

**50 Millionen  
Volkswagen**

Aufsichtsrat und Vorstand  
der  
Volkswagen Aktiengesellschaft  
überreichen  
mit verbindlicher Empfehlung  
den Bericht  
über das Geschäftsjahr 1986

Wolfsburg, im Mai 1987

### Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			VOLKSWAGEN AG		
		1986	1985	Veränd. %	1986	1985	Veränd. %
Umsatzerlöse	Mio. DM	52.794	52.502	+ 0,6	41.134	38.921	+ 5,7
Absatz	Automobile	2.757.793	2.398.004	+ 15,0	1.926.652	1.817.208	+ 6,0
Produktion	Automobile	2.776.554	2.398.196	+ 15,8	1.509.439	1.457.272	+ 3,6
Belegschaft	am Jahresende	281.718	259.047	+ 8,8	132.188	123.598	+ 6,9
Investitionen	Mio. DM	6.366	3.388	+ 87,9	4.469	1.791	x
Zugänge vermieteter Gegenstände	Mio. DM	2.738	3.217	- 14,9	-	-	-
Cash flow	Mio. DM	4.285	4.558	- 6,0	2.527	2.889	- 12,5
Abschreibungen	Mio. DM	2.989	3.411	- 12,4	1.559	2.124	- 26,6
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	Mio. DM	1.491	1.259	+ 18,5	-	-	-
Materialaufwand	Mio. DM	28.656	26.623	+ 7,6	27.815	25.483	+ 9,1
Personalaufwand	Mio. DM	14.747	13.913	+ 6,0	8.736	7.901	+ 10,6
Jahresergebnis	Mio. DM	580	596	- 2,6	485	477	+ 1,8
Dividende der Volkswagen AG	Mio. DM				306	240	+ 27,5
davon auf							
Stammaktien	Mio. DM				240	240	-
Vorzugsaktien	Mio. DM				66	-	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

3	<b>Tagesordnung</b>	77	<b>Jahresabschlüsse und Erläuterungen</b>
4	<b>Aufsichtsrat</b>	78	Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns
5	<b>Vorstand</b>	83	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagen AG
6	<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	87	Erläuterungen ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe
7	<b>Bericht des Vorstands</b>		Anhang:
7	Überblick		Konzernbilanz
21	Ergebnisentwicklung		Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
22	Finanzen		Bilanz der Volkswagen AG
26	Ausblick		Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG
28	Forschung und Entwicklung		Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1977 – 1986
30	Motorsport		
32	Produktion		
34	Qualitätssicherung		
35	Einkauf und Logistik		
36	Sozialbericht der Volkswagen AG		
57	Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns		
62	Europa		
68	Nordamerika		
70	Lateinamerika		
73	Afrika		
74	Asien		
41	<b>50 Millionen Volkswagen</b>		

*Die Wolfsburger Stadthalle im  
neuen Gewand*



# Tagesordnung

für die **Ordentliche Hauptversammlung** der Volkswagen Aktiengesellschaft am Donnerstag, dem 2. Juli 1987, um 10.00 Uhr in der Stadthalle in Wolfsburg

**1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1986**, des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1986 mit dem Bericht des Aufsichtsrats, des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns, des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 1986 und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1986

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

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, aus dem Bilanzgewinn von 307.105.905 DM eine Dividende von 10,- DM je Stammaktie im Nennbetrag von 50,- DM auf das Grundkapital (Stammaktien) von 1.200.000.000 DM, das sind 240.000.000 DM, sowie eine Dividende von 11,- DM je Vorzugsaktie im Nennbetrag von 50,- DM auf das Vorzugskapital von 300.000.000 DM, das sind 66.000.000 DM, auszuschütten.

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

**3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands** für das Geschäftsjahr 1986

**4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats** für das Geschäftsjahr 1986

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

**5. Wahl des Aufsichtsrats**

Gemäß § 102 AktG und § 11 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG endet die Amtszeit der derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder mit Ablauf der Hauptversammlung am 2. Juli 1987.

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

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

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

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

Hans-Günter Hoppe  
Berlin  
Senator a.D.

Walther Leisler Kiep  
Frankfurt  
Versicherungskaufmann

Dr. jur. Otto Graf Lambsdorff  
Düsseldorf  
Präsident  
Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V.

Dr. jur. Klaus Liesen  
Essen  
Vorsitzender des Vorstands der Ruhrgas AG

Dr.-Ing. E. h. Günther Saßmannshausen  
Hannover  
Vorsitzender des Vorstands der Preussag AG

Die Amtszeit sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder dauert bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 1991 beschließt.

**6. Wahl des Abschlußprüfers** für das Geschäftsjahr 1987

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1987 zu bestellen.

# Aufsichtsrat

Karl Gustaf Ratjen (67), Frankfurt  
Vorsitzender (seit 16.11.1979)  
Rechtsanwalt  
31.10.1975\*)

Hans Mayr (65), Frankfurt  
Stellvertreter (seit 11.04.1984)  
Ehem. 1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall  
10.02.1984

Birgit Breuel (49), Hannover  
Niedersächsische Ministerin  
der Finanzen  
10.10.1978

Dr. jur. F. Wilhelm Christians (64)  
Düsseldorf  
Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bank AG  
12.07.1971

Dr. rer. pol. Hans Friderichs (55)  
Frankfurt  
Bundesminister a. D.  
24.03.1981

Walter Hiller (54), Wolfsburg  
Gesamtbetriebs-  
ratsvorsitzender  
der Volkswagen AG  
09.04.1986

Walter Hirche (46), Hannover  
Niedersächsischer Minister für  
Wirtschaft, Technologie und Verkehr  
18.09.1986

Albert Hoffmeister (58), Wolfsburg  
Prokurist der Volkswagen AG  
05.07.1977

Hans-Günter Hoppe (64), Berlin  
Senator a. D.  
09.07.1974

Jann-Peter Janssen (42), Norden  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Ermden  
der Volkswagen AG  
09.04.1986

Walther Leisler Kiep (61), Frankfurt  
Versicherungskaufmann  
03.03.1976 – 01.07.1982  
und seit 26.01.1983

Helmut Kramer (55), Frankfurt  
Gewerkschaftssekretär beim Vorstand  
der Industriegewerkschaft Metall  
14.05.1986

Klaus Peter Mander (44), Wolfsburg  
Stellvertretender Gesamtbetriebs-  
ratsvorsitzender  
der Volkswagen AG  
25.03.1985

Hans L. Merkle (74), Stuttgart  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
Robert Bosch GmbH  
09.07.1974

Karl Heinrich Mihr (51), Kassel  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Kassel  
der Volkswagen AG  
27.11.1972

Gerhard Mogwitz (53), Hannover  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Hannover  
der Volkswagen AG  
05.07.1977

Walter Neuert (61), Ingolstadt  
Geschäftsführer des Gesamtbetriebsrats  
der AUDI AG  
05.07.1977

Dr. rer. pol. Otto Schlecht (61)  
Bonn-Duisdorf  
Staatssekretär im Bundesministerium  
für Wirtschaft  
03.08.1973

Toni Schmücker (65)  
Bergisch Gladbach  
Ehem. Vorsitzender des Vorstands der  
Volkswagen AG  
01.07.1982

Dr. rer. pol. Albert Schunk (45)  
Frankfurt  
Gewerkschaftssekretär beim Vorstand  
der Industriegewerkschaft Metall  
05.07.1977

## Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden:

Siegfried Ehlers (61), Wolfsburg  
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats  
der Volkswagen AG  
10.10.1958  
† 06.03.1986

Gerd Kühl (64), Frankfurt  
Gewerkschaftssekretär beim Vorstand  
der Industriegewerkschaft Metall  
05.07.1977 – 30.04.1986

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

Dr. agr. Burkhard Ritz (55), Hannover  
Niedersächsischer Minister  
für Ernährung, Landwirtschaft  
und Forsten  
01.07.1982 – 18.09.1986

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

# Vorstand

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (60)  
Vorsitzender  
(seit 01.01.1982)  
vom 01.05.1964 – 31.12.1972  
Mitglied des Vorstands

Senator h.c. Horst Münzner (62)  
Stellvertretender Vorsitzender  
(seit 01.01.1982)  
Einkauf und Logistik  
seit 01.01.1969 Mitglied  
des Vorstands

Claus Borgward (48)  
Qualitätssicherung  
11.04.1980

Karl-Heinz Briam (64)  
Personal- und Sozialwesen  
(Arbeitsdirektor)  
01.10.1978

Prof. Dr. techn. Ernst Fiala (58)  
Forschung und Entwicklung  
01.02.1973

Dr. jur. Peter Frerk (56)  
Recht, Revision und Volkswirtschaft  
07.12.1971

Dr. jur. Wolfgang R. Habel (63)  
AUDI AG  
01.01.1979

Dr.-Ing. E.h. Günter Hartwich (51)  
Produktion  
01.07.1972

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt (54)  
Vertrieb  
01.08.1975

## **Aus dem Vorstand ist ausgeschieden:**

Dr. rer. pol. Rolf Selowsky (56)  
Finanz und Betriebswirtschaft  
06.05.1982 – 13.03.1987

# Bericht des Aufsichtsrats

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat während des abgelaufenen Jahres regelmäßig über die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf und die beabsichtigte Geschäftspolitik umfassend unterrichtet. Die Geschäftsvorgänge, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung bedurften, wurden in den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse vor der Beschlussfassung eingehend erörtert. Auf der Grundlage der schriftlichen und mündlichen Berichterstattung des Vorstands hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung laufend überwacht und beraten.

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand darüber informiert, daß die Volkswagen AG im Zusammenhang mit Devisenarbitragegeschäften getäuscht und in erheblichem Umfang geschädigt worden ist. Zur Aufklärung des Sachverhalts wurde die zuständige Staatsanwaltschaft Braunschweig eingeschaltet. Entsprechend dem inzwischen eingetretenen Schaden wurden im Abschluß der Volkswagen AG Rückstellungen gebildet. Aufgrund der erheblichen Tragweite des Vorgangs hat Herr Dr. Rolf Selowsky die unternehmerische Verantwortung für die Vorfälle im Devisenhandel übernommen. Er hat sein Amt als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG mit Wirkung vom 13. März 1987 niedergelegt und dazu das Einverständnis des Aufsichtsrats erbeten. Der Aufsichtsrat hat dem Rücktritt von Herrn Dr. Selowsky zugestimmt.

In Anbetracht der Vorgänge haben Aufsichtsrat und Vorstand beschlossen, ergänzend zu den bisher getroffenen Maßnahmen, bei einer weiteren Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ein zusätzliches Prüfungsgutachten in Auftrag zu geben.

Der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der Volkswagen AG zum 31. Dezember 1986 sowie der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung durch den Abschlußprüfer, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, geprüft und mit dem

uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Der Aufsichtsrat ist über die Ergebnisse der Prüfung informiert worden.

Die Jahresabschlüsse und der Geschäftsbericht lagen dem Aufsichtsrat vor. 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 1986 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.

Am 30. April 1986 schied Herr Gerd Kühl aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung vom 14. Mai 1986 Herr Helmut Kramer vom Amtsgericht Wolfsburg bestellt.

Als Vertreter des Landes Niedersachsen ist Herr Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, gemäß § 12 der Satzung der Volkswagen AG für Herrn Dr. Burkhard Ritz, Niedersächsischer Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, mit Wirkung vom 18. September 1986 in den Aufsichtsrat eingetreten.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Kühl und Herrn Dr. Ritz für ihre engagierte Tätigkeit in diesem Gremium.

Am 21. Februar 1986 verstarb das Aufsichtsratsmitglied Heinz Pabst, Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Braunschweig der Volkswagen AG. Wir haben mit ihm eine Persönlichkeit verloren, die sich mit unermüdlichem Engagement um die Belange der Volkswagen AG und ihrer Belegschaft verdient gemacht hat.

Der langjährige Vorsitzende des Konzern- und Gesamtbetriebsrats der Volkswagen AG, Siegfried Ehlers, verstarb am 6. März 1986. Er gehörte dem Aufsichtsrat des Unternehmens seit 1958 an. Mit ihm verlor der Volkswagen-Konzern eine seiner herausragenden Persönlichkeiten, die mit beispielhaftem Verantwortungsbewußtsein und einem ausgeprägten Sinn für die Realität jahrzehntelang erfolgreich die Interessen der Belegschaft vertreten hat.

Als Nachfolger der beiden verstorbenen Mitglieder wurden mit Wirkung vom 9. April 1986 die Herren Walter Hiller und Jann-Peter Janssen durch das Amtsgericht Wolfsburg in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellt.

Im Alter von 83 Jahren verstarb am 16. Dezember 1986 Herr Prof. Dr. Eduard Justi. Der Verstorbene gehörte dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG von 1963 bis 1971 an. In seiner Amtszeit unterstützte er mit seinen weitreichenden Kenntnissen und Erfahrungen die Arbeit dieses Gremiums.

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Wolfsburg, den 9. April 1987



Karl Gustaf Ratjen

Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Überblick

### Noch immer Wachstum der Weltwirtschaft

Die wirtschaftliche Entwicklung in den westlichen Industrieländern wurde 1986 durch den Rückgang der Preise für Erdöl und andere Rohstoffe begünstigt. Der Preisauftrieb flachte sich weltweit ab, und die Zinsen sanken auf das Niveau von 1978. Insgesamt fiel jedoch die konjunkturelle Erholung geringer aus als erwartet, da sich das Wachstumstempo in einigen wichtigen Volkswirtschaften verlangsamte. Die Erhöhung des realen Bruttosozialprodukts aller OECD-Länder belief sich auf 2,5 %, gleichzeitig expandierte der Welt-handel um 4,0 (3,0) %.

In den Vereinigten Staaten lag das Wirtschaftswachstum leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die strukturellen Schwierigkeiten der amerikanischen Außenwirtschaft hielten auch 1986 trotz des niedrigen Dollar-Kurses weiter an. Außerdem nahmen die Einfuhren – insbesondere aus Europa und Japan – deutlich zu. Das hohe Handelsbilanzdefizit der USA erhöhte sich aufgrund der gestiegenen Importe und der stagnierenden Exporte auf 175 (148) Mrd. US \$. Die aus diesem Ungleichgewicht resultierenden handelspolitischen Spannungen äußerten sich in einer Verschärfung des protektionistischen Drucks.

Die japanische Wirtschaft wurde 1986 durch die Folgen der starken Yen-Aufwertung gegenüber dem Dollar gebremst. Der reale Exporteinbruch konnte von der Inlandsnachfrage nicht voll ausgeglichen werden, so daß die Industrieproduktion stagnierte. Dennoch wurde in nominaler Rechnung im Außenhandel ein Rekordüberschuß von 83 Mrd. Dollar erzielt. Davon entfielen auf den Handel mit den USA 52 Mrd. und auf den mit der Europäischen Gemeinschaft 17 Mrd. Dollar.

Die konjunkturelle Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland stand auch 1986 im Zeichen eines stetigen Wachstums und war durch eine Verlagerung der Auftriebskräfte von der Auslands- zur Binnennachfrage geprägt. Mit einem realen Anstieg des Bruttosozialprodukts um 2,4 % hat die wirtschaftliche Leistung seit dem Tiefpunkt der Rezession Ende

1982 um rd. 10 % zugenommen. Positiv entwickelten sich die Ausrüstungsinvestitionen und der private Verbrauch, der vor allem durch die hohe Preisstabilität und die erste Stufe der Steuerreform begünstigt wurde. Die Lebenshaltungskosten lagen im Jahresdurchschnitt insbesondere aufgrund der extremen Verbilligung der Öleinfuhren um 0,2 % unter denen des Vorjahres. Bei den Ausfuhren hat die Bundesrepublik Deutschland 1986 die USA als bisher größtes Exportland der Welt überholt.

### Weltautomobilindustrie weiterhin im Aufschwung

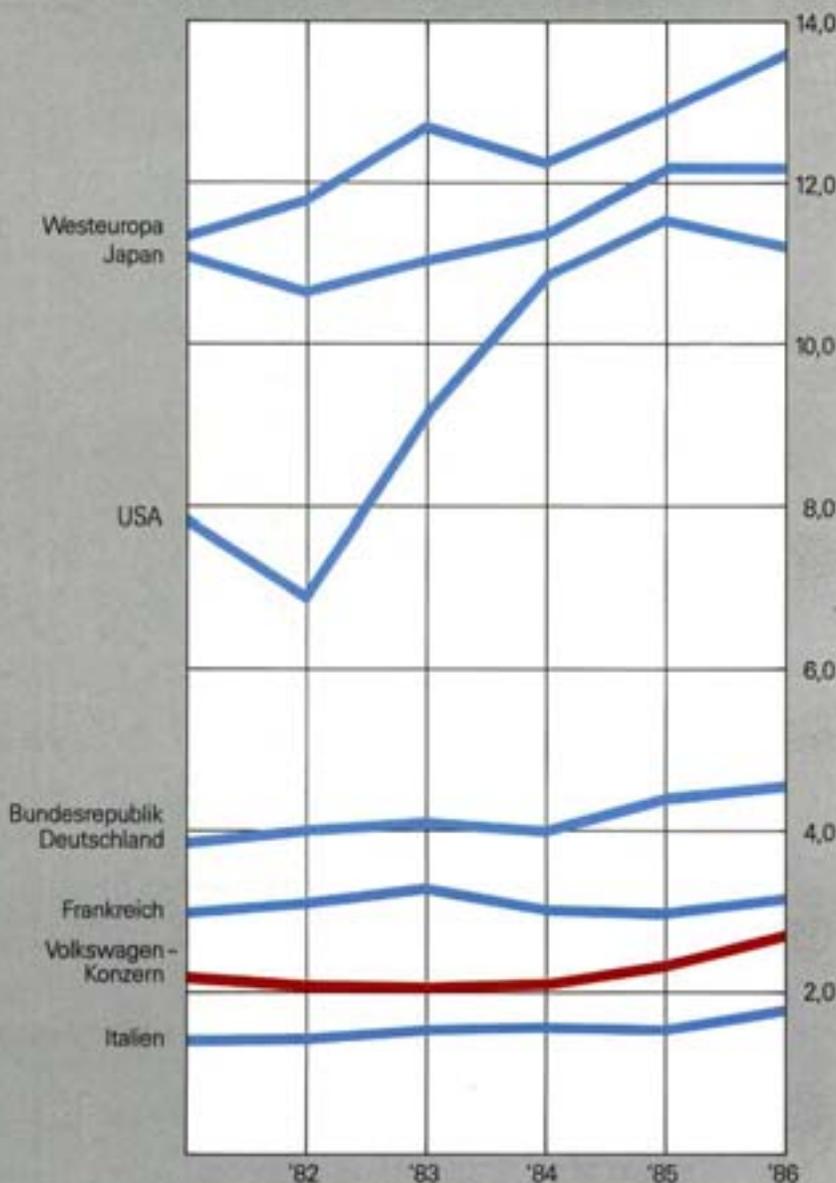
Der Aufwärtstrend der Weltautomobilindustrie setzte sich auch 1986 fort. Mit 45,4 Mio. Fahrzeugen wurde der Produktionsrekord des Vorjahres nochmals um 1 % übertroffen.

Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatten die westeuropäischen Hersteller, die infolge der anhaltend lebhaften Automobilnachfrage ihr Fertigungsvolumen um 6 % auf insgesamt 13,7 Mio. Kraftfahrzeuge erhöhen konnten. Die Produktion in der Bundesrepublik Deutschland erreichte mit 4,6 Mio. Einheiten (+ 3 %) einen neuen Spitzenwert. Unter Einbeziehung von 1,5 Mio. Wagen, die 1986 unter deutschem Markenzeichen im Ausland hergestellt wurden, ergab sich für die deutschen Automobilhersteller erstmals eine Produktionsleistung von über 6 Mio. Kraftfahrzeugen und eine Verbesserung ihres Weltmarktanteils von 13,0 auf 13,4 %.

Auch in Italien, Frankreich und Spanien waren erhebliche Steigerungsraten zu verzeichnen. Mit einem Anteil von 30 % an der Weltautomobilproduktion hat Westeuropa seine Spitzenposition gefestigt. Durch die erforderlich gewordenen kapazitätserhöhenden Investitionen leistete die Automobilbranche in dieser Region zudem einen wichtigen konjunkturellen Beitrag.

Die Fertigungsleistung in Japan lag mit 12,3 Mio. Fahrzeugen auf dem hohen Vorjahresniveau. Das Exportgeschäft der japanischen Automobilproduzenten ging 1986 aufgrund des hohen Yen-Kurses leicht zurück. Verkaufseinbußen ergaben sich vor allem in China, Südostasien sowie

**Produktionsentwicklung der Automobilindustrie**  
(in Mio. Fahrzeugen)



im Nahen Osten, während die Ausfuhren in die USA und nach Europa gesteigert werden konnten. Berücksichtigt man zusätzlich die exportierten Fahrzeugteilesätze, so würde sich für die japanische Automobilindustrie eine über 2%ige Zuwachsrate ergeben.

In den Vereinigten Staaten verfehlte die Automobilproduktion 1986 den hohen Vorjahreswert um 3%. Insgesamt liefen 11,3 Mio. Wagen von den Bändern der US-amerikanischen Hersteller, davon 7,8 Mio. Pkw und 3,5 Mio. Nutzfahrzeuge.

#### **Strukturveränderung und Neupositionierung im Volkswagen-Konzern**

Der Volkswagen-Konzern hat im 100. Jubiläumsjahr des Automobils seine Anstrengungen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit auf den internationalen Märkten fortgeführt. Wie kaum jemals zuvor in der relativ jungen Geschichte des Unternehmens wurden 1986 strategische Maßnahmen zur Umstrukturierung und zur Beseitigung von Schwachstellen vollzogen.

So hat die Volkswagen AG mit Wirkung vom 18. Juni 1986 zunächst 51% der Anteile an der Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. übernommen. Entsprechend den vertraglichen Möglichkeiten erfolgte zum Jahresende 1986 die Übernahme weiterer 24% des Kapitals, so daß die Volkswagen AG nunmehr mit 75% am Grundkapital der SEAT S.A. beteiligt ist. Die Gesellschaft wurde zum 31. Dezember 1986 in den Konzernabschluß einbezogen. Ziel des SEAT-Engagements ist die nachhaltige Stabilisierung der führenden Position des Volkswagen-Konzerns in Europa.

Neben dem 75%igen Beteiligungserwerb an SEAT erfolgten 1986 weitere bedeutende Beteiligungsveränderungen innerhalb des Konzerns. Mit der Übertragung der im Eigentum des Volkswagen-Konzerns befindlichen Anteile der TA TRIUMPH-ADLER AG und wesentlicher Teile des Teilkonzerns Triumph-Adler North America (TANA) auf die Olivetti Holding B.V., Amsterdam, schieden die TA TRIUMPH-ADLER AG und Teile des TANA-Teilkonzerns zum 1. Sep-



*Besuch S. E. des Herrn Präsidenten  
der Italienischen Republik  
Francesco Cossiga  
am 25. April 1986 in Wolfsburg*

tember 1986 aus dem Konsolidierungskreis aus. Die bei Volkswagen verbleibenden nordamerikanischen Gesellschaften der Gruppe wurden unter dem Namen Pertec Systems, Inc. zusammengefaßt. Im Gegenzug zu dem Verkauf erwarb die Volkswagen AG einen 5%igen Anteil am stimmberechtigten Grundkapital der Ing. C. Olivetti & C., S.p.A., Ivrea.

Diese Neuordnung stärkt die Basis des Volkswagen-Konzerns und bedeutet gleichzeitig eine Konzentration auf das angestammte Automobilgeschäft. Durch die Veränderung in der Konzernstruktur wird die Vergleichbarkeit der im Geschäftsbericht enthaltenen Zahlenangaben mit dem Vorjahr beeinträchtigt.

Auch in anderen Regionen, in denen der Volkswagen-Konzern tätig ist, wurden neue strategische Schritte eingeleitet. Unsere Aktivitäten konzentrierten wir dabei insbesondere auf die lateinamerikanischen Tochtergesellschaften, die nach wie vor unter äußerst engen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen arbeiten müssen.

Zur Kostensenkung und Stärkung der Stellung der Volkswagen de Mexico wurde die Verlagerung der Preßteilefertigung der Volkswagen of America, Werk South Charleston/USA, nach Mexiko eingeleitet.

#### **Zusammenarbeit mit Ford in Argentinien und Brasilien**

In Argentinien und Brasilien wurde die Konzernstrategie neu ausgerichtet. Mit dem Ziel der expansiven Zukunftssicherung und gleichzeitiger Risikobegrenzung des Engagements in Südamerika bot es sich an, mit einem starken Partner die Möglichkeit einer Zusammenarbeit zu prüfen.

Dieser Partner wurde in der Ford Motor Company, Dearborn, gefunden. Zusammen mit ihm ist die Gründung von Gemeinschaftsunternehmen in Argentinien und Brasilien eingeleitet worden. Die Aufsichtsräte beider Gesellschaften haben ihre prinzipielle Zustimmung für das Projekt erteilt.

Mit Abschluß der gegenwärtig laufenden Verhandlungen planen wir im Sommer 1987 entsprechende Verträge zu unterzeichnen und in Brasilien eine gemeinsame Holdinggesellschaft zu gründen. Sie wird dann als Obergesellschaft die Aktivitäten der Volkswagen do Brasil S.A. und der Ford Brasil S.A. als weiterhin rechtlich selbständige Unternehmenseinheiten steuern. Darüber hinaus beabsichtigen wir die argentinische Tochtergesellschaft Volkswagen Argentina S.A. auf die Ford Motor Argentina S.A. zu verschmelzen. Auch diese Unternehmenseinheit wird unter Führung der gemeinsamen Holdinggesellschaft in Brasilien stehen.

Die Kooperation in Argentinien und Brasilien wird den Namen „AUTOLATINA“ tragen und bei einer Volkswagen-Beteiligung von 51 % unter der gemeinsamen, gleichberechtigten Führung beider Partner stehen.

Die Identität und das Image der Marken Volkswagen und Ford sollen so deutlich wie bisher aufrechterhalten bleiben. Vertrieb, Kundendienst und Service der Volkswagen- und Ford-Produkte werden auch weiterhin auf der Basis eigenständiger Produktprogramme durch separate Marketingorganisationen und über getrennte Händlernetze erfolgen.

Die entscheidenden Ziele des Gemeinschaftsunternehmens sind eine größere Wirtschaftlichkeit des eingesetzten Kapitals durch eine bessere Nutzung der Fertigungseinrichtungen sowie die Stärkung der Marktposition beider Marken.

#### **Änderung der Vertriebsstruktur**

In der Bundesrepublik Deutschland wurden Maßnahmen zur Neuordnung der Vertriebsorganisation eingeleitet. Ab 1. Januar 1989 wird die Volkswagen AG den Fahrzeugvertrieb im Inland mit den dazugehörenden Beratungs- und Betreuungsfunktionen im direkten Zusammenwirken mit den Händlern übernehmen. Die Einführung des Direkthändlersystems dient dem Ziel, durch kürzere Kommunikationswege zwischen Kunden und Unternehmen sowie durch die direkte Betreuung des Einzelhandels die Marktchancen unter

den sich künftig noch verschärfenden Wettbewerbsbedingungen effizienter nutzen zu können.

Gegenwärtig wird die Großhandelsfunktion des Volkswagen-Konzerns in der Bundesrepublik Deutschland von 12 V.A.G. Vertriebszentren wahrgenommen. An der WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen, ist die Volkswagen AG mit 81,3 % und an den übrigen Vertriebszentren mit jeweils 26 % direkt beteiligt. Die rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der Zusammenarbeit bilden die zwischen der Volkswagen AG und den Vertriebszentren abgeschlossenen Gesellschafts- und Generalvertretungsverträge. Die Neuordnung der Großvertrieblerstufe sieht vor, daß die Vertriebszentren ihre Funktionen im Kundendienst- und Ersatzteilebereich unverändert fortführen.

#### **Erschließung neuer Märkte**

Im Hinblick auf die Zukunftssicherung des Volkswagen-Konzerns wurde auch 1986 die Präsenz auf potentiellen Wachstumsmärkten verstärkt. Neben China, wo Volkswagen gemeinsam mit einheimischen Partnern seit 1985 in dem bisher bedeutendsten und größten Joint Venture im Bereich der chinesischen Maschinenbauindustrie zusammenarbeitet, müssen hierzu auch die Länder des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe gezählt werden. Nachdem bereits mit dem Motorenprojekt in der DDR ein erster Schritt eingeleitet worden ist, wurde 1986 mit Ungarn eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, die eine Ausweitung der schon bestehenden Lieferbeziehungen vorsieht.

#### **Absatzsteigerungen im In- und Ausland**

Der Volkswagen-Konzern konnte an der expandierenden Automobilkonjunktur teilhaben und die Verkaufszahlen des Vorjahres – trotz der sich international verschärfenden Konkurrenz – nochmals deutlich steigern.

*AUTOLATINA – das größte Gemeinschaftsunternehmen im lateinamerikanischen Raum*

*Verwaltungsgebäude AUTOLATINA*



*Volkswagen Argentina*



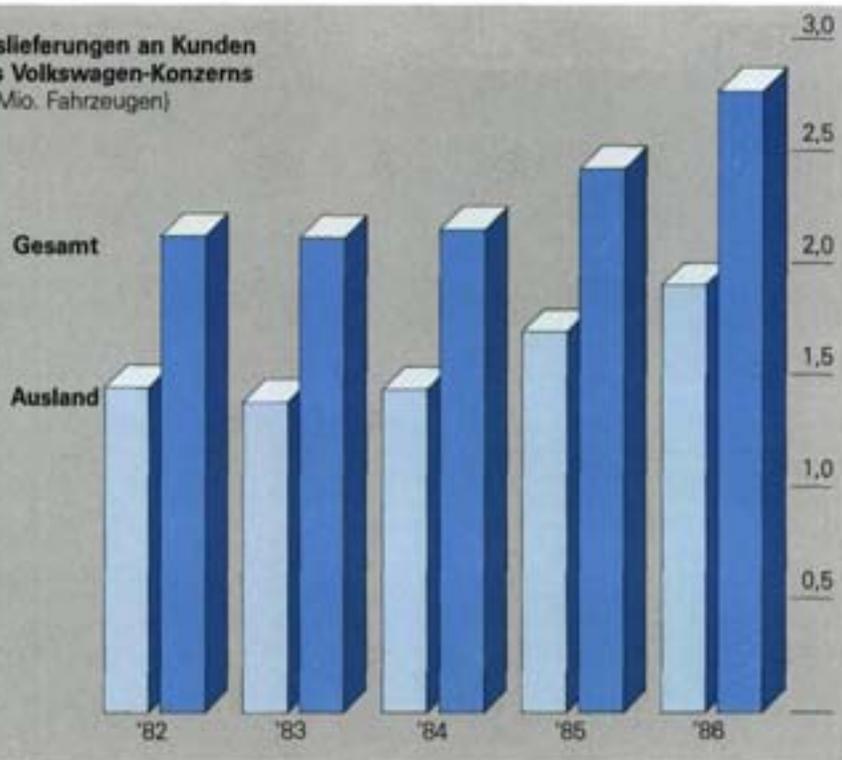
*Volkswagen do Brasil*



*Ford Motor Argentina*

*Ford Brasil*

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



Einschließlich der SEAT-Modelle beliefen sich die weltweiten Verkäufe des Volkswagen-Konzerns an die Händlerorganisation auf 2.757.793 Fahrzeuge und übertrafen damit den Vorjahresabsatz um 15,0%. Die Volkswagen AG setzte 1.926.652 Volkswagen und Audi ab (+ 6,0%).

Die gute Resonanz im In- und Ausland ist ein sichtbarer Erfolg unserer Anstrengungen zur stetigen Verbesserung der technologischen und qualitativen Wettbewerbsfähigkeit der angebotenen Produkte.

**Auslieferungen auf Rekordniveau**

Im abgelaufenen Jahr lieferte der Volkswagen-Konzern weltweit 2.542.621 Volkswagen- und Audi-Modelle an Kunden aus (+ 5,1%). Zusätzlich wurden 222.006 SEAT-Modelle verkauft. Damit beliefen sich die Auslieferungen des Volkswagen-Konzerns in seiner neuen Formation auf insgesamt 2.764.627 Einheiten, davon 2.522.809 Personenkraftwagen und 241.818 Nutzfahrzeuge.

Maßgebend für die Ausweitung waren die zum Teil erheblichen Verkaufszuwächse in der Bundesrepublik Deutschland, in Brasilien – hier jedoch nur im ersten Halbjahr – und auf den europäischen Auslandsmärkten, die die Einbußen in Nordamerika und in Mexiko deutlich überschritten.

Die Volkswagen AG erzielte in ihrem Marktverantwortungsgebiet unter Einbeziehung der Audi-Modelle mit 2.151.168 Konzernfahrzeugen ein Verkaufsplus von 4,0%.

**Kapazitäten bei inländischen Produzenten ausgelastet**

Dem Automobilgeschäft in der Bundesrepublik Deutschland kam 1986 eine deutliche Belebung der Binnennachfrage zugute, die auch durch die Zuwendung zum Katalysator gefördert wurde. Die Pkw-Neuzulassungen nahmen mit 2,7 Mio. Fahrzeugen um 18,9% gegenüber dem – allerdings durch die Abgaskontroversen beeinträchtigten – Vorjahreswert zu und erreichten damit einen neuen Höchststand. Mit Ausnahme von Volkswagen nahmen die inländischen Hersteller – teilweise aufgrund von Lieferengpässen – an der Ausweitung des Pkw-Gesamtmarkts nicht in



*Der klassische Golf GTI –  
Begründer einer neuen  
Fahrzeuggeneration*



*Der neue Audi 80 setzt Maßstäbe  
in seiner Klasse*

vollem Umfang teil. Gleichzeitig steigerten die ausländischen Anbieter ihre Verkäufe überproportional, was dazu führte, daß ihre Fahrzeuge bei den Erstzulassungen im abgelaufenen Jahr um 30,7 % zulegen und damit den Marktanteil auf 28,7 (26,1) % ausbauen konnten.

Der Anteil der schadstoffreduzierten Neuwagen an den Zulassungen hat im Jahr 1986 stetig zugenommen. Von den im Inland neu zugelassenen Personenkraftwagen waren 56 % mit schadstoffarmen Motoren ausgerüstet. Die Hälfte davon waren Diesel-Fahrzeuge. Vor dem Hintergrund des Auslaufs der vollen Steuerbefreiung schadstoffgeminderter Neuwagen am 31. Dezember 1986 war seit September auch eine steigende Nachfrage nach Katalysatorautos zu beobachten.

Die Nutzfahrzeugneuzulassungen stiegen im Zuge der Konjunkturbelebung in der Bundesrepublik Deutschland um 11,9 % auf 243.621 Einheiten. Dabei fiel der prozentuale Zuwachs bei den schweren Nutzfahrzeugen mit 6,9 % geringer aus als bei den leichten Lkw bis 6 t zulässiges Gesamtgewicht mit 13,3 %.

#### **Marktposition im Inland gefestigt**

Das ausgezeichnete Klima auf dem inländischen Automobilmarkt schlug sich auch in den Verkaufszahlen des Volkswagen-Konzerns nieder. So nahmen die Auslieferungen von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen an Kunden gegenüber dem Vorjahr um 17,5 % auf insgesamt 858.089 Automobile zu. Der Pkw-Marktanteil belief sich unverändert auf 28,6 %, davon entfiel auf Volkswagen ein Anteil von 23,1 (22,9) %. Zum Verkaufserfolg trugen ausnahmslos alle Modellreihen bei. Unverändert groß war die Nachfrage nach dem Golf, der mit 376.527 Auslieferungen allein die Größenordnung aller japanischen Pkw-Neuzulassungen überschritt und trotzdem die Nach-

frage nicht voll befriedigen konnte. Im Vergleich zum Vorjahr baute er damit seine Spitzenposition in der inländischen Verkaufsstatistik – die er bereits seit 1975 hält – weiter aus. Überaus gut platzierten sich auch der Polo (+ 24,3 %) und der Passat (+ 12,5 %). Die Verkäufe der Audi-Fahrzeuge stiegen um 12,4 %. Jedoch war die Zunahme geringer als die Expansion des inländischen Pkw-Markts, so daß der Marktanteil von 5,7 auf 5,5 % zurückging. Erfreulich entwickelten sich die Auslieferungen des neuen Audi 80, der seit der Markteinführung im September 1986 die in ihn gesetzten hohen Erwartungen noch übertraf. Verkaufssteigerungen ergaben sich auch beim Audi 100 (+ 13,2 %). In der Bundesrepublik Deutschland wurden darüber hinaus 5.445 Fahrzeuge der Modellreihe SEAT verkauft.

