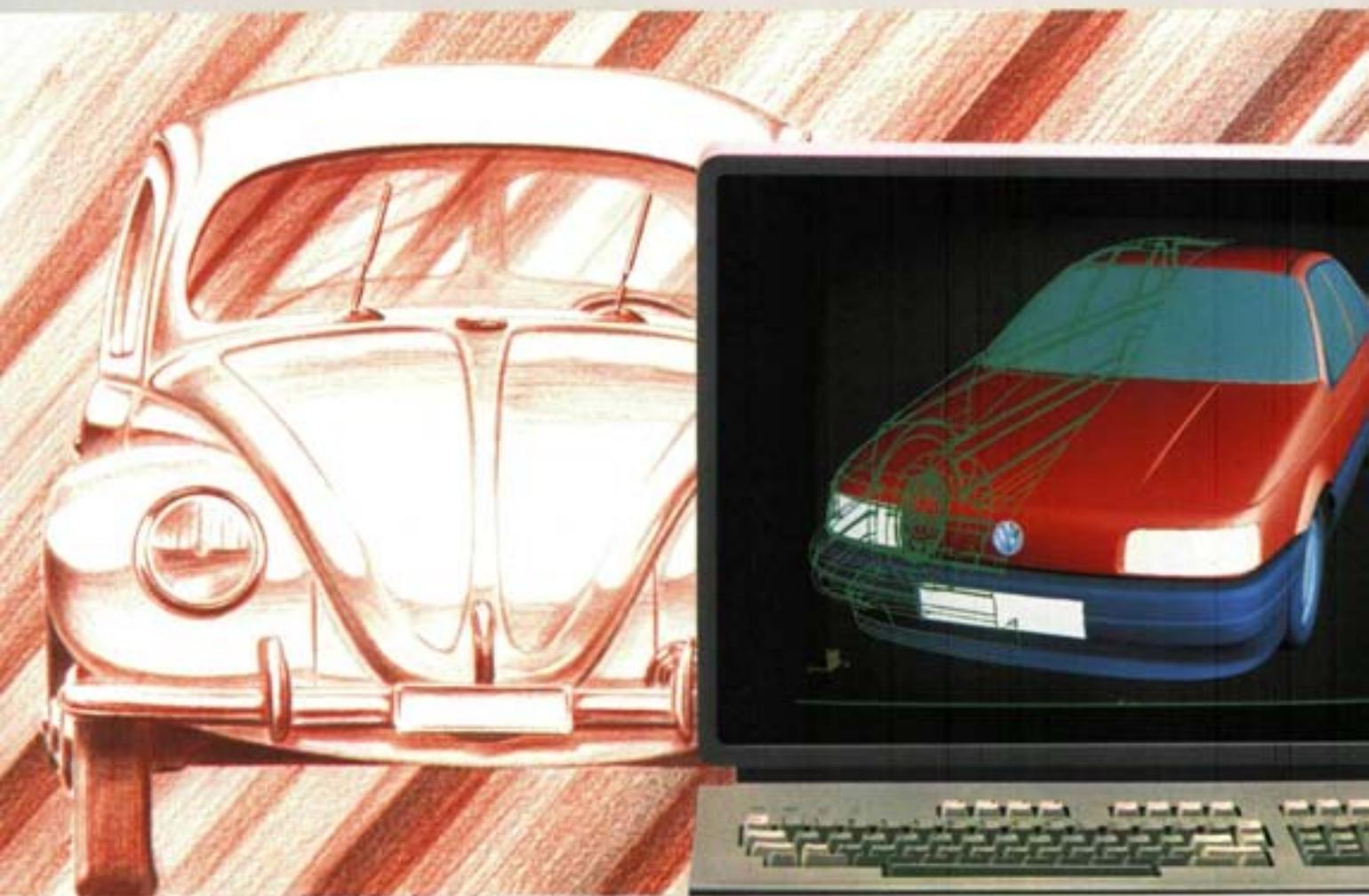


1938-1988. 50 Jahre Volkswagen





VOLKSWAGEN AG

Tagesordnung

**für die
Ordentliche Hauptversammlung
der Volkswagen Aktiengesellschaft**

**und für die
Gesonderte Versammlung
der Vorzugsaktionäre
der Volkswagen Aktiengesellschaft**

am Donnerstag, dem 30. Juni 1988, im CongressPark in Wolfsburg

Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft

Tagesordnung

für die Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am Donnerstag, dem 30. Juni 1988, um 10.00 Uhr im CongressPark in Wolfsburg

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses, des Lageberichts und des Konzernlageberichts zum 31. Dezember 1987 mit dem Bericht des Aufsichtsrats

2. Beschlußfassung über die Gewinnverwendung

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, den Bilanzgewinn von 307.605.864 DM zur Zahlung einer Dividende von 10,00 DM je Stammaktie im Nennbetrag von 50,00 DM auf das Grundkapital von 1.200.000.000 DM (Stammaktien), das sind 240.000.000 DM, sowie einer Dividende von 11,00 DM je Vorzugsaktie im Nennbetrag von 50,00 DM auf das Grundkapital von 300.000.000 DM (Vorzugsaktien), das sind 66.000.000 DM, zu verwenden.

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 vortragen.

3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 1987

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, dem Vorstand die Entlastung zu erteilen, jedoch das ausgeschiedene Mitglied des Vorstands, Herrn Dr. Rolf Selowsky, nicht zu entlasten.

4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 1987

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, dem Aufsichtsrat die Entlastung zu erteilen.

5. Ersatzwahl zum Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern. Er setzt sich nach § 7 Abs. 1 MitbestG in Verbindung mit §§ 96, 101 AktG 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 berech-

tigt, je zwei Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, solange ihnen Aktien der Gesellschaft gehören. Die Hauptversammlung ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

Die Bundesrepublik Deutschland hat ihren 20%igen Anteil am stimmberechtigten Grundkapital der Volkswagen AG im Frühjahr 1988 veräußert. Daher ist ihr Recht, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, entfallen. Die entsandten Mitglieder legen dementsprechend ihr Amt mit Ablauf der Hauptversammlung 1988 und der damit zusammenhängenden Gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre nieder. Zum selben Zeitpunkt wird außerdem Herr Dr. F. Wilhelm Christians sein Aufsichtsratsmandat zur Verfügung stellen. Aus diesem Grunde sind drei neue Aufsichtsratsmitglieder von der Hauptversammlung zu wählen.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, gemäß § 102 AktG in Verbindung mit § 11 der Satzung für den Rest der Amtszeit des derzeitigen Aufsichtsrats die Herren

Rolf Diel
Düsseldorf
Mitglied des Aufsichtsrats der
Dresdner Bank AG
Dr. Wolfgang Schieren
München
Vorsitzender des Vorstands der
Allianz Aktiengesellschaft Holding
Dr. Ulrich Weiss
Frankfurt
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bank AG

in den Aufsichtsrat zu wählen.

6. Beschlußfassung über die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- oder Wandelschuldverschreibungen, die Schaffung eines weiteren bedingten Kapitals und die entsprechenden Satzungsänderungen

a) Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor,

aa) den Vorstand zu ermächtigen, bis zum 30. Juni 1993 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber lautende Wandel- und Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 800 Mio. DM – auch in Teilbeträgen – zu begeben.

Dies gilt auch für Schuldverschreibungen mit Wandlungs- und Optionsrechten auf stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG, die durch unmittelbare oder mittelbare 100%ige ausländische Beteiligungsgesellschaften der Volkswagen AG unter der Garantie der Volkswagen AG begeben werden. Diese Schuldverschreibungen können in Deutscher Mark oder in einer anderen gesetzlichen, amtlich notierten Währung oder in Europäischen Währungseinheiten (ECU) begeben werden.

Bei einer Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere von der Volkswagen AG ausgestellte(r) Optionsschein(e) beigefügt, die den Inhaber berechtigen, nach näherer Maßgabe der Optionsbedingungen stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG im Nennbetrag von je 50,00 DM zu beziehen.

Bei einer Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber der Teilschuldverschreibungen das Recht, ihre Teilschuldverschreibungen gemäß den vom Vorstand festzusetzenden Bedingungen in stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG umzutauschen. Das Umtauschverhältnis ergibt sich aus der Division des Nominalbetrags einer Teilschuldverschreibung durch den festgesetzten Wandlungspreis für eine stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktie der Volkswagen AG. