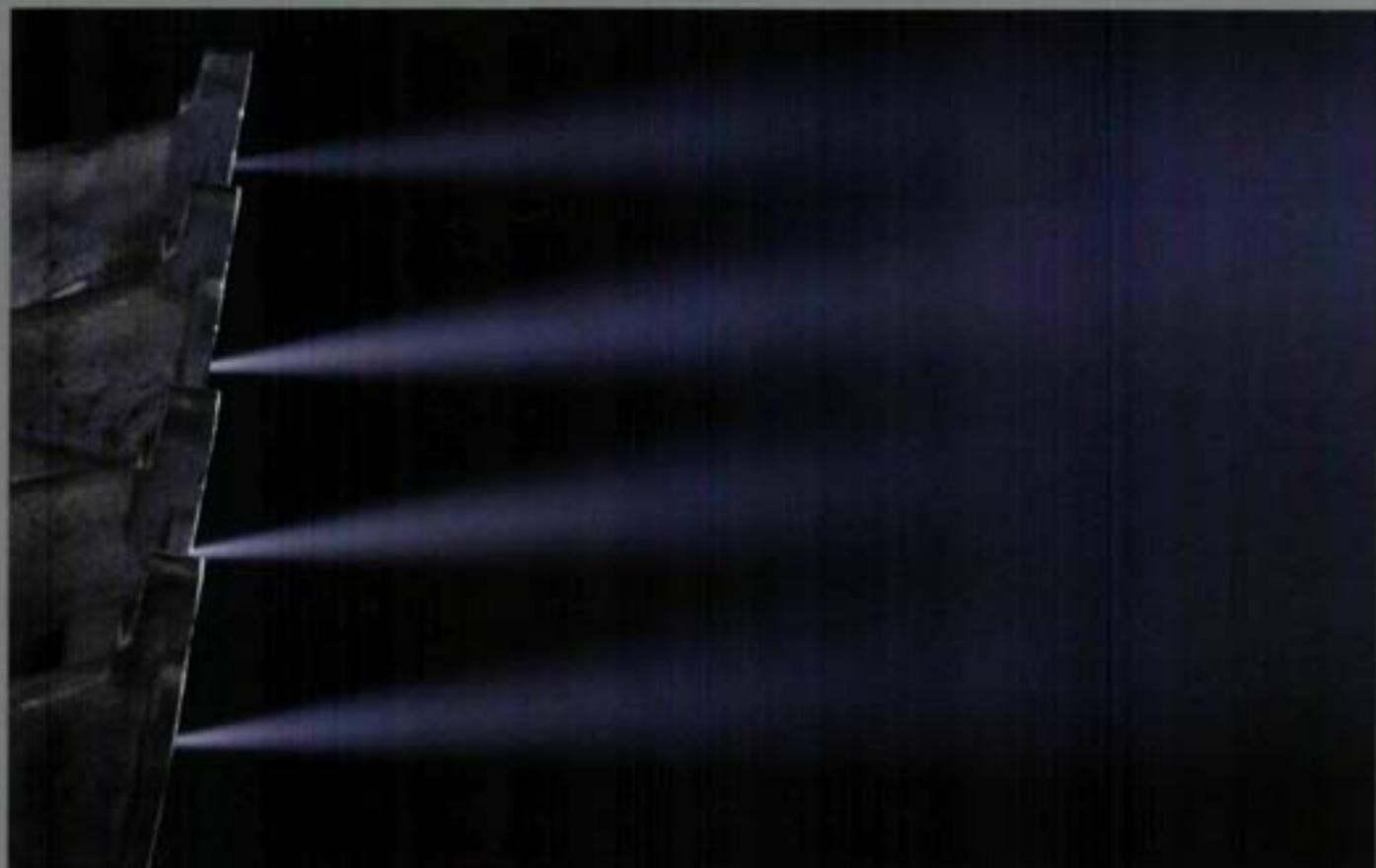
Die Volkswagen-Katalysatoren zeichnen sich aufgrund speziell dafür entwickelter Fertigungsverfahren bereits heute durch hohe Lebensdauer aus. An weiteren Verbesserungen wird ständig gearbeitet.

Gleichzeitig wird eingehend untersucht, ob die vorgesehenen deutschen Abgasnormen ohne Katalysator erfüllt werden können. Die technischen Chancen hierfür wachsen durch die immer breiter werdenden Möglichkeiten der Mikroelektronik.

\*1 NO<sub>x</sub> steht als Sammelbegriff für Stickoxide unterschiedlicher Zusammensetzung



Homogene Benzin-Luft-Gemische ermöglichen eine optimale Ausnutzung des Kraftstoffs.



#### Magermotor mit homogenem Gemisch

Für die Erfüllung der amerikanischen Abgasgrenzwerte gibt es zur Zeit keine Alternative. Das heute hierfür notwendige Dreiweg-Katalysator-System erfordert eine Regelung des Gemisch-Verhältnisses von Luft zu Kraftstoff, damit die chemischen Komponenten vollständig miteinander reagieren können. Ein niedrigerer Kraftstoffverbrauch im Interesse geringerer Abgasemissionen wäre aber auch bei einem Betrieb mit magerem Gemisch erreichbar, denn die  $\text{NO}_x$ -Bildung sinkt mit zunehmendem Luftanteil.

Im konventionellen Motor werden jedoch bei einem an sich erstrebenswerten Luftüberschuß im Gemisch die Drehmomentschwankungen so groß, daß ein zufriedenstellender Motorbetrieb nicht mehr erreicht werden kann. Wenn es gelingt, das Verbrennungsgeschehen so zu verbessern, daß diese Drehmomentschwankungen erst bei wesentlich höheren Luftüberschüssen entstehen, kann sowohl die  $\text{NO}_x$ -Emission auf das angestrebte Maß reduziert als auch der Kraftstoffverbrauch noch einmal um etwa 10 % verringert werden.

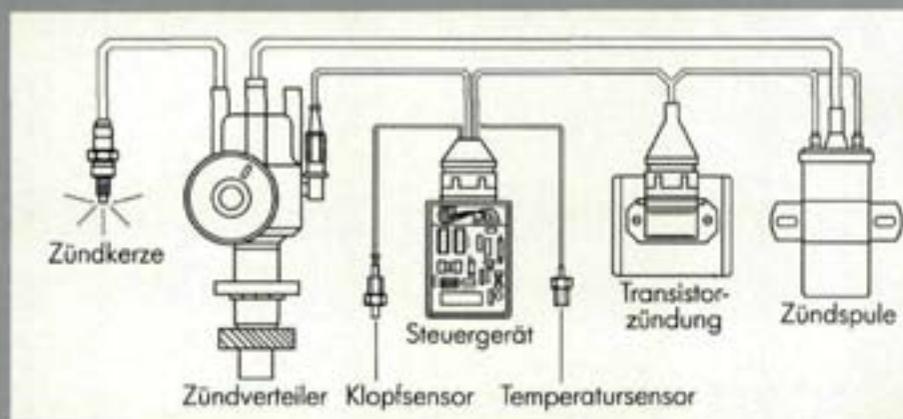
Ein Konzept der Volkswagen-Forschung besteht darin, unter Einsatz elektronischer Hilfsmittel einen Magerbetrieb mit homogenem Gemisch, d. h. einer gleichmäßigen Benzin-Luft-Verteilung, zu erreichen.

Dabei sind eine zeitlich und mengenmäßig genaue Kraftstoffzumessung, eine möglichst homogene Gemischaufbereitung und ein Hochenergie-Zündsystem besonders wichtig.

Eine weitere Konsequenz der Abgasgesetzgebung ist die geringere Qualität der zukünftigen Ottokraftstoffe durch Einsatz von unverbleitem Benzin. Es wird sicherlich nur eine Frage der Zeit sein, bis der dadurch geringere Wirkungsgrad der Motoren durch technische Maßnahmen wieder erhöht wird. Eine mögliche Lösung hierfür ist die adaptive Klopfgrenzenregelung.

## Adaptive Klopfgrenzenregelung – ein Schritt zur optimalen Kraftstoffausnutzung

Ein elektronisches Steuergerät paßt den Motor den jeweiligen Belastungszuständen an.



Wird der Verbrennungsvorgang im Ottomotor zu früh ausgelöst, so wird er unkontrollierbar, und der Motor „klopft“. Dieses Klopfen führt zu schweren Motorschäden, da die Kolben bzw. die Zylinderköpfe zerstört werden. Um den Kraftstoff optimal auszunutzen, also einen hohen Wirkungsgrad zu erzielen, wird ein Motorbetrieb möglichst nahe an der sogenannten „Klopfgrenze“ angestrebt. Damit die dabei drohenden Motorschäden nicht eintreten können, ist eine Klopfregelung erforderlich, die in allen Betriebszuständen eine optimale Auslösung der Verbrennung sicherstellt.

Die von der Volkswagen-Forschung entwickelte adaptive Klopfgrenzenregelung geht zur Zeit in Serie. Sie soll die genannten Nachteile vermeiden, indem sie die drehzahlabhängige sogenannte Vollastkennlinie entsprechend der Klopfgrenze des Motors individuell anpaßt und damit die Motorleistung entsprechend der jeweiligen Belastung steuert. Diese Anpassung reagiert erst auf deutliche Änderungen im Betriebszustand des Motors – z. B. bei einem Neustart oder dem Überschreiten einer bestimmten Differenz der Öl- bzw. Zylindertemperatur – und garantiert damit die angestrebte höchstmögliche Verdichtung über wesentlich längere Zeiträume als andere Regelungssysteme. Dazu wird ein elektronisches Steuergerät zwischen Zündverteiler und Transistorzündung geschaltet, wobei der Verteiler seine ursprüngliche Verstellfunktion behält.



## Verkehrsflußregelung – ein Mittel zur Reduzierung der Umweltbelastung

Ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung ist die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Fahrerinformation. Für beide Problembereiche hat Volkswagen richtungweisende Forschungsergebnisse erzielt.

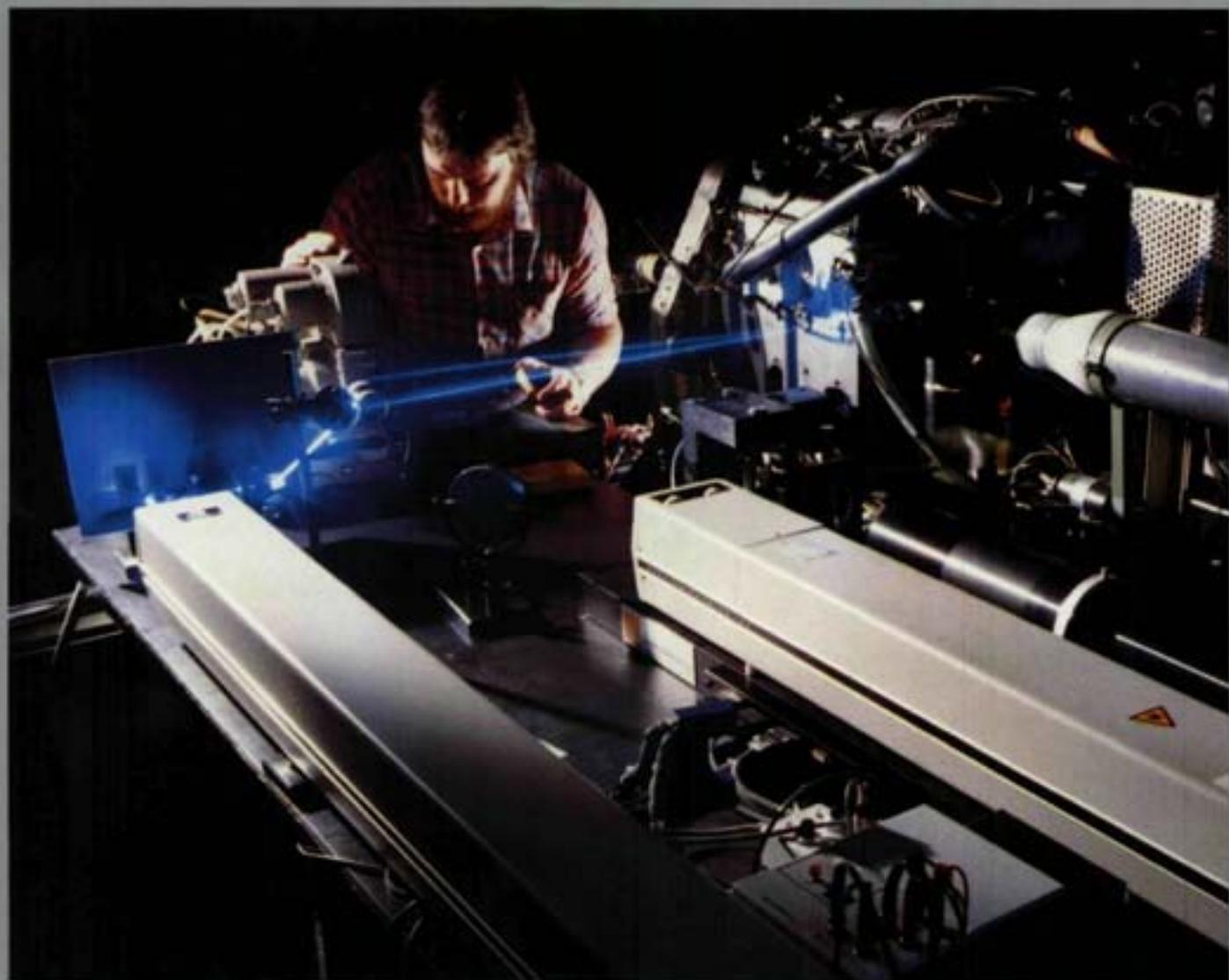
So wurde die heutige „Grüne Welle“ auf einer in Wolfsburg installierten Versuchsstrecke zur „Wolfsburger

Welle“ weiterentwickelt. Infrarot-Sender an den Ampelanlagen geben an einen im Fahrzeug angebrachten Empfänger ständig Informationen über die Position des Wagens zwischen den einzelnen Lichtzeichenphasen.

In der Praxis sieht das so aus: Ein Signalbild in der Schalttafel des Autos besteht aus je einer gelben und grünen Fläche – etwa wie ein hochformatig abgebildetes Fußballfeld mit seinen zwei Spielhälften. Darin kennzeichnet ein beweglicher

schwarzer Balken die Position des Automobils. Fährt der Wagen in der „Grün“-Phase zu schnell, wandert der schwarze Balken aus dem grünen Bereich nach oben in das gelbe Feld und zeigt damit dem Fahrer an, daß er an der nächsten Ampel bei „Rot“ ankommen wird. Bei Beachtung der Anzeige wird dagegen das erste Fahrzeug eines Punks genau zu Beginn der „Grün“-Phase an der Kreuzung eintreffen und damit den verfügbaren Verkehrsraum bestmöglich nutzen.





**Lasertechnik –  
eine neue Ära in Forschung, Pro-  
duktion und Qualitätssicherung**

Bereits 1974 wurde die Lasertechnologie von der Volkswagen-Forschung für Schwingungsuntersuchungen eingesetzt. Die erste bei uns entwickelte Holografiekamera wird von einem deutschen Lizenznehmer nachgebaut und noch heute in den USA und Japan vertrieben. Inzwischen werden bei zahlreichen Aufgaben Lasergehäte angewandt, beispielsweise in der forschung und Entwicklung auch für Brennraumuntersuchungen. In der Produktion und Qualitätssicherung wird zunehmend die Lasertechnologie zur Herstellung (z. B. Schweißen) und zur Prüfung von Fahrzeugbauteilen und Arbeitsvorgängen genutzt.

Für die Untersuchung von Strömungs- und Verbrennungsvorgängen im Motor wird ebenfalls die Lasertechnik eingesetzt. Hierfür existieren verschiedene von der Volkswagen-Forschung speziell entwickelte physikalische Meßverfahren, wie z. B. das Lichtschnitt-Verfahren unter Einsatz eines Argon-Lasers, die Laser-Doppler-Anemometrie zur Ermittlung von Strömungsgeschwindigkeiten sowie das Laser-Schlieren-Verfahren, mit dem Dichteuntersuchungen an der

Flammenfront des Verbrennungsvorgangs durchgeführt werden.

Diese Verfahren ergeben weit präzisere Aufschlüsse über den Ablauf der motorischen Verbrennung, als man es bisher gewohnt war. Sie ermöglichen dadurch Optimierungen der Verbrennungsräume eines Motors mit der Zielsetzung, Kraftstoffverbrauch, Geräusch- und Abgasemissionen weiter zu reduzieren.

*Beim Transparentmotor werden mit Laserstrahlen Brennvorgänge im Motor untersucht (oben).*

## Elektronik im Automobil – bei Volkswagen kein Selbstzweck

Die große Innovationsgeschwindigkeit im Bereich der Elektronik hat auch im Automobilbau neue Dimensionen eröffnet. In einer ersten, bis 1978 reichenden Phase wurden mechanische Komponenten nur vereinzelt durch Elektronik ersetzt. In diesen Zeitraum fällt auch die erste elektronisch geregelte Benzineinspritzung, die D-Jetronic, die wir bereits im Jahr 1967 serienmäßig in unsere Fahrzeuge eingebaut haben.

Bis Ende 1984 schloß sich dann eine Periode an, in der erste Geräte mit Mikroprozessorsteuerung komplexe mechanische Steuerungen ersetzen. Volkswagen präsentierte hier richtungweisende Neuerungen, wie z. B. die Multifunktionsanzeige, Stop-Start-Einrichtungen, elektronische Einspritz- und Zündungssysteme, Klopfgrenzenregelungen und Getriebesteuerungen.

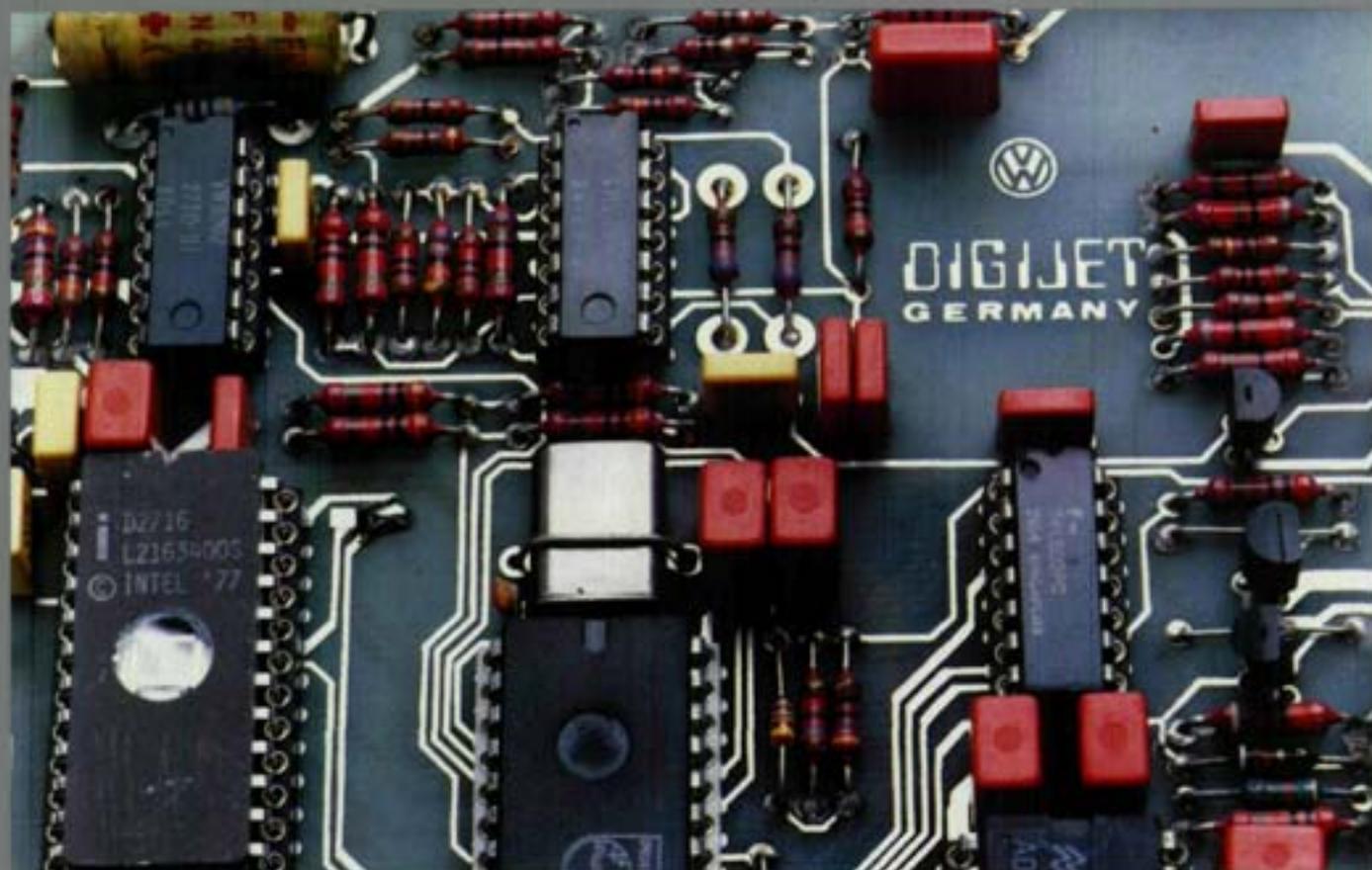
Inzwischen hat die dritte Phase der Anwendung von Elektronik begonnen: Mechanische Aggregate werden speziell für das Zusammenspiel mit Elektroniksystemen konstruiert. Dabei wird die gestiegene Intelligenz dieser Systeme genutzt – z. B. für adaptive Regelungen und Selbstdiagnosesysteme.