Die gute Aufnahme des stetig erweiterten Angebots an schadstoffarmen Automobilen wird durch den hohen Anteil an den gesamten Auftragseingängen des Volkswagen-Konzerns im Inland dokumentiert. Neben den Diesel-Fahrzeugen wurden auch die Modelle mit Katalysator im zweiten Halbjahr verstärkt nachgefragt. Mit einem Anteil von 28,5 % an den gesamten neu zugelassenen Personenkraftwagen mit schadstoffarmen Motoren war der Volkswagen-Konzern in der Bundesrepublik Deutschland marktführend.

Im Nutzfahrzeuggeschäft setzte sich der positive Trend des Vorjahres ebenfalls fort. Im Wettbewerbsbereich bis 6 t zulässiges Gesamtgewicht erhöhten sich die Neuzulassungen von Konzernfahrzeugen um 11,0 % auf 62.178 Einheiten. Dadurch konnte Volkswagen mit der Marktausweitung Schritt halten und mit einem Anteil von 40,7 (40,8) % die Führungsposition in diesem Segment mit Abstand behaupten.

Trotz größter Anstrengungen hielten bis zum Jahresende die kapazitätsbedingten Lieferengpässe an. Daher spiegelt das Verkaufsergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres die starke Wettbewerbsposition des Volkswagen-Konzerns nur unzureichend wider.

#### **Spitzenposition in Europa behauptet**

Im europäischen Ausland konnte der Volkswagen-Konzern die Marktchancen nutzen und die Auslieferungen von Volkswagen und Audi an Kunden gegenüber dem Rekordniveau des Vorjahres nochmals um 3,1 % auf 782.494 Automobile erhöhen. Die Verkäufe von Volkswagen nahmen um 4,4 % zu. Dagegen blieben bei den Audi-Modellen die Auslieferungen um 3,3 % hinter denen des Vorjahres zurück. Außerhalb der Bundesrepublik Deutschland wurden darüber hinaus 198.400 SEAT-Fahrzeuge in Europa verkauft.

In nahezu allen Regionen konnten Verkaufssteigerungen erzielt werden, wobei die bedeutendsten Abnehmerländer nach wie vor Italien, Frankreich und Großbritannien blieben, mit einem Verkaufsvolumen von jeweils mehr als 120.000 Einheiten.

In Europa wurden einschließlich der Bundesrepublik Deutschland 1.640.583 Volkswagen und Audi an Kunden ausgeliefert (+ 10,1 %). Dies bedeutete – auch ohne Berücksichtigung der SEAT-Fahrzeuge – wiederum die Marktführerschaft, wobei der Golf seine Position als meistverkauftes Automobil gut behaupten konnte. Unter Einbeziehung der SEAT-Modelle belief sich der Pkw-Marktanteil des Volkswagen-Konzerns in Europa auf 14,7 %.

### Unterschiedliche Entwicklung in Übersee

Auf dem nordamerikanischen Kontinent war 1986 – ausgehend von einer hohen Basis – ein nochmaliger Anstieg der Pkw-Nachfrage zu verzeichnen; gleichzeitig nahm der Wettbewerb an Schärfe zu. Der Volkswagen-Konzern verfehlte – vor allem aufgrund geringerer Audi-Verkäufe – mit 320.191 Fahrzeugen das Auslieferungsvolumen des Vorjahres um 5,5%. Beeinträchtigt wurde die Absatzentwicklung im Verlauf des Jahres zudem durch wechselkursbedingte Preisanhebungen.

Im mexikanischen Automobilmarkt setzte im Mai 1986 eine Stabilisierung des Absatzes auf niedrigem Niveau ein. Maßgeblichen Anteil daran hatten die von allen Fahrzeugherstellern durchgeführten Verkaufsaktionen. Infolge des erheblichen Nachfragerückgangs zu Beginn des Jahres – von dem alle Wettbewerber betroffen waren – lagen die Auslieferungen der Volkswagen de Mexico an Kunden um 25,4% unter dem Vorjahreswert.

Die Pkw-Verkäufe des Konzerns in Argentinien entwickelten sich mit einer Zunahme von 10,4% im Rahmen des Pkw-Gesamtmarkts, der das sehr niedrige Vorjahresvolumen um 10,7% übertraf.

In Brasilien kam es im ersten Halbjahr 1986 als Folge des von der Regierung verfügtten Wirtschaftsprogramms zu einem künstlichen Anstieg der Nachfrage, an der die Volkswagen do Brasil überproportional partizipierte. Erhebliche Verkaufssteigerungen sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeugbereich führten zu einer Erhöhung der Auslieferungen im Inland gegenüber 1985 um 18,2%.

Das Automobilgeschäft in Südafrika wurde durch die Rand-Abwertung wiederum stark beeinträchtigt. Trotz der schwierigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gelang es der Volkswagen of South Africa dank der anhaltend lebhaften Nachfrage nach dem Jetta, ihre Marktstellung auf dem rückläufigen Pkw-Gesamtmarkt gut auszubauen.

### Wechselkursentwicklung dämpft Umsatz

Der Umsatz des Volkswagen-Konzerns übertraf im Berichtsjahr bei erstmaliger Einbeziehung der SEAT-Gruppe mit 52,8 Mrd. DM das hohe Niveau des Vorjahres um 0,6%. Beim Vorjahresvergleich ist andererseits zu berücksichtigen, daß die von der TA Triumph-Adler-Gruppe und der Triumph-Adler North America nach ihrem Ausscheiden aus dem Konsolidierungskreis am 31. August 1986 erwirtschafteten Erlöse nicht mehr im Konzernumsatz enthalten sind.

Beim Inlandsumsatz ergab sich aufgrund der guten Automobilkonjunktur und des anhaltenden Trends nach höherwertigen Modellen mit 18,8 Mrd. DM ein deutlicher Anstieg um 16,5%. Im Ausland verminderten sich die Umsatzerlöse trotz guter Verkäufe in Brasilien und im europäischen Ausland mit 34,0 Mrd. DM um 6,5%. Ausschlaggebend hierfür war der niedriger bewertete Dollar, der sich auf die Umrechnung aller am Dollar orientierten Währungen und damit auch auf die Umsätze in

Lateinamerika auswirkte. Der auf das Ausland entfallende Anteil am Konzernumsatz verminderte sich daher von 69,2 auf 64,3%.

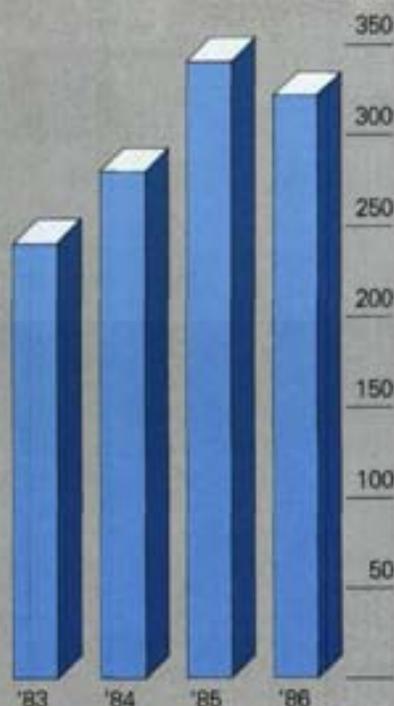
Der Anstieg der Umsatzerlöse der Volkswagen AG um 5,7% auf 41,1 Mrd. DM beruhte vor allem auf der Zunahme des Inlandsabsatzes. Der Auslandsanteil belief sich auf 55,8 (59,7)%.

### Investitionen auf Höchststand

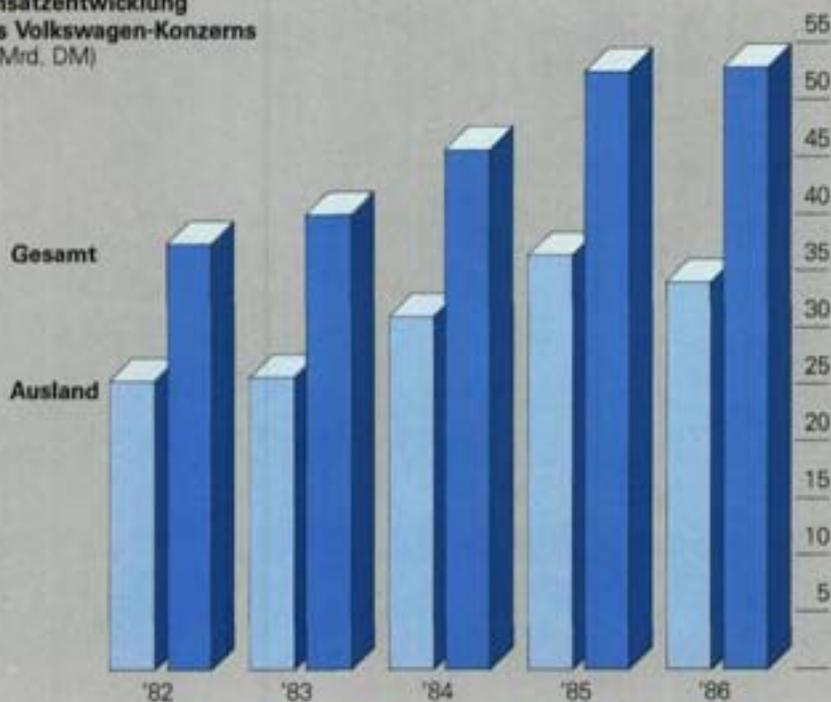
Zur Erhaltung und zum Ausbau der Position des Volkswagen-Konzerns im weltweiten Wettbewerb wurden die Investitionen – ausgehend von einem hohen Niveau – nochmals gesteigert. Zu den Schwerpunkten gehörten die Verbesserung, Weiterentwicklung und Ergänzung des Produktangebots sowie die Optimierung von Arbeitsabläufen.

Der Volkswagen-Konzern investierte die Rekordsumme von 6.366 Mio. DM und übertraf damit den bereits hohen Vorjahreswert um 87,9%. Davon entfielen auf Sachanlagen 5.027 Mio. DM und auf Finanzanlagen 1.339 Mio. DM. Im Inland wurden

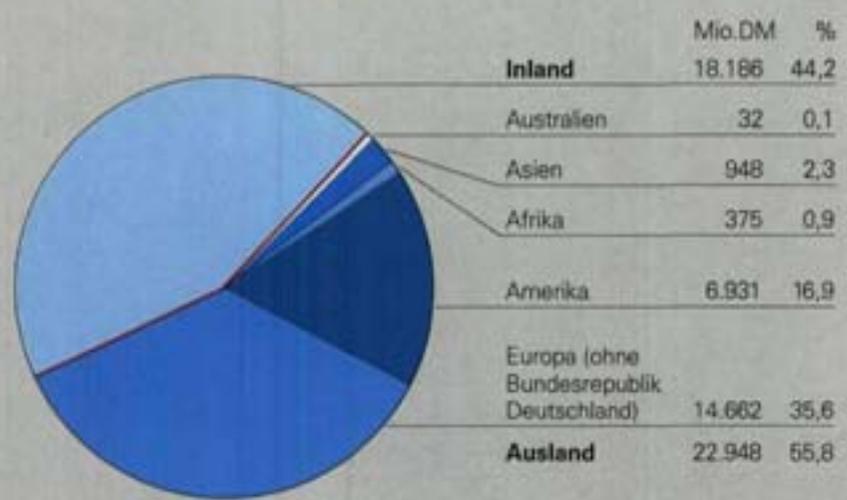
**Auslieferungen an Kunden des Volkswagen-Konzerns in Nordamerika**  
(in Tsd. Fahrzeugen)



**Umsatzentwicklung  
des Volkswagen-Konzerns**  
(in Mrd. DM)



**Regionale Aufteilung  
der Umsatzerlöse  
der Volkswagen AG  
im Jahr 1986**



3.849 Mio. DM und im Ausland 2.517 Mio. DM investiert. Die nicht mehr als Investitionen ausgewiesenen Zugänge im Vermietvermögen beliefen sich auf 2.738 Mio. DM.

Die erheblichen Anstrengungen der Volkswagen AG zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit führten zu einer Zunahme der Investitionen auf 4.469 (1.791) Mio. DM. Steigerungen gegenüber dem Vorjahr ergaben sich sowohl im Sachanlagebereich mit 2.282 (1.366) Mio. DM als auch bei den Finanzanlagen mit 2.187 (425) Mio. DM. Ein großer Teil der Sachinvestitionen betraf die Entwicklung neuer Modelle sowie den Ausbau und die Modernisierung der inländischen Fertigungsstätten. Bei den Finanzinvestitionen wirkten sich vor allem der mehrheitliche Erwerb der SEAT S.A., die Übernahme von 5% des Aktienkapitals von Olivetti sowie Kapitalzuführungen bei Tochtergesellschaften aus.

**Produktion ausgeweitet**

Unter Einbeziehung der SEAT-Fahrzeuge stieg die Produktion um 15,8% auf 2.776.554 Einheiten. Damit verteidigte der Volkswagen-Konzern seine erstmals 1955 erreichte Position als Europas größter Automobilproduzent erfolgreich und rückte gleichzeitig wieder auf den vierten Platz unter den Pkw-Herstellern in der Welt vor, den er zuletzt 1980 belegt hatte. Weltweit wurden im Konzern 2.526.974 Personenvanwagen (+ 15,9%) und 249.580 Nutzfahrzeuge (+ 14,2%) produziert. Die arbeitstäglige Fertigung erhöhte sich um 12,6% auf 11.869 Fahrzeuge.

Die Produktionsleistung der ausländischen Tochtergesellschaften überschritt mit 1.123.061 Automobilen die Vorjahreshöhe um 47,3%. Deutliche Zuwachsraten waren in Brasilien (+ 8,4%), Belgien (+ 14,2%), Südafrika (+ 29,0%) und Argentinien (+ 15,2%) zu verzeichnen, während die Fertigung in Mexiko (- 27,0%) und in den USA (- 13,2%) hinter dem Vorjahr zurückblieb. Im Inland wurde die Produktion um 1,1% auf 1.653.493 Volkswagen und Audi ausgeweitet. Außerdem nahm die inländische Fertigung von Aggregaten und Teilen insbesondere zur Belieferung von SEAT und der Volkswagen Bruxelles überproportional zu.

Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen im Konzern gefertigt:

Personenkraftwagen	1986	1985	Nutzfahrzeuge	1986	1985
Golf	876.772	777.547	Transporter	161.712	155.423
Passat	351.639	314.081	Lasttransporter (LT)	20.825	21.714
Jetta	274.627	258.180	Volkswagen-M.A.N.-Lkw		
Polo	214.508	185.093	6-9 t	2.908	2.618
Audi 80/90	179.648	191.591	Trans/Terra	18.444	-
Audi 100/200	157.711	149.336	Volkswagen-Lkw 6-22 t	15.245	11.737
Scirocco	32.964	33.674	Golf Pick-up/Caddy	14.694	12.795
Audi Coupé/quattro	17.666	23.372	Voyage Pick-up	14.028	11.674
Ibiza	121.526	-	Sonstige Nutzfahrzeuge	1.724	2.638
Voyage	69.961	75.628			
Gol	69.798	66.641			
Käfer	46.633	86.189			
Malaga	41.292	-			
Panda/Marbella	36.879	-			
Sonstige Pkw	35.350	18.265			

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

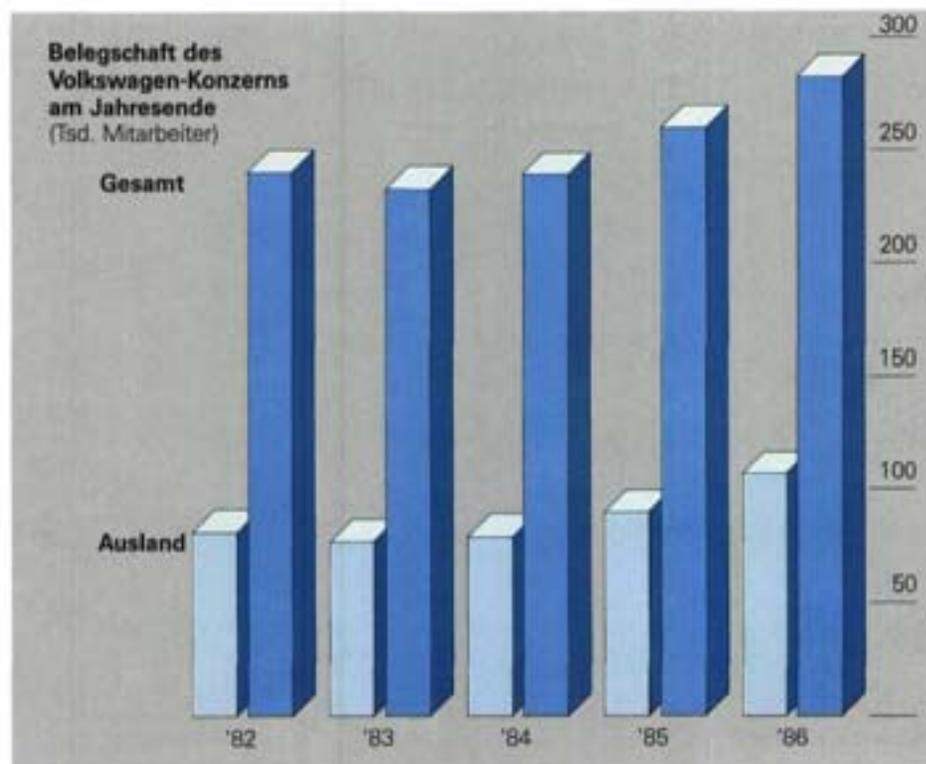
	Fahrzeuge pro Tag
VOLKSWAGEN AG <sup>1)</sup>	5.431
Volkswagen do Brasil <sup>1)</sup>	1.579
AUDI AG <sup>1)</sup>	1.538
SEAT S.A.	1.505
Volkswagen Bruxelles	834
Volkswagen of America	389
Volkswagen de Mexico	327
Volkswagen of South Africa	168
Volkswagen Argentina	98

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

Wesentliche Lieferbeziehungen zwischen der Volkswagen AG und verbundenen Produktionsgesellschaften

	Fertige Fahrzeuge	CKD-Fahrzeugsätze	Teile-sätze	Einzel-teile	Kom-ponenten	Ersatz-teile
AUDI AG	○			●○		○
SEAT S.A.	●○	●	●			●
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



Das Fertigungsvolumen der Volkswagen AG belief sich auf 1.509.439 Automobile; das waren 3,6% mehr als im Jahr 1985. Der tatsächliche Produktionsanstieg war jedoch deutlich höher, weil für die SEAT S.A. bestimmte Montagesätze ab Januar 1986 nicht mehr als Produktion der Volkswagen AG ausgewiesen wurden; bei vergleichbarer Betrachtung hätte sich ein Zuwachs von 10,2% ergeben. Durch die Verlagerung eines Teils der Polo-Montage nach Spanien wurden in Wolfsburg für die Golf-Fertigung dringend benötigte Kapazitäten frei, die es ermöglichten, der hohen Nachfrage nach diesem Modell besser nachzukommen. Das Wolfsburger Stammwerk erreichte mit einer Produktion von insgesamt 882.000 Einheiten das beste Ergebnis seit 1971 (909.000 Fahrzeuge) und war damit gleichzeitig die Automobilfabrik mit dem weltweit größten Pkw-Ausstoß. Die arbeitstägliche Fertigung des Golf lag einschließlich der von der Volkswagen Bruxelles montierten Wagen mit 3.206 Fahrzeugen (+ 14,3%) erstmals über dem Rekordwert von 2.831 Einheiten, den das Vorgängermodell im Jahr 1978 erreichte.

Eine deutliche Steigerung der Produktionsstückzahl wurde in Europa auch beim Polo (+ 15,9%) erzielt. Auch diese Entwicklung wäre ohne die Kapazitäten der SEAT S.A. nicht möglich gewesen.

Trotz erheblicher Neueinstellungen, der teilweisen Aufrechterhaltung der Produktion in den Werksferien und zusätzlicher Arbeitsleistungen konnten Lieferengpässe nicht vermieden werden.

#### Erneuter Anstieg der Belegschaft

Der Volkswagen-Konzern beschäftigte Ende Dezember 1986 einschließlich der Belegschaftsangehörigen der SEAT-Gruppe 281.718 Mitarbeiter, das waren 22.671 Personen oder 8,8% mehr als am 31. Dezember 1985. Die Belegschaft der aus dem Konsolidierungskreis ausgeschiedenen TA-Gesellschaften ist hierin nicht mehr enthalten.

Der Anstieg der Beschäftigten im Inland um 3,0% auf 175.384 Arbeitnehmer resultierte vor allem aus Neueinstellungen bei der Volkswagen AG und der AUDI AG. Maßgeblich für die Personalaufstockung

waren Kapazitätsausweitungen, der Ausgleich für die aus der geleisteten Arbeit an Sonntagen resultierenden Freizeitentnahme, die personalintensivere Produktion höherwertiger Fahrzeuge sowie die Zunahme der Aggregatefertigung. Bei der AUDI AG wirkte sich auch der Serienanlauf des neuen Audi 80 aus.

Bei den ausländischen Tochtergesellschaften nahm die Zahl der Beschäftigten – insbesondere aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der 23.591 Belegschaftsangehörigen der SEAT-Gruppe – um 19,9% auf 106.334 Personen zu. Bei der Volkswagen of America, der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen de Mexico und der Volkswagen of South Africa wurde das Personal reduziert.

Der Volkswagen-Konzern hat auch 1986 der Situation auf dem Lehrstellenmarkt Rechnung getragen und die Zahl der Ausbildungsplätze weiter erhöht. Bei der SEAT S.A. soll am 1. September 1987 eine Lehrstätte für Auszubildende eröffnet werden, in der zunächst 156 junge Leute in verschiedenen technischen Berufen ausgebildet werden sollen. In dem Gemeinschaftsunternehmen Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Schanghai, begann 1986 die Berufsausbildung für 60 Auszubildende in einem neuen Ausbildungszentrum. Insgesamt standen 7.235 Jugendliche im In- und Ausland in einer Berufsausbildung.

#### Dank an die Mitarbeiter

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dankt der Vorstand für ihre geleistete Arbeit. Den Organen der Betriebsverfassung spricht er für die verantwortungsbewusste und konstruktive Zusammenarbeit bei der Bewältigung der vielfältigen Aufgaben seinen Dank aus.

Eine besondere Anerkennung gebührt den Vorständen unserer Beteiligungsgesellschaften und allen Führungskräften im In- und Ausland für ihr großes persönliches Engagement.

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



*Der Scirocco – das beliebteste  
Sportcoupé in Europa*

# Ergebnis- entwicklung

## Veränderungen der Währungsparitäten beeinflussen Ergebnissituation

Die gute Konjunktur und die damit verbundene Kapazitätsauslastung ermöglichten es, die negativen Auswirkungen belastender Einflüsse auf das Konzernergebnis in Grenzen zu halten. Hierzu gehörten die staatliche Preiskontrolle in Brasilien, die drastischen Veränderungen der Währungsparitäten – vor allem der Kursverfall des US-Dollar gegenüber der D-Mark – sowie Strukturbereinigungen und die Anlaufkosten für den neuen Audi 80. Der Jahresüberschuß des Volkswagen-Konzerns belief sich auf 580 (596) Mio. DM.

Positive Ergebnisbeiträge erzielten wiederum die europäischen Tochtergesellschaften – mit Ausnahme der SEAT-Gruppe. Der neu in den Konsolidierungskreis aufgenommene Teilkonzern schloß 1986 wie erwartet mit einem Verlust ab.

Die nordamerikanischen Tochtergesellschaften, die Volkswagen de Mexico sowie die Volkswagen Argentina wiesen Gewinne aus. Dagegen mußte die Volkswagen do Brasil wiederum einen Verlust hinnehmen.

Die Ertragslage der Volkswagen of South Africa hat sich trotz hoher Kostenbelastungen als Folge des Wechselkursverfalls 1986 deutlich verbessert, so daß im nationalen Abschluß nur noch ein geringer Verlust ausgewiesen werden mußte.

Eine weitere Ergebnisbelastung resultierte aus dem Verkauf der Triumph-Adler-Gesellschaften zum 31. August 1986.

## Gravierende Vorfälle im Devisengeschäft

Die Volkswagen AG als weltweit operierendes Unternehmen nimmt wegen des großen Umfangs ihres Exportgeschäfts am Devisengeschäft teil. Durch betrügerische Manipulationen von Devisenarbitragegeschäften wurde jedoch die Absicherung von Devisenpositionen aus einer Zeit, in der der US-Dollar höher notierte, vorgetäuscht, die damit offenblieben.

Für zu erwartende Schäden wurden im Abschluß der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 1986 Rückstellungen in Höhe von 473 Mio. DM gebildet, wobei die gegenüber dem Bilanzstichtagskurs ungünstigen Wechselkurse zum Zeitpunkt der Bilanzaufstellung berücksichtigt wurden.

## 10 DM Dividende

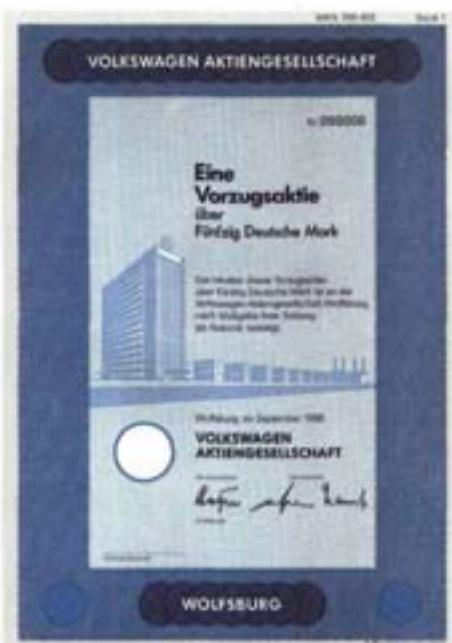
Die Volkswagen AG schloß das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuß von 485 Mio. DM ab. Er liegt damit über dem Vorjahr (477 Mio. DM).

Trotz der Belastungen aus den notwendigen Rückstellungen für die Vorfälle im Devisenhandel ist es möglich, neben einer Zuführung von 190 Mio. DM zu den freien Rücklagen, den Stammaktionären die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 10,- DM je Aktie im Nennwert von 50,- DM vorzuschlagen. Unter Berücksichtigung des Steuerguthabens in Höhe von 5,63 DM pro 50,- DM-Aktie ergibt sich für den anrechnungsberechtigten Stammaktionär ein Gesamtertrag von 15,63 DM. Darüber hinaus erhalten die Vorzugsaktionäre – die für das gesamte Geschäftsjahr voll dividendenberechtigt sind – eine Mehrdividende in Höhe von 1,- DM. Einschließlich des Steuerguthabens von 6,19 DM pro 50,- DM-Aktie erhält der anrechnungsberechtigte Vorzugsaktionär somit 17,19 DM.

## Gewinnverwendungsvorschlag:

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

Ausschüttung auf das Grundkapital – 1.500 Mio. DM –	306.000.000 DM
davon auf Stammaktien	240.000.000 DM
Vorzugsaktien	66.000.000 DM
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	1.105.905 DM
Bilanzgewinn	307.105.905 DM



## Eigenkapitalbasis gestärkt

Das Vermögen des Volkswagen-Konzerns erhöhte sich aufgrund der regen Investitionstätigkeit um 16,9% auf 40.709 Mio. DM. Deutliche Veränderungen ergaben sich vor allem bei den Sachanlagen durch die Einbeziehung des SEAT-Teilkonzerns, den Verkauf der TA Triumph-Adler-Gruppe sowie wesentlicher Teile des TANA-Teilkonzerns. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich durch diese Umschichtung auf 10.458 Mio. DM (+ 19,7%). Der Anstieg der Finanzanlagen resultierte im wesentlichen aus der Übernahme einer 5%igen Beteiligung an Olivetti sowie einem Goodwill aus der Beteiligung am SEAT-Teilkonzern. Insgesamt vergrößerte sich damit der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen von 37,4 auf 40,1%. Das Umlaufvermögen stieg um 2.603 Mio. DM auf 24.394 Mio. DM. Sein Anteil an der Bilanzsumme ging jedoch von 62,6 auf 59,9% zurück. Die flüssigen Mittel lagen mit 9.574 Mio. DM um 1.288 Mio. DM über dem Stand des Vorjahres.

Auf der Passivseite stieg das Grundkapital infolge der Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG um nominal 300 Mio. DM auf 1.500 Mio. DM durch die Ausgabe von

stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Der Bezugspreis für eine neue Aktie wurde auf 350 DM festgelegt. Bei einem Bezugsverhältnis von 4 : 1 wurden die Aktien am Markt plziert. Damit hat der Vorstand von der auf der Hauptversammlung 1986 erteilten Ermächtigung zur Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien in vollem Umfang Gebrauch gemacht.

Der Anstieg der Konzernrücklagen resultierte vor allem aus der Einstellung der Agio-Beträge aus der Kapitalerhöhung der Volkswagen AG, der Ausgabe von Optionsanleihen sowie der Rücklagenzuführung aus dem Jahresüberschuß der Muttergesellschaft. Der Eigenkapitalanteil an der Bilanzsumme nahm dadurch von 21,2% im Vorjahr auf 25,7% zu.

## Weitere Kapitalmaßnahmen gut im Markt plziert

Die Hauptversammlung vom 12. Juli 1984 hatte im Rahmen der Beschlußfassung über die Schaffung eines bedingten Kapitals von bis zu 200 Mio. DM den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandel-, Options- und Gewinnschuldverschreibungen in Höhe von bis zu 600 Mio. DM zu geben. Von dieser Ermächti-

## Struktur der Konzernbilanz im Vergleich

	31.12. 1986		31.12. 1985	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%
<b>Aktiva</b>				
Anlagevermögen	16.315	40	13.031	37
Umlaufvermögen	24.394 <sup>1)</sup>	60	21.791 <sup>1)</sup>	63
Gesamtvermögen	40.709 <sup>1)</sup>	100	34.822 <sup>1)</sup>	100
<b>Passiva</b>				
Eigenkapital	10.482	26	7.395	21
Fremdkapital mit einer Restlaufzeit				
von mehr als vier Jahren	7.084	17	6.323	18
von 1 bis 4 Jahren	5.278	13	6.261	18
bis zu einem Jahr	17.865	44	14.843	43
Gesamtkapital	40.709 <sup>1)</sup>	100	34.822 <sup>1)</sup>	100

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

gung wurde im Januar 1986 in einem ersten Schritt Gebrauch gemacht. Die Volkswagen International Finance N.V., eine 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, begab eine 3%ige Optionsanleihe über 250 Mio. DM mit 10jähriger Laufzeit auf dem Euromarkt. Im August folgte in einem weiteren Schritt die Begebung einer Euro-Dollar-Optionsanleihe über 150 Mio. US \$ mit einer Verzinsung von ebenfalls 3%. Diese Anleihe hat eine Laufzeit von 15 Jahren. Der Erlös der beiden Anleihen dient der Finanzierung von Investitionen des Volkswagen-Konzerns. Damit ist der Rahmen des für die Begebung von Wandel-, Options- und Gewinnschuldverschreibungen geschaffenen Volumens von 600 Mio. DM nahezu ausgeschöpft.

#### Bilanzkennzahlen verbessert

Die im Jahr 1986 durchgeführten Kapitalmaßnahmen veränderten die Bilanzrelationen entscheidend. Das Anlagevermögen wurde zu 64,2% durch Eigenkapital und zu 107,7% durch langfristiges Kapital gedeckt. Die Kennzahl für die Liquidität als Verhältnis der flüssigen Mittel, kurzfristigen Forderungen und Ausleihungen zum kurzfristigen Fremdkapital erreichte 91,4 (96,2)%.

#### Cash flow auf hohem Niveau

Der Cash flow verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 6,0% auf 4.285 Mio. DM. Infolge der starken Investitionstätigkeit ging der Finanzierungsanteil des Cash flow an den Investitionen von 134,6% im Vorjahr auf 67,3% zurück.

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

Investitionen in Sachanlagen			- 5.027
Investitionen in Finanzanlagen einschl. Zuführung zum aktiven Ausgleichs- posten aus der Erstkonsolidierung			- 1.339
Zugänge vermieteter Gegenstände			- 2.738
Erhöhung der Vorräte und Anzahlungen <sup>1)</sup>			- 498
Verminderung der lang- und mittelfristigen Forderungen <sup>1)</sup>			+ 109
<b>Mittelbindung</b>			<b>- 9.493</b>
Jahresüberschuß			+ 580
Anlageabschreibungen und -abgänge			+ 5.792
Erhöhung der Pensionsrückstellungen			+ 250
Nicht liquiditätsmäßige Veränderungen der Rücklagen und Erhöhung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil			+ 14
<b>laufende Geschäftstätigkeit</b>			<b>+ 6.636</b>
Ausschüttungen an die Aktionäre der Volkswagen AG und an Minoritäten im Jahr 1986			- 240
Verminderung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals			- 472
Kapitalerhöhung 1986 und Rücklagenzuführung			+ 2.107
Erhöhung sonstiger Posten			+ 514
<b>Finanzierungsvorgänge</b>			<b>+ 1.909</b>
<b>Veränderung der Liquiditätsposition</b>			<b>- 948</b>
	31. 12. 1986	31. 12. 1985	Ver- änderung
Liquide Mittel, Wechsel	9.210	4.326	+ 4.884
Wertpapiere, Eigene Aktien	364	3.960	- 3.596
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen (ohne Anzahlungen) <sup>1)</sup>	6.736	6.010	+ 726
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen (einschl. Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil) <sup>2)</sup>	17.557	14.595	- 2.962
<b>Veränderung des Finanzmittelfonds</b>			<b>- 948</b>

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

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

**Ertragslage durch Dollar beeinträchtigt**

Die Gesamtleistung des Volkswagen-Konzerns erhöhte sich 1986 um 2,4% auf 53.962 Mio. DM. Aufgrund der Produktionsausweitung erhöhte sich der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 7,6% auf 28.656 Mio. DM. Dadurch stieg sein Anteil an der Gesamtleistung auf 53,1 (50,5)% an. Während die Belegschaft im Vergleich zu 1985 um durchschnittlich 14,6% aufgestockt wurde, nahm der Personalaufwand trotz Tarifierhöhungen wechselkursbedingt lediglich um 6,0% auf 14.747 Mio. DM zu. In Relation zur Gesamtleistung vergrößerte sich sein Anteil jedoch von 26,4 auf 27,3%. Die Ertragsminderung hat zu einem Rückgang der Steuern geführt, deren Anteil an der Gesamtleistung 2,8% betrug.

**Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	1.1.-31.12. 1986		1.1.-31.12. 1985	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Umsatzerlöse	52.794	98	52.502	100
Bestandsveränderung	671	1	- 299	- 1
Anderer aktivierte Eigenleistungen	497	1	506	1
Gesamtleistung	53.962	100	52.709	100
Materialaufwand	28.656	53	26.623	51
Personalaufwand	14.747	27	13.913	26
Abschreibungen	2.989	6	3.411	7
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	1.491	3	1.259	2
Steuern	1.489	3	2.124	4
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	4.010	7	4.783	9
Jahresüberschuß	580	1	596	1



## Strukturwandel in der Automobilindustrie

Die Situation auf dem Weltautomobilmarkt hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten mit wachsendem Tempo geändert. Vor allem das Vordringen japanischer Hersteller, aber auch die erstaunliche Dynamik weiterer neuer Wettbewerber aus Fernost in den letzten Jahren, wie z. B. Südkorea und Taiwan, haben den Vorsprung Nordamerikas und Westeuropas in der Weltautomobilproduktion kontinuierlich schrumpfen lassen. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Große Produktionskapazitäten – insbesondere fernöstlicher Anbieter – sind weltweit im Bau, deren Fahrzeugausstoß den Wettbewerb erhöhen wird.

Parallel zu diesen Verschiebungen der Automobilproduktion vollzog sich ein Trendbruch in der Weltnachfrage. Nach einer starken und stetigen Ausweitung in den sechziger Jahren zeigt das Weltmarktvolumen insgesamt seit der Ölkrise Mitte der siebziger Jahre einen schwächeren Verlauf der Wachstumskurve. In den traditionellen Volumenmärkten der westlichen Welt ist bereits eine hohe Motorisierungsdichte erreicht. Der Absatz steigt langsam, allerdings qualitativ bedeutend mehr. Über 80% der Verkäufe dient nur noch zur Deckung des Ersatzbedarfs an Automobilen. Dieser Anteil wird sich in den kommenden Jahren noch weiter erhöhen. Die Automobilnachfrage wird deshalb in Zukunft mehr von der Zunahme der Motorisierung in der Dritten Welt, besonders in Asien, bestimmt werden. Das Motorisierungstempo in Lateinamerika wird vor allem durch die Fortschritte bei der Lösung der Wirtschafts- und Finanzprobleme vorgegeben.

Die starke Zunahme des Wettbewerbs auf allen Märkten führt zu Konsequenzen im Verhalten der Kraftfahrzeughersteller. In der Automobilindustrie – und hier insbesondere in den drei großen Produktions- und Absatzzentren Nordamerika, Westeuropa und Asien – findet derzeit ein tiefgreifender Strukturwandel statt. Neben rationalen Fertigungsanlagen, die überall entstehen, nimmt die Zahl kapitalmäßiger Verbindungen und Kooperationen ständig zu. Bei-



*Das deutsch-chinesische Gemeinschaftsunternehmen – für Volkswagen ein wichtiger Schritt zur Erschließung eines riesigen Zukunftsmarkts*

spielhaft hierfür ist das verstärkte Engagement der Japaner und Südkoreaner vor allem in Nordamerika, wo eine umfangreiche Verflechtung mit lokalen Herstellern gerade entsteht. Dieser Prozeß wird durch den wachsenden amerikanischen Widerstand gegenüber dem hohen Importvolumen der japanischen Anbieter noch beschleunigt.

Im Vergleich zu Nordamerika ist die Verlagerung von Produktionskapazitäten japanischer Hersteller nach Europa erst in einer Anfangsphase. Als Ausgleich für den Rückgang japanischer Automobilexporte in die USA wurden die Ausfuhren in europäische Länder in den letzten Jahren stetig erhöht. Von besonderer Bedeutung war dabei der Markt der Bundesrepublik Deutschland. Er ist der größte europäische Automobilmarkt und zudem unter den großen der einzige, der für die Anbieter aus Fernost frei zugänglich ist. Im Jahr 1986 wurden 24 % der Europa-Exporte Japans in der Bundesrepublik Deutschland verkauft.

Da es für die japanischen Produzenten – nicht zuletzt aufgrund der Aufwertung des Yen und der Erfolge der preiswerten südkoreanischen Wagen – in Nordamerika immer schwieriger wird, ihre Exporte in vollem Umfang aufrechtzuerhalten, verbleibt künftig als möglicher Kompensationsbereich vor allem Westeuropa. Der Wettbewerbsdruck wird sich hier daher in den kommenden Jahren noch verschärfen, wozu auch die bereits erfolgten Unternehmenszusammenschlüsse europäischer Hersteller beitragen werden.

#### **Klare Absage an Protektionismus**

Die verstärkten Exporte der japanischen Automobilhersteller nach Europa haben in vielen Ländern auch der europäischen Gemeinschaft die Forderung verstärkt, die japanischen Produzenten zu freiwilligen Begrenzungen ihrer Lieferungen zu drängen oder selbst direkte Restriktionen gegenüber Japan-Importen zu verfügen. Für die mit der Weltwirtschaft beispiellos stark verflochtene Bundesrepublik Deutschland können Importbeschränkungen jedoch keine Lösung sein.

Das vorrangige Ziel des Volkswagen-Konzerns wird es deshalb bleiben, strukturell, aber auch in Entwicklung und Fertigung, den wechselnden Marktanforderungen noch besser gerecht zu werden. Die Unternehmensstrategie ist darauf gerichtet, qualitativ hochwertige und technisch innovative Fahrzeuge anzubieten, um die Spitzenposition zu sichern und umsichtig auszubauen. Einige aktuelle Stichworte hierfür sind der 16-Ventil-Motor, der permanente Allradantrieb bei Volkswagen und Audi, das neue Kompressorsystem (G-Lader) und die vollverzinkte Karosserie bei den Audi-Modellen. Dem qualitativen Wachstum, das immer Teil der Produkt- und Produktions- aber auch der Kundendienstpolitik war, wird angesichts der zunehmenden Nachfrage nach höherwertigen Modellen größte Bedeutung beigemessen. Neben der Weiterentwicklung der Modellpalette rückt die konsequente Kostenoptimierung auf allen Stufen des Fertigungsprozesses noch mehr als bisher ins Zentrum unserer Arbeit. Alle Kräfte sind darauf gerichtet, die Kostensteigerungen in engeren Grenzen zu halten als bisher, um langfristig die Wettbewerbsposition international zu behaupten.

#### **Kraftfahrzeugindustrie auch 1987 auf stabilem Kurs**

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland wird sich 1987 fortsetzen, allerdings mit einem verhalteneren Wachstum. Getragen wird die gute Konjunktur unverändert von der inländischen Nachfrage, insbesondere vom privaten Verbrauch. Die günstige Netto-Realeinkommensentwicklung wird weiter dazu beitragen, daß die Automobilnachfrage 1987 auf einem hohen Niveau verbleiben wird.

Auch für die westeuropäischen Länder sind die wirtschaftlichen Aussichten überwiegend positiv. Die Automobilkonjunktur dürfte ihren zyklischen Höhepunkt auf den europäischen Volumenmärkten jedoch bereits überschritten haben.

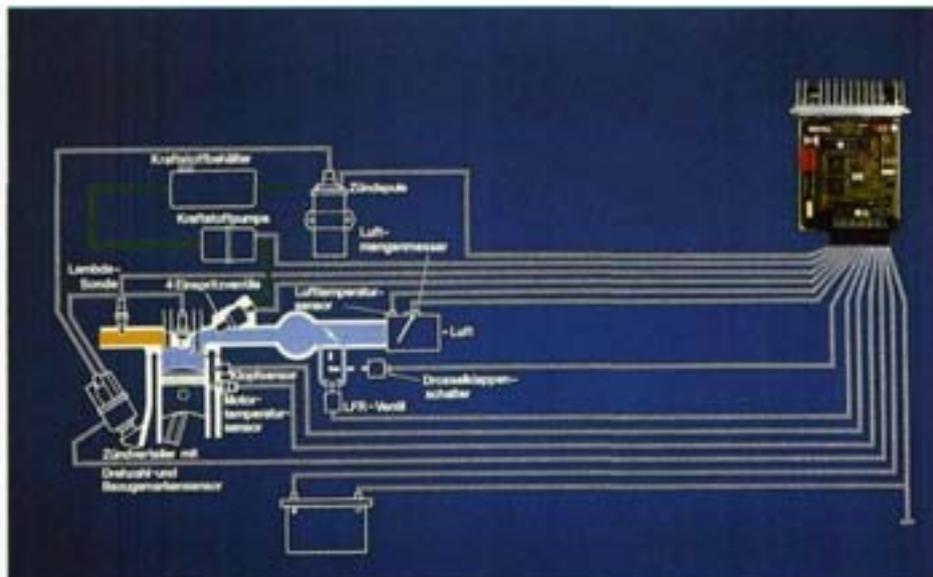
In den USA ist eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation nur in Grenzen zu erwarten. Zwar weisen die Indikatoren auf eine zunehmende Konsumgütermach-

frage hin, doch wird die heimische Industrie voraussichtlich zu Lasten der Importe expandieren. Die meisten Handelspartner werden daher mit einem reduzierten US-Geschäft rechnen müssen.

Der Volkswagen-Konzern wird mit seiner zukunftsorientierten Modellpalette auch 1987 alle Chancen wahrnehmen, um seine Marktposition weiter zu verbessern.

# Forschung und Entwicklung

*DIGIFANT – ein zukunftsweisendes Konzept zur Steuerung und Regelung eines Otto-Motors*



## Hoher Aufwand für Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich 1986 im Volkswagen-Konzern auf 1,8 Mrd. DM. Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten standen unter der Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und weiter zu verbessern. Die Schwerpunkte der Neuentwicklung lagen im Fahrzeug- und Aggregatbereich sowie in der Serienbetreuung und Modellpflege.

## PROMETHEUS – Programm für ein europäisches Transportsystem höchster Effektivität und unübertroffener Sicherheit

Gemeinsam mit 13 anderen europäischen Automobilfirmen und zahlreichen Forschungsinstituten hat sich Volkswagen – mit Audi und SEAT – zu dem Verbund-Forschungsprojekt PROMETHEUS zusammengeschlossen, um moderne Verkehrsführungskonzepte zu erarbeiten. Sie dienen der Entlastung der Autofahrer und sollen zur erhöhten Verkehrssicherheit beitragen. In dem auf acht Jahre angelegten Forschungs- und Entwicklungsprogramm wird angestrebt, das System Verkehr, in dem das Auto nur eine Komponente darstellt, für die Zukunft zu gestalten. Dabei unterstützen intelligente Hilfsysteme den Fahrer in kritischen Situationen aktiv. So verarbeiten Bordcomputer als

„Co-Piloten“ Radiosignale von anderen Fahrzeugen und von an den Straßen installierten Informationssystemen und weisen den Autofahrer auf mögliche Gefahren hin. Daneben tragen diese Verkehrsleitsysteme auch zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluß bei. Ein weiteres wichtiges Ziel des Einsatzes von Mikroelektronik und Datenverarbeitung soll die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit der Autos sein.

## Neue elektronische Einspritzanlage von Volkswagen

Zur Optimierung von Gemischbildung und Zündung entwickelte Volkswagen das neue System DIGIFANT. Dabei handelt es sich um ein zu einer Einheit zusammengefaßtes elektronisches Steuergerät, das der Regelung sowohl der Einspritzung als auch der Zündung dient. An das System können auch verschiedenste Zusatzfunktionen – wie Lambda- und Klopfregelung sowie Schubabschaltung – angeschlossen werden. Mit DIGIFANT wird darüber hinaus der zu erwartenden Abgasgesetzgebung in Europa Rechnung getragen.

## Zahlreiche sportliche Angebote

Entsprechend den Kundenerwartungen bietet Volkswagen neben dem Golf GTI und dem Golf GTI 16V eine preisgünstige sportliche Alternative auf dem Markt an – den Golf GT. Wichtige Ausstattungsdetails

dieses Modells sind der 90-PS-Motor, das sportive Fünfganggetriebe und die komfortable Ausstattung des Golf GTD.

Parallel hierzu folgte die Markteinführung des Jetta GTD mit 51 kW (70 PS) sowie des äußerlich gleichen Jetta GT mit 66 kW (90 PS). Ergänzt wurde das Jetta-Verkaufsprogramm weiterhin um die verbrauchsgünstige Sportversion Jetta GT 16V für den Liebhaber der klassischen Karosserie. Das Triebwerk hat – wie beim Golf GTI 16V und Scirocco GT bzw. GTX 16V – einen Hubraum von 1,8 l und leistet 139 PS. Mit dieser Angebotsergänzung hielt auch beim Jetta modernste Motoren- und Fahrwerkstechnologie sowie sportliche Abstimmung mit großem Leistungspotential in Verbindung mit einer attraktiven Ausstattung und einem vergleichsweise günstigen Preis Einzug in diese Modellreihe. Mit diesem Angebot einer sportlichen Volkswagen-Limousine, die mit weit teureren Fahrzeugen gut konkurrieren kann, verspricht sich Volkswagen, neue, anspruchsvolle Kundenkreise zu erschließen.

## Der neue Polo Diesel – robust und sparsam

Seit seiner Einführung in der Golf-Klasse hat der Diesel-Motor in immer stärkerem Maße mit seinen beiden Versionen Saug- und Turbo-Diesel an Bedeutung gewonnen und Volkswagen zum größten Hersteller der Welt für Leicht-Pkw-Diesel werden lassen. Fahrzeuge mit Diesel-Motor haben, über die ökonomischen Gesichtspunkte hinaus; im Rahmen der Abgasgesetzgebung weiter an Bedeutung gewonnen.

Mit dem 1,3 l/33 kW-Diesel-Motor bietet Volkswagen nun auch für die Polo-Modellreihe ein Diesel-Aggregat an. In Verbindung mit dem verbrauchsgünstigen, robusten und umweltfreundlichen Triebwerk, dem gut abgestuften Fünfgang-Schaltgetriebe und einer reichhaltigen Ausstattung bietet der neue Polo Diesel viel Spaß beim Fahren durch beachtliche Fahrleistungen und eine exzellente Straßenlage bei allen Fahrbedingungen.

*Punktschweißen der vollverzinkten Karosseriezelle beim Audi 80 durch Roboter*

### **Der neue Audi 80 – Repräsentant einer neuen Autogeneration in der Mittelklasse**

Der neue Audi 80 bildet im Hinblick auf Eleganz, aerodynamische Formgebung, Innenraumangebot und Wirtschaftlichkeit eine beispielhafte Einheit. Daneben weist dieses Fahrzeug eine Vielzahl technischer Neuerungen auf. Dazu gehören die Verwendung vollverzinkter Bleche ebenso wie elastische, farbige Steinschlag-Schutzfüller, die die Karosserie zusätzlich vor mechanischen Beschädigungen schützen.

Die bisher schon vorbildliche Wirtschaftlichkeit konnte beim neuen Audi 80 noch verbessert werden. So wurden technische Lösungen bevorzugt, die die Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit erhöhen. Erreicht wird dies durch wartungsfreie elektronische Zündanlagen, Langzeit-Zündkerzen, eine selbstnachstellende hydraulische Kupplungsbetätigung, eine wartungsarme Batterie und eine Langzeit-Abgasanlage.

### **Sicherheitsstandard weiter verbessert**

Große Beachtung fand besonders das neuartige – erstmals im Audi 80 eingesetzte – Sicherheitssystem „procon-ten“. Das System wird über die unfallbedingte Fahrzeugverformung aktiviert. Bei einem Frontalaufprall schiebt sich der Motor-Getriebeblock nach hinten. Durch diese Bewegung werden über Stahlseile das Lenkrad nach vorn aus dem Aufschlagbereich des Kopfes weggezogen und gleichzeitig die Sicherheitsgurtaufroller gestrafft. Das Aufschlagsrisiko der angegurten Insassen wird dadurch erheblich reduziert.

Eine weitere Verbesserung der Sicherheit wird auch durch das neue Torsen-Differential im Audi 80 quattro erreicht. Der Vorteil liegt darin, daß der Achse mit der besseren Bodenhaftung immer die größere Antriebskraft zugeteilt wird. Sobald eine Achse zum Durchdrehen neigt, wird automatisch der anderen mehr Antriebsmoment zugeführt.



*Das Sicherheitssystem „procon-ten“ – verblüffend einfache Lösung zur Reduzierung des Verletzungsrisikos bei einem Frontalaufprall*

*Krönung zum Jubiläum –  
erstmalig Rallye-Weltmeistertitel für  
Volkswagen auf einem Golf GTI 16V*



## **20 Jahre Volkswagen Motorsport: Weltmeistertitel zum Jubiläum**

Die durch Forschung und Entwicklung gewonnenen Erkenntnisse werden seit vielen Jahren auch im Motorsport unter härtesten Bedingungen erprobt.

Zur Krönung des 20jährigen Engagements von Volkswagen im Motorsport gewann der Schwede Kenneth Eriksson zusammen mit seinem deutschen Beifahrer Peter Diekmann auf einem seriennahen Golf GTI 16V den Rallye-Weltmeistertitel in der Gruppe A, der Klasse, in der nur Großserienfahrzeuge starten dürfen.

Erstmals in diesem Jahr schrieb die oberste Motorsportbehörde, die FISA in Paris, diesen WM-Titel für die technisch wenig veränderten Großserienautos aus und vollzog so eine klare Trennung gegenüber den speziell für den Rallye-Sport entwickelten Gruppe-B-Fahrzeugen mit 500 und mehr PS. Da ab 1987 die Rallye-Weltmeisterschaft aus Sicherheitsgründen nur noch für Großserienautomobile freigege-

ben ist, hat Volkswagen Motorsport 1986 auch gleich die Vorreiterrolle gespielt.

Durch die Erfolge des Teams Eriksson/Diekmann errang Volkswagen gleichzeitig den dritten Rang in der Markenweltmeisterschaft, wo die Gruppen A und B gemeinsam gewertet wurden. Diese Platzierung bedeutet, daß Volkswagen auch hier das beste Großserienfahrzeug stellte und rundet den Weltmeistertitel 1986 als den größten Erfolg in der Motorsportgeschichte von Volkswagen ab.

In Fortführung unserer Formel-V-Tradition war der Schritt mit dem Golf-GTI-Motor in die Formel 3 nur logisch und folgerichtig. Noch nie wurde diese härteste Rennwagenklasse der Welt, die allein als Sprungbrett zur Formel 1 gilt, von einer Marke so schnell erobert und beherrscht. Alle nationalen Meisterschaften und alle international bedeutenden Rennen wurden mit GTI-Motoren gewonnen.

Seit 20 Jahren bestätigen die tragenden Säulen Formel- und Rallye-Sport sowie die

Markenpokale die langfristig und wirtschaftlich angelegte Motorsportphilosophie von Volkswagen: enge Bindung an das Serienprodukt sowie optimale Darstellung seiner Leistungs- und Standfestigkeit.

## **Audi kehrt zur Rallye-Weltmeisterschaft zurück**

Audi hatte sich im Mai 1986 aus der Rallye-Weltmeisterschaft zurückgezogen, da die Sicherheit an den Rennstrecken für Fahrer und Zuschauer nicht mehr gewährleistet war. Nachdem in Abstimmung mit den Veranstaltern wichtiger WM-Rallyes die Sicherheitsvorkehrungen erheblich verbessert worden sind, ist für 1987 wieder eine begrenzte werkseitige Teilnahme vorgesehen. Die Entscheidung fiel insbesondere vor dem Hintergrund, daß Audi in technischer Hinsicht von den im Rallye-Einsatz gewonnenen Erfahrungen profitiert und diese in die Serienfertigung einbringt.

Bei der Rallye Monte Carlo – der ersten Rallye, an der sich Audi wieder beteiligte – erreichte das Werksteam Röhr/Geistdörfer auf einem serienmäßigen Audi 200 quattro einen sensationellen 3. Platz.

Mit wichtigen internationalen Siegen und Geschwindigkeitsrekorden außerhalb der Rallye-Weltmeisterschaft sorgte Audi 1986 für Aufsehen. Wie im Jahr zuvor konnte in den USA das renommierte Bergrennen „Pikes-Peak Hill Climb“ auf einem Audi Sport quattro in neuer Bestzeit gewonnen werden. Nach der erfolgreichen Premiere 1985 erlebte die Rallye Hongkong-Peking wieder den Sieg eines Audi quattro.

Auf der Hochgeschwindigkeitsbahn Talladega/USA wurden mit einem Spezial-Audi 5000 CS quattro ein neuer Geschwindigkeitsrekord mit 332,85 km/h sowie zusätzlich acht neue nationale Geschwindigkeitsrekorde für Allrad- und Turbofahrzeuge erzielt.

Zusätzlich wurden durch Privatfahrer mit Audi-Modellen zahlreiche nationale und internationale Meisterschaften und Motorsportwettbewerbe gewonnen.



*Sensationelles Comeback im  
WM-Rallye-Sport auf einem Audi 200 quattro*



*Das neue Schmelzwerk in Kassel – ein Beispiel für modernste Fertigungsverfahren*

# Produktion

Der Markterfolg der Produkte des Volkswagen-Konzerns und die ausgezeichnete Automobilkonjunktur sicherten eine gute Auslastung der Produktionskapazitäten. Engpässe wurden durch eine große Zahl arbeitsorganisatorischer Maßnahmen – insbesondere durch eine flexible Arbeitszeitgestaltung – gemildert, Kapazitäten abgerundet.

## **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch neue Fertigungsverfahren und -technologien**

Eine über den bisherigen Rahmen hinausgehende Steigerung des Automatisierungsgrads ist im wesentlichen nur noch im Montagebereich möglich. Daher werden neue Automatisierungssysteme in der Aggregatmontage eingesetzt. Einen Schwerpunkt stellt dabei das Getriebewerk Kassel dar. Auch in den Werken Emden (Schwerpunkt Rohbau) und Braunschweig (Schwerpunkt Werkzeugbau) sind umfangreiche Projekte im Aufbau, die unter dem Aspekt der Automatisierung Modellcharakter für alle Werke im Volkswagen-Konzern haben.

Auch die Modernisierung der Preßwerke wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr fortgesetzt; als Beispiel sei die Erweiterung des Preßwerks Hannover genannt. In vielen Bereichen sind starr automatisierte Fertigungsanlagen durch flexible Maschinensysteme ersetzt worden. Die schnellen Veränderungen auf dem Automobilmarkt werden eine immer größere Anpassungsfähigkeit von Menschen und Maschinen an die vom Kunden gewünschten Modell- und Ausstattungsvarianten erfordern.

Mit der neuen Gießerei in Hannover und dem neuen Schmelzwerk in Kassel wurden Vorhaben abgeschlossen, die die Konkurrenzfähigkeit des Volkswagen-Konzerns für die Zukunft sichern helfen. Diese Bereiche sind infolge des zunehmenden Bedarfs an Leichtmetall-Bauteilen besonders wachstumsträchtig.

## **Organisatorische Veränderungen im Arbeitsablauf**

Neue Techniken erforderten auch neue Wege in der Organisation der Arbeit. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Beherrschung der Informationsverarbeitung im Produktionsprozeß. Dies wird sich in Zukunft noch verstärken.

Flexible Fertigungseinrichtungen und auch ganze Fabrikteile werden immer stärker durch moderne Informationstechniken gesteuert und überwacht. Obwohl noch nicht von computergeführten Fabriken gesprochen werden kann, wird doch der Anteil der Informationstechnik an den Investitionen immer größer. Diese Technologien sind in einem strategischen Gesamtkonzept eingebunden – auch dann, wenn es noch Insellösungen sind, die erst später integriert werden können.

Ein großes Gebiet ist der Einsatz neuer Technologien zur Verkürzung der Vorbereitungszeit von neuen Fahrzeugmodellen. Dazu gehören das Computer-Aided Design (CAD) und das Computer-Aided Manufacturing (CAM). In einem mehrjährigen Stufenprogramm werden in Konstruktion, Planung und Betriebsmittelanfertigung CAD- und CAM-Technologien bei Volkswagen eingeführt.

Für die Automobilindustrie zeigt sich zunehmend, daß Spitzentechnologie nur in Kooperation mit anderen Partnern erreicht werden kann. Die Bandbreite reicht von der gemeinsamen Forschung über internationale Normenarbeit bis hin zur „INPRO“ in Berlin, einer Innovationsgesellschaft deutscher Automobilhersteller, an der Volkswagen mit 20 % beteiligt ist. Daneben hält die Volkswagen AG Anteile an der VW-Gesellschaft für technische Datenverarbeitungssysteme mbH (VW-GEDAS) und der Ingenieurgesellschaft für Aggregatetechnik und Verkehrsfahrzeuge mbH (IAV), die ebenfalls in Berlin ansässig sind. Weiterhin wurde für eine Kabelstrangfertigung mit der Firma Bergmann Kabelwerke AG, Berlin, eine gemeinsame Gesellschaft gegründet, an der Volkswagen mit 50 % beteiligt ist. Mit der neuen Gesellschaft,

die als Volkswagen Bordnetze GmbH, Berlin, firmiert, hat Volkswagen seine Berlin-Präsenz weiter verstärkt.

Die eigenverantwortliche Ausführung der Arbeit durch unsere Mitarbeiter im Betrieb führt unter Berücksichtigung der neuen Technologien zu langsamen, aber deutlichen Veränderungen in der Betriebsorganisation. Eigenverantwortliche Prüfung der Arbeitsqualität, qualitätssichere Produktionsprozesse und Qualitätsprogramme in vielen Teilbereichen verbessern die Produktqualität. Dezentrale Instandhaltung, gut qualifizierte Maschinenführer mit Wartungsverantwortung und eine verbesserte Kostentransparenz sollen dieses selbständige Handeln in den kleinsten Arbeitsgruppen möglich machen.

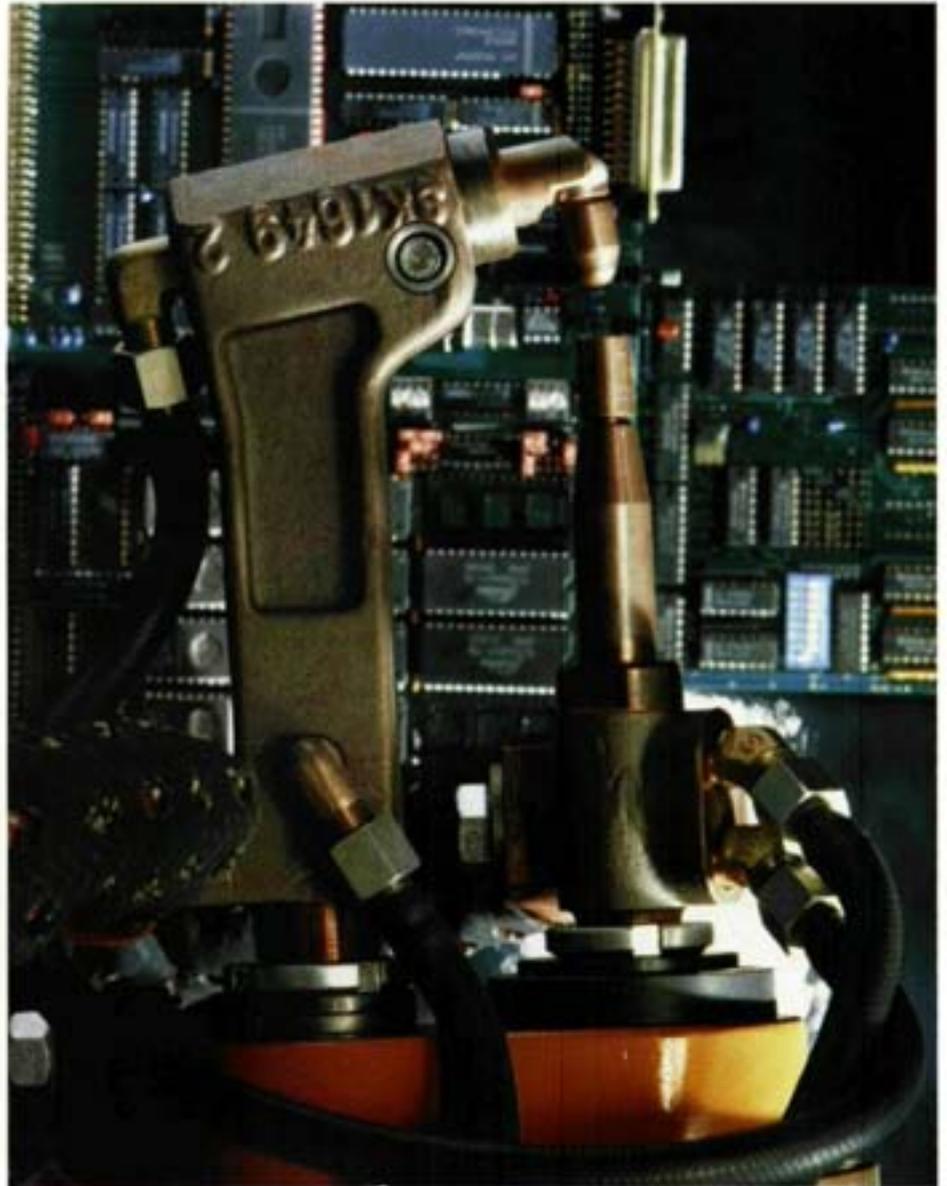
Auf dem Gebiet der Logistik werden in den Fabriken neue Organisationsformen eingeführt, die eine stärkere Transparenz und Beschleunigung des Materialflusses und der Bestellabwicklung zum Ziel haben.

## Verbesserung von Fertigungs- und Prüfverfahren

Zusammen mit den Bereichen Entwicklung und Produktion konnten eine Vielzahl von Verbesserungen in die Produkte einfließen. Hierdurch war es möglich, unsere Qualität auszubauen, unsere Fahrzeuge mit einer Mobilitätsgarantie zu versehen und so dem Kunden den erreichten Fortschritt weiterzugeben. Beispielhaft für eine stetige Weiterentwicklung von Fertigungs- und Prüfprozessen war 1986 der Einsatz einer Punktschweißregelung und der Sprachdialog zwischen Prüfern und Computern.

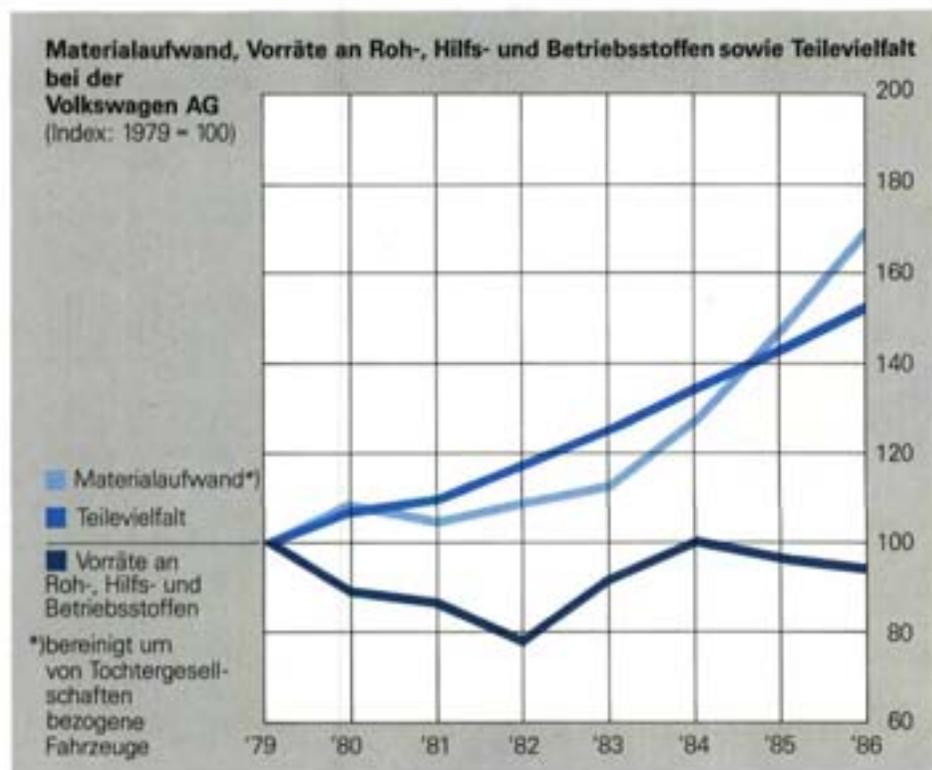
Bei der Punktschweißregelung handelt es sich um ein Verfahren zur Optimierung der Schweißpunkte, wodurch die Zahl der Absicherungsschweißpunkte und der Umfang der nachfolgenden Oberflächenarbeiten reduziert wird. Produktivität und Qualität werden gleichermaßen verbessert.

In zunehmendem Maße stehen die Prüfer bei ihrer Arbeit im Dialog mit Rechnern, die aufgrund der eingegebenen Prüfergebnisse und fahrzeugbezogener Daten selbständig Prüfanweisungen erstellen. Statt manueller Aufschreibungen oder codierter Tastatureingaben konnte die Computersprachein- und -ausgabe gegen betriebliche Störgeräusche derart abgesichert werden, daß die Prüfanweisungen über Mikrofon und die Prüfergebnisse wahlweise über Kopfhörer oder Display erfolgen können. Dadurch wird die Genauigkeit und Effizienz der Prüfung gesteigert.



*Verbesserung von Produktivität und Qualität durch Einsatz der neuen Punktschweißregelung*

# Einkauf und Logistik



## Einkaufsvolumen erneut gestiegen

Die Bezüge an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten sowie Investitionsgütern und Dienstleistungen erreichten 1986 im Volkswagen-Konzern einen Wert von 37,0 Mrd. DM. Dies entspricht einer erneuten Steigerung von 9,8% gegenüber dem hohen Vorjahresvolumen.

Bei der Volkswagen AG nahmen die Einkäufe um 19,6% auf 21,6 Mrd. DM zu; davon entfielen 16,4 Mrd. DM auf Produktionsmaterial. Investitionsgüter und Dienstleistungen wurden im Wert von 5,2 Mrd. DM bezogen.

## Hohe Leistung der Zulieferanten

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr haben die Lieferanten in aller Welt mit großem Einsatz und hoher Flexibilität ausgezeichnete technische und qualitative Leistungen geboten.

Dadurch war es möglich, die vielfältigen Entwicklungsarbeiten, den Anlauf des neuen Audi 80 sowie weitere Ergänzungen

des Produktprogramms und umfangreiche Investitionsvorhaben planmäßig zu realisieren. Die starke Nachfrage nach allen Konzernmodellen, und hier insbesondere die deutliche Verschiebung zu Fahrzeugen mit schadstoffarmen Motoren sowie höherwertiger Ausstattung, bedeutete erhebliche zusätzliche Anforderungen an die Partner in der Zulieferindustrie.

Der Beschaffung von Investitionsgütern kam vor dem Hintergrund einer weiter zunehmenden Kapazitätsauslastung im Werkzeug- und Maschinenbau eine besondere Bedeutung zu.

## Engere Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

Für die Umsetzung des Logistik-Konzepts bei Volkswagen ist eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Zulieferern die Grundlage, um die erarbeiteten Konzepte mit Betonung auf beiderseitigem Nutzen zu realisieren. Im Vordergrund steht dabei die weitere Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Erste neue Versorgungskonzepte wurden gemeinsam mit den Lieferanten eingeführt.

## Verbesserung der Materialwirtschaft

Die im Volkswagen-Konzern in den letzten Jahren durchgeführten Maßnahmen zur Optimierung der Vorratshaltung zeigen Wirkung. Besonders deutlich wird dies an der Entwicklung im Inland, wo die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen im Gegensatz zum erheblich gestiegenen Materialaufwand und der Teilevielfalt nahezu unverändert blieben, wie das Beispiel der Volkswagen AG zeigt.

Die Materialreichdauer konnte dank des verbesserten Materialflusses vom Lieferanten bis zur Fertigung mit vertretbaren Risiken weiter gesenkt werden.

# Sozialbericht der Volkswagen AG

## Höchster Belegschaftsstand seit 1971

Die Volkswagen AG beschäftigte am 31. Dezember 1986 in den sechs Inlandswerken 132.188 Mitarbeiter. Dies entspricht einer Zunahme von 8.590 Personen oder 6,9% gegenüber dem Vorjahresende. Damit wurde der Höchststand vom Juli 1971 mit 133.970 Beschäftigten nahezu wieder erreicht.

Die als Folge der überaus guten Nachfrage nach allen Konzernmodellen aufgetretenen Kapazitätsengpässe machten eine Produktionssteigerung erforderlich, was u. a. zu Neueinstellungen von 14.831 Mitarbeitern führte.

Eine weitere Maßnahme zur Verkürzung der Lieferzeiten war die teilweise Aufrechterhaltung der Produktion im Werksurlaub. Durch den Einsatz von 21.310 Mitarbeitern – einschließlich 3.020 Werkstudenten – wurden rd. 20.600 Wagen produziert.

## Zahl der Auszubildenden noch nie so hoch

Die Volkswagen AG hat angesichts der nach wie vor hohen Jugendarbeitslosigkeit 1.535 Auszubildende eingestellt. Am Jahresende 1986 standen insgesamt 4.425 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Ausbildungsplätze um 122.

Damit wurde wiederum deutlich über den Bedarf an Fachkräften hinaus ausgebildet. Nach erfolgreichem Abschluß der Ausbildung erhalten alle Auszubildenden einen – wenn auch nicht immer ausbildungsgerechten – Dauerarbeitsplatz, nicht zuletzt dank unserer Vorruhestandsregelung.

