

1985



VW - 1985

Aufsichtsrat und Vorstand
der
Volkswagen Aktiengesellschaft
überreichen
mit verbindlicher Empfehlung
den Bericht
über das Geschäftsjahr 1985

Wolfsburg, im Mai 1986

Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			VOLKSWAGEN AG		
		1985	1984	Veränd. %	1985	1984	Veränd. %
Umsatzerlöse	Mio. DM	52.502	45.671	+ 15,0	38.921	33.774	+ 15,2
Absatz	Automobile	2.398.004	2.145.134	+ 11,8	1.817.208	1.638.000	+ 10,9
Produktion	Automobile	2.398.196	2.147.706	+ 11,7	1.457.272	1.280.836	+ 13,8
Belegschaft	am Jahresende	259.047	238.353	+ 8,7	123.598	115.874	+ 6,7
Investitionen	Mio. DM	3.388	2.782	+ 21,8	1.791	1.809	- 1,0
Zugänge vermieteter Gegenstände	Mio. DM	3.217	2.021	+ 59,2	-	-	-
Cash flow	Mio. DM	4.558	4.081	+ 11,7	2.889	2.583	+ 11,8
Abschreibungen	Mio. DM	3.411	2.961	+ 15,2	2.124	1.898	+ 11,9
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	Mio. DM	1.259	1.060	+ 18,8	-	-	-
Materialaufwand	Mio. DM	26.623	23.824	+ 11,7	25.483	21.827	+ 16,8
Personalaufwand	Mio. DM	13.913	13.227	+ 5,2	7.901	7.809	+ 1,2
Jahresergebnis	Mio. DM	596	228	x	477	183	x
Dividende der Volkswagen AG	Mio. DM				240	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.

Inhalt

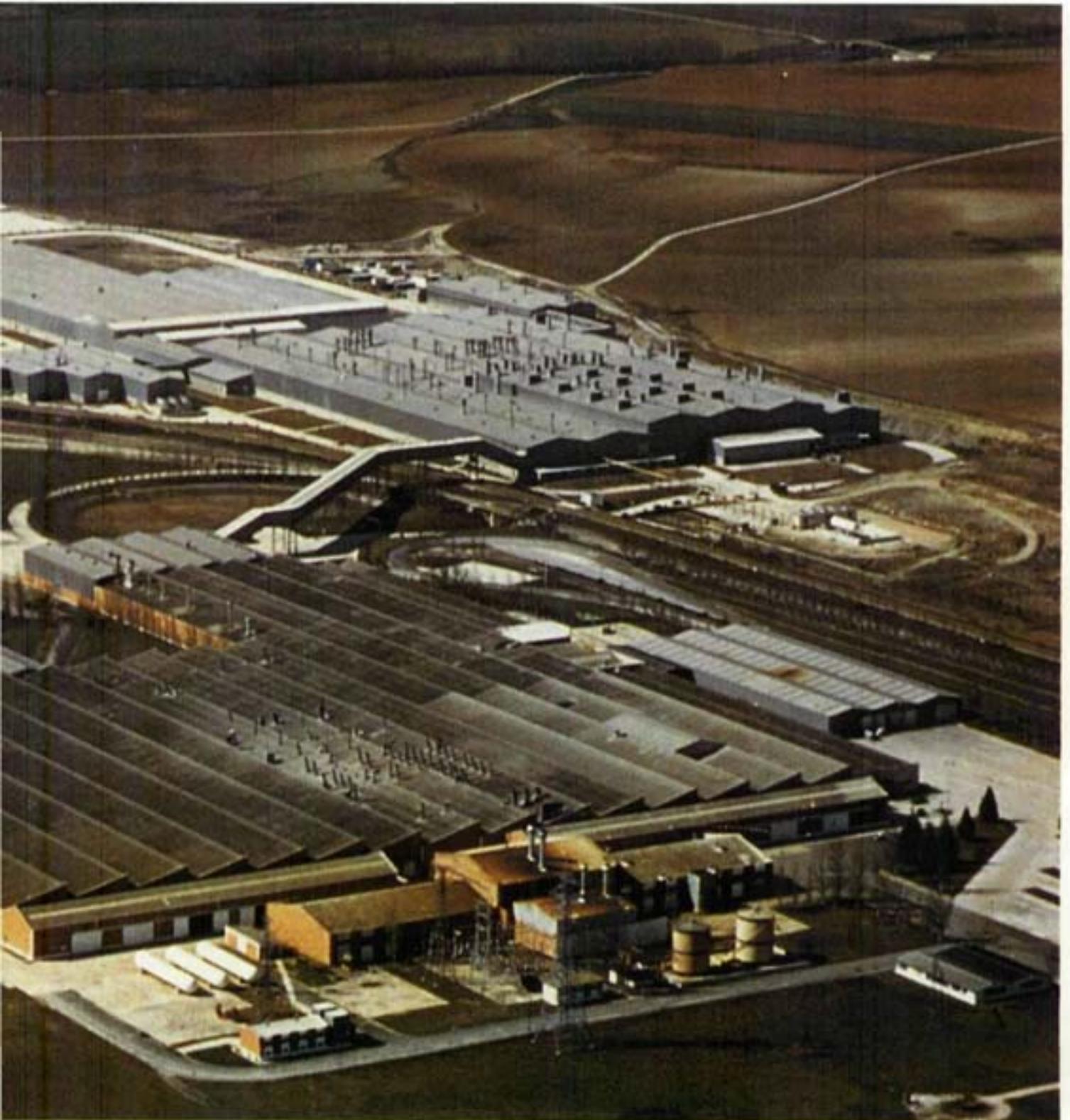
4	Tagesordnung	71	Jahresabschlüsse und Erläuterungen
6	Aufsichtsrat		
7	Vorstand	72	Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns
8	Bericht des Aufsichtsrats		
9	Bericht des Vorstands	77	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagen AG
9	Überblick		
21	Ergebnisentwicklung	81	Erläuterung ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe
22	Finanzen		
26	Aktionärsstrukturerhebung		
28	Ausblick		
30	Forschung und Entwicklung		
33	Motorsport		
34	Produktion und Qualitätssicherung		
36	Sozialbericht der Volkswagen AG		
53	Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns		
58	Europa		
64	Nordamerika		
66	Lateinamerika		
69	Afrika		
70	Asien		
41	Das wahre Wunder		

Anhang:

- Konzernbilanz
- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Bilanz der Volkswagen AG
- Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG
- Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1976—1985



*Das moderne SEAT-Werk in Pamplona.
Bereits seit 1982 sind Volkswagen und
SEAT Partner.*



Tagesordnung

für die Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am Freitag, dem 4. Juli 1986, um 10.00 Uhr in der Stadthalle in Wolfsburg

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1985, des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1985 mit dem Bericht des Aufsichtsrats, des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns, des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 1985 und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1985

2. Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, aus dem Bilanzgewinn von 244.372.578 DM eine Dividende von 10,- DM je Aktie im Nennbetrag von 50,- DM auf das Grundkapital von 1.200.000.000 DM, das sind 240.000.000 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 vorge tragen.

3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 1985

4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 1985

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

5. Beschlußfassung über die Schaffung eines weiteren genehmigten Kapitals

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor,
a) den Vorstand zu ermächtigen, bis zum 4. Juli 1991 das Grundkapital

mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, stimmrechtsloser Vorzugsaktien mit einer nachzahlbaren Vorzugsdividende von 4 % jährlich sowie einer Mehrdividende von 2 % jährlich gegen Bar einlagen einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 300 Mio. DM zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen. Über den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe entscheidet der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

b) § 4 der Satzung um folgenden Absatz 4 zu ergänzen:

„Der Vorstand ist ermächtigt, bis zum 4. Juli 1991 das Grundkapital mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, stimmrechtsloser Vorzugsaktien mit einer nachzahlbaren Vorzugsdividende von 4 % jährlich sowie einer Mehrdividende von 2 % jährlich gegen Bar einlagen einmalig oder mehrmals bis zu insgesamt 300 Mio. DM zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen. Über den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe entscheidet der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats.“

Der bisherige Absatz 4 des § 4 der Satzung wird Absatz 5.

c) in Anpassung an den Beschluß zu Punkt 5 a) die Satzung außerdem wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

§ 4 wird um nachstehenden Absatz 2 ergänzt:

„Den Vorzugsaktien ohne Stimmrecht stehen bei der Verteilung des Gewinns die in § 28 der Satzung bestimmten Vorrechte zu. Die Aus-

gabe weiterer Vorzugsaktien, die bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens den jeweils bestehenden Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen, bleibt gemäß § 141 Absatz 2 Satz 2 AktG vorbehalten.“

Der bisherige Absatz 2 wird in Absatz 3 geändert und die Numerierung der folgenden Absätze ändert sich entsprechend.

Im § 24 Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Aktien“ durch „Stammaktien“ ersetzt. Im Anschluß an den Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Den Vorzugsaktionären steht kein Stimmrecht zu. Soweit jedoch den Vorzugsaktionären nach dem Gesetz ein Stimmrecht zwingend zusteht, gewähren je 50,— DM Nennbetrag der Vorzugsaktien eine Stimme.“

Folgender § 28 der Satzung wird neu aufgenommen:

„Gewinnverwendung

(1) Der Bilanzgewinn wird an die Aktionäre verteilt, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung bestimmt.

(2) Die Gewinnanteile der Aktionäre werden stets im Verhältnis der auf den Nennbetrag der Aktien geleisteten Einzahlungen und im Verhältnis der Zeit, die seit dem für die Leistung bestimmten Zeitpunkt verstrichen ist, mit der Maßgabe verteilt, daß

1. an die Vorzugsaktionäre ein Vorzugsgewinnanteil von 4 % des Nennbetrags der Vorzugsaktien gezahlt wird. Reicht der Bilanzgewinn zur Zahlung des Vorzugsgewinnanteils nicht

aus, so sind die Fehlbeträge ohne Zinsen aus dem Bilanzgewinn der folgenden Geschäftsjahre vor Verteilung eines Gewinnanteils an die Stammaktionäre in der Weise nachzuzahlen, daß die älteren Rückstände vor den jüngeren zu tilgen sind und der aus dem Gewinn eines Geschäftsjahres für dieses zu zahlende Vorzugsgewinnanteil von 4 % erst nach Tilgung sämtlicher Rückstände zu leisten ist;

2. an die Stammaktionäre Gewinnanteile von bis zu 4 % des Nennbetrags der Stammaktien gezahlt werden;
3. an die Vorzugs- und Stammaktionäre weitere Gewinnanteile nach dem Verhältnis der Aktiennennbeträge in der Weise gezahlt werden, daß auf die Vorzugsaktien eine um 2 % des Nennbetrags höhere Dividende als auf die Stammaktien entfällt.

(3) Bei Ausgabe neuer Aktien kann eine von den Bestimmungen des § 60 AktG abweichende Gewinnberechtigung festgesetzt werden.“

Der bisherige § 28 wird § 29.

Die Änderungen bzw. Ergänzungen der Satzung gemäß 5 c) sollen erst dann zur Eintragung in das Handelsregister angemeldet werden, wenn von der Ermächtigung zur Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien Gebrauch gemacht worden ist.

6. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1986

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1986 zu bestellen.

Aufsichtsrat

Karl Gustaf Ratjen (66), Frankfurt
Vorsitzender (seit 16.11.1979)
Rechtsanwalt
31.10.1975*)

Hans Mayr (64), Frankfurt
Stellvertreter (seit 11.04.1984)
1.Vorsitzender der Industrie-
gewerkschaft Metall
10.02.1984

Birgit Breuel (48), Hannover
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft und Verkehr
10.10.1978

Dr. jur. F. Wilhelm Christians (63)
Düsseldorf
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bank AG
12.07.1971

Dr. rer. pol. Hans Friderichs (54)
Frankfurt
Bundesminister a.D.
24.03.1981

Walter Hiller (53), Wolfsburg
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Wolfsburg der
Volkswagen AG
09.04.1986

Albert Hoffmeister (57), Wolfsburg
Prokurist der
Volkswagen AG
05.07.1977

Hans-Günter Hoppe (63), Berlin
Senator a.D.
09.07.1974

Jann-Peter Janssen (41), Norden
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Ernden der
Volkswagen AG
09.04.1986

Walther Leisler Kiep (60), Bonn
Versicherungskaufmann
03.03.1976 — 01.07.1982
und seit 26.01.1983

Gerd Kühl (63), Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim
Vorstand der Industrie-
gewerkschaft Metall
05.07.1977

Klaus Peter Mander (43), Wolfsburg
Stellvertretender Vorsitzender
des Betriebsrats
im Werk Wolfsburg
der Volkswagen AG
25.03.1985

Hans L. Merkle (73), Stuttgart
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Robert Bosch GmbH
09.07.1974

Karl Heinrich Mihr (50), Kassel
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Kassel
der Volkswagen AG
27.11.1972

Gerhard Mogwitz (52), Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Hannover
der Volkswagen AG
05.07.1977

Walter Neuert (60), Ingolstadt
Geschäftsführer des Gesamt-
betriebsrats der AUDI AG
05.07.1977

Dr. agr. Burkhard Ritz (54), Hannover
Niedersächsischer Minister
der Finanzen
01.07.1982

Dr. rer. pol. Otto Schlecht (60)
Bonn-Duisdorf
Staatssekretär im Bundesministe-
rium für Wirtschaft
03.08.1973

Toni Schmücker (64)
Bergisch-Gladbach
Ehem. Vorsitzender des Vorstands
der Volkswagen AG
01.07.1982

Dr. rer. pol. Albert Schunk (44)
Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim
Vorstand der Industriegewerk-
schaft Metall
05.07.1977

Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden:

Siegfried Ehlers (61), Wolfsburg
Vorsitzender des Konzern-
betriebsrats der
Volkswagen AG
10.10.1958
† 06.03.1986

Heinz Pabst (54), Braunschweig
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Braunschweig
der Volkswagen AG
01.07.1982
† 21.02.1986

Manfred Pusch (47), Wolfsburg
Ehem. stellvertretender Vorsitzender
des Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG
14.10.1981 — 28.02.1985

*) Das letzte Datum bei den jeweiligen
Aufsichtsratsmitgliedern bezeichnet
den Beginn der Zugehörigkeit zu
diesem Organ.

Vorstand

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (59)
Vorsitzender
(seit 01.01.1982)
vom 01.05.1964 — 31.12.1972
Mitglied des Vorstands

Horst Münzner (61)
Stellvertretender Vorsitzender
(seit 01.01.1982)
Einkauf und Logistik
seit 01.01.1969 Mitglied
des Vorstands

Claus Borgward (47)
Qualitätssicherung
11.04.1980

Karl-Heinz Briam (63)
Personal- und Sozialwesen
(Arbeitsdirektor)
01.10.1978

Prof. Dr. techn. Ernst Fiala (57)
Forschung und Entwicklung
01.02.1973

Dr. jur. Peter Ferk (55)
Recht, Revision und Volks-
wirtschaft
07.12.1971

Dr. jur. Wolfgang R. Habbel (62)
AUDI AG
01.01.1979

Dr.-Ing. E.h. Günter Hartwich (50)
Produktion
01.07.1972

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt (53)
Vertrieb
01.08.1975

Dr. rer. pol. Rolf Selowsky (55)
Finanz und Betriebswirtschaft
06.05.1982

Bericht des Aufsichtsrats

Während des abgelaufenen Jahres hat der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig über die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf und die Geschäftspolitik umfassend unterrichtet. Geschäftsvorgänge, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, wurden in Sitzungen vor der Beschlußfassung eingehend erörtert. Anhand der schriftlichen und mündlichen Berichte des Vorstands hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überwacht.

Der Aufsichtsrat hat sich davon überzeugt, daß der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der Volkswagen AG zum 31. Dezember 1985 unter Einbeziehung der Buchführung und des Geschäftsberichts von der TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen wurden.

Die Prüfung des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des Geschäftsberichts und des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns durch den Aufsichtsrat ergab, daß keine Einwendungen zu erheben sind. Der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1985 wurde vom Aufsichtsrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat schließt sich dem Prüfungsergebnis des Abschlußprüfers an und billigt den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist. Er stimmt dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns zu.

Als Nachfolger von Herrn Manfred Pusch, der mit dem 28. Februar 1985 seine Mandate für den Betriebsrat und den Aufsichtsrat der Volkswagen AG niederlegte und dem wir für seine Mitarbeit danken, wurde mit Wirkung vom 25. März 1985 vom Amtsgericht Wolfsburg Herr Klaus Peter Mander zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt.

Am 21. Februar 1986 verstarb im Alter von 54 Jahren unser Aufsichtsratsmitglied Heinz Pabst. Er gehörte als Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Braunschweig der Volkswagen AG diesem Gremium seit dem 1. Juli 1982 an. Wir verlieren mit ihm eine Persönlichkeit, die sich unermüdlich und engagiert für die Belange der Volkswagen AG und ihrer Belegschaft einsetzte.

Nach schwerer Krankheit verstarb am 6. März 1986 Siegfried Ehlers. Er gehörte dem Unternehmen seit 1949 an und war seit 1953 Mitglied des Betriebsrats. Im Jahr 1971 wurde er zum Vorsitzenden des Betriebsrats des Werks Wolfsburg, 1972 zum Gesamtbetriebsratsvorsitzenden und 1974 zum Konzernbetriebsratsvorsitzenden gewählt. Bereits seit dem Jahr 1958 vertrat er die Arbeitnehmer im Aufsichtsrat des Unternehmens.

Mit Siegfried Ehlers verliert der Volkswagen-Konzern eine seiner herausragenden Persönlichkeiten. Er hat mit großem Verantwortungsbewußtsein und beispielhaftem Erfolg jahrzehntelang die Interessen der Belegschaft vertreten. Seine Fähigkeit zur Verständigung und sein Eintreten für den sozialen Frieden waren richtungweisend über Volkswagen hinaus.

Mit Wirkung vom 9. April 1986 wurden vom Amtsgericht Wolfsburg die Herren Walter Hiller und Jann-Peter Janssen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt.

Wolfsburg, den 17. April 1986



Karl Gustaf Ratjen

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Vorstands

Überblick

Verlangsamtes Wachstum der Weltwirtschaft

Die Abschwächung des Konjunkturaufschwungs in den Vereinigten Staaten hat 1985 die Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Dies blieb nicht ohne Auswirkungen auf den Export wichtiger Industrieländer, so daß der Zuwachs des Welthandels nach 9 % im Vorjahr auf 3 % in 1985 sank.

In den USA setzte sich im ersten Halbjahr 1985 die bereits am Vorjahresende zu beobachtende Wachstumsschwäche fort. Auch in der zweiten Jahreshälfte kehrte die amerikanische Wirtschaft noch nicht zum erwarteten Trend der Jahre 1983 und 1984 zurück.

In Japan expandierte die Wirtschaft infolge der geringeren Zunahme der Ausfuhren und Ausrüstungsinvestitionen ebenfalls langsamer. Das gesamtwirtschaftliche Wachstum liegt dennoch bei einer sich wieder ausweitenden Inlandsnachfrage unverändert an der Spitze der Industriestaaten.

Der schwächere Verlauf der Konjunktur in den USA hat die Wachstumsunterschiede zwischen den Vereinigten Staaten und Westeuropa schwinden lassen. In den westeuropäischen Industrieländern hat sich die wirtschaftliche Stärkung im bisherigen Tempo fortgesetzt. Die kräftigsten Impulse gingen von den Exporten und vom Investitionsgütersektor aus; verhaltener war der private Verbrauch.

Die konjunkturelle Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland hat 1985 eine breitere und so gut wie spannungsfreie Basis gefunden. Steigende Ausrüstungsinvestitionen und eine unverändert hohe Auslandsnachfrage waren hierfür ausschlaggebend. Stimulierend wirkten sich — nicht zuletzt dank der mit geringerer Neuverschuldung auskommenden Haushaltspolitik der Gebietskörperschaften — die geringe Preissteigerungsrate, das niedrige Zinsniveau und der hohe Dollarkurs aus.

Weltautomobilfertigung mit neuem Rekord

Das Jahr 1985 brachte mit 44,9 Mio. Fahrzeugen einen neuen Produktionsrekord für die Weltautomobilindustrie. Die bisherige Höchstmarke aus dem Jahr 1978 wurde damit um 6 % übertroffen.

Ein maßgeblicher Faktor dieser Ausweitung war die bundesdeutsche Automobilindustrie. Sie überschritt mit 4,4 Mio. Kraftfahrzeugen (+ 10 %) erheblich den Vorjahreswert. Da auch Großbritannien und Spanien ihre Fahrzeugproduktion spürbar ausweiteten, nahm die Fertigung in Westeuropa um 5 % auf 13,0 Mio. Einheiten zu.

In den USA flachte sich 1985 der Anstieg der Automobilfertigung nach der hohen Vorjahressteigerung deutlich ab. Die US-amerikanischen Produzenten stellten 11,6 Mio. Fahrzeuge her (+ 7 %).

In Japan stieg die Automobilproduktion im abgelaufenen Jahr mit 12,3 Mio. Wagen (+ 7 %) wiederum an. Die Auslandsfertigung von japanischen Fahrzeugen, die fast ausschließlich aus in Japan produzierten Teilen bestehen, nimmt — besonders in Nordamerika und Asien, aber auch in Europa — überproportional zu. Diese Entwicklung ist in der angegebenen Gesamtzahl für Japan nicht berücksichtigt, genauso wenig wie die Lieferung von Kraftfahrzeugkomponenten für US-amerikanische und europäische Marken.

Internationale Wettbewerbsposition ausgebaut

Die umfangreichen Anstrengungen zur Verbesserung unserer Produkte und Fertigungsverfahren, zur Reduzierung der Kosten und Qualifizierung der Mitarbeiter haben 1985 zu einem guten Jahr für den Volkswagen-Konzern werden lassen.

Auf den internationalen Automobilmärkten konnten mit einer marktgerechten Modellpalette und unter günstigen Rahmenbedingungen Verkaufserhöhungen erzielt werden.

*Der vielseitige Passat Variant — auch im
Ausland ein Erfolg*



Insbesondere die Auslieferungen in Nordamerika und den meisten westeuropäischen Ländern wuchsen überproportional, was unsere Position nachhaltig gestärkt haben dürfte.

Die höhere Nachfrage führte vor allem in den inländischen Werken zu einer weitgehenden Auslastung der Kapazitäten, teilweise zu Engpässen. Der weltweite Absatz an die Händlerorganisation lag 1985 bei 2.398.004 Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen. Damit übertraf der Volkswagen-Konzern die Vorjahreszahl um 11,8 %. Die Volkswagen AG verkaufte 1.817.208 Fahrzeuge (+ 10,9 %).

Erhebliche Steigerung der Auslieferungen

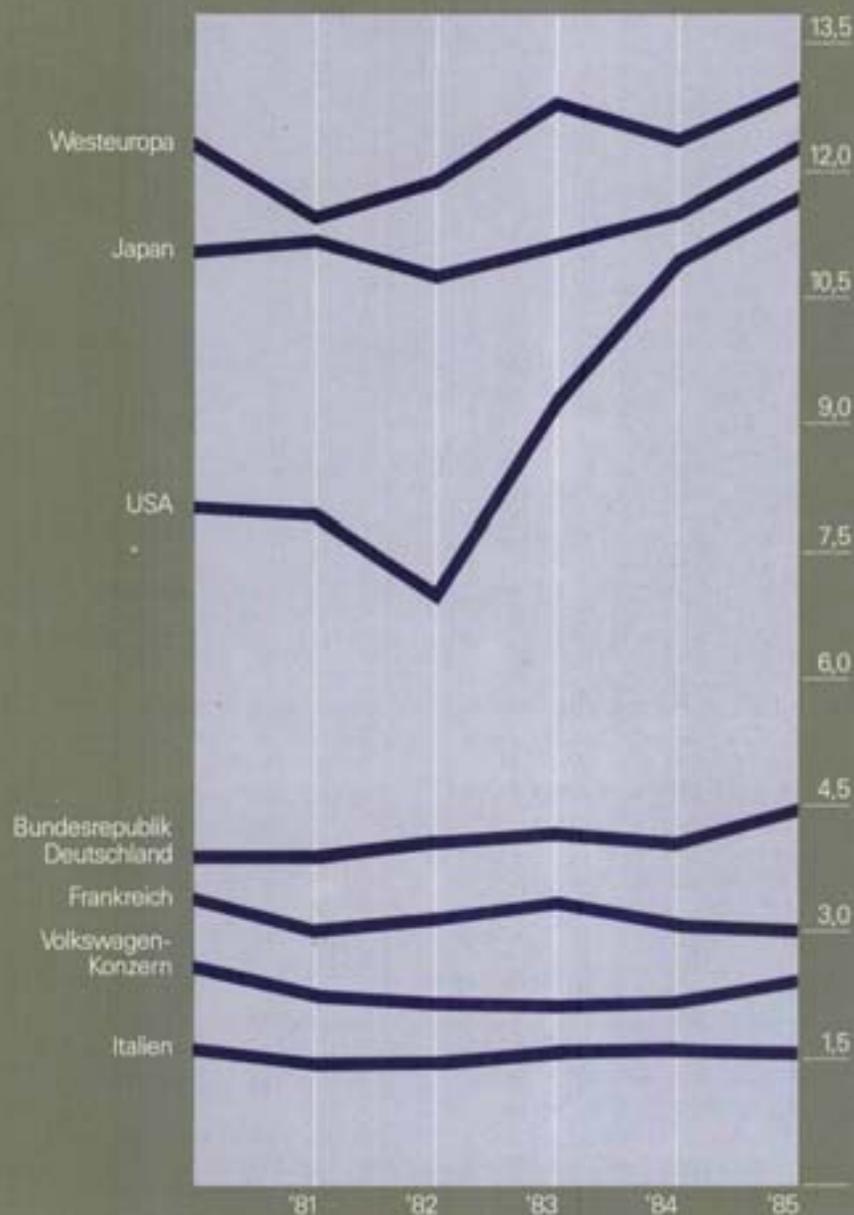
Weltweit lieferten wir 2.418.202 Volkswagen und Audis an Kunden aus und übertrafen das Vorjahr um 12,7 %. Mit 2.198.976 Pkw und 219.226 Nutzfahrzeugen konnten im vergangenen Jahr in beiden Sparten Zuwächse erzielt werden. Den Verkaufsrückgängen in Argentinien und Südafrika standen zum Teil erhebliche Absatzsteigerungen – besonders in den europäischen Ländern und in Nordamerika – gegenüber.

Im Marktverantwortungsgebiet der Volkswagen AG, die auch die Audi-Modelle vertreibt, belief sich die Zahl der ausgelieferten Fahrzeuge auf 2.067.680 Wagen (+ 12,7 %). Das ist der bisher höchste Stand.

Verunsicherung der inländischen Käufer im ersten Halbjahr

Die Diskussion um Schadstoff- und Geschwindigkeitsbegrenzung, die Mitte des Jahres 1984 einsetzte, hielt bis weit in das Berichtsjahr an. Sie blieb nicht ohne Auswirkungen auf den Pkw-Interessenten im Inland.

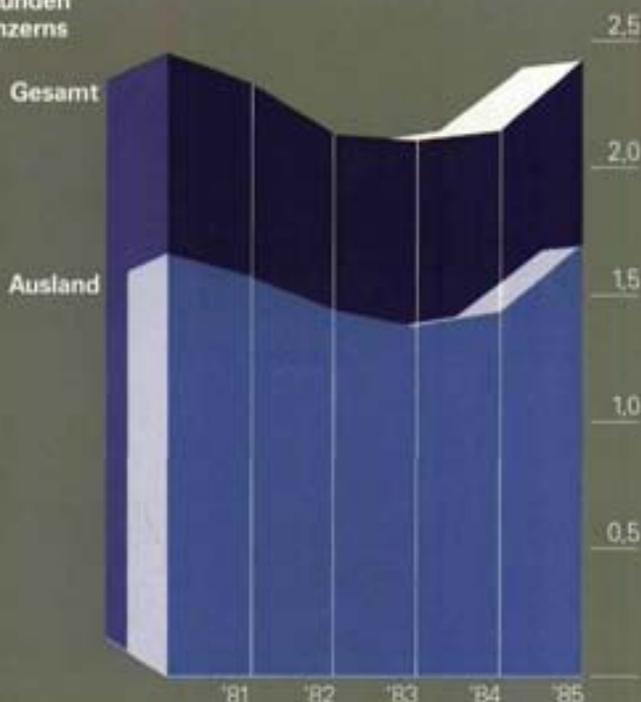
Produktionsentwicklung der Automobilindustrie
(in Mio. Fahrzeugen)



Erst nach der Verabschiedung der europäischen Vereinbarungen über die Schadstoffgrenzwerte begann sich der Nachfrigestau allmählich aufzulösen. Die Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik blieben 1985 mit 2,3 Mio. (- 0,9 %) insgesamt auf einem ver-

gleichsweise schwachen Niveau. Der Anteil der ausländischen Anbieter am Pkw-Gesamtmarkt stieg auf 26,1 (25,7) %. Die japanischen Anbieter gewannen zu Lasten der europäischen Hersteller.

**Auslieferungen an Kunden
des Volkswagen-Konzerns**
(in Mio. Fahrzeugen)



Mit dem wachsenden Aufschwung der Wirtschaft und der gestiegenen Nachfrage nach Investitionsgütern kam 1985 auch der Rückgang im Nutzfahrzeugbereich zum Stillstand. Im zweiten Halbjahr kehrte sich der Trend bei den Verkäufen sogar um, so daß die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen einschließlich Geländewagen 1984 um 4,4 % überstiegen.

Marktanteil ausgeweitet

Die Auslieferungen unseres Konzerns im Inland entwickelten sich 1985 günstiger als der Pkw-Gesamtmarkt. Insgesamt wurden mit 730.420 Fahrzeugen 1,9 % mehr Volkswagen- und Audi-Modelle an Kunden verkauft. Bei einem leicht verminderten Volumen des Gesamtmarkts konnte die Position des Volkswagen-Konzerns ausgebaut werden; der Marktanteil für Konzern-Pkw betrug 28,6 (27,9) %.

Nicht nur der Erfolg des Golf, der mit 13,0 % aller Neuzulassungen und noch größerem Abstand als 1984 das meistverkaufte Modell auf dem deutschen

Markt war, hat den Anteil der Volkswagen an den neuzugelassenen Personenwagen auf 22,9 (21,7) % anwachsen lassen. Auch der Polo und besonders der Passat waren weiter erfolgreich und haben die Positionen in ihren Klassen verbessert. Die Audi-Fahrzeuge mußten mit 5,7 (6,2) % Marktanteil einen Rückgang hinnehmen. Positiv entwickelten sich aber die Neuzulassungen des Audi 90 und des Audi Coupé sowie die quattro-Modelle.

Der gestiegene Anteil der Fahrzeuge mit Dieselantrieb an den gesamten Verkäufen des Volkswagen-Konzerns — insbesondere im Inland — unterstrich erneut die Attraktivität dieser Motoren für die Käufer. Auf diese Weise wurde ein schnell wirksamer Beitrag zur Erhöhung des Anteils schadstoffarmer Fahrzeuge geleistet.

An der Belebung im Nutzfahrzeugsektor hatten die Volkswagen-Modelle in ihrem Wettbewerbsbereich bis 6 t Gesamtgewicht überproportional Anteil. Mit

56.008 Neuzulassungen verbesserte sich der Marktanteil von 39,7 auf 40,8 %.

Spitzenstellung in Europa

Auf den europäischen Auslandsmärkten verkaufte der Volkswagen-Konzern 759.125 Volkswagen- und Audi-Modelle (+ 24,3 %). Einschließlich der Auslieferungen in der Bundesrepublik bedeutete dies erstmals die Spitzenstellung in Europa. Zunahmen — in der Reihenfolge des Anstiegs der absoluten Werte — konnten gerade in den größten Märkten Italien (+ 49,4 %), Frankreich (+ 15,8 %), Großbritannien (+ 9,2 %) sowie in Spanien (+ 69,6 %) und Österreich (+ 33,5 %) erzielt werden.

Unser Anteil an den Exporten der deutschen Kraftfahrzeugindustrie stieg um 0,9 % auf 39,8 % und überschritt erstmals seit 1973 wieder die Millionen-grenze.

Gleichzeitig betrug der Pkw-Importanteil an den Neuzulassungen einschließlich der im Ausland gefertigten Fahrzeuge deutscher Gesellschaften 34,2 (34,3) %.

Das Erreichen der Führungsposition in Europa hat große Beachtung gefunden. Wir sehen in einer solchen Position aber noch keinen Wert an sich. Wichtiger ist eine Kontinuität bei der Erzielung befriedigender Ergebnisse. Hierzu wurde 1985 ein entscheidender Schritt getan. Nur bei ausreichenden Erträgen können die Position des Volkswagen-Konzerns im Wettbewerb und die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter langfristig gesichert sowie die zukünftigen Vorhaben solide finanziert werden. Um so mehr stellen wir mit Befriedigung fest, daß eine deutliche Zuwendung der Kraftfahrzeuginteressenten zu Volkswagen und Audi aufgrund unserer Produktpolitik stattgefunden hat, und zwar in einem Umfang, der eine vollständige Deckung der Nachfrage nicht erlaubte.



Beteiligung an SEAT

Nach einer bislang überaus vielversprechenden Entwicklung unserer Verkäufe auf dem spanischen Markt und unserer Beziehungen zu SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A.) hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 21. Februar 1986 einer Beteiligung an SEAT vom Grundsatz her zugestimmt. Bei Unterzeichnung des entsprechenden Vertrags, dessen letzte Details noch ausgehandelt werden, würden zunächst 51 % an dem spanischen Automobilhersteller übernommen. Eine mehrheitliche Kapitalbeteiligung der Volkswagen AG wurde ermöglicht, nachdem die spanische Regierung Ende letzten Jahres die staatliche Holdinggesellschaft Instituto Nacional de Industria (INI) ermächtigte, die Altverbindlich-

keiten der SEAT zu übernehmen.

Das starke Interesse des spanischen Staates an einer Beteiligung der Volkswagen AG an SEAT wurde am 27. Februar 1986 mit dem Besuch von König Juan Carlos und Königin Sofia in Wolfsburg nachdrücklich dokumentiert.

SEAT hatte Ende 1983 die Montage des Passat aufgenommen, 1984 folgte die Fertigung des Polo. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 95.307 Volkswagen produziert, davon 75.764 Polo, von denen 53.954 Einheiten in das europäische Ausland exportiert wurden. Die Auslieferungen an Kunden auf dem spanischen Markt beliefen sich einschließlich der importierten Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge auf 48.611 Wagen.

Das war eine Steigerung um 69,6 % gegenüber dem Vorjahr; der VW/Audi-Marktanteil stieg auf 8,6 (5,5) %.

Durch die Zusammenarbeit mit SEAT sehen wir eine besondere Chance, uns stärker in den unteren Modellbereichen zu etablieren, in denen SEAT die Rolle übernehmen wird, die Audi in den höheren Wettbewerbsklassen wahrnimmt.

Wegen der notwendigen Umstrukturierungen wird unsere SEAT-Strategie während einer längeren Phase mit hohen Zukunftsinvestitionen und erheblichen Umstellungskosten verbunden sein! Wir betrachten sie zur Absicherung des Konzerns als gerechtfertigt und notwendig.

SEAT deckt unteres Marktsegment ab

Um unsere gegenwärtige Position in Europa weiter zu verbessern und zu festigen, müssen wir langfristig insbesondere in den Angebotsklassen stärker werden, in denen der Volkswagen-Konzern bislang noch unterrepräsentiert ist.

Die Preise in der Mini- und Kleinwagenklasse werden von der niedrigen Kostenbasis in den europäischen Ländern Frankreich und Italien, insbesondere auch in Spanien, bestimmt.

Aufgrund der hohen Fertigungskosten in der Bundesrepublik konnte der Volkswagen-Konzern in diesen Klassen — trotz des ausgezeichneten Polo — noch keinen zufriedenstellenden Anteil am europäischen Markt erreichen und befriedigende Renditen erwirtschaften. In Europa umfaßt dieses Marktsegment heute mit jährlich mehr als drei Millionen Fahrzeugen über 30 % der Neuzulassungen. Bisher dominieren italienische und französische Hersteller und die in Spanien produzierenden Tochtergesellschaften amerikanischer Automobilkonzerne beide Klassen.

Neben der Bedeutung innerhalb des Gesamtmarkts kommt den Fahrzeugen der kleinen Klassen als Einstiegsmodell für Erst- und Zweitwagenkäufer eine wachsende Rolle zu.

Unter diesen Aspekten und infolge einer stark ausgeweiteten inländischen Teilefertigung für die Automobilmontage in Spanien wird unsere Beteiligung an SEAT in Spanien und Deutschland zur Beschäftigung und zur Verbesserung der Struktur der Arbeitsteilung im Konzern mit positiver Auswirkung auf unsere Stückkosten beitragen.

Deutliche Zuwachsraten in Nordamerika bei unterschiedlichen Entwicklungen in anderen Regionen

Der Volkswagen-Konzern konnte die günstigen Marktbedingungen auf dem nordamerikanischen Kontinent nutzen. Die Verkäufe wurden um 21,2 % auf 338.905 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge gesteigert, wobei insbesondere die Zuwachsraten der importierten Volkswagen- und Audi-Modelle mit 27,5 % ausgeprägt war. In ihr schlug sich die starke Nachfrage nach dem Jetta, 1985 absatzstärkstes Konzernprodukt in Nordamerika, sowie die nochmalige Steigerung der Audi-Verkäufe nieder. Wir sind mit weitem Abstand Nr. 1 unter den europäischen Anbietern.

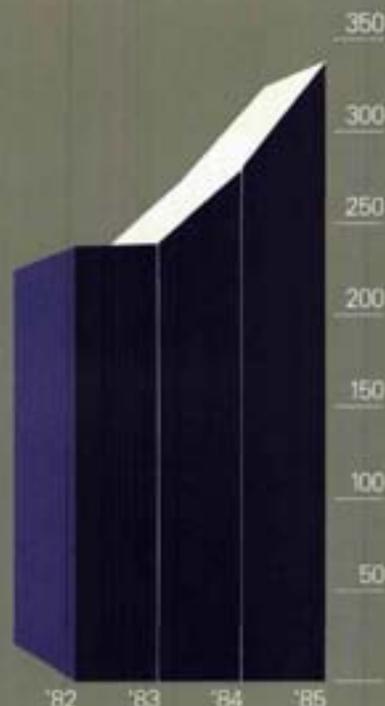
Der mexikanische Automobilmarkt hat 1985 — trotz zwischenzeitlicher Absatzeinbrüche infolge des ungünstigen gesamtwirtschaftlichen Umfelds sowie der Auswirkungen des Erdbebens — wieder eine gewisse Wachstumsrate aufzuweisen. Die Auslieferungen der Volkswagen de Mexico übertrafen das Vorjahresni-

veau um 2,1 %. In Argentinien hingegen konnten aufgrund der äußerst schwierigen Wirtschaftslage nur deutlich weniger Fahrzeuge als 1984 verkauft werden.

Nachdem bereits im Vorjahr in Brasilien das Nutzfahrzeuggeschäft im Sog der allgemeinen Konjunkturentwicklung den Tiefpunkt überwunden hatte, griff die Belebung im Jahresverlauf 1985 auch auf die Pkw-Nachfrage über. Im Gesamtjahr konnte so auf dem Inlandmarkt die Zahl der ausgelieferten Fahrzeuge um 6,4 % erhöht werden.

Sehr unerfreulich war dagegen für alle Hersteller das Automobilgeschäft in der Republik Südafrika. Die schwierige Lage des Landes führte zu Werkschließungen und erheblichen Verlusten sowie einer Aufgabe der Produktion durch mehrere Hersteller. Die Entwicklung der Volkswagen of South Africa verlief dank der guten Marktaufnahme von Golf und Jetta jedoch nicht so ungünstig wie im Branchendurchschnitt, es gelang uns vielmehr eine deutliche Positionsverbesserung.

Auslieferungen an Kunden des Volkswagen-Konzerns in Nordamerika (in Tsd. Fahrzeugen)



*Der Polo Fox — günstig im Preis und
groß in der Technik*



Umsatzsteigerung durch Export

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns überschritten erstmals 50 Mrd. DM. Mit 52,5 Mrd. DM lagen sie um 15,0 % über dem Vorjahr.

Neben Verkaufssteigerungen in Europa und Nordamerika war auch die verstärkte Nachfrage nach höherwertigen Modellen für den Umsatzanstieg ausschlaggebend. Während sich aus dem Inlands-geschäft eine Erlössteigerung auf 16,2 Mrd. DM (+ 10,5 %) ergab, nahm der Auslandsumsatz überproportional um 17,1 % auf 36,3 Mrd. DM zu. Demzufolge erhöhte sich der Auslandsanteil am Konzernumsatz auf 69,2 (67,9) %.

Die Umsatzerlöse von 38,9 Mrd. DM der Volkswagen AG bedeuteten ein Wachstum um 15,2 %. Auf das Ausland entfielen 59,7 (57,6) %.

Enge Bindung an die Zulieferindustrie

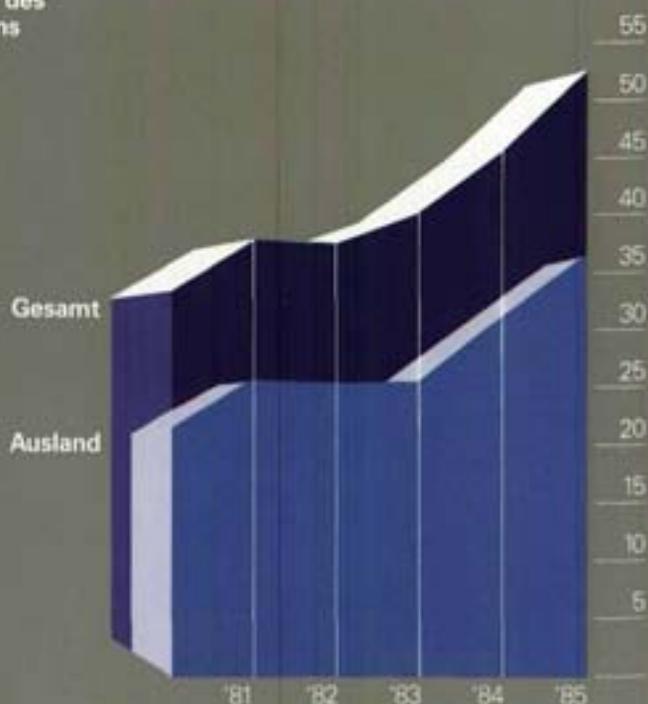
Der Wert der 1985 vom Volkswagen-Konzern bezogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Halb- und Fertigfabrikate sowie Investitionsgüter und Dienstleistungen belief sich auf 33,7 Mrd. DM, 24,6 % mehr als im Vorjahr.

Das Einkaufsvolumen der Volkswagen AG lag mit 18,1 Mrd. DM um 19,6 % über 1984. Hiervon fielen 14,3 Mrd. DM auf Produktionsmaterial und 3,8 Mrd. DM auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

Diese Beträge unterstreichen die Bedeutung unseres Einkaufsvolumens für die konjunkturelle Entwicklung der gesamten Wirtschaft, insbesondere jedoch für die Zulieferindustrie und ihre Beschäftigten.

Bedeutsam ist auch der Beschäftigungseffekt für den Werkzeug- und Maschinenbau im Sog der von Volkswagen initiierten Auslandsprojekte, der Errichtung neuer Fertigungen, insbesondere für Motoren, und beim Ausbau lokaler Zulieferindustrien. Die Auslastung der Investitionsgüterindustrie wird noch auf Jahre dadurch günstig beeinflusst werden.

Umsatzentwicklung des Volkswagen-Konzerns (in Mrd. DM)



Regionale Aufteilung der Umsatzerlöse der Volkswagen AG im Jahr 1985



Unser Unternehmen ist in erheblichem Maße auf eine enge Zusammenarbeit und partnerschaftliche Arbeitsteilung mit der übrigen Industrie angewiesen. Aus den ständig wachsenden Ansprüchen an die Fahrzeuge und die immer kapitalintensiveren Fertigungsanlagen resultieren auch steigende Anforderungen an unsere zuliefernden Partner. Wegen der marktbedingt immer größer werdenden Modell- und Teilevielfalt sind das Know-how und Vermögen unserer Lieferanten, technisch hochwertige Konzepte rasch in der geforderten Qualität zur Serienreife zu entwickeln, maßgeblich für die strategische Flexibilität unseres Unternehmens.