Da die Anforderungen an die Präzision und Zuverlässigkeit der elektronischen Steuerungen ebenfalls ständig wachsen, geht man überall dort, wo geeignete Sensoren zur Verfügung stehen, zu in sich geschlossenen Regelungen über. Deshalb benötigt man die Informationen über einzelne Meßgrößen (z. B. Motordrehzahl, Motortemperatur, Saugrohrdruck) für mehrere Regelkreise, d. h. bei weiter zunehmender Anwendung der Elektronik im Fahrzeugbau müßte sich auch die Zahl der erforderlichen Rechner erhöhen – ein aus technischen, wirtschaftlichen sowie aus Gründen der Zuverlässigkeit nicht gewollter Effekt.

Zukünftige Steuergeräte werden deshalb einen modularen Aufbau mit Datenkommunikation haben, der es erlaubt, die verschiedenen Steuergeräte zu einem Netzwerk zusammenzuschalten. Über den Datenaustausch können dann auch gegenseitige Überwachung, eine sehr wirksame Diagnose sowie in gewissem Umfang intelligente Notlauffunktionen eingeführt werden.

Der schnelle Fortschritt bei Rechnerleistung und Speichergröße läßt heute schon erwarten, daß besonders für Überwachung und Diagnose in Zukunft dialogfähige und intelligente sogenannte „Expertensysteme“ eingesetzt werden können. Langfristig ist dies auch für einen Teil der Betriebsfunktionen denkbar, wodurch z. B. Verschleiß und Alterung von Motoren automatisch und mit hoher Wirksamkeit verlangsamt werden können.

*Im Fahrzeug werden zunehmend elektronische Regelungen erforderlich, um physikalisch-chemische Vorgänge zu optimieren.*



*Kunststoff-Pleuel sind gegenüber einem Serienpleuel um bis zu 70% leichter.*



Der hohe Energiebedarf für die Werkstoffherzeugung und Weiterverarbeitung zu Halb- und Fertigprodukten spielt bei der Auswahl von Fertigungsverfahren eine immer größer werdende Rolle.

Um die Kosten zur Herstellung von Fahrzeugen sowie die Betriebskosten zu minimieren und knapper werdende Rohstoffe zu schonen, kommt der Materialauswahl eine entscheidende Bedeutung zu. Stahl und Gußeisenprodukte stellen den überwiegenden Anteil (ca. 60 %) des Fahrzeuggewichts. In den letzten Jahren ist der Anteil von Kunststoffen und alternativen Werkstoffen allerdings ständig gestiegen.

Alternative Materialien sollen nicht nur unter dem Aspekt der Verringerung des Fahrzeuggewichts eingesetzt werden, sondern sie müssen auch deutliche zusätzliche Vorteile – z. B. Funktionsverbesserungen – erbringen.

Dies kann nur durch werkstoffgerechte Konstruktion, die gezielte Ausnutzung von Werkstoffeigenschaften und die Entwicklung bzw. Auswahl besonders günstiger Fertigungsverfahren für Werkstoffe erreicht werden. Die Absenkung des Kraftstoffverbrauchs durch Gewichtsverringern, die Optimierung der Aerodynamik und Maßnahmen an Motor und Getriebe müssen in einem ausgewogenen Maße erfolgen, um die vom Kunden gestellten Ansprüche an sein Fahrzeug zu erfüllen.

Ein Schwerpunkt auf dem Werkstoffsektor wird langfristig bei faserverstärkten Kunststoffen (Glasfaser, Kohlefaser, Siliziumkarbid), faserverstärktem Aluminium und Magnesium liegen. Für hochtemperaturbeständige Teile im Brennraum des Motors bietet Keramik die besten Möglichkeiten.

Ein keramischer Kolben mit hoher Temperaturfestigkeit

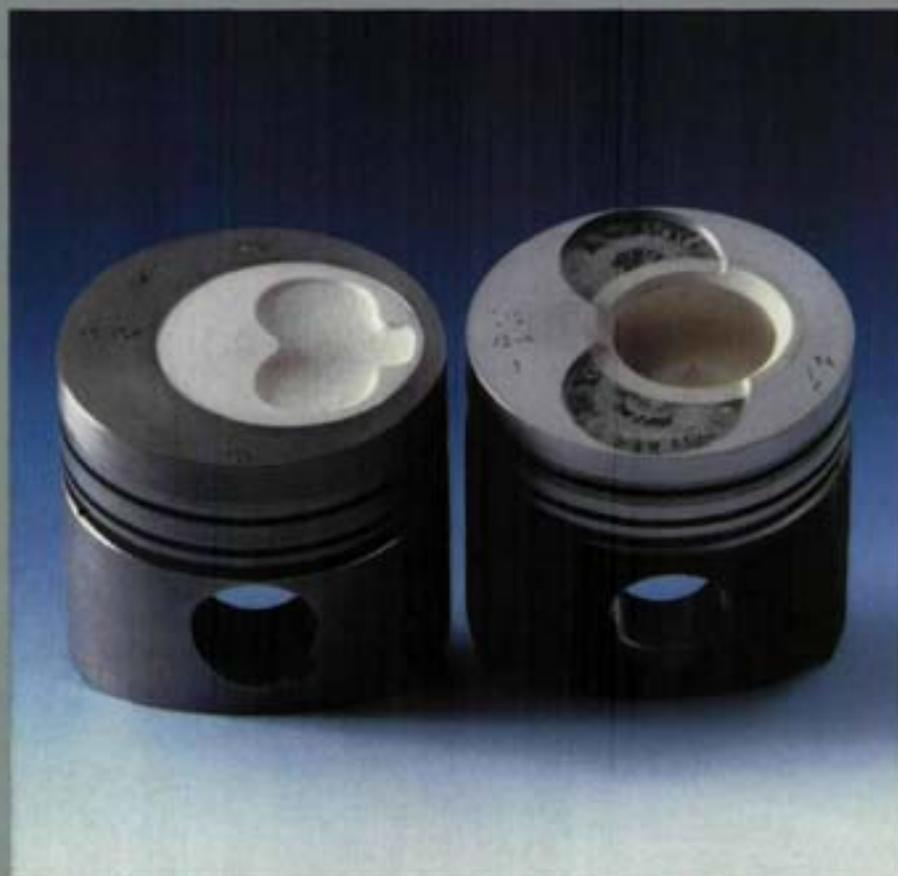
### Faserverbundwerkstoffe – leichte Materialien mit überragenden mechanischen Qualitäten

Vielfach lassen sich mit Faserverbundwerkstoffen wesentlich leichtere Bauteile herstellen als mit metallischen Werkstoffen. Sie bestehen aus Fasern – Glas, Kohlenstoff und Aramid sind die bekanntesten –, die eingebettet in Kunststoff, bei geringem Gewicht überragende mechanische Eigenschaften haben. Mit diesen Faserverbundwerkstoffen nimmt der Mensch die Natur zum Vorbild, z. B. Knochen (Kollagenfasern in anorganischen Substanzen) oder Holz (Zellulosefasern in Lignin).

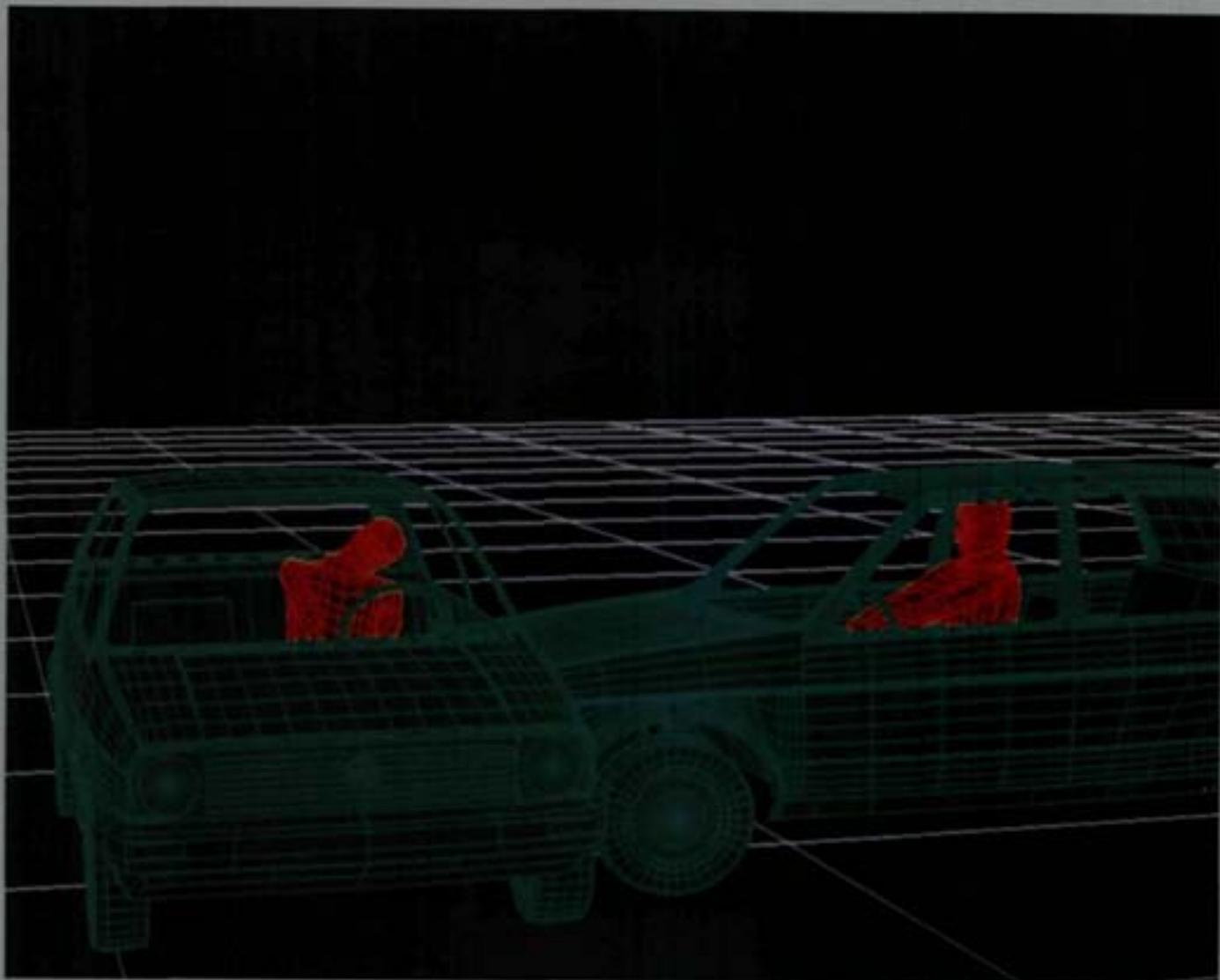
Die Volkswagen-Forschung arbeitet sehr intensiv an der Entwicklung und Erprobung von Pleueln und Pleuelbolzen, die weitgehend aus kohlenstoff- und glasfaserverstärkten Kunststoffen gefertigt sind. Ziel ist es, an rotierenden und oszillierenden Fahrzeugteilen das Bauteilgewicht und damit Geräusch und Reibung zu reduzieren.

### Keramische Bauteile – Motoren mit noch besseren Eigenschaften

Als neue keramische Werkstoffe für Automobilantriebe werden Aluminiumtitanat, Zirkondioxid, Siliziumnitrid und Siliziumkarbid untersucht. Sie ermöglichen wärmedichtere Brennraumwände beim Dieselmotor, reduzieren den Verschleiß und verringern die Massenträgheit. Zur Wärmeisolation können die Kolben von Wirbelkammer- und direkteinspritzenden Dieselmotoren jeweils mit keramischer Beschichtung versehen werden. Hierdurch werden die kritischen Bauteiltemperaturen des Kolbens auch ohne die serienmäßige Kühlung durch Ölspritzung unterschritten. Darüber hinaus sind Konstruktionen mit noch höherer Temperaturfestigkeit denkbar, deren Erprobung aber noch nicht abgeschlossen ist.



Seitliche Kollision 0,063 Sekunden  
nach dem Crash-Beginn



Bei Volkswagen wird seit Jahrzehnten intensiv Forschung für die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit betrieben. Aus den Arbeiten zu Experimentiersicherheitsfahrzeugen (ESVV) und zu Integrierten Gesamtkonzepten (IRVV) sind viele Ideen für die Serie übernommen worden.

Die Fahrverauslegung unserer Produkte ist seit langem Maßstab im gesamten Automobilbau. Durch eine spezielle Lagerung der Hinterachse wurde das Abrollgeräusch der Reifen verringert und damit ein hoher Fahrkomfort sowie gleichzeitig ein ausgezeichnetes Fahrverhalten erzielt. Die Strukturauslegung unserer Fahrzeugkarosserien hat zu sicheren Serienprodukten geführt, die ein hohes Maß an Insassenschutz bieten.

Trotz des erreichten Sicherheitsstandards laufen zur Unfallvermeidung und Minimierung der Unfallfolgen intensive Forschungsarbeiten – z. B. auf den Gebieten Fahrdynamik, Antriebstechnik und Bremsen sowie Verminderung des Verletzungsrisikos bei seitlichen Kollisionen – unvermindert und mit umfassenden Ansätzen weiter.



Der Forschungsprototyp „Student“ ist ein Ideenträger für Form, Ausstattung und Technik. Er zeichnet sich durch ein neues Rohbaukonzept, eine extrem kompakte Bauweise, hohe Fahrleistungen und einen niedrigen Verbrauch aus.



**Neue Produktionstechnologien –  
kürzere Fertigungszeiten, bessere  
Produktqualität**

Der neue Golf und der neue Jetta werden im Bereich der Montage mit einer völlig neuen Fertigungstechnologie produziert, die die Fertigungszeiten verkürzt und die Fahrzeugqualität weiter erhöht. Die Halle 54 im Werk Wolfsburg ist eine der größten roboterunterstützten Fertigungen der Welt. Insgesamt hat Volkswagen mehr als 1.250 Roboter für Schweiß-, Montage- und Qualitätskontrollvorgänge im Einsatz.



Schon bei Forschungsprojekten wird die Möglichkeit eines hohen Automatisierungsgrades in der Produktion untersucht, wie z. B. beim Forschungsauto „Student“. Aufbauend auf dem dadurch erzielten Vorsprung werden stetig weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Mechanisierungsgrades erforscht. Zusätzlich zu den bereits hierfür entwickelten Fahrzeugbauteilen werden bis hin zu neuen Verkabelungssystemen der Fahrzeugelektrik die Produktions- und Qualitätssicherungsvorgänge analysiert.

Durch entsprechende Fahrzeug- bzw. Aggregatekonstruktion wird die Möglichkeit einer flexiblen automatischen Montage – teilweise in modularer Bauweise – forciert.



## Der Luftwiderstandsbeiwert – eine wichtige physikalische Kenngröße der Aerodynamik

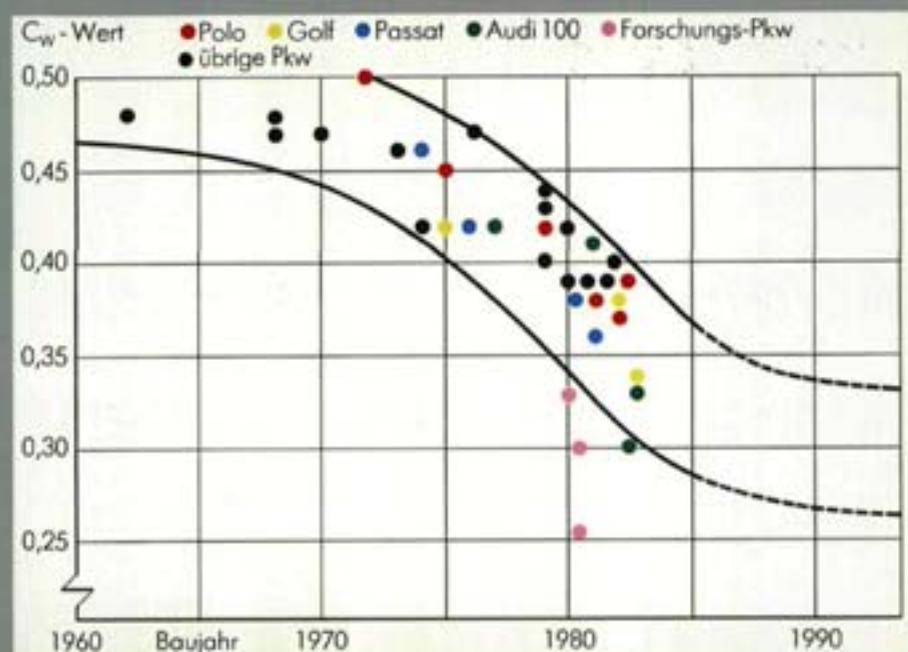
Schon in den fünfziger Jahren haben wir in enger Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Braunschweig aerodynamische Formoptimierungen an Fahrzeugen vorgenommen. Seit fast 20 Jahren ist der in der Automobilwelt erste für vollwertige aerodynamische und klimatische Messungen konzipierte Windkanal bei Volkswagen in Betrieb. Er ist bei einer Querschnittsfläche von  $38 \text{ m}^2$  auf maximale Windgeschwindigkeiten von  $180 \text{ km/h}$  ausgelegt.

Seit Anfang 1985 ist ein zweiter Windkanal im Einsatz, der als Großprüfstand für aerodynamische Modellmessungen (Maßstab 1:2,5) und für Temperaturmessungen an Heizungs-, Klima- und Kühlsystemen benutzt wird. Hier können Windgeschwindigkeiten bis  $160 \text{ km/h}$ , spezielle Fahrzustände, Sonneneinstrahlung bis  $1.000 \text{ W/m}^2$  und eine relative Luftfeuchte bis  $90\%$  simuliert werden.