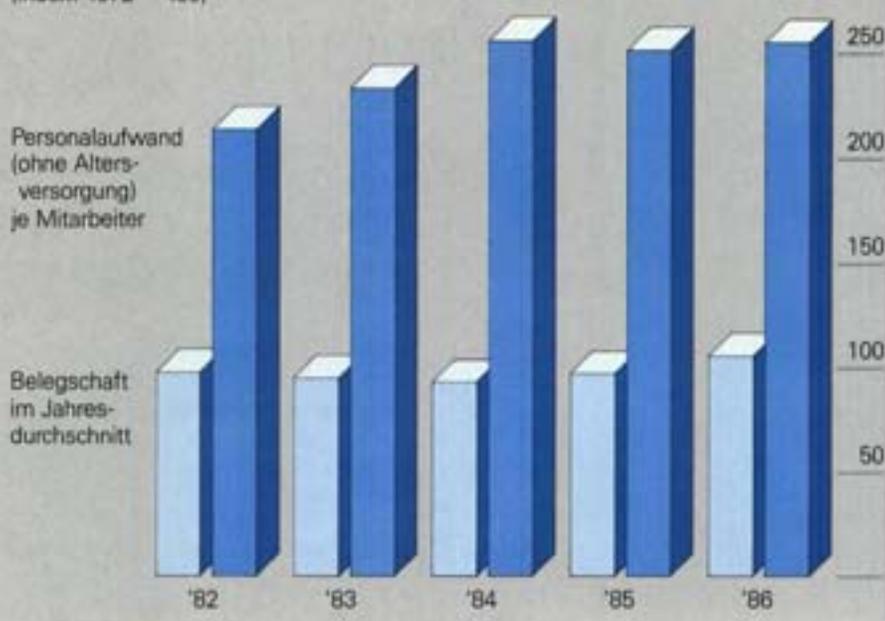
Die fachliche Fortbildung bei Volkswagen stand wiederum in direktem Bezug zu den hochtechnisierten Fertigungsmethoden. Auch in Zukunft wird die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens davon abhängen, daß die Mitarbeiter ihre Kenntnisse und Erfahrungen, die sie im täglichen

Arbeitsprozeß gewonnen haben, in die Produkte umsetzen. VW-Zirkel und andere Programme tragen aktiv zur Verbesserung der Arbeitsabläufe und -qualität sowie der Kostenstrukturen, aber auch zur menschlichen Integration und Befriedigung bei.

## Neuer Tarifabschluß

Im Oktober 1986 wurde für die Mitarbeiter der Volkswagen AG ein neuer Entgelt-Tarifvertrag abgeschlossen. Die neuen Tarifregelungen laufen 12 Monate und können erstmals zum 31. Oktober 1987 gekündigt werden. Sie beinhalten eine prozentuale Erhöhung der tariflichen Entgelte ab 1. Dezember 1986 um 4,4%. Für den Monat November 1986 ist anstelle der prozentualen Erhöhung eine einmalige Pauschale von brutto 230,- DM vereinbart worden. Die Ausbildungsvergütung wurde bereits ab dem 1. November des Jahres um einheitlich 40,- DM angehoben.

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



### Leistungen an ehemalige Mitarbeiter

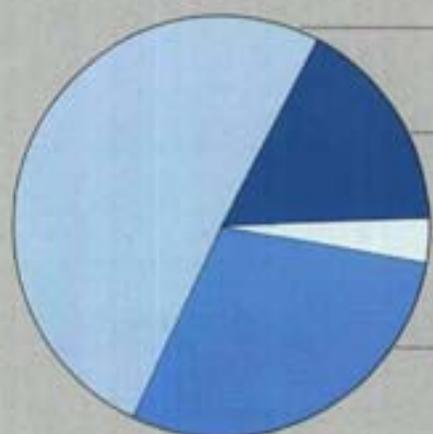
Die Zahl der ehemaligen Mitarbeiter der Volkswagen AG oder deren Hinterbliebenen, die eine Rente aus der betrieblichen Altersversorgung beziehen, stieg zum 31. Dezember 1986 von 24.922 auf 26.519 Personen. Bei 4.729 Anspruchsberechtigten erhöhten sich infolge der gesetzlich vorgeschriebenen Anpassung der Renten an die Lebenshaltungskosten mit dem 1. Januar 1986 die Versorgungsleistungen.

### Wertschöpfungsrechnung der Volkswagen AG

Was das Unternehmen im Verlauf des Jahres geleistet hat und welche Verteilung diese Leistung erfuhr, zeigt die Wertschöpfungsrechnung auf. Sie entspricht der volkswirtschaftlichen Leistung eines Unternehmens und ist sein Beitrag zum Sozialprodukt.

Die Volkswagen AG erwirtschaftete im Jahr 1986 eine Unternehmensleistung von 44.224 Mio. DM. Das entsprach einer Steigerung um 7,6% oder 3.110 Mio. DM gegenüber der vergleichbaren Vorjahreshöhe. Nach Abzug der Vorleistungen in Höhe von 32.217 Mio. DM sowie der Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen von 1.615 Mio. DM errechnete sich für die Wertschöpfung ein Betrag von 10.392 Mio. DM (+ 3,3%). Dieser von der Volkswagen AG geschaffene Wertzuwachs wird entsprechend den bestehenden vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen an die Aktionäre, Mitarbeiter, die öffentliche Hand, Kreditgeber und an das Unternehmen selbst verteilt.

### Personalstruktur der Volkswagen AG am Jahresende 1986



Leistungslöhner 67.166 50,8%  
(62.247 50,4%)

Angestellte 22.012 16,7%  
(20.289 16,4%)

Auszubildende 4.425 3,3%  
( 4.303 3,5%)

Zeitlöhner \*) 38.585 29,2%  
(36.759 29,7%)

\*)einschl. CKD-Fertigungslöhner

### Entstehung (in Mio. DM)

	1986	1985
Gesamtleistung lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung	41.391	39.187
+ übrige Erträge	2.833	1.927
= Unternehmensleistung	44.224	41.114
/ Vorleistungen (davon Materialaufwand)	32.217 (27.815)	28.859 (25.483)
/ Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen	1.615	2.192
= Wertschöpfung	10.392	10.063

**Verteilung**  
(in Mio. DM)

1985 1986

240 306  
an Aktionäre

237 178  
an das Unternehmen

48 66  
an Kreditgeber

1.637 1.106  
an den Staat

7.901 8.736  
an Mitarbeiter

**Verwendung der Wertschöpfung**

Von der gesamten Wertschöpfung in Höhe von 10.392 Mio. DM flossen 8.736 Mio. DM der Belegschaft zu. Die Steigerung des auf das Personal entfallenden Anteils an der Wertschöpfung von 78,5 auf 84,1 % beruhte vor allem auf Neueinstellungen infolge der Arbeitszeitverkürzung und zur Bewältigung der gestiegenen Nachfrage.

Der Steueraufwand des Unternehmens von 1.106 Mio. DM bedeutete einen Anteil der öffentlichen Hand an der Wertschöpfung von 10,7 %.

Infolge der Zunahme des Zinsaufwands um 18 Mio. DM auf 66 Mio. DM erhöhte sich der Anteil der Kreditgeber von 0,5 auf 0,6 %.

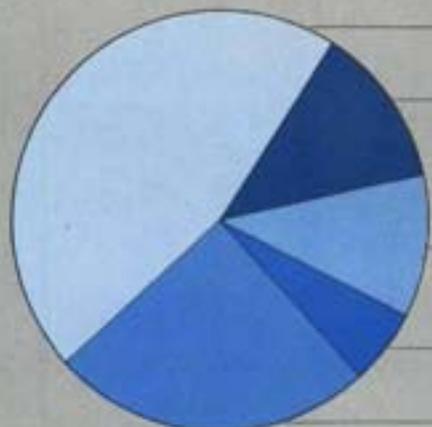
Von dem verbleibenden Rest der Wertschöpfung (178 Mio. DM) zuzüglich des Gewinnvortrags und der Entnahme aus den Rücklagen für eigene Aktien wurden zur Verbesserung der Kapitalstruktur und damit zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens auf den weltweiten Automobilmärkten 190 Mio. DM in die Rücklagen eingestellt. Der auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfallende Teil der Wertschöpfung von 306 Mio. DM stieg aufgrund des höheren dividendenberechtigten Grundkapitals auf 2,9 %.

**18mal die Höchstprämie vergeben**

Über das Vorschlagwesen hat jeder Mitarbeiter die Möglichkeit, aktiv an der Gestaltung von Arbeitsplätzen und -abläufen mitzuwirken. Die Qualität der ständig steigenden Zahl von Verbesserungsvorschlägen trägt wesentlich zu Kosteneinsparungen und zur Verbesserung der Produkte bei.

47.400 Verbesserungsvorschläge im Jahr 1986 sind ein Beweis für die Kreativität der Mitarbeiter und ihrer Identifikation mit dem Unternehmen. Davon wurden 13.811 Ideen, das sind 29,1 % der gesamten Vorschläge, prämiert.

**Struktur der Personalaufwendungen der Volkswagen AG im Jahr 1986**



**Löhne und Gehälter** 45,6 (47,0)%

gesetzliche soziale Abgaben 12,4 (12,4)%

gesetzliche soziale Leistungen 11,0 (10,7)%

Altersversorgung und Unterstützung 6,0 ( 5,5)%

zusätzliche soziale Leistungen 25,0 (24,4)%

**Personalnebenkosten** 54,4 (53,0)%

Die im abgelaufenen Geschäftsjahr von der Volkswagen AG zu zahlende Prämien-summe belief sich auf 15,9 Mio. DM (+ 20,5%). Die Höchstprämie von 100.000,- DM konnte dabei für 18 Verbesserungsvorschläge überreicht werden.

#### **Arbeitsmedizinische Betreuung weiter verbessert**

Die arbeitsmedizinische Betreuung der Mitarbeiter wurde durch die Einführung von arbeitsmedizinischen Sprechstunden am Arbeitsplatz weiter verbessert.

Daneben gehörten gezielte Untersuchungen über belastungsrelevante Auswirkungen neuer Technologien zu den Tätigkeitsschwerpunkten des Gesundheitswesens im vergangenen Jahr. Sie wurden in enger Zusammenarbeit mit den Fachbereichen und teilweise mit Unterstützung wissenschaftlicher Institute durchgeführt.

Mit der Schaffung von Voraussetzungen zur Einführung der elektronischen Datenverarbeitung im Bereich der allgemeinen Vorsorgeuntersuchungen und der computergestützten Elektrokardiogramm-Auswertung wurden darüber hinaus zukunftsweisende Akzente gesetzt.

#### **Arbeitssicherheit hat absolute Priorität**

Die Arbeitssicherheit hat bei Volkswagen eine traditionell hohe Bedeutung. Dies unterstreicht nicht nur die Vielzahl der auch 1986 durchgeführten technischen Sicherheitsmaßnahmen. Im abgelaufenen Jahr sind verbindliche Grundsätze zur Unfallverhütung veröffentlicht worden, die die Mitarbeiter und auch das Unternehmen zur Einhaltung verpflichten.

Neben der hohen Kapazitätsauslastung aller Werke hat insbesondere der starke Belegschaftsanstieg dazu geführt, daß bedauerlicherweise die Zahl der meldepflichtigen Unfälle bei der Volkswagen AG gegenüber 1985 zunahm – trotz intensiver Bemühungen des Technischen Arbeitsschutzes und aller für die Arbeitssicherheit zuständigen Stellen.

#### **Dienstjubiläen spiegeln Betriebstreue wider**

Im Jahr 1986 wurden wieder zahlreiche Mitarbeiter für ihre Leistung und die dem Unternehmen bewiesene Treue geehrt. 4.492 Personen begingen ein 10jähriges Dienstjubiläum, 2.980 Mitarbeitern wurde zu 25jähriger und 111 Personen zu 35jähriger Betriebszugehörigkeit gratuliert.

#### **Weitere Wohnungen geschaffen**

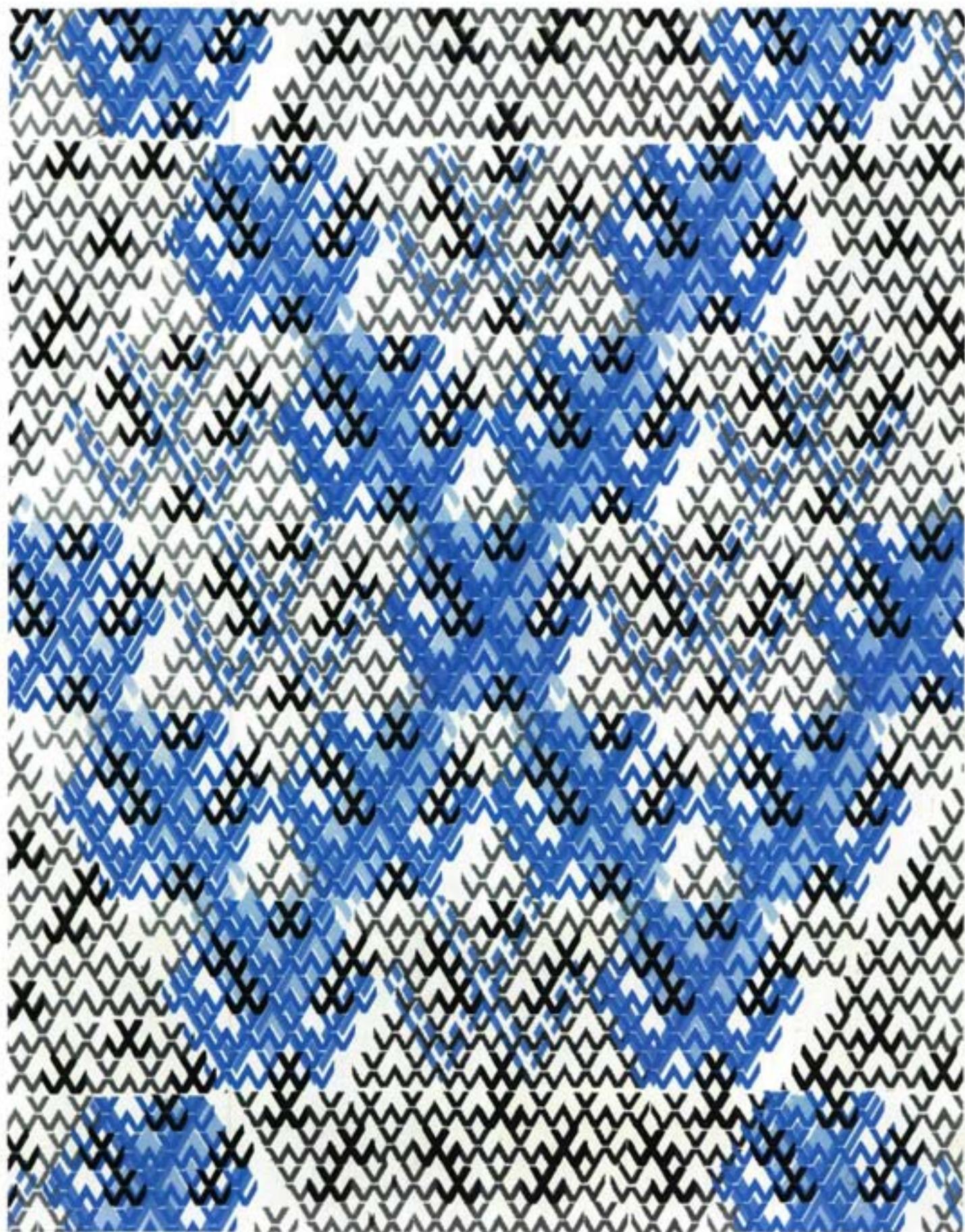
Die Tochtergesellschaften VW-Siedlungsgesellschaft und VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft haben im Verlauf des Jahres 1986 ihren Bestand an Wohnungen weiter modernisiert. Am Jahresende verwalteten beide Gesellschaften 13.200 eigene und 6.900 Wohnungen von dritten Wohnungsbauträgern im Rahmen der für die Volkswagen AG bestehenden Wohnungsbelegungsrechte.

Zusätzlich trägt Volkswagen durch Gewährung zinsgünstiger Baudarlehen an Werksangehörige wesentlich zur Bildung von Wohnungseigentum bei. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden mit 32,8 Mio. DM wieder 1.557 Eigentumsobjekte finanziell unterstützt. Seit 1948 hat sich damit die Zahl der vom Unternehmen geförderten Bauvorhaben auf 35.516 Wohneinheiten erhöht.

Die angenehmste Art zu reisen –  
mit dem Caravelle Carat syncro



## 50 Millionen Volkswagen

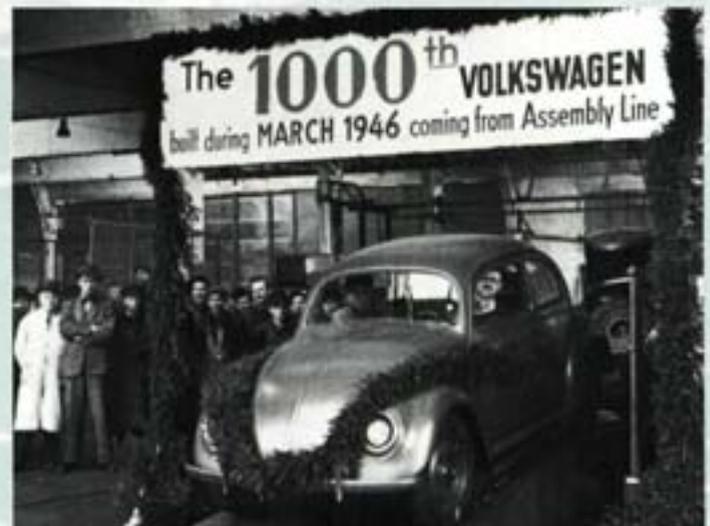




Die Feiern sind vorüber, die Festreden verklungen: Am Anfang seines zweiten Jahrhunderts darf man über das Automobil wieder ganz nüchtern sprechen. Viele der schönen Komplimente aus dem Jubiläumsjahr 1986 sind freilich auch in Zukunft gültig – denn sie sind Wahrheit. Das Auto hat den Menschen mobil und dem Fortschritt Beine gemacht. Es hat die Welt für Handel und Wandel erschlossen, hat Millionen mit sich beschäftigt und Arbeit für Abermillionen geschaffen. Und in seinem hundertundersten Jahr steht es fester auf den Rädern denn je. Mit dem Auto zu leben ist zwar schwieriger geworden: Seine Allgegenwart zu bewältigen, ist Aufgabe und Herausforderung von heute. Doch ohne das Auto? Da klappte die Weltwirtschaft zusammen wie ein Kartenhaus. Nichts liefe mehr.

Also Gründe genug, auf die Auto-Pioniere des vergangenen Jahrhunderts stolz zu sein: auch wenn man, wie Volkswagen, noch lange nicht existierte, als Daimler und Maybach, Otto und Benz, Horch und Porsche ihre großen Erfindungen machten. Der jüngste unter den großen deutschen Automobilherstellern übte Bescheidenheit bei den Geburtstagsfeiern. Wozu sich in den Vordergrund drängen, wenn man nicht einmal fünfzig Jahre und damit kaum halb so alt ist wie das Automobil?

Sein Selbstbewußtsein schöpft Volkswagen aus ganz anderen Quellen. Man ist – nach der Zahl der produzierten Wagen gerechnet – unbestritten der Größte im Lande. Und man erreicht in diesem Jahr einen Meilenstein, an dem zufriedene Rückschau erlaubt ist: 50 Millionen Autos mit dem VW-Emblem sind gebaut und verkauft worden. In 42 Jahren, denn erst 1945, nach dem Ende des 2. Weltkriegs, beginnt das Zählen.





Fünfzig Millionen – wie kann man das anschaulich machen? Die Autobahnen der Bundesrepublik zum Beispiel würden als Parkplatz für diese Armada nicht genügen, so eng man die Wagen auch zusammenrückt. Stoßfänger an Stoßfänger reichte die Kette fünfmal um die

Erde. Die ganze Bevölkerung der Vereinigten Staaten fände in Volkswagen Platz, wenn auch die ältesten der Marke noch im Einsatz wären. Und theoretisch könnten fünfzig Millionen VW den Motorisierungshunger der Bundesdeutschen für zwanzig Jahre stillen.

Hinter der Zahl steht die unverdrossene Arbeit vieler Menschen. Und eine Idee: der Wagen fürs Volk. Ferdinand Porsche hat sie 1934 formuliert, nachdem er bei Zündapp und NSU schon Fahrzeuge dieses Anspruchs konstruiert hatte, in einer Zeit, die danach schrie. Dann hat sich ihrer das nationalsozialistische Regime bemächtigt, ohne seine Versprechungen jemals einzulösen. Aber die Idee blieb wundersam heil, und nach dem Krieg konnte sie endlich sprießen – freilich nicht im Mief staatlicher Volksbeglückung, sondern in der frischen Luft von Marktwirtschaft und Wettbewerb. 1945 begann der Weg des Volkswagens, zunächst ohne Ziel. 50 Millionen? Das war nichts Vorstellbares. Es wäre, zu jener Zeit, ein größensinniger Gedanke gewesen.



### 1950: Die erste große runde Zahl

Auch fünf Jahre darauf, 1950, rechnet im Volkswagenwerk noch niemand mit Auto-Millionen, und schon gar nicht mit achtstelligen Zahlen. Immerhin gibt es schon etwas zu feiern, was im nachhinein als der erste beherzte Schritt dorthin gelten muß: 100.000 Autos waren gebaut. Damit war Abstand

gewonnen von jenen trostlosen Anfängen, als sich hungrige Menschen arbeitsuchend in einem Werk ohne Eigentümer sammelten, das in einer Stadt ohne Namen stand. Für eine karge Mahlzeit am Tag hatten sie begonnen, Fahrzeuge für die Besatzungsmacht zu reparieren, bis in den halbzerstörten Hallen am Mittellandkanal, unter der Leitung britischer Offiziere, die ersten Volkswagen zusammengeklopft werden konnten.



Die Stadt bekam eine neue Identität und hieß fortan Wolfsburg, das Werk bekam einen neuen Chef: Heinrich Nordhoff, der Neujahr 1948 seinen Schreibtisch bezog. Er war ein alter General-Motors-Mann, den die Amerikaner nach dem Krieg nicht mehr einstellen mochten, und er kannte Porsches Volkswagen-Projekt noch aus den dreißiger Jahren. Viel hielt er nicht davon; berühmt wurde sein Ausspruch, der Volkswagen, den er in Wolfs-



burg vorfand, sei „voller Fehler wie ein Hund voller Flöhe“ gewesen. Aber er war fest entschlossen, das Beste aus diesem merkwürdigen, käferförmigen Fahrzeug zu machen.

Die Konzeption des VW war ja auch ein Dutzend Jahre nach Porsches Entwurf noch durchaus fortschrittlich: Aber das genügte nicht. Nordhoff, der sich von den Briten freie Hand ausbedungen hatte (und sie „in fairer Weise“, wie er immer

wieder betonte, auch erhielt), schwebte ein „Volkswagen“ vor, der seinen Namen verdiente – nicht nur durch einen günstigen Preis, sondern durch Qualität, Wertbeständigkeit, Wirtschaftlichkeit und guten Kundendienst.



000

Die Währungsreform räumte 1948 mit der lähmenden Bewirtschaftung auf. Ein knappes Jahr später wurde die Bundesrepublik Deutschland gegründet, und damit wurde das Volkswagenwerk aus rechtlichem Niemandsland befreit: Die Bundesregierung erhielt von den Alliierten die Verfügungsgewalt über die Wolfsburger Anlagen und betraute das Land Niedersachsen mit dem Wahrnehmen ihrer Interessen. Das und der beginnende Wirtschaftsaufschwung beflügelten die Mannschaft am Mittellandkanal; die Vorjahresproduktion wurde mehr als verdoppelt. Unter Nordhoffs Leitung wurde eine Inlands-Ver-

triebsorganisation aufgebaut, die den Vorsprung des Volkswagenwerks – Marktanteil 1949 knapp unter 50 Prozent – ausbauen und sichern half.

Weil man in Maschinen investieren und dafür Devisen haben mußte, wurde schon früh (und trotz des großen Nachholbedarfs im Inland) an den Export gedacht. Die Gebrüder Pon in den Niederlanden waren bereits vor Nordhoffs Amtsantritt die ersten ausländischen Volkswagen-Importeure. Später kümmerte sich der neue Chef selbst um Kontakte. Trotz aller Vorbehalte, auf die er im Nachkriegs-Europa stieß, fand er risikofreudige Unternehmer, die ihre Entscheidung, VW-Händler zu werden, alle nicht zu bereuen hatten.

Auch in die Vereinigten Staaten wurden 1949 die ersten beiden Volkswagen über Rotterdam verschifft. Noch nahm niemand Notiz von den Neulingen. Um so mehr wuchs die Kauflust im Heimatland: Dort hatte sich 1949 zum schlichten Einheits-Volkswagen das ansehnlichere Exportmodell gesellt – und das bei Karmann gebaute Cabrio, das über dreißig Jahre im VW-Programm bleiben sollte.



# 1 1/2 Million



# 1 Million



## 1955: Eine Million ist voll

Wer es erlebt hat, wird es kaum vergessen: das rauschende Fest, mit dem der millionste Volkswagen gefeiert wird. Das ist 1955, ein gutes Jahrzehnt nach der Stunde Null. Inzwischen arbeiten über 30.000 Menschen für VW. Mit ihren Familien sind sie ins Wolfsburger Sportstadion gekommen. Sänger und Tänzer aus aller Welt geben dort dem Ereignis internationalen Glanz. Und Heinrich Nordhoff nutzt die Stunde, um seinen „Arbeitskameraden“ (nur so redet er die Belegschaft an) Stolz und Selbstbewußtsein zu vermitteln.

Anlaß dazu gab es genug. Das Volkswagenwerk war zum größten Automobilhersteller Europas geworden, längst war eine Milliarde DM Jahresumsatz überschritten. Mit dem Transporter – Produktionsstart im März 1950 – war man auch

ins Nutzfahrzeuggeschäft eingestiegen. Die Korea-Krise, mit Rohstoffverknappung und einem kräftigen Inflationsschub, hatte 1951/52 nur einen leichten Knick in der Aufwärtskurve des Unternehmens hinterlassen. Es exportierte schon in mehr als achtzig Länder und hatte in Irland, Australien, Südafrika und Brasilien mit der Montage zerlegt angelieferter Wagen begonnen. Die Gründung der Tochtergesellschaft Volkswagen do Brasil war 1953 der entscheidende Schritt in die Internationalität.

Ein Aufsichtsrat überwachte jetzt die Geschäfte des Volkswagenwerks, das in der Rechtsform einer GmbH geführt wurde. Und an den Produkten gab es die ersten Veränderungen: Ein Getriebe mit Synchronisierung wurde eingebaut, bei der Limousine wich das „Brezelfenster“ am Heck einer ungeteilten Scheibe. Und mit südlichem

Chic erschien 1955 das Coupé Karmann Ghia, das sofort zum Liebling der Damen wurde.

Der Erfolg hatte Nordhoff rundum recht gegeben. Er hatte sich ganz auf „den“ Volkswagen konzentriert, jenes Ur-Modell, das erst in den sechziger Jahren den Spitznamen „Käfer“ bekam. Der magere Hund von 1945 war von vielen Flöhen befreit worden und ging einer beispiellosen Reifezeit entgegen. Daß er – zumindest äußerlich – blieb, was er war, gehörte bis 1955 wie selbstverständlich zur Strategie, durch Steigerung der Stückzahl die Produktionskosten zu senken. Erst später sollte die Modellkonstanz zum Wert an sich, ja zur Masche werden. Nicht zum Nachteil des Volks übrigens, dem Nordhoff seinen Wagen zugedacht hatte: Der VW Standard, der 1948 noch 5.300 der raren D-Mark kostete, konnte bis 1955 auf 3.790 DM verbilligt werden, eine Summe, die Otto-Normal-

verbraucher damals in neun Monaten verdiente.

Zur Mengenkonzunktur des Volkswagens gehörte der Export wie ein Zwilling zum anderen. Schon lange, bevor das Wort geprägt wurde, war der Käfer zum „Weltauto“ geworden. Nordhoff forcierte das: „Lernt Sprachen, mit VW könnt ihr weit kommen“, pflegte er jungen Mitarbeitern zu raten. Und mit jedem neuen Absatz-Brückenkopf wuchs das Selbstvertrauen in Wolfsburg ebenso wie die Genugtuung vieler Bundesbürger: „Wir sind wieder wer.“ Große, zu große Worte? Aus der Aufbruchstimmung jener Tage sind sie zu verstehen.

## 1961: Volksaktionäre feiern mit

Als im Dezember 1961 der fünfmillionste Volkswagen vom Band läuft, ist er ein Symbol für Hoffnungen und Ansprüche einer ganz neuen Gruppe: der



# VW

VW-Kleinaktionäre. Die Bundesregierung hat die überfällige Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft zu einer Teilprivatisierung genutzt. Die Anteile sollten breit gestreut werden, damit viele Sparer zu Miteigentümern werden konnten. Je 20 Prozent des neuen Grundkapitals von 600 Millionen DM blieben im Besitz der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen; ihre Erträge fließen seither der Stiftung Volkswagenwerk zu, die sie zur Förderung von Forschung und Lehre verwendet.

Die 1,5 Millionen privaten Aktienzeichner – darunter 63.500 VW-Mitarbeiter – hatten sich richtig entschieden: Der Börsenkurs entwickelte sich höchst erfreulich, und so mancher neue Anteilseigner machte Kasse, statt VW-Aktionär zu bleiben. Zur ersten Hauptversammlung in Wolfsburg kamen immerhin 7.000 Volksaktionäre. Sie hörten gute Nachrichten. Erstmals würde, im laufenden Jahr 1961, mehr als eine Million Volkswagen gefertigt werden, über die Hälfte davon für den Export. Das Stammwerk reichte längst nicht mehr aus. Die Transporter hatten 1956 in einem neuen Betrieb in Hannover ihre Heimat gefunden, eine weitere „verlängerte Werkbank“ war die Urzelle in Braunschweig, und als jüngste Fertigungsstätte hatte man die in Kassel eröffnet, wo Austauschaggregate aufbereitet wurden.

Dem Werk Hannover wurde ein Jahr später, 1959, auch die Motorenfertigung zugeteilt; Damit war eine Spezialisierung und Dezentralisierung in Gang gekommen, die konsequent weitergeführt werden sollte. Mehr als eine Milliarde DM war 1959 und 1960 investiert worden, nicht zuletzt in ein neues Wahrzeichen von Wolfsburg, das dreizehnstöckige Verwaltungsgebäude des Volkswagenwerks.

Es war ein schönes Sinnbild für die erweiterten Horizonte, die man inzwischen überblickte. Eine Produktionsgesellschaft in Südafrika war 1956 eröffnet worden, bei Volkswagen do Brasil wurde die Montage durch eine „echte“ Fertigung ersetzt, und mit der Gründung der Vertriebsgesellschaften Volkswagen Canada Inc. 1952 und Volkswagen of America Inc. 1955 hatte der Angriff auf den größten Automarkt der Welt begonnen, die alleinige Domäne der Großen Vier in Detroit. Fast rührend mag es angemutet haben, als sich ein schwächliches Automobil im Käfer-Kleid aufmachte, ausgerechnet den nordamerikanischen Kontinent zu erobern. Aber schon fünf Jahre später gab es keinen Grund mehr, mitleidig zu lächeln: Der 500.000. Volkswagen ging jenseits des Atlantik von Bord.

Schneller als je gedacht hatten die Amerikaner dieses Auto, das so ganz anders war, ins



Herz geschlossen. Eine wachsende Käuferschar, die genug hatte von ausladendem Modeblech, wandte sich dem komischen kleinen Wagen aus Germany zu und nahm ihn auf als Familienmitglied, „das zufällig in der Garage wohnt“. Zugegeben: Ein exportfreundlicher Wechselkurs – rund vier Mark für einen Dollar – gab dem Westwärts-Handel Rückenwind. Aber er allein kann die Käfer-Begeisterung in Amerika nicht erklären.

#### 1965: Acht Stellen vor dem Komma

1965, genau am 15. September, ist es soweit: Die Statistiker brauchen acht Stellen vor dem Komma, um die Gesamtproduktion an Volkswagen niederzuschreiben. Zehn Millionen Autos mit den zwei Buchstaben an Bug und Radkappen sind auf die Straßen gerollt. Vornehmlich Käfer, versteht sich – der Ur-VW „läuft und läuft und läuft“, wie es erstmals 1962 hieß. Doch er läuft nicht mehr allein. Seit 1961 gibt es den VW 1500 mit Stufen- und später mit Kombiheck, äußerlich ein Anti-Käfer, unter dem Blech indes ein naher Verwandter. Zu nah, finden einige Kritiker, die sich mehr technischen Fortschritt erhofft haben. Aber Nordhoff sieht nach wie vor im Käfer-Konzept die tragende Säule seines Werks. „Wir würden den Fehler unseres Lebens machen, wenn wir diese Entwicklung auch nur um Bruchteile ändern wollten. Wir werden den Volkswagen

1200 weiter bauen, und dieser Wagen wird weiterhin das Rückgrat unserer Produktion und die Grundlage unseres Erfolges sein.“ So läßt er im Jahr 1964 alle Zweifler wissen.

Die freilich wurden wenige Monate später bestärkt: VW kaufte Anfang 1965 die Auto Union GmbH, die damals zu Daimler-Benz gehörte. Besonders gut ging es dem Unternehmen in Ingolstadt nicht, aber Besserung war in Sicht – und zwar mit Autos, die, mit wassergekühltem Motor und Frontantrieb, ein Kontrastprogramm zum Wolfsburger Heckmotor-Einerlei waren und bleiben sollten. Noch standen sie allerdings verloren im Schatten des Welt-eroberers Käfer. Der hatte inzwischen auch in Mexiko Fuß gefaßt und ganz Nordamerika überkrabbeln.

1963 wurden in den Vereinigten Staaten mehr Volkswagen verkauft als daheim in Deutschland; auch ein blühender „grauer“ Export cleverer Händler und Privatleute trug dazu bei. Und 1965 stieg der Absatz drüben sogar auf 1.300 Wagen am Tag. (Der New Yorker Autoimporteur Maxie Hoffman, der 1950 das ihm angetragene Käfer-Geschäft übernommen, doch bald wieder abgegeben hatte, traute dem Wolfsburger Kleinen damals höchstens 150 Käufer im Monat zu.)

Viele Amerikaner waren gerade zu käfersüchtig geworden. „Jemand, der nie einen Käfer besessen hat, konnte nicht verstehen, warum jemand ihn kaufte. Jemand, der einen besaß, konnte nicht verstehen, warum nicht jeder einen kaufte“, schreibt Arthur Railton in seinem Buch „Der Käfer“.

Carl H. Hahn, seit 1959 Chef von Volkswagen of America, tat allerdings auch etwas, das bisher ganz unbekannt gewesen war: Er ließ für den Volkswagen werben. Die Agentur Doyle Dane Bernbach entwarf einen Anzeigen-Feldzug, der Geschichte gemacht hat. Dem schwülstigen Stil der amerikanischen Autohersteller wurden entwaffnende Untertreibungen



entgegengestellt, die Ehrlichkeit und Glaubwürdigkeit vermittelten. Und freche Sprüche, die nicht nur die Profis der Werbebranche entzückten, sondern auch zum Partygespräch zwischen Boston und Los Angeles wurden. „Think small“ wurde da den Amerikanern geraten, „Nobody is perfect“ hieß es

vom Käfer, wenn er einen platten Reifen hatte. Auch daheim startete die Käfer-Werbung mit diesem neuen Ton. „Es ist kein Unglück“, so eine Anzeige, „wenn Sie sich nach dem vierten oder fünften VW mal ein anderes Auto kaufen. Wir nehmen es später wieder in Zahlung.“

Seit 1964 wurden im neugebauten Werk Emden Käfer produziert und gleich aufs Schiff nach Amerika verladen. Und für Wolfsburg mußten die ersten italienischen Gastarbeiter angeheuert werden. Die Welt des Volkswagens war rundum in Ordnung: Was sollte da noch schiefgehen?

**1971: Nach dem Karriereknick**  
Als der zwanzigmillionste VW im Sommer 1971 auf seinen Rädern steht, ist die Freude nicht ungetrübt. Gewiß: Das Volkswagenwerk ist unbestritten das größte deutsche Unternehmen, mit einem Konzernumsatz von über 16 Milliarden DM. Mehr als zwei Millionen VW produziert es im Jahr, das sind über 10.000 am Tag. Doch der Schock von 1967 wirkte noch nach. Das vielgerühmte Wirtschaftswunder in der Bundesrepublik hatte zu jener Zeit den ersten Knacks bekommen: Alle Zeichen standen auf Rezession. Und so hektisch die Bundesregierung auch an den Knöpfen zur Konjunktursteuerung drehte, so schlaff reagierte die vom scheinbar endlosen Boom



verwöhnte Wirtschaft. Auch das Volkswagenwerk erlebte einen schmerzhaften Karriereknick. Ende 1966 war zum ersten Mal Kurzarbeit angemeldet worden, und im folgenden Jahr wurden über 300.000 VW weniger gebaut, trotz des Angebots eines „Sparkäfers“ für nur 4.485 DM.

Wer den Schaden hat, braucht für Kritik nicht zu sorgen: Mitten in der Misere wurde Käfer-Statthalter Nordhoff von Bundesfinanzminister Strauß hart attackiert. Geschlafen habe man in Wolfsburg, grollte der Bayer in Bonn, weil es immer noch keinen Nachfolger für den Ur-Volkswagen gebe. In der Tat hatte der Generaldirektor zwei

Jahre zuvor den Serienanlauf eines Käfer-Ersatzes in letzter Minute gestoppt. Zu gut verkaufte sich damals der Veteran, und weil auch der Erfolg des VW 1500/1600 nur bescheiden war, blieb der Käfer – wie es eine Fachzeitschrift ausdrückte – „das Schicksalsauto des Volkswagenwerks und darüber hinaus das Schicksalsauto der deutschen Wirtschaft“.

Heinrich Nordhoff starb im April 1968 und hinterließ das ungelöste Problem seinem Nachfolger Kurt Lotz. Und noch etwas anderes: den ersten großen Volkswagen nämlich, den 411, der im Herbst des gleichen Jahres startete. Er wurde kein Renner; nur 368.000 Stück wurden von ihm und dem

späteren 412 produziert. Ein teurer Beweis dafür, daß mit Heckmotor-Limousinen am Markt kein Stich mehr zu machen war.

Aber Neues, für die Zeit Besseres war auf dem Weg. Unter Lotz' Leitung fiel die Entscheidung für den wahren Käfer-Nachfolger, den Golf. Und ein Jahr nach der Übernahme von NSU 1969 lief im neuen VW-Werk Salzgitter der K 70 vom Band, die letzte Eigenkonstruktion der Neckarsulmer. Auch er war, wie der 411, kein Siegertyp, aber mit Frontantrieb und Wasserkühlung wenigstens ein modernes Auto. Symbolisch schlug er die Brücke zur grundlich veränderten VW-Generation der siebziger Jahre.

An ihr wird 1971 mit Volldampf gearbeitet: Mehr als 5.000 Mitarbeiter denken und zeichnen im neu eröffneten Forschungs- und Entwicklungszentrum in Wolfsburg. Auch der Käfer wurde modernisiert, mit einem aufwendigen Fahrwerk ist er ab 1970 besser als je zuvor. Dank seiner Verkaufserfolge erreichte das Volkswagenwerk 1971 seinen absoluten Produktions- und Beschäftigungsgipfel. Die Stadt am Mittellandkanal bemüht sich derweil, das Provinzlerische endgültig abzustreifen. Ein eigenes Theater wird gebaut, zeitgemäße Wohnkomplexe entstehen. Es läßt sich leben dort.



# 15 007 0

## 1976: Dreißig Millionen bunt gemischt

Fünf Jahre später ist das Volkswagenwerk ein Rekonvaleszent: So wird der dreißigmillionste VW Ende 1976 wenigstens mit Optimismus begrüßt. Eine doppelte Krise hatte das Unternehmen in Lebensgefahr gebracht. Da war zum einen, beginnend im Herbst 1973, die Energiepreis-Explosion, die der ganzen Weltwirtschaft einen schweren Stoß versetzte. Da waren zum anderen die Schwierigkeiten der Wolfsburger. Nichts lief mehr richtig, außer dem unverwüstlichen Käfer. Aber auch der spürte, vor allem auf dem wichtigen amerikanischen Markt, immer mehr

Gegenwind. Schärfere Sicherheits- und Abgasvorschriften ließen ihn komplizierter, aufwendiger und teurer werden. Und die Aufwertung der D-Mark gegenüber dem Dollar schmälerte seine Exportchancen noch zusätzlich.



Der „Superkäfer“ 1303 von 1972, dessen Fahrer erstmals durch eine gewölbte Windschutzscheibe blicken konnten, wurde zum Höhe- und Schluß-

punkt der Modellreihe. Ein paar Monate davor, im Februar 1972, war der Käfer ins Buch der Rekorde gekommen. Als die Nummer 15.007.034 vom Band lief, war das T-Modell von Ford als bisheriger Produktions-Weltmeister geschlagen. Das freudige Ereignis wurde, verglichen mit Feiern zu Nordhoffs Zeiten, eher still begangen. Der Vorstandsvorsitzende Rudolf Leiding, seit 1971 Nachfolger von Lotz, hatte andere Sorgen. Es galt, mit harter Hand den Countdown des Golf zu beschleunigen. Die Lage war ernst.

Das Jahr 1973 war bestimmt von einem dramatischen Wettlauf mit der Zeit. Die Umstellung auf das neue, moderne Programm wurde zu einer Kraftanstrengung sondergleichen – zumal man nicht, wie Henry Ford 1927 nach Produktions-schluß des T-Modells, die Werke für den Wechsel einfach schließen konnte. Der pünktliche und reibungslose Start der künftigen Frontantriebsgeneration von VW war eine Überlebensfrage. Denn diese Autos waren nicht nur technisch modern und damit marktgerechter. Sie verbreiterten auch das Angebot an Modellreihen, und sie fußen auf einem ausgeklügelten Baukastensystem, das die Tochtergesellschaft Audi NSU mit einband und erhebliche Kosteneinsparungen versprach.

# 84



Zunächst galt es, die neuen Grundmodelle so rasch wie möglich in die Ausstellungsräume der Händler zu bringen. Der Reigen begann im Mai 1973 mit dem Passat, der auf dem Audi 80 basierte und den VW 1600 ersetzte. Im Frühjahr 1974 folgte das (bei Karmann in Osnabrück gebaute) Coupé Scirocco und kurz darauf der Hoffnungsträger Nummer eins, der Golf. Ein Jahr später setzte der Polo, Zwilling des Audi 50, einen vorläufigen Schlußpunkt. Die Nutzfahrzeugreihe wurde 1975 mit dem Lastentransporter nach oben erweitert.

Sehr bald begann man bei VW aber auch, die Auswahl innerhalb der Baureihen bunter zu machen. So schuf man mit dem Golf GTI im Herbst 1975 eine

sportliche Art kompakter und schneller Limousinen, die bald viele Nachahmer fand. Und ein Jahr später setzte man mit dem neu entwickelten kleinen Personenwagen-Diesel-Motor ganz neue Maßstäbe für sparsame und doch temperamentvolle Autos.

Vor dem Andrang der Neuen mußte der Käfer weichen: In seinem Heimatwerk Wolfsburg verließ der letzte am 1. Juli 1974 das Fließband; nur noch in Emden und in einer Reihe von Auslandswerken lief die Fertigung weiter. Der immer schwieriger werdende Amerika-Export

stellte den neuen Vorstandsvorsitzenden Toni Schmücker – seit Februar 1975 Nachfolger von Leiding – vor eine schwere Entscheidung: Drüben selber produzieren oder nicht? Im Frühjahr 1976 gab der Aufsichtsrat seine Zustimmung, ein vorhandenes Montagewerk in Westmoreland (Pennsylvania) zu übernehmen.

Ein schwerer Entschluß in angespannter Lage, hatte doch VW seine Belegschaft seit 1973 um mehr als 30.000 Mitarbeiter vermindern und von 1974 bis Mitte 1975 viele Schichten Kurzarbeit fahren müssen. Aber schon im Oktober 1976 konnten wieder neue VW-Werker eingestellt werden: Die schnelle



Erholung nach schweren Krisenjahren, die als „Wunder von Wolfsburg“ bezeichnet wurde, machte es möglich, die fast 700 Millionen DM Verlust aus dem Gewinn des Jahres 1976 zu tilgen. Und nach zwei Jahren ohne Ausschüttung konnte VW wieder eine Dividende von 5 DM je Aktie zahlen.

## 1981: Schnell voran auf neuen Wegen

Die neue Volkswagen-Generation, voran der Golf, hat den Markt im Sturm erobert. Schneller als gedacht gerät der Käfer aus den Augen und aus dem Sinn – in Europa zumindest. Als im November 1981 auf den vierzigmillionsten Volkswagen angestoßen werden kann, liegt der Tag, an dem der letzte Käfer in der Bundesrepublik aus dem Werk Erndten gerollt war, schon fast vier Jahre zurück. Seither wurde das VW-Urmodell nur noch in Übersee gebaut. Die offene Version des Veteranen hatte 1979 dem Golf Cabrio Platz gemacht. Das Baukastensystem, das sich von Polo bis Passat bewährt hatte, wurde inzwischen noch verfeinert: Die Stufenheck-Versionen Derby (1977), Jetta (1979) und Santana (1982) kamen hinzu, der Dieselmotor des Golf wurde auch in den Passat verpflanzt, der im Herbst 1980 seinen ersten

Modellwechsel erlebte. 1979 wurde der in Europa fast immer als Klassenprimus amtierende Transporter – Typ 2 – verbessert präsentiert. Unbemerkt hatte er seit 1950 eine ähnliche Pionierrolle übernommen wie sein Bruder, der Käfer.

Der Erfolg der neuen Modellreihen war in der Bilanz nicht zu übersehen: Der Umsatz der Muttergesellschaft wuchs von 16,9 Milliarden DM 1976 auf 26,4 Milliarden DM im Jahr 1981, das Investitionsvolumen des Konzerns stieg auf nahezu 5 Milliarden DM im Jahr. Zusätzliche Eigenmittel mußten beschafft werden; die Erhöhung des Grundkapitals um 300 auf 1.200 Millionen DM war 1978 die bisher größte Transaktion dieser Art in der deutschen Börsengeschichte.

Ein fröhliches Kaninchen hüpfte im April 1978 hoffnungsvoll auf den amerikanischen Markt: Im Werk Westmoreland begann die Fertigung des Golf, der drüben Rabbit hieß. Sie ließ sich so gut an, daß schon 1980 der Plan für eine zweite Montagestätte in den Vereinigten Staaten – in der Nähe von Detroit – gefaßt wurde.

In Südamerika stieg VW ins Lastwagengeschäft ein und übernahm Chrysler Motors do Brasil ebenso wie Chrysler Fevre Argentina. Aber in Wolfsburg war man nicht nur auf Expansion, sondern auch auf Diversifikation gestimmt. Man ergriff die Gelegenheit, sich mit Mehrheit an der Büromaschinen- und Computer-Gruppe Triumph-Adler zu beteiligen – ein Engagement, das dann freilich die Erwartungen nicht erfüllte und 1986 beendet wurde.

Dem Erschließen neuer Märkte diente auch die Kooperation mit M.A.N., der eine gemeinsame Baureihe von Mittelklasse-Lastwagen entsproß. Und Aufsehen erregte ein Vertrag, den VW 1981 mit dem japanischen Hersteller Nissan schloß: Er sah eine Fertigung des Modells Santana in Japan vor. Warum nicht in die Höhle des Löwen gehen, zumal VW auf dem japanischen Markt ohnehin schon zum größten Autoimporteur geworden war?

# n Golf



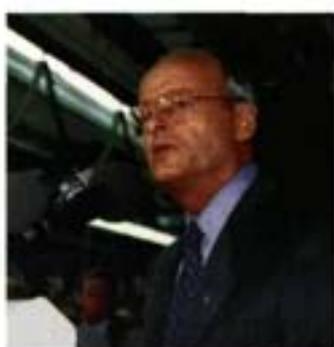
## 1987: Fünzig Millionen Volkswagen

Fünzig Millionen Autos: Eine solche Produktionsstückzahl einer einzelnen Marke war in Europa bisher unerreicht. Die Volkswagen AG – diesen kürzeren Namen führt sie seit zwei Jahren – hat sie zusammen mit ihren Tochtergesellschaften im Frühjahr 1987 überschritten. Allein vom unvergessenen Käfer sind es 21 Millionen, obwohl er sich im August 1965 endgültig vom europäischen Markt verabschiedet hatte. Aber auch sein ebenso „klassenloser“ Thronfolger, der Golf, ist darin schon mit rund 9 Millionen Stück enthalten: Und dabei ist er erst dreizehn Jahre alt.

Mitte 1983 hatten Carl H. Hahn, bis 1972 Vertriebschef von VW und seit 1982 neuer Vorstandsvorsitzender, und seine Mannschaft den zweiten Golf vorgestellt, der deutlich „erwachsener“ wirkte als sein Vorgänger. Er wurde sofort zum Meistgekauften in der Bundesrepublik und in vielen europäischen Ländern. Mit seiner Einführung gelang VW zudem ein erster fertigungstechnischer Etappensieg gegen den Vorsprung der Japaner. Die teilautomatisierte Endmontage in Halle 54 des Wolfsburger Werks, die erleichterte Arbeitsbedingungen bot und Kosteneinsparungen ermöglichte, wurde zum Wallfahrtsort für Ingenieure aus aller Welt. Ein 1982 eröffnetes neues Forschungszentrum soll den Vorsprung sichern helfen.

Die achtziger Jahre hatten auch VW zunächst schwierige Zeiten gebracht. In Europa entbrannten die Diskussionen um die Schadstoffminderung bei Personwagen. Ein deutscher Alleingang drohte, und auch als schließlich eine Einigung in der EG erzielt worden war, hielten sich viele Autokäufer verunsichert zurück. Andere schwenkten um auf Diesel-Fahrzeuge: Und da konnte Volkswagen von seinem breiten Angebot profitieren, wie schon einmal zur Zeit der ersten Erdölkrise.

Kaum einen Ausgleich dagegen gab es für die wachsenden Probleme in Übersee. Das nordamerikanische Geschäft litt unter dem zunehmenden An-



sturm der Japaner; das zweite Montagewerk in den Vereinigten Staaten mußte aufgegeben werden, noch bevor es mit der Arbeit begonnen hatte. Inflation und staatliche Preisstopps bremsten den Absatz in Mexiko und trieben die brasilianische Tochtergesellschaft immer tiefer in die Kostenklemme. Verluste aus diesen Beteiligungen und aus den Schwierigkeiten bei Triumph-Adler schmälerten die ohnehin geringeren Inlandserträge so, daß für 1982 und 1983 keine Dividende gezahlt werden konnte.

Das verstellte aber nicht den Blick für Chancen, die sich aus anderen Auslandsengagements ergeben können. So übernahm Volkswagen 1986 den spanischen Automobilhersteller SEAT, der schon seit 1983 als Kooperationspartner VW-Modelle baute. Das war für Volkswagen der Schlüssel zu einer expansiven Politik, die einen Beschäftigungs- und Produktionsschub ermöglichte. Der Golf avancierte zum meistgekauften Automobil in Europa

und der Wolfsburger Konzern zum viertgrößten Pkw-Hersteller der Welt. In China gründete er ein Gemeinschaftsunternehmen, die Shanghai-Volkswagen Automotive Company, das unterdessen den Santana montiert, und er ist seit 1986 dabei, sich in Argentinien und Brasilien mit Ford in der AUTOLATINA zu verbünden.

Kein Stillstand auch bei Ausbau und Erneuerung des Modellprogramms: syncro (Allradantrieb für Transporter, Passat und Golf), Sechzehnventilmotor (im Golf, Jetta und Scirocco) und G-Lader (im Polo) sind Stichworte für eine Geschäftspolitik der technischen Perfektion in der Großserie. Ein neuer Jetta kann sich neben seinem erfolgreichen Bruder Golf besser in Szene setzen denn je zuvor und wird zum Bestseller in den USA. Längst kann Volkswagen eine lückenlose Palette schadstoffarmer Autos anbieten, darunter in jeder Baureihe auch Versionen, die den strengen amerikanischen Vorschriften genügen. Für viele ältere VW ist eine Nachrüstung mit ungeregeltem Katalysator möglich. Und bereits ab Modelljahr 1977 können alle Volkswagen mit bleifreiem Benzin betrieben werden.

Volkswagen, das heißt aber auch: einer der größten Arbeitgeber in der Bundesrepublik Deutschland mit vorbildlichen sozialen Leistungen. Das Schicksal von weltweit 280.000 Men-

schen und ihren Familien an den vielen in- und ausländischen Standorten hängt direkt von dem Unternehmen ab. Hinzu kommen viele hunderttausend Beschäftigte in der Zulieferindustrie und bei den Vertragshändlern. Auch ihnen gilt eine große Mitverantwortung aller bei VW Beschäftigten für die Zukunftssicherung des Unternehmens.

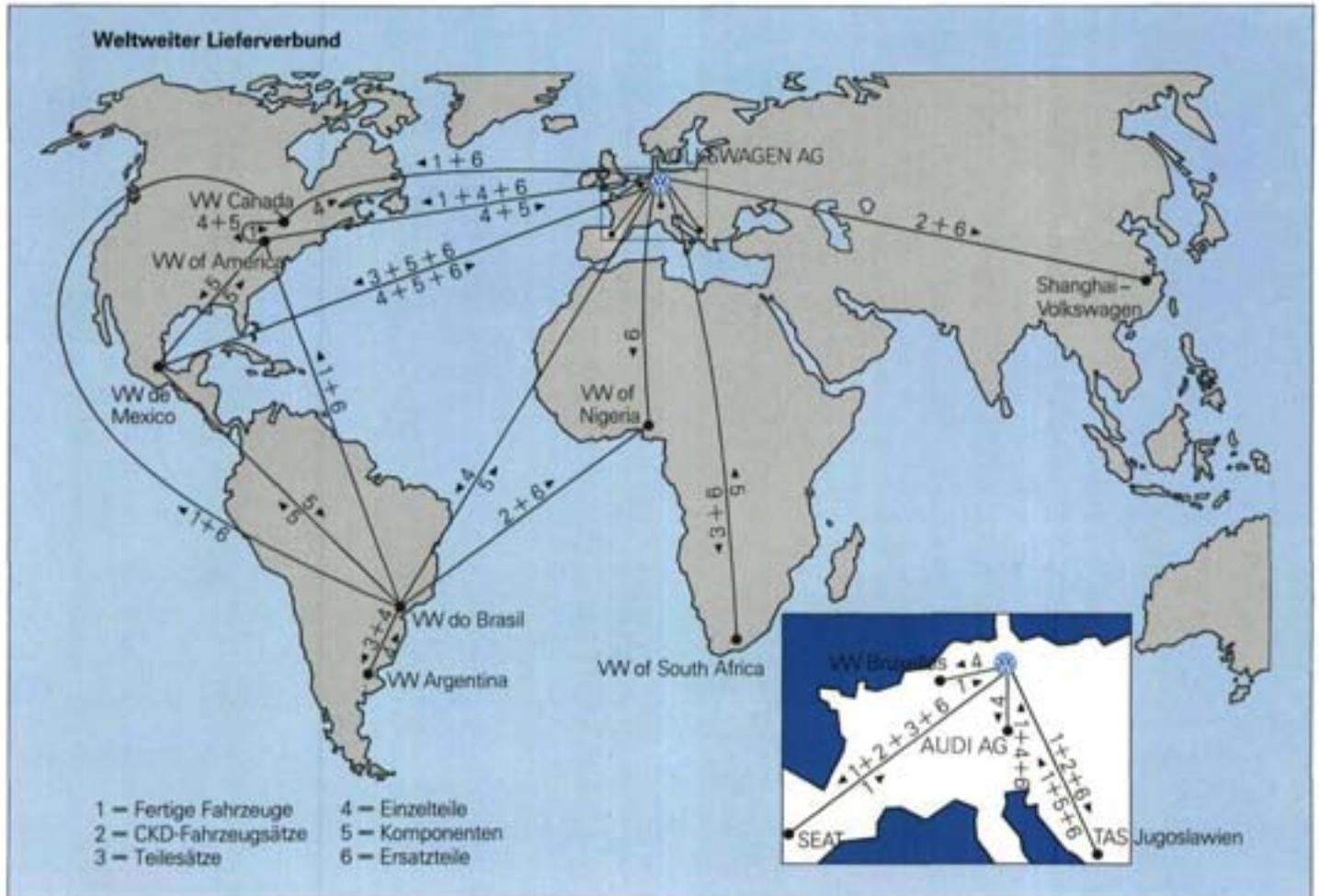
Vom ersten, mühsam zusammengebastelten Käfer im Jahr 1945 zum Golf GTI 16V mit modernster Technik: Das war ein langer Weg. Dazwischen reihen sich 50 Millionen Autos mit dem VW-Zeichen, konstruiert mit Können und Weitsicht, gebaut mit Sorgfalt und Fleiß. Sie haben Billionen von Kilometern zurückgelegt, Menschen zu Arbeit und Freizeit getragen und Güter ohne Zahl transportiert.

Die Zeit eilt weiter, neue Millionen kommen hinzu: „Volkswagen“ in dem Sinn, wie ihre Umwelt es verlangt, in jeder Klasse ein Optimum an Technik und Qualität. „Wir demokratisieren den Fortschritt“, so hat Carl H. Hahn es einmal ausgedrückt, „indem wir intelligente technische Lösungen bieten, die in ihrer Perfektion gegenüber viel teureren Konzepten nicht reduziert sind.“ Mit dieser Philosophie sollten die nächsten 50 Millionen Volkswagen nicht weniger Erfolg haben als die ersten.

Urs Neumann

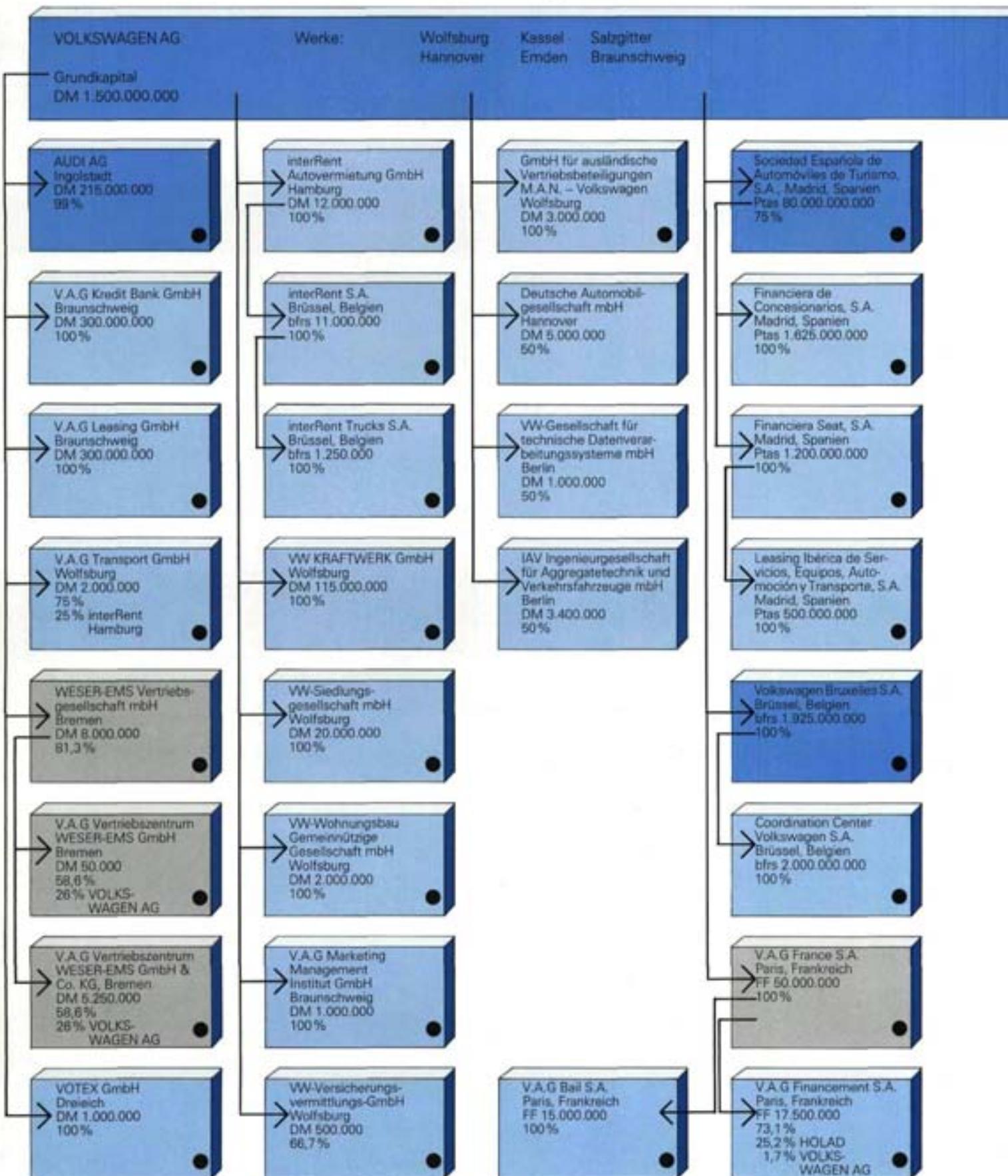


# Gesellschaften des Volkswagen- Konzerns



# Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

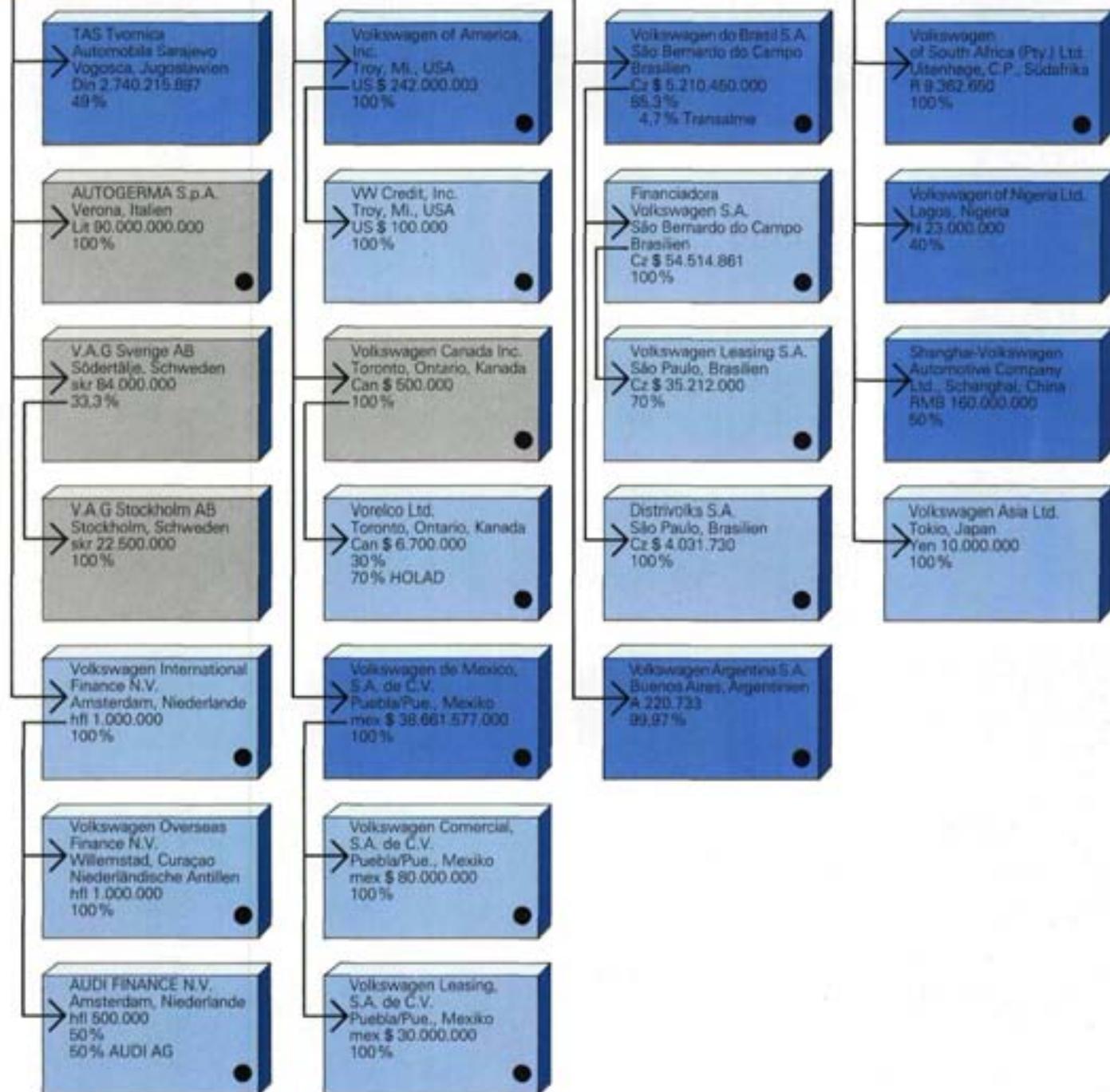
Stand 31. Dezember 1966





Produktionsgesellschaften  
Vertriebsgesellschaften  
Sonstige Gesellschaften

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



<sup>1)</sup> Nicht in die Übersicht aufgenommen wurden folgende in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften:  
Selbstfahrer Union GmbH, Hamburg,  
ZERAL Verwaltung GmbH & Co.  
Bissendorf KG, München,  
quattro GmbH, Ingolstadt,  
HOLAD Holding & Administration AG,  
Basel.

Seat Motors International B.V.,  
Amsterdam,  
Entidad de Financiación Fiset de Bienes  
de Equipo, S.A., Madrid,  
Castellana Motor, S.A., Madrid,  
Cataluña Motor, S.A., Barcelona,  
Levante Motor, S.A., Valencia,  
Deusto Motor, S.A., Bilbao (Vizcaya),  
Sevilla Motor, S.A., Sevilla,  
Valleolid Motor, S.A., Valleolid,  
Marineda Motor, S.A., La Coruña,  
Leganes Motor, S.A., Leganes (Madrid),  
Valdebbas Motor, S.A., Madrid,

Bama Motors, S.A., Barcelona,  
Lajona Motor, S.A., Leiza (Vizcaya),  
Echevarri Motor, S.A., Etxebarri  
(Vizcaya),  
Malaga Motor, S.A., Malaga,  
Asturias Motor, S.A., Gijón,  
Valhermoso Motor, S.A., Madrid,  
Huelva Motor, S.A., Huelva,  
Seat Deutschland GmbH, Rüsselsheim,  
VOTEX, Inc., Troy, Mi., USA,

Perfec Systems Inc.,  
Los Angeles, Cal., USA, und ihre Tochter-  
gesellschaft Perfec Computer Corp.,  
Los Angeles, Cal., USA,  
Volkswagen Inmobiliaria, S.A. de C.V.,  
Mexico/D.F., Mexiko,  
Transalme Ltda., São Bernardo do  
Campo, Brasilien,  
Volkswagen Properties (Pty.)  
Ltd., Uitenhage, Südafrika, und ihre  
Tochtergesellschaften Volksprop Algor  
Road und Volksprop Halfway House.

# Wesentliche Daten wichtiger Beteiligungsgesellschaften

Produktions- gesellschaften	Umsatz			Absatz <sup>1)</sup>		
	Mio. DM 1986	Mio. DM 1985	Veränd. %	Fahrz. 1986	Fahrz. 1985	Veränd. %
AUDI AG	9.908	9.611	+ 3,1	351.321 <sup>2)</sup>	354.677 <sup>2)</sup>	- 0,9
SEAT S.A. <sup>4) 5)</sup>	3.821	-	x	347.147	-	x
Volkswagen Bruxelles S.A. <sup>6)</sup>	2.536	2.045	+ 24,0	192.753 <sup>3)</sup>	168.756 <sup>3)</sup>	+ 14,2
TAS Tvoronica Automobila Sarajevo	377	368	+ 2,4	32.145	28.102	+ 14,4
Volkswagen of America, Inc. <sup>4)</sup>	8.766	12.735	- 31,2	285.013	318.017	- 10,4
Volkswagen do Brasil S.A. <sup>4)</sup> (davon Pkw/LNF-Sparte) (davon Lkw-Sparte)	4.325 (3.973) ( 352)	4.680 ( 4.295) ( 385)	- 7,6 (- 7,5) (- 8,6)	386.904 (371.735) ( 15.169)	354.744 (342.956) ( 11.788)	+ 9,1 (+ 8,4) (+ 28,7)
Volkswagen Argentina S.A.	368	429	- 14,3	23.073	21.442	+ 7,6
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. <sup>4)</sup>	1.280	2.109	- 39,3	66.806	92.236	- 27,6
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. <sup>4)</sup>	645	598	+ 7,8	37.993	33.625	+ 13,0
Volkswagen of Nigeria Ltd.	118	726	- 83,7	2.744	20.671	- 86,7
Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	251	49 <sup>8)</sup>	x	8.471	1.682 <sup>9)</sup>	x
<b>Vertriebsgesellschaften</b>						
AUTOGERMA S.p.A.	2.665	2.737	- 2,6	147.457	158.668	- 7,1
V.A.G France S.A. <sup>4)</sup>	2.514	2.353	+ 6,8	130.927	124.510	+ 5,2
V.A.G Sverige AB	834	783	+ 6,6	36.255	33.953	+ 6,8
Volkswagen Canada Inc. <sup>4)</sup>	1.294	1.559	- 17,0	45.579	47.751	- 4,5
<b>Sonstige Gesellschaften</b>						
V.A.G Leasing GmbH	1.120	960	+ 16,6	-	-	-
interRent Autovermietung GmbH <sup>10)</sup>	338	311	+ 8,6	-	-	-
V.A.G Kredit Bank GmbH	215 <sup>10)</sup>	213 <sup>10)</sup>	+ 1,2	-	-	-

<sup>1)</sup>an die Händlerorganisation <sup>2)</sup>an die Volkswagen AG <sup>3)</sup>einschl. 30.784 (33.440) Porsche-Fahrzeuge <sup>4)</sup>Teilkonzern <sup>5)</sup>seit 1986 im Konsolidierungskreis  
<sup>6)</sup>darin enthalten: 1.141 Mio. DM aus dem Vortrag der erstmals einbezogenen Gesellschaft (einschl. Tochtergesellschaften) <sup>7)</sup>einschl. Mini-Montage  
(Vorjahreszahl wurde angepasst) <sup>8)</sup>Rumpfgeschäftsjahr 01.09.1985 - 31.12.1985 <sup>9)</sup>inländischer Teilkonzern <sup>10)</sup>Finanzierungserträge

## Produktion

## Investitionen

## Belegschaft

Fahrz. 1986	Fahrz. 1985	Veränd. %	Mio. DM 1986	Mio. DM 1985	Veränd. %	am 31. 12. 1986	am 31. 12. 1985	Veränd. %
383.519 <sup>2)</sup>	392.052 <sup>2)</sup>	- 2,2	885	943	- 6,2	39.843	36.393	+ 9,5
338.548	-	x	1.263 <sup>2)</sup>	-	x	23.591	-	x
192.753	168.756	+ 14,2	127	33	x	5.636	4.883	+ 15,4
30.940 <sup>2)</sup>	26.312	+ 17,6	10	12	- 16,7	3.006	2.934	+ 2,5
84.331	97.128	- 13,2	558	1.381	- 59,6	6.448	10.557	- 38,9
387.938 (372.693) ( 15.245)	357.969 (345.982) ( 11.987)	+ 8,4 (+ 7,7) (+ 27,2)	400 ( 391) ( 9)	520 ( 513) ( 7)	- 23,1 (- 23,9) (+ 35,2)	45.312 (42.564) ( 2.748)	46.396 (43.862) ( 2.534)	- 2,3 (- 3,0) (+ 8,4)
23.117	20.059	+ 15,2	14	17	- 20,3	3.454	3.374	+ 2,4
71.554	98.039	- 27,0	163	106	+ 53,3	14.007	14.632	- 4,3
38.836	30.099	+ 29,0	8	84	- 90,0	5.830	6.010	- 3,0
3.747	20.829	- 82,0	5	12	- 58,3	2.046	2.976	- 31,3
8.500	1.733 <sup>2)</sup>	x	46	24 <sup>2)</sup>	x	1.911	1.639	+ 16,6
-	-	-	2	6	- 65,2	317	298	+ 6,4
-	-	-	269	270	- 0,4	995	969	+ 2,7
-	-	-	107	151	- 29,0	351	349	+ 0,6
-	-	-	28	14	x	691	590	+ 17,1
-	-	-	1.793	1.415	+ 26,7	297	268	+ 10,8
-	-	-	224	250	- 10,4	1.547	1.501	+ 3,1
-	-	-	4	2	+ 95,4	302	270	+ 11,9

# Europa



*Volkswagen im Härte-test –  
seit 1982 haben sich  
Formel 3-Rennwagen mit  
Golf GTI-Triebwerken in  
harten Renneinsätzen be-  
währt.*

### Weiterhin gute Automobilnachfrage

Die Konjunktur in den westeuropäischen Ländern war 1986 überwiegend vom Ölpreisverfall und einer deutlichen Verringerung der Inflationsraten aufgrund sinkender Importpreise geprägt. Der private Verbrauch ist vor allem durch die gute Automobilnachfrage stärker gewachsen als das Bruttosozialprodukt. Er führte fast überall zu Branchenbelebungen.

Die Pkw-Neuzulassungen nahmen 1986 in Europa – einschließlich der Bundesrepublik Deutschland – um 9,7% auf 11,2 Mio. Einheiten zu. Nachfragesteigerungen waren in nahezu allen Ländern zu verzeichnen.

### AUDI AG: Gute Marktaufnahme des neuen Audi 80

Die AUDI AG, Ingolstadt, nahm am Wachstum des Pkw-Gesamtmarkts im Inland teil. Nach einer verhaltenen Absatzentwicklung in den ersten Monaten 1986 setzte im Jahresverlauf eine deutliche Belebung der Audi-Verkäufe ein. Besonders erfreulich waren die hohen Auftrags-eingänge des neuen Audi 80. Im Inland beliefen sich die Auslieferungen an Kunden aufgrund der erhöhten Nachfrage auch nach Audi 100-Modellen auf 154.202 Fahrzeuge und übertrafen damit das Vorjahr um 12,4%.

Obwohl der Modellwechsel beim Audi 80 trotz anfänglicher Lieferverzögerungen überaus erfolgreich verlief, nahmen die Audi-Verkäufe auf den Exportmärkten 1986 um 10,5% auf 209.345 Fahrzeuge ab. Mit 126.599 Automobilen (-3,3%) konnte auf den europäischen Auslandsmärkten das hohe Vorjahresniveau nicht gehalten werden.

In den USA zwang die Dollar-Kursentwicklung zu vier Preiserhöhungen. Davon blieb die Wettbewerbsposition der Audi-Modelle nicht unberührt. Auswirkungen hatten auch die in den Medien ausgiebig behandelten Fälle sogenannter ungewollter

*Audi 100 Avant –  
die komfortable, vielseitige  
Großraumlimousine*



Beschleunigung bei den Automatik-Versionen des Audi 5000 und Audi 5000 T. Die Fahrzeuge werden jetzt mit einer Schaltsperre ausgerüstet. Mit 59.798 verkauften Audi-Fahrzeugen blieben die Auslieferungen auf dem quantitativ größten Exportmarkt um 19,3% hinter dem Vorjahr zurück.

Die Produktionsleistung der Gesellschaft lag mit 383.519 Einheiten (einschließlich 30.784 Porsche-Typen) um 2,2% unter der des Vorjahres. Während die Fertigung beim Audi 80, Audi 100 und Audi 200 gesteigert werden konnte, war die Produktion bei den übrigen Modellen rückläufig.

Aufgrund der verstärkten Nachfrage aus dem Inland erhöhte sich der Anteil von Katalysatorfahrzeugen an der Fertigung auf 47,2 (6,5)%. Zusammen mit den Diesel-Automobilen ergab sich ein Produktionsanteil schadstoffarmer Audi-Modelle von 57,6 (18,9)%. Weltweit waren 54,0 (40,7)% aller produzierten Audi-Fahrzeuge mit einem Katalysator oder Diesel-Motor ausgestattet.

Zum Jahresende 1986 erreichte der Belegschaftsstand mit 39.843 Beschäftigten (+9,5%) eine neue Höchstmarke. Der Anstieg der Mitarbeiterzahl war vor allem zurückzuführen auf den größeren Personalbedarf für den Anlauf des neuen Audi 80, die personalintensivere Produktion höherwertiger Fahrzeugausstattungen, die gesteigerten Fertigungsstückzahlen von Motoren und Serienteilen im Rahmen des Konzernverbunds sowie die Verlängerung der Schichtzeiten für die Produktion des neuen Audi 80 und die daraus resultierende höhere Anzahl von Freischichten.

Das Investitionsvolumen blieb mit 885 Mio. DM um 6,2% unter dem hohen Vorjahresniveau. Im Mittelpunkt der produktbezogenen Maßnahmen stand die Markteinführung des neuen Audi 80, der mit einer Vielzahl technischer Neuerungen Maßstäbe in seiner Klasse setzt. Im Rahmen der Modellpflegemaßnahmen hat Audi darüber hinaus mit der Einführung umweltfreundlicher Fahrzeugvarianten der gestiegenen Nachfrage nach Katalysatorfahrzeugen Rechnung getragen. Ein weiterer Teil der Investitionen betraf die Modernisierung der Fertigungsanlagen.

Die Umsatzerlöse der Gesellschaft übertrafen mit 9.908 Mio. DM die Vorjahreshöhe um 3,1%. Während höherwertige Modellausstattungen sowie die starke Zunahme der Lieferungen von Motoren und Serienteilen an die Volkswagen AG sich erlössteigernd auswirkten, beeinträchtigten die geringeren Fahrzeugverkäufe und die Aufwertung der D-Mark den Umsatz.

Der Jahresüberschuß wurde darüber hinaus durch die Vorleistungen für den Serienanlauf des neuen Audi 80 belastet, so daß die AUDI AG, mit der ein Gewinnabführungsvertrag besteht, den Vorjahreswert nicht erreichen konnte.

#### **V.A.G Leasing hat führende Position ausgebaut**

Der expansive Geschäftsverlauf der V.A.G Leasing GmbH, Braunschweig, hat sich auch 1986 fortgesetzt. In Anpassung an diese Entwicklung wurde das Stammkapital der Gesellschaft im Dezember um 230 Mio. DM auf 300 Mio. DM erhöht.

Durch die Ausweitung des Fahrzeugbestands um 16,2% auf 188.993 Automobile baute die Gesellschaft ihre Spitzenposition in der Bundesrepublik Deutschland weiter aus.

Die Umsatzerlöse stiegen um 16,6% auf 1,1 Mrd. DM. Wie in den beiden Vorjahren schloß die V.A.G Leasing aufgrund der vorgenommenen degressiven Abschreibungen im Zugangsjahr sowie der Abschlußprovisionen mit einem Jahresfehlbetrag ab.

#### **interRent mit überproportionalem Wachstum**

Die interRent Autovermietung GmbH, Hamburg, hat sich auch 1986 in der Bundesrepublik Deutschland mit einem dichten Netz von 360 Vermietstationen und einem Mietwagenpark von rd. 12.000 Fahrzeugen als Branchenführer im immer härter gewordenen Wettbewerb gut behaupten können.

In Belgien wird das Vermietgeschäft durch zwei Tochtergesellschaften – die interRent S.A., Brüssel, und die interRent Trucks S.A., Brüssel – betrieben. Im übrigen westeuropäischen Ausland sowie in zahlreichen anderen Ländern wird über unabhängige interRent-Lizenzpartner gearbeitet. Auf dem nordamerikanischen Markt kooperiert die Gesellschaft mit der Dollar Rent-A-Car System, Inc., Los Angeles. Zusammen mit ihren Vertragspartnern bietet die interRent ihrer Kundschaft weltweit über mehr als 1.700 Stationen in 61 Ländern rd. 85.000 Mietwagen an.

Auch 1986 war interRent am Marktwachstum beteiligt, so daß mit 338 Mio. DM eine Umsatzsteigerung von 8,6% erreicht wurde. Die Gesellschaft wies ein positives Ergebnis aus.

#### **V.A.G Kredit Bank: Positiver Trend setzte sich fort**

Die V.A.G Kredit Bank GmbH, Braunschweig, betreibt zur Förderung des Absatzes von Volkswagen- und Audi-Produkten die Finanzierung von Automobilkäufen der Endabnehmer sowie die Einkaufsfinanzierung der V.A.G Vertriebsorganisation im Inland und auf Teilmärkten in Europa.

Die guten Verkäufe der Volkswagen- und Audi-Modelle haben zu einer erfreulichen Ausweitung des Geschäfts geführt. Durch Marketing und verkaufsunterstützende Sonderaktionen stiegen die Forderungen aus Kundenfinanzierungen zum Jahresende 1986 auf 1.472 Mio. DM (+ 15,4%). Aufgrund des guten Absatzes lag der Forderungsbestand aus der Einkaufsfinanzierung mit 1.417 Mio. DM leicht über dem Vorjahresniveau.

Die V.A.G Kredit Bank erzielte 1986 ein gutes Ergebnis, das im Rahmen des Gewinnabführungsvertrags an die Volkswagen AG abgeführt wurde.

#### **Zufriedenstellende Ertragslage bei der V.A.G Transport**

Die V.A.G Transport GmbH, Wolfsburg, führt Dienstleistungen im internationalen See-, Land- und Luftverkehr, im Speditions-, Umschlags- und Stauereigewerbe aus und berät den Volkswagen-Konzern und Dritte bei der Transportabwicklung. Sie koordiniert weltweit die See- und Lufttransporte der Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns.

Es wurden 565.000 (603.000) komplette Fahrzeuge sowie in großem Umfang Fahrzeugteile befördert. Der überwiegende Teil der Verschiffungen erfolgte auf der Basis von Zeitcharter- und Raumfrachtverträgen. Daneben nahm die V.A.G Transport auch Leistungen von Linienschiffahrts- und Luftverkehrsgesellschaften in Anspruch.

Die Ertragslage des Unternehmens war befriedigend. Das Ergebnis wurde im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags von den Gesellschaftern übernommen.

#### **Die SEAT S.A. – unser Partner in Spanien**

Im vergangenen Jahr erhöhte die SEAT S.A., Madrid, die Auslieferungen der eigenen Modelle auf 222.006 Automobile (+ 19,5%). Auf dem spanischen Markt konnte trotz einer Steigerung der Verkäufe um 9,0% der Marktanteil mit 12,2 (12,7)% knapp behauptet werden. Bei den Exporten ergab sich ein Zuwachs von 30,2%, wobei die Absatzentwicklung in Italien und Frankreich besonders erfreulich war. Die Verkäufe von Volkswagen- und Audi-Modellen in Spanien über das Händlernetz von SEAT beliefen sich auf insgesamt 49.920 Einheiten und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 2,7% zu.

SEAT produzierte im Berichtsjahr 338.548 Fahrzeuge. Auf die Fertigung von eigenen Modellen entfielen 231.885 und auf die

*SEAT Malaga – das besondere Familienauto*



*Das erfolgreichste SEAT-Modell – der Ibiza*

*Roboterstraße bei SEAT*



Lizenzfertigung von Volkswagen 106.663 Automobile. Das Produktprogramm der Gesellschaft besteht aus den Modellen Marbella, Terra, Ibiza und Malaga. In Lizenz der Volkswagen AG werden Polo-, Passat- und Santana-Fahrzeuge montiert. Im Dezember 1986 wurde die preisgünstige Kleinwagenfamilie Marbella/Terra erstmals unter dem Markenzeichen SEAT auf den europäischen Märkten eingeführt.

Die SEAT S.A. ist in Spanien an 16 Händlerbetrieben und 3 Finanzierungsgesellschaften sowie einer Leasinggesellschaft, im Ausland an einer Finanzierungsgesellschaft sowie an dem Generalimporteur Seat Deutschland GmbH mehrheitlich beteiligt. Außerdem hält SEAT Anteile an einer nicht konsolidierten Versicherungsgesellschaft sowie an einer Versicherungsvermittlungs-Gesellschaft.

Die Belegschaft der SEAT-Gruppe belief sich zum Jahresende 1986 auf 23.591 Mitarbeiter, davon waren 22.197 Personen bei der Muttergesellschaft beschäftigt.

Die Investitionen der Gesellschaft dienen im wesentlichen der Verbesserung der Produktpalette.

Für 1986 mußte die SEAT S.A. ein negatives Ergebnis ausweisen, das im Rahmen unserer Planungen lag.

Zur Unterstützung der Aktivitäten der Seat Deutschland GmbH, über die die SEAT-Fahrzeuge vertrieben werden, sind Anfang 1987 eine Finanzierungs- und eine Leasinggesellschaft gegründet worden.

Produktionsstätte der Volkswagen  
Bruxelles



#### **Volkswagen Bruxelles: Weitere Kapazitätsausweitung**

Wie in den vergangenen Jahren hat die Volkswagen Bruxelles S.A., Brüssel, die Fertigung des Golf kontinuierlich erhöht und von diesem Modell insgesamt 192.649 Fahrzeuge produziert. Einschließlich 104 gefertigter Itis lag das Produktionsvolumen um 14,2% über dem des Vorjahres. Erhebliche Investitionen in den kommenden Jahren werden eine weitere Steigerung der Produktion zum Ziel haben.

Die Volkswagen Bruxelles erwirtschaftete im Berichtsjahr ein gutes Ergebnis.

#### **TAS: Produktionssteigerung trotz Devisenmangel**

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Jugoslawien fertigte die TAS Tvrnica Automobila Sarajevo, Vogosca, 30.940 Fahrzeuge (+ 17,6%). Aus dieser Produktion verblieben 12.572 Wagen, davon 11.532 Golf, auf dem jugoslawischen Markt, während der Rest von insgesamt 18.368 Einheiten für die Volkswagen AG gefertigt wurde.

Einschließlich der importierten Fahrzeuge setzte die Gesellschaft 13.804 Volkswagen- und Audi-Modelle auf dem heimischen Markt ab (- 16,4%). Höhere Inlandsverkäufe wurden durch das unzureichende Devisenaufkommen, das für den Import von CKD-Sätzen zur Verfügung stand, verhindert.

Die TAS erzielte im Geschäftsjahr einen über dem Vorjahr liegenden Überschuß.

#### **AUTOGERMA von Lieferengpässen betroffen**

Die Auslieferungen an Kunden der AUTOGERMA S.p.A., Verona, beliefen sich auf 148.200 Volkswagen- und Audi-Modelle. Obwohl die Verkäufe in Italien das Vorjahresniveau um 2,8% verfehlten und der Pkw-Marktanteil des Volkswagen-Konzerns auf 7,8% zurückging, blieb die AUTOGERMA weiterhin unsere bedeutendste Vertriebsgesellschaft in Europa. Ausschlaggebend für die Absatzeinbußen waren Lieferengpässe der Volkswagen AG bei den in Italien stark nachgefragten Diesel-Versionen sowie allen Golf-Modellen.

Die AUTOGERMA wies wiederum ein befriedigendes Ergebnis aus.

Bereits im Jahr 1985 erfolgte zur Straffung der Konzernstruktur die Angliederung der Triumph-Adler Italia S.p.A., Mailand, an die AUTOGERMA; dem folgte 1986 die Verschmelzung der Triumph-Adler Italia S.p.A. auf die AUTOGERMA. Im Rahmen der Bereinigung des Engagements der Volkswagen AG auf dem Büromaschinensektor wurde die vorher neugegründete 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, Triumph-Adler Distribuzione Italiana S.p.A.,

Mailand, nach Übernahme des Büromaschinengeschäfts von Triumph-Adler Italia Anfang 1987 an Olivetti verkauft.

#### **V.A.G France mit nochmaliger Verkaufssteigerung**

Die V.A.G France S.A., Paris, erhöhte im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Verkaufszahlen trotz der zeitweise bestehenden Versorgungsschwierigkeiten bei Dieselfahrzeugen und der DM-Aufwertung auf 131.782 Fahrzeuge (+ 5,6%). Verglichen mit dem um 8,3% gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt konnte die Gesellschaft ihren Anteil von 6,1% gegenüber dem Vorjahr (6,3%) nicht ganz behaupten. Dennoch war der Golf 1986 wiederum das meistverkaufte Konzernmodell in Frankreich. Auch der neue Audi 80 wurde auf dem französischen Markt gut aufgenommen, so daß hier die Auftragseingänge die bestehenden Liefermöglichkeiten ebenfalls erheblich überschritten.

Die V.A.G France schloß das Geschäftsjahr 1986 mit einem Gewinn ab.

#### **V.A.G Sverige: Größter Automobil- importeure in Schweden**

Die V.A.G Sverige AB, Södertälje, festigte auch 1986 ihre Position als größter Automobilimporteure Schwedens. Bei einem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden Pkw-Gesamtmarkt belief sich der Anteil von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen auf 11,2 (11,7)%. Auf dem Markt für leichte Nutzfahrzeuge, der durch zunehmende Konkurrenz vorwiegend japanischer Hersteller gekennzeichnet ist, konnte die Gesellschaft mit 6.065 verkauften Einheiten ihren Marktanteil mit 29,1 (30,9)% nicht ganz behaupten. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 35.852 Konzernmodelle an Kunden ausgeliefert. Zu diesem Erfolg trug auch das gute Leasinggeschäft der Gesellschaft bei.

Die V.A.G Sverige wies wieder einen angemessenen Jahresüberschuß 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 Zubehörteilen 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 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\*)**

Erzeugung von Strom und Wärme in den Heizkraftwerken Wolfsburg, Kassel und Hannover sowie Versorgung der Volkswagen AG und Dritter mit Energie

**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

**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 Ingenieurgesellschaft für  
Aggregatetechnik und Verkehrsfahrzeuge mbH  
Berlin**

Entwicklungsarbeiten im Bereich der Fahrzeugtechnik

**Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH  
Berlin**

Erforschung und Entwicklung fortgeschrittener Produktionssysteme, insbesondere für die Kraftfahrzeugindustrie

**Volkswagen Bordnetze GmbH  
Berlin**

Produktion von Kabelsträngen für den Volkswagen-Konzern

### 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

**Coordination Center  
Volkswagen S.A.  
Brüssel**

Dienstleistungen im Konzernverbund

\*) Mit diesen Gesellschaften besteht ein Gewinnabführungsvertrag

# Nordamerika

*Der Fox – attraktiv nicht nur durch den Preis*



## **Neue Anbieter im Kleinwagenbereich**

In den USA hielt die im zweiten Halbjahr 1985 einsetzende leichte konjunkturelle Aufwärtsentwicklung, die durch den privaten Verbrauch als Folge steigender Realeinkommen und höherer Beschäftigung getragen war, auch 1986 an. Dagegen blieben die Investitionstätigkeit und die Industrieproduktion hinter den Erwartungen zurück. Die Steigerung des realen Bruttosozialprodukts verfehlte mit 2,5% knapp den Vorjahreswert. Auch das Wachstumstempo der kanadischen Wirtschaft

verlangsamte sich aufgrund geringerer Investitionen und rückläufiger Exporte.

Auf dem amerikanischen Automobilmarkt hat der Wettbewerb durch den weiteren Kapazitätsausbau japanischer Hersteller und die steigende Zahl von Kooperationsabkommen, aber auch durch die Präsenz neuer Anbieter im Kleinwagenbereich, erheblich zugenommen. An der Ausweitung des Pkw-Gesamtmarkts in den Vereinigten Staaten um 5,0% im Jahr 1986 partizipierten hauptsächlich die Importeure, die mit einer Verkaufssteigerung um 12,1% ihren Marktanteil auf 28,0 (26,2)% erhöhen konnten. Die Verkäufe der einheimischen Hersteller lagen trotz massiver Verkaufsförderungsmaßnahmen nur um 2,5% über dem Vorjahr.

Immer größerer Beliebtheit erfreuen sich Fahrzeuge der Kompaktwagenklasse. Im Berichtsjahr betrug ihr Anteil am US-Gesamtmarkt bereits knapp 40%. Ein koreanischer Anbieter war in diesem Marktsegment besonders erfolgreich, obwohl er erst seit Frühjahr 1986 in den Vereinigten

Staaten tätig ist. Bereits zuvor gelang den Koreanern ein guter Einstieg in den kanadischen Markt. Die Volkswagen of America hat daher im Frühjahr dieses Jahres zur Absicherung ihrer Wettbewerbsposition den preisgünstigen Fox auf dem nordamerikanischen Markt eingeführt, eine amerikanische Version der bei der Volkswagen do Brasil unter dem Namen Voyage und Parati hergestellten Fahrzeuge.

Auf dem kanadischen Automobilmarkt ist nach dem Rekord-Verkaufsergebnis von 1985 eine Normalisierung der Nachfrage eingetreten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die Pkw-Verkäufe um 4,0% unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Hiervon waren die Importeure etwas stärker betroffen als die in Kanada produzierenden Automobilgesellschaften, da die Wechselkursverschlechterung des Can \$ zum Teil drastische Preiserhöhungen erforderlich machte.

#### **Volkswagen of America: Produktionsanlauf des Jetta**

Obwohl die Volkswagen of America, Inc., Troy, Michigan, mehrfach wechselkursbedingt die Fahrzeugpreise erhöhen mußte, war für Volkswagen nur eine leichte Abnahme der Auslieferungen an Kunden um 0,4% auf 217.228 Fahrzeuge zu verzeichnen. So trug insbesondere der Jetta (+ 12,0%) als verkaufsstärkstes Modell der Volkswagen-Importeure dazu bei, daß diese gegenüber 1985 um 2,0% anstiegen. Der Rückgang der Auslieferungen von Audi-Fahrzeugen um 19,3% auf 59.798 Wagen war vor allem auf die geringeren Audi 5000-Verkäufe zurückzuführen. Insgesamt verkaufte Volkswagen of America 277.026 Automobile.

Zur Befriedigung der hohen Nachfrage nach dem Jetta und zur besseren Kapazitätsauslastung wird seit Oktober 1986 auch dieses Modell im Werk Westmoreland montiert. Die Rohkarossen werden im Rahmen der Konzern-Verbundfertigung von der Volkswagen de Mexico bezogen. Infolge der Absatzverschlechterung beim US-Golf verringerte sich die Produktion der Gesellschaft um 13,2% auf 84.331 Fahrzeuge.

Auf dem US-amerikanischen Markt hat Volkswagen of America zur Straffung der Vertriebsaktivitäten die Vertragsbeziehungen mit dem VW/Audi-Großhändler Riviera Motors, Inc., Oregon, zum 31. Dezember 1986 in beiderseitigem Einvernehmen auslaufen lassen. Mit dieser Maßnahme wird das Ziel verfolgt, direkten Einfluß auf Marketing und Service der Händler in dieser Region zu nehmen und Rationalisierungschancen zur Senkung der Kosten zu nutzen.

Wegen der expansiven Entwicklung des Leasinggeschäfts in Nordamerika sowie zur Verbesserung der internen Abwicklung wurden die Beteteiligungsverhältnisse der Volkswagen of America in diesem Bereich neu geordnet. Die Geschäfte der Volkswagen Financial Corporation wurden zum 30. Juni 1986 auf die VW Credit, Inc. übertragen und die Vorelco, Inc. mit Wirkung vom 31. Dezember 1986 auf die Volkswagen of America verschmolzen. Mit dem wachsenden Geschäftsvolumen werden im Laufe des Jahres 1987 darüber hinaus neue Refinanzierungsquellen erschlossen werden. Für die Abwicklung künftiger Finanzierungen ist die Gründung einer Tochtergesellschaft der VW Credit, Inc. vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Übertragung der Triumph-Adler-Anteile auf die Olivetti Holding B.V., Amsterdam, wurden die zum Teilkonzern Triumph-Adler North America gehörenden Gesellschaften neu strukturiert und außer an Olivetti in einem Fall an einen auf dem Kommunikationssektor tätigen Wettbewerber veräußert.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr wies die Gesellschaft ein positives Ergebnis aus.

*Ein kompaktes Modell auf dem nordamerikanischen Markt – der Golf GT*



#### **Volkswagen Canada: Verbundfertigung ausgeweitet**

Ebenso wie die Volkswagen of America hat auch die Volkswagen Canada Inc., Toronto, im Verlauf des Jahres 1986 mehrfach ihre Fahrzeugpreise angehoben, was nicht ohne Auswirkungen auf die Absatzentwicklung der Gesellschaft blieb. Die Verkäufe von Konzernmodellen an Kunden verfehlten mit 43.165 Einheiten das Rekordergebnis des Vorjahres um 7,8%. Bei den Volkswagen-Modellen ergab sich ein Verkaufsrückgang um 7,0% und bei den Audi-Fahrzeugen um 12,3%. Mit einem Pkw-Marktanteil von 3,9% war die Gesellschaft aber nach wie vor viertgrößter Automobilimporteur in Kanada. Dazu hat vor allem der Jetta beigetragen.

Im Werk Barrie/Ontario wurde die Produktion von Aluminiumrädern durch verstärkte Lieferungen für den Nordamerika-Verbund und durch Aufnahme der Lieferungen an andere US-Automobilhersteller weiter erhöht. Darüber hinaus richtete das Unternehmen im Verlauf des Jahres 1986 die Fertigung von Abgasreinigungsanlagen für Automobile ein.

Das Jahresergebnis der Volkswagen Canada war positiv.

## Lateinamerika



*Passat/Santana – erfolgreich  
auch auf dem brasilianischen Markt*

Lkw aus dem Verkaufsprogramm  
der Volkswagen do Brasil



In Brasilien war das wirtschaftliche Umfeld im Berichtsjahr durch den im Februar 1986 verkündeten Cruzado-Plan geprägt. Er beinhaltete u. a. die Währungsumstellung vom Cruzeiro auf den Cruzado im Verhältnis 1000 : 1, die Festsetzung des Wechselkurses im Verhältnis zum US-Dollar, die Abschaffung der monatlichen Inflationsberichterstattung sowie als wesentlichsten Punkt die Inflationseindämmung durch das Einfrieren von Preisen, Löhnen und Gehältern. Der verfügte Preisstopp war für die gesamte brasilianische Automobilindustrie von einschneidender Bedeutung. Die bereits bis zu diesem Zeitpunkt nicht kostendeckenden Preise lösten in den Folgemonaten eine ungesunde Nachfrage nach Automobilen aus. Diese Nachfragessteigerung und die nicht kontinuierliche Teileversorgung der Zulieferindustrie führten bei den Herstellern zu langen Lieferfristen.

Um das unkontrollierte Wirtschaftswachstum zu bremsen und die öffentliche Verschuldung abzubauen, wurde gegen Ende des Geschäftsjahres von der brasilianischen Regierung eine Reihe von Preiserhöhungen angeordnet. Von der bewilligten 80%igen Anhebung der Fahrzeugpreise vereinnahmt der Staat 60% in Form einer

Steuererhöhung. Die restlichen 20% erhalten die Automobilproduzenten, die hiervon allerdings einen Teil an die Zulieferer weitergeben müssen.

In Argentinien verzögerte sich das Mitte 1985 eingeleitete Stabilitätsprogramm – der sogenannte Plan Austral. Dieser konnte keine nachhaltige wirtschaftliche Wende herbeiführen. Das Maßnahmenbündel umfaßte im wesentlichen einen strikten Preis-/Lohnstopp, die Einführung einer neuen Währung – des Austral – und eine Regulierung des Kapitalmarkts. Trotz der zunächst erzielten Erfolge bei der Inflationbekämpfung und einer vorübergehenden konjunkturellen Belebung gelang es nicht, die seit über fünf Jahren andauernde rezessive Entwicklung in Wachstum umzu lenken.

Nachdem sich in Mexiko die gesamtwirtschaftliche Lage im ersten Halbjahr 1986 insbesondere durch die sinkenden Erdölpreise sowie die Folgen des Erdbebens weiter verschärft hatte, trat auch in der zweiten Jahreshälfte noch keine Stabilisierung der Wirtschaft ein. Die neuen Vereinbarungen mit dem Internationalen Währungsfonds, die u. a. eine Koppelung der Kreditgewährung an die Entwicklung des Erdölpreises sowie an gesamtwirtschaftliche Wachstumsraten vorsehen, wirkten sich 1986 noch nicht positiv aus.

### Volkswagen do Brasil: Ergebnissituation unbefriedigend

Die Volkswagen do Brasil S.A., São Bernardo do Campo, erreichte 1986 ein Absatzvolumen von 386.904 Fahrzeugen (+ 9,1 %). Mit 315.097 im Inland verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeugen erzielte die Gesellschaft eine Zunahme um 17,4 % und verbesserte damit ihren Marktanteil auf 40,0 (38,3) %. Im Lkw-Wettbewerbsbereich von 6 bis 22 t Gesamtgewicht konnte die Volkswagen do Brasil ihren Inlandsabsatz mit 14.518 Fahrzeugen um 41,5 % steigern und damit den Marktanteil in diesem Segment auf 26,6 (23,7) % ausbauen.

Vor allem durch die rückläufigen Lieferungen nach Nigeria verminderten sich die gesamten Exporte der Gesellschaft um 24,7 % auf 57.289 Fahrzeuge. Erschwerend wirkte sich zudem die Festschreibung des Cruzado-Werts zum US-Dollar aus.

Die Belegschaft der Volkswagen do Brasil wurde um 2,3 % auf 45.312 Beschäftigte verringert. Dennoch konnte die Produktion von 357.969 auf 387.938 Fahrzeuge ausgeweitet werden. Darüber hinaus erfolgte die Vorbereitung von Exporten für den nordamerikanischen Markt. Dazu gehören die Lieferungen der Modelle Voyage und Parati – die in Nordamerika unter der Bezeichnung Fox vertrieben werden – sowie Lkw der Klassen 11 und 13 t Gesamtgewicht im Rahmen eines Kooperationsvertrags mit dem führenden amerikanischen Lkw-Hersteller Paccar.

Entsprechend der brasilianischen Gesetzgebung wurde das Grundkapital um 3.579 Mio. Cz \$ durch Umwandlung inflationsbedingter Rücklagen auf 5.210 Mio. Cz \$ erhöht.

Der im ersten Quartal 1986 verhängte Preisstopp ließ keine Kostendeckung zu und führte zu ernstesten Konsequenzen, obwohl die Volkswagen do Brasil durch Straffung und Optimierung ihres Produktprogramms dieser Situation entgegenwirkte. Eine Maßnahme in diese Richtung war die Produktionseinstellung des Käfer im Oktober 1986. Damit ging eine 27 Jahre dauernde Ära zu Ende, in der von diesem

*Der vielseitige Passat Variant  
wird seit 1986 auch in Mexiko  
unter dem Namen Corsar angeboten*

Fahrzeugtyp 3,3 Mio. Einheiten in Brasilien produziert wurden.

Trotz der guten Verkäufe und weiterer Rationalisierungsmaßnahmen wies die Volkswagen do Brasil ein negatives Ergebnis aus.

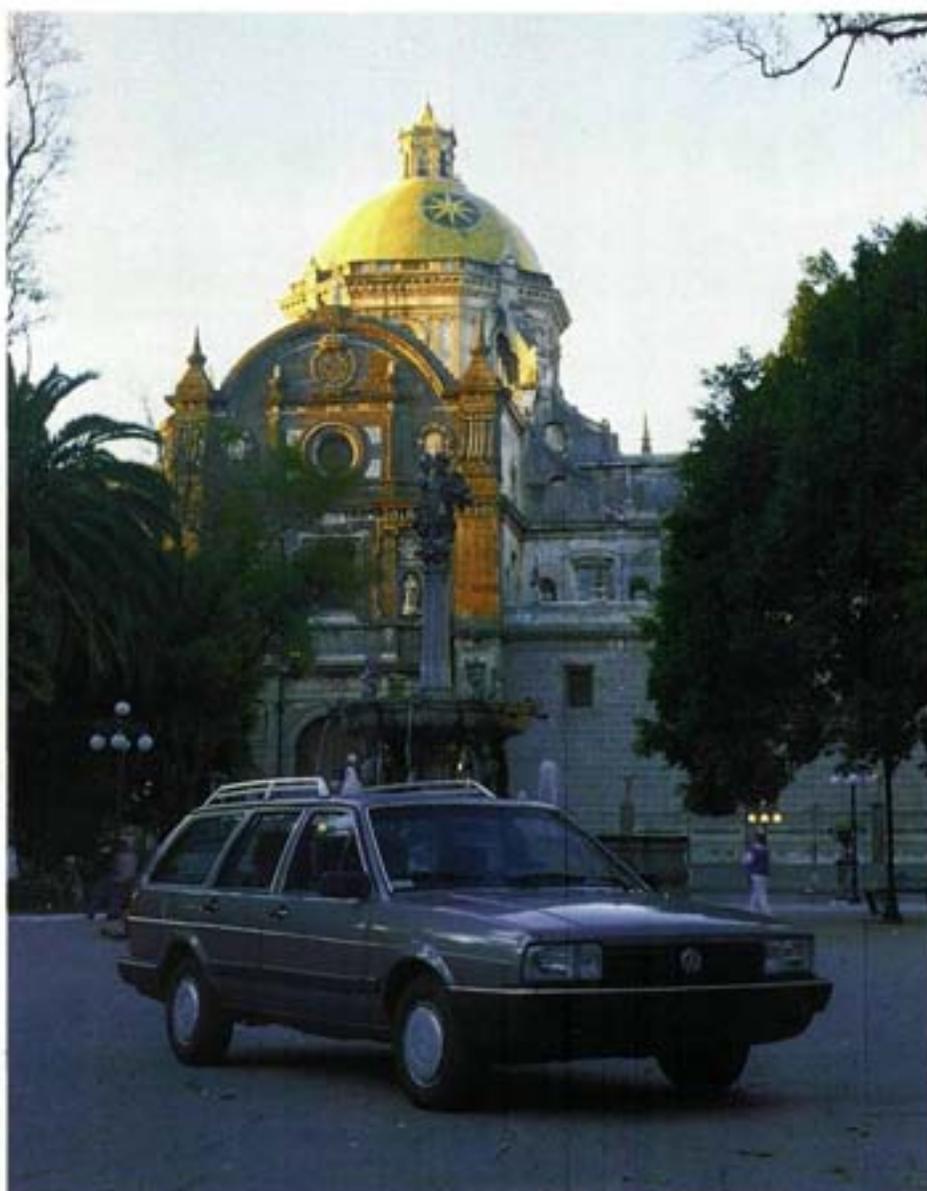
Im Jahresverlauf 1986 hat sich die Volkswagen do Brasil von ihren automobilfremden Engagements getrennt. Dazu gehören auch die Beteiligungen an den Gesellschaften Companhia Vale do Rio Cristalino (Viehzuchtprojekt) und Atlas Frigorifico (Schlachthof), an denen Volkswagen do Brasil aufgrund gesetzlicher Erfordernisse vorübergehend noch geringe Restanteile halten muß. Mit der Trennung wurde ein wichtiger Schritt der Volkswagen do Brasil in Richtung Konzentration auf das Automobilgeschäft getan, um den zukünftigen Anforderungen aus den Kooperationsaktivitäten gerecht zu werden.

Der bisher von der Gruppe Monteiro Aranha gehaltene 10%ige Anteil am Grundkapital der Volkswagen do Brasil wurde mit Wirkung vom 10. Dezember 1986 von Volkswagen übernommen. Der Kaufpreis ist zum einen als Barabfindung und zum anderen durch Stammaktien aus den im Eigenbesitz befindlichen Volkswagen-Aktien abgegolten worden. Die Gruppe Monteiro Aranha war uns vom ersten Tag unseres Brasilien-Engagements freundlich verbunden und wird es über ihre Beteiligung an der Volkswagen AG bleiben. Sie hat sich große Verdienste um Volkswagen in Brasilien erworben.

#### **Volkswagen Argentina: Gute Verkäufe des Gacel**

Die Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires, konnte ihren Pkw-Marktanteil mit 15,6 (15,7)% nahezu behaupten. Einschließlich der leichten Nutzfahrzeuge stiegen die Verkäufe im Berichtsjahr um 7,6% auf 23.073 Einheiten.

Die Produktion lag entsprechend der Absatzentwicklung mit einem Volumen von 23.117 Automobilen um 15,2% über dem Vorjahr. Am Jahresende 1986 beschäftigte die Gesellschaft 3.454 Mitarbeiter (+ 2,4%).



# Afrika

Die Volkswagen Argentina wies mit Hilfe der Muttergesellschaft ein positives Ergebnis aus.