Erstmals wieder Kapazitätserweiterungen

Zur Sicherung der Stellung im weltweiten Wettbewerb setzte der Volkswagen-Konzern auch 1985 seine Anstrengungen zur Fortentwicklung des Produktprogramms, zur weiteren systematischen Modernisierung der Werke und zur Senkung der Kosten fort. Erstmals spielten Kapazitätserweiterungen wieder bei unseren Investitionen eine Rolle. Einen weiteren Schwerpunkt bildete der Ausbau unserer Vermiet- und Leasingaktivitäten.

Unsere Investitionen beliefen sich auf 3.388 Mio. DM und übertrafen damit den Vorjahreswert um 21,8 %. Davon entfielen auf Sachanlagen 3.133 Mio. DM und Finanzanlagen 255 Mio. DM. Im Inland investierten wir 2.508 Mio. DM, im Ausland 880 Mio. DM. Zusätzlich verzeichneten wir Zugänge bei den vermieteten Gegenständen von 3.217 Mio. DM.

Die Volkswagen AG wandte im Berichtsjahr 1.791 Mio. DM (– 1,0 %) für Investitionen auf, davon 1.366 Mio. DM in Sach- und 425 Mio. DM in Finanzanlagen. Der überwiegende Teil der Finanzinvestitionen entfiel auf eine Kapitalzuführung bei der Volkswagen of America. Außerdem wurde für die AUTOGERMA sowie unsere chinesische Beteiligungsgesellschaft die Eigenkapitalbasis aufgebaut.

Produktionssteigerungen im In- und Ausland

1985 wurden weltweit mit 2.398.196 Automobilen 11,7 % mehr produziert als im Jahr zuvor. Die Pkw-Fertigung konnte um 12,5 % auf 2.179.597 Einheiten ausgeweitet werden, die Produktion von Nutzfahrzeugen stieg auf 218.599 Fahrzeuge (+ 3,8 %). Arbeitstäglich belief sich die Fertigung des Konzerns auf 10.543 (9.897) Automobile.

Die ausländischen Produktionsgesellschaften Volkswagen do Brasil (+ 15,7 %), Volkswagen Bruxelles (+ 25,7 %) und Volkswagen of America (+ 31,8 %) erhöhten ihre Produktion. Zu Produktionskürzungen kam es dagegen bei der Volkswagen of South Africa (– 22,2 %), der Volkswagen Argentina (– 21,3 %) und der Volkswagen de Mexico (– 5,4 %). Bei der inländischen Fertigung ergab sich 1985 mit 1.635.582 Einheiten ein Anstieg um 11,0 %.

Dank der hohen Nachfrage – insbesondere aus dem Ausland – wurde die Produktion der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 1985 noch einmal erheblich um 13,8 % auf 1.457.272 Fahrzeuge ausgeweitet. Um die Kapazitäten besser nutzen zu können, waren neben umfangreichen Neueinstellungen arbeitsorganisatorische Maßnahmen erforderlich und dank unseres neuen Manteltarifvertrags auch möglich. Außerdem konnten wir durch die Verlagerung eines Teils unserer Polo-Fertigung nach Spanien unsere stark beanspruchten Kapazitäten in Wolfsburg entlasten und dafür die Golf- und Jetta-Produktion erhöhen, um die Chancen des Marktes besser zu nutzen. Trotzdem waren Lieferzeiten nicht gänzlich zu vermeiden – sie zeigen das steigende Nachfragepotential. Arbeitstäglich wurden von der Golf- und Jetta-Familie 3.838 (3.425) Einheiten in Europa hergestellt. Deutliche Zuwachsraten wiesen auch die Modelle Passat und Polo auf – einschließlich der bei SEAT produzierten Fahrzeuge –, die mit einer arbeitstäglichem Fertigung von 1.406 und 804 Wagen um 20,6 bzw. 12,1 % über 1984 lagen.

*Der syncro-Bus — Spitzenmodell der
sechsmillionenmal gebauten
Transporter-Reihe*



Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen im Konzern gefertigt:

Personenkraftwagen	1985	1984	Nutzfahrzeuge	1985	1984
Golf	777.547	673.695	Transporter	155.423	157.596
Passat	314.081	254.572	Lasttransporter (LT)	21.714	20.980
Jetta	258.180	175.191	Golf Pick-up/Caddy	12.795	11.608
Audi 80/90	191.591	169.458	Volkswagen-Lkw 6 – 22 t	11.737	5.396
Polo	185.093	156.054	Voyage Pick-up	11.674	9.777
Audi 100/200	149.336	179.739	Volkswagen-M.A.N.-Lkw 6 – 9 t	2.618	2.086
Scirocco	33.674	34.029	Sonstige Nutzfahrzeuge	2.638	3.166
Audi Coupé/quattro	23.372	22.846			
Käfer	86.189	118.138			
Voyage	75.628	75.535			
Gol	66.641	55.034			
Gacel	8.576	10.760			
Sonstige Pkw	9.689	12.046			

Die durchschnittliche arbeits-tägliche Fertigung betrug bei den einzelnen Konzerngesellschaften:

Fahrzeuge pro Tag	
VOLKSWAGEN AG ¹⁾	5.502
Volkswagen do Brasil ¹⁾	1.620
AUDI AG ¹⁾	1.558
Volkswagen Bruxelles	750
Volkswagen of America	436
Volkswagen de Mexico	432
Volkswagen of South Africa	159
Volkswagen Argentina	86

¹⁾ ohne konzernintern gelieferte zerlegte Fahrzeuge; AUDI AG ohne Porsche 924/944

Wesentliche Lieferbeziehungen zwischen der Volkswagen AG und verbundenen Produktionsgesellschaften

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

● Lieferungen der Volkswagen AG
○ Lieferungen an die Volkswagen AG

Mitarbeiterzahl erhöht

Ende Dezember 1985 beschäftigte der Volkswagen-Konzern 259.047 Mitarbeiter, 20.694 Personen oder 8,7 % mehr als ein Jahr zuvor, 11,8 % mehr als am 31. Dezember 1983.

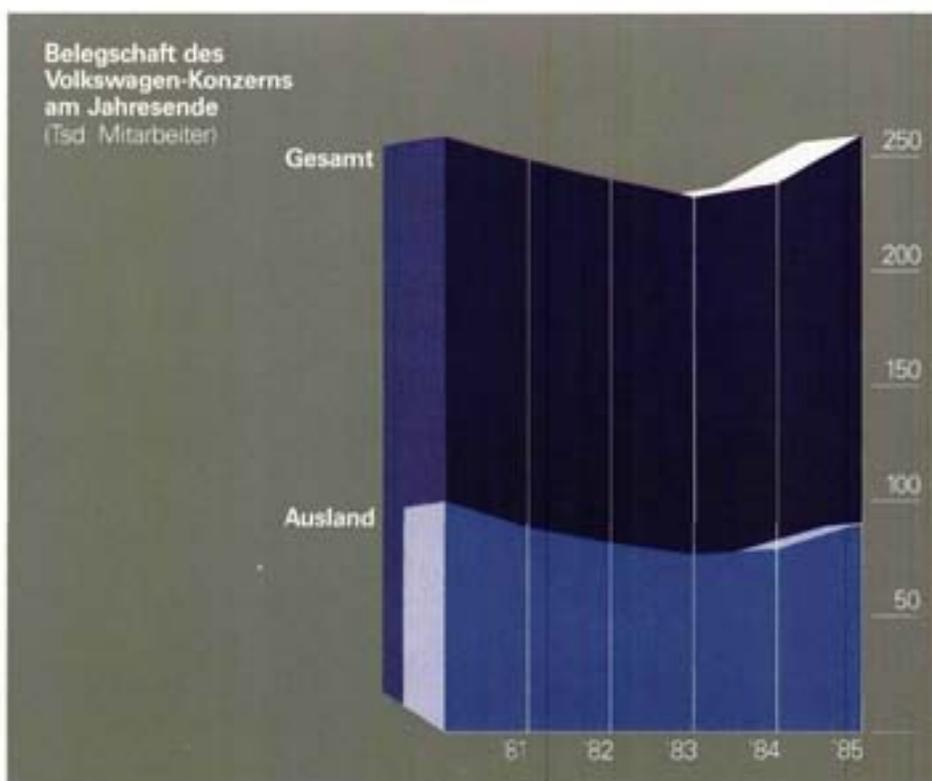
Die Zahl der im Inland Beschäftigten konnten wir um 9.694 Personen (+ 6,0 %) auf 170.344 Arbeitnehmer erhöhen. Dies war in erster Linie auf Neueinstellungen bei Volkswagen und Audi zurückzuführen, um die durch die günstigen Verkäufe notwendig gewordene Produktionssteigerung zu ermöglichen. Nachfragebedingt war auch der Anstieg der inländischen Belegschaft der TA Triumph-Adler AG.

Im Ausland nahm die Zahl der Mitarbeiter — stärker als im Inland — um 14,2 % auf 88.703 Personen zu. Personaleinstellungen wurden vor allem bei der Volkswagen do Brasil zur Produktionserhöhung und zur Aufholung der streikbedingten Ausfälle sowie bei der Volkswagen de Mexico für die Programmerrhöhungen im Rahmen der Verbundfertigung erforderlich.

Wir leisteten auch 1985 — wie schon in den Vorjahren — unseren Beitrag zur Schaffung von zusätzlichen Ausbildungsplätzen und erhöhten die Zahl der in der Berufsausbildung stehenden Jugendlichen im In- und Ausland auf 7.371.

Dank an die Mitarbeiter

Der Vorstand dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz, der das Ergebnis des Jahres 1985 ermöglichte. Den Organen der Betriebsverfassung spricht er seinen Dank für die konstruktive und verantwortungsbewusste Zusammenarbeit bei der Lösung der betrieblichen Aufgaben aus.



Ein besonderer Dank gilt allen Führungskräften im In- und Ausland und den Vorständen und Geschäftsführern unserer Beteiligungsgesellschaften für ihre mit hohem persönlichen Einsatz geleistete Arbeit.

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

Ergebnis- entwicklung

Positiver Ergebnistrend

Die Absatzsteigerungen ermöglichten der Volkswagen AG und der AUDI AG, bessere Ergebnisse zu erzielen. Sie trugen neben dem günstigen Dollarkurs maßgeblich dazu bei, daß der Volkswagen-Konzern einen Überschuß von 596 Mio. DM (Vorjahr 228 Mio. DM) ausweist.

Von den europäischen Konzerngesellschaften haben bis auf TA Triumph-Adler alle Unternehmen positiv gewirtschaftet. Dies gilt auch für das Automobilgeschäft der in Nordamerika tätigen Gesellschaften.

Recht unterschiedlich verlief das Geschäft bei unseren lateinamerikanischen Gesellschaften. Während die Volkswagen Argentina wegen der schlechteren gesamtwirtschaftlichen Lage und die Volkswagen do Brasil vor allem bedingt durch die Preiskontrolle Ergebnisverschlechterungen hinnehmen mußten, hat die Volkswagen de Mexico einen Gewinn erzielt.

Die Volkswagen of South Africa konnte sich nicht den schwierigen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen entziehen; trotz großer Anstrengungen ließ sich ein erneuter Verlust nicht vermeiden.

Höhere Dividende

Die Volkswagen AG als Muttergesellschaft des Volkswagen-Konzerns erwirtschaftete einen Gewinn von 477 Mio. DM. Nach Berücksichtigung von Konzernrisiken konnte ein gegenüber dem Vorjahr um 294 Mio. DM höherer Überschuß erzielt werden.

Neben den gestiegenen Verkäufen und der dadurch besseren Kapazitätsauslastung haben die effiziente Fertigungstechnik und Kostensenkungsprogramme zu diesem Ergebnis geführt. Die für ein exportierendes Unternehmen günstige Bewertung des Dollar im Jahresdurchschnitt trug wesentlich zu der erfreulichen Entwicklung bei.

Der Jahresüberschuß erlaubt neben einer Zuführung von 238 Mio. DM zu den freien Rücklagen, der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 10,- DM je 50,- DM-Aktie vorzuschlagen. Für den einzelnen anrechnungsberechtigten Aktionär bedeutet dies, daß er bei Berücksichtigung seines Steuerguthabens in Höhe von 5,63 DM pro 50,- DM-Aktie 15,63 DM erhält.

Gewinnverwendungsvorschlag:

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

Ausschüttung auf das Grundkapital
— 1.200 Mio. DM —

240.000.000 DM

Restbetrag
(Vortrag auf neue Rechnung)

4.372.578 DM

Bilanzgewinn

244.372.578 DM

Stärkung der finanziellen Kraft

Der günstigere Ertrag, gestützt durch die gute Konjunktur und den günstigen Dollarkurs, sowie nachfragegerechte Produkte haben geholfen, die Finanzstruktur des Volkswagen-Konzerns zu verbessern.

Das Vermögen stieg 1985 vor allem durch die Zunahme der vermieteten Gegenstände und der flüssigen Mittel um 5,7 % auf 34.822 Mio. DM. Der Anteil des Anlagevermögens am Bilanzvolumen nahm von 36,6 auf 37,4 % zu; auf die flüssigen Mittel entfielen 23,8 (20,8) % der Bilanzsumme.

Maßgeblich für die Ausweitung der Passivseite waren im wesentlichen eine Erhöhung des mittelfristigen Fremdkapitals in Form von Rückstellungen sowie des Eigenkapitals. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme nahm um 0,9 %-Punkte auf 21,2 % zu. Diese Quote ist im internationalen Vergleich immer noch ungenügend. Insgesamt stiegen aber die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel, bestehend aus Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital, um 9,6 % auf 13.718 Mio. DM.

Positive Kennzahlen

Trotz der hohen Investitionen konnte die Eigenkapitaldeckung des Anlagevermögens auf 56,8 % erhöht werden. Das langfristige Kapital deckte das Anlagevermögen zu 105,3 (103,8) %.

Das Verhältnis der flüssigen Mittel und kurzfristigen Forderungen zum kurzfristigen Fremdkapital als Kennzahl für die Liquidität hat sich weiter verbessert, und zwar von 85,9 auf 96,2 %.

Optionsanleihe begeben

Zur Verbesserung der Kapitalstruktur wurde im Januar 1986 von unserer 100%igen Tochtergesellschaft Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, eine 3%ige Optionsanleihe über 250 Mio. DM auf dem Euromarkt begeben. Jede Anleihe à 1.000,- DM ist mit Optionsscheinen zum Bezug von drei VW-Aktien im Nominalwert von 50,- DM zum Kurs von 407,- DM ausgestattet. Wir haben damit von der uns durch Beschluß der Hauptversammlung im Jahr 1984 über die Schaffung eines bedingten Kapitals von bis zu 200 Mio. DM gegebenen Möglichkeit erstmals Gebrauch gemacht.

Struktur der Konzernbilanz im Vergleich

	31.12. 1985	%	31.12. 1984	%
	Mio. DM		Mio. DM	
Aktiva				
Anlagevermögen	13.031	37	12.059	37
Umlaufvermögen	21.791 ¹⁾	63	20.883 ¹⁾	63
Gesamtvermögen	34.822 ¹⁾	100	32.942 ¹⁾	100
Passiva				
Eigenkapital	7.395	21	6.685	20
Fremdkapital mit einer Restlaufzeit				
von mehr als vier Jahren	6.323	18	5.832	18
von 1 bis 4 Jahren	6.261	18	5.468	17
bis zu einem Jahr	14.843	43	14.957	45
Gesamtkapital	34.822 ¹⁾	100	32.942 ¹⁾	100

¹⁾gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

Schaffung eines weiteren genehmigten Kapitals

Wir haben die Hauptversammlung gebeten, den Vorstand zur Schaffung eines zusätzlichen genehmigten Kapitals in Höhe von 300 Mio. DM für die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien zu ermächtigen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen.

Die Ausgabe von Vorzugsaktien hat für das Unternehmen den Vorteil, daß zur Stärkung der Kapitalstruktur und zur Finanzierung der Investitionen Eigenkapital in das Unternehmen fließt.

Auch für den Aktionär stellt sich die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien als günstig dar. Er besitzt den finanziellen Vorteil der kumulativen Vorzugsdividende. Dies bedeutet im Hinblick auf das Anlagerisiko eine gegenüber dem Stammaktionär gesichertere Position. In der Hauptversammlung behält der Vorzugsaktionär bis auf das Stimmrecht alle anderen wichtigen Aktionärsrechte: Auskunftsrecht, Widerspruchsrecht, Rederecht.

Investitionen aus dem Cash flow finanziert

Der Cash flow von 4.558 Mio. DM verbesserte sich zum Vorjahr deutlich um 11,7%. In dieser Zahl wurden erstmalig die Abschreibungen und Abgänge von vermieteten Gegenständen nicht mehr berücksichtigt. Sie betragen 1.933 (1.589) Mio. DM. Die gestiegenen Investitionen konnten zu 134,6% durch den Cash flow gedeckt werden.

Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns

(in Mio. DM)

Investitionen in Sachanlagen			- 3.133	
Investitionen in Finanzanlagen				
einschl. Zuführung zum aktiven Ausgleichs-			- 255	
posten aus der Erstkonsolidierung				
Zugänge vermieteter Gegenstände			- 3.217	
Verminderung der Vorräte und				
Anzahlungen ¹⁾			+ 306	
Verminderung der lang- und mittelfristigen				
Forderungen ¹⁾			+ 212	
Mittelbindung				- 6.087
Jahresüberschuß			+ 596	
Anlageabschreibungen und -abgänge			+ 5.616	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen			+ 290	
Verminderung des Eigenkapitalteils				
der Sonderposten mit Rücklageanteil			- 10	
laufende Geschäftstätigkeit				+ 6.492
Ausschüttungen an die Aktionäre der				
Volkswagen AG und an Minoritäten im Jahr 1985			- 121	
Erhöhung des lang- und				
mittelfristigen Fremdkapitals			+ 999	
Erhöhung sonstiger Posten			+ 377	
Finanzierungsvorgänge				+ 1.255
Veränderung der Liquiditätsposition				+ 1.660
	31. 12.	31. 12.		Ver-
	1985	1984		änderung
Liquide Mittel, Wechsel	4.326	5.253	-	927
Wertpapiere, Eigene Aktien	3.960	1.588	+	2.372
Kurzfristige Forderungen				
und Finanzanlagen				
(ohne Anzahlungen) ¹⁾	6.010	6.030	-	20
Kurzfristige Verbindlichkeiten				
und Rückstellungen				
(einschl. Fremdkapitalteil				
der Sonderposten mit				
Rücklageanteil) ²⁾	14.595	14.830	+	235
Veränderung des				
Finanzmittelfonds				+ 1.660

¹⁾ gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

²⁾ ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge

Zunahme der Erträge

Die Ertragslage des Volkswagen-Konzerns hat sich 1985 verbessert. Die Gesamtleistung erhöhte sich um 12,7 % auf 52.709 Mio. DM. Die Erlöszunahme entstand vor allem durch den gestiegenen Absatz, kostenbedingte Preisanhebungen sowie eine Nachfrageverschiebung zugunsten höherwertiger Modelle und den günstigeren Dollarkurs.

Die Struktur der Aufwandsarten wurde verbessert. Obwohl der Materialaufwand aufgrund der höheren Produktion um 11,7 % zunahm, ging sein Anteil an der stärker gestiegenen Gesamtleistung von 50,9 auf 50,5 % zurück. Der um 5,2 % höhere Personalaufwand ergab sich aus der 6,3%igen Steigerung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl sowie aus Tarifierhöhungen und der Arbeitszeitverkürzung ab 1. Januar 1985. Prozentual an der Gesamtleistung verminderte sich jedoch auch sein Anteil von 28,3 auf 26,4 %. Der bessere Gewinn führte zu einem Anstieg der Steuern (+ 756 Mio. DM), deren Anteil an der Gesamtleistung 4,0 (2,9) % erreichte.

Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	1.1.-31.12. 1985		1.1.-31.12. 1984	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Umsatzerlöse	52.502	100	45.671	98
Bestandsveränderung	- 299	- 1	630	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	506	1	471	1
Gesamtleistung	52.709	100	46.772	100
Materialaufwand	26.623	51	23.824	51
Personalaufwand	13.913	26	13.227	28
Abschreibungen	3.411	7	2.961	6
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	1.259	2	1.060	2
Steuern	2.124	4	1.368	3
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	4.783	9	4.104	9
Jahresüberschuß	596	1	228	1

*Seit seinem Erscheinen ein Erfolg
— der sportlich elegante Audi 90*



Aktionärsstruktur- erhebung

Nachdem 1977 eine erste Aktionärsstruktur-erhebung durchgeführt wurde, haben wir zum Stichtag 30. September 1985 eine weitere Untersuchung vorgenommen mit dem Ziel, aktuelle Daten über unsere Anteilseigner und ihre Struktur zu erhalten. Vor dem Hintergrund der Aufwärtsbewegung der Kurse an den deutschen Börsen, an der unsere Aktie ganz besonders partizipierte, sind Veränderungen der Struktur unserer Aktionäre von besonderem Interesse. Sie haben uns das Kapital zur Verfügung gestellt, mit dem wir arbeiten und für das sie eine angemessene Verzinsung erwarten. Seit der Ausgabe der ersten Aktien im Jahr 1961 beträgt die durchschnittliche Verzinsung für Ersterwerber 9,3 % bis zum 31. Dezember 1985.

Die Analyse wurde mit Hilfe in- und ausländischer Banken durchgeführt, die uns unter strenger Beachtung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen insgesamt 325.567 Depots meldeten. In diesen Depots werden einschließlich der 20 %-Anteile der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen für nom. 1.146.633.400,- DM Volkswagen-Aktien gehalten. Zusammen mit den in unserem Besitz befindlichen nom. 15.060.300,- DM eigenen Aktien sind damit 96,81 % unseres Grundkapitals in Höhe von 1.200 Mio. DM nachgewiesen.

344.000 Aktionäre

Ohne Berücksichtigung des Besitzes der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen sowie der in unserem Besitz befindlichen eigenen Aktien sind 94,57 % des im Streubesitz befindlichen Grundkapitals erfaßt worden. Unterstellt man für die nicht gemeldeten Aktien die gleiche Aktionärsstruktur wie für die gemeldeten, so kann von rd. 344.000 Volkswagen-Anteilseignern ausgegangen werden, gegenüber 588.000 im Jahr 1977.

Die starke Abnahme ist ausschließlich auf den Rückgang der Anzahl der inländischen Aktionäre (317.253 nach 521.614 gemeldeten) zurückzuführen, während die der ausländischen geringfügig von 7.747 auf 8.314 Aktionäre zunahm. Diese Entwicklung unterscheidet sich kaum vom Trend bei anderen inländischen Aktiengesellschaften. Auch hieraus ist ersichtlich, daß es von seiten der Unternehmen — Gewinnniveau — und des Gesetzgebers noch erheblicher Anstrengungen bedarf, die Attraktivität der Aktie als Mittel der Kapitalanlage in Deutschland zu erhöhen. Für die deutschen Unternehmen mit ihren zu geringen, z. T. kontinuierlich zurückgehenden, Eigenkapitalquoten kommt dieser Aufgabe im internationalen Wettbewerb in einer Zeit generell steigender Risiken erhebliche strategische Bedeutung zu — auch zur Sicherung der Arbeitsplätze.

Mit 19,73 % hat sich der Anteil der erfaßten ausländischen Aktionäre am gesamten Grundkapital gegenüber 1977 nahezu verdreifacht. Dies ist wesentlich auf die starke Zunahme bei Banken, Versicherungen und Investmentfonds zurückzuführen, was erfreulich ist, zeigt sich doch auch hierin ein besonderes Vertrauen in die Zukunft unseres Unternehmens.

Auf den einzelnen umgerechnet, ist der inländische Aktionär durchschnittlich mit nom. 1.355,- DM an unserem Unternehmen beteiligt, gegenüber nom. 28.474,- DM beim ausländischen Anteilseigner. Wie auch in der ersten Untersuchung, dominiert der Anteil der

Kleindepots. Rund 248.000 Aktionäre unterhalten ein Depot mit bis zu 20 Aktien. Ihr Anteil am erfaßten Inlandsbesitz beträgt 12,43 %.

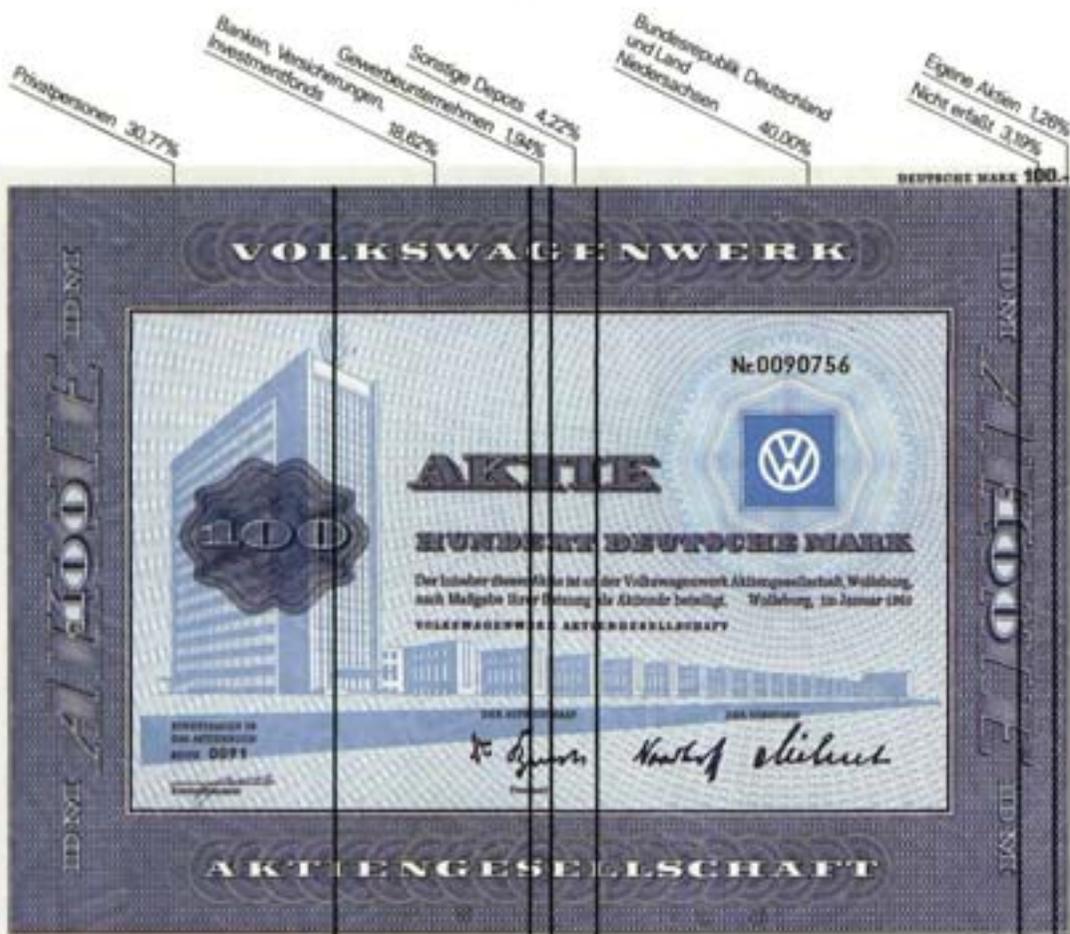
Inlandsbesitz

96,27 % der inländischen Anteilseigner sind Privatpersonen. Mit 37,12 % des gemeldeten Inlandsbesitzes (1977: 42,36 %) stellen sie die größte Aktionärsgruppe dar. Auf Banken, Versicherungen und Investmentfonds entfallen 7,54 % (1977: 8,63 %).

Ausländischer Anteil auf 19,73 % erhöht

In ausländischem Besitz befinden sich 19,73 % unseres Grundkapitals, gegenüber 6,83 % im Jahr 1977. Diese Zunahme ist besonders auf einen Anstieg in der Schweiz, in Großbritannien und den USA zurückzuführen.

Etwa die Hälfte der von Ausländern gehaltenen Aktien entfällt auf die Länder, an deren Wertpapierbörsen die Volkswagen-Aktie gehandelt wird (Beneluxstaaten, Österreich und Schweiz). Der Anteil dieser Länder am erfaßten Auslandsbesitz nahm dennoch von 62,21 % auf 47,78 % ab. Das europäische Ausland hält einen Anteil von 80,62 %.



Anteil der Aktionärgruppen am Grundkapital der Volkswagen AG

I. Aufteilung des Inländerbesitzes nach Depotgrößen

Depotgröße	Depotzahl	% vom Inländerbesitz	Grundkapital in Mio. DM	% vom Inländerbesitz
1 – 10	168.211 (367.855)	53,02 (70,53)	53,28 (109,48)	5,86 (14,19)
11 – 20	79.837 (99.321)	25,16 (19,04)	59,83 (71,45)	6,52 (9,26)
21 – 100	61.249 (49.209)	19,31 (9,43)	134,73 (97,54)	14,81 (12,65)
101 – 1.000	7.551 (4.961)	2,38 (0,95)	94,62 (57,12)	10,40 (7,41)
über 1.000	405 (268)	0,13 (0,05)	567,45 (435,66)	62,36 (56,49)
Gesamt	317.253 (521.614)	100,00 (100,00)	909,91 (771,25)	100,00 (100,00)

II. Geographische Gliederung des Ausländerbesitzes

	Anzahl der Aktionäre	% der ausländischen Aktionäre	Grundkapital in Mio. DM	% vom Ausländerbesitz
EUROPA	7.160 (6.466)	86,12 (83,47)	190,85 (48,40)	80,62 (78,71)
Schweiz	4.329 (3.601)	52,07 (46,48)	85,23 (24,36)	36,00 (39,62)
Großbritannien	255 (237)	3,07 (3,06)	62,84 (4,84)	26,54 (7,87)
Beneluxstaaten	995 (879)	11,97 (11,35)	24,98 (12,94)	10,55 (21,05)
Übriges Europa	1.581 (1.749)	19,01 (22,58)	17,80 (6,26)	7,53 (10,17)
ASIEN	227 (232)	2,73 (3,00)	24,98 (9,26)	10,55 (15,06)
AMERIKA	766 (868)	9,21 (11,20)	20,46 (2,94)	8,84 (4,78)
SONSTIGE	161 (181)	1,94 (2,33)	0,44 (0,89)	0,19 (1,45)
Gesamt	8.314 (7.747)	100,00 (100,00)	236,73 (61,49)	100,00 (100,00)

In Klammern: Ergebnis der Erhebung 1977

Wachstumschancen auf fast allen Märkten

Die weltweite Nachfrage nach Pkw, die 1984 rd. 31 Mio. Wagen betrug und 1985 ein Rekordniveau von 33 Mio. erreichte, wird voraussichtlich bis 1990 auf nahezu 40 Mio. Fahrzeuge zunehmen. Obwohl rd. 80 % der Nachfrage auf die traditionellen Automobilmärkte der OECD-Länder entfallen, werden einige wachstumsträchtige Länder in Fernost eine steigende Bedeutung erlangen. Mit Kooperationen hat der Volkswagen-Konzern begonnen, hier neue Märkte zu erschließen.

Bedeutung in jeder strategischen Planung werden auch künftig die latein-amerikanischen Staaten behalten; vor allem wegen ihres erheblichen Potentials an natürlichen Ressourcen und der Einsatz- und Lernbereitschaft ihrer Bevölkerung, trotz der zumindest kurz- und mittelfristig weiter auf ihnen lastenden schweren Schulden.

Selbst auf den traditionellen Automobilmärkten bestehen für die kraftfahrzeugherstellende Industrie unverändert gute Wachstumsaussichten. Auf der einen Seite steigt mit der Motorisierungsdichte der Ersatzbedarf, auf der anderen Seite durch mehr Technik der Wert der Fahrzeuge.

Für die Bundesrepublik Deutschland wird bis zum Jahr 2000 eine Zunahme des Pkw-Bestands von derzeit 26 Mio. auf bis zu 31 Mio. Fahrzeuge erwartet. Ein bedeutender Faktor dieses Zuwachses ist der zunehmende Bedarf insbesondere von Familien mit Zweit- und Drittwagen sowie die sich für die Kraftfahrzeugnachfrage vorerst weiter verbessernde Altersstruktur der Bevölkerung. Entscheidend bleibt aber der wachsende Ersatzbedarf; jedoch ist er, wie die Erfahrung lehrt, äußerst konjunkturrempfindlich.

Freier Welthandel als Voraussetzung für Fortschritt

Von erheblicher Bedeutung für die Entwicklung der Automobilindustrie wird die Eindämmung des Protektionismus im Welthandel sein. Bei vielen Staaten

steigt mit zunehmenden Handelsbilanzdefiziten das Verlangen, ihre nationalen Industrien durch tarifäre und nichttarifäre Handelshemmnisse zu schützen.

In diesem Zusammenhang ist auch die derzeitige japanische Wirtschaftspolitik zu erwähnen. Langanhaltende Gleichgewichtsstörungen in den Handelsströmen müssen Reaktionen bei den defizitären Ländern hervorrufen. Solche Maßnahmen würden für eine moderne Industriegesellschaft — deren Erfolg auf weltweiter Arbeitsteilung aufbaut — unabsehbare Folgen haben.

Übergangsphase zum schadstoffarmen Auto

Die Einigung auf europäischer Ebene bedeutet den großen Schritt vom bereits schadstoffgeminderten zum schadstoffarmen Fahrzeug. Wir befinden uns nun in einer Phase der raschen Umstellung.

Volkswagen und Audi verfügen über ein umfassendes Angebot an schadstoffarmen und damit zukunftssicheren Autos. Für jedes unserer Pkw-Modelle vom Polo bis zum Audi 200 Avant quattro bieten wir unseren Kunden Katalysatorversionen an.

Außerdem besteht für nahezu alle Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge ab Modelljahr 1980 — ohne Parallele im Markt — die Möglichkeit der Nachrüstung mit einem ungeregelten Drei-Wege-Katalysator. Wird die Nachrüstlösung bei Volkswagen- und Audi-Modellen — rd. drei Mio. Wagen fallen darunter — genutzt, bedeutet dies eine schnelle Schadstoffreduzierung.

Nachdem die Versorgung mit unverbleitem Benzin deutlich besser und die Preisrelationen günstiger wurden, rechnen wir mit einem schubartigen Anstieg des Nachrüstsatzes. Da außerdem fast alle Volkswagen und Audi bereits ab Modelljahr 1977 mit unverbleitem Kraftstoff gefahren werden können, profitieren ihre Besitzer auch auf diese Weise vom günstigeren Preis des unverbleiten Benzins. Auch der steigende Anteil der Diesel-Fahrzeuge an den gesamten Verkäufen des Volkswagen-Konzerns trägt

schon seit 1976 zur Entlastung der Umwelt bei. Seit 1983 nimmt er kontinuierlich zu und liegt mittlerweile in der Bundesrepublik Deutschland bei 30 %. Gemessen an den gesamten Zulassungen von Diesel-Pkw hält der Konzern die Spitzenposition.

Der Volkswagen-Konzern wird seine erheblichen Anstrengungen fortsetzen, um Wege zu finden, die Schadstoffemissionen — besonders auch durch die Senkung des Verbrauchs — weiter zu reduzieren und die Fahrzeuge generell umweltfreundlicher werden zu lassen.

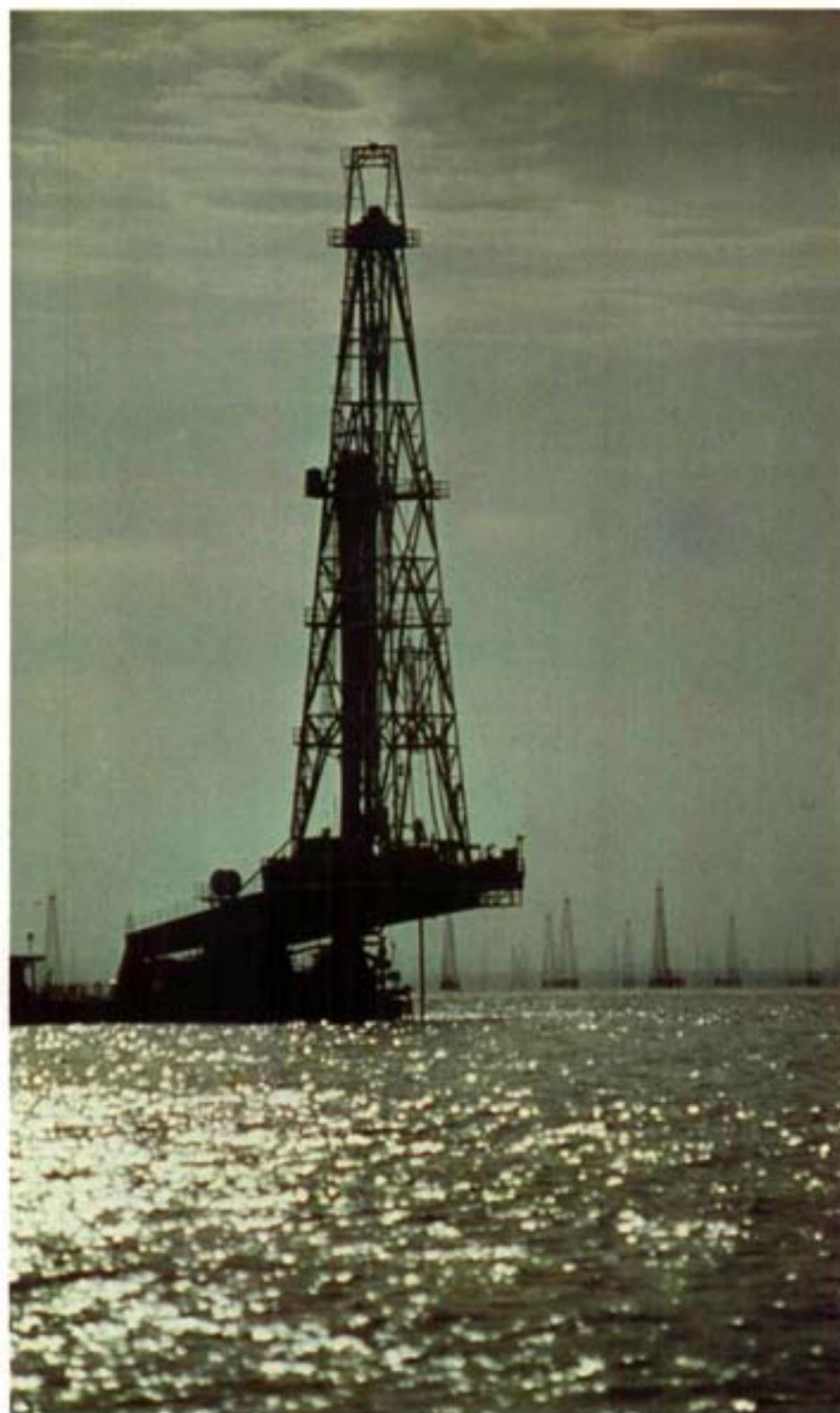
Erwartungen für 1986

Die Bundesrepublik Deutschland wird auch 1986 ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum bei vorbildlicher Stabilität auszeichnen. Das wesentliche Kennzeichen des vierten Aufschwungjahres wird eine Verlagerung der Kräfte von der Auslands- zur Inlandsnachfrage sein. Hierbei kommt dem privaten Verbrauch — auch infolge der im Januar 1986 in Kraft getretenen Steuerreform — eine steigende Bedeutung zu, genauso wie der weiteren Steigerung des Investitionstempos der Industrie — mit positiven Konsequenzen für die Beschäftigung, unsere unverändert größte Sorge.

Der drastische Ölpreisverfall bedeutet auch für die Bundesrepublik als Energieimportland einen zusätzlichen Wachstumsimpuls. Mit der daraus resultierenden steigenden Kaufkraft wird die private Nachfrage einen weiteren Anstoß bekommen. Dabei verkennen wir nicht die Gefahren aus den sich durch den Ölpreisverfall ergebenden abrupten Datenveränderungen und Belastungen für energieexportierende Länder, mit deren Volkswirtschaften wir ebenfalls verbunden sind.

Wir erwarten — und beobachten gegenwärtig — als Folge dieser einmalig günstigen Datenkonstellation für 1986 eine außergewöhnliche Belebung der inländischen Nachfrage nach Automobilen, die sich auch — wie schon bereits 1985 — aufgrund der marktgerechten Produktpalette in unseren Auftragsengängen widerspiegelt und zu wachsenden Auftragsbeständen führt.

Aus dem niedrigen Ölpreis resultieren für viele Industrieländer zusätzliche Wachstumsimpulse.



(Esso-Foto)

Die Entwicklung auf den europäischen Volumenmärkten beurteilen wir für das laufende Geschäftsjahr ebenfalls günstig. Selbst wenn in diesen Ländern eine gewisse Normalisierung in den Verkaufszahlen eintreten wird und muß, wird doch der anhaltende Wirtschaftsaufschwung in Westeuropa — insbesondere in unseren wichtigsten Abnehmerländern Italien, Großbritannien, Frankreich und Spanien — für eine, wenn auch bescheidenere, Steigerung der Auslieferungen sorgen.

Für Nordamerika sind wir auch 1986 zuversichtlich — bei jedoch stark zunehmendem Wettbewerb mit den davon ausgehenden Belastungen. Insbesondere der Aufbau neuer Kapazitäten in den USA durch japanische Hersteller und das Vordringen koreanischer Anbieter werden den Wettbewerb verschärfen.

Mit hohem finanziellen Einsatz bei der Entwicklung und Fertigung neuer Modelle wollen außerdem amerikanische und japanische Produzenten in der oberen exklusiven Fahrzeugklasse, der „European High Class“, Käufer gewinnen.

Viel wird für diesen Markt davon abhängen, wie sich der Dollarkurs im Jahresverlauf entwickelt und ob es der amerikanischen Regierung gelingt, die angekündigten Maßnahmen zur Konsolidierung des Staatshaushalts einzuleiten, beim Abbau des hohen Leistungsbilanzdefizits Fortschritte zu erzielen, ohne gleichzeitig das Wachstum des Brutto-sozialprodukts zu gefährden.

Die Verkaufs- und Umsatzzahlen sowie die Auftragslage und Produktionssteigerung stützen nach Ablauf der ersten Monate des neuen Geschäftsjahres unsere Erwartungen für das Gesamtjahr, so daß wir für 1986 — bei Weiterführung unseres ehrgeizigen Investitionsprogramms — zuversichtlich sein können. Wir werden aber für fast alle unsere Modelle mit Produktionsengpässen rechnen müssen — trotz des Wirksamwerdens unserer kapazitätserhöhenden Investitionen für 1986.

Forschung und Entwicklung



Eine Mischung aus Motorrad und Auto
— das Experimental-Dreirad Scooter

Steigender Aufwand für Forschung und Entwicklung

1985 wurden im Volkswagen-Konzern 1,7 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung aufgewandt. Neben zahlreichen Forschungsprojekten lag ein Schwerpunkt in den Entwicklungsarbeiten für schadstoffarme Motoren — und hier insbesondere für Katalysatormodelle. Sie gingen zu Lasten anderer wichtiger Projekte, aber mit dem Ergebnis, daß wir mit der schwierigen Situation in Deutschland relativ gut fertig wurden.

Schwerpunkte der Zukunftsforschung

Das Automobil wird durch den Einsatz neuartiger Werkstoffe und die verstärkte Nutzung der Elektronik im Hinblick auf Verbrauch, Fahrzeugsicherheit, Verkehrstechnik, Geräusch- und Abgasemission sowie Zuverlässigkeit bedeutende Fortschritte machen. Bei Volkswagen und Audi arbeiten wir intensiv daran, unsere führende Position in der Automobiltechnik zu sichern und Fahrzeuge anzubieten, die auch durch ihren außergewöhnlich langen Lebens- und Modellzyklus durch Werterhaltung Kaufsicherheit gewährleisten.

Der Anteil von neuen Werkstoffen wird zunehmen. Dies gilt sowohl für die Karosserieaußenhaut als auch für Ag-

gregatebauteile. Faserverstärkter Kunststoff ist langfristig als Material für schnell bewegte Motorteile — z. B. Pleuel — möglich und bedeutet u. a. niedrigere Geräuschemissionen. Der Einsatz keramischer Stoffe im Motor, der sich im Erprobungsstadium befindet, läßt durch die höhere thermische Belastbarkeit und bessere Wärmeisolation geringere Verbrauchs- und bessere Leistungswerte erwarten.