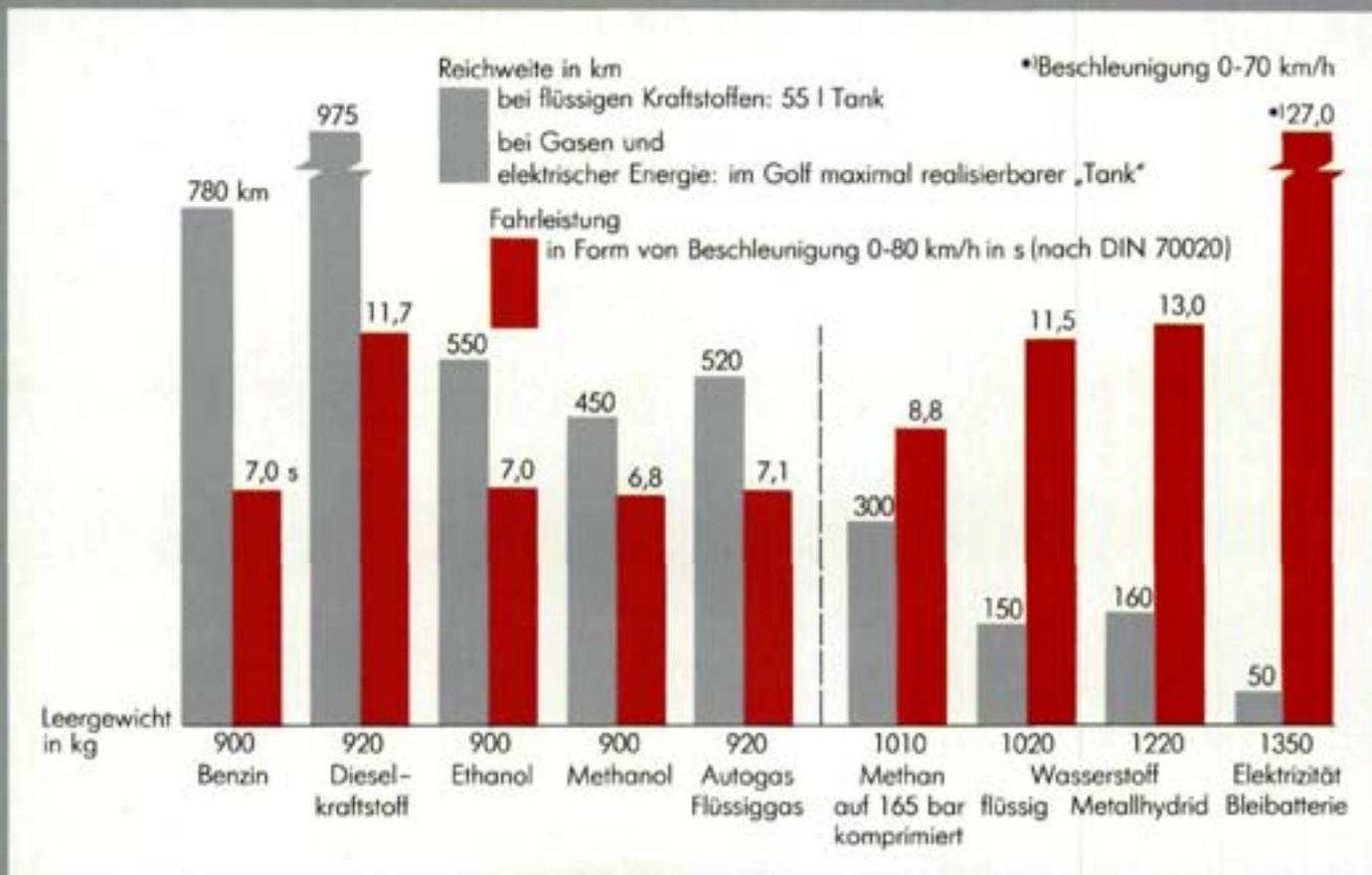
Die Fahrzeugaerodynamik setzt sich aus einer Vielzahl von einzelnen fahrzeugtechnischen Komponenten zusammen. Der Einfluß der Aerodynamik auf den Fahrwiderstand zwingt zur Reduzierung des Luftwiderstandsbeiwertes – das Kriterium für die aerodynamische Formoptimierung. Durch intensive Forschungsarbeiten konnte dieser bei unseren Fahrzeugen deutlich gesenkt werden. Die erreichten Werte haben weltweit die Fahrzeugentwicklung beeinflusst.

Ein weiterer Fortschritt wird mit dem Einsatz modernster Rechenverfahren, u. a. durch die Anwendung der bereits angesprochenen Expertensysteme, zu erzielen sein. Das Problem eines computergerechten Simulationsverfahrens für die Berechnung von Fahrzeugströmung und Luftwiderstandsbeiwert ist bislang nicht gelöst. Die Volkswagen-Forschung arbeitet zur Zeit besonders intensiv an dieser Aufgabe. Die teuren und aufwendigen Windkanalmessungen zum größten Teil überflüssig zu machen und eine Verkürzung der Entwicklungszeiten zu erreichen, sind dabei die wichtigsten Ziele.

Die  $c_w$ -Wertentwicklung bei Volkswagen- und Audi-Modellen als ein Beitrag zur Kraftstoffeinsparung



Fahrleistungen und Reichweite bei Einsatz unterschiedlicher Energien



Verfügbarkeit und Einsatz von alternativen Energien

Neben der Reduzierung des Verbrauchs von erdölabhängigen Kraftstoffen durch eine ständige Weiterentwicklung des Automobils werden zahlreiche Antriebskonzepte zur Nutzung alternativer Energien erforscht. Als Primärenergieträger stehen hierfür zur Verfügung:

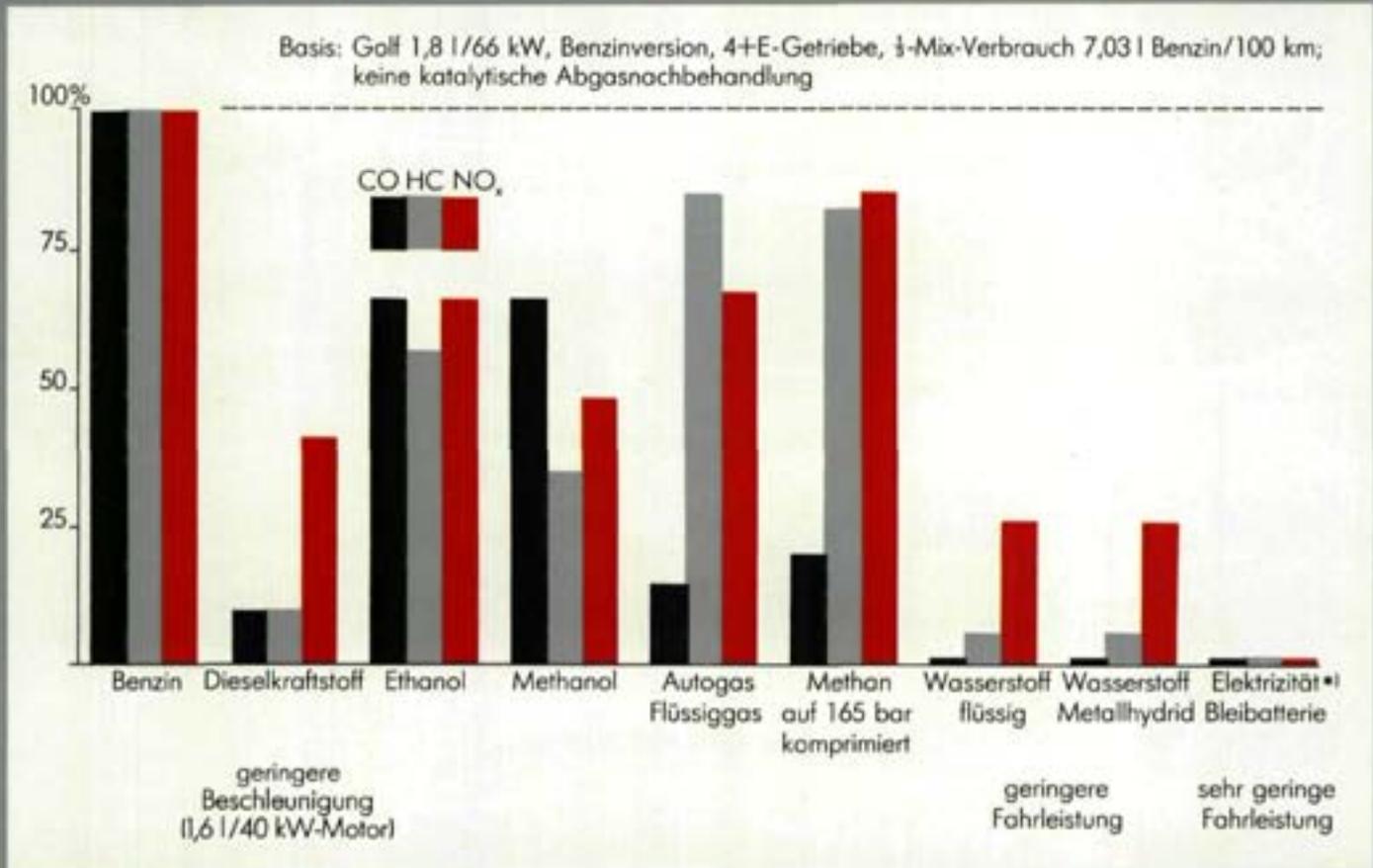
Kohle, Pflanzen, Gas, Wasserstoff und Kernenergie aus spaltbaren Materialien.

Unsere Forschungsarbeiten auf diesem Gebiet haben u. a. zu dem Serieneinsatz von mehr als 600.000 Ethanolfahrzeugen in Brasilien geführt, deren Alkoholkraftstoff aus Pflanzen gewonnen wird. Neben Ethanol und Flüssiggas ist Methanol der geeignetste Alternativkraftstoff. Alle Konzepte haben zu einem hohen Entwicklungsstand bezüglich

Reichweite, Fahrleistung und Emissionen geführt, wie ein Vergleichstest mit einem 1,8 l/66 kW-Golf ohne katalytische Abgasbehandlung gezeigt hat.

Der Einsatz von Wasserstoff und Elektrizität bringt niedrigere Emissionswerte, aber auch geringere Fahrleistungen und Reichweiten. Außerdem muß das Problem der Speicherung der im Fahrzeug mitgeführten Energie vor einem Serieneinsatz gelöst werden.

Emissionsvergleich bei verschiedenen  
Energieformen



\*1 Die Emissionen der Kraftwerke sind nicht berücksichtigt.

Die Styling-Modelle geben immer wieder Anregungen, die sich dann in der Serienfertigung niederschlagen.



#### Forschungsergebnisse in die Serienfertigung übernommen

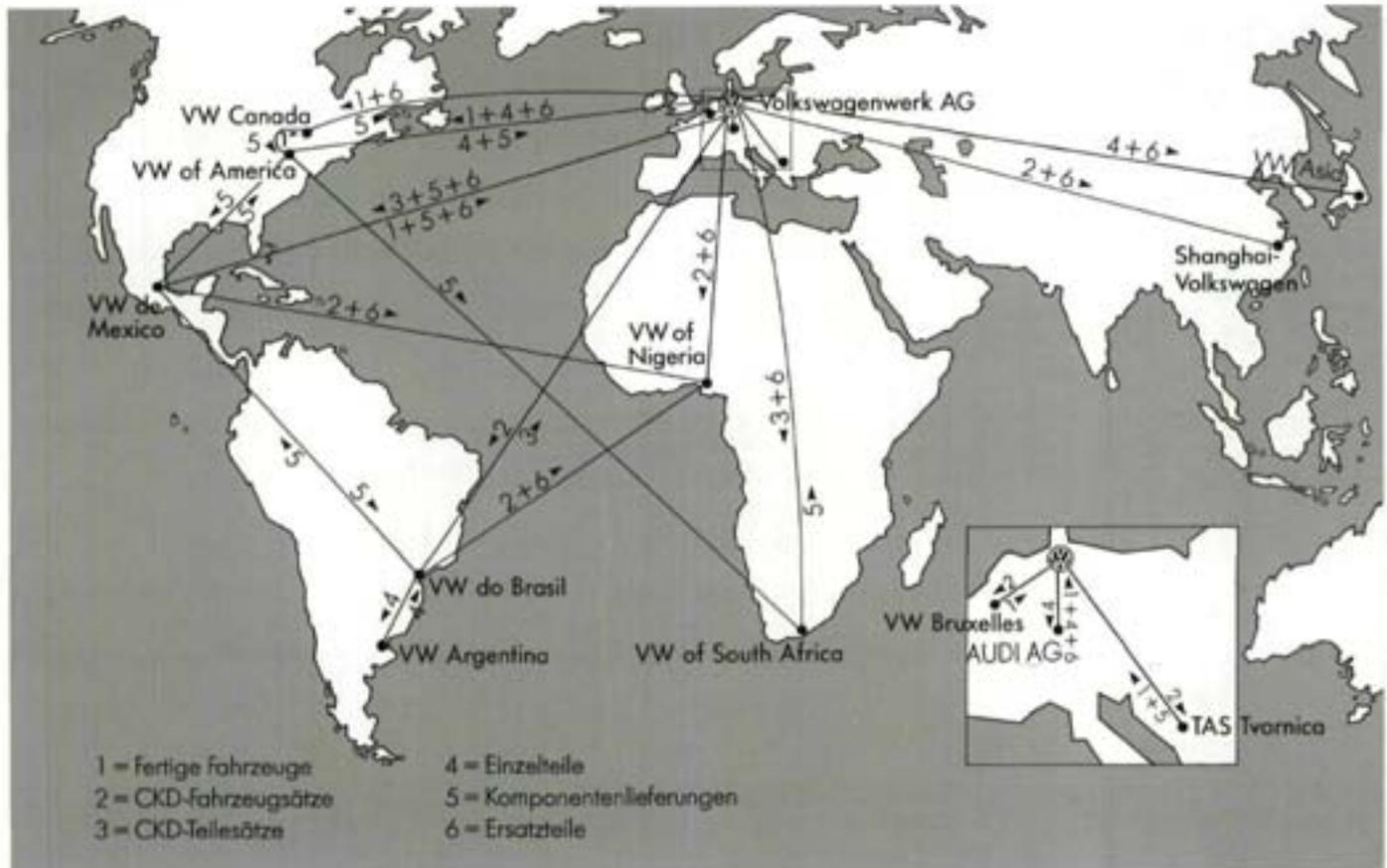
Die Produkte des Volkswagen-Konzerns zeichnen sich durch zahlreiche Qualitätsmerkmale aus. Begriffe wie Langlebigkeit, geringer Kraftstoffverbrauch, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit verbinden sich mit unseren Fahrzeugen. Auch in Zeiten, in denen aufgrund äußerer Einflüsse bestimmte Forschungsgebiete im Vordergrund standen, sind ständig zukunftsweisende Techniken in die Serienprodukte eingeflossen. Als Beispiele können hier die modernen Fahrzeugkonzeptionen – wie im Falle des neuen Golf –, Allradantriebe, Katalysatoren, elektronische Einspritzanlagen, Dieselmotoren, Automatikgetriebe, Sicherheitskomponenten (z. B. passive: Gurtel genannt werden).

Die Vorarbeiten der Forschung waren jeweils von grundlegender Bedeutung für die Produktentscheidung bzw. beeinflussten den Entwicklungstrend. Dabei wurden auch zahlreiche durch Patente abgesicherte Ideen in die Serienfertigung umgesetzt.

Das Automobil kann gerade heute nicht isoliert von seinem Umfeld gesehen werden. Produktionstechnologie, Qualitätssicherung und Kundendienst sind wichtige Faktoren für ein Fortbewegungsmittel, das auch in der Zukunft für die individuelle Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern die beste Lösung ist.

# Gesellschaften des Volkswagen- Konzerns

Weltweiter Lieferverbund



# Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

Stand 31. Dezember 1984



Die AUDI NSU AUTO UNION AG wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1985 in AUDI AG umbenannt.

Produktionsgesellschaften  
 Vertriebsgesellschaften  
 Sonstige Gesellschaften

in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften<sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Nicht in die Übersicht aufgenommen wurden folgende in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften:

DRANUS Versicherungs-Vermittlungs-GmbH, Hamburg  
 (zum 1. Januar 1985 veräußert),  
 Selbstfahrer Union GmbH, Hamburg,  
 ZERAL Verwaltung GmbH & Co.  
 Bisendorf KG, München,  
 quattro GmbH, Ingolstadt,

Triumph-Adler Bionotic Bionaschinen-  
 Vertriebs-GmbH, München,  
 Triumph-Adler Computer Vertriebs-  
 GmbH, Nürnberg  
 (zum 1. Januar 1985 in Triumph-Adler  
 Centrum für Bürokommunikation Nürnberg  
 GmbH, Nürnberg, umbenannt),  
 Adler Business Machines (Pty)  
 Ltd., Sydney,  
 Adler Business Machines (N.Z.) Ltd.,  
 Wellington, Neuseeland, mit einer un-  
 bedeutenden Tochtergesellschaft,

Triumph Adler Italia S.p.A., Mailand,  
 Triumph Adler France S.A., Paris,  
 Triumph Adler (U.K.) Ltd., London,  
 Royal Business Machines, Ltd.,  
 Willowdale, Kanada,  
 Periac International, Los Angeles, Cal.,  
 Volkswagen Financial Corporation, Troy,  
 MI, sowie deren Tochtergesellschaft  
 VW Credit, Inc., Troy,  
 VOTEX, Inc., Troy,

Volkswagen Properties (Pty)  
 Ltd., Uitenhage, und ihre Tochtergesell-  
 schaften Volkspop Algoa Road und  
 Volkspop Halfway House,  
 Transalme Ltda., São Bernardo do Campo,  
 Brasilien,

## Wesentliche Daten wichtiger Beteiligungsgesellschaften

Produktions- gesellschaften	Umsatz			Absatz <sup>5)</sup>		
	Mio. DM 1984	Mio. DM 1983	Veränd. %	Fahrz. 1984	Fahrz. 1983	Veränd. %
<b>Automobilbereich</b>						
AUDI AG	8.726	8.019	+ 8,8	344.733 <sup>6)</sup>	358.213 <sup>6)</sup>	- 3,8
Volkswagen Bruxelles S.A.	1.602	1.410	+ 13,6	134.277 <sup>6)</sup>	120.746 <sup>6)</sup>	+ 11,2
TAS Tvoronica Automobila Sarajevo	364	344	+ 5,8	28.151	26.017	+ 8,2
Volkswagen of America, Inc. <sup>10)</sup>	11.573	8.880	+ 30,3	252.511	230.926	+ 9,3
Volkswagen do Brasil S.A. <sup>11)</sup> (davon Pkw/LNF-Sparte) (davon Lkw-Sparte)	3.635 ( 3.399) ( 236)	3.637 (3.465) ( 172)	- 0,1 (- 1,9) (+ 37,2)	311.876 (305.253) <sup>8)</sup> ( 6.623)	348.575 (344.363) <sup>8)</sup> ( 4.212)	- 10,5 (- 11,4) (+ 57,2)
Volkswagen Argentina S.A.	542	277	+ 95,7	25.425	18.326	+ 38,7
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. <sup>11)</sup>	1.809	1.030	+ 75,6	106.729	92.154	+ 15,8
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. <sup>11)</sup>	896	999	- 10,3	37.462	42.745	- 12,4
Volkswagen of Nigeria Ltd.	561	445	+ 26,1	19.223	19.132	+ 0,5
<b>Bereich Büro- und Informationstechnik</b>						
TRIUMPH-ADLER AG <sup>13)</sup>	1.018	937	+ 8,6	-	-	-
<b>Vertriebsgesellschaften</b>						
V.A.G. France S.A. <sup>1)</sup>	2.074	2.171	- 4,5	110.357	129.675	- 14,9
V.A.G. Sverige AB	611	527	+ 16,1	28.512	26.781	+ 6,5
Volkswagen Canada Inc. <sup>1)</sup>	1.058	762	+ 39,0	29.973	26.404	+ 13,5
<b>Sonstige Gesellschaften</b>						
V.A.G. Leasing GmbH	904	748	+ 20,9	-	-	-
interRent Autovermietung GmbH <sup>4)</sup>	285	269	+ 5,9	-	-	-
V.A.G. Kredit Bank GmbH	205 <sup>2)</sup>	181 <sup>2)</sup>	+ 13,2	-	-	-

<sup>1)</sup>Teilkonzern <sup>2)</sup>1984 mit Triumph-Adler North America (Vorjahreszahlen wurden angepaßt)

<sup>3)</sup>1984 ohne Triumph-Adler North America (Vorjahreszahlen wurden angepaßt) <sup>4)</sup>inländischer Teilkonzern

Produktion			Investitionen			Belegschaft		
Fahrz. 1984	Fahrz. 1983	Veränd. %	Mio. DM 1984	Mio. DM 1983	Veränd. %	am 31.12. 1984	am 31.12. 1983	Veränd. %
372.407 <sup>1)</sup>	388.610 <sup>1)</sup>	- 4,2	501	397	+ 26,2	35.403	33.589	+ 5,4
134.277	120.746	+ 11,2	55	50	+ 11,0	4.679	4.535	+ 3,2
27.688	26.101	+ 6,1	2	5	- 60,0	2.873	2.826	+ 1,7
73.681	100.310	- 26,5	640	520	+ 23,1	11.247	10.984	+ 2,4
309.357 (302.697) ( 6.660)	345.311 (341.354) ( 3.957)	- 10,4 (- 11,3) (+ 68,3)	336 ( 333) ( 3)	298 ( 296) ( 2)	+ 12,6 (+ 12,6) (+ 8,5)	36.295 (34.367) ( 1.928)	34.168 (32.620) ( 1.548)	+ 6,2 (+ 5,4) (+ 24,5)
25.497	18.110	+ 40,8	35	28	+ 24,4	3.353	3.146	+ 6,6
103.626	86.607	+ 19,7	79	143	- 45,1	13.284	12.914	+ 2,9
38.668	41.958	- 7,8	144	154	- 6,4	6.312	7.253	- 13,0
17.582	13.435	+ 30,9	10	8	+ 25,0	3.015	2.719	+ 10,9
-	-	-	81	51	+ 58,2	7.783	6.805	+ 14,4
-	-	-	150	204	- 26,6	985	963	+ 2,3
-	-	-	128	49	x	329	315	+ 4,4
-	-	-	18	50	- 63,1	493	403	+ 22,3
-	-	-	1.245	1.171	+ 6,3	249	235	+ 6,0
-	-	-	205	166	+ 23,2	1.429	1.263	+ 13,1
-	-	-	2	2	- 6,8	246	236	+ 4,2

<sup>1)</sup>an die Händlerorganisation    <sup>2)</sup>an die Volkswagenwerk AG    <sup>3)</sup>einschl. 27.674 (30.397) Porsche-Fahrzeuge  
<sup>4)</sup>einschl. Pkw-Verkäufe der ehemaligen Volkswagen Caminhões Ltda.    <sup>5)</sup>finanzierungserträge



Mit dem neuen Montagebereich im Werk Neckarsulm ist die Voraussetzung für die Aufnahme zukunftsweisender Fertigungstechniken geschaffen worden.

### **Automobilnachfrage unterschiedlich**

Während sich in der Bundesrepublik Deutschland 1984 die Konjunktur im Verhältnis zur EG überdurchschnittlich entwickelte, war der Aufschwung in den anderen westeuropäischen Ländern im allgemeinen noch verhalten. In einigen Staaten, wie z. B. Großbritannien, hat sich das Wachstumstempo sogar verlangsamt. In Frankreich dagegen war eine leichte Belebung zu verzeichnen. In Italien, wo die wirtschaftliche Erholung wie in Frankreich später einsetzte, hat sich das Wirtschaftswachstum erst 1984 eingestellt.

In Westeuropa entwickelte sich die Nachfrage nach Automobilen aufgrund der länderspezifischen Einflüsse unterschiedlich. Vor allem in Frankreich gingen die Pkw-Neuzulas-

sungen spürbar zurück. Der Pkw-Gesamtmarkt in Großbritannien hat sich zwar im vierten Quartal 1984 wieder erholt, die Zahlen des Vorjahres konnten jedoch nicht erreicht werden. Dagegen sind in Italien, Spanien und Belgien die Neuzulassungen gegenüber 1983 deutlich gestiegen. Insgesamt wurden 1984 in Westeuropa – einschließlich der Bundesrepublik Deutschland – 9,9 Mio. Pkw neu zugelassen, 2,8 % weniger als ein Jahr zuvor.

### **Neue Firma: AUDI AG**

Die AUDI NSU AUTO UNION AG, Neckarsulm, ist mit Wirkung vom 1. Januar 1985 in AUDI AG umbenannt worden. Gleichzeitig wurde der Firmensitz von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt. Er entspricht nunmehr auch rechtlich den tatsächlichen Verhältnissen.

Der Name AUDI AG soll eine klare Identifikation des Unternehmens gewährleisten und eine unverwechselbare Identität zwischen dem Unternehmen und seinen Produkten schaffen.

Das Exportgeschäft von Audi verlief 1984 uneinheitlich. Während die Auslieferungen in Nordamerika mit 78.061 verkauften Fahrzeugen den Vorjahreswert deutlich übertrafen (+48,4%), mußten auf den europäischen Märkten zum Teil niedrigere Verkaufszahlen hingenommen werden.

Die sich aus der Abgasdiskussion ergebenden Unsicherheiten haben auch die Inlandsverkäufe von Audi-Fahrzeugen negativ beeinflusst.

Bis zum Jahresende 1984 sind 372.407 Automobile (einschließlich 27.674 Porsche 924/944) in Ingolstadt und Neckarsulm gefertigt worden. Die Produktionseinbußen infolge des Tarifkonflikts wurden durch Sonderschichten, die teilweise fertigen während des Werksurlaubs in beiden Werken und die Erhöhung der Tagesfertigung auf 1.727 Einheiten zum Teil wieder aufgeholt. Mit der Anhebung der arbeitstäglichen Fertigung war es erforderlich, zusätzlich Mitarbeiter für den Produktionsbereich einzustellen. Am 31. Dezember 1984 waren insgesamt 35.403 Personen (+ 5,4%) bei der AUDI AG beschäftigt.

Neben Produktinvestitionen bildete die Fertigstellung des neuen Montagebereichs im Werk Neckarsulm einen weiteren Schwerpunkt der Investitionstätigkeit.

Der deutlich gestiegene Anteil höherwertiger Fahrzeuge – u. a. durch die Verkaufserfolge in den USA – hat eine weitere Zunahme der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr bewirkt. Das 1984 erwirtschaftete Ergebnis übertraf den Vorjahreswert.



Der neue Audi 80 – eine der erfolgreichsten Mittelklasse-Limousinen wurde noch einmal aufgewertet.

### **V.A.G Leasing hat expansive Entwicklung fortgesetzt**

Bei der V.A.G Leasing GmbH, Braunschweig, hat die anhaltend expansive Entwicklung des Leasing-Geschäfts mit gewerblichen Abnehmern und privaten Kunden zu einer weiteren Ausweitung des Bestands an verleasten Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen geführt.

Um der Geschäftsausweitung der vergangenen Jahre Rechnung zu tragen, wurde im Juli 1984 das Stammkapital des Unternehmens aus eigenen Mitteln um 34,0 auf 70,0 Mio. DM erhöht.

Die Umsatzerlöse, die sich aus Einnahmen aus dem Fahrzeug- und sonstigen Investitionsgüter-Leasing zusammensetzten, erhöhten sich um 20,9% auf 904 Mio. DM. Die Gesellschaft wies aufgrund geänderter buchmäßiger Behandlung von Abschlußprovisionen für das Geschäftsjahr 1984 einen Jahresfehlbetrag aus. Bei unveränderten Bilanzierungsgrundsätzen wäre wieder ein Überschuß erzielt worden.

### **Mehr als 1.600 interRent-Vermietstationen**

Die interRent Autovermietung GmbH, Hamburg, betreibt über mehr als 1.600 Stationen in 56 Ländern die kurzfristige Vermietung von Personen- und Lastkraftwagen. Das Unternehmen bietet mit rd. 70.000 Fahrzeugen eine der größten Mietwagenflotten der Welt an.

Den Schwerpunkt bildet die Bundesrepublik Deutschland. Hier wird das Vermietgeschäft über ein dichtes Netz von 340 Stationen abgewickelt. Die Aktivitäten in Belgien werden von zwei Tochtergesellschaften wahrgenommen; das übrige europäische Ausland und zahlreiche andere Länder werden über ein eigenständiges interRent-Lizenzpartner-System betreut. Auf dem nordamerikanischen Markt arbeitet die Gesellschaft mit der Dollar Rent-A-Car System, Inc., Los Angeles, zusammen.

1984 konnte wiederum eine Verbesserung des Geschäfts erreicht werden. Die Umsätze stiegen gegenüber 1983 um 5,9% auf 285 Mio. DM. Das vom Unternehmen erwirtschaftete Ergebnis wurde an die Volkswagenwerk AG ausgeschüttet.

### **V.A.G Kredit Bank baute Marktposition weiter aus**

Die V.A.G Kredit Bank GmbH, Braunschweig, betreibt neben der Einkaufsfinanzierung für die V.A.G Vertriebsorganisation zur Förderung des Absatzes von Volkswagen- und Audi-Produkten auch die Finanzierung von Automobilkäufen der Endabnehmer. Im Berichtsjahr konnte die Bank ihre Marktposition weiter ausbauen.

In Anpassung an die expansive Entwicklung der Bank ist – auch unter Berücksichtigung der Anfang 1985 in Kraft getretenen Novellierung des Kreditwesengesetzes – das Stammkapital der Bank im Dezember 1984 durch Einzahlung der Volkswagenwerk AG um 207,5 auf 300,0 Mio. DM erhöht worden. In diesem Zusammenhang schüttete die Bank ihre offenen Rücklagen in Höhe von 65,6 Mio. DM an die Volkswagenwerk AG aus.

Die V.A.G Kredit Bank erzielte 1984 ein befriedigendes Ergebnis, das im Rahmen des seit 1983 bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen wurde.

### **TRIUMPH-ADLER konnte Marktstellung behaupten**

Die TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft für Büro- und Informationstechnik, Nürnberg, entwickelt, fertigt und vertreibt überwiegend durch den Fachhandel ein komplettes Produktprogramm für die fortschrittliche Bürokommunikation. Dieses wird durch ein umfassendes Dienstleistungsangebot unterstützt.

Die Verkäufe – vor allem in der Bundesrepublik Deutschland und in die USA – schlugen sich in einem Umsatz von 1,0 Mrd. DM nieder. Dagegen blieben die Absatzzahlen im europäischen Ausland hinter den Erwartungen zurück.

Die Produktpalette wurde 1984 im Bereich Schreibmaschinen durch die tragbare elektronische Schreibmaschine Gabriele 9009 und die SE 310

– erstes Modell einer neuen Reihe elektronischer kompakter Büroschreibmaschinen – erweitert. Bei Computern wurde das Standardangebot ergänzt und der neue Personal Computer 1700 PC für den Einsatz bei steuerberatenden Berufen sowie der Personal Computer alphasonic P 50 vorgestellt.

Die Umstrukturierung der Produktion bei der TRIUMPH-ADLER AG wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. Die lebhaftere Nachfrage nach Triumph-Adler-Produkten hat zu einer besseren Kapazitätsauslastung geführt und zusätzliche Schichten notwendig gemacht. Die Zahl der in der Produktion beschäftigten Mitarbeiter mußte daher aufgestockt werden. Insgesamt nahm die Belegschaft der Gruppe infolge der Veräußerung der Triumph-Adler North America an die Volkswagen of America gegenüber

dem Vorjahresende um 29,6% auf 7.783 Personen ab.

Auf dem Wege zur wirtschaftlichen Konsolidierung von TRIUMPH-ADLER wurde die Ertragslage der Unternehmensgruppe 1984 insbesondere durch Verluste im Bereich Computer-Systeme belastet. Auch der Tarifkonflikt, von dem TRIUMPH-ADLER als einziges Unternehmen der Branche betroffen wurde, wirkte sich auf das Ergebnis aus. Durch den Verzicht auf Rückzahlung eines Teils gewährter Liquiditätshilfen trug die Volkswagenwerk AG zur Besserung der schwierigen Ertragslage der TRIUMPH-ADLER AG bei.

*Neu in der alphasonic-Systemfamilie – der leistungsfähige alphasonic P 50 mit 16-Bit-Prozessor*



### **Volkswagen Bruxelles fertigte mehr Fahrzeuge**

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen Bruxelles S.A., Brüssel, war durch die Umstellung auf die Golf-Fertigung und den planmäßigen Auslauf der Passat-Montage Ende April 1984 geprägt. Die Gesellschaft produzierte insgesamt 134.277 Fahrzeuge (+ 11,2 %), davon 124.278 Golf- und 9.999 Passat-Modelle. Die Einbußen des Absatzes als Folge der Tarifauseinandersetzungen in der Bundesrepublik Deutschland konnten im weiteren Verlauf des Jahres 1984 durch eine erhöhte arbeitstägliche Fertigung zum Teil wieder ausgeglichen werden.

Für 1984 wies das Unternehmen wieder ein zufriedenstellendes Ergebnis aus.

### **TAS: Verkaufssteigerung auf dem jugoslawischen Markt**

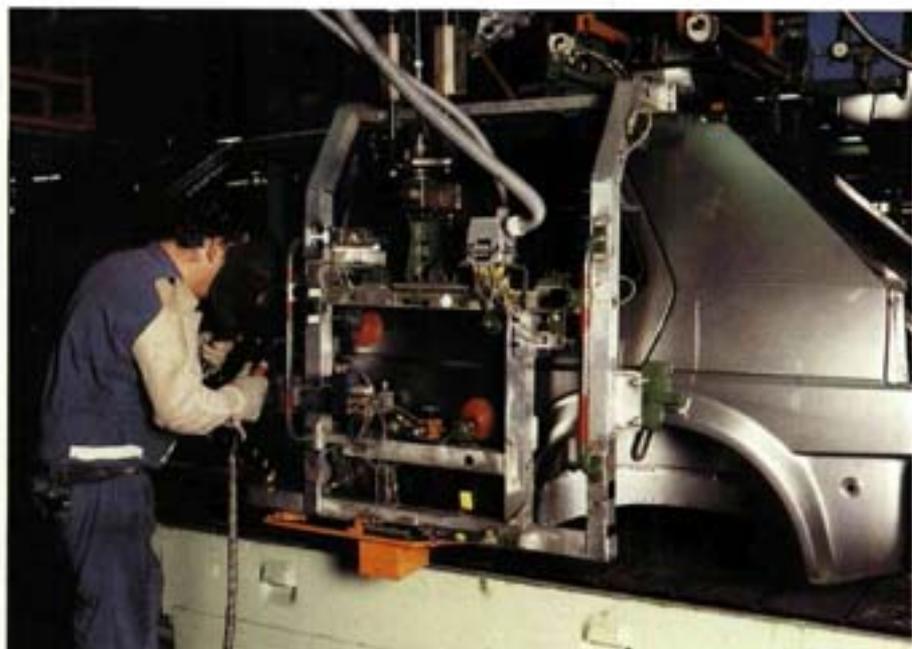
Die TAS Tvoronica Automobila Sarajevo, Vogosca, produzierte im Berichtsjahr 27.688 Fahrzeuge (+ 6,1 %). Davon waren 17.772 Golf- und Caddy-Modelle für den jugoslawischen Markt und 9.916 Caddy für den Export an die Volkswagenwerk AG bestimmt.

Obwohl die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Jugoslawien unverändert schwierig waren, konnte die Gesellschaft einschließlich der importierten Fahrzeuge 18.290 Automobile (+ 10,3 %) auf dem jugoslawischen Markt absetzen.

Die TAS erzielte 1984 einen Gewinn.

### **Weniger Automobile bei der V.A.G France**

Bei der V.A.G France S.A., Paris, führte die Nachfrageschwäche im Automobilbereich zu einer Abnahme der Verkaufszahlen. Die nur begrenzte Verfügbarkeit von neuen Golf- und Jetta-Modellen wirkte sich ebenfalls ungünstig auf die Verkäufe der Gesellschaft aus. Auf dem rückläufigen französischen Pkw-Gesamtmarkt (- 12,9 %) konnten im Berichtsjahr



107.733 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge ausgeliefert werden, 18,4 % weniger als 1983. Trotz lieferbedingter Engpässe war der neue Golf das meistverkaufte Konzernmodell.

Die V.A.G France schloß das Geschäftsjahr 1984 mit einem Gewinn ab.

### **V.A.G Sverige steigerte Marktanteil**

Die V.A.G Sverige AB, Södertälje, hat sich auf dem wieder expandierenden schwedischen Automobilmarkt – die gesamten Pkw-Zulassungen nahmen gegenüber dem Vorjahr um 6,4 % zu – positiv entwickelt. Der Pkw-Marktanteil konnte insbesondere durch die gute Aufnahme der neuen Golf- und Jetta-Modelle sowie des Audi 100 von 9,9 % im Jahr 1983 auf 11,0 % verbessert werden. An Kunden wurden 1984 insgesamt 30.169 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge ausgeliefert (+ 17,6 %).

Das Unternehmen erwirtschaftete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Überschuß.

*Tür-Einbau bei der Golf-Montage der Volkswagen Bruxelles*

## Weitere wesentliche Beteiligungs-gesellschaften

(mit Angabe der Unternehmens-tätigkeit)

### I. Vertriebsgesellschaften

12 V.A.G Vertriebszentren  
in der Bundesrepublik  
Deutschland

Versorgung der V.A.G Einzelhandels-partner mit Automobilen, Ersatz- und Zubehörteilen des Volkswagen-Konzerns einschl. Betreuung, Beratung und Schulung

WESER-EMS Vertriebsgesell-schaft mbH, Bremen  
(Teilkonzern)<sup>\*1</sup>

Großhandelsfunktion im Vertriebs-zentrumsgebiet Bremen

### II. Sonstige Gesellschaften

#### 1. Inland

V.A.G Transport GmbH  
Wolfsburg<sup>\*1</sup>

Durchführung von Dienstleistungen im internationalen See-, Land- und Luftverkehr, im Speditions-, Umschlags- und Stauereigewerbe; Beratung des Volkswagen-Konzerns und Dritter bei Transportabwicklungen und deren Koordination

V.A.G Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig<sup>\*1</sup>

Aus- und Fortbildung für Inhaber und Geschäftsführer in der V.A.G Vertriebsorganisation

VOTEX GmbH  
Dreieich

Handel und Entwicklung von Auto-mobilzubehör; Vermittlungsfunktion bei Einkäufen der Volkswagenwerk AG in Österreich und Osteuropa

VW KRAFTWERK GmbH  
Wolfsburg<sup>\*1</sup>

Betrieb eines Heizkraftwerks in  
Wolfsburg

Deutsche Automobil-gesellschaft mbH  
Hannover<sup>\*1</sup>

Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektrochemische Speichersysteme

GmbH für ausländische Ver-triebsbeteiligungen  
M.A.N.-Volkswagen  
Wolfsburg

Beteiligung an verschiedenen europäischen M.A.N.-Volkswagen-Nutzfahrzeug-Importeuren zur Förderung des einheitlichen Vertriebs

VW-Wohnungsbau Gemein-nützige Gesellschaft mbH  
Wolfsburg

Errichtung, Verwaltung, Moder-nisierung und Instandhaltung von Wohnungen

VW-Siedlungsgesellschaft mbH  
Wolfsburg<sup>\*1</sup>

Errichtung, Erwerb und Verwaltung von Wohnungen, Geschäftsräumen und sonstigen Bauwerken

VW-Versicherungs-vermittlungs-GmbH  
Wolfsburg

Vermittlung von Versicherungen aller Art im In- und Ausland sowie Über-nahme von Dienstleistungen

VW-Gesellschaft für technische Datenverarbeitungssysteme mbH  
Berlin

Erforschung und Entwicklung von Software sowie Beratungsleistungen

IAV Institut für Aggregatetechnik und Verkehrsfahrzeuge GmbH  
Berlin

Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich der Fahrzeugtechnik

### 2. Europa

HOLAD  
Holding & Administration AG  
Basel, Schweiz

Beteiligung an in- und ausländischen Unternehmen sowie Vermögensver-waltung

Volkswagen International  
Finance N.V.  
Amsterdam, Niederlande  
(Teilkonzern)

Langfristige Finanzierungsfunktion für Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

<sup>\*1</sup> mit diesen Gesellschaften besteht ein Gewinnabführungsvertrag



Vorstandsvorsitzender Dr. Carl H. Hahn während der Verleihung der Auszeichnung

### Expandierender Automobilmarkt in Nordamerika

Der Konjunkturverlauf in den USA entwickelte sich 1984 unterschiedlich. Während die erste Jahreshälfte noch ganz im Zeichen eines stark expandierenden Wirtschaftswachstums stand, hat sich im zweiten Halbjahr mit dem Abklingen wirtschaftspolitischer Impulse das Expansionstempo verlangsamt.

In Kanada hat sich der 1983 begonnene wirtschaftliche Aufschwung 1984 fortgesetzt. Allerdings zeigten sich in der zweiten Jahreshälfte leichte Abschwächungstendenzen.

Auf dem amerikanischen Automobilmarkt hat sich die positive Entwicklung auch 1984 fortgesetzt. Die Verkäufe schwächten sich im letzten Quartal jedoch etwas ab, was vor allem auf niedrige Fahrzeugbestände gängiger Modelle bei in- und ausländischen Anbietern zurückzuführen war. Insgesamt wurden mit 10,7 Mio. Fahrzeugen 14,8 % mehr Pkw neu zugelassen als im Vorjahr.

Der Automobilmarkt in Kanada entwickelte sich 1984 ähnlich gut wie in den USA und expandierte um 14,4 %.

Die Verkäufe importierter Fahrzeuge profitierten dabei nicht in dem Maße von dem Anstieg wie die einheimischen Produkte.

### Volkswagen of America: Anlauf des neuen Golf

Auch bei der Volkswagen of America, Inc., Troy, Michigan, wirkte sich die Unterbrechung der Zulieferungen in einer Reduzierung der Lagerbestände aus, so daß bei wichtigen Modellen das Nachfragepotential ab den Sommermonaten nicht mehr ausgeschöpft werden konnte.

Trotz Lieferengpässen und Auslauf des Rabbit konnten 1984 die Verkäufe an Kunden um 15,9 % gegenüber dem Vorjahr auf 248.915 Fahrzeuge gesteigert werden. Der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft verbesserte sich dabei leicht auf 2,2 (2,1) %.

Zu dem Verkaufsanstieg bei den importierten Volkswagen-Modellen (+ 34,4 %) trugen der Jetta, der Scirocco, der Santana sowie der Volkswagen-Bus bei. Die gute Akzeptanz des Jetta zeigt sich auch dadurch, daß er von der Zeitschrift „Motor Trend“ für die Wahl zum „Importauto des Jahres“ nominiert wurde. Der Golf GTI wurde von der gleichen Zeitschrift zum „Car of the Year“ gewählt.

Von der Marke Audi konnten im Berichtsjahr 48,5 % mehr Fahrzeuge an Kunden abgesetzt werden als 1983. Durch den anhaltenden Erfolg des Audi 5000, aber auch wegen der guten Marktaufnahme des Audi 4000 quattro, lag Audi mit seinen prozentualen Verkaufssteigerungen an der Spitze aller Importmarken.

Im zweiten Halbjahr 1984 begann die Fertigung des neuen Golf im Werk Westmoreland. Mitte November wurden der neue Golf und der neue Jetta der Öffentlichkeit vorgestellt. Von beiden Fahrzeugen erwarten wir eine Belebung unserer Verkäufe.

Der Importeursvertrag der Volkswagen of America mit der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG lief zum 31. August 1984 aus, ohne daß es zu den möglichen gerichtlichen Auseinandersetzungen als Folge der Neuordnung der Vertriebsstruktur gekommen ist.

Im Dezember 1984 wurde die Beteiligung der TRIUMPH-ADLER AG an der Triumph-Adler North America von der Volkswagenwerk AG erworben und in die Volkswagen of America eingebracht. In Höhe des Anschaffungswertes (25 Mio. US \$ = 77,4 Mio. DM) wurden bei der Gesellschaft die Eigenmittel erhöht. Mit der Übernahme werden die Konzernaktivitäten in den USA zusammengefaßt.

Die Zahl der Mitarbeiter betrug zum Jahresende 1984 insgesamt 11.247 Personen, davon waren 4.288 bei

der Triumph-Adler North America beschäftigt.

Die Volkswagen of America konnte im Geschäftsjahr 1984 das Ergebnis trotz der Mehrbelastungen im Zusammenhang mit dem Anlauf des neuen Golf deutlich verbessern. Dies ist vor allem auf die günstigen Verkäufe von Importfahrzeugen zurückzuführen.

### **Volkswagen Canada verkaufte mehr Fahrzeuge**

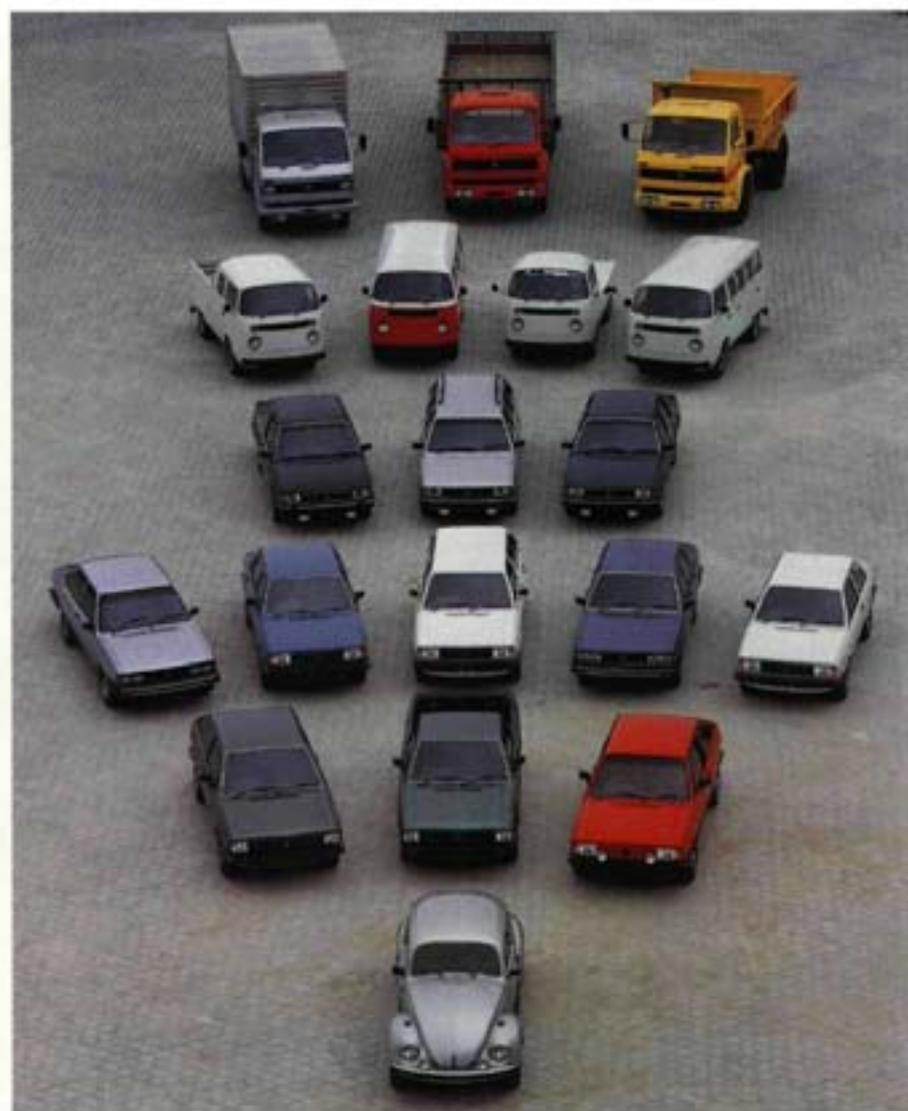
Die Volkswagen Canada Inc., Toronto, konnte 1984 ihre Auslieferungen von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen um zusammen 25,2 % auf 30.648 Einheiten erhöhen. Insbesondere die Jetta-Modelle und der Audi 100 erzielten erfreuliche Verkaufsergebnisse. Der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft stieg auf 3,1 (2,9) %.

Nachdem Ende 1983 mit der Fertigung von Teilen für die Volkswagen of America begonnen wurde, ist im zweiten Halbjahr 1984 im Werk Barrie/Ontario die Produktion von Aluminium-Rädern für Nordamerika aufgenommen worden.

Aufgrund der Absatzzunahme und des anhaltend günstigen Wechselkurses für Importe aus Deutschland erwirtschaftete die Volkswagen Canada ein gegenüber dem Vorjahr wesentlich verbessertes Ergebnis.

Der Vanagon – in den USA sehr beliebter Volkswagen-Bus





Die umfangreiche Modellpalette der Volkswagen do Brasil

## Automobilindustrie betroffen

Die konjunkturelle Lage Lateinamerikas hat sich 1984 noch nicht wesentlich verbessert; Arbeitslosigkeit und Inflation sind weiter gestiegen, lediglich in Brasilien und Mexiko werden Anzeichen einer Erholung sichtbar. Von den Auswirkungen der allgemeinen Verschlechterung der Lebensbedingungen blieb auch die Automobilindustrie nicht verschont. Die Folge war eine weitere Abnahme der Inlandsnachfrage und damit eine – nach wie vor – zu geringe Kapazitätsauslastung.

## Volkswagen do Brasil S.A. (einschließlich Volkswagen Caminhões Ltda.): Ergebnissituation verbessert

Am 25. Juli 1984 wurde die seinerzeitige Volkswagen do Brasil S.A., São Bernardo do Campo, mit der Volkswagen Caminhões Ltda., São Bernardo do Campo, verschmolzen. Die bis dahin in zwei separaten Gesellschaften geführten Aktivitäten in Brasilien wurden damit unter einem Dach zusammengefaßt. Die Gesellschaft firmiert unter dem Namen Volkswagen do Brasil S.A., São Bernardo do Campo, und führt die gemeinsamen Pkw- und Nutzfahrzeug-Aktivitäten seither mit unverändertem Produktprogramm fort (Pkw, leichte Nutzfahrzeuge sowie Lkw von 6 bis 21 t Gesamtgewicht). Von der Zusammenlegung der Aktivitäten erwarten wir positive Auswirkungen in bezug auf eine optimale Nutzung der Kapazitäten und eine weitere Straffung der Kostenstrukturen.

Das Grundkapital der seinerzeitigen Volkswagen Caminhões betrug bis zum 25. Juli des Jahres 47,5 Mrd. Cr\$. Es wurde an diesem Datum um 1,7 Mrd. Cr\$ erhöht und stieg am gleichen Tag durch die Verschmelzung mit der ehemaligen Volkswagen do Brasil um deren Nettovermögen von 600,8 Mrd. Cr\$. Ende Dezember 1984 wurde zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der „neuen“ Volkswagen do Brasil das Grundka-

pital um 47,5 Mrd. Cr \$ auf 697,5 Mrd. Cr \$ heraufgesetzt.

Die Inlandsverkäufe der Volkswagen do Brasil lagen bei den Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Geschäftsjahr mit 255.894 Fahrzeugen um 9,1 % unter dem Vorjahr. Hierbei wirkte sich in erster Linie die inzwischen ausgelaufene subventionierte Alkohol-Taxi-Aktion aus, die den Vorjahresabsatz der Gesellschaft bis September positiv beeinflusste. Der Marktanteil blieb mit 40,7 (40,9) % fast unverändert.

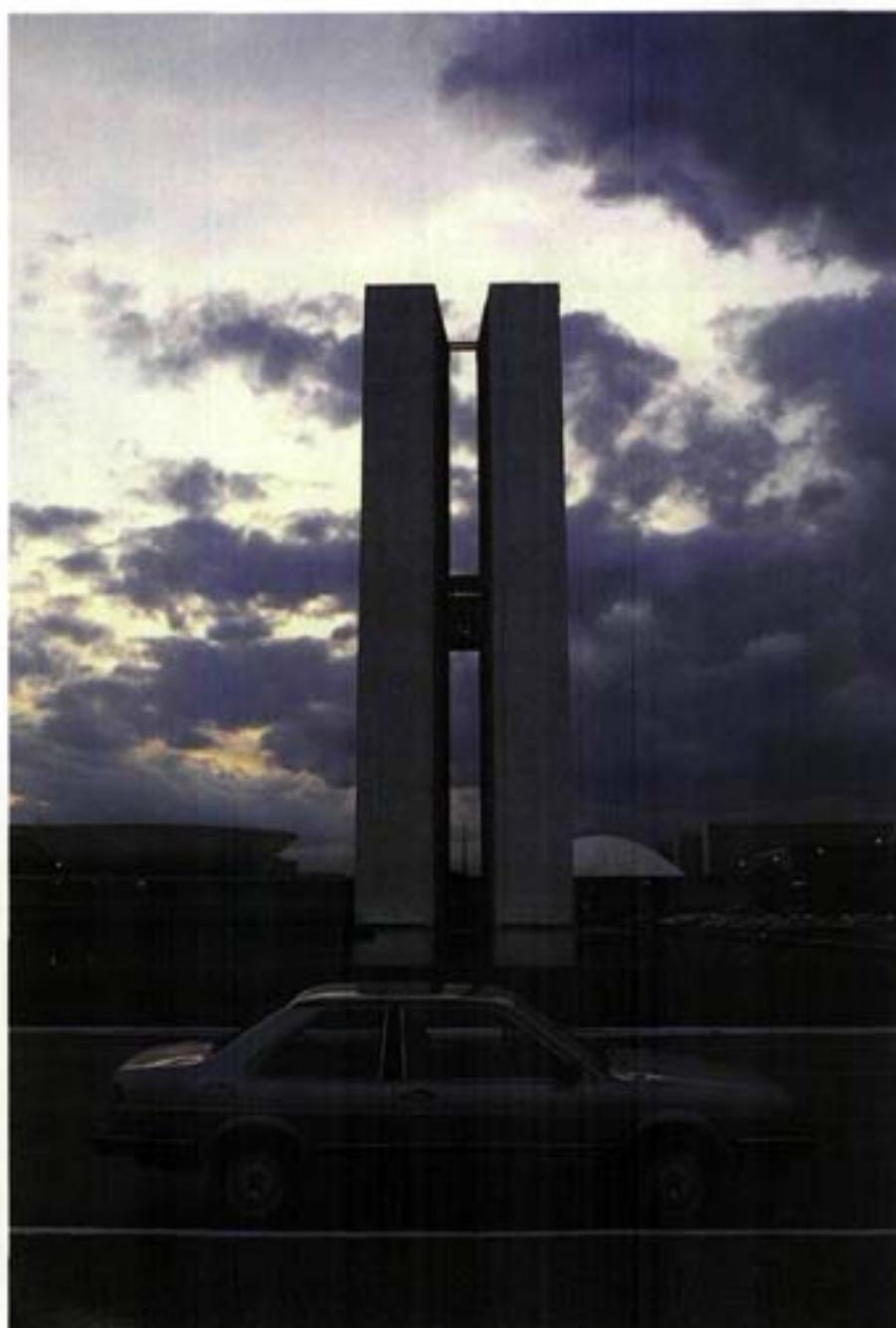
Im Lkw-Bereich von 6 bis 21 t Gesamtgewicht konnte die Volkswagen do Brasil 5.991 Fahrzeuge (+ 54,4 %) im Inland verkaufen und den Marktanteil auf 17,9 (14,2) % ausbauen.

Bei den Exporten wurden die Vorjahreszahlen in Anbetracht der auch im Jahr 1984 bestehenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten in wichtigen Abnehmerländern nicht erreicht. Insbesondere durch das Auslaufen des ersten Großauftrags mit dem Irak blieben die Exporte mit 49.991 Einheiten um 21,1 % unter Vorjahr. Der Ende Dezember 1984 mit dem Irak abgeschlossene Vertrag über die Lieferung von weiteren 100.000 Passat-Modellen in den Jahren 1985 und 1986 wird eine wesentliche Belebung des Exportgeschäfts für die Gesellschaft bringen.

Den Investitionsschwerpunkt bildeten Produktinvestitionen insbesondere für den Santana, der im Juli 1984 der Öffentlichkeit vorgestellt und vom Markt gut aufgenommen wurde.

In Erwartung höherer Absatzzahlen im In- und Ausland wurde die Belegschaft zum Jahresende um 6,2 % auf 36.295 Personen aufgestockt.

Die als Folge der weiterhin unbefriedigenden Kapazitätsauslastung fortgesetzten Rationalisierungsmaßnahmen haben bei der fusionierten Gesellschaft zu einer erheblichen Verbesserung der Ergebnissituation



Der neu eingeführte Santana – in Brasilien sehr erfolgreich angelaufen



Der Gal GT – sportlich und leistungsstark

Rohbau-Fertigung des Golcel bei der Volkswagen Argentina

gegenüber dem Vorjahr geführt. Trotzdem mußte für 1984 bei Anlegung deutscher Bilanzierungsvorschriften noch ein Jahresfehlbetrag hingenommen werden. Im Abschluß nach brasilianischem Recht wurde ein positives Ergebnis erzielt.

#### **Volkswagen Argentina konnte Pkw-Marktanteil ausbauen**

Die Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires, konnte ihren Anteil am Pkw-Markt gegenüber dem Vorjahr von 12,8 auf 16,3 % verbessern. Dieser Anstieg ist vor allem auf den im September 1983 eingeführten Golcel und die Aktivierung der Verkäufe über VW-Sparergemeinschaften zurückzuführen. Die Volkswagen Argentina konnte einschließlich der leichten Nutzfahrzeuge insgesamt 25.425 Fahrzeuge (+ 38,7 %) ausliefern und damit einen Gesamtmarktanteil von 15,0 (11,8) % erreichen.

Das mit der gestiegenen Nachfrage ausgeweitete Produktionsvolumen hatte auch eine Aufstockung der Belegschaft gegenüber dem Vorjahr um 6,6 % auf 3.353 Personen zur Folge.

Die Ertragsverhältnisse der Volkswagen Argentina sind weiterhin ungünstig. Die Gesellschaft schloß das Berichtsjahr 1984 mit einem negativen Ergebnis ab.

#### **Volkswagen de Mexico mit steigenden Verkaufszahlen**

Die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla/Pue., konnte im Berichtsjahr 87.998 Fahrzeuge auf dem mexikanischen Markt ausliefern und damit das – allerdings sehr niedrige – Vorjahresvolumen um 27,7 % steigern. Der im Februar 1984 neu eingeführte Corsar wurde vom Markt gut aufgenommen und trug wesentlich zu dem verbesserten Verkaufsergebnis bei. Der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft erhöhte sich um 2,7 %-Punkte auf 35,6 %.



Die Exporte – vor allem an die Volkswagenwerk AG – gingen 1984 zurück und lagen mit 16.292 Automobilen um 14,9 % unter der Vorjahreszahl.

Die Fahrzeugproduktion konnte zwar entsprechend dem verbesserten Inlandsabsatz angehoben werden, sie blieb jedoch noch erheblich unterhalb der installierten Kapazität. Der Anstieg der Mitarbeiterzahl gegenüber dem Vorjahresendstand um 2,9 % auf 13.284 Beschäftigte resultierte weitgehend aus dem Anlauf neuer Modelle sowie aus Programmerrhöhungen im Rahmen der Verbundfertigung.

Zur Stärkung der Kapitalbasis wurden die Eigenmittel im Mai 1984 um 21,4 Mrd. mex \$ (400 Mio. DM) erhöht.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr 1984 wies das Unternehmen einen erheblichen Verlust aus.

Der neue Golf wird seit Oktober 1984 auch bei der Volkswagen of South Africa hergestellt.



## Unterschiedliche Marktentwicklung

Die noch zum Jahresanfang 1984 vorhandenen positiven Ansätze der Konjunktorentwicklung in Südafrika haben sich im Verlauf des Jahres nicht bestätigt. Die wirtschaftliche Lage Nigerias wird nach wie vor durch die ausgeprägte Devisenknappheit des Landes bestimmt.

Die Entwicklung auf den Automobilmärkten verlief unterschiedlich. Während das südafrikanische Marktvolumen trotz der deutlich geringeren Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte noch auf Vorjahreshöhe lag, war der Pkw-Gesamtmarkt in Nigeria weiterhin stark rückläufig.

## Volkswagen of South Africa: schwierige Wettbewerbsverhältnisse

Die Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage, C.P., mußte im Jahresverlauf kontinuierlich Marktanteilsverluste hinnehmen, die im wesentlichen auf die Kaufzurückhaltung aufgrund des Auslaufs des Golf zurückzuführen sind. Im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge waren zusätzlich Ausfälle wegen Arbeitsunterbrechungen zu verzeichnen, so daß bei einem gesamten Verkaufsvolumen von 38.323 Einheiten (- 13,7 %) der Marktanteil der Gesellschaft von 11,5 auf 9,9 % im Jahr 1984 zurückging.

Anfang Oktober 1984 erfolgte die Markteinführung des neuen Golf, der unsere Wettbewerbsposition auf dem südafrikanischen Pkw-Markt stärken soll.

Die Zahl der bei der Volkswagen of South Africa beschäftigten Personen ging als Folge der geringeren Produktion um 13,0 % auf 6.312 Mitarbeiter zurück.

Zur Stärkung der Kapitalbasis und zur Finanzierung der unverändert hohen Investitionen wurden die Eigenmittel der Volkswagen of South Africa im Oktober und Dezember des Jahres um insgesamt 50 Mio. R (91 Mio. DM) erhöht.

Das Unternehmen mußte im Geschäftsjahr 1984 infolge des weiteren Verkaufsrückgangs einen Verlust hinnehmen. Zur Verbesserung der Ergebnissituation laufen umfangreiche Maßnahmen zur Kostensenkung.

#### Produktionsanstieg bei der Volkswagen of Nigeria

Die Volkswagen of Nigeria Ltd., Lagos, mußte im ersten Halbjahr 1984 an insgesamt 52 Tagen die Produktion einstellen. Es standen seitens der nigerianischen Nationalbank nicht ausreichend Devisen zum Materialeinkauf zur Verfügung. Nachdem in der zweiten Jahreshälfte die Materialversorgung mit CKD-Sätzen gesichert werden konnte, ergab sich für das Gesamtjahr noch ein Produktionsanstieg von 30,9% auf 17.582 Fahrzeuge.

Die Pkw-Verkäufe der Gesellschaft lagen mit 17.648 Fahrzeugen um 31,3% über denen des Vorjahres. Der Pkw-Marktanteil konnte von 29,7 auf 31,3% verbessert werden. Dagegen kam der Absatz der als Fertigfahrzeuge importierten leichten Nutzfahr-

zeuge als Folge fehlender Importlizenzen mit 488 (3.970) Einheiten fast zum Erliegen.

Die Gesellschaft, an der wir unverändert mit 40% beteiligt sind, erwirtschaftete erstmals seit 1979 wieder ein positives Ergebnis.

Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erwarten wir von dem Ende 1984 abgeschlossenen bilateralen Handelsabkommen zwischen Nigeria und Brasilien. Danach können Warenlieferungen aus Brasilien – auch Lieferungen von Fahrzeugsätzen der Volkswagen do Brasil – mit Ollieferungen aus Nigeria kompensiert werden.

Wolfsburg, den 22. März 1985

Der Vorstand

*[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]*

# 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.

Neben der Volkswagenwerk AG haben wir 22 inländische und 45 ausländische Gesellschaften konsolidiert. Diese Gesellschaften sind in der Übersicht auf den Seiten 60 und 61 besonders gekennzeichnet.

Erstmals wurde die im Jahr 1983 gegründete quattro GmbH, Ingolstadt, einbezogen. Die Gesellschaft hat 1984 ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Im Dezember 1984 gründeten wir in Mailand, Italien, die Automobili Germania S.p.A., die die Anteile der italienischen Importeursgesellschaft Autogerma S.p.A., Verona, zwischenzeitlich erworben hat. Zum 31. Dezember 1984 befanden sich mittelbar bereits 61,2 % der Anteile in ihrem Besitz. Nach Erwerb aller Aktien der Autogerma S.p.A. wird die Gesellschaft auf die Automobili Germania S.p.A. verschmolzen und diese wieder auf den Namen Autogerma S.p.A. umfirmiert. Der bisherige Hauptaktionär der italienischen Importeursgesellschaft beabsichtigt, an dieser Gesellschaft eine Minderheitsbeteiligung zu halten. Beide Gesellschaften wurden nicht in die Konsolidierung einbezogen, da der einzige Geschäftszweck der Automobili Germania S.p.A. im Erwerb der Anteile an der Autogerma S.p.A. besteht und die einheitliche Leitung bei der Autogerma S.p.A. zum 31. Dezember 1984 noch nicht gegeben war. Die Darstellung der Vermögens- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns wird durch die fehlende Einbeziehung kaum beeinträchtigt.

Als Folge der Verschmelzung der Volkswagen do Brasil S.A. mit der Volkswagen Caminhões Ltda. ist die Volkswagen Caminhões Ltda. formal

aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden (siehe auch S. 72). Die Vorelco of California, Inc. schied durch Umwandlung auf die Vorelco, Inc. zum 1. April 1984 aus. Am 17. Dezember 1984 erwarb die Volkswagenwerk AG von der TRIUMPH-ÄDLER AG die Aktien der Triumph-Adler North America Inc. und brachte diese als Sacheinlage bei der Volkswagen of America, Inc. ein. Der Konsolidierungskreis hat sich also nicht geändert.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden darüber hinaus fünf inländische und 16 ausländische Konzerngesellschaften. Im Inland handelt es sich um folgende Unternehmen:

Auto Union GmbH, Ingolstadt,  
Triumph-Adler Wohnungsbaugesellschaft mbH, Nürnberg,  
Schulteiß GmbH, i.L., Hamburg,  
Schultess & Ziehn (GmbH & Co.),  
i.L., Hamburg,  
NSU GmbH, Neckarsulm.

Da diese Gesellschaften keine oder keine nennenswerte Geschäftstätigkeit ausüben und von ihrer Gesamtheit her unbedeutend sind, wird der Einblick in die Vermögens- und Ertragslage durch die fehlende Einbeziehung in den Konzernabschluß nicht beeinträchtigt. Die übrigen ausländischen Gesellschaften sind ebenfalls insgesamt von geringer Bedeutung.

### Gliederung und Bewertung

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses haben wir die Empfehlungen des Arbeitskreises Weltabschlüsse der Schmalenbach-Gesellschaft grundsätzlich berücksichtigt. Die Gliederung entspricht den aktienrechtlichen Vorschriften. In der Bilanz haben wir die Entwicklung des Anlagevermögens gezeigt. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt. Aus Konzernsicht erforderliche Umgliederungen wurden vorgenommen. Den gesetzlichen Verfügungsbeschränkungen über das

Kapital gemeinnütziger Gesellschaften wurde durch Zuordnung der Rücklagen und des nicht zur Ausschüttung gelangenden Teils des Bilanzgewinns einer Konzerngesellschaft zu den Rückstellungen in der Konzernbilanz Rechnung getragen. Die bisher ausgewiesenen Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag haben wir unter der Bezeichnung Gewinnrücklagen weiter aufgliedert.

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Gesellschaften wurden nach einheitlich anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften, die den aktienrechtlichen Vorschriften entsprechen, aufgestellt und geprüft.

#### **Währungsumrechnung**

Zugänge bei den Sachanlagen wurden mit den Durchschnittskursen der Zugangsmonate, die übrigen Bewegungen mit den über die monatlichen Zugänge ermittelten gewichteten Kursmittelwerten umgerechnet (historische Kurse).

Während die Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet wurden, haben wir die übrigen Positionen des Finanzanlagevermögens mit den Kursen zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet und auf dieser Basis fortgeschrieben.

Alle übrigen Vermögensposten und Schulden wurden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Mit Ausnahme der Positionen, bei deren Umrechnung die historischen Kurse des Anlagevermögens heranzuziehen waren (Abschreibungen, Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen), haben wir die Erträge und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung mit den monatlichen Durchschnittskursen umgerechnet. Die Jahresergebnisse wurden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die sich aus der Währungsumrechnung der Bilanzpositionen ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen haben das Jahresergebnis nicht beeinflusst, sondern sind direkt in die Anderen Rücklagen eingegangen. Sie waren insgesamt negativ und ergaben sich vor allem aus der Umrechnung der süd- und mittelamerikanischen Abschlüsse. Die sich aus der Anwendung unterschiedlicher Kurse in der Gewinn- und Verlustrechnung ergebenden Umrechnungsunterschiede wurden vor dem Jahresüberschuß ergebnisneutral verrechnet.

#### **Kapitalkonsolidierung**

Die Kapitalkonsolidierung nahmen wir unter Aufteilung der Unterschiedsbeträge nach Ausgleichsposten aus der Erst- und Folgekonsolidierung vor. Dabei wurden die Anschaffungskosten für Anteile an Konzernunternehmen mit dem zum Erwerbszeitpunkt vorhandenen konsolidierungspflichtigen Kapital aufgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung haben wir entweder auf der Aktivseite als Sonderposten des Anlagevermögens oder auf der Passivseite unter den Konzernrücklagen gesondert ausgewiesen.

Die Anderen Rücklagen enthalten die

- Gewinnrücklagen der Volkswagenwerk AG,
- Ausgleichsposten aus der Folgekonsolidierung mit den Rücklagen der anderen einbezogenen Unternehmen und den Wertberichtigungen auf konsolidierte Beteiligungen, soweit sie nicht von den aktiven Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung abzusetzen waren,
- konzerninternen Gewinne, die sich im Umlauf- oder Anlagevermögen ergaben,
- Unterschiedsbeträge aus der Umrechnung der ausländischen Abschlüsse mit differenzierten Kursen, die in Vorjahren in den Kapitalrücklagen verrechnet worden

sind (die Vorjahreszahlen in der Bilanz wurden angeglichen).

Zusätzlich haben wir die Bilanzergebnisse der einbezogenen Konzerngesellschaften – ausgenommen die zur Ausschüttung an außenstehende Gesellschafter vorgesehenen Beträge – in die Anderen Rücklagen umgesetzt.

Im Betrage der im Konzernabschluß auszusondernden Beteiligungserträge der Obergesellschaft haben wir den Anderen Rücklagen Beträge entnommen und gesondert ausgewiesen. Eingestellt wurde in die Anderen Rücklagen der Unterschiedsbetrag zwischen dem Jahresüberschuß des Konzerns und dem Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG zuzüglich der Ergebnisanteile konzernfremder Gesellschafter. Damit sind die aus der Konsolidierung resultierenden Veränderungen des Konzernergebnisses verrechnet, so daß der Konzernbilanzgewinn dem ausgewiesenen Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG entspricht.

Der Ermittlung der Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz lagen für ausländische Gesellschaften die in Deutsche Mark umgerechneten und nach einheitlichen Grundsätzen bewerteten bzw. den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung angepaßten Abschlüsse zugrunde. Die im Zusammenhang mit der Umrechnung der ausländischen Abschlüsse aufgetretenen Währungsumrechnungsdifferenzen wurden den Minderheiten anteilig zugeordnet.

## Bilanz

### Aktiva

Das Sachanlagevermögen wurde unverändert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Bei inländischen Konzerngesellschaften wurden steuerlich zulässige Sonderabschreibungen vorgenommen. Daneben waren insbesondere bei Konzerngesellschaften im Ausland in wirtschaftlich begründeten Fällen außerplanmäßige Abschreibungen erforderlich.

Der Nettobuchwert der Sachanlagen verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 286 Mio. DM auf 11.515 Mio. DM. Die Veränderung ergab sich aus Zugängen von 4.613 Mio. DM, denen 4.899 Mio. DM Abschreibungen und Abgänge gegenüberstanden. Die Zugänge, die um 178 Mio. DM unter dem Wert des Vorjahres lagen, betrafen mit 27,0% die V.A.G. Leasing GmbH, mit 22,0% die Volkswagenwerk AG, mit 13,7% die Volkswagen of America und mit 10,9% die AUDI AG. Sie entfielen hauptsächlich auf die Positionen Betriebs- und Geschäftsausstattung, Anlagen im Bau sowie Maschinen und maschinelle Anlagen.

Das Schwergewicht der Investitionstätigkeit im Automobilbereich lag wie in den Vorjahren auf der Weiterentwicklung und Pflege des Produktprogramms und der Stärkung der Effizienz der Fertigung durch Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen sowie die Verbesserung der Flexibilität. 2.021 Mio. DM betrafen die Erneuerung der für das Leasing- und Vermietgeschäft eingesetzten Fahrzeuge. Anlageabgänge ergaben sich neben dem Verkauf gebrauchter Leasing- und Vermietfahrzeuge aus dem Verkauf des Sachanlagevermögens der VW KRAFTWERK GmbH an die neugegründete Volkswagenwerk AG Preußische Elektrizitäts-AG OHG, an der die Volkswagenwerk AG mit 5% beteiligt ist.

Die Finanzanlagen stiegen gegenüber dem 31. Dezember 1983 um 80 Mio. DM. Die Erhöhung war im

wesentlichen auf den in der Position **Beteiligungen** ausgewiesenen Zugang der Automobili Germana S.p.A. zurückzuführen. Daneben weisen wir in dieser Position vor allem die Anteile der Volkswagenwerk AG an den inländischen Vertriebszentren, der V.A.G. Sverige AB, der Volkswagenwerk AG Preußische Elektrizitäts-AG OHG, der TAS Tvornica Automobila Sarajevo und der Volkswagen of Nigeria Ltd. aus.

**Andere Wertpapiere des Anlagevermögens** wurden vor allem von der Volkswagen of South Africa gehalten.

In den **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** waren überwiegend Darlehen der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen of America enthalten. Zinslose und niedrig verzinsliche Darlehen wurden wie in den Vorjahren in Höhe des Barwertes ausgewiesen. Die Abzinsungsbeträge sind in den Abschreibungen enthalten. Die Wertansätze der Darlehen sind unter Berücksichtigung der aufgrund von Tilgungen aufzulösenden Wertberichtigungen beibehalten worden.

Die **Sonstigen Finanzanlagen** betrafen im wesentlichen aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen übernommene Anleihen in Brasilien.

Im aktiven **Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung** werden die zum Erwerbzeitpunkt über das buchmäßige Reinvermögen hinaus vorhandenen Werte ausgewiesen, soweit sie nicht bereits abgeschrieben wurden. Zum 31. Dezember 1984 enthielt diese Position im wesentlichen die bei der Konsolidierung der AUDI AG und der interRent Autovermietung GmbH entstandenen und gegebenenfalls um Abschreibungen verminderten Unterschiedsbeträge.

Die **Vorräte** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 794 Mio. DM bzw. 13,6%. Dieser Anstieg ergab sich vor allem aus den Abschlüssen der Volkswagen of America, der Volkswagen-

werk AG, der AUDI AG, der Volkswagen de Mexico und der Volkswagen do Brasil.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** ergaben sich mit 40% aus den Abschlüssen der inländischen und mit 60% aus denen der ausländischen Konzerngesellschaften.

**Wechsel** befanden sich vor allem im Bestand der V.A.G. France und der Volkswagenwerk AG.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 1983 um 3.380 Mio. DM. Die Zunahmen ergaben sich hauptsächlich bei der Volkswagenwerk AG, der AUDI AG, der Volkswagen de Mexico und der Volkswagen Argentina S.A.

Der Bestand an **Wertpapieren** im Betrage von 1.567 Mio. DM verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 940 Mio. DM. Die Wertpapiere wurden überwiegend von der Volkswagenwerk AG und der AUDI AG gehalten.

Unter den **Forderungen an verbundene Unternehmen** wiesen wir vor allem Forderungen an unsere italienische Importeursgesellschaft aus.

Die **Sonstigen Vermögensgegenstände** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 512 Mio. DM auf 4.764 Mio. DM. Die wesentlichen Beträge, die in dieser Position ausgewiesen werden, ergaben sich aus der Verkaufsfinanzierung (Kundenfinanzierung), der Einkaufsfinanzierung (Händlerfinanzierung) sowie aus Steuererstattungsansprüchen und Zinsforderungen. Die Erhöhung war vor allem auf gestiegene Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft zurückzuführen.

Die **Rechnungsabgrenzungsposten** setzten sich aus Provisionen und Aufwendungen, die in späteren Perioden zu verrechnen sind, aus dem Finanzierungsgeschäft der V.A.G. Kredit Bank GmbH, der V.A.G. Leasing GmbH und der ausländischen Finanzierungsgesellschaften zusammen.

### Passiva

Die Konzernrücklagen setzen sich aus den Kapitalrücklagen, Gewinnrücklagen und dem passiven Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung zusammen.

In den Kapitalrücklagen werden die Agio-Beträge der Gesetzlichen Rücklage der Volkswagenwerk AG ausgewiesen.

Als Gewinnrücklagen weisen wir die aus den Jahresüberschüssen der Volkswagenwerk AG in die Gesetzliche Rücklage eingestellten Beträge sowie die Anderen Rücklagen aus. Die Anderen Rücklagen verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 35 Mio. DM. Sie enthalten auch die Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung der ausländischen Abschlüsse mit unterschiedlichen Kursen (historische bzw. Stichtagskurs). Daneben enthält diese Position die seit Konzernzugehörigkeit erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinne und -verluste der Konzerngesellschaften, die von Obergesellschaften vorgenommenen, im Zuge der Konsolidierung eliminierten Wertberichtigungen auf Konzerngesellschaften, die im Anlagevermögen und in den Vorräten aus konzerninternen Lieferungen zu eliminierenden Beträge, die bei der Konsolidierung aufgehobenen Abzinsungen der von der Volkswagenwerk AG an Wohnungsbaugesellschaften gegebenen unverzinslichen oder niedrig verzinslichen Darlehen sowie sonstige aus der Konsolidierung ergebende ergebniswirksame Eliminierungsvorfälle.

Der passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung stellt den Überschuß des Reinvermögens über die Anschaffungskosten zum Zeitpunkt des Erwerbs dar. Zum 31. Dezember 1984 setzte sich dieser aus der Konsolidierung der Volkswagen of South Africa, der ehemaligen Volkswagen Caminhões Ltda. und der Volkswagen Argentina S.A. zusammen.

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

Sonderposten mit Rücklageanteil wurden neben der Obergesellschaft bei inländischen Konzerngesellschaften und der V.A.G. France gebildet.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen deckt das allgemeine Kreditrisiko ab. Sie wird bei in- und ausländischen Gesellschaften nach einheitlichen Grundsätzen gebildet.

Der Gesamtbetrag der Rückstellungen lag zum 31. Dezember 1984 mit 11.979 Mio. DM um 2.344 Mio. DM über dem Vorjahreswert. Von den Rückstellungen waren 39,6 % als langfristig, 33,3 % als mittelfristig und 27,1 % als kurzfristig anzusehen.

Die Pensionsrückstellungen wurden nach versicherungsmathematischer Berechnung grundsätzlich mit dem Teilwert angesetzt. Sie stammten aus den Abschlüssen der inländischen Konzerngesellschaften. Der im Jahr 1982 gebildete Sonderposten mit Rücklageanteil aus der Umstellung des Rechnungszinsfußes von 5,5 auf 6 % wurde anteilmäßig aufgelöst.

Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung wurden im wesentlichen bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI AG gebildet.

Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung wurden vor allem in den Abschlüssen der Volkswagenwerk AG, der Volkswagen Argentina S.A. und der Volkswagen do Brasil gebildet.

In den Sonstigen Rückstellungen waren im wesentlichen Beträge für Garantie- und Vertriebsaufwendungen, Steuern und Personalverpflichtungen enthalten.

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren erhöhten

sich gegenüber dem Vorjahr um 376 Mio. DM. Die Zunahmen ergaben sich neben dem umrechnungsbedingten Anstieg der langfristigen US \$-Verbindlichkeiten im wesentlichen aus den Abschlüssen der AUDI FINANCE N.V., der V.A.G. France und der V.A.G. Kredit Bank GmbH. Sie betrafen die Begebung einer 150 Mio. DM- und einer 150 Mio. FF-Anleihe sowie langfristige Kreditaufnahmen.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfielen 64,3 % auf inländische und 35,7 % auf ausländische Gesellschaften.

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 Argentina S.A.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 512 Mio. DM. Zunahmen ergaben sich vor allem bei der Volkswagen of America und der Volkswagenwerk AG, Abnahmen bei der V.A.G. Kredit Bank GmbH und der V.A.G. France.

Die Erhaltenen Anzahlungen stammten hauptsächlich aus den Abschlüssen der Volkswagen Argentina S.A. und der Volkswagenwerk AG.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzten sich überwiegend aus Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft sowie aus Verbindlichkeiten aus Steuern und Zöllen zusammen.

Die Rechnungsabgrenzungsposten enthielten im wesentlichen Finanzierungserträge, die über die Laufzeit der abgeschlossenen Verträge zu vereinnahmen sind.

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

Die Volkswagenwerk AG hat nominal 2 Mio. DM der Wertpapiere des Umlaufvermögens zur laufenden Abwicklung von Importen verpfändet. Sie haftet außerdem für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften im Betrage von 4.492.400 DM. Einzahlungsverpflichtungen bestanden für eine GmbH & Co. KG von 1.300.000 DM. Gegenüber einer Genossenschaft und einer GmbH (satzungsgemäße Nachschußpflicht) bestanden Haftungsverhältnisse in Höhe von 138.600 DM.

#### Gewinn- und Verlustrechnung

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1984 wurden durch die Wechselkursentwicklung der Deutschen Mark gegenüber dem US-Dollar und den vom US-Dollar abhängigen Währungen beeinflusst. Der Vergleich mit dem Vorjahr ist hierdurch beeinträchtigt.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr um 5.582 Mio. DM oder 13,9% auf 45.671 Mio. DM. Der Auslandsanteil betrug 67,9% gegenüber 63,9% im Vorjahr.

Die Gesamtleistung nahm um 6.092 Mio. DM oder 15,0% auf 46.772 Mio. DM zu.

Der Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren war vor allem eine Folge der Verschiebung in der Modellstruktur, von Materialpreisanhebungen sowie von Wechselkursveränderungen.

Erträge aus Beteiligungen stammten fast ausschließlich aus dem Abschluß der Volkswagenwerk AG und betrafen im wesentlichen die Gewinnanteile an den inländischen Vertriebszentren.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge resultierten hauptsächlich aus den

Abschlüssen der Volkswagen do Brasil, der Volkswagenwerk AG und der VAG Kredit Bank GmbH.

Die Gewinne aus Anlageabgängen fielen überwiegend beim Verkauf gebrauchter Fahrzeuge der Vermietgesellschaften sowie bei der VW KRAFTWERK GmbH an.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen stammten im wesentlichen aus den Abschlüssen der Volkswagen of America und der AUDI AG.

Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil ergaben sich vor allem bei den inländischen Gesellschaften aus der Auflösung der Rücklagen gem. Abschnitt 34 EStR, durch die planmäßige Abwicklung der Rücklage gem. § 52 Abs. 5 EStG und die Auflösung der Sonderposten gem. § 3 Auslandsinvestitionsgesetz und § 1 Entwicklungsländer-Steuerergänzungsgesetz.

Die Sonstigen Erträge resultierten insbesondere aus Währungsgewinnen, der Weiterberechnung von Werbematerial und Verkaufsförderungskosten, aus Miet- und Pachteinnahmen und aus Einnahmen aus der Weiterberechnung von Gewährleistungskosten an Lieferanten.

Der Personalaufwand lag mit 13.227 Mio. DM um 856 Mio. DM oder 6,9% über dem Vorjahr. Die Zunahme war vor allem eine Folge der Tarifierhöhungen sowie der Berücksichtigung zukünftiger Jubiläumsaufwendungen bei den inländischen Konzerngesellschaften, soweit diese tariflich vereinbart sind.

In der Position Abschreibungen auf Finanzanlagen wurden neben den Abschreibungen auf langfristige Ausleihungen auch Abschreibungen auf aktive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung ausgewiesen.

Die Verluste aus Anlageabgängen ergaben sich hauptsächlich aus den

Abschlüssen der Volkswagen do Brasil und der Volkswagen of America.

Die Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen wurde beeinflusst durch die inflationsbedingt hohen Finanzierungskosten in den lateinamerikanischen Ländern.

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen lagen vor allem aufgrund der günstigeren Ertragslage bei der Volkswagenwerk AG, der AUDI AG und der Volkswagen of America über dem Wert des Vorjahres.

Unter den Sonstigen Steuern wurden insbesondere Umsatzsteuern und andere Steuern ausländischer Gesellschaften ausgewiesen.

Die Sonstigen Aufwendungen setzten sich im wesentlichen aus Aufwendungen für Werbe- und Verkaufsförderung, Währungsverlusten, Aufwendungen für Instandsetzung und Erhaltung, Aufwendungen für den Versand der Erzeugnisse sowie aus Aufwendungen für steuerliche Risiken zusammen.

Der Jahresüberschuß im Konzern von 228 Mio. DM resultierte im wesentlichen aus der verbesserten Ertragsituation der Volkswagenwerk AG, der Volkswagen of America, den verbesserten Ergebnissen der lateinamerikanischen Gesellschaften, denen ungünstigere Entwicklungen bei der TRIUMPH-ADLER-Gruppe und der Volkswagen of South Africa gegenüberstanden.

# Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG

## Bilanz

### Aktiva

Die Investitionen in **Sachanlagen** betragen im Berichtsjahr 1.029 (1.480) Mio. DM. Diese Investitionen dienten im wesentlichen der Weiterentwicklung und Pflege unseres Produktprogramms unter besonderer Berücksichtigung des Umweltschutzes sowie der Verbesserung von Arbeitsabläufen und Arbeitsbedingungen.

Bei den fertigen Anlagen beliefen sich die Zugänge einschließlich der Umbuchungen aus den Anlagen im Bau und den Anzahlungen auf Anlagen auf 989 (1.585) Mio. DM. Davon entfielen auf Betriebs- und Geschäftsausstattung 461 (786) Mio. DM, Maschinen und maschinelle Anlagen 363 (611) Mio. DM und auf Grundstücke und Gebäude 165 (188) Mio. DM.

Der Bruttobuchwert des Sachanlagevermögens erreichte am Ende des Berichtsjahres 16.025 (15.418) Mio. DM. Nach Abzug der hierauf gebildeten Wertberichtigungen von 12.869 (11.939) Mio. DM ergab sich der in der Bilanz für das Sachanlagevermögen auszuweisende Nettobuchwert von 3.156 (3.479) Mio. DM.

Die Sachanlagen wurden wie bisher zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. Der Ansatz der Herstellungskosten und der Anzahlungen auf Anlagen sowie die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen basierten auf Grundsätzen, die bereits in den Geschäftsberichten 1981 und 1982 angegeben wurden. Erhöhte Absetzungen bzw. Sonderabschreibungen wurden im Berichtsjahr gem. § 3 Zonenrandförderungsgesetz, § 6b EStG, § 7d EStG, Abschnitt 35 EStR und § 82d EStDV vorgenommen. Diese Maßnahmen beliefen sich insgesamt auf 214 (337) Mio. DM.

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden auf Spezialwerkzeuge sowie infolge fehlender weiterer Einsatz-

möglichkeiten auf andere bewegliche Wirtschaftsgüter vorgenommen.

Zulagen und Zuschüsse minderten die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. Soweit sie auf Vorjahreszugänge entfielen, wurden sie als Abgang ausgewiesen.

Auf die einzelnen Werke verteilten sich die Investitionen wie folgt (in Mio. DM):

Werke		davon bewegliche Wirtschaftsgüter
Wolfsburg	469	411
Hannover	147	99
Kassel	161	150
Salzgitter	189	185
Emden	32	25
Braunschweig	31	25
	<u>1.029</u>	<u>895</u>

Immaterielle Anlagewerte haben wir nicht aktiviert.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Zugänge an **Beteiligungen** betrafen im wesentlichen Kapitalerhöhungen bei der V.A.G. Kredit Bank GmbH, Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Volkswagen do Brasil S.A., Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. und der Volkswagen of America, Inc. Weitere Zugänge an Beteiligungen entstanden im Zusammenhang mit der Gründung der Automobili Germania S.p.A., durch eine Beteiligung an der neugegründeten Volkswagenwerk AG Preußische Elektrizitäts-AG OHG sowie durch eine Kapitaleinzahlung bei der TAS Tvoronica Automobila Sarajevo. Die Abgänge resultierten vorwiegend aus dem Verkauf der Auto Union GmbH an die AUDI AG sowie aus der Zusammenlegung von Vertriebszentren.

Die Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten, gemindert um erforderliche Wertberichtigungen, bewertet. Wegen der in verschiedenen Beteiligungen liegenden Risiken wurden 1984 Abschreibungen auf sechs ausländische und eine inländische Gesellschaft vorgenommen. Von dem Gesamtbetrag der Abschreibungen entfielen 358 Mio. DM auf Zugänge des Berichtsjahres.

Die **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** enthielten Mittel, die Wohnungsbaugesellschaften und Werksangehörigen zur Verfügung gestellt wurden. Die ab 1955 gewährten Darlehen wurden mit 7% abgezinst. Die bis zum 31. Dezember 1954 gem. § 7c EStG gegebenen Darlehen wurden voll wertberichtigt. Die Wertansätze der Darlehen sind

unter Berücksichtigung der aufgrund von Tilgungen aufzulösenden Wertberichtigungen beibehalten worden. Die Abschreibungen betrafen Zugänge des Berichtsjahres.

Die **Vorräte** nahmen gegenüber dem Vorjahr um 209 Mio. DM auf insgesamt 2.367 Mio. DM zu. Sie wurden unverändert nach den im Geschäftsbericht 1981 erläuterten Grundsätzen bewertet.

Von den **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** im Betrage von 727 Mio. DM stammten 603 Mio. DM aus dem Auslandsgeschäft und 124 Mio. DM aus dem Inlandsgeschäft. Fällige Forderungen wurden zwischenzeitlich überwiegend ausgeglichen. Für Ausfallrisiken wurden Wertkorrekturen vorgenommen.

Die Abschreibungen verteilten sich auf die Zugänge des Jahres 1984 wie folgt:

Angaben in Tsd. DM	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	Bauten auf fremden Grundstücken		Maschinen und maschinelle Anlagen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Anzahlungen auf Anlagen	
		mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	mit Wohnbauten ohne Bauten					
Zugänge des Geschäftsjahres 1984 <sup>1)</sup>	162.550	47	5	1.667	363.329	413.052	77.400	24.600
Abschreibungen auf die Zugänge des Geschäftsjahres 1984	31.021	12	5	642	178.227	181.780	37.750	12.300

<sup>1)</sup> Zugänge einschl. Umbuchungen aus Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen (ohne noch nicht zum Einsatz gekommene, noch nicht abgeschriebene

Spezialwerkzeuge, aber einschl. Zugänge an Grund und Boden, auf die nach § 6b EStG Abschreibungen vorgenommen werden konnten)

Der Bestand an Wertpapieren verringerte sich durch den Verkauf von Obligationen und Schuldverschreibungen um 735 Mio. DM. Die Wertpapiere wurden grundsätzlich zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Berücksichtigung des niedrigeren beizulegenden Wertes am Jahresende, bilanziert. Von den Wertpapieren wurden zugunsten des Hauptzollamtes Hannover als Sicherheit für die laufende Abwicklung von Importen nominell 2 Mio. DM verpfändet.

Der Wertansatz der Eigenen Aktien wurde unverändert beibehalten. Ihr Nennwert entspricht 1,3 % des Grundkapitals. Sie wurden im Jahr 1971 im Zusammenhang mit einem den Audi-Aktionären unterbreiteten Umtauschangebot anlässlich einer Kapitalerhöhung erworben. Insgesamt wurden 301.206 Stück, gleich nominell 15.060.300,- DM, zu einem Durchschnittskurs von 190,04 DM pro Aktie gekauft. Die Rücklage für die eigenen Aktien ist in der gesetzlich vorgeschriebenen Höhe gebildet worden.

Die Forderungen an verbundene Unternehmen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 323 Mio. DM. Der Anstieg betraf im wesentlichen die Forderungen an die V.A.G. leasing GmbH, die V.A.G. France S.A. sowie die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. Demgegenüber war insbesondere bei der AUDI AG, der Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. und der TRIUMPH-ADLER AG ein Forderungsrückgang zu verzeichnen. Außerdem wurden erstmalig Forderungen an die Autogerma S.p.A. ausgewiesen.

Die Forderungen verteilten sich mit 2.197 Mio. DM auf inländische und mit 1.181 Mio. DM auf ausländische Unternehmen. Für Ausfälle und Kursrisiken wurden Wertkorrekturen vorgenommen.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände betrafen vorwiegend ein kurzfristiges Darlehen an eine inländische Beteili-

gungsgesellschaft, Forderungen an das Finanzamt auf Erstattung von Vorsteuerbeträgen sowie noch nicht fällige Zinsforderungen. Für risikobehaftete Ansprüche wurden Wertberichtigungen gebildet.

#### Passiva

Das Grundkapital beträgt unverändert 1.200 Mio. DM. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 12. Juli 1984 wurde vorsorglich ein Genehmigtes Kapital in Höhe von 300 Mio. DM sowie ein Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM bis zum 30. Juni 1989 geschaffen.

Die Gesetzliche Rücklage, die Rücklage für eigene Aktien sowie die Anderen Rücklagen blieben unverändert.

Die Sonderposten mit Rücklageanteil verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 33 Mio. DM. Die Auflösungen nahmen wir entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen vor.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen wurde wie im Vorjahr mit 1 % der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Geleisteten Anzahlungen gebildet.

Die Pensionsrückstellungen wurden gem. § 6a EStG nach versicherungsmathematischen Grundsätzen (Teilwertverfahren) ausgewiesen.

Wesentliche Positionen der Sonstigen Rückstellungen waren Rückstellungen für Steuern, Garantie- und Vertriebsrückstellungen sowie Rückstellungen für Kosten der Belegschaft.

Von den Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren verringerte sich die 1972 begebene Anleihe über 300 Mio. DM.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfielen 1.163 Mio. DM auf inländische und 185 Mio. DM auf ausländische Lieferanten.

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betraf fast ausschließlich das laufende Geschäft.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ergab sich im wesentlichen gegenüber der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., der Volkswagen of America, Inc. sowie der Volkswagen Bruxelles S.A.; die Verbindlichkeiten gegenüber der VW KRAFTWERK GmbH haben abgenommen.

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

## Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4.587 Mio. DM auf 33.774 Mio. DM an. Die Zunahme resultierte vor allem aus der Ausweitung des Exportgeschäfts. Im Export lagen die Umsatzerlöse um 31,1% über, im Inland dagegen um 0,2% unter denen des Vorjahres. Vom Gesamtumsatz entfielen 75,7% auf das Fahrzeuggeschäft, 17,0% auf sonstige Verkäufe und 7,3% auf Ersatzteileverkäufe.

Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren lagen um 2.261 Mio. DM oder 11,6% über denen des Vorjahres. Das war die Folge höherer Einstandskosten der bezogenen Fahrzeuge, des gestiegenen Verbrauchs von Fertigungsmaterial und der Mehrproduktion von Teilen im Rahmen der Verbundfertigung sowie von Einkaufspreis erhöhungen.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen stammten von den inländischen Tochtergesellschaften AUDI AG, VW KRAFTWERK GmbH, V.A.G. Transport GmbH, V.A.G. Kredit Bank GmbH und WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH.

In den Erträgen aus Beteiligungen sind überwiegend die Ausschüttungen der V.A.G. Kredit Bank GmbH, der Volkswagen Canada Inc., der Volkswagen Bruxelles S.A. und die anteiligen Gewinne der inländischen Vertriebszentren enthalten.

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen betrafen Zinsen aus Darlehensgewährungen.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge resultierten hauptsächlich aus Wertpapieren des Umlaufvermögens, aus Darlehen an verbundene Unternehmen und aus Zinsen für Festgeldguthaben.

Gewinne aus Anlageabgängen resultierten aus dem Verkauf von Finanz- und Sachanlagen sowie aus Erträgen aus der Rückzahlung von Wohnungsbaudarlehen.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen fielen überwiegend bei Rückstellungen für Personal- und Vertriebsaufwendungen an.

Die Sonstigen Erträge entstanden insbesondere aus der Weiterberechnung von Steuern an verbundene Unternehmen, der Abwicklung von Geschäften in ausländischen Währungen, Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren sowie aus weiterberechneten Dienstleistungen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 485 Mio. DM oder 6,6% auf 7.809 Mio. DM (vergl. auch Berichtsteil „Personal- und Sozialwesen“, S. 34 ff.). Wesentliche Komponenten für die Zunahme waren die Berücksichtigung zukünftiger Jubiläumzahlungen sowie die Tarifierhöhung ab 1. Mai 1984.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen fielen hauptsächlich für Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen an.

Der Anstieg der Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen betraf im wesentlichen Ertragsteuern des laufenden Jahres.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme resultierten vorwiegend aus einem Forderungsverzicht gegenüber der TRIUMPH-ADLER AG sowie aus einer Verlustübernahme der Volkswagenwerk AG Preußische Elektrizitäts-AG OHG.

Wesentliche Positionen in den Sonstigen Aufwendungen waren Versandkosten aus dem Vertrieb unserer Erzeugnisse, allgemeine Risiken, Material und Fremdleistungen für Instandsetzung und Erhaltung der Anlagen, Werbe- und Verkaufsförde-

rungskosten sowie Aufwendungen aus der Abwicklung von Geschäften in ausländischen Währungen.

### Zusätzliche Einzelangaben

Neben den in der Bilanz vermerkten **Eventualverbindlichkeiten** bestanden Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung im Betrage von 61.500.000 DM. Außerdem hafteten wir für zurückerhaltene Einlagen von Kommanditgesellschaften mit 4.492.400 DM.

Im Betrage des uns von der Volkswagen International Finance N.V. gewährten Darlehens von 200 Mio. DM, das aus der von ihr begebenen Anleihe stammt, haben wir gegenüber allen Anleihegläubigern eine Garantierklärung abgegeben.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen im Jahr 1984 10.238.282 DM. Frühere Mitglieder des Vorstands oder ihre Hinterbliebenen erhielten 5.203.577 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 308.300 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 Sachanlagen 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) Gesellschaften 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 AG getätigt werden, erhalten im Konzern den Charakter von Lieferungen zwischen rechtlich unselbständigen 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/-verlust:** Das ist der Gewinn/Verlust einer Gesellschaft, der sich nach Zuführung zu den bzw. Auflösung von Rücklagen aus dem Jahresüberschuß/-fehlbetrag unter Einbeziehung eines Gewinn- bzw. Verlustvortrags ergibt. Der Bilanzgewinn ist Basis für die Beschlußfassung der Hauptversammlung.

**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 + 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 gegebenenfalls 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 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 For-

derungen 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 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 Ausweispflicht 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.

**Gewinnvortrag:** Er ist ein nach Gewinnverwendungsbeschluß der Hauptversammlung verbleibender 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 langfristig genutzten Gegenständen des Anlagevermögens – wie Grundstücke, Maschinen und Betriebs- und Geschäftsausstattung. Ferner gehören hierzu die Zugänge von immateriellen Anlagegütern 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/-fehlbetrag:**

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, Bedingtes:** Das Wesen einer bedingten Kapitalerhöhung besteht darin, daß eine Erhöhung des Grundkapitals bis zu einem bestimmten Nennbetrag von der Hauptversammlung beschlossen wird, die Durchführung – anders als bei einer ordentlichen Kapitalerhöhung – jedoch sowohl dem Umfang als auch dem Zeitpunkt nach unbestimmt bleibt. In erster Linie dient das bedingte Kapital dazu, die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen oder Optionsanleihen zu ermöglichen.

**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 Aktienausgabe 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 1984 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Volkswagenwerk AG von gegenwärtig 1.200 Mio. DM auf bis zu 1.500 Mio. DM durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Aktien bis zum 30. Juni 1989 zu erhöhen. Hierbei soll den Aktionären das Bezugsrecht eingeräumt werden.

**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, gegebenenfalls unter Eliminierung von Zwischengewinnen (Aufwands- und Ertragskonsolidierung).

**Liquide Mittel:** Dies sind die jederzeit verfügbaren finanziellen Mittel eines Unternehmens. Hierunter fallen Schecks, Kassenbestand, Postgiro Guthaben sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

**Liquidität:** Hierunter wird die Fähigkeit des Unternehmens verstanden, 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 § 150 a 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 gegebenenfalls 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.

#### **Sonderposten mit Rücklageanteil:**

Das Steuerrecht gewährt beim Vorliegen bestimmter Sachverhalte die Möglichkeit zur Bildung einer steuerfreien Rücklage, die in späteren Jah-

ren 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 gem. § 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

**Verlustvortrag:** Das ist der Verlust eines Jahres, der am Schluß der Bilanz gesondert auszuweisen und auf Rechnung des nächsten Jahres vorzutragen ist, wenn die offenen Rücklagen und ein eventueller Gewinnvortrag zu seiner Tilgung nicht ausreichen bzw. wenn die offenen Rücklagen nicht zur Tilgung herangezogen werden.

**Vorräte:** Sie enthalten die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertigen Erzeug-

nisse, fertigen Erzeugnisse und Waren. Dabei sind Rohstoffe alle Stoffe, die als wesentliche Bestandteile unmittelbar in das Erzeugnis eingehen; Hilfsstoffe sind nur Nebenbestandteile des Produkts. 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 Weiterverarbeitung 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.

# Konzernbilanz zum 31. Dezember 1984

in Tausend DM

Aktiva							Passiva	
	Vortrag 1.1.1984	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschrei- bungen	Stand 31.12.1984	Stand 31.12.1983	
<b>Anlagevermögen</b>								
<b>A. Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>								
Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	3.756.983	216.752	46.856	205.311	275.075	3.857.115	3.756.983	
mit Wohnbauten	356.325	21.603	903	25.778	19.933	382.870	356.325	
ohne Bauten	156.712	4.905	8.799	- 20.521	44	132.253	156.712	
Bauten auf fremden Grundstücken	58.733	5.759	1.305	3.504	10.747	55.944	58.733	
Maschinen und maschinelle Anlagen	2.010.308	727.055	43.768	215.065	943.239	1.965.421	2.010.308	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.217.107	2.936.120	559.984	511.693	2.659.177	4.445.759	4.217.107	
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.240.629	699.079	273.354	- 941.330	53.997	871.427	1.240.629	
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	4.062	2.027	2.047	500	823	3.719	4.062	
	11.800.859	4.613.300	937.016	-	3.962.635	11.514.508	11.800.859	
<b>B. Finanzanlagen</b>								
Beteiligungen	77.666	105.323	321	-	9.191	175.477	77.666	
Andere Wertpapiere des Anlagevermögens	24.297	2	20.386	-	-	3.913	24.297	
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	226.035	72.825	31.736 <sup>1)</sup>	-	39.221	227.903	226.035	
Nennbetrag am 31.12.1984	337.666							
davon durch Grundpfandrechte gesichert	107.292							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG	3.950							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG	162							
Sonstige Finanzanlagen	17.217	9.311	22	-	6.338	20.166	17.217	
	345.215	187.461	32.465	-	54.750	423.461	345.215	
	12.146.074	4.800.761	969.481	-	4.017.385	11.939.969	12.146.074	
						119.170	119.170	
						12.059.139	12.265.244	
<b>C. Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung</b>								
						6.699.188	5.845.491	
<b>Umlaufvermögen</b>								
<b>A. Vorräte</b>								
						15.296	32.372	
						2.318.543	1.734.318	
						3.209	20.955	
						13.834	6.098	
						5.023.430	1.643.150	
						1.567.006	2.507.204	
						21.235	21.235	
						84.701	10.237	
						4.763.599	4.251.797	
						14.023.487	10.372.510	
						20.662.675	16.218.001	
<b>B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>								
						5.435		
						3.209		
						13.834	6.098	
						5.023.430	1.643.150	
						1.567.006	2.507.204	
						21.235	21.235	
						84.701	10.237	
						4.763.599	4.251.797	
						14.023.487	10.372.510	
						20.662.675	16.218.001	
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>								
						271.370	316.790	
						-	58.762	
						32.993.084	28.858.797	

Passiva		
	Stand 31.12.1984	Stand 31.12.1983
<b>Grundkapital der Volkswagenwerk AG</b>		
Bedingtes Kapital	200.000	
<b>Konzernrücklagen</b>		
Kapitalrücklagen <sup>2)</sup>	783.387	783.387
Gewinnrücklagen		
Gesetzliche Rücklage der Volkswagenwerk AG	60.000	60.000
Andere Rücklagen <sup>3)</sup>	4.199.213	4.174.100
Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	34.761	37.880
	5.017.361	5.055.367
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>		
davon am Gewinn	3.734	
davon am Verlust	20.470	
	323.452	283.759
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	163.249	181.411
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuergesetz	108.473	115.306
Rücklagen gemäß französischen Vorschriften	49.054	48.126
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitionssteuergesetz	4.342	5.789
Rücklage gemäß § 6b EStG	156	2.870
Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 35 EStR	156	-
Rücklage gemäß Abschnitt 34 EStR	-	65.102
Rücklage gemäß § 3 Auslandsinvestitionssteuergesetz	-	8.509
	325.430	427.115
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		
	51.038	45.005
<b>Rückstellungen</b>		
Pensionsrückstellungen	4.738.903	4.235.067
Andere Rückstellungen		
Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	29.442	16.543
Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	18.537	15.154
Sonstige Rückstellungen	7.191.755	5.368.312
	11.978.737	9.635.076
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>		
Anleihen	961.208	728.570
davon durch Grundpfandrechte gesichert	90.000	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.111.863	1.010.728
davon durch Grundpfandrechte gesichert	258.006	
Sonstige Verbindlichkeiten	313.869	271.940
davon durch Grundpfandrechte gesichert	92.366	
vor Ablauf von vier Jahren fällig	1.400.543	
	2.386.939	2.011.238
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.094.035	2.680.693
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	659.255	778.537
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.151.863	4.839.521
Erhaltene Anzahlungen	141.939	81.530
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	569	62
davon aus Lieferungen und Leistungen	285	
Sonstige Verbindlichkeiten	2.139.989	1.641.156
	11.387.650	10.021.499
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
	198.446	179.738
<b>Konzernbilanzgewinn</b>		
	124.031	-
<b>Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln</b>		
	574.658	
<b>Verbindlichkeiten aus Bürgschaften</b>		
	141.726	
<b>Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen</b>		
	20.916	
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>		
	33.733	
	32.993.084	28.858.797

<sup>1)</sup> sichert mit Kursdifferenzen in Höhe von 10.443 Tsd. DM<sup>2)</sup> Diese Position weist das in der gesetzlichen Rücklage der Volkswagenwerk AG (843.387 Tsd. DM) erhaltene Agio aus<sup>3)</sup> einschließlich Währungsumrechnungsdifferenzen (Vorjahreszahlen wurden angepasst)

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1984

in Tausend DM

	1984	1983
<b>Außenumsatzerlöse</b>	<b>45.671.078</b>	<b>40.088.871</b>
Bestandserhöhung der Erzeugnisse	630.214	76.526
Andere aktivierte Eigenleistungen	46.301.292	40.165.397
	470.363	514.539
<b>Gesamtleistung</b>	<b>46.771.455</b>	<b>40.679.936</b>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	23.824.180	20.851.808
<b>Rohertrag</b>	<b>22.947.503</b>	<b>19.828.128</b>
Erträge aus Beteiligungen	41.242	49.225
Erträge aus anderen Finanzanlagen	15.971	16.104
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.212.665	961.530
Gewinne aus Anlageabgängen	209.372	184.305
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	158.185	185.821
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	104.577	43.825
Sonstige Erträge	1.764.795	1.393.014
davon außerordentliche	253.860	
	<b>3.536.907</b>	<b>2.833.924</b>
	<b>26.484.410</b>	<b>22.662.052</b>
Löhne und Gehälter	10.801.650	9.959.170
Soziale Abgaben	1.673.413	1.569.086
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	752.373	842.300
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	3.962.635	3.451.270
Abschreibungen auf Finanzanlagen (1984 einschließlich 4.013 auf konsolidierte Beteiligungen)	58.764	237.306
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	236.117	190.136
Verluste aus Anlageabgängen	20.665	85.827
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.462.252	1.447.603
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.265.822	494.088
b) sonstige	102.512	86.286
	<b>1.368.334</b>	<b>580.374</b>
Aufwendungen aus Verlustübernahme	4.005	20
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	2.072	74.285
Sonstige Aufwendungen	5.863.255	4.439.877
	<b>26.256.435</b>	<b>22.877.254</b>
<b>Jahresüberschuß (1983 Jahresfehlbetrag)</b>	<b>227.975</b>	<b>215.202</b>
Verlustvortrag der Volkswagenwerk AG (1983 Gewinnvortrag)	58.762	26.350
	<b>169.213</b>	<b>188.852</b>
Veränderung der Konzernrücklagen		
Entnahmen	76.216	94.487
Einstellungen	138.134	49.108
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	61.918	45.379
	3.734	2.921
Auf konzernfremde Gesellschaften entfallender Verlust	20.470	87.632
<b>Konzernbilanzgewinn (1983 Konzernbilanzverlust)</b>	<b>124.031</b>	<b>58.762</b>

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

Hannover, den 22. März 1985

**TREUARBEIT Aktiengesellschaft**  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster  
Wirtschaftsprüfer

Siepe  
Wirtschaftsprüfer

Wöllburg, den 22. März 1985

**Volkswagenwerk Aktiengesellschaft**

Der Vorstand

# Bilanz der Volkswagenwerk AG zum 31. Dezember 1984

## Aktiva

	Vortrag 1.1.1984 DM	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschrei- bungen DM	Stand 31.12.1984 DM	Stand 31.12.1983 Tausend DM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>A. Sachanlagen</b>							
Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.496.765.310	104.884.177	11.625.424	57.381.500	141.283.026	1.506.122.537	1.496.765
mit Wohnbauten	8.958.104	46.431	23	421	294.278	8.710.655	8.958
ohne Bauten	40.433.239	8.199	12.864	158.807	4.828	40.382.553	40.433
Bauten auf fremden Grundstücken	21.378.145	1.364.959	1	301.700	6.658.236	16.386.327	21.378
Maschinen und maschinelle Anlagen	537.027.615	335.740.729	20.463.326	27.454.153	444.615.169	435.144.002	537.028
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.190.166.691	386.481.657	15.516.301	74.902.951	648.934.356	987.100.642	1.190.167
Anlagen im Bau	170.092.735	146.184.338	13.028.738	- 150.723.982	37.750.000	114.774.353	170.093
Anzahlungen auf Anlagen	14.456.371	54.783.755	82.671	- 9.475.550	12.300.000	47.381.905	14.456
	3.479.278.210	1.029.494.245	60.729.348	-	1.291.839.893	3.156.203.214	3.479.278
<b>B. Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	1.998.464.119	746.189.127	38.203	-	599.096.416	2.145.518.627	1.998.464
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	140.972.240	33.108.550	34.420.293	-	7.458.315	132.202.182	140.972
Nennbetrag am 31.12.1984 DM 243.442.877							
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 79.084.730							
an verbundene Unternehmen gegeben DM 53.132.498							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG DM 1.238.030							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG DM 147.450							
	2.139.436.359	779.297.677	34.458.496	-	606.554.731	2.277.720.809	2.139.436
	5.618.714.569	1.808.791.922	95.187.844	-	1.898.394.624	5.433.924.023	5.618.714
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>A. Vorräte</b>							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						618.948.197	551.509
Unfertige Erzeugnisse						887.866.633	852.991
Fertige Erzeugnisse, Waren						860.462.504	753.765
						3.367.277.334	2.158.265
<b>B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Gekaufte Anzahlungen						4.935.122	3.628
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						726.744.479	462.682
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	DM 4.843.213						
Wechsel						16.869.963	8.982
davon von verbundenen Unternehmen	DM 3.904.760						
davon bundesbankfähig	DM -						
Kassenbestand und Postguthaben						3.288.142	1.633
Guthaben bei Kreditinstituten						3.410.356.740	870.983
Wertpapiere						1.338.767.465	2.073.499
Eigene Aktien (Nennbetrag am 31.12.1984 DM 15.060.300)						21.234.776	21.235
Forderungen an verbundene Unternehmen						3.378.130.999	3.054.833
Sonstige Vermögensgegenstände						429.028.349	259.095
						9.329.356.028	6.756.570
						11.696.433.362	8.914.835
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
						433.667	418
<b>Bilanzverlust</b>							
						-	58.762
						17.130.991.052	14.592.729

## Passiva

	Stand 31.12.1984 DM	Stand 31.12.1983 Tausend DM
<b>Grundkapital</b>		
Bedingtes Kapital	DM 200.000.000	1.200.000
<b>Offene Rücklagen</b>		
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
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	141.100.000	156.800
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuerergänzungsgesetz	108.473.307	115.308
Rücklage gemäß §§ 1 u. 3 Auslandsinvestitionsgesetz	4.341.600	14.298
Rücklage gemäß § 6b EStG	155.928	344
Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 35 EStG	155.834	-
	254.226.668	286.750
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		
	7.317.000	4.663
<b>Rückstellungen</b>		
Pensionsrückstellungen	3.859.200.000	3.438.570
Andere Rückstellungen:		
Rückstellung für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	17.900.000	6.700
Rückstellung für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	5.900.000	7.100
Sonstige Rückstellungen	5.140.731.623	4.016.031
	9.023.731.622	7.468.401
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>		
Anleihen	DM -	90.000.000
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM -	120.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	DM -	46.384.829
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM -	-
Sonstige Verbindlichkeiten	DM 200.000.000	200.113.740
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	DM 200.000.000	336.498.569
vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 136.419.588	343.003
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.347.649.272	1.256.577
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	620.559.812	306.827
Erhaltene Anzahlungen	35.082.746	33.929
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	275.431.661	121.884
Sonstige Verbindlichkeiten	1.186.212.557	850.438
	3.465.236.038	2.569.705
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
	149.310	406
<b>Bilanzgewinn</b>		
	134.030.723	-
<b>Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln</b>		
	DM 767.039.368	
<b>Verbindlichkeiten aus Bürgschaften</b>		
	DM 2.879.350.832	
<b>Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen</b>		
	DM 274.801.484	
	17.130.991.052	14.592.729

# Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1984

	1984 DM	1983 Tausend DM
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>33.773.996.752</b>	<b>29.186.987</b>
Bestandserhöhung der Erzeugnisse	28.074.416	187.088
Andere aktivierte Eigenleistungen	33.802.071.168	29.374.075
	172.029.018	223.044
<b>Gesamtleistung</b>	<b>33.974.100.186</b>	<b>29.597.119</b>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	21.827.169.305	19.566.602
<b>Rohertrog</b>	<b>12.146.930.881</b>	<b>10.030.517</b>
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	306.728.467	193.337
Erträge aus Beteiligungen	199.474.721	196.561
Erträge aus anderen Finanzanlagen	4.107.274	4.678
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	424.287.416	310.336
Gewinne aus Anlageabgängen	40.484.196	22.662
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14.405.603	30.371
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	32.678.818	124.810
Sonstige Erträge	927.141.149	974.916
davon außerordentliche	DM 58.187.287	
	<b>1.949.308.344</b>	<b>1.857.671</b>
	<b>14.096.239.225</b>	<b>11.888.188</b>
Löhne und Gehälter	6.362.082.697	5.863.735
Soziale Abgaben	914.999.939	878.754
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	532.248.604	581.428
Abreibungen auf Sachanlagen	1.291.839.893	1.310.328
Abreibungen auf Finanzanlagen	606.554.731	753.906
Abreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	91.978.351	66.976
Verluste aus Anlageabgängen	1.389.120	7.962
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	69.106.979	48.954
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 1.063.650.532	323.291
b) sonstige	DM 4.609.824	3.345
	<b>1.068.260.376</b>	<b>326.635</b>
Aufwendungen aus Verlustübernahme	352.782.254	97.843
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	155.634	-
Sonstige Aufwendungen	2.622.147.682	2.036.778
	<b>13.913.446.507</b>	<b>11.973.300</b>
<b>Jahresüberschuß (1983 Jahresfehlbetrag)</b>	<b>182.792.718</b>	<b>85.112</b>
Verlustvortrag aus dem Vorjahr (1983 Gewinnvortrag)	58.761.925	26.350
<b>Bilanzgewinn (1983 Bilanzverlust)</b>	<b>124.030.723</b>	<b>58.762</b>

Pensionszahlungen im Geschäftsjahr 1984 DM 104.887.291;  
voraussichtliche Zahlungen in den folgenden fünf  
Geschäftsjahren III, 127, 135, 139, 142 % dieses Betrages

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

Wolfsburg, den 22. März 1985

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Hannover, den 22. März 1985

**TREUARBEIT Aktiengesellschaft**  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster  
WirtschaftsprüferSiepe  
Wirtschaftsprüfer

# Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1975 - 1984

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	
18.857	21.423	24.152	26.724	30.707	33.288	37.878	37.434	40.089	45.671	Umsatzerlöse (Mio. DM)
11	14	13	11	15	8	14	- 1	7	14	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
6.552	8.068	9.714	11.229	12.499	11.850	12.064	12.027	14.453	14.638	im Inland
12.305	13.355	14.438	15.495	18.208	21.438	25.814	25.407	25.636	31.033	im Ausland
7.142	8.744	9.914	10.932	12.337	14.102	14.957	15.733	15.460	20.108	Export der inländischen Konzerngesellschaften
5.798	5.570	5.634	5.970	7.398	8.733	12.398	11.346	11.812	12.864	Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften
2.038	2.142	2.240	2.393	2.539	2.495	2.279	2.120	2.127	2.145	Absatz (Tsd. Automobile)
- 1	5	5	7	6	- 2	- 9	- 7	0	1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
626	726	811	895	901	788	738	672	750	708	im Inland
1.412	1.416	1.429	1.498	1.638	1.707	1.541	1.448	1.377	1.437	im Ausland
1.949	2.166	2.219	2.385	2.542	2.574	2.246	2.130	2.116	2.148	Produktion (Tsd. Automobile)
- 6	11	2	7	7	1	- 13	- 5	- 1	2	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.229	1.436	1.561	1.569	1.558	1.499	1.410	1.381	1.413	1.474	im Inland
720	730	658	816	984	1.075	836	749	703	674	im Ausland
177	183	192	207	240	258	247	239	232	238	Belegschaft am Jahresende (Tsd. Mitarbeiter)
- 13	4	5	8	16	8	- 4	- 3	- 3	3	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
118	124	133	139	157	159	160	158	156	160	im Inland
59	59	59	68	83	99	87	81	76	78	im Ausland
941	1.141	1.697	1.990	3.100	4.279	4.851	4.892	4.858	4.803	Investitionen (Mio. DM)
- 51	21	49	17	56	38	13	1	- 1	- 1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
594	657	969	1.559	2.374	3.163	3.089	3.654	3.476	3.332	im Inland
347	484	728	431	726	1.116	1.762	1.238	1.382	1.471	im Ausland
1.320	3.055	2.488	2.609	2.993	3.141	3.936	3.452	5.207	5.670	Cash flow (Mio. DM)
114	131	- 19	5	15	5	25	- 12	51	9	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
- 157	1.004 <sup>1)</sup>	419	574	667	321	136	- 300	- 215	228	Jahresergebnis (Mio. DM)
-	90	144 <sup>2)</sup>	189	240	192	120	-	-	120	Dividende der Volkswagenwerk AG (Mio. DM)

<sup>1)</sup> aufgrund des Verlustvortrags  
mit den anderen Jahren nicht  
vergleichbar

<sup>2)</sup> einschl. Bonus

# Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1975 - 1984

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Veränderung 1984/83 in %	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
<b>Aktiva</b>											
5.810	5.474	5.425	5.903	6.648	8.326	10.205	11.474	11.801	11.515	- 2,4	Sachanlagen
524	560	530	410	726	839	414	449	464	544	+ 17,3	Finanzanlagen
6.334	6.034	5.955	6.313	7.374	9.165	10.619	11.923	12.265	12.059	- 1,7	Anlagevermögen
2.949	3.267	3.180	3.491	4.400	6.073	5.996	5.662	5.878	6.654	+ 13,2	Vorräte und Geleistete Anzahlungen <sup>11</sup>
2.019	2.098	1.992	2.996	4.000	4.437	4.771	5.065	6.269	7.388	+ 17,8	Forderungen u. ä. <sup>11</sup>
1.619	2.888	3.837	4.364	4.781	3.971	2.822	1.953	1.815	5.253	x	Liquide Mittel, Wechsel
48	173	560	1.016	1.123	1.151	1.129	1.290	2.528	1.588	- 37,2	Wertpapiere, Eigene Aktien
6.635	8.426	9.569	11.867	14.304	15.632	14.718	13.970	16.490	20.883	+ 26,6	Umlaufvermögen <sup>11</sup>
12.969	14.460	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893	28.755	32.942	+ 14,6	Gesamtvermögen <sup>11</sup>
<b>Passiva</b>											
900	900	900	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	-	Grundkapital
2.032	2.903	3.161	4.224	4.625	4.757	4.990	4.911	5.227	5.165	- 1,2	Konzernrücklagen <sup>21</sup>
186	198	199	192	373	205	198	223	281	320	+ 14,1	Anteile in fremdbesitz <sup>31</sup>
3.118	4.001	4.260	5.616	6.198	6.162	6.388	6.334	6.708	6.685	- 0,3	Eigenkapital
1.143	1.754	2.048	2.341	2.749	3.107	3.475	3.626	4.235	4.739	+ 11,9	Pensionsrückstellungen
1.740	2.109	2.200	3.244	4.152	4.326	4.232	4.570	5.597	7.417	+ 32,5	Andere Rückstellungen <sup>41</sup>
2.883	3.863	4.248	5.585	6.901	7.433	7.707	8.196	9.832	12.156	+ 23,6	Rückstellungen
Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit											
1.595	1.322	1.450	1.284	1.273	1.161	1.053	847	1.283	992	- 22,7	von mehr als vier Jahren
666	952	1.032	708	457	466	712	990	1.004	1.411	+ 40,5	von 1 bis 4 Jahren
4.705	4.220	4.355	4.776	6.592	9.378	9.351	9.485	9.925	11.570	+ 16,6	bis zu einem Jahr
6.966	6.494	6.837	6.768	8.322	11.005	11.116	11.322	12.212	13.973	+ 14,4	Verbindlichkeiten
Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG <sup>41</sup>											
-	90	173 <sup>51</sup>	189	240	193	124	38	-	124	x	Minderheitenanteil
2	12	6	22	17	4	2	3	3	4	+ 27,8	am auszuschüttenden Gewinn
9.851	10.459	11.264	12.564	15.480	18.635	18.949	19.559	22.047	26.257	+ 19,1	Fremdkapital
12.969	14.460	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893	28.755	32.942	+ 14,6	Gesamtkapital <sup>11</sup>
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b> (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar - Dezember											
18.351	22.029	24.503	27.285	31.638	34.989	38.197	38.030	40.680	46.772	+ 15,0	Gesamtleistung
10.066	11.598	12.746	14.099	15.835	18.238	19.752	19.573	20.852	23.824	+ 14,3	Materialaufwand
5.550	6.413	6.810	7.656	9.113	10.782	11.779	12.069	12.371	13.227	+ 6,9	Personalaufwand
1.246	1.263	1.600	1.456	1.696	2.102	2.934	3.038	3.689	4.021	+ 9,0	Abschreibungen
404	486	1.503	1.692	2.081	1.400	848	543	580	1.368	x	Steuern
347	438	1.454	1.624	2.004	1.329	772	458	494	1.266	x	davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen
1.242	1.265	1.425	1.808	2.246	2.146	2.748	3.107	3.403	4.104	+ 20,5	Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten
- 157	1.004 <sup>71</sup>	419	574	667	321	136	- 300	- 215	228	x	Jahresergebnis
- 14	+ 211	+ 248	+ 366	+ 443	+ 121	+ 104	- 266	- 45	+ 62	x	Rücklagenveränderung

<sup>11</sup> um die in der Bilanz passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung gekürzt (in Vorjahren wurden weitere Bilanzpositionen einbezogen)

<sup>21</sup> einschließlich Eigenkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil sowie ggf. Bilanzverlust der Volkswagenwerk AG

<sup>31</sup> ohne Anteile am auszuschüttenden Gewinn

<sup>41</sup> einschließlich Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil

<sup>51</sup> 1977 zur Verfügung der HV, davon 144 Mio. DM als Dividende (einschl. Bonus) ausgeschüttet

<sup>61</sup> bis 1976 nur zur Ausschüttung vorgesehene Beträge

<sup>71</sup> aufgrund des Verlustvortrags mit den anderen Jahren nicht vergleichbar

Volkswagenwerk AG  
Postfach  
3180 Wolfsburg 1  
Fernsprecher (0 53 61)  
Sammel-Nr. 90  
Fernschreiber 09 586-0 vww d

558.809.367.00 · Printed in Germany