## **Volkswagen de Mexico verteidigt Marktführerschaft erfolgreich**

Auf einem rückläufigen Gesamtmarkt verkaufte die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla/Pue., im Berichtsjahr 67.026 Fahrzeuge. Insbesondere die Absatzeinbußen in den ersten Monaten des Jahres führten zu einem Rückgang der Verkäufe um 25,4%. Dennoch lag der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft mit 34,2% über dem des Vorjahres (31,5%). Der Golf-Nachfolger, mit dessen Fertigung Ende 1986 begonnen wurde, und das Jetta-Nachfolgemodell, dessen Serienanlauf für das erste Halbjahr 1987 vorgesehen ist, sollen für eine weitere Verstärkung der Marktposition von Volkswagen auf dem mexikanischen Markt sorgen.

Zur Anpassung an die rückläufige Absatzentwicklung wurde die Produktion um 27,0% auf 71.554 Fahrzeuge vermindert. Die Anzahl der Beschäftigten verringerte sich jedoch nur um 4,3% auf 14.007 Unternehmensangehörige, da die Produktionseinschränkung im Fahrzeugbau aufgrund der deutlichen Zunahme der Verbundlieferungen an die Volkswagen AG, die Volkswagen of America und die Volkswagen do Brasil weitgehend kompensiert wurde. Mit der Fertigung von Motoren, Achsen und Preßteilen für den Konzernverbund in Richtung Europa, USA und Lateinamerika trug die Gesellschaft dazu bei, daß die gestiegene weltweite Nachfrage nach Volkswagen- und Audi-Modellen durch die Zulieferung von Komponenten und Teilen besser befriedigt werden konnte.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr wies die Volkswagen de Mexico ein positives Ergebnis aus.

## **Volkswagen of South Africa baut Marktposition aus**

Die Lage in Südafrika war 1986 unverändert schwierig. Der internationale Druck und die innenpolitische Situation haben die Wirtschaft des Landes in hohem Maße belastet. Insbesondere der Abzug von Auslandskapital wirkte sich hemmend auf die Wirtschaftsentwicklung aus. Die weitere Abwertung der südafrikanischen Währung hat zu erheblichen Kostensteigerungen in der von Importen abhängigen Kraftfahrzeugindustrie geführt. Die dadurch bedingten Preiserhöhungen beeinträchtigten neben der allgemeinen Kaufzurückhaltung die Automobilnachfrage. Die Pkw-Neuzulassungen lagen 1986 um 14,6% unter dem bereits sehr niedrigen Vorjahresniveau.

Die Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage, C.P., konnte ihre Auslieferungen an Kunden – trotz eines rückläufigen Gesamtmarkts – um 5,0% auf 36.182 Wagen steigern. Diese günstige Entwicklung resultierte vor allem aus der guten Nachfrage nach dem Jetta, dessen Verkäufe gegenüber 1985 um mehr als 50% erhöht werden konnten. Der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft verbesserte sich um 3,0%-Punkte auf 17,4%. Die Auslieferungen des Typ 2 nahmen um 21,0% auf 4.781 Einheiten zu. Im Geschäftsjahr wurden mit insgesamt 38.836 Wagen 29,0% mehr als 1985 gefertigt. Die Zahl der Beschäftigten wurde um 3,0% auf 5.830 Personen verringert.

Aufgrund hoher Kostenbelastungen und des Wechselkursverfalls wies die Volkswagen of South Africa in ihrem Abschluß einen geringen Verlust aus.



*Golf-Produktion in Südafrika*

# Asien

## Volkswagen of Nigeria: Devisensituation zwingt zur Fertigungsstilllegung

Der drastische Verfall des Erdölpreises hat die wirtschaftliche Situation in Nigeria weiter verschärft. Der Devisenmangel veranlaßte die Regierung, die bereits 1985 eingeführten Sparmaßnahmen und Importbeschränkungen auszudehnen. Ende September 1986 wurde ein Devisenparallelmarkt eingeführt, der das bisher übliche Verfahren der Vergabe von Importlizenzen ablöste. Der damit offiziell gespaltene Wechselkurs kam einer drastischen Abwertung der Naira gleich, wodurch sich die Preise für Importgüter um bis zu 300% erhöhten.

Bedingt durch die kritische Devisensituation, erhielt die Volkswagen of Nigeria Ltd., Lagos, nur rd. 16% des vorjährigen Lizenzvolumens. Die Folge war ein sechsmonatiger Produktionsstillstand wegen Materialmangels von Ende Januar bis Anfang August 1986. Die Importmöglichkeiten erlaubten allerdings nach Wiederaufnahme der Fertigung nur einen reduzierten Ein-Schicht-Betrieb. Deshalb lag die Fahrzeugproduktion mit 3.747 Fahrzeugen um 82,0% unter dem Vorjahreswert.

Mit 2.217 Einheiten verminderten sich die Pkw-Auslieferungen der Gesellschaft auf dem stark rückläufigen Gesamtmarkt um 87,9%. Nachdem 1985 mit der Montage von leichten Nutzfahrzeugen begonnen wurde, konnten davon im Berichtsjahr 871 Wagen verkauft werden (- 62,3%).

Wolfsburg, den 19. März 1987

Der Vorstand



Die Zahl der Beschäftigten wurde infolge der geringeren Produktion um 31,3% auf 2.046 Mitarbeiter reduziert.

Trotz des niedrigen Geschäftsvolumens und der wirtschaftlichen Schwierigkeiten konnte die Volkswagen of Nigeria das Geschäftsjahr mit einem leicht positiven Ergebnis abschließen.

Neben den traditionellen Automobilmärkten ist der Volkswagen-Konzern auch in Asien vertreten. Seit Februar 1984 werden die von unserem Lizenznehmer Nissan gebauten Santana in Japan verkauft. In der Volksrepublik China werden bereits seit 1983 Santana-Modelle im Rahmen eines Probemontage-Vertrags in Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner Shanghai Tractor and Automobile Corporation, Schanghai, montiert.

## Erfolgreiches Gemeinschaftsunternehmen in China

Die chinesische Volkswirtschaft stand 1986 im Zeichen einer weiteren Liberalisierung. Schwerpunkt der wirtschaftspolitischen Maßnahmen war bei einem beachtlichen Wirtschaftswachstum der Abbau des Defizits im Außenhandel.

Nach der Errichtung der Tochtergesellschaft Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Schanghai, zusammen mit drei weiteren chinesischen Partnern produzierte diese im zweiten Jahr ihrer Geschäftstätigkeit 8.031 Santana.

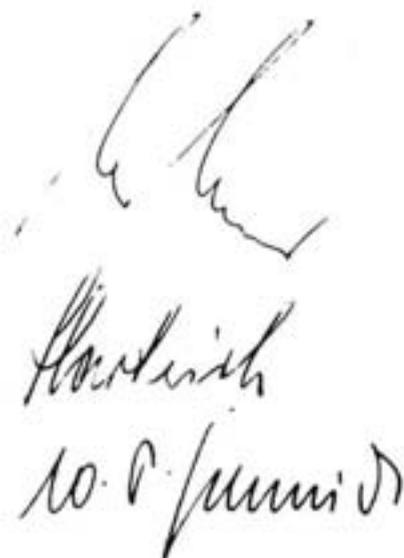
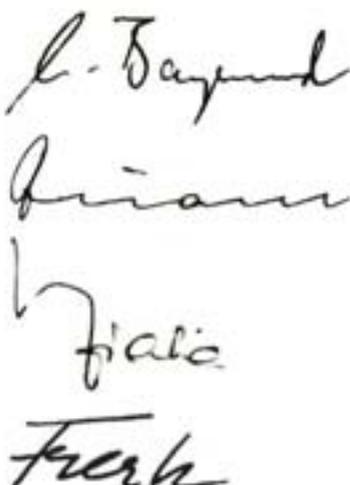
Das Produktionsvolumen lag damit weit über dem ursprünglich für diesen Zeitraum gesetzten Ziel. Darüber hinaus montierte die Gesellschaft 369 Passat Variant und 100 Fahrzeuge des Typs Audi 100. Der Absatz belief sich auf insgesamt 8.471 Pkw.

Der Aufbau des Gemeinschaftsunternehmens machte 1986 deutliche Fortschritte. Zur Finanzierung der Investitionen haben die Partner im Juni 1986 wie geplant eine weitere Tranche der Kapitaleinzahlung eingebracht.

Das Jahresergebnis war positiv, so daß die im Vorjahr anlaufbedingt entstandenen Verluste ausgeglichen werden konnten.

## Nissan-Montage in Japan

Auf dem von heimischen Herstellern dominierten japanischen Markt lieferte der Volkswagen-Konzern 23.570 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge aus (+ 29,4%). Zusätzlich konnten über Nissan und unseren Importeur Yanase 6.883 Santana-Modelle verkauft werden. Der Volkswagen-Konzern unterhält in Japan ein Beratungs- und Betreuungsbüro, die Volkswagen Asia Ltd., Tokio. Zu den Aufgaben der Gesellschaft gehören in erster Linie die Sicherung und der Ausbau des Volkswagen-Importgeschäfts sowie die Unterstützung der Firma Nissan beim Vertrieb der in Lizenz gefertigten Santana-Modelle.





*Das quickelebendige Polo Coupé GT*



*Nutzfahrzeuge von Volkswagen*

# Jahresabschlüsse und Erläuterungen

# Erläuterungen zum Jahresab- schluß des Volks- wagen-Konzerns

## Konsolidierungsgrundsätze

### Konsolidierungskreis

In den Konsolidierungskreis wurden grundsätzlich alle Konzernunternehmen, an deren Kapital die Volkswagen AG direkt oder indirekt mit mehr als der Hälfte beteiligt ist, einbezogen. Neben der Volkswagen AG waren das 19 inländische und 55 ausländische Konzernunternehmen. Diese Gesellschaften sind in der Übersicht auf den Seiten 58 und 59 besonders gekennzeichnet. Im Berichtsjahr wurden

folgende Unternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen:

Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. (SEAT), Madrid  
 Seat Motors International B.V. (SMI), Amsterdam  
 Financiera de Concesionarios, S.A. (FICONSA), Madrid  
 Financiera Seat, S.A. (FISEAT), Madrid  
 Leasing Ibérica de Servicios, Equipos, Automoción y Transporte, S.A. (LISEAT), Madrid  
 Entidad de Financiación Fiseat de Bienes de Equipo, S.A. (FISEAT-EQUIPOS), Madrid  
 Castellana Motor, S.A., Madrid  
 Cataluña Motor, S.A., Barcelona  
 Levante Motor, S.A., Valencia  
 Deusto Motor, S.A., Bilbao (Vizcaya)  
 Sevilla Motor, S.A., Sevilla  
 Valladolid Motor, S.A., Valladolid  
 Marineda Motor, S.A., La Coruña  
 Leganes Motor, S.A., Leganes (Madrid)  
 Valderribas Motor, S.A., Madrid  
 Barna Motors, S.A., Barcelona  
 Lejona Motor, S.A., Leioa (Vizcaya)  
 Echevarri Motor, S.A., Etxebarri (Vizcaya)  
 Malaga Motor, S.A., Malaga  
 Asturias Motor, S.A., Gijón  
 Vallehermoso Motor, S.A., Madrid  
 Huelva Motor, S.A., Huelva  
 Seat Deutschland GmbH, Rüsselsheim

Coordination Center Volkswagen S.A., Brüssel

Der Erwerb der SEAT S.A. wurde am 18. Juni 1986 durch Übertragung von 51 % der Anteile vom vorherigen Eigentümer, dem Instituto Nacional de Industria (INI), Madrid, auf die Volkswagen AG abgeschlossen und die einheitliche Leitung durch den Konzern hergestellt. Im Konzernergebnis schlägt sich daher nur der anteilige Verlust ab dem Erwerbszeitpunkt (Stichtag der Erstkonsolidierung) nieder. Die übrigen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung wurden jedoch unter Berücksichtigung eines Ausgleichspostens für den in die Erstkonsolidierung einbezogenen Verlust aus der Zeit vor dem Erwerb für das gesamte Geschäftsjahr in den Konzernabschluß übernommen. Ende 1986 wurden weitere 24 % der Anteile erworben, so daß

die Volkswagen AG nunmehr mit 75 % an der SEAT S.A. beteiligt ist. Das INI partizipiert trotz seiner weiteren Beteiligung am Ergebnis der SEAT nicht mehr.

Die Coordination Center Volkswagen S.A., Belgien, ist im Berichtsjahr gegründet worden und hat ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Der Geschäftszweck dieser Gesellschaft besteht im wesentlichen in der Finanzierung von Investitionen in Belgien und der Zentralisierung von konzernübergreifenden Tätigkeiten. Zur Zeit betätigt sich die Gesellschaft mit der Anlage flüssiger Mittel und der Zahlungsabwicklung zwischen der Volkswagen AG und der Volkswagen Bruxelles S.A.

Die TA TRIUMPH-ADLER AG, Nürnberg, wurde mit 11 Tochtergesellschaften an die Ing. C. Olivetti & C., S.p.A., Italien, verkauft und ist mit Wirkung vom 1. September 1986 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Mit Ausnahme der Triumph-Adler North America, Inc., der Pertec Systems Inc. und der Pertec Computer Corporation schieden auch die übrigen 5 Gesellschaften der Triumph-Adler North America-Gruppe im Laufe des Geschäftsjahres durch Verkauf an Olivetti und andere Erwerber aus dem Konsolidierungskreis aus. Die Triumph-Adler North America, Inc. wurde nach Umfirmierung in Pertec Information Systems, Inc. ebenso wie die Vorelco, Inc. per 31. Dezember 1986 mit der Volkswagen of America, Inc. fusioniert. Die Volkswagen Financial Corporation wurde mit der VW Credit, Inc. verschmolzen. Die Triumph-Adler Italia S.p.A., Mailand, wurde zum 27. Dezember 1986 mit der AUTOGERMA S.p.A., Verona, fusioniert. Die Companhia Vale do Rio Cristalino hat durch Veräußerung den Konsolidierungskreis ebenfalls verlassen.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden 2 inländische und 13 ausländische Konzerngesellschaften. Im Inland handelt es sich um folgende Unternehmen:

Auto Union GmbH, Ingolstadt  
 NSU GmbH, Neckarsulm

Der Einblick in die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns wird durch die Nichtein-

beziehung dieser beiden inländischen Gesellschaften nicht beeinträchtigt, da sie keine oder keine nennenswerte Geschäftstätigkeit ausüben und vom Gesamtvolumen her unbedeutend sind. Die übrigen ausländischen Gesellschaften sind ebenfalls insgesamt von geringer Bedeutung.

#### **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 alter Fassung. 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 weisen wir – wie bereits im Vorjahr – in Erweiterung des aktienrechtlichen Gliederungsschemas die vermieteten Gegenstände in einer gesonderten Position aus. Die Zu- und Abgänge sowie die Abschreibungen und Umbuchungen 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. 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 und die Vorträge erstmals einbezogener Unternehmen 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. 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 aussonderten 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 in der Bilanz 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 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 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.718 Mio. DM auf 10.458 Mio. DM. Zugängen von 5.027 Mio. DM standen Abschreibungen, Abgänge und Umbuchungen in Höhe von 3.309 Mio. DM gegenüber. Die Investitionen überstiegen den Vorjahreswert um 60,5% und betrafen mit 45,4% die Volkswagen AG, mit 24,8% die SEAT-Gruppe und mit 17,4% die AUDI AG. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren neben dem Zugang der SEAT die Entwicklung des Produktprogramms und die weitere Modernisierung der Werke. Abgänge aus dem Sachanlagevermögen ergaben sich insbesondere durch den Verkauf der TA Triumph-Adler-Gruppe.

Die **Finanzanlagen** stiegen gegenüber dem 31. Dezember 1985 um 655 Mio. DM auf 1.098 Mio. DM. Die Erhöhung ist im wesentlichen auf den in der Position **Beteiligungen** ausgewiesenen Zugang von 5% der Anteile an der Ing. C. Olivetti & C., S.p.A. zurückzuführen. Darüber hinaus werden hier vor allem die Anteile der Volkswagen AG an der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., den inländischen Vertriebszentren, der V.A.G Sverige AB, der Deutschen Automobilgesellschaft mbH und der TAS Tvornica Automobila Sarajevo ausgewiesen.

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

In den **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** waren überwiegend Darlehen der V.A.G France, der Volkswagen AG und der Volkswagen of

America enthalten. Zinslose und niedrig verzinsliche Darlehen wurden wie in den Vorjahren in Höhe des Barwertes ausgewiesen. Die Abzinsungsbeträge sind in den Abschreibungen enthalten. Die Wertansätze der Darlehen sind unter Berücksichtigung der aufgrund von Tilgungen aufzulösenden Wertberichtigungen beibehalten worden.

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

Der Nettobuchwert der **Vermieteten Gegenstände** stieg gegenüber dem Vorjahr um 389 Mio. DM auf 4.106 Mio. DM. Die Zugänge vermieteteter Gegenstände erreichten im abgelaufenen Geschäftsjahr 2.738 Mio. DM und resultierten vor allem aus der Erneuerung des Leasing- und Mietwagenparks der V.A.G Leasing GmbH, der Volkswagen of America und der interRent Autovermietung GmbH. Den Zugängen und geringen Umbuchungen standen Abschreibungen und Abgänge vor allem aus dem Verkauf gebrauchter Leasing- und Vermietfahrzeuge von 2.351 Mio. DM gegenüber.

Der aktive **Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung** ist durch den Erwerb der SEAT S.A. gestiegen. Er stellt den zum Erstkonsolidierungszeitpunkt vorhandenen Firmenwert dar. Außerdem enthält diese Position zum 31. Dezember 1986 im wesentlichen die bei der Erstkonsolidierung der AUDI AG und der interRent Autovermietung GmbH entstandenen und gegebenenfalls um Abschreibungen verminderten Unterschiedsbeträge.

Die **Vorräte** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 499 Mio. DM bzw. 7,9% auf 6.783 Mio. DM. Dieser Anstieg ergab sich vor allem aus der erstmaligen Einbeziehung der SEAT-Gesellschaften in den Konzernabschluß und den Zunahmen gegenüber dem Vorjahr bei der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen AG, der AUDI AG und der Volkswagen Canada Inc. Bestandsverminderungen ergaben sich insbesondere durch das Ausscheiden der TA Triumph-Adler-Gruppe.

Die **Geleisteten Anzahlungen** betrafen im wesentlichen die SEAT-Gesellschaften, die Volkswagen do Brasil und die Volkswagen AG.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** ergaben sich mit 33,5% aus den Abschlüssen der inländischen und mit 66,5% aus denen der ausländischen Konzerngesellschaften.

**Wechsel** befanden sich hauptsächlich im Bestand der SEAT-Gruppe. Daneben wiesen die V.A.G France, die Volkswagen Argentina und die Volkswagen AG Wechselbestände aus.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 4.254 Mio. DM auf 8.503 Mio. DM. Die Zunahmen ergaben sich im wesentlichen bei der Volkswagen AG, der V.A.G France, der AUDI AG, sowie durch die erstmalige Einbeziehung der SEAT-Gesellschaften. Abnahmen waren dagegen unter anderem bei der V.A.G Transport GmbH und der Volkswagen Canada zu verzeichnen.

Der Bestand an **Wertpapieren** verminderte sich vor allem im Zusammenhang mit der Aufstockung der Guthaben bei Kreditinstituten gegenüber dem Vorjahr um 3.592 Mio. DM auf 347 Mio. DM. Die Wertpapiere wurden überwiegend von der Volkswagen AG gehalten.

Die **Sonstigen Vermögensgegenstände** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 915 Mio. DM bzw. 18,6% auf 5.830 Mio. DM. Wesentliche Bestandteile dieser Bilanzposition waren die Forderungen aus der Einkaufsfinanzierung (Händlerfinanzierung), der Verkaufsfinanzierung (Kundenfinanzierung), Steuererstattungsansprüche und Zinsforderungen. Die Erhöhung war vor allem auf den Anstieg der Forderungen aus der Händlerfinanzierung zurückzuführen.

Die **Rechnungsabgrenzungsposten** betrafen mit 202 Mio. DM ein Darlehensdisagio der Volkswagen AG. Die übrigen Rechnungsabgrenzungsposten setzten sich aus abgegrenzten Provisionen und Aufwendungen in- und ausländischer Finanzierungsgesellschaften zusammen.

### Passiva

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

Als **Kapitalrücklagen** werden die Agio-Beträge der Gesetzlichen Rücklage und die Gegenwerte von Rechten aus Optionsanleihen 1986 der Volkswagen AG ausgewiesen. Dieser Betrag erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.020 Mio. DM auf 2.803 Mio. DM.

Die aus den Jahresüberschüssen der Volkswagen AG in die Gesetzliche Rücklage und Anderen Rücklagen eingestellten Beträge werden als **Gewinnrücklagen** ausgewiesen. Die **Anderen Rücklagen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 563 Mio. DM auf 5.476 Mio. DM. Sie enthalten auch die Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der ausländischen Abschlüsse mit unterschiedlichen Kursen (historische bzw. Stichtagskurse). Darüber hinaus beinhaltet diese Position die während ihrer Konzernzugehörigkeit erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinne und -verluste der Konzerngesellschaften und die von Obergesellschaften vorgenommenen und im Zuge der Konsolidierung eliminierten Wertberichtigungen auf Konzerngesellschaften. Außerdem befinden sich in den **Anderen Rücklagen** die im Anlagevermögen und in den Vorräten aus konzerninternen Lieferungen zu eliminierenden Beträge, die bei der Konsolidierung aufgehobene Abzinsung der von der Volkswagen AG an die VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft mbH gegebenen unverzinslichen Darlehen sowie sonstige sich aus der Konsolidierung ergebende ergebniswirksame Eliminierungsvorfälle.

Der **passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung** stellt den Überschuß des Reinvermögens über die Anschaffungskosten zum Erwerbszeitpunkt dar. Im wesentlichen entstand dieser Posten im Rahmen der Konsolidierung der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen Argentina S.A.

**Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz** waren insbesondere für die SEAT-Gruppe, die Volkswagen do Brasil und die AUDI AG zu bilden.

**Sonderposten mit Rücklageanteil** wurden bei der Volkswagen AG, inländischen Konzerngesellschaften, der V.A.G France und der Volkswagen Bruxelles S.A. gebildet.

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

Der **Gesamtbetrag der Rückstellungen** lag mit 14.514 Mio. DM um 308 Mio. DM bzw. 2,2% über dem Vorjahreswert. Von diesem Betrag waren 37,9% als langfristige, 27,1% als mittelfristig und 35,0% als kurzfristig zu betrachten.

Die **Pensionsrückstellungen**, die aus den Abschlüssen der inländischen Konzerngesellschaften stammten, wurden nach versicherungsmathematischer Berechnung grundsätzlich mit dem Teilwert angesetzt. Der im Jahre 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 hauptsächlich bei der Volkswagen AG, der AUDI AG und der Volkswagen do Brasil gebildet.

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

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

Die **Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 749 Mio. DM bzw. 40,7% auf 2.591 Mio. DM. Erhöhungen ergaben sich insbesondere

bei der Volkswagen International Finance, der Volkswagen of America, der V.A.G Kredit Bank GmbH und durch die erstmalige Einbeziehung der SEAT-Gruppe. Wesentliche Abnahmen waren bei der AUDI AG zu verzeichnen.

Von den **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** entfielen 73,5% auf inländische und 26,5% auf ausländische Gesellschaften.

**Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel** bestanden insbesondere bei der Volkswagen do Brasil und der SEAT-Gruppe. Die Erhöhung dieser Position ist in erster Linie auf die Wechselverbindlichkeiten der SEAT-Gruppe zurückzuführen.

Mit einer Erhöhung von 315 Mio. DM stellten sich die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** auf 5.331 Mio. DM. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die erstmalige Einbeziehung der SEAT-Gruppe in den Konzernabschluß zurückzuführen, Abnahmen ergaben sich insbesondere bei der Volkswagen of America.

Bei den **Erhaltenen Anzahlungen** war eine Steigerung von 42,3% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Der Gesamtbetrag von 216 Mio. DM ergab sich vorwiegend aus den Abschlüssen der Volkswagen AG und der Volkswagen Argentina S.A.

**Sonstige Verbindlichkeiten** entstanden hauptsächlich aus Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft sowie aus Steuern und Zöllen.

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

Zusätzlich zu den in der Bilanz vermerkten **Eventualverbindlichkeiten** bestanden folgende angabepflichtige Haftungsverhältnisse:

Zur laufenden Abwicklung von Importen hat die Volkswagen AG nominell 2 Mio. DM

der Wertpapiere des Umlaufvermögens verpfändet. Außerdem haftet die Volkswagen AG für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften im Betrage von 2.251.600 DM. Für zwei GmbH bestanden Einzahlungsverpflichtungen von insgesamt 3.124.600 DM. Gegenüber einer Genossenschaft und einer GmbH (satzungsmäßige Nachschußpflicht) bestanden Haftungsverhältnisse in Höhe von 138.600 DM. Für erhaltene Darlehen haben die spanischen Finanzierungsgesellschaften FISEAT und LISEAT gegenüber den kreditgebenden Banken Wechsel für einen Kreditbetrag im Gegenwert von insgesamt 328.795.000 DM verpfändet.

#### Gewinn- und Verlustrechnung

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1986 wurden durch die im Laufe des Jahres erheblich veränderten Wechselkurse beeinflusst, so daß ein Vergleich mit dem Vorjahr beeinträchtigt ist.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns lagen mit 52.794 Mio. DM nur leicht über dem Vorjahresniveau, während sich bei dem Fahrzeugabsatz eine Steigerung von 15,0% ergab. Neben der Erhöhung der Umsätze aus dem Verkauf von VW-Fahrzeugen hatten die erstmals im Volkswagen-Konzern enthaltenen Umsatzerlöse aus dem Verkauf von SEAT-Fahrzeugen wesentlichen Einfluß auf die Steigerungsraten. Durch das Ausscheiden der Gesellschaften der Triumph-Adler-Gruppe aus dem Volkswagen-Konzern hatten sich die übrigen Umsatzerlöse insgesamt vermindert. Der Auslandsanteil an den Umsatzerlösen ging von 69,2% im Vorjahr im wesentlichen wechsellkursbedingt auf 64,3% in 1986 zurück, während der Auslandsanteil am Fahrzeugabsatz mit 69,6% (Vorjahr 69,9%) nahezu unverändert blieb.

Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren erhöhten sich um 7,6% auf 28.656 Mio. DM. Der Anstieg war vor allem eine Folge der Produktionszunahmen.

Erträge aus Beteiligungen fielen überwiegend im Abschluß der Volkswagen AG an

und betrafen im wesentlichen die Gewinnanteile an den inländischen Vertriebszentren.

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

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge stammten insbesondere aus den Abschlüssen der Volkswagen AG, der SEAT-Gesellschaften, der V.A.G Kredit Bank GmbH, der Volkswagen do Brasil und der Volkswagen of America.

Die Gewinne aus Anlageabgängen ergaben sich zu einem wesentlichen Teil bei der Volkswagen of America.

Gewinne aus dem Abgang vermieteter Gegenstände fielen überwiegend beim Verkauf gebrauchter Fahrzeuge der Vermietgesellschaften an.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wiesen vor allem die Volkswagen AG, die Volkswagen of America und die AUDI AG aus.

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

Die Sonstigen Erträge beinhalten insbesondere Ausgleichsposten für die Inanspruchnahme von Rückstellungen der Volkswagen AG, Währungsgewinne, die Weiterberechnung von Werbematerial und Verkaufsförderungskosten, den Ausgleichsposten für den in die Erstkonsolidierung einbezogenen Verlust bei der SEAT, Miet- und Pachteinnahmen und Einnahmen aus Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 834 Mio. DM oder 6,0% auf 14.747 Mio. DM. Der Anstieg stand im Zusammenhang

mit der höheren Mitarbeiterzahl und den Tarifierhöhungen.

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

Die Verluste aus Anlageabgängen ergaben sich vor allem bei der Volkswagen of America und der AUDI AG.

Verluste aus dem Abgang vermieteter Gegenstände entstanden hauptsächlich 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 und durch den Finanzierungsaufwand bei den SEAT-Gesellschaften.

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen resultierten hauptsächlich aus dem Abschluß der Volkswagen AG.

Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil wurden insbesondere in den Abschlüssen der Volkswagen Bruxelles S.A., der V.A.G France und der Volkswagen AG vorgenommen.

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

Für den Volkswagen-Konzern ergab sich im Geschäftsjahr 1986 ein Jahresüberschuß von 580 Mio. DM (Vorjahr 596 Mio. DM). Zur positiven Ertragssituation trugen insbesondere die Ergebnisse der Volkswagen AG und der Volkswagen of America bei. Nach wie vor unbefriedigend war die Ertragslage der Volkswagen do Brasil. Die SEAT-Gruppe hat im Jahr der erstmaligen Einbeziehung in den Volkswagen-Konzern einen Verlust ausgewiesen.

# Erläuterungen zum Jahresab- schluß der Volkswagen AG

## Bilanz

### Aktiva

Die Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 2.282 (1.366) Mio. DM und erreichten damit das bisher größte Sachinvestitionsvolumen, das die Volkswagen AG jemals erzielte. Die Investitionen dienten in erster Linie wiederum der Weiterentwicklung und Verbesserung unseres Produktprogramms sowie dem Ausbau und der Modernisierung der Fertigungsstätten.

Bei den fertigen Anlagen beliefen sich die Zugänge einschließlich der Umbuchungen aus den Anlagen im Bau und den Anzahlungen auf Anlagen auf 1.739 (1.055) Mio. DM. Davon entfielen auf Maschinen und maschinelle Anlagen 745 (458) Mio. DM, Betriebs- und Geschäftsausstattung 690 (461) Mio. DM und auf Grundstücke und Gebäude 304 (136) Mio. DM.

Ende 1986 erreichten die gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten für das Sachanlagevermögen 18.546 (17.029) Mio. DM. Nach Abzug der hierfür gebildeten Wertberichtigungen von 15.072 (14.228) Mio. DM ergab sich für das Sachanlagevermögen ein Nettobuchwert von 3.474 (2.801) Mio. DM.

Das Sachanlagevermögen wurde unverändert zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. Der Ansatz der Herstellungskosten und der Anzahlungen auf Anlagen wurde ebenso wie die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen nach den im Geschäftsbericht 1986 erläuterten Grundsätzen vorgenommen. Erhöhte Absetzungen bzw. Sonderabschreibungen wurden gemäß § 3 Zonenrandförderungsgesetz, § 6b EStG, § 7d EStG, Abschnitt 35 EStR und § 82d EStDV planmäßig vorgenommen. Diese Maßnahmen beliefen sich insgesamt auf 636 (635) Mio. DM.

Investitionszulagen minderten die Anschaffungs- und Herstellungskosten. Da sie auf Vorjahreszugänge entfielen, wurden sie als Abgang ausgewiesen.

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

Werke		davon bewegliche Wirtschaftsgüter
Kassel	768	672
Wolfsburg	677	604
Ernden	388	273
Braunschweig	204	129
Salzgitter	149	143
Hannover	96	67
	<u>2.282</u>	<u>1.888</u>

Immaterielle Anlagewerte haben wir nicht aktiviert.

Die unter **Finanzanlagen** ausgewiesenen Zugänge an **Beteiligungen** betrafen im wesentlichen den Erwerb des Mehrheitsbesitzes der SEAT S.A. und die Beteiligung an der Ing. C. Olivetti & C., S.p.A. Kapitalerhöhungen wurden bei der V.A.G Leasing GmbH, der VW KRAFTWERK GmbH, der AUTOGERMA S.p.A., der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. und der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. durchgeführt.

Die Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um gegebenenfalls erforderliche Wertberichtigungen, bewertet. 1986 wurden Abschreibungen auf vier ausländische Gesellschaften vorgenommen. Von dem Gesamtbetrag der Abschreibungen entfielen 0,9 Mio. DM auf Zugänge des Berichtsjahres.

Die **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** erhöhten sich vor allem durch ein im Berichtsjahr an die Volkswagen of America, Inc. gewährtes Darlehen, dem eine Verbindlichkeit in gleicher Höhe und mit gleicher Fristigkeit aus der von der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, als Darlehen übernommenen 150 Mio. US-\$-Optionsanleihe gegenübersteht; demzufolge wurden die Anschaffungskosten beibehalten. Die Position enthielt darüber hinaus 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 Wertansätze der Darlehen sind bis zur Tilgung beibehalten worden. Die Abschreibungen in Höhe von 7,8 Mio. DM betrafen Zugänge des Geschäftsjahres.

Die **Vorräte** erhöhten sich um 178 Mio. DM auf insgesamt 2.525 Mio. DM. Die Bewertung des Vorratsvermögens wurde unver-

ändert nach den im Geschäftsbericht 1985 erläuterten Grundsätzen vorgenommen.

ändert nach den im Geschäftsbericht 1985 erläuterten Grundsätzen vorgenommen.

Von den **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** in Höhe von 504 Mio. DM betrafen 392 Mio. DM das Auslandsgeschäft und 112 Mio. DM das Inlandsgeschäft. Fällige Forderungen wurden zwischenzeitlich bis auf unbedeutende Ausnahmen ausgeglichen. Für Ausfallrisiken wurden Wertkorrekturen vorgenommen.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten** von 6.571 Mio. DM bestanden aufgrund der Wiederanlage der Erlöse aus dem Wertpapierverkauf hauptsächlich aus kurzfristigen Festgeldguthaben.

Der Bestand an **Wertpapieren** verminderte sich um 3.212 Mio. DM durch den Verkauf von Obligationen und Schuldverschreibungen. 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.

Die **Eigenen Aktien** wurden 1971 im Rahmen eines den Audi-Aktionären unterbreiteten Umtauschgebots anlässlich einer Kapitalerhöhung erworben. Insgesamt wurden 301.206 Stück, gleich nominal 15.060.300,- DM, zu einem durchschnittlichen Stückkurs von 190,04 DM gekauft.

Der Bestand verminderte sich im Berichtsjahr um 63.901 Stück im Nennwert von 3.195.050 DM, für die 30 Mio. DM erlöst wurden. Der Verkaufserlös diente dem Erwerb weiterer Anteile an der Volkswagen do Brasil S.A. Der Nennwert der eigenen Aktien entspricht jetzt 0,8 % des Grundkapitals.

In Höhe der Veränderung des Bilanzansatzes der eigenen Aktien ist die dafür gesetzlich vorgeschriebene Rücklage angepaßt worden.

Die Abschreibungen auf die Zugänge des Jahres 1986 verteilten sich wie folgt:

Angaben in Tsd. DM	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	Bauten auf fremden Grundstücken	Maschinen und maschinelle Anlagen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Anzahlungen auf Anlagen	
	mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	ohne Bauten					
Zugänge des Geschäftsjahres 1986 *)	301.556	837	508	744.495	464.876	201.946	214.400
Abschreibungen auf die Zugänge des Geschäftsjahres 1986	91.591	498	242	387.645	237.775	100.029	107.200

\*) 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 an verbundene Unternehmen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 63 Mio. DM auf 4.028 Mio. DM. Die Forderungen betrafen hauptsächlich die V.A.G. Leasing GmbH, die V.A.G. France S.A., die Volkswagen of America, Inc., die Volkswagen do Brasil S.A., die InterRent GmbH und die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. Erhöhungen waren im wesentlichen bei der Volkswagen do Brasil S.A., der V.A.G. France S.A. und der V.A.G. Leasing GmbH zu verzeichnen. Abnahmen ergaben sich vor allem bei der AUDI AG und durch das Ausscheiden der TA TRIUMPH-ADLER AG als verbundenes Unternehmen. Gegenüber inländischen Gesellschaften bestanden Forderungen in Höhe von 2.175 Mio. DM und gegenüber ausländischen von 1.853 Mio. DM. Im wesentlichen handelt es sich um kurzfristige Darlehen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Für Ausfälle und Kursrisiken wurden Wertberichtigungen vorgenommen.

Die **Sonstigen Vermögensgegenstände** betrafen vorwiegend ein kurzfristiges Darlehen an eine inländische Beteiligungsgesellschaft, Ausgleichsansprüche an die AUDI AG, das aus den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen umgesetzte Darlehen an die TA TRIUMPH-ADLER AG, Forderungen an das Finanzamt auf Erstattung von Vorsteuerbeträgen und Forderungen auf Zinsen aus Bankguthaben. Für risikobehaftete Ansprüche wurden Wertkorrekturen gebildet.

In den aktiven **Rechnungsabgrenzungsposten** weisen wir im Berichtsjahr ein Disagio von 202 Mio. DM aus. Dies resultiert aus dem Wert der Optionsrechte auf Aktien der Volkswagen AG aus den von der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, begebenen Optionsanleihen, vermindert um die planmäßige Abschreibung für 1986.

#### Passiva

Das **Grundkapital** beträgt nach der gemäß Beschluß der Hauptversammlung vom 4. Juli 1986 im Geschäftsjahr durchgeführten Kapitalerhöhung durch die Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien in Höhe von 300 Mio. DM nunmehr 1.500 Mio. DM. Darüber hinaus besteht weiterhin ein

Genehmigtes Kapital von 300 Mio. DM sowie ein **Bedingtes Kapital** von 200 Mio. DM (gültig bis zum 30. Juni 1989), das durch die Inhaber der Optionscheine aus den 1986 begebenen Optionsanleihen mit insgesamt 97,5 Mio. DM in Anspruch genommen werden kann.

Die **Gesetzliche Rücklage** erhöhte sich um 2.020 Mio. DM durch die Einstellung des Agios aus der Grundkapitalerhöhung und des Gegenwerts der Optionsrechte auf Aktien der Volkswagen AG aus den zwei von der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, in 1986 begebenen Optionsanleihen.

Die **Rücklage für eigene Aktien** verminderte sich um 4,5 Mio. DM aufgrund des Abgangs eigener Aktien.

In die **Anderen Rücklagen** wurde aus dem Jahresüberschuß ein Betrag von 190 Mio. DM eingestellt.

Die **Sonderposten mit Rücklageanteil** verminderten sich im Vergleich zum Vorjahr um 20 Mio. DM. Der Bildung einer Rücklage für Preissteigerungen gemäß § 74 EStDV standen die Auflösungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen gegenüber.

Die **Pauschalwertberichtigung zu Forderungen** wurde wie in den vergangenen Jahren auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und geleistete Anzahlungen zur Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos gebildet.

Die **Pensionsrückstellungen** wurden gemäß § 6a EStG nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwert angesetzt.

Die Hauptpositionen der **Sonstigen Rückstellungen** waren Garantie- und Vertriebsrückstellungen, Rückstellungen für Kosten der Belegschaft – insbesondere für vorgezogene Altersregelungen und Dienstjubiläen – sowie Rückstellungen für Steuern und Risiken aus Devisengeschäften (vgl. S. 21).

Bei den **Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** verminderten sich die Anleihen durch die fällige jährliche Tilgungsrate auf die in 1972 begebene Anleihe über 300 Mio. DM um 30 Mio. DM. Die sonstigen Verbindlichkeiten verzeichneten aus der Übernahme der Beträge aus den oben genannten Optionsanleihen eine Zunahme um 563 Mio. DM.

Von den **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** betraf der überwiegende Teil inländische Lieferanten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** entfielen fast ausschließlich auf das laufende Geschäft.

**Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** lagen hauptsächlich gegenüber der Volkswagen of America, Inc., der Volkswagen Bruxelles S.A. und der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, vor.

Die **Sonstigen Verbindlichkeiten** ergaben sich überwiegend aus laufenden Lohn- und Gehaltsverpflichtungen und anderen Leistungen gegenüber der Belegschaft sowie aus Steuerverbindlichkeiten.

### Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse nahmen gegenüber 1985 um 2.213 Mio. DM (+ 5,7%) auf 41.134 Mio. DM zu. Die Zunahme resultierte im wesentlichen aus dem Anstieg des Fahrzeugabsatzes im Inland. Daneben wirkten sich höherwertige Fahrzeugausstattungen positiv aus. Im Inlandsgeschäft war eine Zunahme der Umsatzerlöse um 15,9% zu verzeichnen. Die Erlöse im Export gingen aufgrund der Kursentwicklung des US-Dollar um 1,2% zurück. An dem Gesamtumsatz hatte das Fahrzeuggeschäft einen Anteil von 76,5%; 16,3% entfielen auf sonstige Verkäufe und 7,2% auf Verkäufe von Ersatzteilen.

Unsere Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 2.332 Mio. DM oder 9,1%. Dazu trugen vor allem die Produktionsausweitung, der gestiegene Anteil höherwertiger Fahrzeugausstattungen und höhere Einstandskosten bei den von unseren Tochtergesellschaften bezogenen Fahrzeugen bei.

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

In den Erträgen aus Beteiligungen sind vorwiegend die das Geschäftsjahr betreffenden anteiligen Gewinne der inländischen Vertriebszentren, der V.A.G. France S.A., der interRent Autovermietung GmbH, der Volkswagen Canada Ltd. und der Volkswagen Bruxelles S.A. enthalten.

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen betrafen Zinsen aus Darlehensgewährungen.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge ergaben sich im wesentlichen aus Zinsen für Festgeldguthaben, Darlehen an verbundene Unternehmen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens.

Gewinne aus Anlageabgängen fielen beim Verkauf von Sachanlagen und dem Rückfluß von Wohnungsbaudarlehen an.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen entstanden insbesondere durch nicht mehr benötigte Rückstellungen für steuerliche Risiken, Beteiligungsrisiken, Personal- und Vertriebsaufwendungen.

Die Sonstigen Erträge beinhalten hauptsächlich Ausgleichsposten für Inanspruchnahme von Rückstellungen, Weiterberechnungen von Vertriebsaufwendungen und Steuern an verbundene Unternehmen, Erträge aus weiterberechneten Dienstleistungen sowie Einnahmen aus Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren.

Der Personalaufwand stieg im Geschäftsjahr 1986 um 835 Mio. DM oder 10,6% auf 8.736 Mio. DM (vergl. auch „Sozialbericht der Volkswagen AG“, S. 38). Hauptursache für diesen Anstieg ist vor allem in dem höheren Personalbestand der Volkswagen AG und in der ab November 1986 wirksamen Tarifierhöhung zu sehen.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen ergaben sich hauptsächlich für Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und für Darlehen.

Die Reduzierung der Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen betraf im wesentlichen Ertragsteuern des laufenden Jahres. Der Posten enthält auch Beträge des Vorjahres.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme fielen vor allem gegenüber der TA TRIUMPH-ADLER AG an.

Unter den Sonstigen Aufwendungen wurden hauptsächlich Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten für den Vertrieb unserer Erzeugnisse, Kosten der Instandsetzung und Erhaltung unserer Anlagen, Aufwendungen für Beteiligun-

gen, Risiken aus Devisengeschäften und Währungsverluste ausgewiesen.

### Zusätzliche Einzelangaben

Neben den in der Bilanz vermerkten **Eventualverbindlichkeiten** bestanden Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Höhe von 64.500.000 DM sowie eine Nachschußpflicht für eine inländische Gesellschaft von 124.600 DM. Außerdem hafteten wir für zurückerhaltene Einlagen von Kommanditgesellschaften mit 2.251.600 DM. Im Rahmen der Beteiligung an der Volkswagen AG Preussen-Elektra AG OHG besteht eine unbeschränkte Haftung. Von den Grundstücken sind rd. 63 ha (Bilanzwert 2.523.006,72 DM) mit Erbbaurechten belastet.

Im Betrage der uns von der Volkswagen International Finance N.V. gewährten Darlehen, die aus den von ihr begebenen Anleihen stammen, haben wir gegenüber allen Anleihegläubigern Garantieerklärungen abgegeben. Dies sind Garantien bei zwei DM-Anleihen über zusammen 450 Mio. DM und bei einer US-Dollar-Anleihe mit 150 Mio. US-Dollar im Gesamtwert von 763 Mio. DM.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen im Jahr 1986 11.518.043 DM. Frühere Mitglieder des Vorstands oder ihre Hinterbliebenen erhielten 4.818.570 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 303.800 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 Erfolge 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 Anlagevermögen (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 Erwerbzeitpunkt 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 Anschluß 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.

**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 Aktienaussgabe 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 um bis zu 300 Mio. DM durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien 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 Schecks, 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 einbehaltenen Gewinne. Sie werden beispielsweise für konkrete Prozeßrisiken gebildet, die zu einer späteren Inanspruchnahme der Gesellschaft führen können.

**Sonderposten mit Rücklageanteil:** Das Steuerrecht gewährt beim Vorliegen bestimmter Sachverhalte die Möglichkeit zur Bildung einer steuerfreien Rücklage, die in späteren 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.

**Vorzugsaktien:** Vorzugsaktien sind Wertpapiere, die im Vergleich zu Stammaktien unterschiedliche Mitgliedschaftsrechte beinhalten. Hierbei gibt es zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten. Bei den von der Volkswagen AG begebenen stimmrechtslosen Inhaber-Vorzugsaktien ist das Stimmrecht ausgeschlossen. Sie sind mit einem nachzuzahlenden Vorzug bei der Verteilung des Gewinns ausgestattet.

Dieser stellt sich wie folgt dar: Zunächst wird aus dem vorhandenen verteilungsfähigen Bilanzgewinn an die Vorzugsaktionäre ein Vorzugsgewinnanteil von 4% des Nennbetrags der Vorzugsaktien gezahlt. Reicht der Bilanzgewinn hierzu nicht aus, so sind die Fehlbeträge in

den folgenden Jahren vor der Verteilung eines Gewinnanteils an die Stammaktionäre nachzuzahlen. Erst danach wird den Stammaktionären eine Dividende von bis zu 4% ausgeschüttet. Sollte darüber hinaus zu verteilender Gewinn vorhanden sein, wird er so ausgeschüttet, daß auf die Vorzugsaktien eine um 2% des Nennbetrags höhere Dividende als auf die Stammaktien entfällt.

Gemäß Aktiengesetz liegt das Stimmrecht der Vorzugsaktionäre auf, sofern für zwei Jahre keine Vorzugsdividende gezahlt wurde – so lange, bis alle Rückstände nachgezahlt sind.

**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 Mehrung eingetreten ist.

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 1986

in Tausend DM

## Aktiva

	Vortrag 1. 1. 1986	Vortrag erst- mals einbez. Gesellschaften	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Ab- schreibungen	Stand 31. 12. 1986	Stand 31. 12. 1985
<b>Anlagevermögen</b>								
<b>A. Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>								
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten mit Wohnbauten	3.841.978	354.859	412.501	76.392	129.197	379.150	4.262.993	3.841.978
ohne Bauten	381.753	432	7.106	7.896	14	15.159	386.248	381.753
Bauten auf fremden Grundstücken	146.317	57.058	12.383	8.819	4.455	716	210.658	146.317
Maschinen und maschinelle Anlagen	59.421	140.551	7.226	10.320	1.944	21.203	177.619	59.421
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.705.258	296.900	1.037.340	55.967	258.493	1.179.862	2.052.142	1.705.258
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.438.480	203.909	1.214.303	120.710	439.001	1.137.254	2.037.723	1.438.480
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	1.161.012	86.553	1.204.428	71.114	- 835.440	216.383	1.329.056	1.161.012
	5.770	812	278	5.692	862	285	1.745	5.770
	<b>8.739.989</b>	<b>1.131.074</b>	<b>3.895.545</b>	<b>358.918</b>	<b>- 1.474</b>	<b>2.950.012</b>	<b>10.458.204</b>	<b>8.739.989</b>
<b>B. Finanzanlagen</b>								
Beteiligungen	130.917	8.024	631.602	16.938	-	11.908	741.697	130.917
Andere Wertpapiere des Anlagevermögens	3.757	228	79	225	1	-	3.841	3.757
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	300.269	1.666	154.910	94.726 <sup>n</sup>	-	15.042	347.077	300.269
Nennbetrag am 31. 12. 1986	437.213							
davon durch Grundpfandrechte gesichert	63.561							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG	2.725							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG	187							
davon an verbundene Unternehmen	5.288							
Sonstige Finanzanlagen	7.917	-	10.012	-	1	12.409	5.519	7.917
	442.860	9.919	796.603	111.889	-	39.369	1.098.134	442.860
	<b>9.182.849</b>	<b>1.140.993</b>	<b>4.692.149</b>	<b>468.807</b>	<b>- 1.474</b>	<b>2.999.371</b>	<b>11.556.338</b>	<b>9.182.849</b>
<b>C. Vermietete Gegenstände<sup>n</sup></b>								
							<b>4.106.381</b>	<b>3.716.769</b>
<b>D. Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung</b>								
							<b>852.170</b>	<b>131.303</b>
							<b>16.314.889</b>	<b>13.030.921</b>
<b>Umlaufvermögen</b>								
<b>A. Vorräte</b>								
							<b>6.783.363</b>	<b>6.284.169</b>
<b>B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>								
Geleistete Anzahlungen							63.509	65.752
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen							1.895.123	2.114.115
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	9.738							
Wechsel							657.176	40.136
davon bundesbankfähig	6.877							
Schecks							30.791	27.801
Kassenbestand und Postguthaben							19.209	9.261
Guthaben bei Kreditinstituten							8.503.295	4.249.363
Wertpapiere							347.480	3.939.342
Eigene Aktien							16.730	21.235
Nennbetrag am 31. 12. 1986	11.865							
Forderungen an verbundene Unternehmen							6.599	12.066
davon aus Lieferungen und Leistungen	71							
Sonstige Vermögensgegenstände							5.830.006	4.915.244
davon Forderungen gemäß § 89 AktG	191.130							
Forderungen gemäß § 115 AktG	22							
							<b>17.359.417</b>	<b>15.394.315</b>
							<b>24.142.780</b>	<b>21.678.484</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>								
Disagio							202.013	-
Sonstige							105.111	165.152
							<b>297.124</b>	<b>165.152</b>
							<b>40.764.793</b>	<b>34.874.557</b>

<sup>n</sup> einschließlich Kursdifferenzen in Höhe von 17.413 Tsd. DM<sup>n</sup> Entwicklung der vermieteten Gegenstände (Tsd. DM):

Stand 1. 1. 1986	3.716.769
Zugänge	2.738.466
Abgänge	859.014
Umbuchungen	1.474
Abschreibungen	1.491.314
Stand 31. 12. 1986	4.106.381

<sup>n</sup> Diese Position weist das in der gesetzlichen Rücklage der Volkswagen AG (2.863.224 Tsd. DM) enthaltene Agio und die Gegenwerte von Rechten aus Optionsanleihen 1986 aus<sup>n</sup> seldiert mit Währungsrechnungsdifferenzen und einschließlich Rücklage für eigene Aktien der Volkswagen AG (16.730 Tsd. DM)

## Passiva

	Stand 31. 12. 1986	Stand 31. 12. 1985
<b>Grundkapital der Volkswagen AG</b>		
Bedingtes Kapital	200.000	
	<b>1.500.000</b>	<b>1.200.000</b>
<b>Konzernrücklagen</b>		
Kapitalrücklagen <sup>n</sup>	2.803.224	783.387
Gewinnrücklagen		
Gesetzliche Rücklage der Volkswagen AG	60.000	60.000
Andere Rücklagen <sup>n</sup>	5.479.909	4.913.020
Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	93.133	34.761
	<b>8.432.266</b>	<b>5.791.168</b>
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbeitz</b>		
davon am Gewinn	2.568	
davon am Verlust	43.626	
	<b>411.101</b>	<b>269.413</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	126.879	145.086
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuerengesetz	95.711	101.931
Rücklagen gemäß französischen und belgischen Vorschriften	59.783	49.015
Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV	8.687	4.837
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitionssteuergesetz	1.447	2.894
Rücklage gemäß § 60 EStG	674	186
	<b>283.161</b>	<b>303.951</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		
	<b>55.648</b>	<b>52.884</b>
<b>Rückstellungen</b>		
Pensionsrückstellungen	5.279.364	5.028.789
Andere Rückstellungen		
Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	23.833	34.941
Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	15.302	13.046
Sonstige Rückstellungen	9.195.221	9.128.761
	<b>14.513.720</b>	<b>14.205.537</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>		
Anleihen	1.267.957	828.072
davon durch Grundpfandrechte gesichert	30.000	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	711.756	714.416
davon durch Grundpfandrechte gesichert	187.380	
Sonstige Verbindlichkeiten	632.647	299.532
davon durch Grundpfandrechte gesichert	153.679	
	<b>2.581.460</b>	<b>1.842.020</b>
vor Ablauf von vier Jahren fällig	1.081.599	
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.243.267	3.201.757
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	1.050.785	301.596
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.331.070	5.015.695
Erhaltene Anzahlungen	215.784	151.656
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	36.582	3.451
davon aus Lieferungen und Leistungen	321	
Sonstige Verbindlichkeiten	7.487.962	2.067.111
	<b>12.345.450</b>	<b>10.741.255</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
	<b>314.881</b>	<b>223.956</b>
<b>Konzernbilanzgewinn</b>		
	<b>307.106</b>	<b>244.373</b>
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	297.366	
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	132.744	
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	29.996	
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	22.704	
	<b>40.764.793</b>	<b>34.874.557</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1986  
in Tausend DM

	1986	1985
<b>Außenumsatzerlöse</b>	<b>52.784.365</b>	<b>52.501.844</b>
Bestandserhöhung/Bestandsverminderung der Erzeugnisse	870.741	-298.988
Andere aktivierte Eigenleistungen	51.466.106	52.202.866
	497.185	506.792
<b>Gesamtleistung</b>	<b>51.962.291</b>	<b>52.708.647</b>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	28.665.670	26.622.833
<b>Rohhertrag</b>	<b>25.206.721</b>	<b>26.085.814</b>
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	-	35
Erträge aus Beteiligungen	68.968	50.247
Erträge aus anderen Finanzanlagen	61.752	32.528
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.347.342	1.621.282
Gewinne aus Anlagebügeln	225.058	51.493
Gewinne aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	278.174	206.923
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	486.583	316.298
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	29.537	28.271
Sonstige Erträge	2.859.465	2.073.622
- davon außerordentliche	601.366	-
	<b>5.343.609</b>	<b>4.379.698</b>
	<b>30.650.330</b>	<b>30.465.513</b>
Löhne und Gehälter	11.678.300	11.274.823
Soziale Abgaben	2.123.456	1.962.425
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	745.486	686.750
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	2.960.012	3.372.581
Abschreibungen auf Finanzanlagen	38.359	38.721
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	1.491.314	1.258.929
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	288.285	361.520
Verluste aus Anlagebügeln	38.626	17.498
Verluste aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	113.306	47.540
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.130.740	1.449.067
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.353.527	1.992.988
b) sonstige	136.779	131.511
	1.490.306	2.124.497
Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.077	-
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	22.400	6.925
Sonstige Aufwendungen	7.358.349	7.279.623
	<b>30.070.172</b>	<b>29.688.879</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>580.158</b>	<b>596.634</b>
Gewinnvortrag der Volkswagen AG	7.385	5.537
	587.543	601.171
Veränderung der Konzernrücklagen		
Entnahmen	46.712	6.401
Einstellungen	368.207	432.778
	321.495	426.377
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	2.586	5.034
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	43.626	74.613
<b>Konzernbilanzgewinn</b>	<b>307.106</b>	<b>244.373</b>

Wolfsburg, den 19. März 1987

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Der Vorstand

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

Hannover, den 20. März 1987

TREUARBEIT Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster  
WirtschaftsprüferSapfo  
Wirtschaftsprüfer

# Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 1986

## Aktiva

	Vortrag 1. 1. 1986 DM	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschrei- bungen	Stand 31. 12. 1986 DM	Stand 31. 12. 1985 Tausend DM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>A. Sachanlagen</b>							
Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.464.432.913	258.208.429	20.622.882	43.358.120	221.469.669	1.523.906.921	1.464.433
mit Wohnbauten	8.757.617	216	4.811	—	645.212	8.107.810	8.758
ohne Bauten	40.695.654	1.754.823	638.256	—	497.794	41.414.427	40.696
Bauten auf fremden Grundstücken	10.717.135	502.628	2.721.616	5.003	5.072.979	3.430.171	10.717
Maschinen und maschinelle Anlagen	401.622.518	680.095.304	10.869.951	61.057.665	600.634.826	631.270.210	401.622
Betriebs- und Geschäftsausstattung	504.894.544	567.533.578	10.209.001	106.241.398	508.040.979	680.419.540	504.894
Anlagen im Bau	172.882.724	455.483.003	19.505.875	- 136.773.973	100.029.000	372.066.879	172.883
Anzahlungen auf Anlagen	196.642.654	299.136.364	458.308	- 73.886.213	107.200.000	313.232.397	196.643
	<b>2.800.645.659</b>	<b>2.291.724.345</b>	<b>64.930.700</b>	<b>—</b>	<b>1.543.590.449</b>	<b>3.473.848.855</b>	<b>2.900.646</b>
<b>B. Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	2.081.294.642	1.848.341.313	1.154	—	7.157.626	3.922.477.175	2.081.295
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	137.862.438	338.834.407	26.737.629	—	7.774.431	442.184.765	137.862
Nennbetrag am 31. 12. 1986 DM 549.929.349							
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 64.862.733							
an verbundene Unternehmen gegeben							
DM 346.747.875							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG							
DM 1.587.531							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG							
DM 178.500							
	<b>2.219.157.080</b>	<b>2.187.175.720</b>	<b>26.738.783</b>	<b>—</b>	<b>14.932.057</b>	<b>4.364.661.960</b>	<b>2.219.157</b>
	<b>5.019.802.739</b>	<b>4.468.900.065</b>	<b>91.669.483</b>	<b>—</b>	<b>1.558.522.506</b>	<b>7.838.510.815</b>	<b>5.019.803</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>A. Vorräte</b>							
Rob-, Hilfs- und Betriebsstoffe						968.384.366	583.213
Unfertige Erzeugnisse						1.027.177.914	980.523
Fertige Erzeugnisse, Waren						929.740.647	783.614
						<b>2.925.302.917</b>	<b>2.347.350</b>
<b>B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						20.637.938	14.562
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						503.579.654	672.098
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	DM 9.012.122						
Wechsel						6.202.734	12.164
davon von verbundenen Unternehmen	DM 3.481.490						
bundesbankfähig	DM —						
Kassenbestand und Postguthaben						7.347.866	1.405
Guthaben bei Kreditinstituten						6.571.059.395	2.633.726
Wertpapiere						245.803.740	3.457.483
Eigene Aktien (Nennbetrag DM 11.865.250)						16.729.807	21.235
Forderungen an verbundene Unternehmen						4.026.040.458	3.965.060
Sonstige Vermögensgegenstände						976.546.757	695.800
davon Forderungen gemäß § 89 AktG	DM 181.130.000						
						<b>12.375.766.359</b>	<b>11.473.533</b>
						<b>14.901.059.276</b>	<b>13.920.883</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
Disagio						202.013.360	—
Sonstige						1.871.671	1.965
						<b>203.885.021</b>	<b>1.965</b>
						<b>22.943.495.112</b>	<b>18.842.651</b>

## Passive

	Stand 31. 12. 1986 DM	Stand 31. 12. 1985 Tausend DM
<b>Grundkapital</b>		
Stammaktien	1.200.000.000	1.200.000
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht	300.000.000	—
Bedingtes Kapital	DM 200.000.000	—
	<b>1.500.000.000</b>	<b>1.200.000</b>
<b>Offene Rücklagen</b>		
Gesetzliche Rücklage		
Vortrag am 1. 1. 1986	DM 843.387.000	—
Einsetzung		
aus Aufgeld	DM 1.807.379.000	—
aus der Begebung von Optionsrechten 1986	DM 212.458.000	—
	<b>2.863.224.000</b>	<b>843.387</b>
Rücklage für eigene Aktien		
Vortrag am 1. 1. 1986	DM 21.234.776	—
Entnahme wegen Abgangs eigener Aktien	DM 4.504.969	—
	<b>16.729.807</b>	<b>21.235</b>
Andere Rücklagen (freie Rücklagen)		
Vortrag am 1. 1. 1986	DM 2.093.179.345	—
Einsetzung aus dem Jahresüberschuß	DM 190.000.000	—
	<b>2.283.179.345</b>	<b>2.093.179</b>
	<b>5.163.133.152</b>	<b>2.957.801</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	109.700.000	125.400
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuerergänzungsgesetz	85.711.274	101.931
Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV	6.887.333	4.837
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitionsgesetz	1.447.200	2.895
	<b>215.545.807</b>	<b>235.063</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		
	<b>5.242.000</b>	<b>6.687</b>
<b>Rückstellungen</b>		
Pensionrückstellungen	4.464.440.000	4.074.800
Andere Rückstellungen		
Rückstellung für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	9.100.000	20.400
Rückstellung für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	8.100.000	7.300
Sonstige Rückstellungen	6.519.081.925	6.389.236
	<b>10.999.721.925</b>	<b>10.471.736</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>		
Anleihen	30.000.000	60.000
durch Grundpfandrechte gesichert		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.100.000	6.100
Sonstige Verbindlichkeiten	762.607.372	200.106
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	DM 762.510.000	—
	<b>798.707.372</b>	<b>266.206</b>
vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 31.831.935	—
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.722.931.134	1.421.802
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	780.822.453	645.476
Erhaltene Anzahlungen	123.312.296	76.647
Verbindlichkeiten		
gegenüber verbundenen Unternehmen	179.032.014	152.456
Sonstige Verbindlichkeiten	1.168.037.431	1.163.904
	<b>3.953.525.318</b>	<b>3.460.485</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
	<b>73.633</b>	<b>120</b>
<b>Bilanzgewinn</b>		
	<b>307.105.905</b>	<b>244.373</b>
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln		
DM 1.242.474.299		
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften		
DM 674.738.299		
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen		
DM 191.183.543		
	<b>22.943.495.112</b>	<b>18.842.651</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1986

	1986 DM	1985 Tausend DM
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>41.133.547.896</b>	<b>38.920.555</b>
Bestandserhöhung der Erzeugnisse	62.324.282	139.040
Andere aktivierte Eigenleistungen	41.185.871.878	38.069.595
	205.308.458	127.695
<b>Gesamtleistung</b>	<b>41.391.180.334</b>	<b>39.187.290</b>
Rob-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	27.814.587.556	25.483.465
<b>Rohertrag</b>	<b>13.576.592.778</b>	<b>13.703.825</b>
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	186.535.527	73.418
Erträge aus Beteiligungen	139.280.146	63.308
Erträge aus anderen Finanzanlagen	12.655.202	3.971
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	492.828.298	563.316
Gewinne aus Anlageabgängen	31.429.305	31.645
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	1.625.000	450
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	255.803.975	142.573
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	23.367.109	24.001
Sonstige Erträge	1.688.754.780	1.034.360
davon außerordentliche	DM 56.818.183	
	<b>2.832.079.342</b>	<b>1.927.132</b>
	<b>16.408.672.120</b>	<b>15.630.957</b>
Löhne und Gehälter	7.081.297.968	6.431.284
Soziale Abgaben	1.126.217.998	1.037.630
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	528.112.892	432.563
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.543.590.448	1.664.452
Abschreibungen auf Finanzanlagen	14.932.057	459.067
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens	61.599.336	63.489
Verluste aus Anlageabgängen	4.388.206	5.003
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	65.704.046	48.196
Steuern		
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 1.080.819.947	1.632.857
b) sonstige	DM 25.034.993	3.578
	1.105.854.940	1.636.435
Aufwendungen aus Verlustübernahme	163.668.556	70.174
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	3.860.346	4.837
Sonstige Aufwendungen	4.734.236.236	3.300.991
	<b>15.923.455.822</b>	<b>15.154.121</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>485.216.298</b>	<b>476.836</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	7.384.638	5.537
	482.600.936	482.373
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien	4.504.969	-
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in freie Rücklagen	190.000.000	238.000
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>307.105.965</b>	<b>244.373</b>

Pensionszahlungen im Geschäftsjahr 1986 DM 132.841.207;  
voraussichtliche Zahlungen in den folgenden fünf  
Geschäftsjahren 111, 127, 134, 136, 140% dieses Betrages

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

Hannover, den 20. März 1987

Wolfsburg, den 19. März 1987

**VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT**

Der Vorstand

**TREUARBEIT Aktiengesellschaft**

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster  
WirtschaftsprüferSiepe  
Wirtschaftsprüfer

# Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1977 – 1986

1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	
24.152	26.724	30.707	33.288	37.878	37.434	40.089	46.671	52.502	52.794	Umsatzerlöse (Mio. DM)
13	11	15	8	14	- 1	7	14	15	1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
9.714	11.229	12.499	11.850	12.064	12.027	14.453	14.638	16.171	18.839	im Inland
14.438	15.495	18.208	21.438	25.814	25.407	25.636	31.033	36.331	33.955	im Ausland
9.914	10.932	12.337	14.102	14.957	15.733	15.460	20.108	24.025	23.414	Export der inländischen Konzerngesellschaften
5.634	5.970	7.398	8.733	12.398	11.346	11.812	12.864	14.698	14.127	Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften
2.240	2.393	2.539	2.495	2.279	2.120	2.127	2.145	2.398	2.758	Absatz (Tsd. Automobile)
5	7	6	- 2	- 9	- 7	0	1	12	15	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
811	895	901	788	738	672	750	708	722	838	im Inland
1.429	1.498	1.638	1.707	1.541	1.448	1.377	1.437	1.676	1.920	im Ausland
2.219	2.385	2.542	2.574	2.246	2.130	2.116	2.148	2.398	2.777	Produktion (Tsd. Automobile)
2	7	7	1	- 13	- 5	- 1	2	12	16	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.561	1.569	1.558	1.499	1.410	1.381	1.413	1.474	1.635	1.654	im Inland
658	816	984	1.075	836	749	703	674	763	1.123	im Ausland
192	207	240	258	247	239	232	238	259	282	Belegschaft am Jahresende (Tsd. Mitarbeiter)
5	8	16	8	- 4	- 3	- 3	3	9	9	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
133	139	157	159	160	158	156	160	170	176	im Inland
59	68	83	99	87	81	76	78	89	106	im Ausland
1.697	1.990	3.100	4.279	4.851	4.892	4.858	2.782	3.388	6.366	Investitionen (Mio. DM) <sup>2)</sup>
49	17	56	38	13	1	- 1	x	22	88	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
969	1.559	2.374	3.163	3.089	3.654	3.476	1.889	2.508	3.849	im Inland
728	431	726	1.116	1.762	1.238	1.382	893	880	2.517	im Ausland
							2.021	3.217	2.738	Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)
								59	- 15	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
2.488	2.609	2.993	3.141	3.936	3.452	5.207	4.081	4.558	4.285	Cash flow (Mio. DM) <sup>3)</sup>
- 19	5	15	5	25	- 12	51	x	12	- 6	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
419	574	667	321	136	-300	-215	228	596	580	Jahresergebnis (Mio. DM)
144 <sup>1)</sup>	189	240	192	120	-	-	120	240	306	Dividende der Volkswagen AG (Mio. DM)
144 <sup>1)</sup>	189	240	192	120	-	-	120	240	240	Stammaktien (Mio. DM)
									66	Vorzugsaktien (Mio. DM)

<sup>1)</sup> einschl. Bonus

<sup>2)</sup> bis 1983 einschl. Zugänge  
vermieteter Gegenstände

<sup>3)</sup> bis 1983 einschl. Abschrei-  
bungen und Abgänge auf  
vermietete Gegenstände

# Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1977 – 1986

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	Veränderung 1986/85	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
											in %	
												<b>Aktiva</b>
	5.425	5.903	6.648	8.326	10.205	11.474	11.801	9.082	8.740	10.458	19,7	Sachanlagen <sup>1)</sup>
	530	410	726	839	414	449	464	544	574	1.751	x	Finanzanlagen
								2.433	3.717	4.106	10,5	vermietete Gegenstände
	5.955	6.313	7.374	9.165	10.619	11.923	12.265	12.059	13.031	16.315	25,2	Anlagevermögen
	3.180	3.491	4.400	6.073	5.996	5.662	5.878	6.654	6.348	6.846	7,8	Vorräte und geleistete Anzahlungen <sup>2)</sup>
	1.992	2.996	4.000	4.437	4.771	5.065	6.269	7.388	7.157	7.974	11,5	Forderungen u.ä. <sup>2)</sup>
	3.837	4.364	4.781	3.971	2.822	1.953	1.815	5.253	4.326	9.210	x	Liquide Mittel, Wechsel
	560	1.016	1.123	1.151	1.129	1.290	2.528	1.588	3.960	364	- 90,8	Wertpapiere, Eigene Aktien
	9.569	11.867	14.304	15.632	14.718	13.970	16.490	20.883	21.791	24.394	11,9	Umlaufvermögen <sup>2)</sup>
	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893	28.755	32.942	34.822	40.709	+ 16,9	Gesamtvermögen <sup>2)</sup>
												<b>Passiva</b>
	900	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.500	25,0	Grundkapital
	3.161	4.224	4.626	4.757	4.990	4.911	5.227	5.165	5.929	8.573	44,6	Konzernrücklagen <sup>3)</sup>
	199	192	373	205	198	223	281	320	266	409	53,4	Anteile in Fremdbesitz <sup>4)</sup>
	4.260	5.616	6.198	6.162	6.388	6.334	6.708	6.685	7.395	10.482	41,7	Eigenkapital
	2.048	2.341	2.749	3.107	3.475	3.626	4.235	4.739	5.029	5.279	5,0	Pensionsrückstellungen
	2.200	3.244	4.152	4.326	4.232	4.570	5.597	7.417	9.343	9.387	0,5	Anderer Rückstellungen <sup>5)</sup>
	4.248	5.585	6.901	7.433	7.707	8.196	9.832	12.156	14.372	14.666	2,0	Rückstellungen
												Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit
	1.450	1.284	1.273	1.161	1.053	847	1.283	992	947	1.518	60,3	von mehr als vier Jahren
	1.032	708	457	468	712	990	1.004	1.411	1.291	1.282	- 0,6	von 1 bis 4 Jahren
	4.355	4.776	6.592	9.378	9.351	9.485	9.925	11.570	10.569	12.451	17,8	bis zu einem Jahr
	6.837	6.768	8.322	11.005	11.116	11.322	12.212	13.973	12.807	15.251	19,1	Verbindlichkeiten
	173 <sup>6)</sup>	189	240	193	124	38	-	124	244	307	25,7	Bilanzgewinn der Volkswagen AG
	6	22	17	4	2	3	3	4	4	3	- 18,9	Minderheitenanteil am auszusüttenden Gewinn
	11.264	12.564	15.480	18.635	18.949	19.559	22.047	26.257	27.427	30.227	10,2	Fremdkapital
	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893	28.755	32.942	34.822	40.709	16,9	Gesamtkapital <sup>2)</sup>
												<b>Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar – Dezember</b>
	24.503	27.285	31.638	34.989	38.197	38.030	40.680	46.772	52.709	53.962	2,4	Gesamtleistung
	12.746	14.099	15.835	18.238	19.752	19.573	20.852	23.824	26.623	28.656	7,6	Materialaufwand
	6.810	7.656	9.113	10.782	11.779	12.069	12.371	13.227	13.913	14.747	6,0	Personalaufwand
	1.800	1.456	1.696	2.102	2.934	3.038	3.689	2.961	3.411	2.989	- 12,4	Abschreibungen
	1.503	1.692	2.081	1.400	848	543	580	1.060	1.259	1.491	18,5	Abschr. auf vermietete Gegenstände
	1.454	1.624	2.004	1.329	772	458	494	1.368	2.124	1.489	- 29,9	Steuern
	1.425	1.808	2.246	2.146	2.748	3.107	3.403	4.104	4.783	4.010	- 16,2	davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen
	419	574	667	321	136	-300	-215	228	596	580	- 2,6	Mehraufwand aus den übrigen
	+248	+366	+443	+121	+104	-266	- 45	+ 62	+426	+321	- 24,6	Aufwands- und Ertragsposten
												Jahresergebnis
												Rücklagenveränderung

<sup>1)</sup> bis 1983 einschließlich vermietete Gegenstände

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

<sup>3)</sup> einschließlich Eigenkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil sowie ggf. Bilanzverlust der Volkswagen AG

<sup>4)</sup> ohne Anteile am auszusüttenden Gewinn

<sup>5)</sup> einschließlich Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil

<sup>6)</sup> 1977 zur Verfügung der HV, davon 144 Mio. DM als Dividende (einschl. Bonus) ausgeschüttet



**VOLKSWAGEN AG**

Postfach  
3180 Wolfsburg 1  
Telefon (053 61) 90  
Fernschreiber 09 586-0 www.d