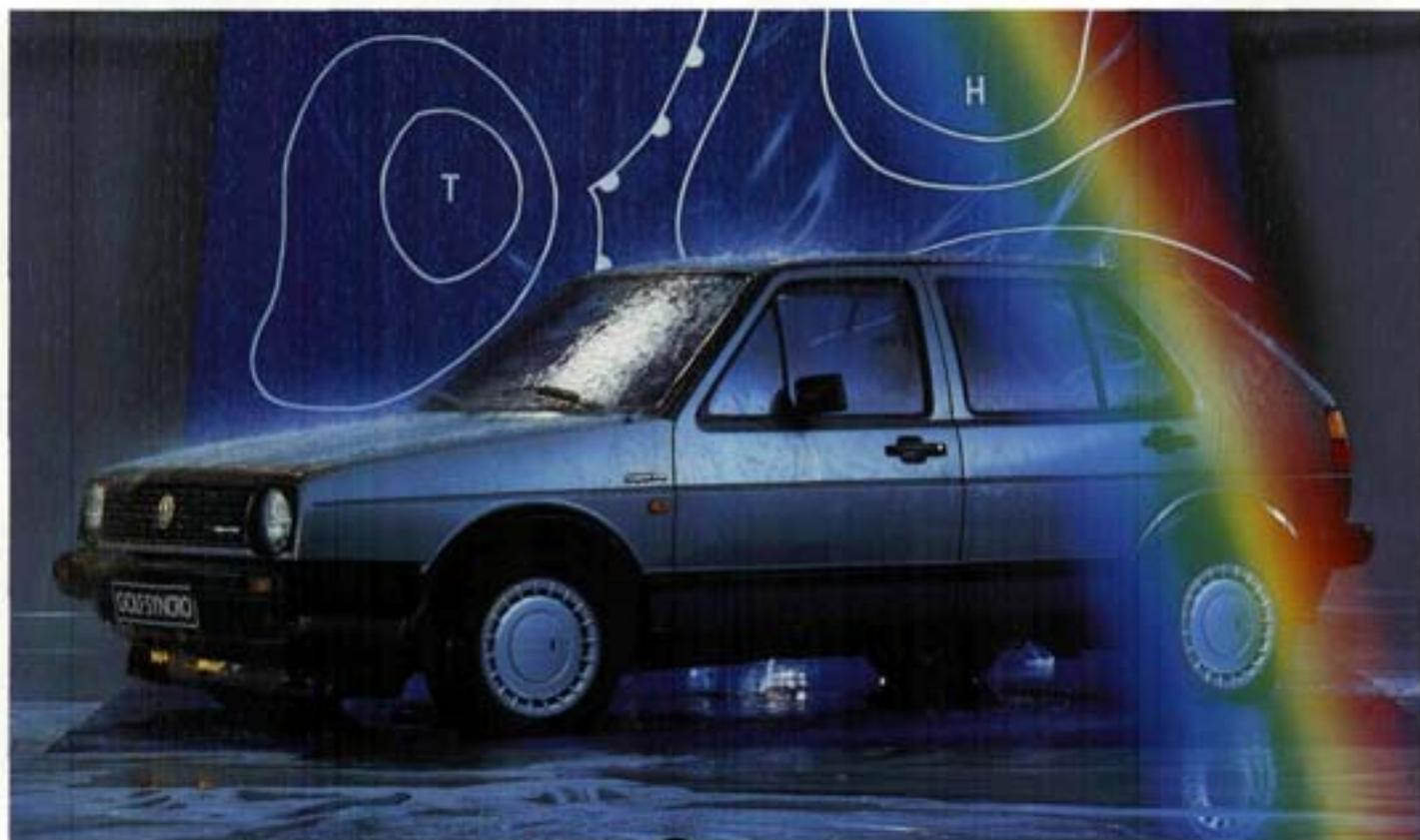
Die verstärkte Nutzung der Elektronik findet zum einen im Bereich der Konstruktions- und Ingenieurstätigkeit statt. Die konsequente Weiterentwicklung der rechnerunterstützten Arbeiten wird es ermöglichen, akustische und aerodynamische Arbeiten oder das Crash-Verhalten von Fahrzeugen schon mit dem Bau erster Prototypen vorzuberechnen. Daneben trägt die Mikroelektronik durch ein besseres Motor-Getriebe-Management zu einer weiteren Verringerung von Geräusch- und Schadstoffemission bei.

Weiterhin forschen wir intensiv auf dem Gebiet der Verkehrssteuerung, um einen effizienteren Verkehrsablauf zu erreichen. Gäbe man beispielsweise dem Fahrer an den Ampeln Informationen über die „grüne Welle“, ließen sich dadurch große Verbrauchs- und Emissionsreduzierungen erzielen. Mit einem im Versuchsstadium befindlichen System in Wolfsburg werden Erkenntnisse gesammelt und ausgewertet.

Neue Fahrzeuge auf der IAA

Auf der 51. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt stellten Volkswagen und Audi die neuesten Ergebnisse ihrer Forschungs- und Entwicklungsarbeit vor.

Mit dem 16-Ventil-Motor für Golf und Scirocco, dem Kompressor-Polo Coupé GT G 40 und dem Golf und Transporter syncro konnten wiederum technisch innovative Fahrzeuge vorgestellt werden — ergänzt durch die nunmehr vollverzinkten Karosserien für den Audi 100 und Audi 200.



Leistungstark und verbrauchsgünstig — die neuen 16-Ventiler

Seit Ende 1985 bieten wir mit dem Scirocco GT bzw. GTX 16V eine neue Spitzenversion der Scirocco-Baureihe an. Ihr folgte im Februar 1986 ein mit dem gleichen Motor ausgestatteter Golf — der Golf GTI 16V. Mit vier Ventilen je Zylinder leistet der verbrauchsgünstige 1,8 Liter-Motor 139 PS und verfügt über ein exzellentes Beschleunigungsverhalten, günstige Verbrauchs- und Abgaswerte.

Die neuen 16V-Modelle von Golf und Scirocco sind ohne Einschränkung für den Alltagsbetrieb geeignet und verbinden — ohne beim Komfort Kompromisse zu fordern — die kultivierte mit der sportlichen Art, Auto zu fahren. Die Aufträge für diese Fahrzeuge übertreffen unsere Erwartungen.

Der Golf syncro — Allradantrieb in der Großserie

Mit dem auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt vorgestellten Golf syncro präsentiert Volkswagen erstmals für eine in großer Serie produzierte Limousine den Allradantrieb.

Hervorstechendes Merkmal dieser Antriebstechnik mit schlupfabhängiger Kraftverteilung ist die Viskose-Kupplung. Sie ermöglicht eine variable Leistungsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und paßt sich automatisch den an den Rädern vorliegenden Bodenverhältnissen an. Die Fachwelt beurteilt unser Fahrzeug im Hinblick auf seinen syncro-Aufpreis und seine Technik als Vorbild.

Golf syncro — eine neue Mobilität in der Kompaktklasse

**Polo Coupé GT G 40 —
mit neuem Kompressorsystem**

Das neue leistungsstärkste Modell der Polo-Reihe basiert auf einem neuen Kompressor — dem G-Lader. Er wird direkt vom Motor angetrieben, sorgt für einen deutlichen Leistungsgewinn und stellt schon im unteren Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment bereit. Das 1,3 Liter-Vierzylinderaggregat leistet 85 kW/115 PS und erreicht in der Coupé-Version eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h.

Das Polo Coupé GT G 40 bestand in einer leicht modifizierten Katalysatorversion seine Bewährung in einem bisher einmaligen Rekordversuch, der mit zwei internationalen Klassenrekorden abschloß:

- neuer Rekord über 24 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 208 km/h und
- neuer Rekord über 5.000 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 204 km/h.

Modellprogramm erweitert

Bei der AUDI AG hat die Nachfrage nach Fahrzeugen mit permanentem Allradantrieb im Verlauf des Jahres 1985 zugenommen. Dieser Entwicklung wurde durch den Serieneinsatz weiterer Modelle mit permanentem Allradantrieb, wie z. B. dem Audi 80 GTE quattro, dem Audi 100 quattro mit 90 PS und dem Audi 200 Avant quattro, Rechnung getragen. Auf dem amerikanischen Markt wurde als neues Top-Modell der Audi 5000 CS turbo quattro — die US-Version des Audi 200 quattro — vorgestellt.

Wie in Vorjahren konnten die Volkswagen- und Audi-Käufer wieder zahlreiche Sondermodelle kaufen. Angebote wie der Golf Hit und Golf Match, der Passat Arena, der Jetta Strada oder Audi 80 SC und Audi 80 GT setzten die bewährte Reihe preisgünstiger und reichhaltig ausgestatteter Modelle fort.



Langzeitqualität verbessert

Mit dem Modelljahr 1986 besitzen unsere Fahrzeuge serienmäßig entscheidende Verbesserungen. Nahezu alle Volkswagen- und Audi-Modelle verfügen seitdem über eine elektronische Zündung, Longlife-Zündkerzen und einen hydraulischen Ventilspielausgleich. Diese Neuerungen erlauben durch die Verlagerung der Service-Schwerpunkte und Verringerung des Service-Umfangs ein neues Wartungskonzept, das unseren Kunden eine erhebliche Kosten- und Zeitersparnis bringt. Ein entscheidender Schritt zur Langzeitqualität und zur Erhöhung des Wiederverkaufswertes ist seit Beginn des Modelljahres 1986 die Vollverzinkung jeder Audi 100- und Audi 200-Karosserie. Diese Maßnahme erforderte hohe Investitionen für umfangreiche Langzeitversuche und neue Produktionsanlagen. Audi bringt damit als erster Hersteller der Welt eine komplett verzinkte Limousine in Großserie auf den Markt.

**Mobilitätsgarantie rundet
Garantiepaket ab**

Wie weit wir in unserer Qualitätspolitik sind, zeigt auch die Einführung der Mobilitätsgarantie, die für Fahrzeuge ab Modelljahr 1986 Pannenhilfe rund um die Uhr und gegebenenfalls Abschleppen zur nächsten V.A.G-Werkstatt umfaßt. Kann die Panne nicht am selben Tag behoben werden, hat der Kunde, der diese Garantie mit jeder durchgeführten Inspektion bis zum nächsten vorgeschriebenen Wartungstermin verlängert, einen Anspruch auf einen Leihwagen für zwei Tage oder wahlweise eine Übernachtung.

Die Mobilitätsgarantie rundet unser gegenwärtiges Garantiepaket ab, das ein Jahr Gewährleistung für das ganze Fahrzeug, auf Original-VW/Audi-Ersatzteile und Original-Zubehör sowie Werkstattleistungen, drei Jahre keine Lackmängel und sechs Jahre kein Durchrostern der Karosserie beinhaltet.

Erstmals gewann Audi 1985 das renommierte Bergrennen „Pikes-Peak Hill Climb“ in Colorado/USA.



Zum dritten Mal wurde 1985 der Polo-Cup für Nachwuchsfahrer ausgetragen.

Zahlreiche internationale Erfolge

Volkswagen war 1985 mit zwei identischen Gruppe A Golf GTI 1800 in der Rallye-Weltmeisterschaft vertreten. Bedeutendste Erfolge waren die Gruppensiege bei der Rallye Akropolis und der Rallye San Remo. Im internationalen Formel 3-Sport kann Volkswagen fast schon traditionell auf Erfolge verweisen. Mittlerweile werden in dieser Klasse in über 80 % der Rennfahrzeuge Motoren auf Basis des Golf GTI-Aggregats eingesetzt, mit denen auch im vergangenen Jahr mehr Siege sowie nationale und internationale Titel als je zuvor gewonnen werden konnten.

Audi quattro eines der erfolgreichsten Rallye-Fahrzeuge

Nach besonders erfolgreichen Rallye-Jahren — vier Weltmeistertitel bis 1984 — errang Audi 1985 den Vize-Weltmeisterschaftstitel in der Rallye-Markenwertung. In der Rallye-Fahrer-Weltmeisterschaft belegten Audi-Werkteams die Plätze 2 und 3.

Der Audi quattro ist nach inzwischen 23 Siegen innerhalb von nur fünf Jahren eines der erfolgreichsten Fahrzeuge seit Bestehen der Rallye-Weltmeisterschaft.

Wie in den Vorjahren gelangen auch außerhalb der Einsätze um die Rallye-Weltmeisterschaft wichtige internationale Siege. So wurden auf Audi quattro u. a. allein sechs unterschiedliche schwedische Meisterschaften gewonnen. Bei der erstmals ausgetragenen Rallye Hongkong — Peking belegte der Audi quattro den ersten Platz, in den USA konnte erstmals das renommierte Bergrennen „Pikes-Peak Hill Climb“ gewonnen werden.

Exklusive Stellung beim Allradantrieb

Wichtig erscheint uns nicht nur die Bewährung im Rallyesport, sondern die Tatsache, daß sich unsere quattro-Fahrzeuge für den Kunden erfolgreich im Alltag bewähren. In der Umsetzung in die Großserie haben wir unsere exklusive Stellung bis heute erhalten, während der Vierradantrieb nun den gesamten Rallyesport dominiert.

Produktion und Qualitätssicherung

Arbeitsorganisatorische Veränderungen im Fertigungsablauf

Auf unsere Fertigungsabläufe wirken verstärkt technische, organisatorische und soziale Komponenten ein. Technik und Produktion verändern sich immer schneller. So gibt es neue Steuerungs- und Dispositionssysteme, die schließlich eine computergeführte Fertigung (Computer-Integrated Manufacturing — CIM) ermöglichen. Das rechnergestützte Konstruieren (Computer-Aided Design — CAD) verändert die Arbeitsabläufe in Konstruktion und Fertigungsplanung. Die dezentrale Instandhaltung und die Eigenverantwortung hinsichtlich der Qualität erfordern organisatorische Umstrukturierungen. Wir müssen daher noch stärker als bisher die Qualifikation unserer Mitarbeiter auf allen Ebenen weiterentwickeln, um durch neue Berufsbilder und langfristig angelegte Ausbildungs- und Einstellungsschwerpunkte diese veränderten Ansprüche zu erfüllen.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch neue Fertigungsverfahren und -technologien

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit wurden in allen Werken der Volkswagen AG neue Fertigungsverfahren und -technologien weiterentwickelt. Einen Investitionsschwerpunkt stellt in den kommenden Jahren das Werk Emden dar. Von 1986 bis 1989 sollen hier mehrere Großprojekte von insgesamt 1,2 Mrd. DM durchgeführt werden. Dieser Betrag entspricht der bisher in diesem Werk seit seiner Gründung im Jahr 1964 investierten Summe. Mit den jetzt begonnenen Projekten werden die Anstrengungen konsequent fortgesetzt, das Werk Emden zu einer der modernsten Produktionsstätten auszubauen.

Mitte 1985 fiel die Entscheidung, im Werk Braunschweig ein Zweckgebäude für den gesamten Werkzeugbau einschließlich der zugehörigen Konstruktions- und Verwaltungsbereiche zu errichten. Diese Investition beläuft sich auf rd. 200 Mio. DM.

Zur Verbesserung der Produktivität und Qualität im Bereich des Motorenbaus wurde im Werk Salzgitter im Anschluß an die Zylinderkopffertigung die Montage von Rumpfmotoren automatisiert.

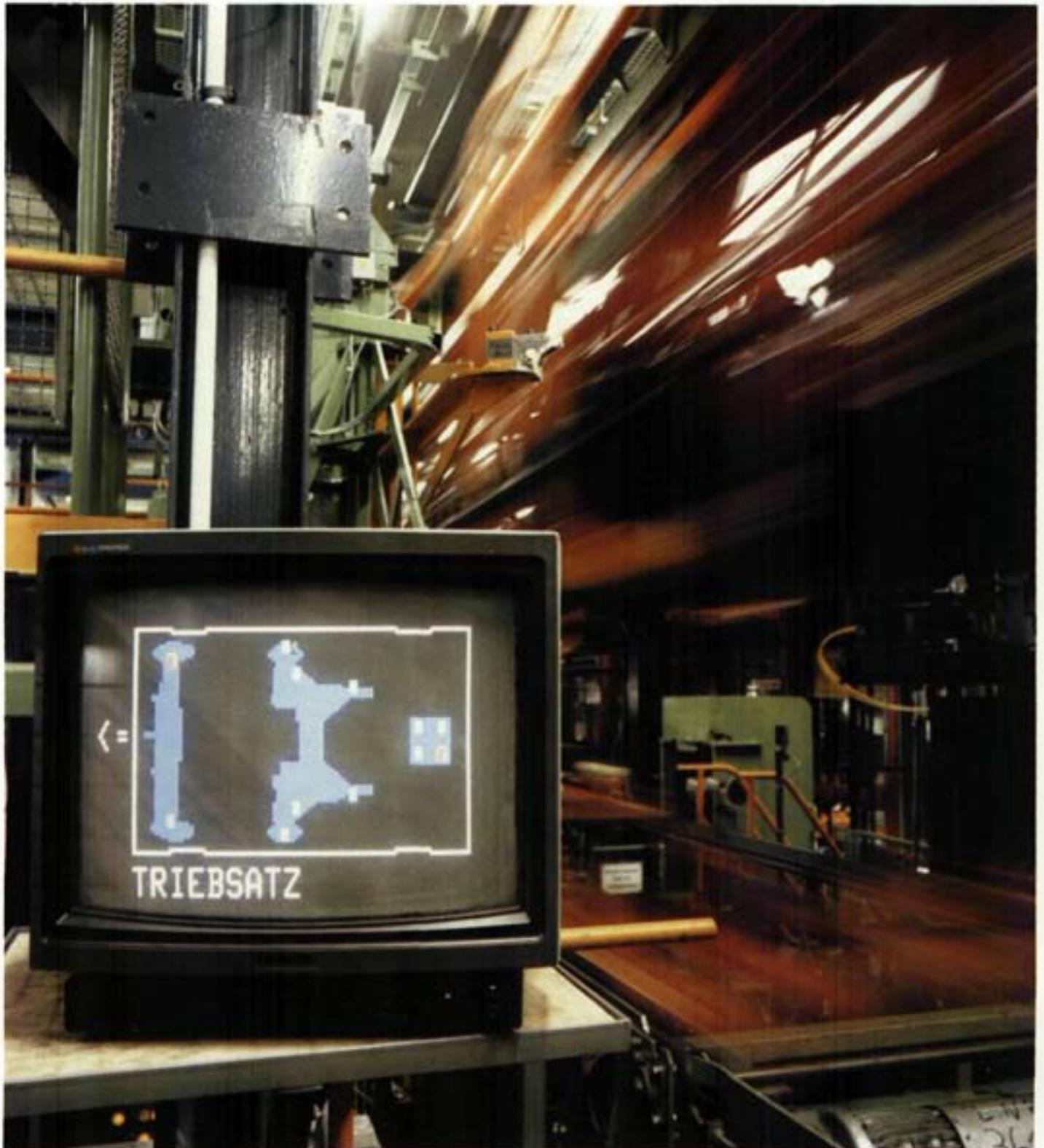
Qualitätsfortschritt und Kostensenkung durch „MODAS“

Neben den direkt produktbezogenen Arbeiten stand im vergangenen Jahr der Mobile Datenspeicher (MODAS) im Vordergrund der Aktivitäten. Dieses flexible Steuerungs- und Qualitätsinformationssystem ermöglicht es, direkt am Fahrzeug über stationäre oder mobile Terminals alle wichtigen Steuerungsinformationen drahtlos abzufragen. Damit konnten die bislang notwendigen und teuren Verkabelungen und die Installation von großen Zentralrechnern entfallen. MODAS, das bei TA Triumph-Adler für die Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns gefertigt wird, bedeutet bei steigender Qualität eine Reduzierung der Kosten.

Neubau der Halle 16 im Werk Emden. Hier werden Montagevorbereitung, Hohlraumkonservierung und Kabelstrangfertigung untergebracht.



Der mobile Datenspeicher MODAS –
mehr Qualität bei niedrigeren Kosten
durch den Einsatz stationärer und mobi-
ler Terminals zur Qualitätsüberwachung.



Sozialbericht der Volkswagen AG

Höchster Personalstand seit 1973

Am 31. Dezember 1985 beschäftigte die Volkswagen AG insgesamt 123.598 Mitarbeiter, 6,7 % mehr als 1984. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach unseren Modellen, den Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung und der modifizierten Altersregelung wurden in unseren sechs inländischen Werken im abgelaufenen Jahr 12.649 Personen eingestellt, wegen der verbesserten Auftragslage im Bereich Nutzfahrzeuge auch im Werk Hannover.

Die gute Auftragssituation erforderte außerdem im ersten Halbjahr 1985 in den Werken Wolfsburg, Hannover, Braunschweig, Kassel und Salzgitter Vorholtschichten an sechs Sonntagen. Eine weitere Maßnahme zur Erhöhung der Produktion war die Beschäftigung von 2.810 Werkstudenten für jeweils ca. vier Wochen während der Semesterferien. Auch im Sommerurlaub 1986 werden wir diese Möglichkeit nutzen.

Erneut mehr Ausbildungsplätze

Im Jahr 1985 hat Volkswagen mit der Einstellung von 1.527 Auszubildenden für gewerblich-technische und kaufmännische Berufe die Zahl der in einem Ausbildungsverhältnis stehenden jungen Menschen auf 4.303 erhöht. Diese Zahl lag wiederum weit über dem Bedarf an Fachkräften. Trotzdem finden alle Absolventen unserer Berufsausbildung — nicht zuletzt auch als Folge der 58er-Regelung — bei uns einen Dauerarbeitsplatz, wenn auch nicht immer in dem von ihnen erlernten Beruf.

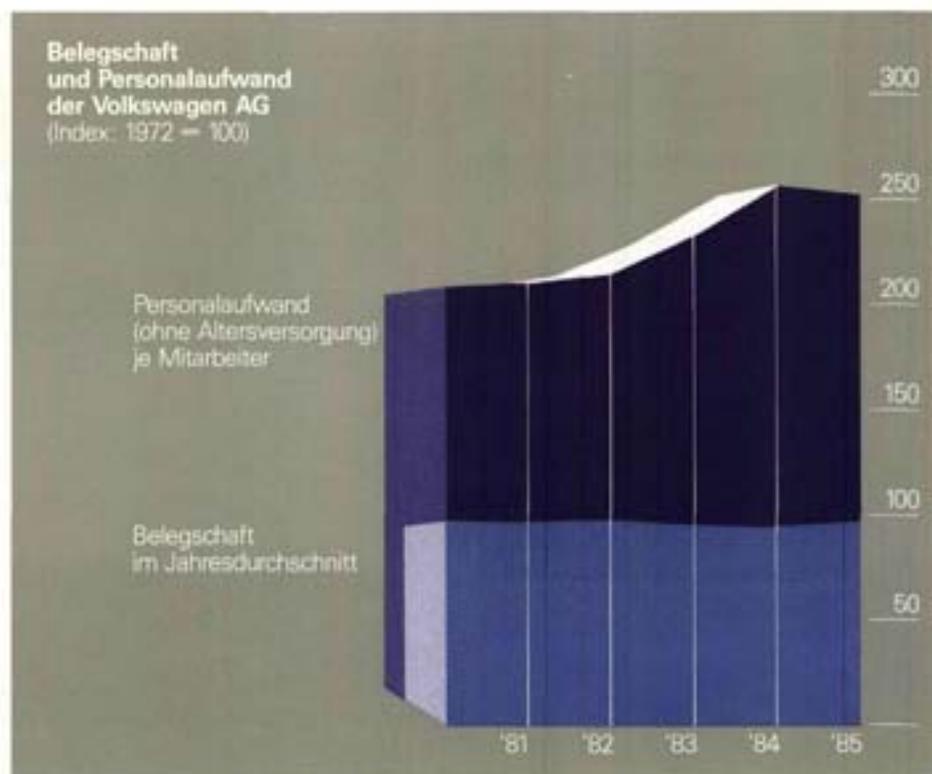
Die Schwerpunkte der fachlichen Fortbildung lagen 1985 in der Elektrotechnik und Mikroelektronik. Besonderes Gewicht hatten dabei die projektorientierten Qualifizierungsprogramme im Rahmen der Einführung neuer Technologien.

Durch eine enge Kooperation mit der Berufsausbildung wird sichergestellt, daß Aktivitäten der Fortbildung und der Berufsausbildung inhaltlich und didaktisch aufeinander abgestimmt sind.

Die Inbetriebnahme der Bildungsstätte Schulenberg/Harz im Jahr 1984 trug erheblich zur Erleichterung des Schulungsbetriebs bei.

Tarifvertragliche Vereinbarungen

1984 wurden für die Mitarbeiter der Volkswagen AG neue Tarifverträge über Lohn- und Gehaltserhöhungen mit einer Laufzeit bis zum 31. Oktober 1986 abgeschlossen. Die Löhne und Gehälter erhöhten sich danach mit dem 1. Mai 1984 um 3,3%; im vergangenen Jahr wurde vereinbarungsgemäß zum 1. November eine 2 %ige Anhebung gezahlt. Die Ausbildungsvergütungen wurden jeweils unterschiedlich nach Ausbildungsjahren angehoben.



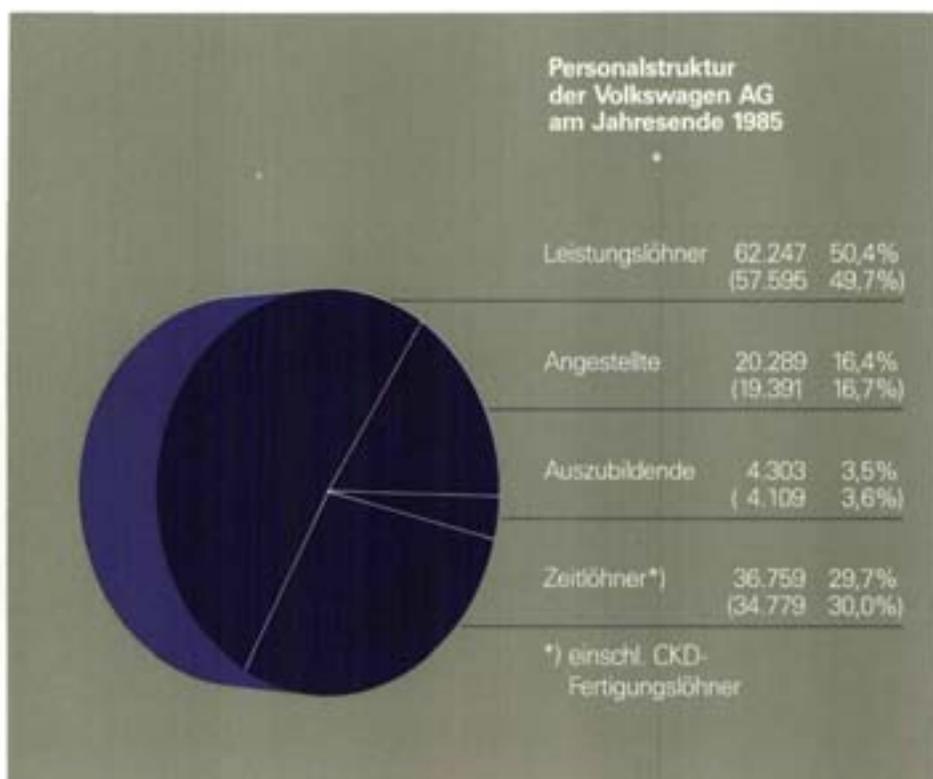
Der Tarifvertrag und ergänzende betriebliche Regelungen über die Arbeitszeit sind seit dem 1. Januar 1985 in Kraft und gelten bis zum 31. Dezember 1986. Sie sehen vor, daß die wöchentliche Arbeitszeit im Jahresdurchschnitt 38,5 Stunden beträgt. Da aus Gründen der besseren Kapazitätsausnutzung die Arbeitszeit weiterhin acht Stunden pro Arbeitstag beträgt, wurden den Mitarbeitern neun Freischichten eingeräumt, die unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse über das ganze Jahr verteilt werden.

Leistungen an ehemalige Mitarbeiter

Am 31. Dezember 1985 bezogen 24.922 ehemalige Mitarbeiter der Volkswagen AG oder deren Hinterbliebene eine Rente aus der betrieblichen Altersversorgung. Die entsprechende Zahl lag Ende 1984 bei 23.088 Rentenempfängern. Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Anpassung der Renten an die Lebenshaltungskosten erhielten 5.224 Versorgungsberechtigte mit dem 1. Januar 1985 höhere Leistungen.

Wertschöpfungsrechnung der Volkswagen AG

Als Resultat der Wertschöpfungsrechnung eines Unternehmens ergibt sich sein Beitrag zum Bruttosozialprodukt, d. h. seine volkswirtschaftliche Leistung. Die Unternehmensleistung der Volkswagen AG belief sich 1985 auf 41.114 Mio. DM und lag damit um 14,5% oder 5.191 Mio. DM über dem entsprechenden Vorjahreswert. Nach Abzug der Vorleistungen in Höhe von 28.859 Mio. DM und der Abschreibungen von 2.192 Mio. DM ergab sich für die Wertschöpfung der Volkswagen AG ein Betrag von insgesamt 10.063 Mio. DM (+ 10,2%). Dieser vom Unternehmen erwirtschaftete Wertzuwachs wird entsprechend den bestehenden vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen an die Aktionäre, Mitarbeiter, die öffentliche Hand, die Kreditgeber und an das Unternehmen selbst verteilt.

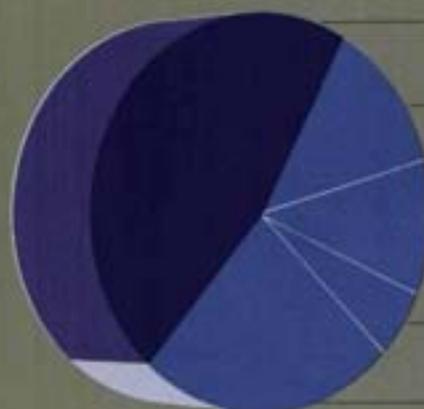


Entstehung (in Mio. DM)	1985	1984
	Gesamtleistung lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung	39.187
+ übrige Erträge	1.927	1.949
- Unternehmensleistung	41.114	35.923
./ Vorleistungen (davon Materialaufwand)	28.859 (25.483)	24.802 (21.827)
./ Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen	2.192	1.992
- Wertschöpfung	<u>10.063</u>	<u>9.129</u>

Verteilung (in Mio. DM)



Struktur der Personalaufwendungen der Volkswagen AG im Jahr 1985



Löhne und Gehälter	47,0 (47,1) %
gesetzliche soziale Abgaben	12,4 (11,5) %
gesetzliche soziale Leistungen	10,7 (9,6) %
Altersversorgung und Unterstützung	5,5 (6,8) %
zusätzliche soziale Leistungen	24,4 (25,0) %
Personalnebenkosten	53,0 (52,9) %

Aufteilung der Wertschöpfung

Der größte Anteil an der Wertschöpfung entfiel auf die Mitarbeiter. Das bessere Ergebnis des Jahres 1985 und der dadurch stark erhöhte Steueraufwand sowie die bereits 1984 vorgenommene Bildung einer Rückstellung für Jubiläumsgewinnzuwendungen ließen jedoch ihren Anteil von 85,5 auf 78,5 % sinken.

Das gegenüber dem Vorjahr gestiegene Ergebnis der Volkswagen AG ließ den Steueraufwand auf 1.637 (1.068) Mio. DM steigen. Damit belief sich der Anteil der öffentlichen Hand an der Wertschöpfung nach 11,7 % im Vorjahr nunmehr auf 16,3 %.

An die Kreditgeber floß 1985 ein Betrag von 48 (69) Mio. DM. Aufgrund dieser Abnahme sank ihr Anteil an der höheren Wertschöpfung auf 0,5 %.

Zur Verbesserung der Kapitalstruktur und Stärkung der Investitionskraft verblieben aus dem Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres 237 Mio. DM bzw. 2,3 % der Wertschöpfung im Unternehmen. Von dem verbleibenden Betrag werden 240 Mio. DM als Dividende an die Aktionäre des Unternehmens ausgeschüttet; damit steigt ihr Anteil an der Wertschöpfung auf 2,4 %.

Verbesserungsvorschläge: Anhaltender Aufwärtstrend

Die Verbesserungsvorschläge unserer Mitarbeiter tragen in steigendem Maße zu Kosteneinsparungen sowie zur Verbesserung der Produktqualität, Arbeitsabläufe und Arbeitsbedingungen bei.

Gegenüber dem Geschäftsjahr 1984 stieg die Anzahl der Verbesserungsvorschläge um 12,9 % auf 44.544. Die Prämiensumme, die die Volkswagen AG für angenommene Vorschläge zahlt, erhöhte sich von 11,7 auf 13,2 Mio. DM. Dabei konnte zwölfmal die Höchstprämie von 100.000,— DM vergeben werden.

Im Rahmen der Sonderaktion, die das Erreichen eines störungsfreien Arbeitsablaufs zum Ziel hatte, wurden insgesamt 6.839 Vorschläge eingereicht. Im Vergleich zur Sonderaktion 1983 bedeutete das ein Plus von 111 %.

Die steigende Qualität und Zahl der Verbesserungsvorschläge zeigen, daß gerade auch mit Hilfe des Vorschlagwesens ein wichtiger Beitrag zur Identifikation und Motivation der Mitarbeiter erreicht werden kann.

Gesundheitswesen: Enge Zusammenarbeit mit anderen Fachbereichen

Die arbeitsmedizinischen Routinetätigkeiten, wie Vorsorge-, Labor-, Röntgenreihen- sowie Einstelluntersuchungen, gehörten auch 1985 zu den wesentlichen Aufgaben des Gesundheitswesens.

Daneben bildeten umfangreiche Maßnahmen zu ergonomischen und sozialen Problemlösungen bei der Einführung neuer Fertigungs- und Verfahrenstechnologien, der Gestaltung der Arbeitsplätze sowie beim Einsatz neuer Arbeitsstoffe einen weiteren Schwerpunkt.

Die arbeitsmedizinischen Aufgaben vor dem Hintergrund veränderter Produktionsbedingungen erforderten wegen ihrer komplexen Zusammenhänge eine enge Zusammenarbeit der Fachbereiche auf wissenschaftlicher Grundlage, insbesondere auf dem Gebiet der Arbeitswissenschaft.

Neue Schwerpunkte des Technischen Arbeitsschutzes

Trotz der Einführung neuer Technologien und Fertigungsanlagen und einer gleichzeitig hohen Kapazitätsauslastung blieb die Zahl der meldepflichtigen Unfälle niedrig.

Dieses Ergebnis war nur aufgrund der intensiven Bemühungen des Technischen Arbeitsschutzes möglich, wobei sich durch die neuen Fertigungsverfahren und den verstärkten Einsatz moderner Anlagentechnologie neue Schwerpunkte in diesem Tätigkeitsfeld ergaben.

In unserem Unternehmen wurde diese Entwicklung frühzeitig erkannt und durch entsprechende Sicherheitsprogramme berücksichtigt.

Krankenstand unverändert

Die Fehlzeiten infolge Krankheit blieben mit 7,8 % nahezu unverändert. Der durchschnittliche Abwesenheitsstand insgesamt erhöhte sich vor allem aufgrund der vereinbarten Freischichtenregelung von 17,7 auf 21,3 %.

Dank für langjährige Arbeit

Auch 1985 begingen wieder zahlreiche Mitarbeiter der Volkswagen AG ein langjähriges Dienstjubiläum. So wurde 1.281 Personen zu ihrer 10jährigen Betriebszugehörigkeit gratuliert, 4.249 Mitarbeiter wurden für 25jährige Betriebszugehörigkeit und 743 Personen für 35jährige Betriebszugehörigkeit geehrt.

Baudarlehen an Werksangehörige

Durch die Gewährung zinsgünstiger Baudarlehen trägt die Volkswagen AG seit 1948 zur Bildung von Eigentum bei ihren Mitarbeitern in Form von Wohnungen und Eigenheimen bei. Bis Ende 1985 wurden insgesamt 33.959 Eigentumsobjekte finanziell gefördert, davon allein 1.595 im vergangenen Jahr. Zu diesem Zweck stellte das Unternehmen in der Berichtsperiode Mittel in Höhe von 33,8 Mio. DM bereit.

Um unseren Mitarbeitern ausreichenden und dem persönlichen Bedarf entsprechenden Wohnraum anzubieten, haben unsere Tochtergesellschaften VW-Siedlungsgesellschaft und VW-Wohnungsbau-Gesellschaft in den letzten Jahren ihren Bestand an Mietwohnungen ständig ausgebaut und modernisiert. Am 31. Dezember 1985 verwalteten beide Gesellschaften 19.600 Wohneinheiten.

Bei Kriegsende waren etwa
zwei Drittel der Werksanlagen
zerstört.



Das wahre Wunder



So alt wie das Automobil ist die Hoffnung auf den Wagen fürs Volk. Die ersten Motor-kutschen ließen die Demokratisierung des Verkehrs noch nicht ahnen, ein Fahrrad war damals für den Durchschnittsverdiener kaum erschwinglich, doch schon vor der Jahrhundertwende begannen zahllose Versuche, das Wunder der Fortbewegung ohne Muskelkraft breiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Europa war die alte Welt der Kasten und Klassen, das grenzenlose Amerika wurde richtungweisend. Ransom Eli Olds lieferte seit 1902 das erste Massenserienmodell, es war ein Motor-Buggy nach dem Muster hochbeiniger leichter Pferdewagen. Zwei Zylinder arbeiteten im Heck, die Spritzwand vor den beiden hohen Sitzen hatte eine

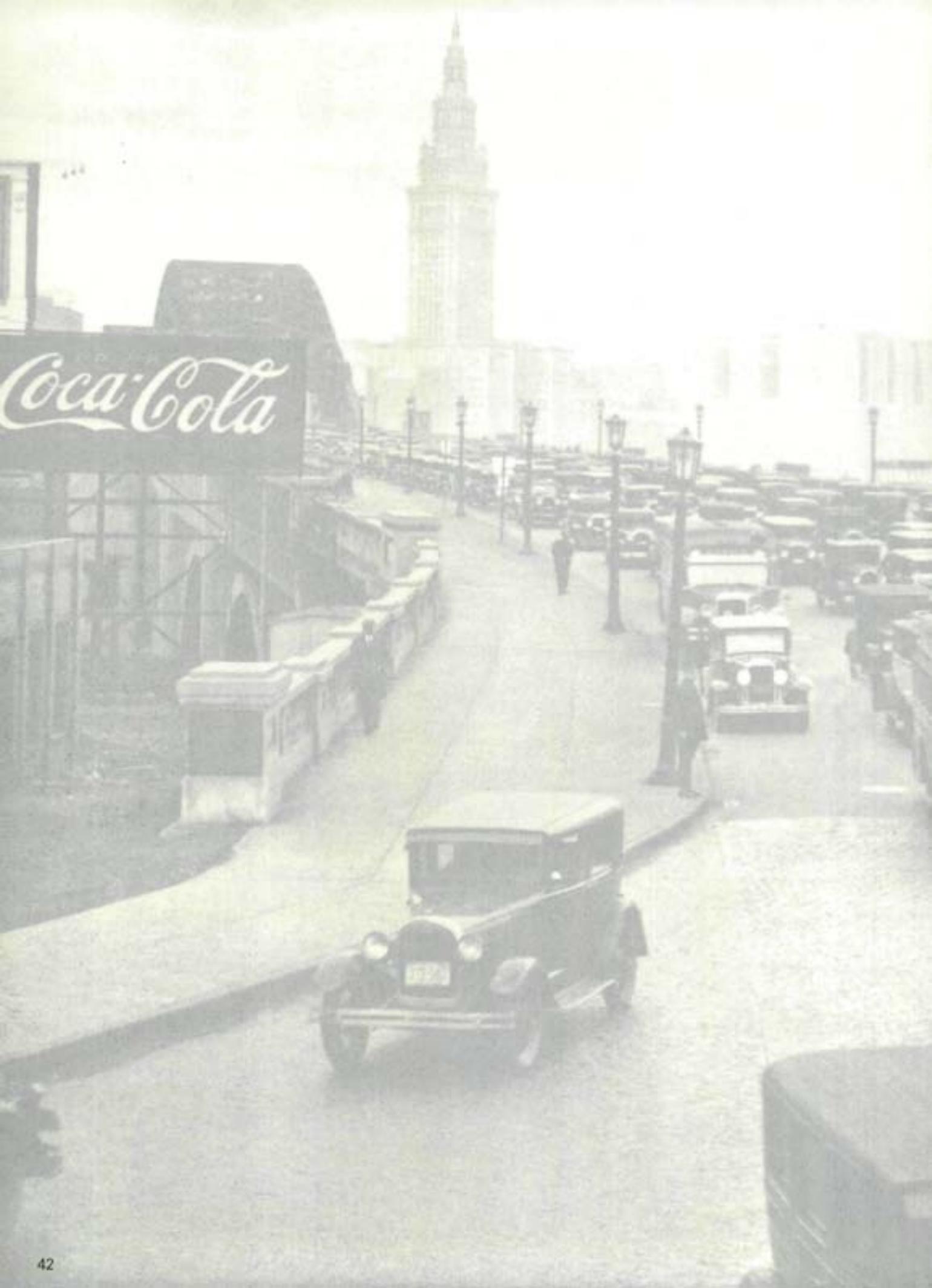


charakteristische geschwungene Form – „curved-dash“ –, sie gab dem „Runabout“ das unverwechselbare Gesicht.

Schon vor der berühmten „Lizzie“ entdeckte Amerika die epochale Bedeutung des Kraftfahrzeugs; die einsamen Niederlassungen im weiten Land ohne befestigte Straßen konnten mit dem erstaunlichen Verkehrsmittel den Anschluß an Handel und Wandel der aufblühenden Städte finden, in den Wirtschaftszentren begann früh die Entkrampfung des Verkehrs durch das Automobil; die Ballung der weit schwerer beherrschbaren Pferdewerke mit ihrer animalischen Umweltbelastung war eine Plage, die schon im 18. Jahrhundert die ersten Dampfwagenkonstrukteure auf Abhilfe hoffen ließ.

444

Coca-Cola



Europa hatte die gleichen Probleme in engerer Dimension. Die Entfernungen über Land waren nicht so groß, nur die Metropolen erstreckten im Fuhrwerksverkehr, und althergebrachte Ordnungsbegriffe der Obrigkeit setzten der motorisierten Mobilität vielfältige Schranken. Größer, freier, reicher war Amerika, Massenproduktionen hatten dort eine längere Vorgeschichte; der Amerikaner Frederick Winslow Taylor (1856 — 1915) machte Geschichte mit seinem System zur rationellen Betriebsorganisation. In Großmühlen und in den Schlachthöfen von Chicago wurden erste Fließbandssysteme praktiziert, sie machten im neuen Jahrhundert die Produktionssteigerung bei verringerten Kosten möglich, der angeleitete Arbeiter wurde produktiver als der Handwerker.

Als in Europa noch jedes Teil einzeln gebaut werden mußte, in einem Kotflügel acht Stunden Arbeit steckten und die Motorentechnik mühsame Feinarbeit erforderte, entwickelte der amerikanische Werkzeugmaschinenexperte Henry Martin Leland nach schwedischem Vorbild die Feinmeßmethoden, mit denen die Werkstücke paßgenau gefertigt werden konnten; so wurden austauschbare Ersatzteile möglich.

Die europäischen Produzenten hatten die Signale dieser Revolution noch nicht begriffen, als der Erste Weltkrieg ihre Welt zerstörte. Nur für

das gehobene Bürgertum waren ihre Automobile erschwinglich geworden, in den USA konnten schon kleine Farmer und Arbeiter den Nutzen wie die Freude des eigenen Wagens genießen: „Was nicht allen zugute kommt, taugt einfach nichts“, war das programmatische Wort von Henry Ford. 1923 baute er 2,2 Millionen Wagen, auf fast 9,8 Millionen kam schon damals die Lizzie insgesamt, 1927 endete das Wunder nach 15 Millionen Stück — erst der VW Käfer hat es übertroffen.

Die Masse der Wagen ließ mit den sinkenden Preisen auch die Betriebskosten sinken, und das Fahren ohne Chauffeur war in Amerika längst selbstverständlich, als in der Alten Welt der „Herrenfahrer“ noch stolz auf sich war.

Auch in den zwanziger Jahren verkannten viele europäische Produzenten die Signale aus der Neuen Welt. Das Leihgeld war teuer; zahllose Fabriken verschwanden unter dem Druck überflutender Importe aus den USA, in Deutschland waren angestammte Käuferkreise durch die Kriegsfolgen ruiniert.

Erste Massenwagen europäischen Kleinformats erweckten die Hoffnung, ein Volkswagen müsse möglich sein. Leichtmobile mit Motorradtechnik hatten schon seit der Jahrhundertwende von sich reden gemacht, Voiturette und Cyclecar waren Begriffe für diese Bemühungen; Wagen fürs Volk konnten sie noch nicht sein.



In heißen Fachdiskussionen kristallisierten sich neue Konzepte heraus, auch Illusionen. Die Fachblätter waren voll von Vorschlägen, manche Projekte gediehen zu kurzlebigen Produktionen. Doch der kleine Mann wollte keine „Fahrmaschine“, wie sie sogar zum Selbstbau entwickelt wurde. Der ingenieure kleine Hano-mag, „Kommißbrot“ genannt, kam über einen Achtungserfolg nicht hinaus, nur von 1925 bis 1928 wurde der spartanische Zweisitzer gebaut. Wenn Auto, dann ein richtiges, wenn auch kleines; so wollte es das Volk, sofern es nicht andere Sorgen hatte, nur kurz war die Wirtschaftsblüte der „goldenen“ zwanziger Jahre auch in den Siegerländern.

1922 gab es erstmals mehr als eine Million Autos in Europa; beim Ausbruch der Weltwirtschaftskrise, dem schrecklichen Ende der zwanziger Jahre, waren es gerade über fünf Millionen. Kurzes Glück hatten die letzten Jahre gebracht, jetzt wuchsen die Verkaufszahlen nur noch qualvoll langsam, und aus den USA winkte keine Hoffnung mehr.

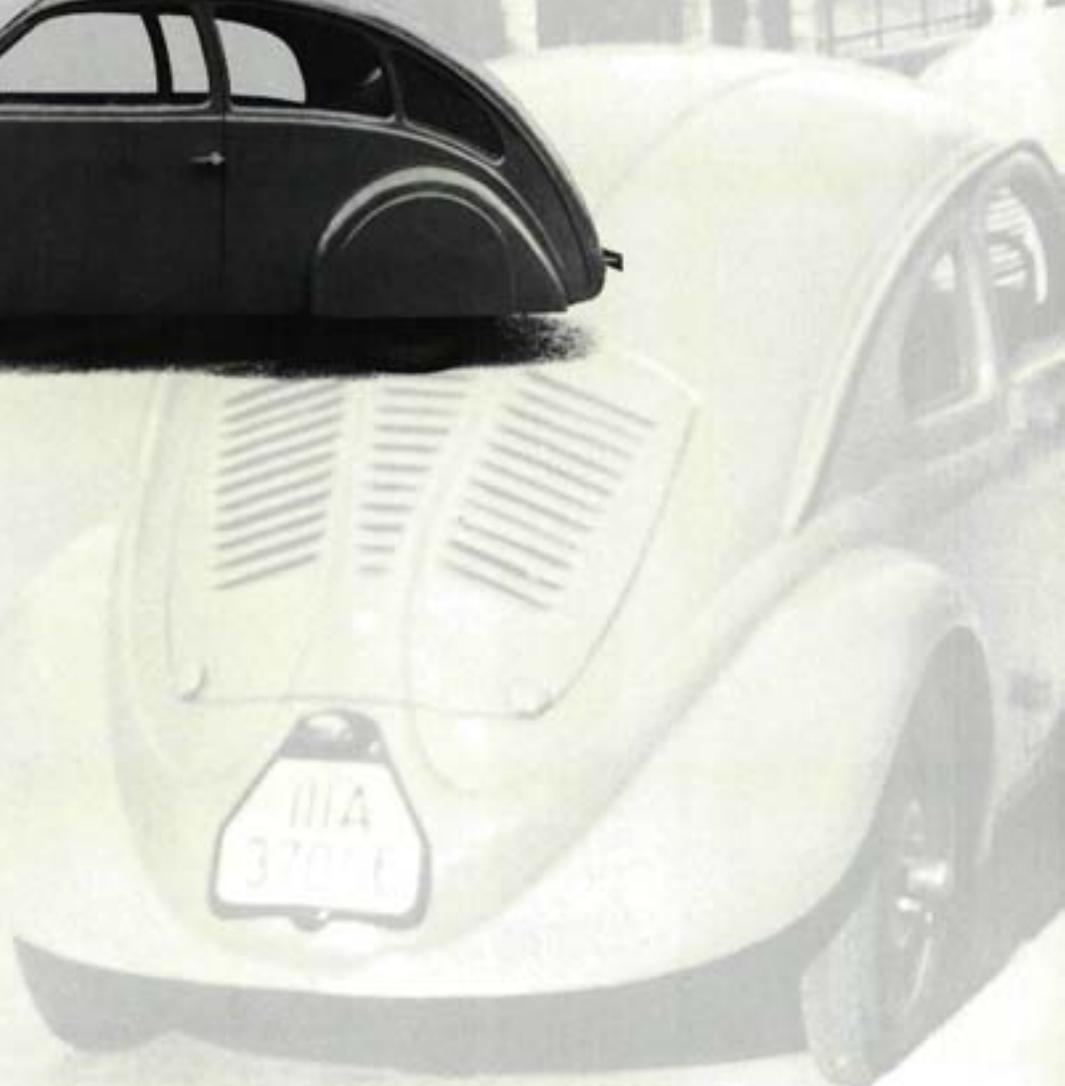
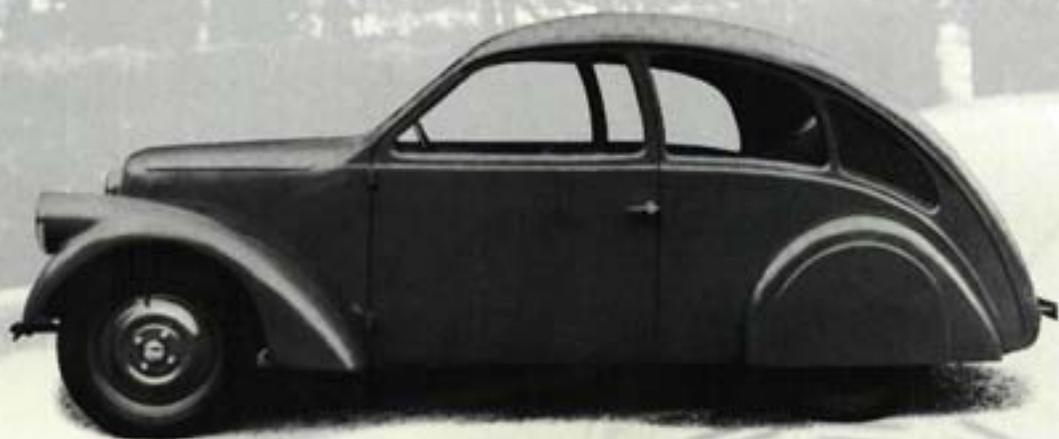
Das war die Zeit, in der Ferdinand Porsche, seit 1930 mit seiner Entwicklungsfirma in Stuttgart selbständig, für notleidende Motorradfabriken den Rettungsanker schaffen sollte: Erschwinglicher Fortschritt wurde in neuartigen Autos vereinigt. Zunächst Zündapp, dann NSU waren die Auftraggeber, doch sie wagten den Schritt schließlich nicht.



Vorläufer und Vorbilder hat es gegeben, doch für Porsche galt das eigene Optimum. Die Konzeption war von den Prototypen für Zündapp und NSU vorgeprägt, die Einzelheiten wurden aus einer beispiellos breiten Palette von Konzepten und Versuchen entwickelt.

Nie hat Ferdinand Porsche eine Konstruktion als die endgültige gesehen, solange noch eine andere Entscheidung möglich war. Und seine Mannschaft der Denker, Konstrukteure, Entwicklungstechniker, Meister und Mechaniker prägte ihren Volkswagen nicht mit kühlem Kalkül, sondern mit heißer Hoffnung: Er sollte ihr erstes eigenes Auto sein.

Dann kam das Dritte Reich, zur Volksbeglückung sollte der Volkswagen gehören, und der Techniker Porsche sah klar: Ein richtiges Auto mußte es sein mit vier Sitzen, kräftig motorisiert und dauerhaft, ohne Verzicht auf den richtigen Komfort. Das Fahrwerk mußte für verschiedene Aufbauten taugen, eine geschlossene Einheitskarosserie war für den Normalfall selbstverständlich.





Die Versuchsserie VW 30 schien produktionsreif zu sein, doch als Ferdinand Porsche in amerikanischen Automobilwerken erfahrene Ingenieure deutscher Herkunft für den Aufbau des Werks und der Produktionsanlagen anwarb, fand der Wagen erst seine

endgültige Form. Zunächst sollte die deutsche Automobilindustrie ihn in koordinierter Arbeit bauen; die Einheit von Werk und Produkt erst gab dem Volkswagen seinen kompromißlosen Charakter.



Als praktisches Instrument scheiterte das Unternehmen, Fahrwerk und Triebwerk des Wagens errangen Respekt in der kriegerischen Zweckentfremdung, und der Anfang für den wahren Käfer war dennoch so schwierig, als wäre der Wagen eben erst geboren.

Stromlinie war die Parole für die Zukunft bei immer besseren Straßen, die längst ge-

planten Autobahnen nahm der autoritäre Staat ohne Rücksicht auf fiskalische Kalkulationen in Angriff. Die Form des Volkswagens wurde im Modellwindkanal perfektioniert, in der Praxis korrigiert. Ein verblüffend einfaches Federungssystem ließ sich verwirklichen, mühevoll entwickelte Arbeit kostete es bis zur Vollendung. Und die Erwägungen zum Motorprinzip reichten vom damals vieldis-

kutierten Zweitakter in neuer Art bis zu verschiedenen Viertaktern mit zwei und vier Zylindern; bis an die Produktionsreife gelangten einige Projekte, während der brave Boxer für die Fahrversuche diente und seine Qualitäten bewies. Heckmotor, raumsparend in der Käfer-Karosserie, die dem Stand der Stromlinien-Erkenntnisse entsprach, war nicht unbedingt das letzte Wort; das Triebwerk sollte mit der Achse direkt verbunden sein, doch das ging auch mit Frontantrieb, der noch 1939 erwogen wurde — Resultat zwischenzeitlicher Entwicklung in der Konkurrenz auf diesem Gebiet.

Die Zahl der Verbesserungen und Änderungen auch der Schale ist beispiellos, doch über Jahrzehnte hinweg behielt der Käfer Gesicht und

Gestalt, er blieb ein Individuum: Das einzige Auto, das überall in der Welt jedermann auf einen Blick mit Namen nennt.

Gegenüber jeder Konkurrenz war er, der Käfer, von jeher eine Klasse für sich, jeder weiterentwickelte VW seiner Ära blieb in der Familie, und den fünfzigjährigen Geburtstag des Käfer-Konzepts feierte das klassische Modell VW 1200, für seine Gemeinde keineswegs veraltet. Noch weit übers Jahr 2000 hinaus werden die wackeren Wagen laufen und laufen.



AIRPORT →

WOLFSBURG MOTOR WORKS
CONTROL AND
MANAGEMENT



VOLKSWAGENWERK G.M.B.H.
ENGLISCHE DIENSTSTELLEN
UND WERKSLEITUNG

NO 2 REM
Auxiliary
→



Stets hatte der Käfer seine angeborenen Fehler und zeichnete sich doch durch überragende Vorteile aus. In der grauen Nachkriegszeit stieg er wie ein Phönix aus der Asche zerschlagener Hoffnungen auf und war so gebrauchstüchtig wie möglich, doch Unmögliches schien sich aufzutürmen. 64 Prozent der Anlagen waren zerstört, 20 Prozent der Maschinen beschädigt, 10 Prozent für immer unbrauchbar. Ein Name verdient genannt zu werden: Oberingenieur Rudolf Brörmann wurde 1945 von den Briten zum Werksdirektor er-

nannt. Kaum ahnen ließ sich das spätere Wolfsburg, nur Baracken gab es neben wenigen der vormals geplanten Wohnbauten. Doch Wagen wurden gebaut; in dem einsam am Mittellandkanal aufragenden Werk entstand eine Gemeinschaft aus Menschen verschiedenster Herkunft, aus dem Chaos bauten sie ihre neue Heimat auf.

Sie konnten das künftige Wunder nicht ahnen, Existenzsorgen waren die Realität jener Zeit. Auch Heinrich Nordhoff, der 1948 als Chef antrat, mußte zunächst elementare Probleme lösen, und der Wagen hatte nach seinem berühmten Wort noch „so viele Fehler, wie ein Hund Flöhe hat“.

Doch im spärlichen Verkehr, der sich auch nach der Währungsreform mangels Kaufkraft nicht sprunghaft vermehren konnte, wuchs die Gewißheit, daß dies Auto wirklich der Volkswagen war. Der Heckmotor sorgte für Traktion der Antriebsräder auf den zerfurchten Straßen und Wegen, und der Käfer konnte auf Glätte klettern, als an Schneeräumen und Winterreifen noch nicht zu denken war.





Jedermanns Wunschtraum
ein Volkswagen



Der Landarzt schwor auf seinen Käfer, und sein Kollege in der Stadt zerstiess kein modisches Blech, wenn er beim Wenden auf unbeleuchteter Straße in der zertrümmerten Stadtlandschaft mal eine Mauerkante erwischte. 1949 setzte die Flut der Verbesserungen ein, teils augenfällig und viel beachtet, größtenteils mehr zu spüren als zu sehen. Der VW Transporter, als „Bully“ geboren, konnte auf dem universalen Chassis entstehen und leitete eine neue Ära des Nutzfahrzeugs in Handel und Gewerbe ein, der VW Bus wurde zum Begriff.

Der Erfolg diente dem Volke. Wie vormalig in den USA, wurden mit wachsender Produktion durch sinkende Preise die künftigen Kunden angeworben; der genügsame Boxer ging als Wirtschaftswundermotor in die Geschichte ein. Heinrich Nordhoff ein König der Industrie. Die Welt horchte auf, als der beispiellose Wagen über die deutschen Grenzen hinausstrebte, und das VW-Wunder in den USA brachte nicht nur für Wolfsburg Gewinn; der Käfer war Botschafter des Made in Germany und mehr als nur ein Produkt. Er wurde zur neuen Lizzie zwischen Straßenkreuzern, erschien als winzig und war doch mehr als genug Auto. Als Zweit- und Drittwagen machte er sich in Amerika so beliebt, daß er oftmals der Erste wurde; er wurde Filmstar als Herbie, der tolle Käfer, ein Auto mit Seele, Witz und Verstand.

Wenn er kein Käfer bleiben sollte, ließ er sich willig anders karossieren. Seit den Anfängen konnte er sich offen genießen lassen, Karmann in Osnabrück verwirklichte das VW Cabriolet, der Hebmüller-Zweitzer ist als hochgeschätzte Rarität in die Geschichte eingegangen, und die Reihe der Karossiers wuchs vor allem in den USA, wo unbegrenzte Möglichkeiten ihren Spielraum fanden.

Die VW-Welt weitete sich phänomenal, Wolfsburg vervielfältigte sich in Gestalt naher und ferner Produktionsstätten: Belgien, Brasilien, Mexiko, Südafrika; überall galt unabdingbar der Maßstab originaler Qualität, und er wurde auf die vielen Montagewerke übertragen.





Als Heinrich Nordhoff 1968 starb, war aus dem Käfer längst die Variation erwachsen. Das Grundprinzip in Mittelklassewagen neuer Form zu übertragen, war mit großen Erfolgen gelungen; zuvor schon hatte der Karmann-Ghia bewiesen, daß der Käfer auch in anderer stilistischer Gestalt bezaubernd blieb. Daß das Konzept schließlich seine Grenze erreichte, war unausweichlich; die Technik schreitet voran, kein Wunder von gestern kann ewig währen.

Die Turbulenzen des Klimawechsels zu überwinden, war die Herausforderung, die zur grundlegenden Wandlung der VW-Technik führen mußte. Ein neues Profil der Produkte mußte gefunden werden, ohne den Käfer zu verleugnen; es gelang ohne Kompromiß.

Der VW Golf, die radikale Abkehr vom Käfer, wurde dem Käfer-Publikum als erstes Modell der neuen Ära angeboten und war wiederum kein Auto wie andere: Unverwechselbar blieb das VW-Gesicht, einzigartig die Rolle des Unternehmens in der Massenkonzurrenz.

Als Mittel zum Zweck war das Volkswagenwerk einst eine trügerische Gründung, als Unternehmen mit breit gestreuten Besitzanteilen ist es wahrhaft ein Werk des Volks geworden, und Heinrich Nordhoff prägte den Stil der Sozialpartnerschaft: „Wertvoll an einem Unternehmen sind

nur die Menschen, die dafür arbeiten, und der Geist, in dem sie es tun.“

Der Begriff Wolfsburg umfaßt nicht nur Werk und Stadt in Niedersachsen, er wurde zu einem Begriff für Werte der Arbeit und der Produkte, ein Beitrag zum Profil der Bundesrepublik Deutschland in der Welt, und der Dienst am VW-Kunden ist nicht beschränkt auf vordergründigen Kundendienst. Auch hier hat Heinrich Nordhoff die Richtung gewiesen, der Geist des Zusammenhalts schließt Händler und Werkstätten in aller Welt ein, und der VW Golf war der erste Wagen,

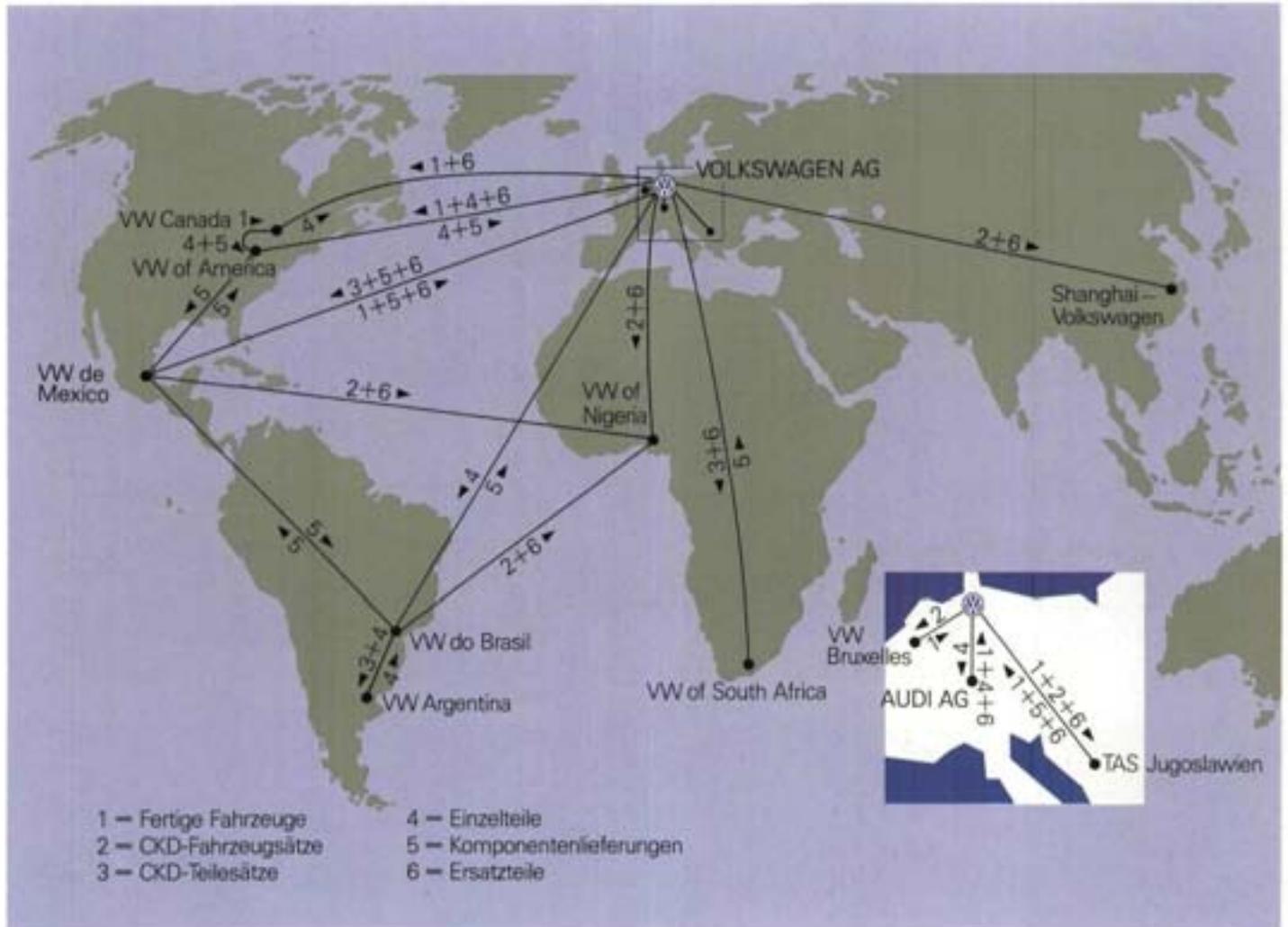
der in engster Verbindung mit den Könnern der Praxis draußen entwickelt wurde, geprüft mit dem Ziel, für den Benutzer auch im Schadensfall ein Glücksfall zu sein.

Den Käfer haben Forderungen und Fortschritte der Neuzeit überholt, doch er überlebt in prägender Erinnerung auch derer, denen er nicht mehr dient. Millionen von Menschen haben am Lenkrad mit dem Wolfsburger Emblem ihr erstes Auto schon in der Fahrschule erlebt, Millionen erwerben selbstverständlich den Käfer als ersten Wagen, gebraucht oder neu. Der heutigen Fahrergeneration ist er noch vertraut wie ein Freund, während sie den Fortschritt der neuen Ära genießt. Kein höheres Lob läßt sich einem Automobil zollen als das eine: ein Volkswagen zu sein.



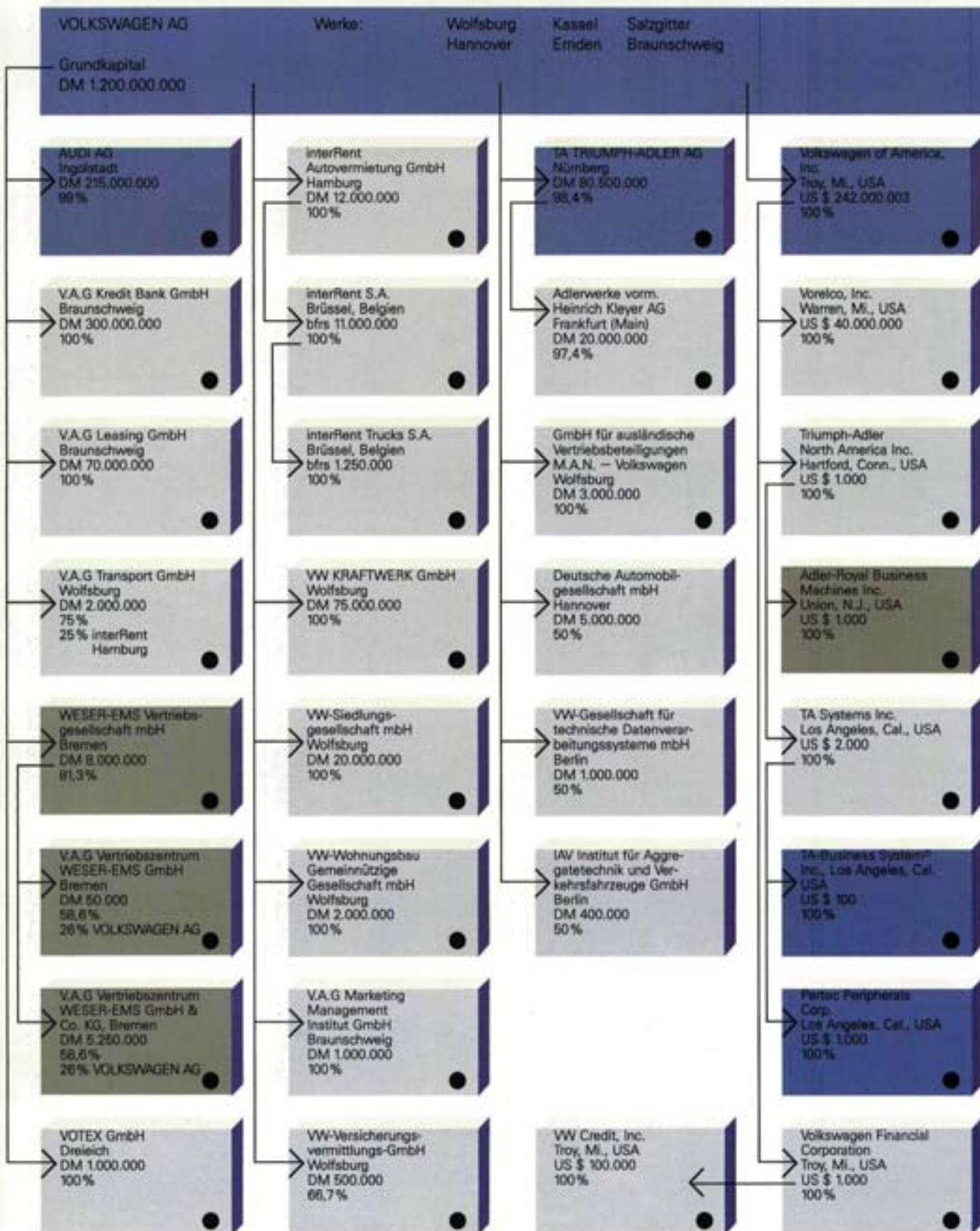
Gesellschaften des Volkswagen- Konzerns

Weltweiter Lieferverbund



Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

Stand 31. Dezember 1985



²⁾ vormals Pertec Computer Corp., Los Angeles, Cal., USA



Produktionsgesellschaften
Vertriebsgesellschaften
Sonstige Gesellschaften

● in den Konzernabschluss
einbezogene Gesellschaften¹⁾



¹⁾ Nicht in die Übersicht aufgenommen wurden folgende in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften:
Selbstfahrer Union GmbH, Hamburg.
ZERAL Verwertung GmbH & Co.
Essendorf KG, München.
quattro GmbH, Ingolstadt.
Triumph-Adler Büromaschinen-Vertriebs-GmbH, München.

TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Nürnberg GmbH, Nürnberg.
TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Frankfurt GmbH, Frankfurt.
TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Düsseldorf GmbH, Düsseldorf.
TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Stuttgart GmbH, Stuttgart.
Royal Business Machines Inc., Hartford, Conn., USA
(am 27. Januar 1986 veräußert).

Adler Business Machines (Pty) Ltd., Sydney.
Adler Business Machines (N.Z.) Ltd., Wellington, Neuseeland, mit einer bedeutenden Tochtergesellschaft, Triumph-Adler France S.A., Paris.
Triumph-Adler (U.K.) Ltd., London.
Royal Business Machines, Ltd., Willowdale, Kanada.
Perco International, Los Angeles, Cal., USA.
VOTEX, Inc., Troy, Mi., USA.

Volkswagen Properties (Pty) Ltd., Uitenhage, und ihre Tochtergesellschaften Volksprop Algosa Road und Volksprop Halfway House.
Transalme Ltda., São Bernardo do Campo, Brasilien.
Triumph-Adler Italia S.p.A., Mailand.
Volkswagen Inmobiliaria, S.A. de C.V., Mexico/D.F., Mexiko.

Wesentliche Daten wichtiger Beteiligungs- gesellschaften

Produktions- gesellschaften	Umsatz			Absatz ¹⁾		
	Mio. DM 1985	Mio. DM 1984	Veränd. %	Fahrz. 1985	Fahrz. 1984	Veränd. %
Automobilbereich						
AUDI AG	9.611	8.726	+10,1	354.677 ²⁾	344.733 ²⁾	+ 2,9
Volkswagen Bruxelles S.A.	2.045	1.602	+27,6	168.756 ²⁾	134.277 ²⁾	+25,7
TAS Tvornica Automobila Sarajevo	368	364	+ 1,1	28.102	28.151	- 0,2
Volkswagen of America, Inc. ⁴⁾	12.735	11.573	+10,0	318.017	252.511	+25,9
Volkswagen do Brasil S.A. ⁴⁾ (davon Pkw/LNF-Sparte) (davon Lkw-Sparte)	4.680 (4.295) (385)	3.635 (3.399) (236)	+28,8 (+26,4) (+62,9)	354.744 (342.956) (11.788)	311.876 (305.253) (6.623)	+13,7 (+12,4) (+78,0)
Volkswagen Argentina S.A.	429	542	-20,9	21.442	25.425	-15,7
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. ⁴⁾	2.109	1.809	+16,6	92.236	106.729	-13,6
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. ⁴⁾	598	896	-33,2	33.625	37.462	-10,2
Volkswagen of Nigeria Ltd.	726	561	+29,4	20.671	19.223	+ 7,5
Bereich Büro- und Informationstechnik						
TA TRIUMPH-ADLER AG ^{4/5)}	1.171	1.018	+15,1	-	-	-
Vertriebsgesellschaften						
AUTOGERMA S.p.A.	2.737	-	x	158.668	103.228	+53,7
V.A.G France S.A. ⁴⁾	2.353	2.074	+13,5	124.510	110.357	+12,8
V.A.G Sverige AB	783	611	+28,0	33.953	28.512	+19,1
Volkswagen Canada Inc. ⁴⁾	1.559	1.058	+47,3	47.751	29.973	+59,3
Sonstige Gesellschaften						
V.A.G Leasing GmbH	960	904	+ 6,2	-	-	-
interRent Autovermietung GmbH ⁶⁾	311	285	+ 9,1	-	-	-
V.A.G Kredit Bank GmbH	213 ⁷⁾	205 ⁷⁾	+ 3,8	-	-	-

¹⁾an die Händlerorganisation ²⁾an die Volkswagen AG ³⁾einschl. 33.440 (27.674) Porsche-Fahrzeuge
⁴⁾Teilkonzern ⁵⁾1984 einschl. Triumph-Adler Italia S.p.A. ⁶⁾inländischer Teilkonzern ⁷⁾Finanzierungserträge

Produktion			Investitionen			Belegschaft		
Fahrz. 1985	Fahrz. 1984	Veränd. %	Mio. DM 1985	Mio. DM 1984	Veränd. %	am 31.12. 1985	am 31.12. 1984	Veränd. %
392.052 ²⁾	372.407 ²⁾	+ 5,3	943	501	+88,2	36.393	35.403	+ 2,8
168.756	134.277	+25,7	33	55	-40,7	4.883	4.679	+ 4,4
25.312	27.688	- 8,6	12	2	x	2.934	2.873	+ 2,1
97.128	73.681	+31,8	1.381	640	x	10.557	11.247	- 6,1
357.969 (345.982) (11.987)	309.357 (302.697) (6.660)	+15,7 (+14,3) (+80,0)	520 (513) (7)	336 (333) (3)	+54,9 (+54,0) (x)	46.396 (43.862) (2.534)	36.295 (34.367) (1.928)	+27,8 (+27,6) (+31,4)
20.059	25.497	-21,3	17	35	-51,2	3.374	3.353	+ 0,6
98.039	103.626	- 5,4	106	79	+34,8	14.632	13.284	+10,1
30.099	38.668	-22,2	84	144	-41,8	6.010	6.312	- 4,8
20.829	17.582	+18,5	12	10	+23,0	2.976	3.015	- 1,3
-	-	-	77	81	- 5,5	8.436	7.783	+ 8,4
-	-	-	6	-	x	298	267	+11,6
-	-	-	270	150	+80,6	969	985	- 1,6
-	-	-	151	128	+18,4	349	329	+ 6,1
-	-	-	14	18	-25,7	590	493	+19,7
-	-	-	1.415	1.245	+13,6	268	249	+ 7,6
-	-	-	250	205	+22,1	1.501	1.429	+ 5,0
-	-	-	2	2	+14,7	270	246	+ 9,8

Europa

*Kraftvoll und souverän
— der Golf GTI 16V*



Audi 100 und Audi 200 — die ersten vollverzinkten Reiselimousinen

Höhere Automobilnachfrage

In den westeuropäischen Staaten hat sich 1985 der konjunkturelle Aufschwung auf breiter Front fortgesetzt. Außer in Großbritannien lag das reale Wirtschaftswachstum in unseren wichtigsten Absatzmärkten aber — wie in der Bundesrepublik — leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Parallel zu dieser Entwicklung verringerte sich wieder in nahezu allen Ländern der Preisauftrieb. Nur die britische Wirtschaft verzeichnete aufgrund des schwächeren Kurses für das Pfund Sterling und der dadurch verteuerten Importe einen spürbaren Anstieg der Verbraucherpreise.

Die Automobilnachfrage in den Ländern Westeuropas entwickelte sich 1985 überaus erfreulich. Nachdem die Pkw-Neuzulassungen 1984 eine rückläufige Tendenz aufwiesen, nahmen sie im abgelaufenen Jahr um 3,9 % auf 10,2 Mio. Fahrzeuge zu. In Europa wurden in allen Ländern, außer in der Bundesrepublik Deutschland, in Frankreich und der Schweiz, die Neuzulassungen des Vorjahres übertroffen.

AUDI AG: Gutes Exportgeschäft

Die AUDI AG, Ingolstadt, konnte auch 1985 das Verkaufsvolumen auf ihren Exportmärkten ausweiten. Vor allem auf den europäischen Auslandsmärkten stieg der Absatz von Audi-Modellen zum Teil deutlich. Dies ist insbesondere auf die gute Marktaufnahme des Ende 1984 neu vorgestellten Audi 90 zurückzuführen.

Auch auf dem größten Auslandsmarkt, den USA, konnte Audi nach den guten Absatzerfolgen des Vorjahres die Verkäufe nochmals verbessern. Im Jahr 1985 wurden in den Vereinigten Staaten 74.061 Fahrzeuge (+ 4,0 %) an Kunden verkauft.



Die gesamten Audi-Verkäufe auf ausländischen Märkten nahmen um 9,4 % auf 233.861 Einheiten zu, so daß sie den Rückgang der Auslieferungen in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ausglich.

Im Inland waren die Verkäufe von Audi-Modellen besonders durch die kontrovers geführte Diskussion über Abgas- und Tempolimit betroffen. Die Auslieferungen an Kunden in der Bundesrepublik lagen so im Berichtszeitraum um 7,5 % unter denen des Vorjahres.

Die AUDI AG fertigte im vergangenen Jahr 392.052 Fahrzeuge (einschließlich 33.440 Porsche 924/944) und übertraf damit den Vorjahreswert um 5,3 %. Im vierten Quartal war es erforderlich, zur Beseitigung von Lieferengpässen in den beiden Werken Ingolstadt und Neckarsulm Sonderschichten zu fahren.

Zum Jahresende beschäftigte Audi 36.393 (35.403) Mitarbeiter. Damit erreichte Audi den höchsten Belegschaftsstand in seiner Unternehmensgeschichte.

Das Investitionsvolumen wurde gegenüber dem Vorjahr deutlich ausgeweitet. Bei den modellbezogenen Maßnahmen standen die Einführung weiterer Fahr-

zeuge mit Abgasreinigungsanlagen und die vollverzinkte Karosserie bei der Audi 100/200-Reihe, die den Gebrauchtwagenwert erhöht, im Vordergrund. Außerdem galten die Anstrengungen der Weiterentwicklung des Modellprogramms.

Einen wesentlichen Teil der Investitionen setzte Audi wiederum für die weitere Modernisierung der Fertigungsanlagen ein.

Die Umsatzerlöse der Gesellschaft beliefen sich 1985 auf 9.611 Mio. DM. Der gestiegene Absatz und der nach wie vor anhaltende Trend zu höherwertigen Fahrzeugen — allein der Anteil der Modelle mit quattro-Antrieb hat sich im Vergleich zum Vorjahr fast verdoppelt — führten zu einem 10,1 %igen Zuwachs.

Das Unternehmensergebnis der AUDI AG, mit der ein Gewinnabführungsvertrag besteht, lag deutlich über dem Vorjahreswert. Das erwirtschaftete Jahresergebnis wird im Hinblick auf die hohe Investitionstätigkeit in den kommenden Jahren und die dafür zu treffende Vorsorge in die freien Rücklagen eingestellt.

Überdurchschnittliches Wachstum der V.A.G Leasing

Die V.A.G Leasing GmbH, Braunschweig, konnte den Fahrzeugbestand um 9,8% auf 163.000 Wagen ausweiten und damit ihre führende Stellung im deutschen Automobil-Leasing-Geschäft behaupten. Auf gewerbliche Kunden entfielen 77%, auf private Kunden 23% des Fahrzeugbestands.

Die Umsatzerlöse, die sich fast ausschließlich aus dem Fahrzeug-Leasing ergaben, nahmen im Geschäftsjahr 1985 um 6,2% auf 960 Mio. DM zu. Die V.A.G Leasing schloß aufgrund der in diesem Geschäftsjahr zu erbringenden Vorleistungen mit einem Jahresfehlbetrag ab.

interRent hat Marktposition behauptet

Die interRent Autovermietung GmbH, Hamburg, vermietet auf kurzfristiger Basis Personen- und Lastkraftwagen. Die Vermietaktivitäten konzentrieren sich hauptsächlich auf die Bundesrepublik Deutschland, wo interRent Marktführer ist. Hier wird das Geschäft über ein dichtes Netz von 350 Vermietstationen und mit einem Mietwagenpark von rd. 11.000 Fahrzeugen betrieben.

In Belgien erfolgt die Vermietung von Pkw und Lkw durch zwei Tochtergesellschaften. Im übrigen europäischen Ausland sowie in zahlreichen anderen Ländern wird über ein eigenständiges interRent-Lizenzpartner-System vermietet. Auf dem nordamerikanischen Markt kooperiert die Gesellschaft mit der Dollar Rent-A-Car System, Inc., Los Angeles. Zusammen mit seinen Vertragspartnern bietet interRent seiner Kundschaft weltweit über mehr als 1.600 Stationen in 60 Ländern rd. 80.000 Mietwagen an.

interRent hält für seine Kunden ein vielfältiges Fahrzeugangebot bereit



Im vergangenen Jahr konnte trotz des verschärften Wettbewerbs die Geschäftstätigkeit ausgedehnt und die Marktposition behauptet werden. Die Gesellschaft steigerte die Umsatzerlöse um 9,1% auf 311 Mio. DM. Das Unternehmen wies 1985 ein positives Ergebnis aus.

V.A.G Kredit Bank: Geschäftsvolumen ausgeweitet

Die V.A.G Kredit Bank GmbH, Braunschweig, unterstützt mit ihrem Kreditangebot den Absatz von Volkswagen- und Audi-Produkten, indem sie den Einkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen der V.A.G Vertriebsorganisation und die Fahrzeugverkäufe an Endabnehmer finanziert.

Die Bank konnte ihre Marktposition weiter ausbauen. Die Bilanzsumme erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 145 Mio. DM auf 2.615 Mio. DM. Zu dieser Entwicklung haben auch verkaufsunterstützende Sonderaktionen für die V.A.G Vertriebsorganisation im Inland beigetra-

gen; der Forderungsbestand in der Händlerfinanzierung liegt auf dem Vorjahresniveau.

Im Geschäftsjahr 1985 wurde von der Gesellschaft, mit der ein Gewinnabführungsvertrag besteht, ein positives Ergebnis erzielt, das zur Stärkung des Haftungskapitals den Rücklagen zugeführt worden ist.

*SYSTEM M 32 — ein vernetzbares,
multifunktionales Arbeitsplatzsystem
für die moderne Bürokommunikation*

Die neue Klasse kompakter elektronischer Schreibmaschinen wurde 1985 durch die SE 320 ausgebaut.



TA TRIUMPH-ADLER mit Umsatzsteigerung

Die TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft für Büro- und Informationstechnik, Nürnberg, ist mit Wirkung vom 4. Oktober 1985 in TA TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft, Nürnberg, umbenannt worden.

Die Geschäftstätigkeit der Unternehmensgruppe erstreckt sich auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Büromaschinen und Computern. Die Produktpalette wird durch ein umfassendes Dienstleistungsangebot ergänzt.

Insbesondere für den Vertrieb von Computersystemen wurde seit Mitte 1984 zusammen mit dem Fachhandel in der Bundesrepublik Deutschland ein flächendeckendes Netz moderner TA Triumph-Adler-Centren errichtet. Damit ist das gesamte Leistungsspektrum im Computerbereich — Hardware, Software, Dienstleistungen — überall im Inland kundennah präsent.



Die TA Triumph-Adler-Gruppe konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre international führende Position auf dem Gebiet elektronischer Schreibmaschinen durch eine rd. 45%ige Absatzsteigerung weiter behaupten.

Die Computerpalette wurde um das SYSTEM M 32 erweitert. Dieses vernetzbare, multifunktionale Arbeitsplatzsystem vereint die wesentlichen Funktionen in Büro oder Verwaltung in einem Gerät.

Die Personal-Computer-Familie alphasonic wurde 1985 durch die Modelle P 60 und PC 16 ergänzt.

Der Umsatz der Gruppe erhöhte sich im Geschäftsjahr 1985 um 15,1 % auf 1.171 Mio. DM, was vor allem auf das Geschäft mit elektronischen Schreibmaschinen zurückzuführen ist.

Die nach wie vor bestehenden Belastungen aus dem Computerbereich haben auch 1985 für TA Triumph-Adler kein zufriedenstellendes Ergebnis zugelassen. Zur finanziellen Konsolidierung des Unternehmens verzichtete die Volkswagen AG auf einen — gegenüber dem Vorjahr verminderten — Teil der gewährten Liquiditätshilfen, so daß die Gesellschaft mit einem annähernd ausgeglichenen Ergebnis abschließen konnte.

Pkw-Verladung bei der Volkswagen Bruxelles



AUTOGERMA erzielte größten Verkaufszuwachs

Im Dezember 1984 wurde über die neugegründete Tochtergesellschaft Automobili Germania S.p.A. die Aktienmehrheit der italienischen Importeurengesellschaft AUTOGERMA S.p.A., Verona, erworben. Mit der Übernahme der restlichen Kapitalanteile konnte Mitte des Jahres der Erwerb in Form einer Fusion beider Unternehmen abgeschlossen werden. Unsere italienische Vertriebsgesellschaft wurde daraufhin in den Konsolidierungskreis einbezogen. Sie firmiert wieder als AUTOGERMA S.p.A., Verona.

Im Dezember 1985 erfolgte zur Optimierung der Konzernstruktur die Angliederung der reorganisierten Triumph-Adler Italia S.p.A., Mailand, an die AUTOGERMA.

Auf dem expandierenden italienischen Automobilmarkt (+ 6,8 %) konnten 152.518 Volkswagen- und Audi-Modelle ausgeliefert werden, 49,4 % mehr als 1984. Die Gesellschaft erzielte damit den größten Verkaufszuwachs aller Importeure in Italien. Der Pkw-Marktanteil erhöhte sich von 5,9 % im Vorjahr auf 8,4 %.

Für das Geschäftsjahr wies die AUTOGERMA – trotz eines beachtlichen operativen Ergebnisses – bewertungsbedingt einen geringen Fehlbetrag aus.

Volkswagen Bruxelles: Volle Ausnutzung der Kapazitäten

Das Geschäftsjahr stand für die Volkswagen Bruxelles S.A., Brüssel, im Zeichen der weltweit hohen Nachfrage nach Golf-Fahrzeugen. Die Produktionsleistung lag bei voller Ausnutzung der Kapazitäten mit 168.756 Einheiten um 25,7 % über dem Vorjahr. Zur Erreichung des starken Anstiegs wurde die arbeits-tägliche Kapazität im Jahresverlauf durch organisatorische Maßnahmen von 720 auf über 800 Golf-Modelle gesteigert.

Am 26. März 1985 lief bei unserer belgischen Tochtergesellschaft der siebenmillionste im Konzern gefertigte Golf vom Band.

Die Volkswagen Bruxelles erwirtschaftete im Berichtsjahr einen Gewinn.

TAS: Neuer Golf eingeführt

Die TAS Tvrnica Automobila Sarajevo, Vogosca, fertigte 25.312 Fahrzeuge (- 8,6 %). Für den jugoslawischen Markt waren davon 13.440 Golf und 305 Caddy, für den Export an die Volkswagen AG 11.567 Caddy bestimmt.

Einschließlich der importierten Wagen verkaufte die Gesellschaft 16.509 Volkswagen- und Audi-Modelle auf dem jugoslawischen Markt (- 9,7 %). Der Absatzrückgang ist auf die unverändert schlechten wirtschaftlichen Bedingungen in Jugoslawien zurückzuführen, die auch 1985 zu einem erneuten Kaufkraftschwund führten.

Von der Einführung des neuen Golf im Herbst 1985 erwarten wir eine Stabilisierung unserer Position im Markt.

Die TAS erzielte im Geschäftsjahr ein positives Ergebnis.

V.A.G France: Verkaufssteigerungen auf rückläufigem Markt

Für unsere französische Tochtergesellschaft, die V.A.G France S.A., Paris, vollzog sich eine Trendwende. Infolge der im zweiten Halbjahr einsetzenden Nachfragebelebung auf dem Automobilssektor steigerte die V.A.G France ihre Auslieferungen um 15,8 % auf 124.793 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge. Der Marktanteil erhöhte sich entsprechend von 5,6 auf 6,3 %. Auch 1985 war der Golf das meistverkaufte Konzernmodell, obwohl bei den Dieselsonversionen noch Lieferengpässe vorhanden waren. Das Verkaufsvolumen des Polo konnte gegenüber dem Vorjahr um rd. 70 % gesteigert werden.

Wieder erzielte die V.A.G France einen Gewinn.

V.A.G Sverige verbesserte Marktstellung

Die V.A.G Sverige AB, Södertälje, konnte ihre Wettbewerbsposition stärken. Bei einer Ausweitung des Pkw-Gesamtmarkts um 13,8 % gegenüber dem Vorjahr hat sich der Anteil der Gesellschaft aufgrund der überproportional gestiegenen Verkäufe von 11,0 auf 11,7 % erhöht.

Insgesamt lieferte die Gesellschaft 36.689 Konzern-Fahrzeuge an Kunden aus, das waren 21,6 % mehr als 1984. An diesem Erfolg waren die Audi-Modelle durch verstärkte Aktivitäten insbesondere auf dem Leasingsektor erheblich beteiligt.

Der Marktanteil für leichte Nutzfahrzeuge, von denen 5.957 Wagen verkauft wurden, verbesserte sich ebenfalls von 30,7 auf 30,9 %.

Die V.A.G Sverige wies einen Überschuss aus.

Weitere wesentliche Beteiligungsgesellschaften

(mit Angabe der Unternehmenstätigkeit)

I. Vertriebsgesellschaften

12 V.A.G Vertriebszentren
in der Bundesrepublik
Deutschland

Versorgung der V.A.G Einzelhandelspartner mit Automobilen, Ersatz- und Zubehörtteilen des Volkswagen-Konzerns einschl. Betreuung, Beratung und Schulung

WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen
(Teilkonzern*)

Großhandelsfunktion im Vertriebszentrumsgebiet Bremen

II. Sonstige Gesellschaften

1. Inland

V.A.G Transport GmbH
Wolfsburg*)

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*)

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

VOTEX GmbH
Dreieich

Handel, Entwicklung und Herstellung von Automobilzubehör; Vermittlungsfunktion bei Einkäufen der Volkswagen AG in Österreich und Osteuropa

VW KRAFTWERK GmbH
Wolfsburg*)

Betrieb eines Heizkraftwerks in
Wolfsburg

Deutsche Automobilgesellschaft mbH
Hannover*)

Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektrochemische Speichersysteme

GmbH für ausländische Vertriebsbeteiligungen
M.A.N.-Volkswagen
Wolfsburg

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

VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft mbH
Wolfsburg

Errichtung, Verwaltung, Modernisierung und Instandhaltung von Wohnungen an den Standorten der Volkswagen AG

VW-Siedlungsgesellschaft mbH
Wolfsburg*)

Errichtung, Erwerb und Verwaltung von Wohnungen, Geschäftsräumen und sonstigen Bauwerken an den Standorten der Volkswagen AG

VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH
Wolfsburg

Vermittlung von Versicherungen aller Art im In- und Ausland sowie Übernahme 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 Vermögensverwaltung

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

Langfristige Finanzierungsfunktion für Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

*) Mit diesen Gesellschaften besteht ein Gewinnabführungsvertrag.

Nordamerika

Der Audi 5000 CS turbo quattro —
neues Top-Modell in den USA



Verschärfter Wettbewerb in Nordamerika

Nachdem das gesamtwirtschaftliche Wachstum der Vereinigten Staaten in der ersten Jahreshälfte 1985 auf Jahresbasis gerechnet stagnierte, führte vor allem der durch den Zinsrückgang angelegte private Verbrauch im zweiten Halbjahr zu einer leichten Belebung der Konjunktur. Trotzdem hat sich das reale Wachstum im Jahresdurchschnitt mit 2,2 % nach den hohen Zuwachsraten von 1983 und 1984 erheblich verlangsamt.

Die günstige wirtschaftliche Entwicklung in Kanada ist insbesondere auf die Zunahme der Anlageinvestitionen und des privaten Konsums zurückzuführen.

In den USA ist eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs auf dem Automobilmarkt eingetreten. Diese wurde vor allem durch Verkaufssteigerungen bei den japanischen Importfahrzeugen, die nach der 25 %igen Anhebung der nunmehr freiwilligen Importquoten mög-

lich waren, verursacht. Außerdem trugen Kapazitätserhöhungen der in den USA produzierenden japanischen Fahrzeughersteller sowie verstärkte Verkaufsförderungsmaßnahmen der US-Produzenten hierzu bei. Die Pkw-Neuzulassungen in den Vereinigten Staaten haben sich mit 11,4 Mio. Fahrzeugen auch im Jahr 1985 positiv entwickelt (+ 7,3 %).

Seit 1982 ist auf dem amerikanischen Automobilmarkt eine deutliche Nachfrageverschiebung von Pkw zugunsten sogenannter light trucks zu beobachten. Hierzu gehören vor allem die sehr populären Kleinbusse mit Personenwagencharakter — die mini-vans. Sie können aufgrund ihres variablen Innenraums auch für kommerzielle Zwecke genutzt werden.

An den Absatzsteigerungen der Automobilindustrie in Kanada partizipierten hauptsächlich die Importmodelle (+ 39,1 %). Besonders erfolgreich und stärkste Importmarke war ein koreanischer Anbieter, der nunmehr auch in den Vereinigten Staaten aktiv geworden ist.

Volkswagen of America: Jetta mit höchster Zuwachsrate

Trotz des starken Wettbewerbs auf dem amerikanischen Markt konnte die Volkswagen of America, Inc., Troy, Michigan, 1985 mit 292.105 verkauften Wagen einen Zuwachs von 17,4 % verzeichnen. Dabei stiegen die Volkswagen-Verkäufe um 22,7 % und die Audi-Verkäufe um 4,0 %. Der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft konnte von 2,2 % im Vorjahr leicht auf 2,4 % ausgebaut werden.

Bei den Volkswagen-Modellen hat der Jetta mit einem gegenüber 1984 mehr als verdoppelten Absatz unsere Erwartungen übertroffen. Durch die knappe Verfügbarkeit dieses Modells konnten nicht immer alle Kundenwünsche erfüllt werden. Er war im vergangenen Jahr das gefragteste europäische Auto in den USA und gleichzeitig das Importmodell mit der höchsten Zuwachsrate. Von dem im Werk Westmoreland gefertigten Golf wurden 4,5 % mehr verkauft als im Jahr zuvor. Erfreulich entwickelte sich auch der Absatz unserer Diesel-Modelle, die auf dem rückläufigen Diesel-Pkw-Markt einen Verkaufsanstieg von 26,6 % verzeichneten. Volkswagen war damit 1985 der größte Anbieter von Diesel-Fahrzeugen auf dem US-Markt.

Zu dem Verkaufsanstieg der Audi-Fahrzeuge hat insbesondere der 1984 neu eingeführte Audi 4000 quattro (in Europa Audi 90) beigetragen.

Im Zuge unserer Marketingstrategie auf dem US-Markt mit dem Ziel, die individuelle und getrennte Identität der Marken Volkswagen und Audi noch stärker zu betonen, wurde der Vertrieb der Volkswagen of America reorganisiert. Dabei werden die Vertriebs- und Kundendienstfunktionen für die Marke Volkswagen zukünftig von der Volkswagen of United States, Inc. und für die Marke Audi von der Audi of America, Inc. wahrgenommen.

Der Jetta war 1985 die Nr. 1 unter den europäischen Autos in Nordamerika.



Diese neugegründeten Gesellschaften werden nicht als Tochtergesellschaften der Volkswagen of America mit eigener Rechtspersönlichkeit, sondern als Divisions der Volkswagen of America geführt.

Eine Absicherung unserer Marktposition im Kleinwagen-Bereich auf dem amerikanischen Markt versprechen wir uns von der Einführung der US-Versionen der bei der Volkswagen do Brasil produzierten Kleinwagen Voyage und Parati in Nordamerika, die im Laufe des Modelljahres 1987 geplant ist.

Um das Kostensenkungspotential konsequent auszuschöpfen, wurde die Einstellung der Preßteilefertigung in South Charleston eingeleitet. Sie wird auf andere Konzerngesellschaften im Rahmen des Verbundsystems verlagert werden.

Als Folge struktureller Anpassungsmaßnahmen im Bereich Büro- und Informationstechnik wurde die Belegschaftszahl gegenüber dem Vorjahr um 6,1 % auf 10.557 Mitarbeiter reduziert; davon waren 3.889 Personen bei der Triumph-Adler North America (TANA) beschäftigt.

Die Volkswagen of America verzeichnete 1985 eine Umsatzsteigerung von 10,0 % auf 12.735 Mio. DM. Auf die seit Dezember 1984 im Teilkonzern enthaltene TANA entfielen davon 1.503 Mio. DM (+ 3,2 %).

Zur Sicherung der Kapitalbasis für die Holdingfunktion der Volkswagen of America wurden die Eigenmittel im Dezember 1985 um 120 Mio. US \$ (303 Mio. DM) erhöht.

Die Gesellschaft erwirtschaftete für das abgelaufene Geschäftsjahr im Automobilbereich einen Gewinn, mußte jedoch in der Sparte Büro- und Informationstechnik (TANA) einen Verlust hinnehmen.

Im Januar 1986 übertrug — bis auf einen Rest von 1 % — die TANA ihren 66 %igen Anteil an der Royal Business Machines Inc., Hartford, Conn., an die Konishiroku Photo Industry Co. Ltd., Tokyo/Japan. Das japanische Unternehmen hielt an der Royal Business Machines, die in Nordamerika ihre Kopiergeräte vertreibt, bereits seit 1984 die restlichen Kapitalteile. Damit konzentriert sich die TANA künftig auf eine eigenproduzierte und -entwickelte Modellpalette für moderne Bürokommunikation.

Volkswagen Canada viertgrößter Importeur

Die Volkswagen Canada Inc., Toronto, hat 1985 das beste Verkaufsergebnis ihrer Geschichte erzielt. Mit 46.800 ausgelieferten Konzern-Modellen konnten die Pkw-Verkäufe des Vorjahres um 52,7 % gesteigert werden. Bei einem Marktanteil von 4,1 % war die Gesellschaft viertgrößter Importeur.

Zu diesem Erfolg haben vor allem die gute Marktaufnahme des Jetta sowie verstärkte Verkaufsförderungsanstrengungen beigetragen.

Im Werk Barrie/Ontario wurde die Produktion von Aluminiumrädern für den Nordamerika-Verbund erhöht. Die Volkswagen Canada wird zukünftig auch für andere US-Automobilhersteller Aluminiumräder fertigen.

Die Gesellschaft erzielte 1985 ein positives Ergebnis.

Lateinamerika

Die allgemeine Konjunktorentwicklung in den lateinamerikanischen Ländern war auch 1985 gekennzeichnet durch hohe Inflation, Arbeitslosigkeit und Auslandsverschuldung. Unsere auf diesem Kontinent beheimateten Tochtergesellschaften arbeiteten in sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen Umfeldern. Während sich in Brasilien im vergangenen Jahr ein deutliches Wachstum einstellte, waren in Mexiko nur am Jahresanfang Anzeichen einer wirtschaftlichen Belebung sichtbar. Für Argentinien muß damit gerechnet werden, daß die Rezession andauern wird.



Lkw-Verladung für den Export

Volkswagen do Brasil mit deutlicher Exportsteigerung

Ein Aufwärtstrend in der brasilianischen Automobilindustrie wurde durch den von Mitte April bis Ende Mai 1985 andauernden Streik unterbrochen. Die Volkswagen do Brasil S.A., São Bernardo do Campo, konnte die Streikfolgen auf dem Produktions- und Absatzsektor durch Sonderaktionen und die Aufnahme eines Zwei- bzw. Dreischichtbetriebs teilweise überwinden.

Die Gesellschaft verkaufte 1985 mit 354.744 Fahrzeugen 13,7 % mehr als im Vorjahr. Die Steigerung resultierte zum größten Teil aus dem Export von insgesamt 76.092 Einheiten (+ 52,2 %).

Dieses Ergebnis war insbesondere möglich durch das Ende 1984 mit dem Irak abgeschlossene Anschlußgeschäft über die Lieferung von 100.000 Passat-Modellen in den Jahren 1985 und 1986 auf der Basis von Öl-Gegenlieferungen. Auch der erstmalige Verkauf von 1.000 Lkw nach China wirkte sich positiv aus.

Zuwachsraten ergaben sich auch bei den Inlandsverkäufen der Volkswagen do Brasil, während zur Jahresmitte noch davon ausgegangen werden mußte, daß aufgrund des Streiks Produktion und Absatz jeweils nur das Vorjahresniveau erreichen würden. Im September 1985 wurde der Santana Quantum (in Europa Passat Variant) mit großer Resonanz auf dem brasilianischen Markt eingeführt.

Bei den Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nahm der Inlandsabsatz mit 268.390 Fahrzeugen um 4,9 % zu. Trotz der Verkaufssteigerung blieb der Marktanteil mit 38,3 % unter dem Vorjahr (40,7 %). Im Lkw-Wettbewerbsbereich von 6 bis 22 t Gesamtgewicht konnte die Gesellschaft ihren Inlandsabsatz um 71,3 % auf 10.262 Fahrzeuge steigern und damit ihren Marktanteil in diesem Segment auf 23,7 (17,9) % ausweiten. Sie erreichte damit die dritte Position unter den Lkw-Herstellern.

Die Belegschaft der Volkswagen do Brasil wurde um 27,8 % gegenüber dem Vorjahr auf 46.396 Mitarbeiter erhöht.

Diese erhebliche Personalaufstockung war eine Voraussetzung der Aufholaktionen zur Überwindung der Streikfolgen, erheblicher Produktionssteigerungen zum Jahresende und des Anlaufs neuer Projekte im Export- und Produktbereich.

Entsprechend der brasilianischen Gesetzgebung wurde das Grundkapital durch Umwandlung inflationsbedingter Rücklagen um 934 Mrd. Cr\$ auf 1.631 Mrd. Cr\$ erhöht.

Das Jahresergebnis der Volkswagen do Brasil war trotz der Absatzsteigerung negativ. Ergebnisbelastend wirkte sich neben dem Streik vor allem die unausgegliche Preis-/Kostenrelation aufgrund der im Januar 1985 wieder eingeführten Preiskontrolle aus.

Mit dem amerikanischen Lkw-Hersteller PACCAR wurde Ende 1985 ein Kooperationsvertrag abgeschlossen. Er sieht die Lieferung von Lkw der Klassen 11 und 13 t Gesamtgewicht für den nordamerikanischen Markt vor. Mit diesem Abkommen soll das Lkw-Geschäft der Volkswagen do Brasil nachhaltig auf eine breitere Basis gestellt werden.

Volkswagen Argentina konnte Pkw-Marktanteil knapp behaupten

Die Verkäufe der Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires, lagen einschließlich der leichten Nutzfahrzeuge mit 21.442 Fahrzeugen um 15,7 % unter dem Vorjahresvolumen. Die Gesellschaft konnte ihren Pkw-Marktanteil mit 15,7 (16,3) % knapp behaupten.

Das Produktionsvolumen wurde entsprechend der Absatzentwicklung um 21,3 % auf 20.059 Einheiten zurückgenommen. Ende des Jahres waren 3.374 Mitarbeiter (+ 0,6 %) bei der Volkswagen Argentina beschäftigt.

Das Bündel der Kostensenkungsmaßnahmen führte bei unserer Tochtergesellschaft im landesrechtlichen Abschluß zu einem verminderten Verlust. Bei Anlegung deutscher Bilanzierungs- und Bewertungsmaßstäbe ergab sich für das abgelaufene Jahr nochmals ein erhöhtes negatives Ergebnis.



Der sportliche Gol GT 1,8 I



Volkswagen de Mexico von schwierigen Marktverhältnissen betroffen

Nachdem im ersten Halbjahr 1985 noch eine zufriedenstellende Nachfrage auf dem mexikanischen Automobilmarkt zu verzeichnen war, hat in der zweiten Jahreshälfte — verstärkt durch die Folgen des Erdbebens — die verschlechterte gesamtwirtschaftliche Situation zu einer Beeinträchtigung des Absatzes geführt.

Die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla/Pue., verkaufte 89.828 Fahrzeuge und übertraf damit den Vorjahreswert um 2,1 %. Infolge von unausgelasteten Kapazitäten verstärkte sich der Wettbewerbsdruck auf dem mexikanischen Markt, was zu einem Rückgang des Pkw-Marktanteils um 4,1 %-Punkte auf 31,5 % führte. Dagegen konnte im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge eine Steigerung des Anteils von 12,9 auf 15,1 % erreicht werden.

Aufgrund der Einstellung der Käferlieferungen nach Europa und der Exporte nach Nigeria verminderte sich der Auslandsabsatz auf 3.775 Einheiten. Die Produktion wurde durch die Einführung von Kurzarbeit dem rückläufigen Absatz angepaßt.

Zur Erhaltung der Marktposition in dem für die Volkswagen de Mexico wichtigen Bereich der Golf-Klasse ist vorgesehen, ab 1986 auch den Golf- und Jetta-Nachfolger zu fertigen. Schon heute werden für den Golf Motoren, Achsen und Preßteile in die USA geliefert.

Der Belegschaftsanstieg auf 14.632 Beschäftigte war vor allem durch Programmerrhöhungen im Rahmen der Verbundfertigung nach USA und Europa bedingt.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen konnte das Unternehmen ein positives Ergebnis ausweisen.

Die gesamtwirtschaftliche Lage Mexikos wird 1986 durch die erheblichen Einnahmerückgänge aus dem Ölgeschäft weiter belastet. Angesichts der hohen Inflation und Auslandsverschuldung des Landes werden die rezessiven Folgen für die Automobilnachfrage nicht ohne Auswirkungen auf die Volkswagen de Mexico bleiben.

Im Jahr der Einstellung seiner Exporte nach Europa zeichneten die Leser der Zeitschrift „auto motor und sport“ den Käfer als „Auto der Autos“ aus.

Seit 1984 wird der neue Golf auch in Südafrika montiert.



Volkswagen of South Africa: Marktanteilssteigerung trotz Absatzschwäche

Das Wirtschaftsklima in Südafrika war 1985 infolge der schwierigen Situation durch die anhaltende Marktschwäche in Verbindung mit einer hohen Inflation belastet. Zusätzlich verunsichert wurden ausländische Investoren durch den Verfall des Rand-Kurses, die Aussetzung der Rückzahlung von Auslandsverbindlichkeiten und die Wiedereinführung eines zweigleisigen Wechselkurssystems – abgesehen von den sehr ernst in innenpolitischen Schwierigkeiten. Entsprechend der verschlechterten Konjunkturlage kam es in Südafrika zu einem Schrumpfen der Kfz-Nachfrage um ein Viertel.

Obwohl die Verkaufsstückzahlen der Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage, C.P., um 10,1 % auf 34.444 Fahrzeuge zurückgingen, konnte die Gesellschaft ihren Marktanteil gegenüber dem Vorjahr dank der guten Marktaufnahme des Golf- und Jetta-Nachfolgers

auf 14,4 % ausweiten. Ein weiterer Ausbau der Verkäufe wurde insbesondere durch Produktionsunterbrechungen infolge von Arbeitsniederlegungen bzw. Werksschließungen verhindert.

Die Zahl der Beschäftigten wurde aufgrund der verminderten Produktion um 4,8 % auf 6.010 Personen zurückgeführt. Weitere Anpassungsmaßnahmen wurden über Arbeitszeitregelungen vorgenommen.

Die Ergebnissituation der Volkswagen of South Africa hat sich durch das niedrige Geschäftsvolumen und den ungünstigen Rand-Kurs weiter verschlechtert. Die Volkswagen AG nahm daher umfangreiche Maßnahmen zur Unterstützung der Gesellschaft vor. Dennoch mußte die Volkswagen of South Africa mit einem Verlust abschließen.

Volkswagen of Nigeria behauptete sich

Der Devisenmangel des nigerianischen Staates veranlaßte die Regierung, einschneidende Sparmaßnahmen und Importbeschränkungen zu erlassen. Produktionsdrosselungen der importabhängigen Industrien nahmen im zweiten Halbjahr zu. In Nigeria war dennoch eine Ausweitung des Automobilmarkts gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Die Volkswagen of Nigeria Ltd., Lagos, konnte 1985 erstmals seit 1982 wieder kontinuierlich produzieren. Die verbesserte Materialversorgung war im wesentlichen durch das bilaterale Handelsabkommen zwischen Nigeria und Brasilien ermöglicht worden. Die Übereinkunft umfaßte auch die Lieferung von CKD-Teilen von der Volkswagen do Brasil; im Gegenzug erhielt Brasilien Erdöl aus Nigeria. Die Produktion konnte dadurch gegenüber dem Vorjahr um 18,5 % auf 20.829 Fahrzeuge gesteigert werden.

Die Pkw-Auslieferungen der Gesellschaft erhöhten sich mit 18.360 Einheiten um 4,0 %. Infolgedessen stieg der Marktanteil von 31,3 auf 40,1 %. Nachdem im ersten Halbjahr mit der Montage von leichten Nutzfahrzeugen begonnen wurde, konnten davon 2.311 Fahrzeuge abgesetzt werden.

Die Gesellschaft, an der wir unverändert mit 40 % beteiligt sind, hat wie im Jahr vorher wieder ein positives Jahresergebnis erzielt.

Der Preisverfall auf dem Weltölmarkt und die damit verbundenen Einnahmeverluste werden im laufenden Jahr den bereits bestehenden Devisenmangel noch verschärfen. Unmittelbare Folgen für den inländischen Automobilmarkt und unsere Tochtergesellschaft werden sich dadurch kaum vermeiden lassen.

In China und Japan fertigt der Volkswagen-Konzern derzeit gemeinsam mit nationalen Partnern Fahrzeuge der Volkswagen-Modellpalette. Die Kooperationen wurden mit der Zielsetzung vereinbart, in Zusammenarbeit mit heimischen Industrieunternehmen Absatzmärkte zu erschließen.

Fahrzeugmontage in China begonnen

Seit dem 1. September 1985 fertigt die gemeinsam mit chinesischen Partnern errichtete neue Firma Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Shanghai, das VW-Modell Santana. Im Rumpf-Geschäftsjahr wurden 1.700 Santana montiert. Die Pläne für das Errei-

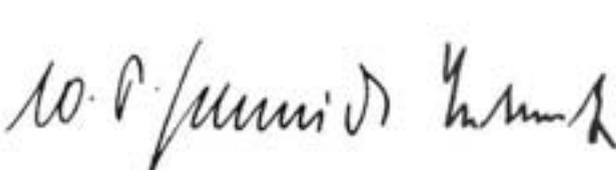
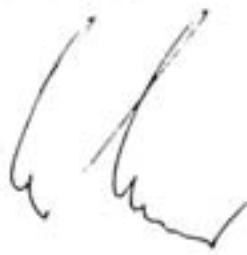
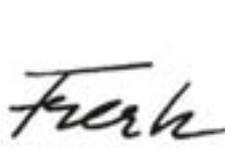
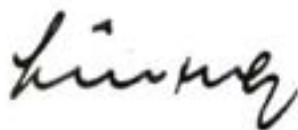
chen einer ersten Stufe von 30.000 Fahrzeugen pro Jahr sind in der Umsetzungsphase und die für eine Jahresproduktion von 100.000 Motoren in der Vorbereitung. Im April 1985 wurde vereinbarungsgemäß eine erste Kapitaleinzahlung der Volkswagen AG im Betrage von 60 Mio. RMB (ca. 60 Mio. DM) geleistet.

Lizenzfertigung bei Nissan

Auf dem japanischen Markt lagen 1985 die Auslieferungen unter dem Niveau des Vorjahres. Der Verkauf an Kunden belief sich auf 30.499 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge (-7,2 %), davon stammten 12.281 Santana aus der Lizenzfertigung der Firma Nissan.

Wolfsburg, den 20. März 1986

Der Vorstand



Jahresabschlüsse und Erläuterungen

Erläuterungen zum Jahresab- schluß des Volks- wagen-Konzerns

Konsolidierungsgrundsätze

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfaßt grundsätzlich alle Konzernunternehmen, an deren Kapital die Volkswagen AG direkt oder indirekt mit mehr als der Hälfte beteiligt ist. Neben der Volkswagen AG haben wir 25 inländische und 47 ausländische Konzernunternehmen konsolidiert. Diese Gesellschaften sind in der Übersicht auf den Seiten 54 und 55 besonders gekennzeichnet. Im Berichtsjahr wurden folgende Unternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen:

GmbH für ausländische Vertriebsbeteiligungen M.A.N.-Volkswagen, Wolfsburg, TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Frankfurt GmbH, Frankfurt, TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, TA Triumph-Adler Centrum für Bürokommunikation Stuttgart GmbH, Stuttgart, AUTOGERMA S.p.A., Verona, Volkswagen Immobiliaria, S.A. de C.V., Mexico D.F.

Nach dem Ausscheiden der Firma M.A.N. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, die neben der Volkswagen AG zu 50 % an der GmbH für ausländische Vertriebsbeteiligungen M.A.N.-Volkswagen beteiligt war, hält die Volkswagen AG nunmehr seit Anfang 1985 100 % der Geschäftsanteile. Im Zuge der Neuausrichtung ihrer inländischen Vertriebsorganisation erwarb die TA Triumph-Adler AG mehrheitlich drei Zentren für Bürokommunikation als regionale Vertriebsgesellschaften.

Der Erwerb der AUTOGERMA S.p.A. wurde im ersten Halbjahr 1985 durch die Fusion auf die Automobili Germana S.p.A. mit anschließender Umbenennung in AUTOGERMA S.p.A. abgeschlossen und die einheitliche Leitung durch den Konzern hergestellt. Die Volkswagen Immobiliaria, S.A. de C.V., deren Geschäftszweck die Vermietung von Wohngebäuden ist, hat im Berichtsjahr ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen.

Die DIRANUS Versicherungs-Vermittlungs-GmbH, Hamburg, ist durch Verkauf aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Im Dezember 1985 erwarb die AUTOGERMA S.p.A. konzernintern von der TA Triumph-Adler AG die Aktien der Triumph-Adler Italia S.p.A.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden 7 inländische und 16 ausländische Konzerngesellschaften. Im Inland handelt es sich um folgende Unternehmen:

Auto Union GmbH, Ingolstadt,
NSU GmbH, Neckarsulm,
Triumph-Adler Wohnungsbaugesellschaft mbH, Nürnberg,
Schulteß GmbH, i.L., Hamburg,
Schultess & Ziehn (GmbH & Co.), i.L., Hamburg,
Computer Union GmbH, Frankfurt,
TA Software e.G., Berlin.

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

Gliederung und Bewertung

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses haben wir — wie in den Vorjahren — die Empfehlungen des Arbeitskreises Weltabschlüsse der Schmalenbach-Gesellschaft grundsätzlich berücksichtigt. Die Gliederung entspricht den aktienrechtlichen Vorschriften. Darüber hinaus haben wir die Entwicklung des Anlagevermögens gezeigt und die Gewinn- und Verlustrechnung in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt. Aus Konzernsicht erforderliche Umgliederungen wurden vorgenommen. Als Folge der zunehmenden Bedeutung des Leasing- und Vermietgeschäfts für den Volkswagen-Konzern haben wir in Erweiterung des aktienrechtlichen Gliederungsschemas erstmals für das Geschäftsjahr 1985 die bisher in der Position Betriebs- und Geschäftsausstattung erfaßten vermieteten Gegenstände in

einer gesonderten Position ausgewiesen. Die Zu- und Abgänge sowie die Abschreibungen wurden in einer Fußnote zur Bilanz dargestellt. Entsprechend ihrer Eigenart betrachten wir die Zugänge an vermieteten Gegenständen nicht mehr als Investitionen des Konzerns. Die für das Anlagevermögen angewandten Bewertungsvorschriften blieben bestehen. Insofern handelt es sich ausschließlich um eine Ausweisänderung im Konzernanlagevermögen. Für Vergleichszwecke haben wir die entsprechenden Vorjahreswerte angepaßt. Den gesetzlich vorgeschriebenen Verfügungsbeschränkungen über das Kapital gemeinnütziger Gesellschaften wurde durch die Zuordnung der Rücklagen und des nicht zur Ausschüttung gelangenden Teils des Bilanzgewinns einer Konzerngesellschaft zu den Rückstellungen in der Konzernbilanz Rechnung getragen.

Die nach den jeweiligen nationalen Vorschriften erstellten Abschlüsse der einbezogenen ausländischen Gesellschaften wurden wie in den Vorjahren für Konsolidierungszwecke nach konzern einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften, die den aktienrechtlichen Vorschriften entsprechen, aufgestellt und geprüft.

Währungsumrechnung

Die Zugänge im Sachanlagevermögen wurden mit den Durchschnittskursen der Zugangsmonate, Abschreibungen und Abgänge mit den über die monatlichen Zugänge ermittelten gewichteten Kursmittelwerten umgerechnet (historische Kurse).

Die Umrechnung der Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren erfolgte mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag, während wir die übrigen Positionen des Finanzanlagevermögens mit den Kursen zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet und auf dieser historischen Basis fortgeschrieben haben.

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

In der Gewinn- und Verlustrechnung rechneten wir die Abschreibungen und die Gewinne und Verluste aus Anlageabgängen mit den historischen Kursen des Anlagevermögens und die übrigen Aufwendungen und Erträge mit den jeweiligen monatlichen Durchschnittskursen um. Die Umrechnung der Jahresergebnisse erfolgte mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag.

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

Kapitalkonsolidierung

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

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

In Höhe der im Konzernabschluß auszu-sondernden 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 Volkswagen 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 Volkswagen 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 ebenso wie die erstmals in einer gesonderten Position ausgewiesenen vermieteten Gegenstände unverändert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Bei inländischen Konzerngesellschaften wurden die steuerlich zulässigen 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 342 Mio. DM auf 8.740 Mio. DM. Zugängen von 3.133 Mio. DM standen 3.475 Mio. DM Abschreibungen und Abgänge gegenüber. Die Investitionen lagen um 20,8 % über dem Vorjahreswert und betrafen mit 43,6 % die Volkswagen AG, mit 30,0 % die AUDI AG und mit 16,2 % die Volkswagen do Brasil. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit, bei der erstmals auch wieder Kapazitätserweiterungen eine Rolle spielten, waren die Anstrengungen zur Fortentwicklung des Produktprogramms und zur weiteren Modernisierung der Werke.

Die Finanzanlagen erhöhten sich um 17 Mio. DM auf 443 Mio. DM. Die Position Beteiligungen enthält vor allem die Anteile der Volkswagen AG an der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., den inländischen Vertriebszentren, der V.A.G Sverige AB, der TAS Tvoronica Automobila Sarajevo, der Deutschen Automobilgesellschaft mbH und der Volkswagen of Nigeria Ltd.

Andere Wertpapiere des Anlagevermögens befanden sich vor allem im Besitz der Volkswagen of South Africa.

Die Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren enthielten überwiegend Darlehen der Volkswagen AG, der V.A.G France und der Volkswagen of America. 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 aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen übernommene Anleihen in Brasilien.

Der Nettobuchwert der Vermieteten Gegenstände stieg gegenüber dem 31. Dezember 1984 um 1.284 Mio. DM auf 3.717 Mio. DM. Die Zugänge vermieteter Gegenstände beliefen sich auf 3.217 Mio. DM und betrafen im wesentlichen die Erneuerung des Leasing- und Mietwagenparks der V.A.G Leasing GmbH und der Volkswagen of America. Den Zugängen standen Abschreibungen und Abgänge vor allem aus dem Verkauf gebrauchter Leasing- und Vermietfahrzeuge von 1.933 Mio. DM gegenüber.

Der aktive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung zeigt die im Erwerbszeitpunkt über das buchmäßige Nettovermögen hinaus vorhandenen Werte, soweit sie nicht bereits abgeschrieben wurden. Er enthielt zum 31. Dezember 1985 im wesentlichen die bei der Konsolidierung der AUDI AG, der neu erworbenen TA Triumph-Adler Centren und der interRent Autovermietung GmbH entstandenen und gegebenenfalls um Abschreibungen verminderten Unterschiedsbeträge.

Die Vorräte verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 355 Mio. DM bzw. 5,3 % auf 6.284 Mio. DM. Rückgänge gegenüber dem Vorjahr waren vor allem bei der Volkswagen of America, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen de Mexico zu verzeichnen. Zunahmen ergaben sich durch die erstmals in den Konzernabschluss einbezogene italienische Vertriebsgesellschaft AUTOGERMA und die Erhöhung der Bestände bei der Volkswagen do Brasil.

Die Geleisteten Anzahlungen betrafen vor allem die Volkswagen do Brasil und die Volkswagen AG.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfielen 42,0 % auf inländische und 58,0 % auf ausländische Konzerngesellschaften.

Wechsel befanden sich hauptsächlich im Bestand der TA Triumph-Adler-Gruppe, der V.A.G France und der Volkswagen AG.

Die Guthaben bei Kreditinstituten verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 774 Mio. DM auf 4.249 Mio. DM. Abnahmen ergaben sich im wesentlichen bei der Volkswagen AG, der AUDI AG und der Volkswagen de Mexico. Zunahmen waren durch die Einbeziehung der AUTOGERMA S.p.A., bei der Volkswagen of America, der Volkswagen Bruxelles S.A. und bei der Volkswagen of South Africa zu verzeichnen.

Der Bestand an Wertpapieren erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.372 Mio. DM auf 3.939 Mio. DM. Wesentliche Zunahmen ergaben sich bei der Volkswagen AG und der AUDI AG.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalteten zum größten Teil Forderungen aus der Einkaufsfinanzierung (Händlerfinanzierung) und der Verkaufsfinanzierung (Kundenfinanzierung) sowie Zinsforderungen und Steuererstattungen. Die Erhöhung um 152 Mio. DM auf 4.915 Mio. DM war hauptsächlich auf gestiegene Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft und auf die Zunahme bei den Zinsforderungen zurückzuführen.

Die Rechnungsabgrenzungsposten setzten sich vor allem aus abgegrenzten Provisionen und Aufwendungen aus dem Finanzierungsgeschäft der in- und ausländischen Finanzierungsgesellschaften zusammen.

Passiva

Unter den Konzernrücklagen werden die Kapitalrücklagen, Gewinnrücklagen und der passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung ausgewiesen.

Die Kapitalrücklagen enthalten die Agio-Beträge aus der Gesetzlichen Rücklage der Volkswagen AG.

Die aus den Jahresüberschüssen der Volkswagen AG in die Gesetzliche Rücklage eingestellten Beträge sowie die Anderen Rücklagen weisen wir als Gewinnrücklagen aus. Die Anderen Rücklagen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 774 Mio. DM auf 4.913 Mio. DM. Sie enthalten auch die Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der ausländischen Abschlüsse mit unterschiedlichen Kursen (historische bzw. Stichtagskurse). Außerdem beinhaltet diese Position die seit Konzernzugehörigkeit erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinne und -verluste der Konzerngesellschaften und die von Obergesellschaften vorgenommenen und im Zuge der Konsolidierung eliminierten Wertberichtigungen auf Konzerngesellschaften. Ferner sind hierin die im Anlagevermögen und in den Vorräten aus konzerninternen Lieferungen zu eliminierenden Beträge, die bei der Konsolidierung aufgehobenen Abzinsungen der von der Volkswagen AG an Wohnungsbaugesellschaften gegebenen unverzinslichen oder niedrig verzinslichen Darlehen sowie sonstige sich aus der Konsolidierung ergebende ergebniswirksame Eliminierungsvorfälle enthalten.

Der passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung ergibt sich aus dem Überschuss des Reinvermögens über die Anschaffungskosten zum Zeitpunkt des Erwerbs. Er entstand im wesentlichen aus der Konsolidierung der Volkswagen of South Africa, der ehemaligen Volkswagen Caminhões Ltda. und der Volkswagen Argentina S.A.

Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz waren vor allem für die Volkswagen do Brasil, im Teilkonzern der Volkswagen of America sowie für die AUDI AG zu bilden.

Sonderposten mit Rücklageanteil wurden bei der Volkswagen AG und inländischen Konzerngesellschaften sowie bei der V.A.G France ausgewiesen.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen wurde wie in Vorjahren zur Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos gebildet. Sie wurde bei in- und ausländischen Gesellschaften nach einheitlichen Grundsätzen vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Rückstellungen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.227 Mio. DM auf 14.206 Mio. DM. Von diesem Betrag waren 37,3% als langfristig, 34,5% als mittelfristig und 28,2% als kurzfristig anzusehen.

Die Pensionsrückstellungen, die aus den Abschlüssen der inländischen Konzerngesellschaften stammten, wurden nach versicherungsmathematischer Berechnung grundsätzlich mit dem Teilwert angesetzt. 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 Volkswagen AG und der AUDI AG gebildet.

Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung ergaben sich vor allem aus den Abschlüssen der Volkswagen AG und der Volkswagen of South Africa.

Die Sonstigen Rückstellungen setzten sich hauptsächlich aus Rückstellungen für Garantie- und Vertriebsaufwendungen, Steuern und Personalverpflichtungen zusammen.

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 545 Mio. DM. Abnahmen ergaben sich wechselkursbedingt bei der Volkswagen de Mexico und der Volkswagen International Finance sowie als Folge planmäßiger Kredittilgungen bei der V.A.G Leasing GmbH, der InterRent Autovermietung GmbH und der Volkswagen AG. Eine Zunahme war bei der V.A.G Kredit Bank GmbH zu verzeichnen.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfielen 66,6% auf inländische und 33,4% auf ausländische Gesellschaften.

Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel bestanden vor allem bei der Volkswagen do Brasil und der TA Triumph-Adler-Gruppe.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verminderten sich — hauptsächlich als Folge der Abnahme im Abschluß der Volkswagen of America — gegenüber dem Vorjahr um 336 Mio. DM.

Die Erhaltenen Anzahlungen betrafen im wesentlichen die Abschlüsse der Volkswagen AG und der Volkswagen Argentina S.A.

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

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

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

Die Volkswagen AG hat nominell 2 Mio. DM der Wertpapiere des Umlaufvermögens zur laufenden Abwicklung von Importen verpfändet. Sie haftet außerdem für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften im Betrage von 2.859.600 DM. Einzahlungsverpflichtungen bestanden für eine GmbH von 635.000 DM und für eine GmbH & Co. KG von 1.300.000 DM. Gegenüber einer Genossenschaft, einer GmbH (satzungsgemäße Nachschulpflicht) und einer weiteren inländischen GmbH bestanden Haftungsverhältnisse in Höhe von 4.723.600 DM.

Gewinn- und Verlustrechnung

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1985 wurden durch die im Laufe des Jahres erheblich veränderten Wechselkurse beeinflusst, so daß der Vergleich mit dem Vorjahr beeinträchtigt ist.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns erhöhten sich im Berichtszeitraum um 6.831 Mio. DM oder 15,0 % auf 52.502 Mio. DM. Der Auslandsanteil an den Umsatzerlösen stieg auf 69,2 % (Vorjahr 67,9 %).

Die Gesamtleistung nahm um 5.937 Mio. DM oder 12,7 % auf 52.709 Mio. DM zu.

Der Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren war vor allem eine Folge der Produktionszunahme mit einem gestiegenen Anteil höherwertiger Fahrzeugausstattungen.

Erträge aus Beteiligungen fielen überwiegend im Abschluß der Volkswagen AG an und betrafen im wesentlichen die Gewinnanteile der inländischen Vertriebszentren.

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen ergaben sich hauptsächlich bei der V.A.G France, der Volkswagen of America, der Volkswagen do Brasil und der Volkswagen AG.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge stammten überwiegend aus den Abschlüssen der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen AG und der V.A.G Kredit Bank GmbH.

Die Gewinne aus Anlageabgängen resultierten im wesentlichen aus den Abschlüssen der Volkswagen AG und der Volkswagen of America.

Gewinne aus Anlageabgängen vermieteteter Gegenstände fielen überwiegend beim Verkauf gebrauchter Fahrzeuge der Vermietgesellschaften an.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wiesen vor allem die Volkswagen AG, die TA Triumph-Adler-Gruppe, die Volkswagen of America und die AUDI AG aus.

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil ergaben sich im wesentlichen bei den inländischen Gesellschaften durch die planmäßige Abwicklung der Rücklage gem. § 52 Abs. 5 EStG und die Auflösung der Sonderposten gem. § 1 Entwicklungsländer-Steuergesetz.

Sonstige Erträge resultierten insbesondere aus Währungsgewinnen, der Weiterberechnung von Werbematerial und Verkaufsförderungskosten, Miet- und Pachteinnahmen und aus Einnahmen aus Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren.

Der Personalaufwand lag mit 13.913 Mio. DM um 686 Mio. DM oder 5,2 % über dem Vorjahr. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit der höheren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl u.a. aufgrund der Arbeitszeitverkürzung und den Tarifierhöhungen.

In der Position Abschreibungen auf Finanzanlagen wurden überwiegend die Wertberichtigungen auf sonstige Finanzanlagen und auf langfristige Ausleihungen ausgewiesen.

Die Verluste aus Anlageabgängen ergaben sich im wesentlichen bei der AUDI AG, der Volkswagen AG und der Volkswagen Bruxelles S.A.

Verluste aus dem Abgang vermieteteter Gegenstände entstanden vor allem beim Verkauf der im Leasing- und Vermietgeschäft eingesetzten Fahrzeuge.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen waren weiterhin stark beeinflusst durch die inflationsbedingt hohen Finanzierungskosten in den lateinamerikanischen Ländern.

Insbesondere als Folge der günstigeren Ertragslage bei der Volkswagen AG und

der AUDI AG lagen die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen um 727 Mio. DM über dem Vorjahreswert.

Die Sonstigen Steuern setzten sich überwiegend aus Umsatzsteuern und anderen Steuern ausländischer Gesellschaften zusammen.

Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil ergaben sich vor allem bei der Volkswagen AG durch die Preissteigerungsrücklage gem. § 74 EStDV.

Bestandteile der Sonstigen Aufwendungen waren im wesentlichen Aufwendungen für Werbe- und Verkaufsförderung, Währungsverluste, Aufwendungen für Instandsetzung und Erhaltung sowie Aufwendungen für den Versand der Erzeugnisse.

Der Volkswagen-Konzern schloß das Geschäftsjahr 1985 mit einem Jahresüberschuß von 596 Mio. DM (Vorjahr 228 Mio. DM) ab. Zur verbesserten Ertragsituation trugen insbesondere die Ergebnisse der Volkswagen AG und der AUDI AG bei. Nach wie vor unbefriedigend war die Ertragslage bei den südamerikanischen Gesellschaften und der Volkswagen of South Africa. Ungünstig entwickelte sich innerhalb des Abschlusses der Volkswagen of America die Sparte Büro- und Informationstechnik.

Erläuterungen zum Jahresab- schluß der Volkswagen AG

Bilanz

Aktiva

Die Investitionen in **Sachanlagen** der Volkswagen AG lagen im Berichtsjahr mit 1.366 Mio. DM um 33 % über denen des Vorjahres. Etwa die Hälfte der Investitionen in Sachanlagen diente der Weiterentwicklung und Verbesserung der Fahrzeuge. Umstrukturierungsmaßnahmen sowie die Erhöhung der Flexibilität in der Fertigung waren weitere Investitionsschwerpunkte.

Die Zugänge bei den fertigen Anlagen betragen einschließlich der Umbuchungen aus den Anlagen im Bau und den Anzahlungen auf Anlagen 1.055 (989) Mio. DM. Davon entfielen auf Betriebs- und Geschäftsausstattung 461 (461) Mio. DM, Maschinen und maschinelle Anlagen 458 (363) Mio. DM und auf Grundstücke und Gebäude 136 (165) Mio. DM.

Die gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten für das Sachanlagevermögen erreichten am Ende des Berichtsjahres 17.029 (16.025) Mio. DM. Nach Abzug der hierauf gebildeten Wertberichtigungen von 14.228 (12.869) Mio. DM ergab sich der in der Bilanz für das Sachanlagevermögen auszuweisende Nettobuchwert von 2.801 (3.156) Mio. DM.

Die Sachanlagen wurden wie bisher zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgte auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie der nach den steuerlichen Vorschriften anzusetzenden Teile der allgemeinen Betriebskosten einschließlich anteiliger Abschreibungen.

Verwaltungskostenanteile blieben außer Ansatz.

Investitionszulagen und -zuschüsse minderten die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. Für Vorjahreszugänge gewährte Zulagen bzw. Zuschüsse wurden in der Bilanz als Abgang ausgewiesen.

Der Ansatz der Anzahlungen auf Sachanlagen erfolgte zu ihrem Nennwert.

Die folgende Übersicht zeigt die Aufteilung der Investitionen in Sachanlagen auf die einzelnen Werke der Volkswagen AG (in Mio. DM):

Werke		davon bewegliche Wirtschaftsgüter
Wolfsburg	616	576
Kassel	378	321
Salzgitter	161	157
Hannover	79	60
Emden	71	36
Braunschweig	61	37
	<u>1.366</u>	<u>1.187</u>

Von der Möglichkeit, für immaterielle Anlagewerte einen Aktivposten anzusetzen, haben wir keinen Gebrauch gemacht.

Planmäßige Abschreibungen auf die Anschaffungs- und Herstellungskosten der fertigen Sachanlagen wurden grundsätzlich entweder linear oder degressiv im steuerlich zulässigen Umfang mit planmäßigem Übergang auf die lineare Methode vorgenommen. Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen wurden mit Stückätzen, die den erwarteten Fertigungstückzahlen entsprechen, amortisiert.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Gebäude	
überwiegend	30 – 50 Jahre
Technische Gebäude und Grundstückseinrichtungen	
überwiegend	10 – 18 Jahre
Produktionsmaschinen	
überwiegend	6 – 8 Jahre

Maschinen zur Energieerzeugung	
überwiegend	14 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	
überwiegend	4 – 8 Jahre

Zu unserer Abschreibungspolitik gehört es, grundsätzlich alle für Zwecke der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zulässigen Möglichkeiten auszuschöpfen.

Planmäßig angesetzt wurden:

- degressive Abschreibungssätze
 - volle Jahresabschreibungsraten auf nachträgliche Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten und auf Zugänge an beweglichen Sachanlagen im ersten Halbjahr; halbe Jahresrate auf die Zugänge im zweiten Halbjahr
 - Vollabschreibung der geringwertigen Wirtschaftsgüter im Zugangsjahr
 - Sonderabschreibungen nach § 3 Zonenrandförderungsgesetz, und zwar im Berichtsjahr unter Einschluß der Spezialwerkzeuge, auch für Vorjahreszugänge
 - § 7d EStG
 - § 82d EStDV
 - § 6b EStG
 - Abschnitt 35 EStR
- Diese Maßnahmen beliefen sich insgesamt auf 635 (214) Mio. DM.

Die unter Finanzanlagen ausgewiesenen Zugänge bei den Beteiligungen betrafen überwiegend Konzerngesellschaften im Ausland. Kapitalerhöhungen wurden durchgeführt bei der Volkswagen of America, Inc., der Automobili Germania S.p.A., die im Laufe des Jahres 1985 die AUTOGERMA S.p.A. aufnahm und deren Namen weiterführt, sowie der TAS Tvornica Automobila Sarajevo. Ein weiterer Zugang entstand im Zusammenhang mit der Gründung der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. Die Abgänge ergaben sich vorwiegend aus der teilweisen Rückzahlung der Gesellschaftereinlage bei der Volkswagen AG PreussenElektra AG OHG.

Die Beteiligungen wurden auf der Grundlage ihrer Anschaffungskosten, gegebenenfalls gemindert um Wertberichtigungen, bewertet. Wegen der in verschiedenen Beteiligungen liegenden Risiken und wegen Kapitalverlusten wurden 1985 Abschreibungen auf fünf

ausländische und eine inländische Gesellschaft vorgenommen. Überwiegend betroffen waren Gesellschaften im lateinamerikanischen Raum. Von dem Gesamtbetrag der Abschreibungen entfielen 5 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. Bis zum 31.12.1954 gemäß § 7c EStG gewährte Darlehen wurden voll wertberichtigt. Die abgezinsten Bilanzansätze werden bis zur Tilgung beibehalten. Die Abschreibungen von rd. 8,9 Mio. DM betrafen die Zugänge des Geschäftsjahres.

Die Vorräte nahmen gegenüber dem Vorjahr um 20 Mio. DM auf insgesamt 2.347 Mio. DM ab. Vom Geschäftsjahr 1985 an liegt die Bestandsführung der fertigen Audi-Fahrzeuge bei der AUDI AG.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten bewertet. Anschaffungsnebenkosten, wie Frachten, Zölle, Skonti u.ä., wurden entsprechend berücksichtigt. Von der Möglichkeit des Importwarenabschlags nach § 80 EStDV machten wir Gebrauch. Der Wertansatz der unfertigen und fertigen Erzeugnisse enthielt neben dem zu durchschnittlichen Anschaffungskosten angesetzten Fertigungsmaterial den Fertigungslohn und die nach den steuerlichen Vorschriften zu aktivierenden Material- und Fertigungsgemeinkosten, allgemeine Verwaltungskosten blieben unberücksichtigt. Handelsware wurde mit den jeweiligen Anschaffungskosten angesetzt. Die Geschäftsfahrzeuge sind mit einem für steuerliche Zwecke zulässigen Wert angesetzt worden. Durch Bildung von entsprechend bemessenen Wertkorrekturen wurde allen erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen.

Die Abschreibungen verteilten sich auf die Zugänge des Jahres 1985 wie folgt:

Angaben in Tsd. DM	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	mit Wohnbauten	Bauten auf fremden Grundstücken	Maschinen und maschinelle Anlagen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Anzahlungen auf Anlagen
Zugänge des Geschäftsjahres 1985 ¹⁾	134.677	181	893	458.063	424.759	117.600	58.500	
Abschreibungen auf die Zugänge des Geschäftsjahres 1985	42.197	2	311	250.892	203.391	57.570	29.320	

¹⁾ 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)

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 672 Mio. DM. Davon entfielen 525 Mio. DM auf das Auslandsgeschäft und 147 Mio. DM auf das Inlandsgeschäft. Fällige Forderungen sind in der Zwischenzeit bis auf unbedeutende Ausnahmen eingegangen. Für Ausfallrisiken wurden Wertkorrekturen vorgenommen.

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthielten überwiegend kurzfristige Festgelder.

Der Bestand an Wertpapieren erhöhte sich durch den Erwerb von Obligationen und Schuldverschreibungen zur Anlage liquider Mittel. Die Wertpapiere wurden zu Anschaffungskosten bzw. zu dem am Bilanzstichtag beizulegenden niedrigeren Wert bewertet. Als Sicherheit für die laufende Abwicklung von Importen wurden Wertpapiere mit einem Nominalwert von 2 Mio. DM an das Hauptzollamt Hannover verpfändet.

Der Bilanzwert der Eigenen Aktien wurde unverändert beibehalten. 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 durchschnittlichen Stückkurs von 190,04 DM gekauft. Der Nennwert der eigenen Aktien entspricht 1,3 % des Grundkapitals. In Höhe des für die eigenen Aktien angesetzten Betrags ist die gesetzlich vorgeschriebene Rücklage gebildet worden.

Die Forderungen an verbundene Unternehmen betrafen in erster Linie die V.A.G. Leasing GmbH, die V.A.G. France S.A., die Volkswagen of America, Inc., die AUDI AG sowie die interRent GmbH. Vom Gesamtbetrag der Forderungen entfielen 2.439 Mio. DM auf inländische Gesellschaften und 1.526 Mio. DM auf Konzernunternehmen im Ausland. Im wesentlichen handelt es sich um kurzfristige Darlehen und Forderungen aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr. Für Ausfälle und Kursrisiken wurden Wertberichtigungen vorgenommen.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthielten vorwiegend ein kurzfristiges Darlehen an eine inländische Beteiligungsgesellschaft, Forderungen an das Finanzamt auf Erstattung von Vorsteuerbeträgen und Ansprüche aus noch nicht fälligen Zinsen. Für risikobehaftete Ansprüche bildeten wir Wertkorrekturen.

Passiva

Das Grundkapital beträgt unverändert 1.200 Mio. DM. Darüber hinaus bestehen weiterhin ein Genehmigtes Kapital in Höhe von 300 Mio. DM sowie ein Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM bis zum 30. Juni 1989, das durch die Inhaber der Optionsscheine aus der Anfang des Jahres 1986 begebenen Optionsanleihe teilweise in Anspruch genommen werden kann.

Die Gesetzliche Rücklage und die Rücklage für eigene Aktien blieben unverändert.

In die Anderen Rücklagen wurde aus dem Jahresüberschuß ein Betrag von 238 Mio. DM eingestellt.

Die Sonderposten mit Rücklageanteil verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 19 Mio. DM. Den Auflösungen, die wir entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen vornahmen, stand die Bildung einer Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV gegenüber.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen zur Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos wurde nach unveränderten Grundsätzen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf geleistete Anzahlungen gebildet.

Die Pensionsrückstellungen wurden mit dem Teilwert der Verpflichtungen gemäß § 6a EStG nach versicherungsmathematischen Grundsätzen dotiert.

Der Hauptanteil der Sonstigen Rückstellungen waren Rückstellungen für Steuern, Garantie- und Vertriebsrückstellungen sowie Rückstellungen für Kosten der Belegschaft, insbesondere für

Dienstjubiläen und vorgezogene Altersregelungen.

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren verringerten sich durch die fällige Tilgungsrate der 1972 begebenen Anleihe über 300 Mio. DM sowie durch vorzeitige Rückzahlungen bei den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfielen überwiegend auf inländische Lieferanten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen fast ausschließlich das laufende Geschäft.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ergab sich im wesentlichen gegenüber der Volkswagen of America, Inc. und der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthielten hauptsächlich Beträge aus den laufenden Lohn- und Gehaltsverpflichtungen und anderen Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft sowie Steuerverbindlichkeiten.

Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 5.147 Mio. DM oder 15,2 % auf 38.921 Mio. DM. Diese Zunahme war im wesentlichen auf den insbesondere im Ausland höheren Absatz, höherwertige Fahrzeugausstattungen und Preiserhöhungen zurückzuführen. Daneben hatte der hohe US-Dollarkurs einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Höhe der Umsatzerlöse. Im Ausland lagen sie um 19,4 %, im Inland um 9,6 % über denen des Vorjahres. Vom Gesamtumsatz entfielen 76,4 % auf das Fahrzeuggeschäft, 6,8 % auf Ersatzteileverkäufe und 16,8 % auf sonstige Verkäufe.

Unsere Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren stiegen um 3.656 Mio. DM oder 16,8 % auf 25.483 Mio. DM. Ursachen für diesen Anstieg waren die starke Zunahme der von Tochtergesellschaften und SEAT bezogenen Fahrzeuge, eine höhere Fahrzeugproduktion mit einem gestiegenen Anteil höherwertiger Fahrzeugausstattungen, eine Mehrproduktion von Teilen im Rahmen der Verbundfertigung und Preiserhöhungen.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen stammten von den inländischen Tochtergesellschaften V.A.G. Transport GmbH, WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH, VW KRAFTWERK GmbH, VW-Siedlungsgesellschaft mbH, V.A.G. Marketing Management Institut GmbH und Deutsche Automobils-Gesellschaft mbH.

Bei den Erträgen aus Beteiligungen handelte es sich im wesentlichen um die das Geschäftsjahr betreffenden anteiligen Gewinne der inländischen Vertriebszentren, die Ausschüttungen der Volkswagen Bruxelles S.A. und der VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH.

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen betrafen Zinsen aus Darlehensgewährungen.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge stammten hauptsächlich aus Wertpapieren des Umlaufvermögens, aus Fest-

geldguthaben und aus Darlehen an verbundene Unternehmen.

Gewinne aus Anlageabgängen entstanden durch den Verkauf von Sachanlagen und den Rückfluß von Wohnungsbau-darlehen.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen ergaben sich vor allem durch nicht mehr benötigte Rückstellungen für Personal- und Vertriebsaufwendungen.

Die Sonstigen Erträge resultierten im wesentlichen aus der Weiterberechnung von Steuern an verbundene Unternehmen, der Abwicklung von Geschäften in ausländischer Währung, Einnahmen aus Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren sowie weiterberechneten Dienstleistungen.

Der Personalaufwand nahm im Berichtsjahr um 92 Mio. DM oder 1,2 % auf 7.901 Mio. DM zu (vgl. auch „Sozialbericht der Volkswagen AG“, S. 38). In dieser Steigerung kommt der erhöhte Aufwand infolge des Personalanstiegs und der Tarifierhöhung sowie der Änderungen in der Sozialgesetzgebung nicht vollständig zum Ausdruck, da im Vorjahr erstmalig zukünftige Jubiläumzahlungen berücksichtigt wurden, wodurch sich die Bezugsbasis geändert hat.

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

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

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme entstanden vorwiegend durch einen Forderungsverzicht gegenüber der TA Triumph-Adler AG.

Unter den Sonstigen Aufwendungen wurden hauptsächlich die Versandkosten für den Vertrieb unserer Erzeugnisse, Kosten der Instandsetzung und Erhaltung unserer Anlagen, Werbe- und

Verkaufsförderungskosten, Aufwendungen im Zusammenhang mit vorgezogenen Altersregelungen und steuerlichen Risiken sowie Währungsverluste ausgewiesen.

Zusätzliche Einzelangaben

Neben den in der Bilanz vermerkten **Eventualverbindlichkeiten** bestanden Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Höhe von 62.135.000 DM sowie eine Nachschußpflicht für eine inländische Gesellschaft von 4.585.000 DM. Außerdem hafteten wir für zurückerhaltene Einlagen von Kommanditgesellschaften mit 2.859.600 DM. Im Rahmen der Beteiligung an der Volkswagen AG Preussen-Elektra AG OHG besteht eine unbeschränkte Haftung. Von den Grundstücken sind rd. 64 ha (Bilanzwert 2.525.212,49 DM) mit Erbbaurechten belastet.

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 Garantieerklärung abgegeben.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 160 Abs. 2 Satz 5 AktG, der zu einer Verminderung des Jahresüberschusses führte, betrug für das Berichtsjahr 325.293.033,92 DM. Er entstand hauptsächlich durch die Vornahme von Sonderabschreibungen nach § 3 Zonenrandförderungsgesetz auf Spezialwerkzeuge, die Berücksichtigung von Risiken aus dem Beteiligungsbereich sowie durch steuerlich mögliche Bewertungen von Geschäftsfahrzeugen.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen im Jahr 1985 11.867.191 DM. Frühere Mitglieder des Vorstands oder ihre Hinterbliebenen erhielten 4.935.024 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 307.485 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 Volkswagen 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 Volkswagen 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 Volkswagen 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. Für den Volkswagen-Konzern ergibt sich der Cash flow aus dem Jahresergebnis + Anlageabschreibungen und -abgänge (ohne Abschreibungen und Abgänge vermieteter Gegenstände) +/- 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 Volkswagen 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. selbsterstellte Anlagen und Werkzeuge. Sie sind in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Ertragsposition „Andere aktivierte Eigenleistungen“ auszuweisen, da die bei der Erstellung der Eigenleistungen angefallenen Aufwendungen (Löhne, Material usw.) in den entsprechenden Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

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

Forderungen an verbundene Unternehmen: Verbundene Unternehmen sind rechtlich selbständige Unternehmen, die im Aktiengesetz im einzelnen definiert werden. Alle Forderungen einer Gesellschaft an mit ihr verbundene Unternehmen sind in der Bilanz gesondert auszuweisen. Hierzu gehören im Rahmen des Abschlusses der Volkswagen 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 Vorräte von neu in den Konsolidierungskreis aufgenommenen Gesellschaften sowie eine Erhöhung des aktiven Ausgleichspostens aus der Erstkonsolidierung enthalten. Nicht mehr enthalten sind seit dem Geschäftsjahr 1985 die Zugänge vermieteter Gegenstände; die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepaßt.

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 Zeitraums von maximal fünf Jahren das Grundkapital der Gesellschaft bis zu einem bestimmten Nennbetrag durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.

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

Auf der Hauptversammlung des Jahres 1984 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Volkswagen 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 Kon-

zernabschluß 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 Checks, Kassenbestand, Postgiroguthaben 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.

Optionsanleihe: Dabei handelt es sich um ein festverzinsliches Wertpapier. Es verbrieft dem Inhaber neben einem festen Zinsertrag ein zusätzliches, auch getrennt handelbares Recht, während einer bestimmten Frist in einem festgelegten Bezugsverhältnis und zu einem festgelegten Bezugskurs Aktien der emittierenden Gesellschaft zu erwerben. Im Falle der Optionsanleihe der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, bezieht sich das Optionsrecht auf Aktien der Volkswagen Aktiengesellschaft.

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 Volkswagen 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 Volkswagen 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 einbehaltene 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 Jahren ergebniswirksam und einkommenserhöhend aufzulösen ist. Bei der Übernahme in die Handelsbilanz sind solche Rücklagen in den „Sonderposten mit Rücklageanteil“ nach den freien Rücklagen gesondert auszuweisen. Dabei ist zu vermerken, nach welchen gesetzlichen Vorschriften diese Rücklage gebildet worden ist (z.B. Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gem. § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz).

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

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

Verbundene Unternehmen: siehe Forderungen an verbundene Unternehmen

Vorräte: Sie enthalten die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertigen Erzeugnisse, fertigen Erzeugnisse und Waren. Dabei sind Rohstoffe alle Stoffe, die als wesentliche Bestandteile unmittelbar in das Erzeugnis eingehen; Hilfsstoffe sind nur Nebenbestandteile des 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 Be- oder Verarbeitung weiterveräußert werden. Hierzu gehören bei der Volkswagen 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 Volkswagen 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 Mehrgang eingetreten ist.

Konzernbilanz zum 31. Dezember 1985

in Tausend DM

Aktiva

	Vortrag 1. 1. 1985	Vortrag erst- mals einbez. Gesellschaften	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Ab- schreibungen	Stand 31. 12. 1985	Stand 31. 12. 1984	
Anlagevermögen									
A. Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte									
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten mit Wohnbauten ohne Bauten Bauten auf fremden Grundstücken Maschinen und maschinelle Anlagen Betriebs- und Geschäftsausstattung Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	3.857.115 382.870 132.253 56.944 1.965.421 2.018.478 665.778 3.719	— — — — — 3.430 — 745	283.105 12.934 21.883 11.712 809.083 863.681 1.120.637 5.547	21.655 823 1.895 297 8.991 34.614 30.841 2.869	105.114 1.890 — 3.256 171.299 227.563 -502.886 —	381.701 15.118 — 11.194 1.231.554 1.640.078 91.678 1.240	3.841.978 381.753 146.317 59.421 1.705.258 1.438.480 1.161.012 5.770	3.857.115 382.870 132.253 56.944 1.965.421 2.018.478 665.778 3.719	9.081.578
B. Finanzanlagen									
Beteiligungen Andere Wertpapiere des Anlagevermögens Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren Nennbetrag am 31. 12. 1985 davon durch Grundpfandrechte gesichert Ausleihungen gemäß § 89 AktG Ausleihungen gemäß § 115 AktG davon an verbundene Unternehmen Sonstige Finanzanlagen	173.477 3.913 227.903 389.796 78.242 3.213 170 738 20.168 425.461 9.507.039	215 — 194 — — — — — — 409 4.584	66.320 130 164.991 — 10.806 242.247 3.370.829	103.543 244 82.739 ¹⁾ — 10 186.536 288.321	— — — — — — — — — — —	5.552 42 10.060 — 23.047 38.721 3.411.262	130.917 3.913 300.269 7.917 442.860 9.182.849	173.477 3.913 227.903 389.796 78.242 3.213 170 738 20.168 425.461 9.507.039	9.507.039
C. Vermietete Gegenstände²⁾									
D. Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung									
							131.303	119.170	
							13.030.921	12.059.139	
Umlaufvermögen									
A. Vorräte									
							6.284.169	6.639.188	
B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens									
Geleistete Anzahlungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr Wechsel davon bundesbankfähig Schecks Kassenbestand und Postgiroguthaben Guthaben bei Kreditinstituten Wertpapiere Eigene Aktien Nennbetrag am 31. 12. 1985 Forderungen an verbundene Unternehmen davon aus Lieferungen und Leistungen Sonstige Vermögensgegenstände davon Forderungen gemäß § 89 AktG	10.576 13.289 — — — — — — 15.060 6.170 1.130	— — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — —	65.752 2.114.115 40.136 27.801 9.261 4.249.363 3.939.342 21.235 12.066 4.915.244	15.296 2.318.543 208.222 7.881 13.834 5.023.430 1.587.006 21.235 84.701 4.763.539	15.296 2.318.543 208.222 7.881 13.834 5.023.430 1.587.006 21.235 84.701 4.763.539	15.296
							15.294.315	14.023.487	
							21.678.484	20.662.675	
Rechnungsabgrenzungsposten									
							165.152	271.270	
							34.874.557	32.993.064	

¹⁾ einschließlich Kursdifferenzen in Höhe von 16.800 Tsd. DM²⁾ Entwicklung der vermieteten Gegenstände (Tsd. DM):

Stand 1. 1. 1985	2.432.930
Zugänge	3.217.224
Abgänge	674.456
Abschreibungen	1.258.929
Stand 31. 12. 1985	3.716.769

³⁾ Diese Position weist das in der gesetzlichen Rücklage der Volkswagen AG (843.367 Tsd. DM) enthaltene Agio aus.⁴⁾ saldiert mit Währungsumrechnungsdifferenzen und einschließlich Rücklage für eigene Aktien der Volkswagen AG (21.235 Tsd. DM)

Passiva

	Stand 31. 12. 1985	Stand 31. 12. 1984
Grundkapital der Volkswagen AG		
Bedingtes Kapital	200.000	200.000
Konzernrücklagen		
Kapitalrücklagen ⁴⁾	783.387	783.387
Gewinnrücklagen	60.000	60.000
Gesetzliche Rücklage der Volkswagen AG	4.913.020	4.139.213
Andere Rücklagen ³⁾	34.761	34.761
Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	5.791.168	5.017.361
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz		
davon am Gewinn	5.034	—
davon am Verlust	74.613	—
Sonderposten mit Rücklageanteil		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	145.086 ¹⁾	163.249
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz	101.931	108.473
Rücklagen gemäß französischen Vorschriften	49.015	49.054
Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV	4.837	—
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitions-gesetz	2.894	4.342
Rücklage gemäß § 6b EStG	188	156
Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 35 EStR	—	166
	303.951	325.430
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		
	52.884	51.038
Rückstellungen		
Pensionsrückstellungen	5.028.789	4.738.903
Andere Rückstellungen	—	—
Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	34.941	29.442
Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	13.045	18.637
Sonstige Rückstellungen	9.128.761	7.191.755
	14.205.537	11.978.737
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren		
Anleihen	828.072	961.205
davon durch Grundpfandrechte gesichert	60.000	—
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon durch Grundpfandrechte gesichert	238.321	1.111.865
Sonstige Verbindlichkeiten davon durch Grundpfandrechte gesichert	130.609	313.869
vor Ablauf von vier Jahren fällig	903.245	—
	1.842.020	2.386.939
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.201.757	3.094.035
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	301.598	859.255
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.015.685	5.351.863
Erhaltene Anzahlungen	151.655	141.939
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon aus Lieferungen und Leistungen	1.141	3.451
Sonstige Verbindlichkeiten	2.067.111	2.139.989
	10.741.255	11.387.650
Rechnungsabgrenzungsposten		
	223.956	188.446
Konzernbilanzgewinn		
	244.373	124.031
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	296.875	—
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	200.728	—
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	10.975	—
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	26.724	—
	34.874.557	32.993.064

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1985
in Tausend DM

	1985	1984
Außenumsatzerlöse	52.501.844	45.671.078
Bestandsverminderung/Bestandserhöhung der Erzeugnisse	-298.989	830.214
Andere aktivierte Eigenleistungen	52.202.855	46.301.292
	505.792	470.363
Gesamtleistung	52.708.647	46.771.855
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	26.622.833	23.824.152
Rohertrag	26.085.814	22.947.503
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	35	-
Erträge aus Beteiligungen	50.247	41.242
Erträge aus anderen Finanzanlagen	32.528	15.971
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.621.282	1.212.665
Gewinne aus Anlageabgängen	51.493	68.155
Gewinne aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	208.923	171.217
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	316.290	168.186
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	28.271	104.677
Sonstige Erträge	2.073.622	1.764.795
davon außerordentliche	223.126	-
	4.379.889	3.538.907
	30.485.513	26.484.410
Löhne und Gehälter	11.274.823	10.801.650
Soziale Abgaben	1.962.425	1.673.413
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	685.750	752.373
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	3.372.561	2.902.931
Abschreibungen auf Finanzanlagen (1984 einschließlich 4.013 auf konsolidierte Beteiligungen)	38.721	58.764
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	1.258.929	1.059.704
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	381.520	238.117
Verluste aus Anlageabgängen	17.498	43.197
Verluste aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	47.540	27.468
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.449.067	1.462.252
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.992.986	1.265.822
b) sonstige	131.511	102.512
	2.124.497	1.368.334
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	4.006
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	6.925	2.972
Sonstige Aufwendungen	7.270.623	5.863.256
	29.869.879	26.258.435
Jahresüberschuß	595.634	227.975
Gewinnvortrag der Volkswagen AG (1984 Verlustvortrag)	5.537	58.762
	601.171	169.213
Veränderung der Konzernrücklagen		
Entnahmen	6.401	76.216
Einstellungen	432.778	138.134
	426.377	61.918
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	5.034	3.734
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	74.813	20.470
Konzernbilanzgewinn	244.373	124.031

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

Hannover, den 20. März 1986

TREUARBEIT Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SteuerberatungsgesellschaftProf. Dr. Forster
WirtschaftsprüferSiepe
Wirtschaftsprüfer

Wolfsburg, den 20. März 1986

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Der Vorstand

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 1985

Aktiva

	Vortrag 1. 1. 1985 DM	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschrei- bungen DM	Stand 31. 12. 1985 DM	Stand 31. 12. 1984 Tausend DM
Anlagevermögen							
A. Sachanlagen							
Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.506.122.537	110.870.865	12.483.480	23.940.998	164.018.007	1.464.432.913	1.506.122
mit Wohnbauten	8.710.855	369.844	—	—	312.882	8.757.817	8.711
ohne Bauten	40.582.553	117.088	3.987	—	—	40.695.654	40.582
Bauten auf fremden Grundstücken	16.395.567	664.584	282.790	228.497	6.279.723	10.717.136	16.387
Maschinen und maschinelle Anlagen	435.144.002	402.064.571	1.729.768	49.656.627	483.512.914	401.622.518	435.144
Betriebs- und Geschäftsausstattung	987.100.642	409.330.710	25.967.949	57.889.474	923.438.333	604.694.544	987.101
Anlagen im Bau	114.774.353	227.137.637	16.897.939	— 96.561.327	57.570.000	173.882.724	114.774
Anzahlungen auf Anlagen	47.381.905	215.070.382	335.464	— 36.154.269	29.320.000	196.542.554	47.382
	3.156.203.214	1.385.815.681	56.721.377	— 1.064.451.859	2.800.645.659	3.156.203	
B. Finanzanlagen							
Beteiligungen	2.145.518.627	389.452.345	3.500.200	—	450.176.130	2.081.294.642	2.145.519
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	132.202.182	36.554.078	21.002.390	—	8.891.432	137.862.438	132.202
Nennbetrag am 31. 12. 1985 DM 252.204.741							
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 77.055.508							
an verbundene Unternehmen gegeben							
DM 52.553.524							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG							
DM 1.321.624							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG							
DM 132.800							
	2.277.720.809	425.006.423	24.502.590	— 459.067.562	2.218.157.080	2.277.721	
	5.433.924.023	1.790.622.104	81.223.967	— 2.123.519.421	5.019.802.739	5.433.924	
Umlaufvermögen							
A. Vorräte							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe					583.213.520	618.948	
Unfertige Erzeugnisse					980.522.670	887.887	
Fertige Erzeugnisse, Waren					783.614.009	860.462	
					2.347.350.199	2.367.277	
B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geliehene Anzahlungen					14.581.563	4.835	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen					672.087.885	726.745	
davon mit einer Fristlaufzeit von mehr als einem Jahr	DM 8.307.326						
Wechsel					12.164.178	16.870	
davon von verbundenen Unternehmen	DM 1.815.092						
bundesbankfähig	DM —						
Kassenbestand und Postguthaben					1.404.459	3.288	
Guthaben bei Kreditinstituten					2.633.726.140	3.410.367	
Wertpapiere					3.457.482.690	1.338.767	
Eigene Aktien (Nennbetrag DM 15.060.300)					21.234.776	21.235	
Forderungen an verbundene Unternehmen					3.965.060.366	3.378.131	
Sonstige Vermögensgegenstände					695.800.458	429.028	
davon Forderungen gemäß § 89 AktG	DM 1.130.000						
					11.473.532.315	9.329.356	
					13.820.882.514	11.696.633	
Rechnungsabgrenzungsposten						1.565.408	434
					18.842.650.661	17.130.991	

Passiva

	Stand 31. 12. 1985 DM	Stand 31. 12. 1984 Tausend DM
Grundkapital		
Bedingtes Kapital	DM 200.000.000	1.200.000
Offene Rücklagen		
Gesetzliche Rücklage	843.387.000	843.387
Rücklage für eigene Aktien	21.234.776	21.235
Andere Rücklagen (freie Rücklagen)		
Vortrag am 1. 1. 1985	DM 1.855.179.345	
Einstellung aus dem Jahresüberschuß	DM 238.000.000	
	2.093.179.345	1.855.179
	2.957.801.121	2.719.801
Sonderposten mit Rücklageanteil		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	125.400.000	141.100
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuergezet	101.931.183	108.473
Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV	4.836.967	—
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitionsgesetz	2.894.400	4.342
Rücklage gemäß § 6b EStG	—	156
Rücklage für Ersatzbeschaffung gemäß Abschnitt 36 EStR	—	156
	235.062.570	254.227
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		
	8.867.000	7.317
Rückstellungen		
Pensionsrückstellungen	4.074.800.000	3.889.200
Andere Rückstellungen		
Rückstellung für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	20.400.000	17.900
Rückstellung für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	7.300.000	5.900
Sonstige Rückstellungen	8.369.236.467	5.140.732
	10.471.736.467	9.023.732
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren		
Anleihen	60.000.000	90.000
durch Grundpfandrechte gesichert		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.100.000	46.386
Sonstige Verbindlichkeiten	200.105.794	200.113
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	DM 200.000.000	
	266.205.794	336.498
vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 61.360.305	
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.421.801.702	1.347.949
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	645.475.669	620.580
Erhaltene Anzahlungen	76.647.549	95.063
Verbindlichkeiten		
gegenüber verbundenen Unternehmen	152.456.017	275.432
Sonstige Verbindlichkeiten	1.163.904.499	1.188.212
	1.460.485.438	1.485.238
Rechnungsabgrenzungsposten		
	119.695	149
Bilanzgewinn		
	244.372.578	124.031
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln		
	DM 967.180.168	
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften		
	DM 2.126.677.624	
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen		
	DM 202.015.842	
	18.842.650.661	17.130.991

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1985

	1985 DM	1984 Tausend DM
Umsatzerlöse	38.820.555.383	33.773.997
Bestandserhöhung der Erzeugnisse	130.039.890	28.074
Andere aktivierte Eigenleistungen	39.059.595.282	33.802.071
	127.695.201	172.029
Gesamtleistung	39.167.290.543	33.974.100
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	25.483.465.131	21.827.189
Roherttrag	13.703.825.412	12.146.931
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	73.417.551	306.728
Erträge aus Beteiligungen	83.398.132	199.475
Erträge aus anderen Finanzanlagen	3.971.229	4.108
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	553.315.721	424.287
Gewinne aus Anlageabgängen	31.644.555	40.484
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	450.000	—
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	142.573.547	14.406
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	24.001.086	32.679
Sonstige Erträge	1.034.359.061	927.141
davon außerordentliche	DM 98.348.206	—
	1.927.131.782	1.949.308
	15.630.957.194	14.096.239
Löhne und Gehälter	6.431.284.100	6.362.083
Soziale Abgaben	1.037.629.827	915.000
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	432.562.929	532.248
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.884.451.859	1.291.840
Abschreibungen auf Finanzanlagen	459.067.562	606.555
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	63.489.351	91.978
Verluste aus Anlageabgängen	5.002.820	1.289
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	48.195.378	69.107
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 1.632.856.755	1.063.650
b) sonstige	DM 3.577.862	4.610
	1.636.434.617	1.068.260
Aufwendungen aus Verlustübernahme	70.173.672	352.782
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	4.836.987	156
Sonstige Aufwendungen	3.300.991.267	2.622.148
	15.154.121.369	13.913.446
Jahresüberschuß	476.835.825	182.793
Gewinvortrag aus dem Vorjahr (1984 Verlustvortrag)	5.536.753	58.762
	482.372.578	124.031
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in freie Rücklagen	238.000.000	—
Bilanzgewinn	244.372.578	124.031

Pensionszahlungen im Geschäftsjahr 1985 DM 117.382.169,
voraussichtliche Zahlungen in den folgenden fünf
Geschäftsjahren 107, 113, 115, 122, 137 % dieses Betrages

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

Wolfsburg, den 20. März 1986

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Der Vorstand

Hannover, den 20. März 1986

TREUARBEIT Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster
WirtschaftsprüferSiepe
Wirtschaftsprüfer



VOLKSWAGEN AG
Postfach
3180 Wolfsburg 1
Telefon (05361) 90
Fernschreiber 09586-0 www.d



1985

Fakten
und
Zahlen



Volkswagen-Konzern

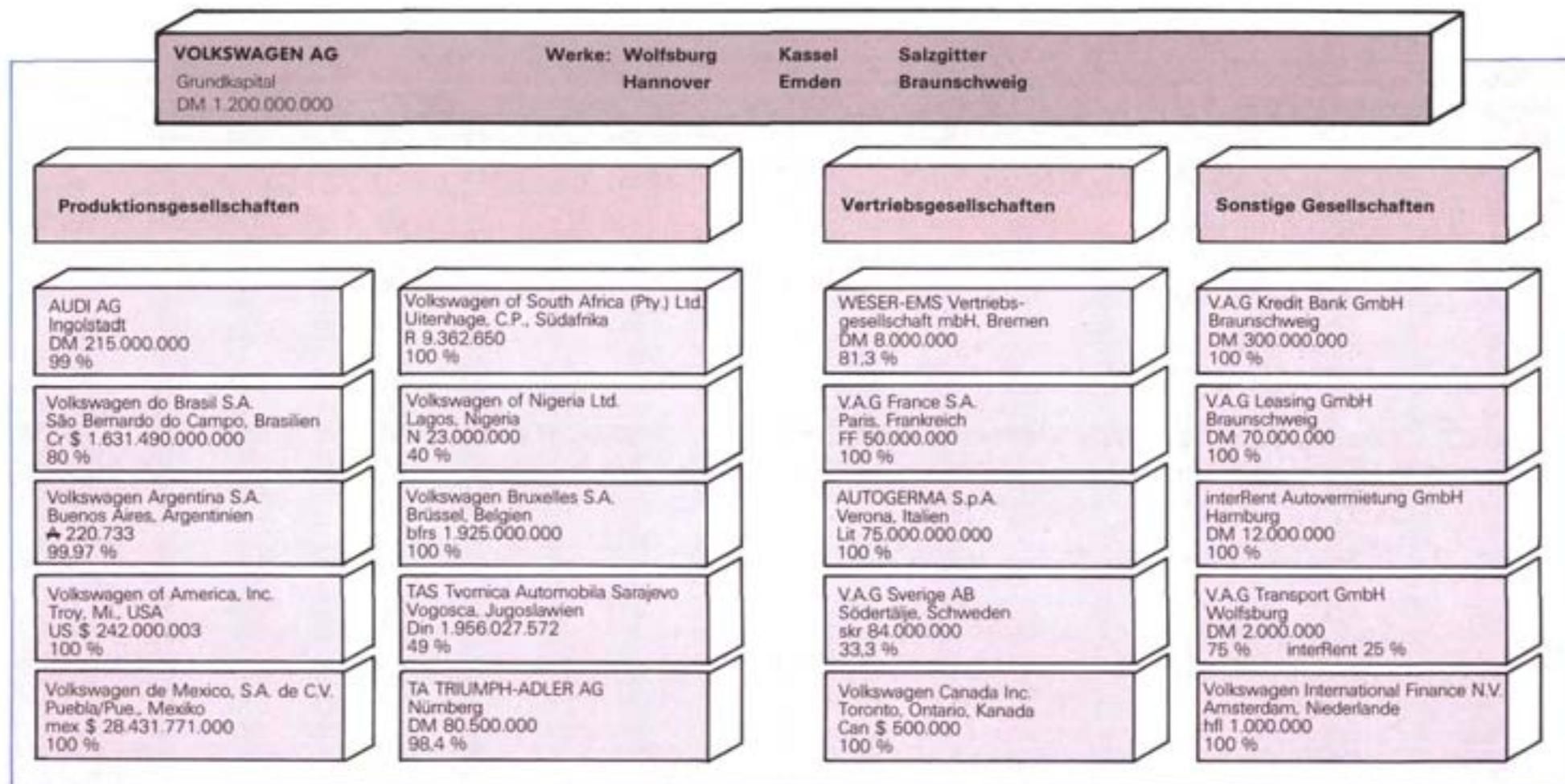
Bedeutende Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns	1
Wesentliche Zahlen	2
Auslieferungen an Kunden nach Absatzgebieten	3
Anteil der einzelnen Modellgruppen am Absatz	4
Umsatzerlöse	5
Vermögens- und Kapitalstruktur	6
Aufgliederung des Eigenkapitals und Eigenkapital in v.H. des Anlagevermögens	7
Produktion, Personalaufwand je Beschäftigten, Rohertrag je Beschäftigten und Belegschaft im Jahresdurchschnitt	8
Aufwandsarten und Gesamtleistung	9
Belegschaftsentwicklung	10
Finanzierung der Investitionen durch den Cash flow	11
Entwicklung der Liquidität	12
Kursentwicklung ausgewählter Währungen gegenüber der DM	13

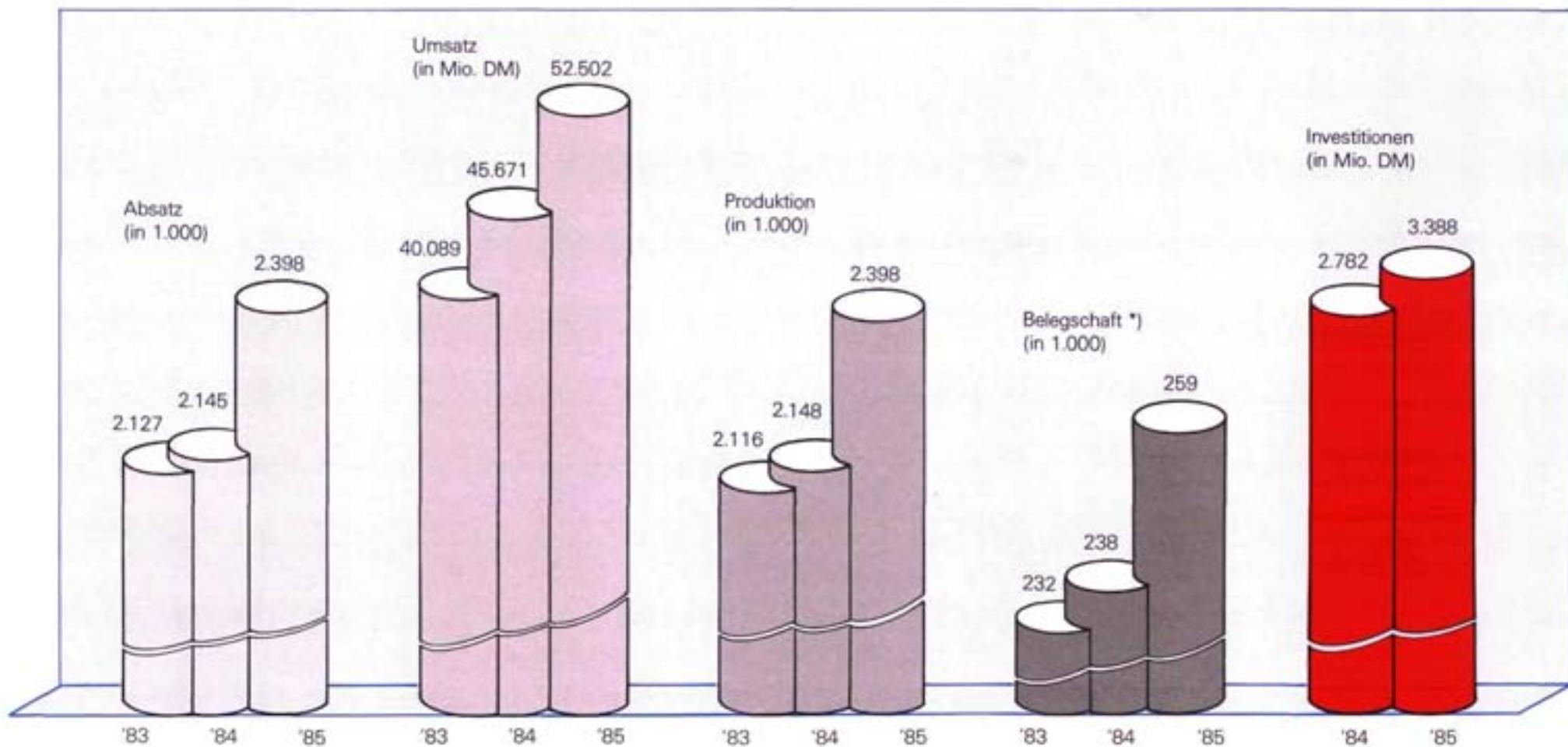
VOLKSWAGEN AG

Wesentliche Zahlen	14
Anteil der einzelnen Modellgruppen am Absatz	15
Vermögens- und Kapitalstruktur	16
Entstehung und Verteilung der Wertschöpfung	17
Aufwandsarten und Gesamtleistung	18
Belegschaftsentwicklung	19
Aufteilung der Personalkosten in Lohn und Gehalt sowie Personalnebenkosten	20
Produktion, Personalaufwand je Beschäftigten, Rohertrag je Beschäftigten und Belegschaft im Jahresdurchschnitt	21
Finanzierung der Investitionen durch den Cash flow	22
Effektivverschuldung, Cash flow, Verschuldungsgrad	23
Konzernabschluß in zusammengefaßter Form	24

Volkswagen-Konzern

Bedeutende Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns (Stand 31. 12. 85)



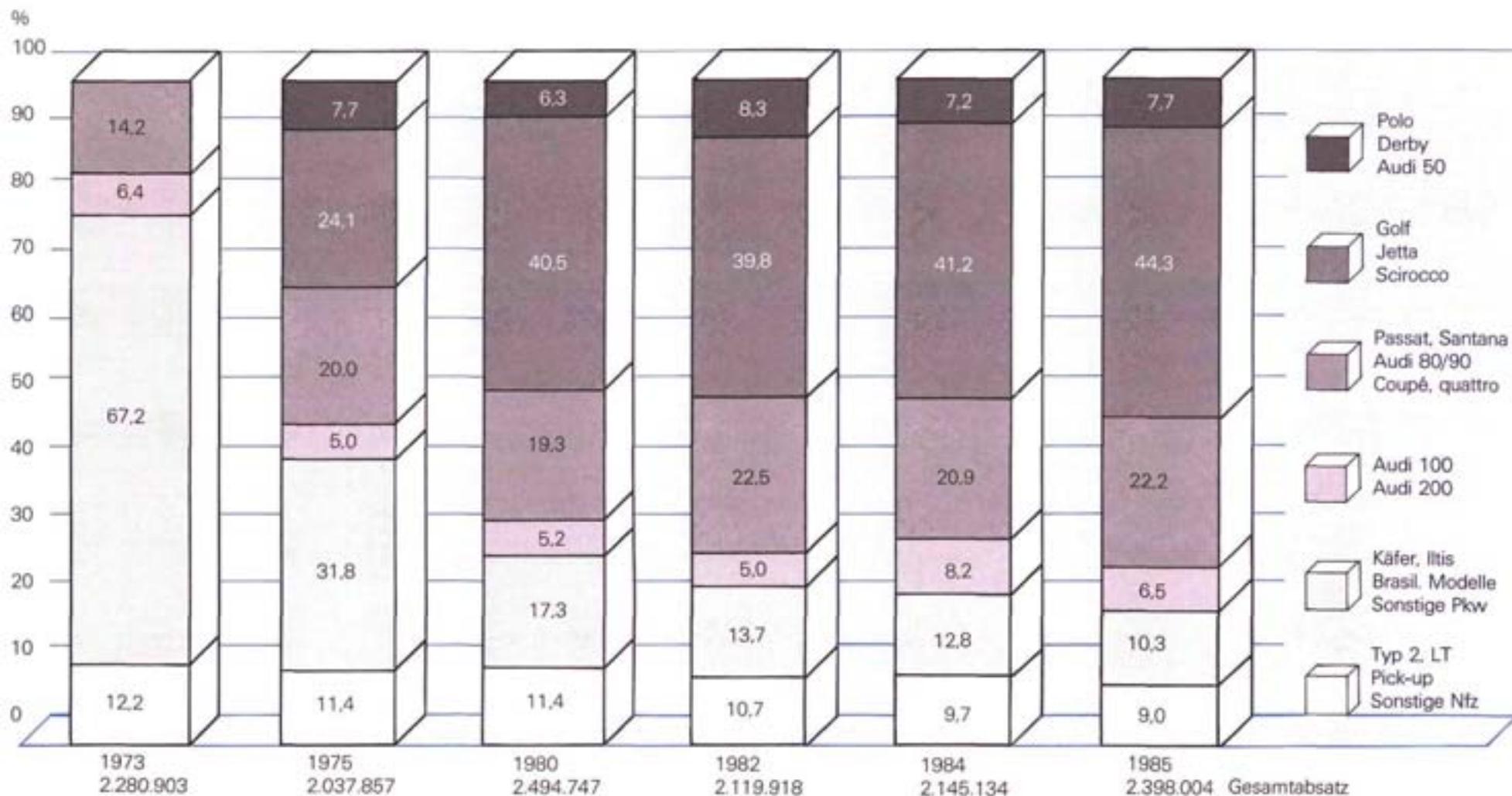


*) zum Jahresende



Volkswagen-Konzern

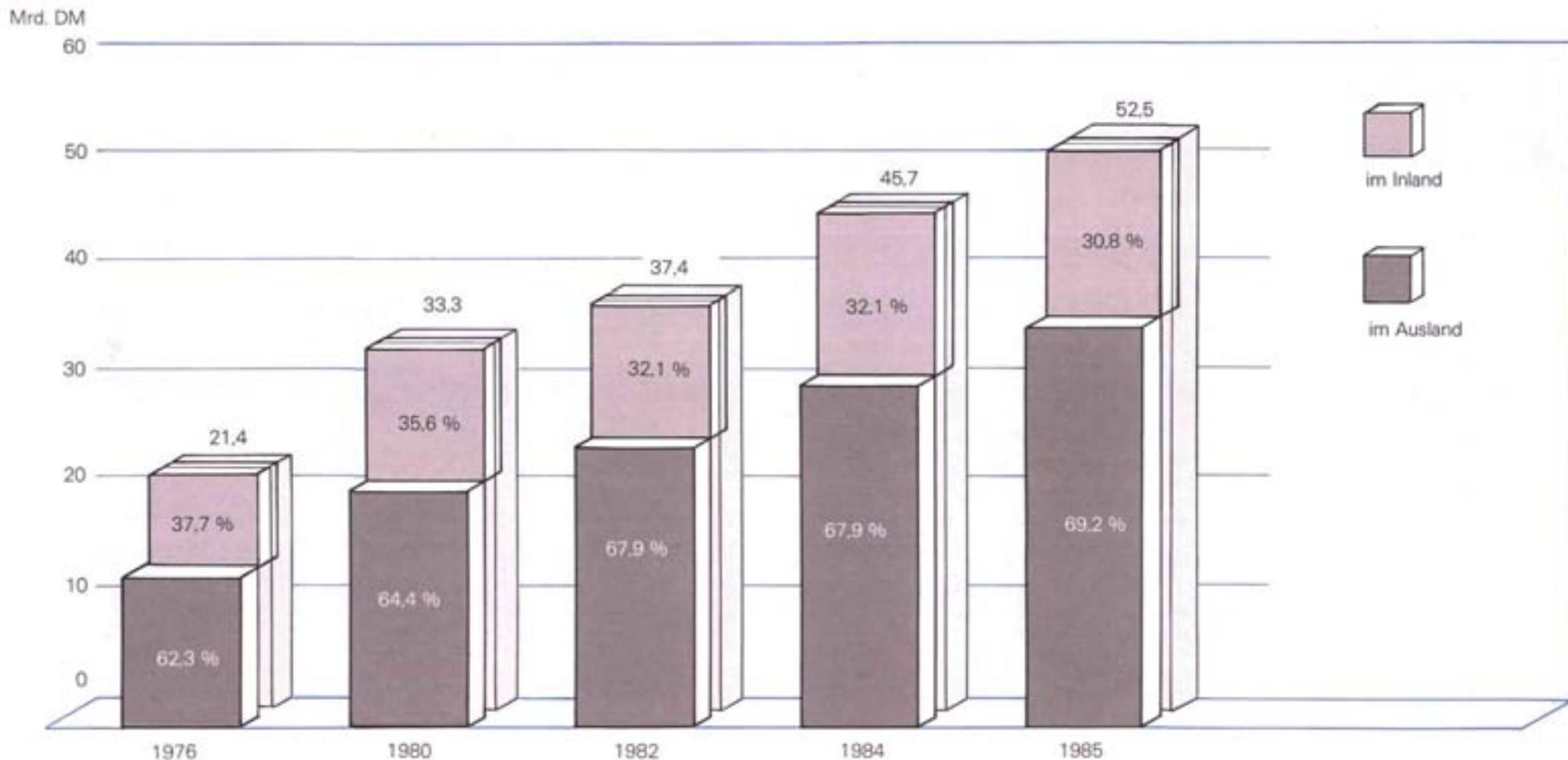
Anteil der einzelnen Modellgruppen am Absatz*)



*) an die Händlerorganisation

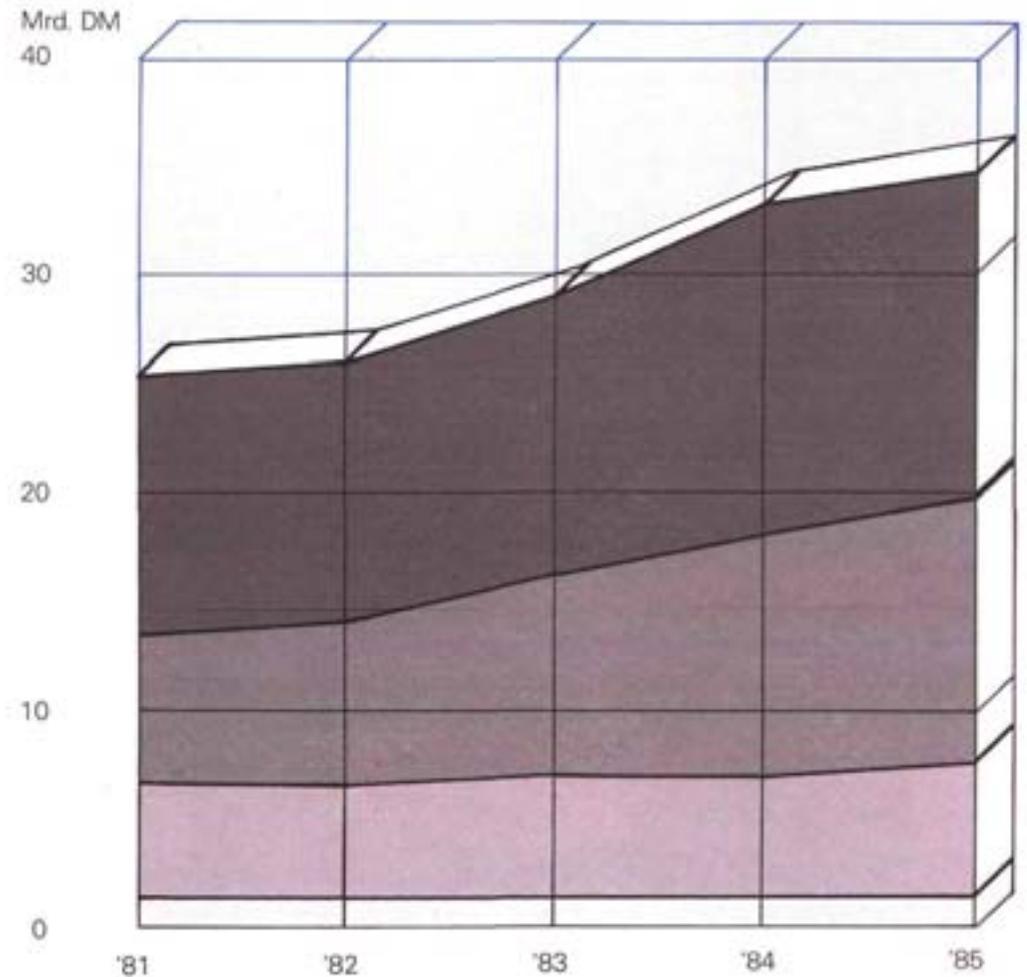
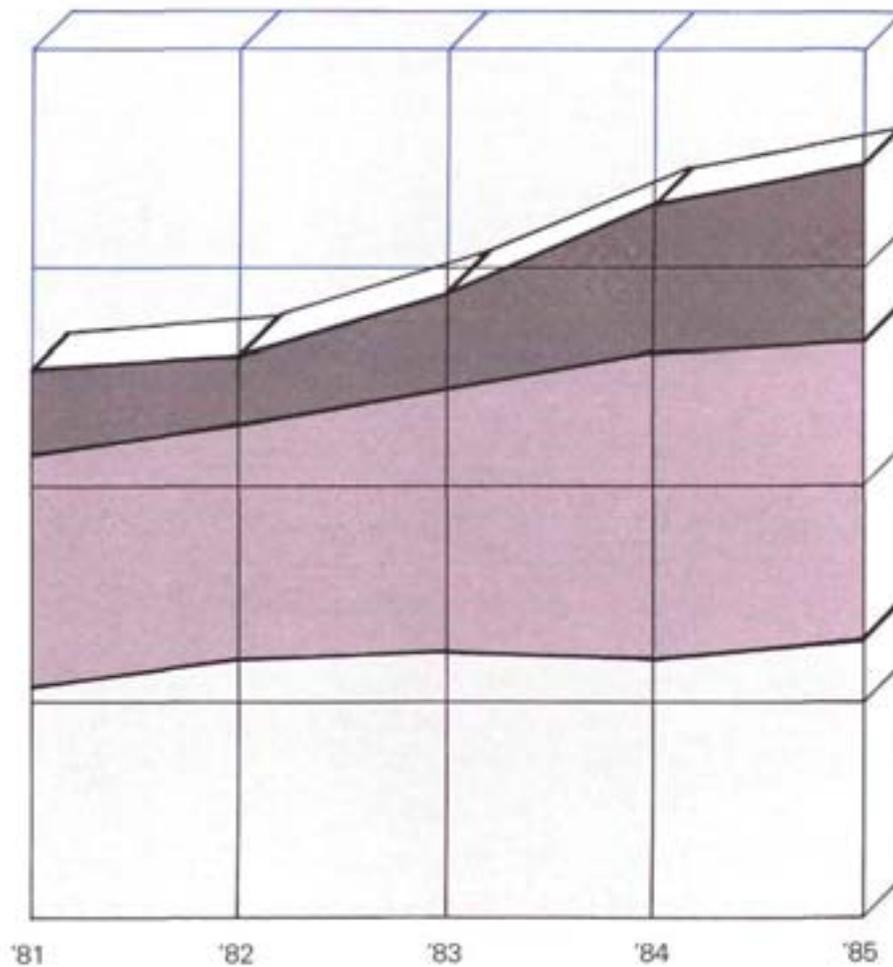
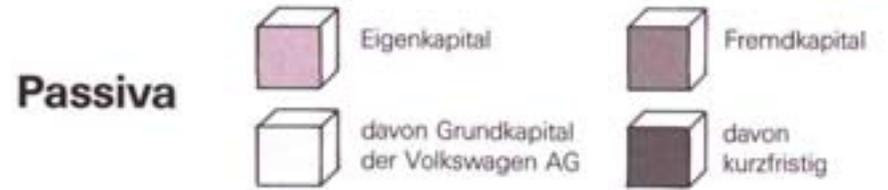
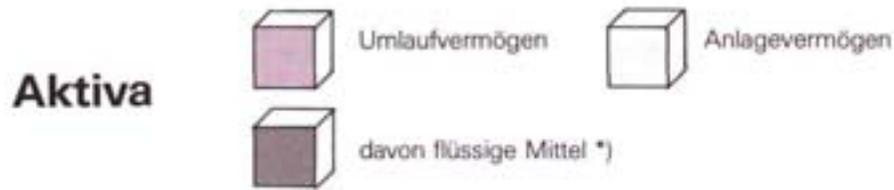
Volkswagen-Konzern

Umsatzerlöse



Volkswagen-Konzern

Vermögens- und Kapitalstruktur

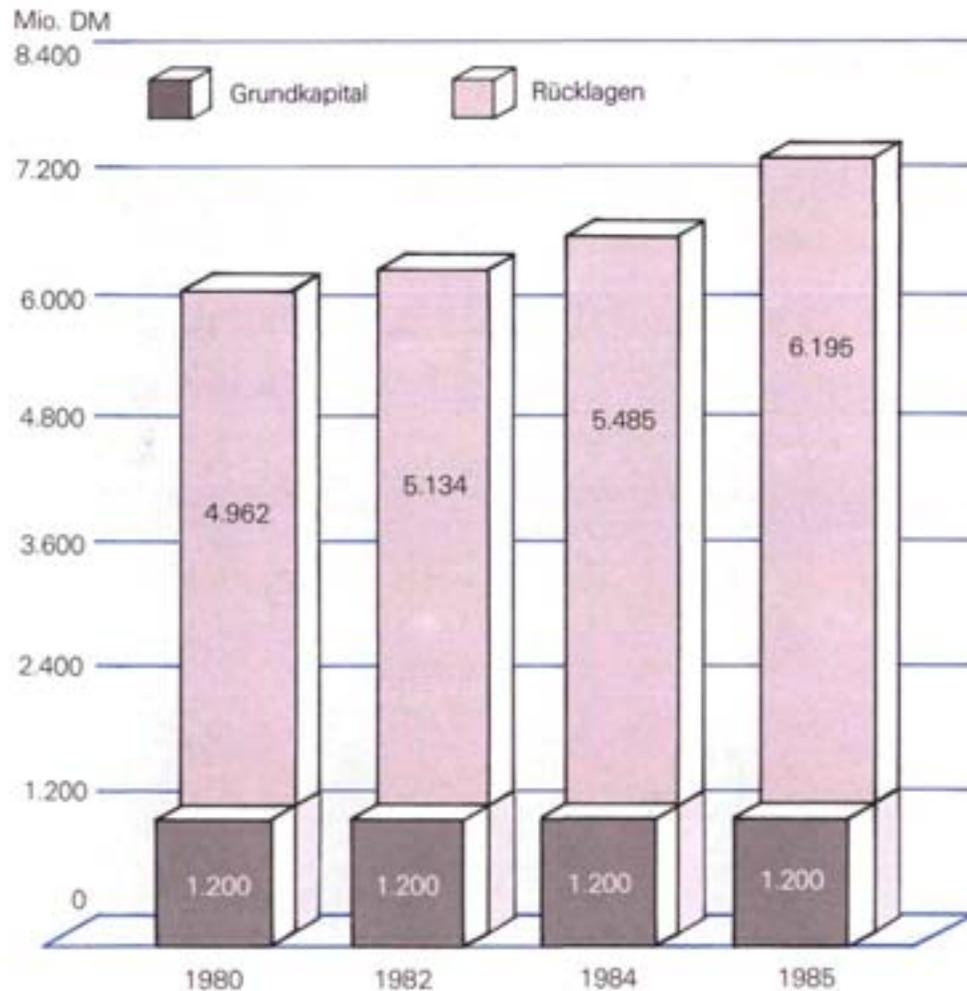


*) Kassenbestand und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten, Wechsel, Wertpapiere und Eigene Aktien

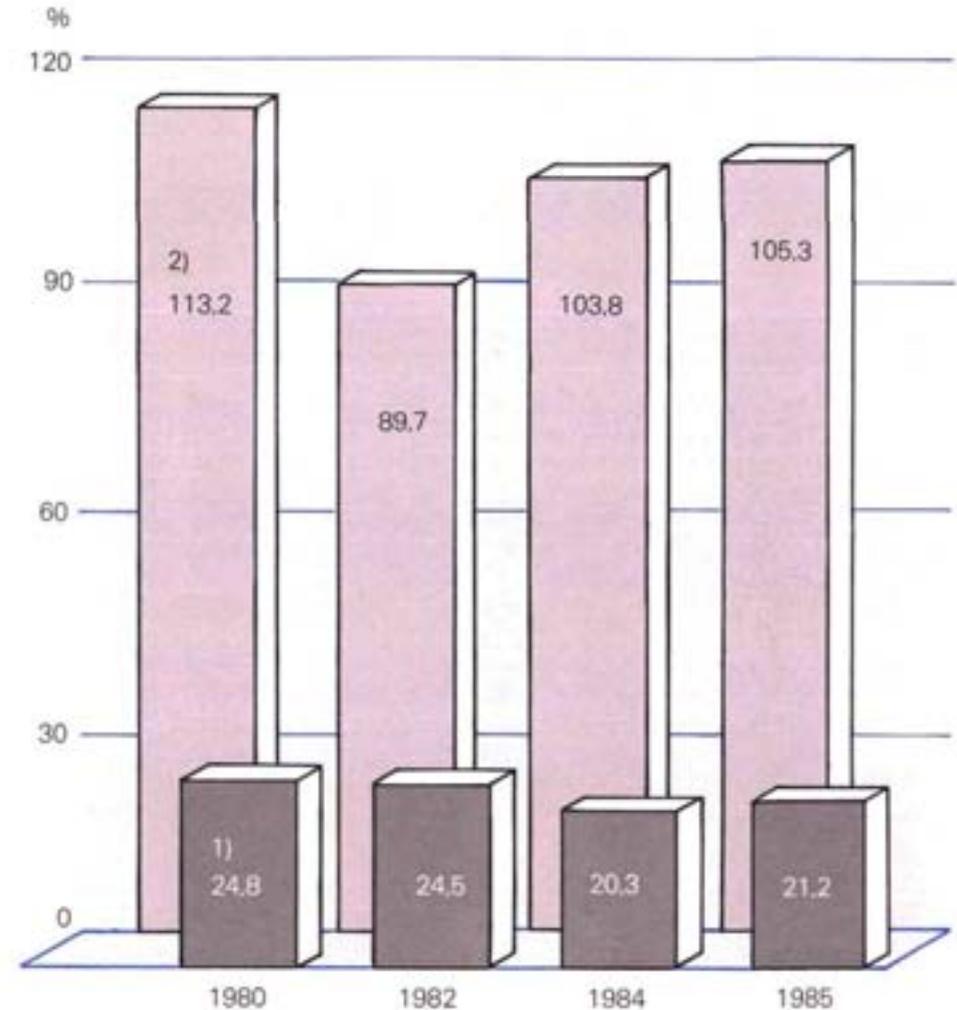
Volkswagen-Konzern



Aufgliederung des Eigenkapitals beim Volkswagen-Konzern



Eigenkapitalquote ¹⁾ und Anlagendeckung ²⁾

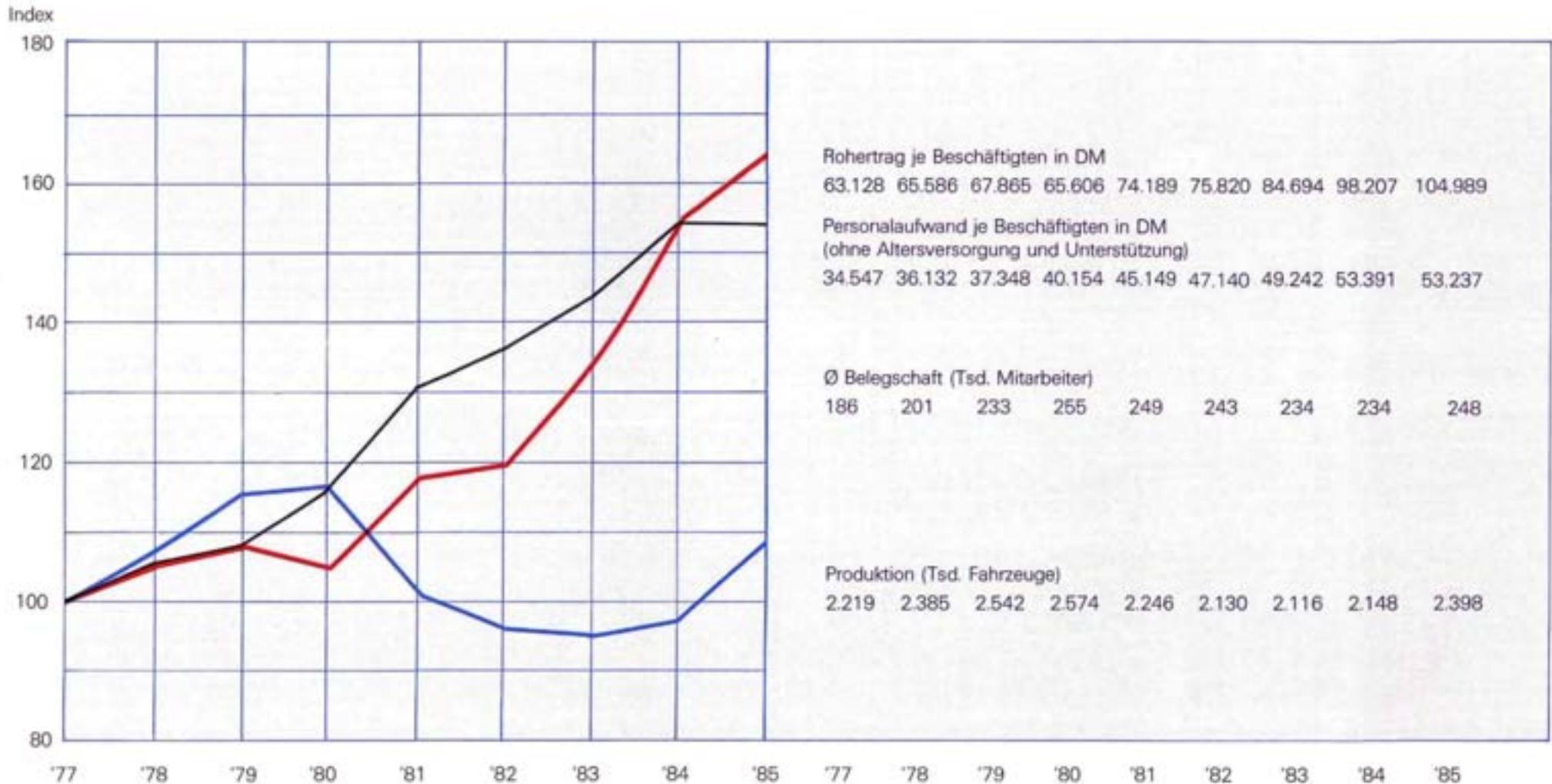


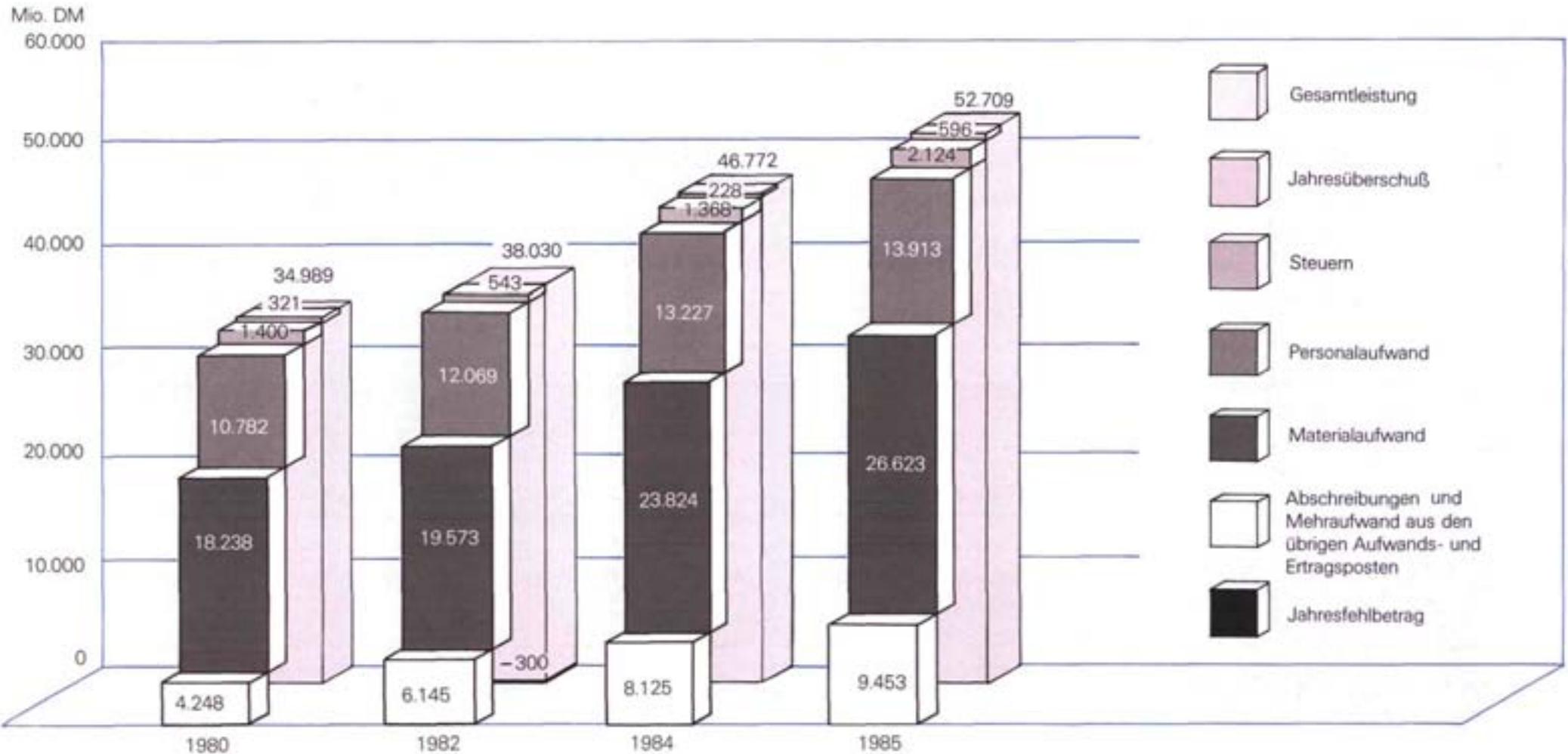
1) Eigenkapital in % der Bilanzsumme

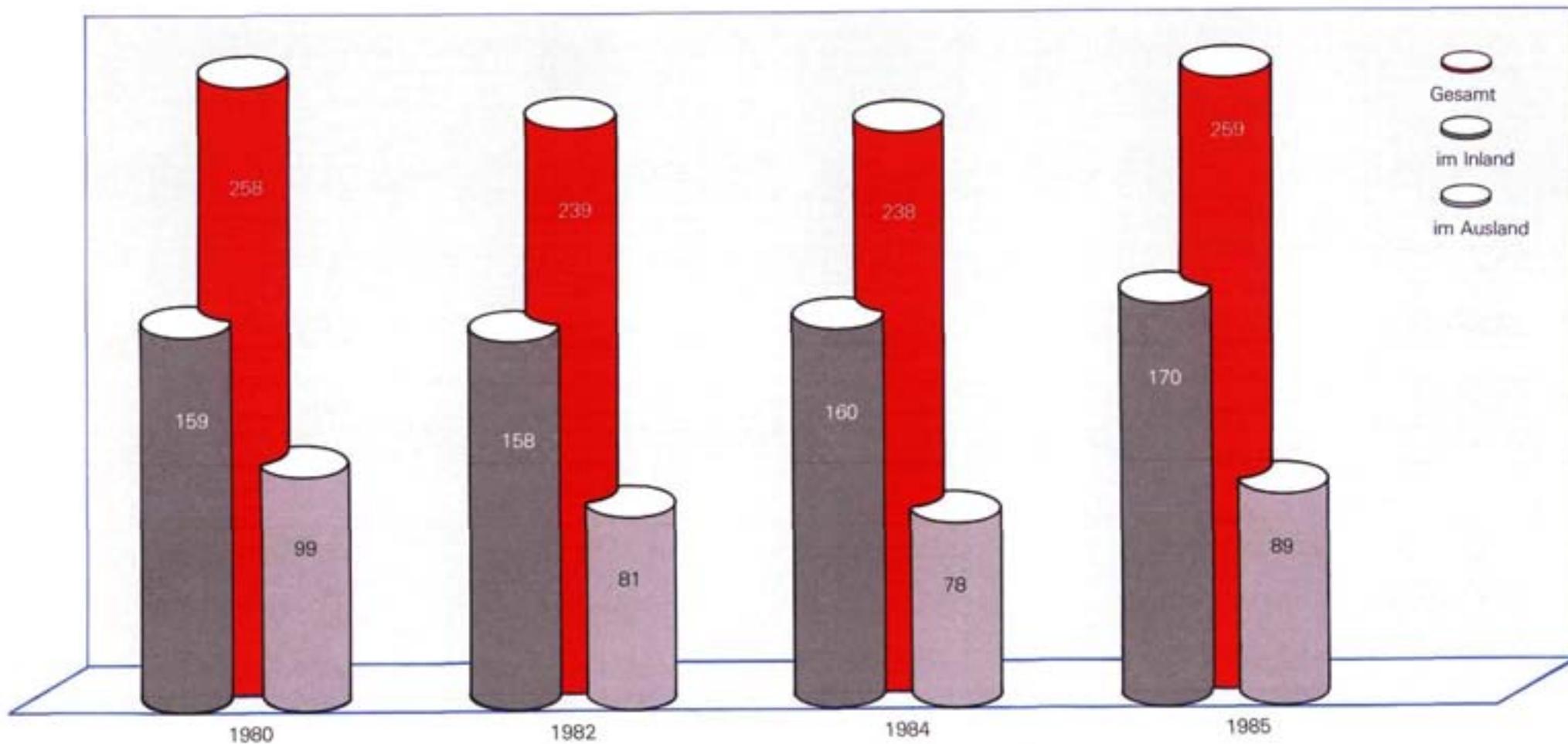
2) Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital in % des Anlagevermögens

Volkswagen-Konzern

Produktion, Personalaufwand je Beschäftigten, Rohertrag je Beschäftigten und Belegschaft im Jahresdurchschnitt (1977 = 100)





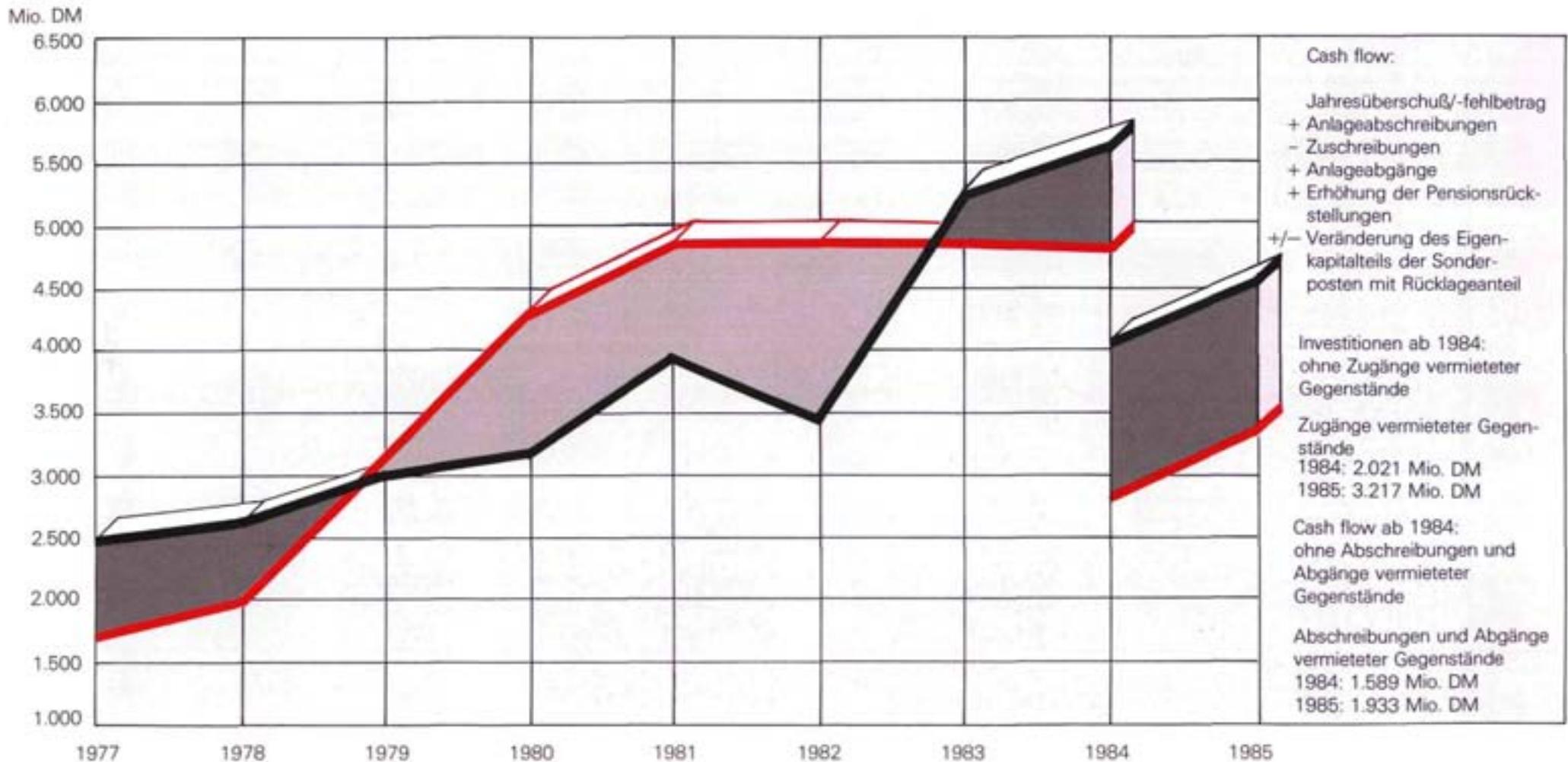


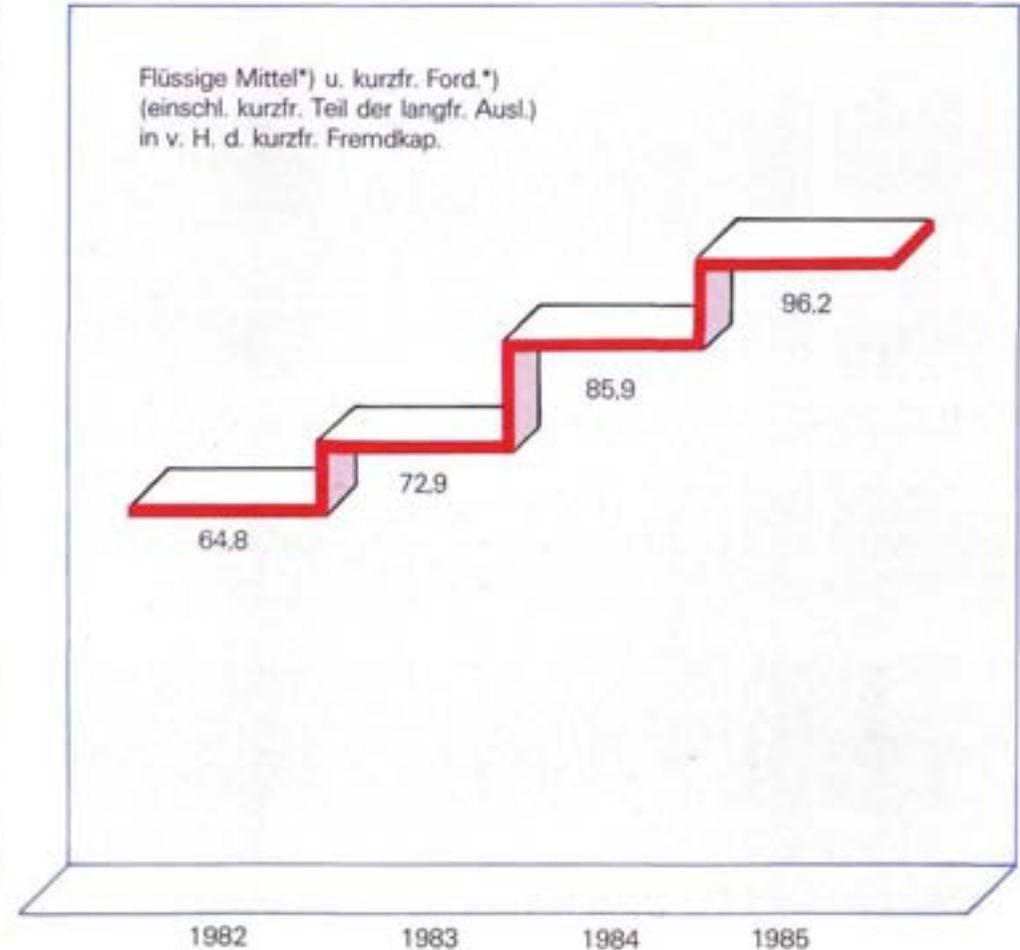
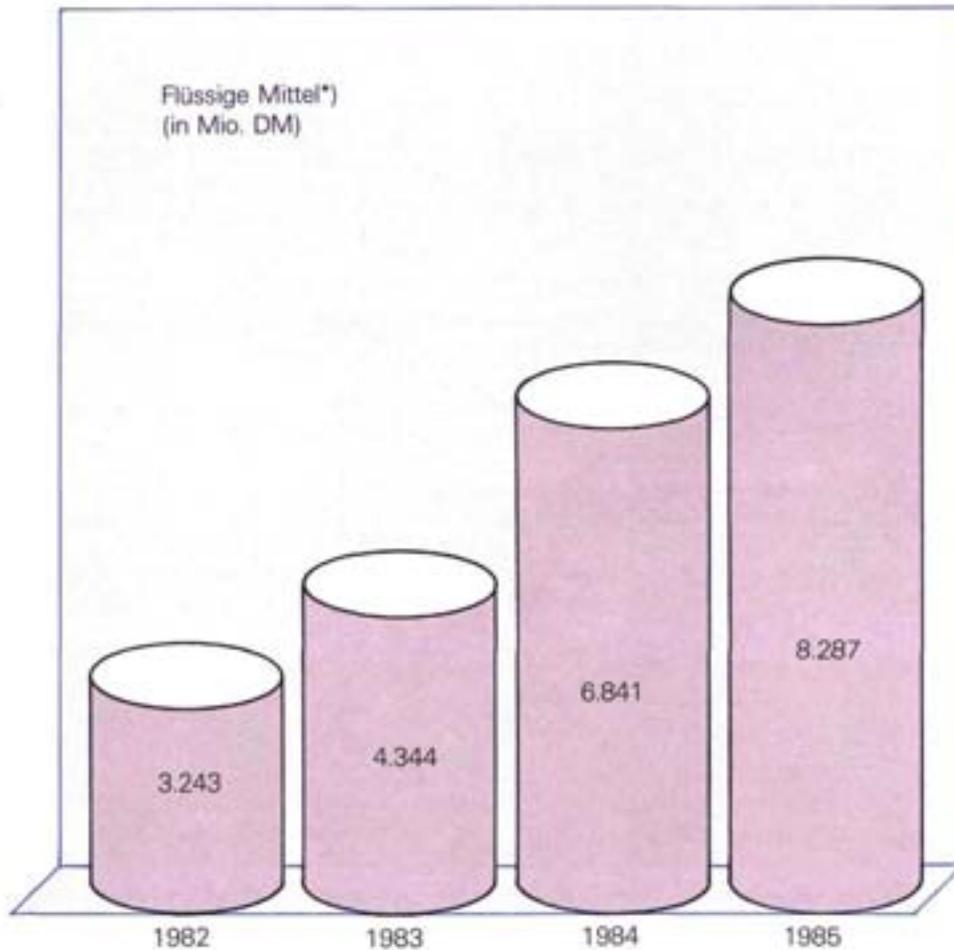


Investitionen
Cash flow

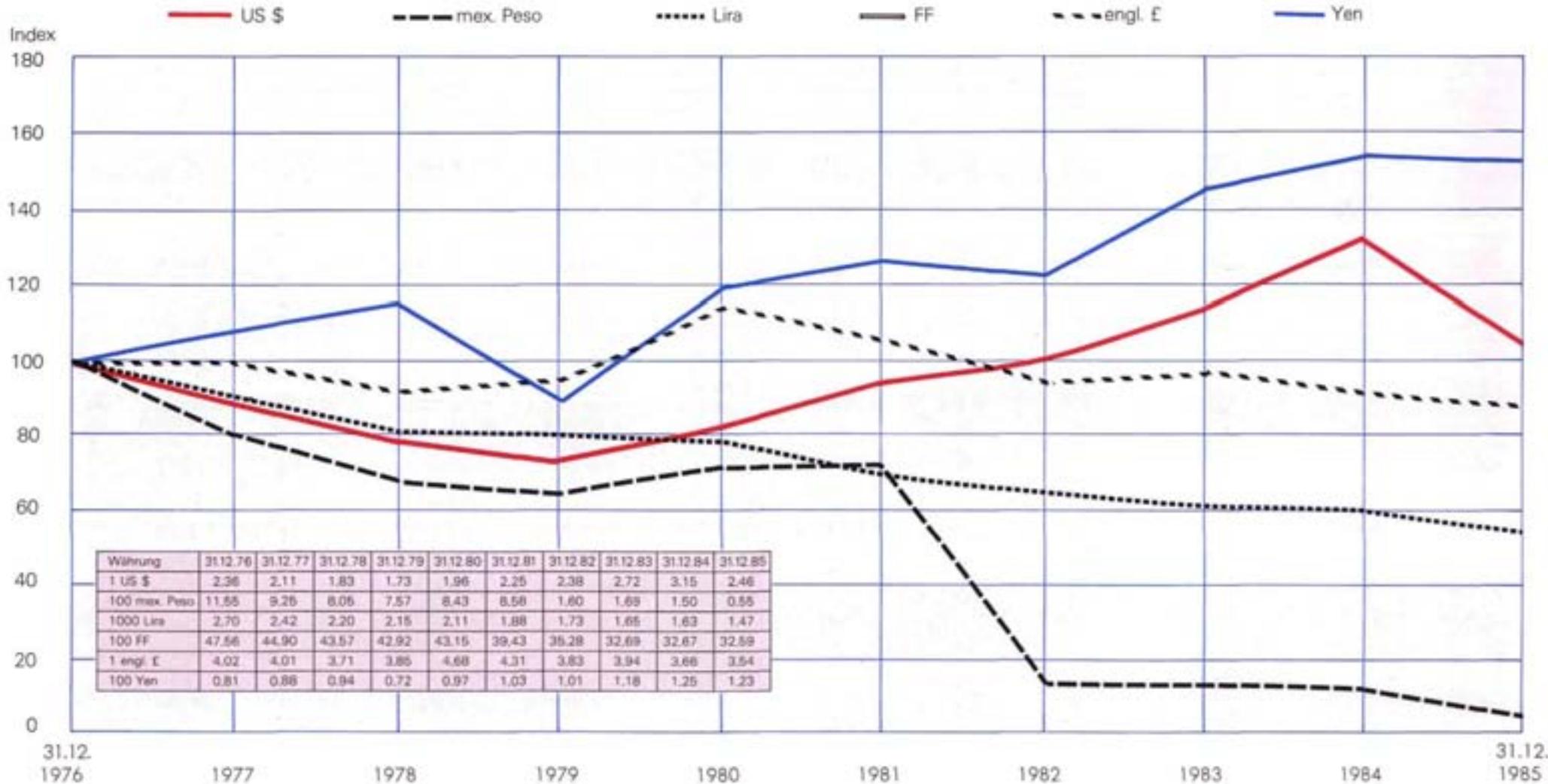
Finanzierungsüberschuß

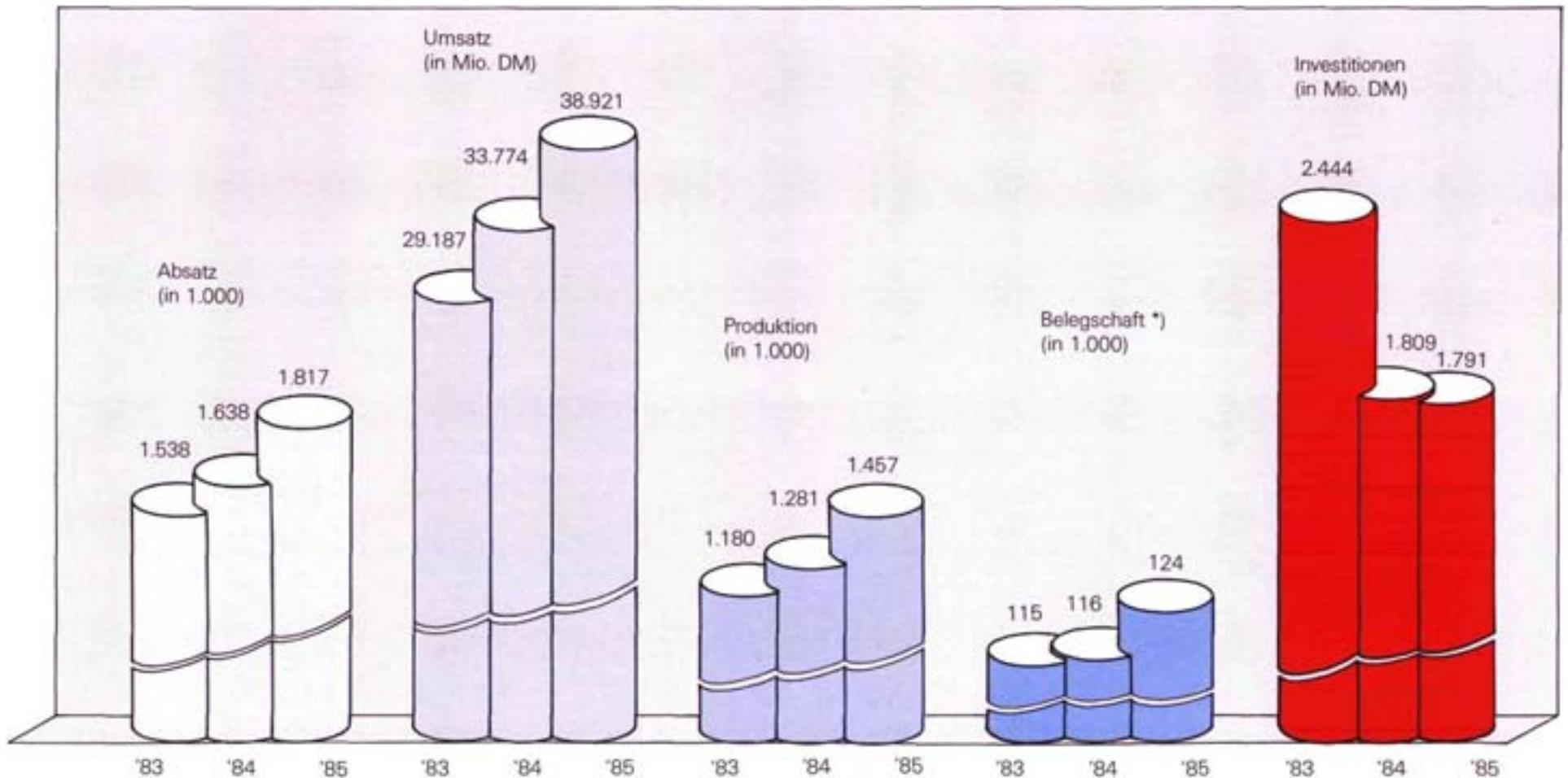
Finanzierungsdefizit



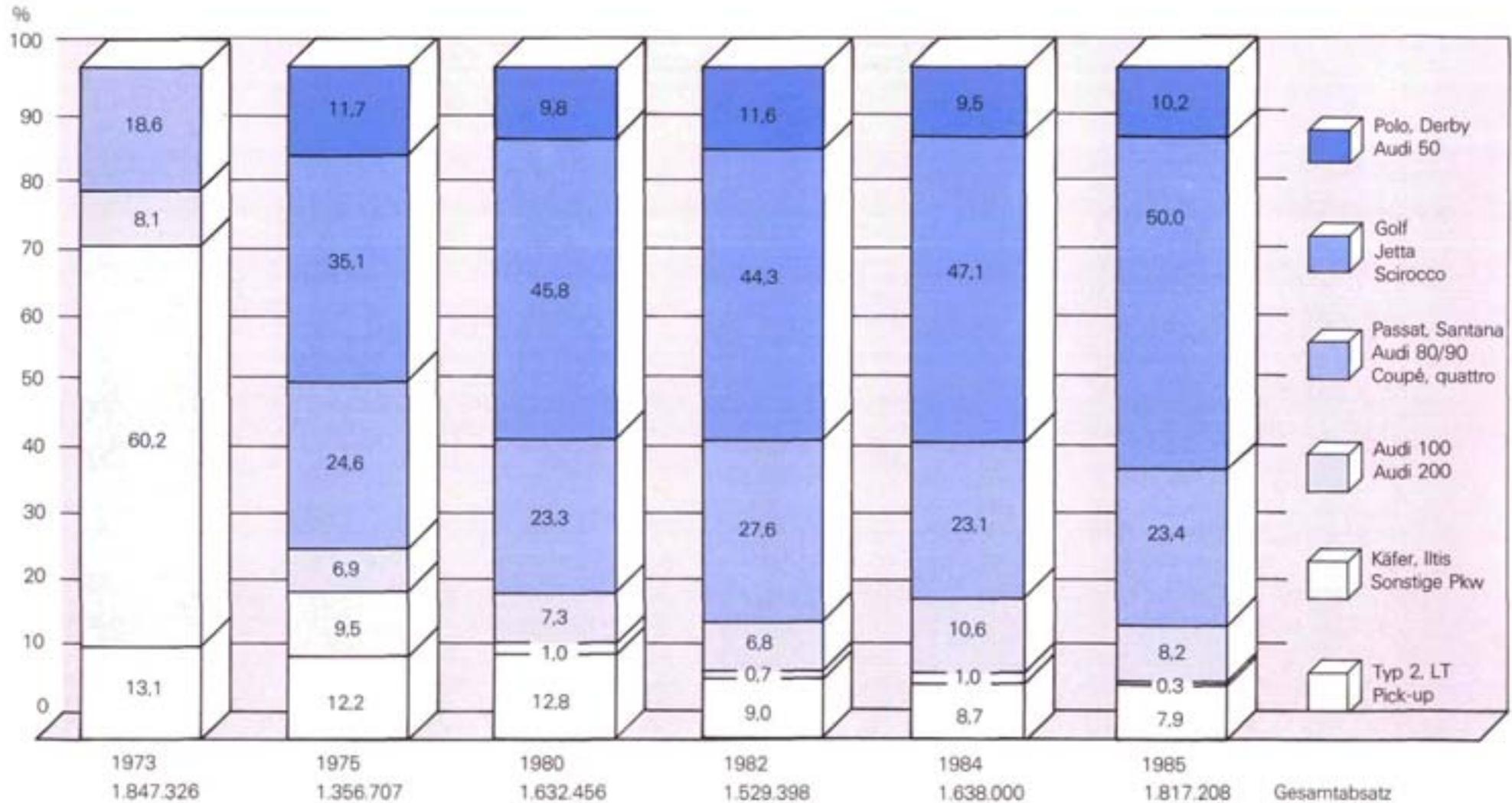


*) gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

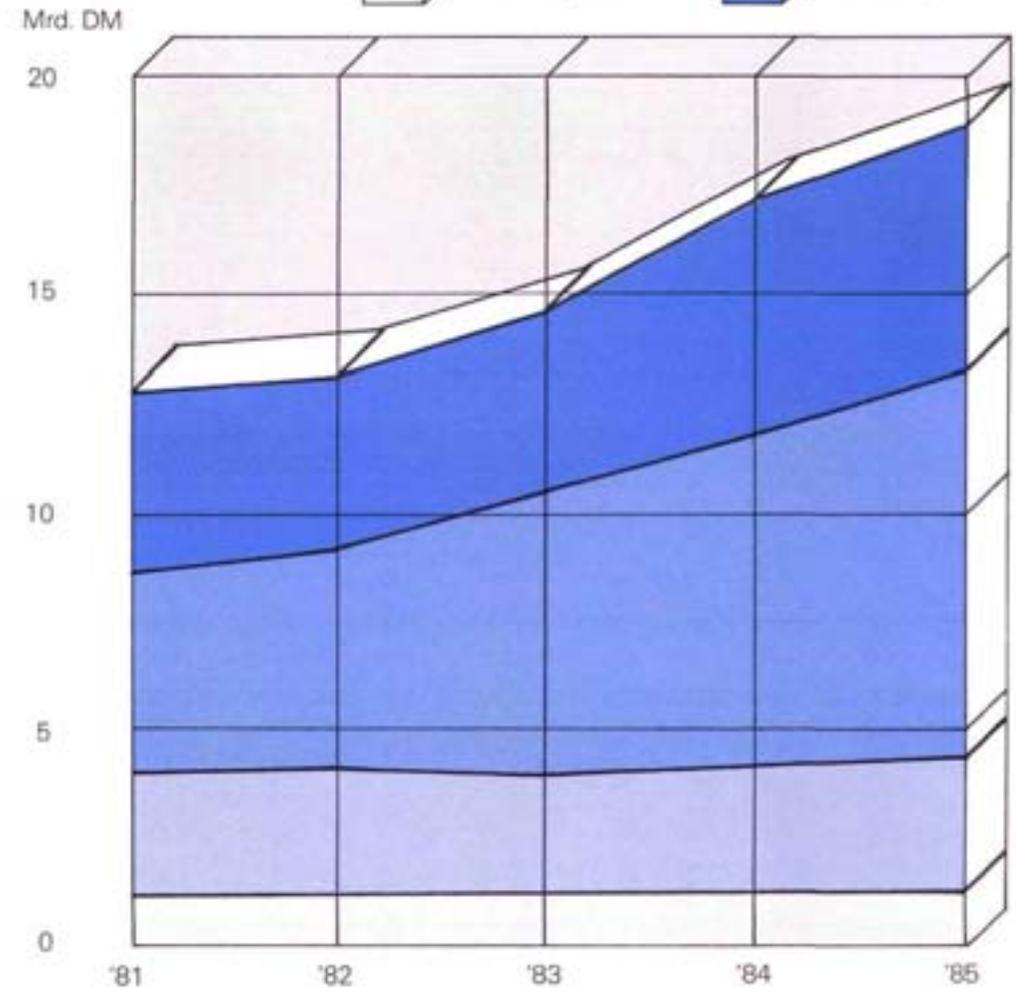
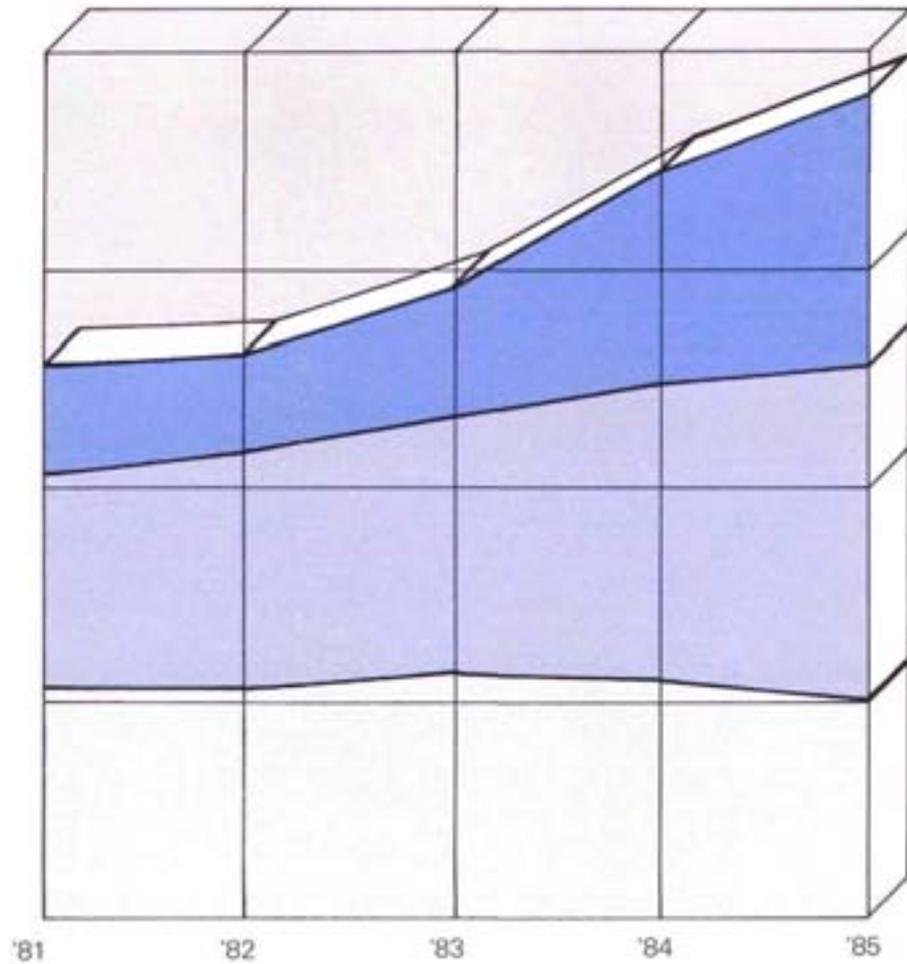
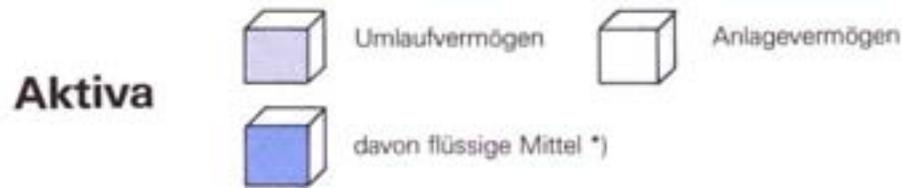




*) zum Jahresende



*) an die Händlerorganisation



*) Kassenbestand und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten, Wechsel, Wertpapiere und Eigene Aktien

VOLKSWAGEN AG



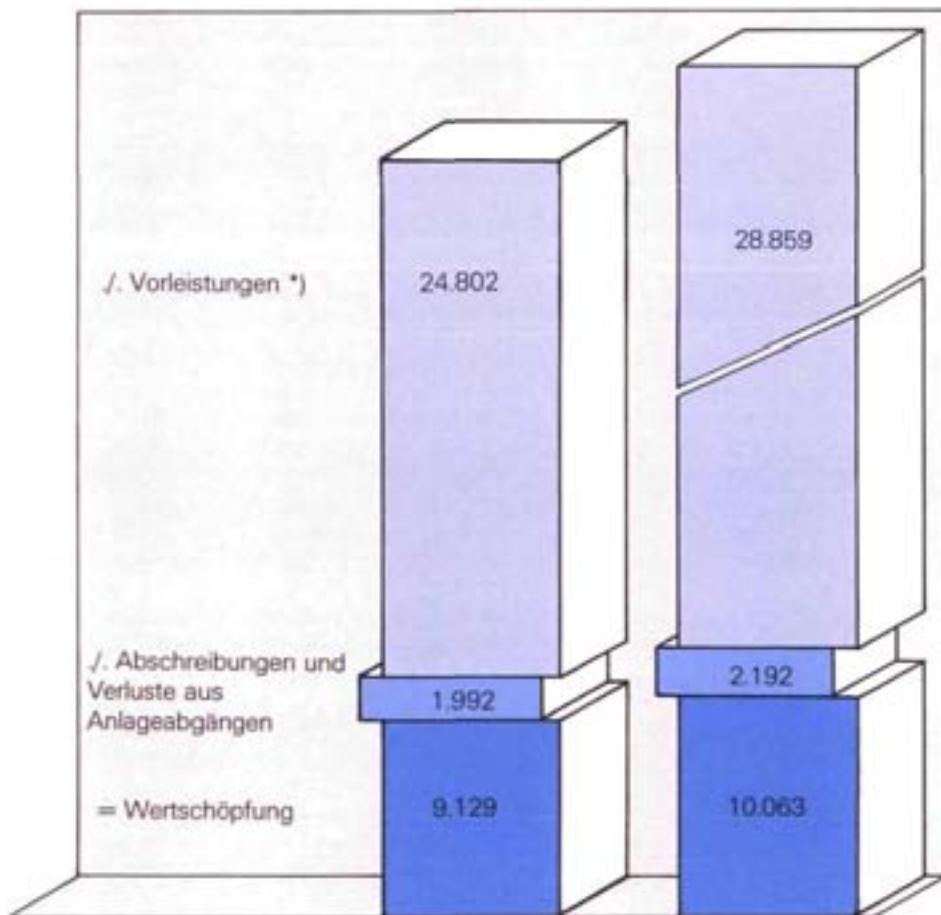
Entstehung der Wertschöpfung (Mio. DM)

	1984	1985
Gesamtleistung	33.974	39.187
+ übrige Erträge	1.949	1.927
Unternehmensleistung	35.923	41.114

Verteilung der Wertschöpfung (Mio. DM)

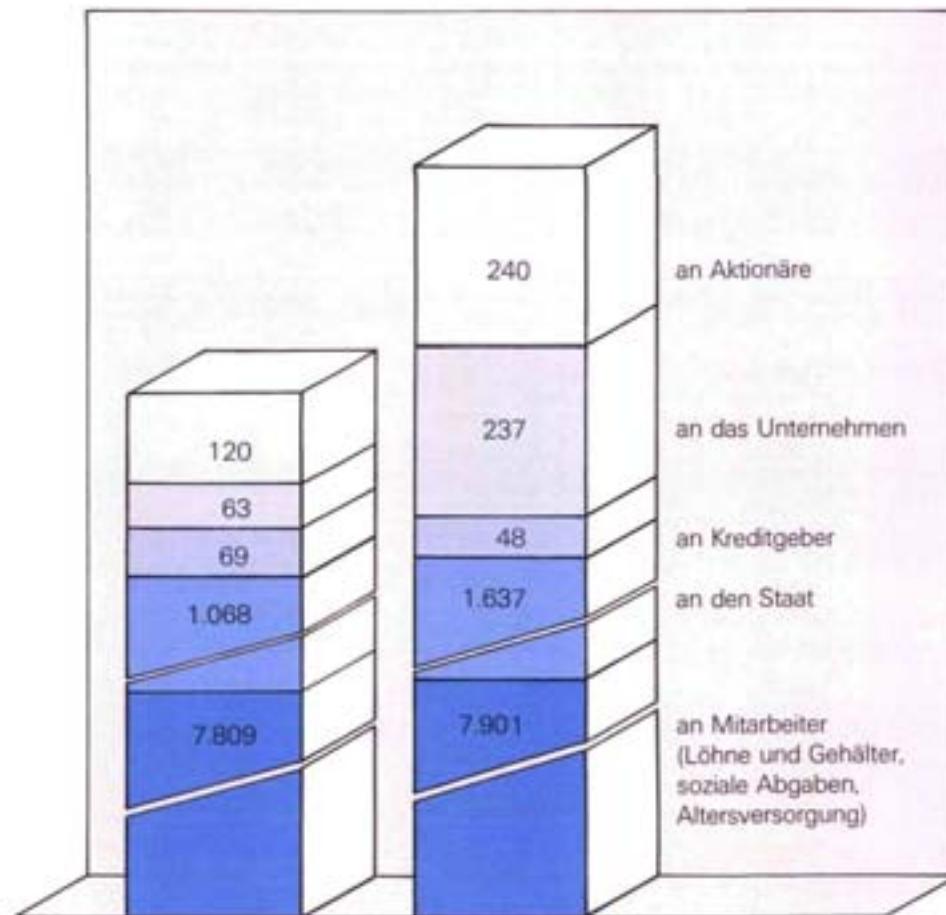
Wertschöpfung 1984: 9.129

1985: 10.063



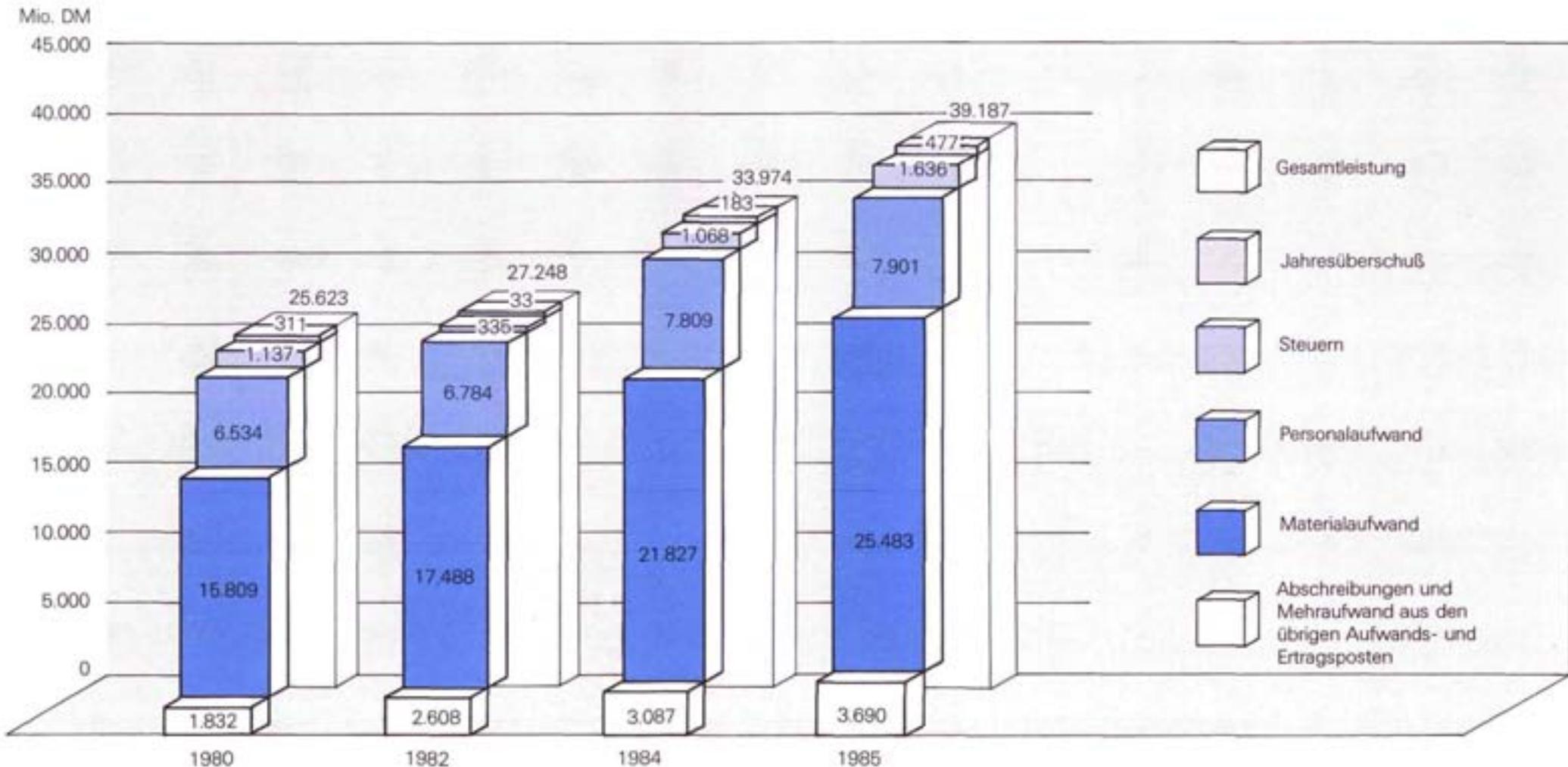
*) davon Materialaufwand: 1984 = 21.827

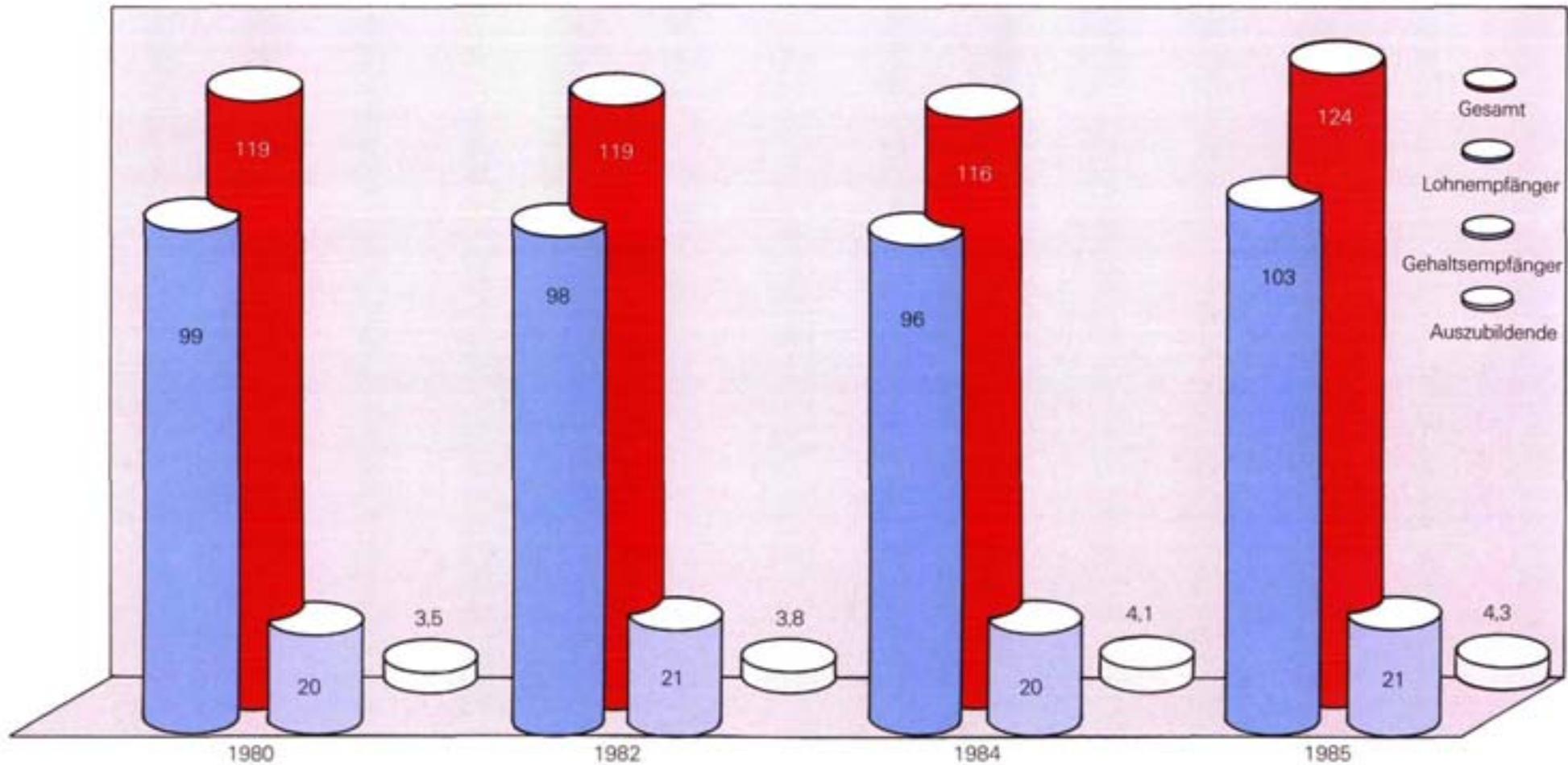
1985 = 25.483

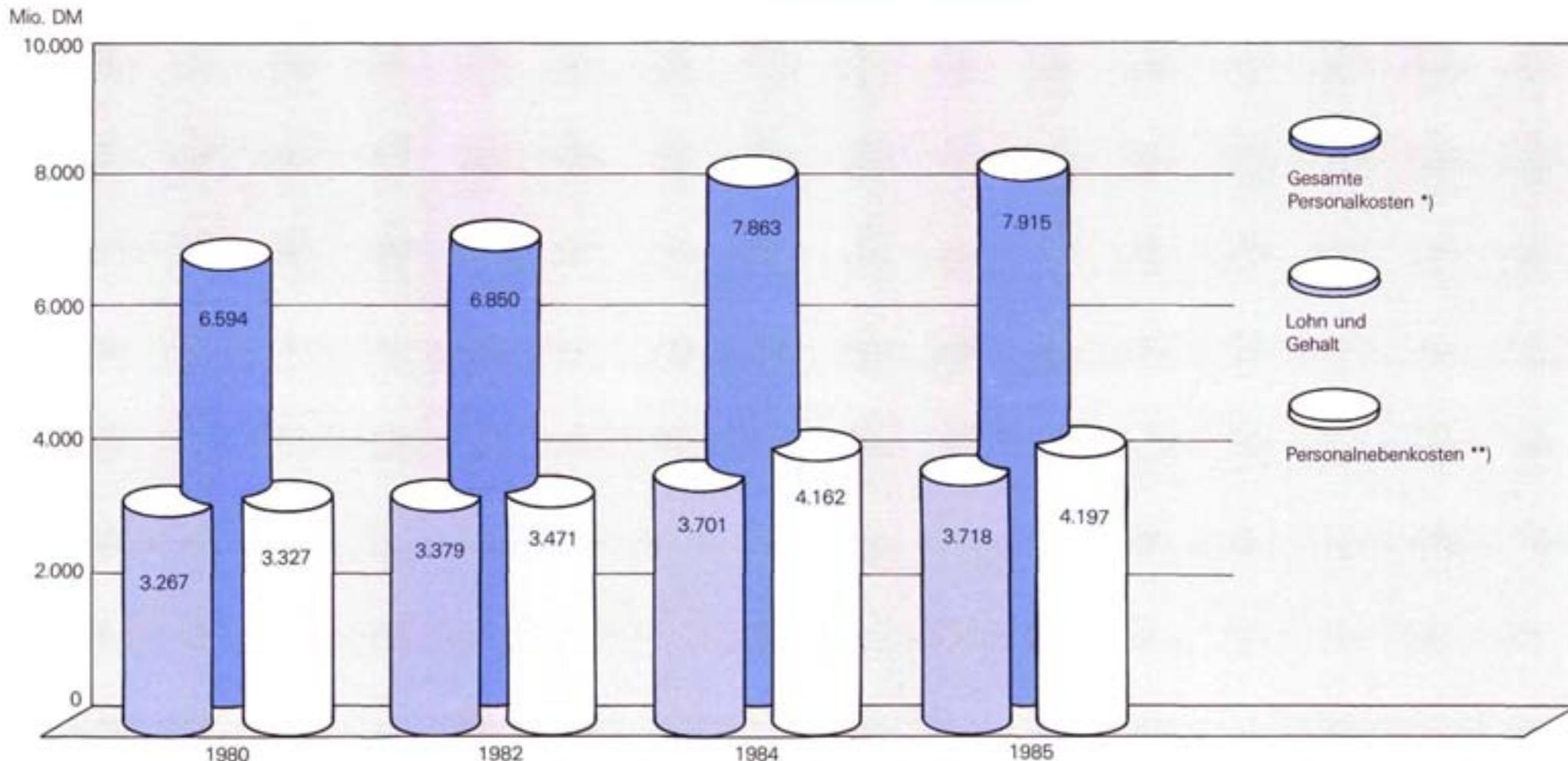


1984

1985

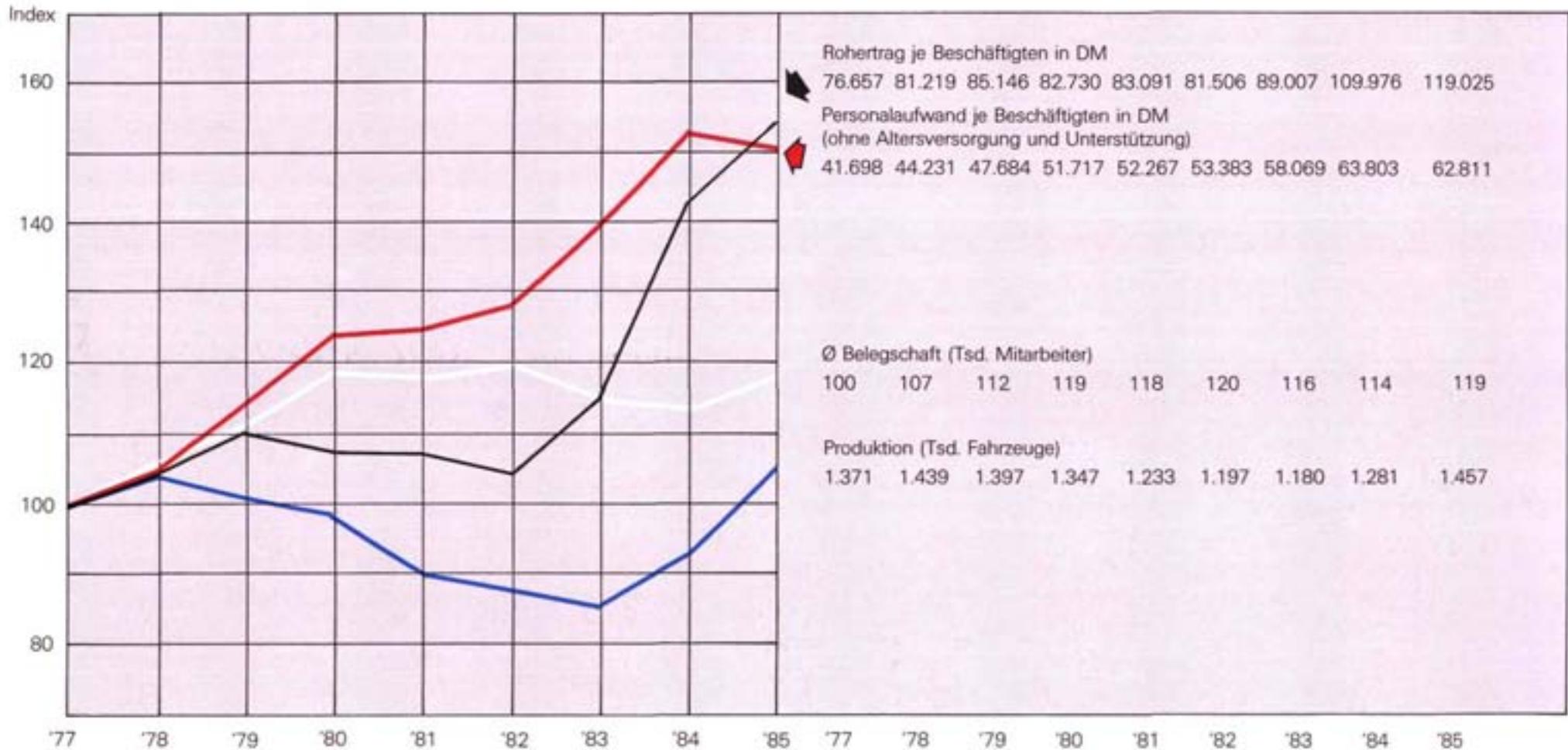






*) einschl. Personalkosten, die in anderen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden

**) enthält die gesetzlichen sozialen Abgaben und Leistungen, zusätzliche soziale Leistungen sowie die Altersversorgung und Unterstützung





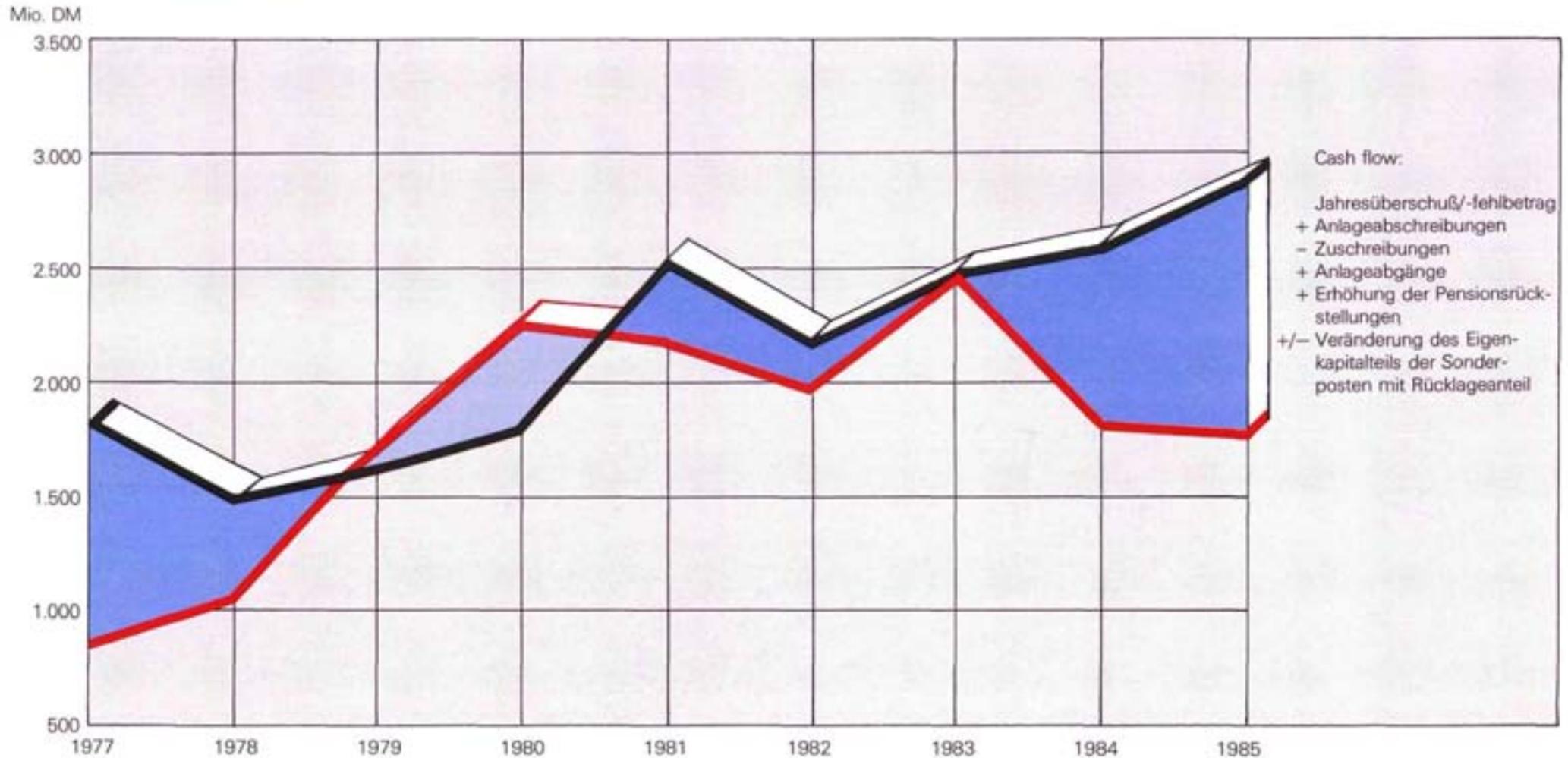
Investitionen
Cash flow

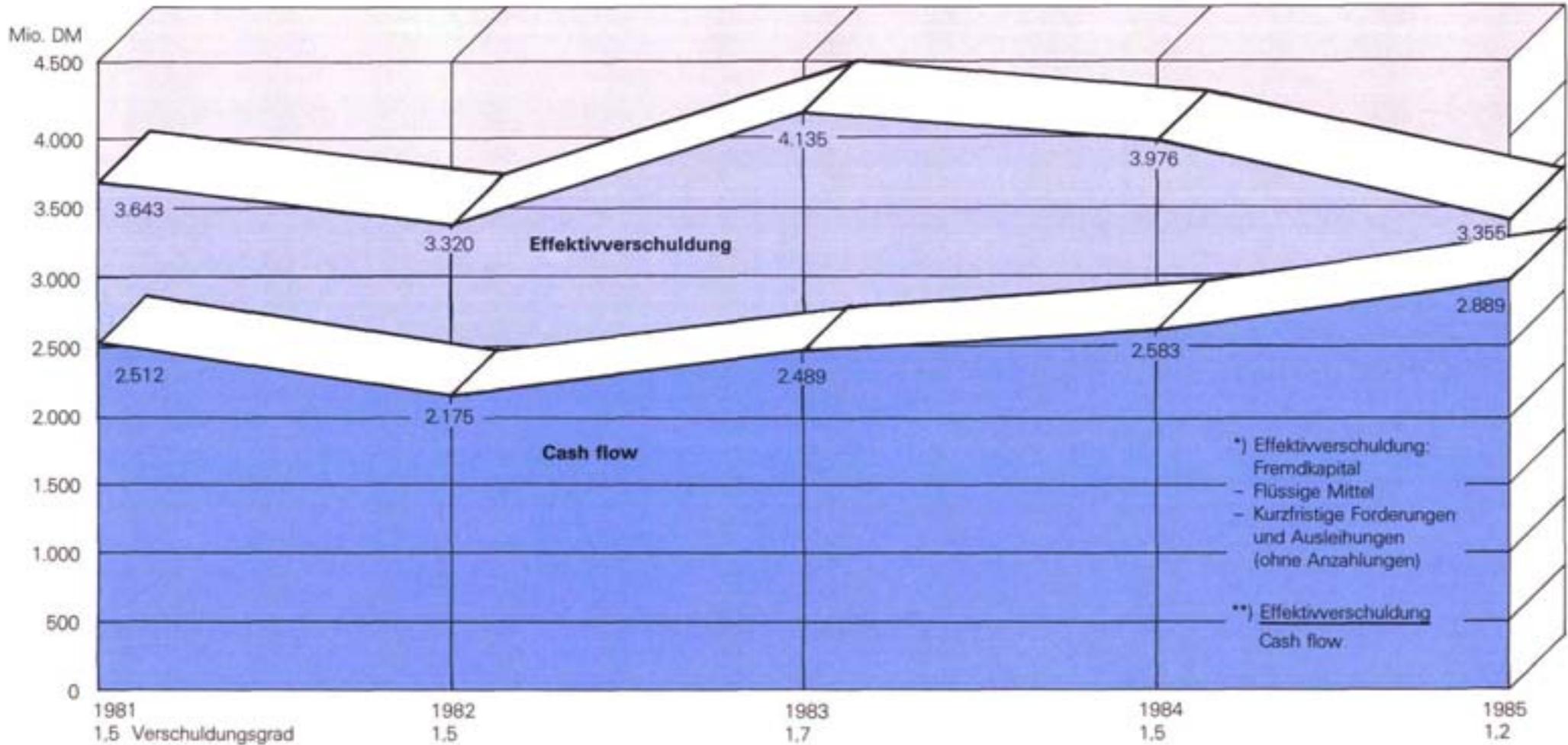


Finanzierungsüberschuß



Finanzierungsdefizit







Bilanz (Stand 31. Dezember)

Aktiva	Millionen DM		Passiva	Millionen DM	
	1985	1984		1985	1984
Anlagevermögen			Grundkapital		
Sachanlagen	8.740	9.082	der Volkswagen AG	1.200	1.200
Finanzanlagen	443	425	Konzernrücklagen	5.791	5.017
Vermietete Gegenstände	3.717	2.433	Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	269	323
Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	131	119	Sonderposten mit Rücklage- anteil	304	325
Umlaufvermögen			Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	53	51
Vorräte und Geleistete Anzahlungen	6.350	6.654	Rückstellungen		
Forderungen aus Liefe- rungen und Leistungen	2.114	2.319	Pensionsrückstellungen	5.029	4.739
Flüssige Mittel	8.266	6.820	Andere Rückstellungen	9.177	7.240
Eigene Aktien	21	21	Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	1.842	2.387
Übrige Vermögens- gegenstände	4.928	4.849	Andere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.202	3.094
Rechnungsabgrenzungs- posten	165	271	gegenüber Kreditinstituten	5.016	5.352
			Übrige	2.524	2.943
			Rechnungsabgrenzungs- posten	224	198
			Konzernbilanzgewinn	244	124
Gesamtvermögen	34.875	32.993	Gesamtkapital	34.875	32.993

Gewinn- und Verlustrechnung

Januar-Dezember	Millionen DM	
	1985	1984
Umsatzerlöse	52.502	45.671
Bestandsveränderung	- 299	630
Andere aktivierte Eigenleistungen	506	471
Gesamtleistung	52.709	46.772
Materialaufwand	26.623	23.824
Personalaufwand	13.913	13.227
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	3.411	2.961
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	1.259	1.060
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.993	1.266
Sonstige Steuern	131	102
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	4.783	4.104
Jahresüberschuß	596	228

Das Titelbild zeigt das Polo Coupé GT G 40.
Mit diesem Fahrzeugtyp wurden zwei internationale
Klassenrekorde über 24 Stunden und 5000 km
aufgestellt.

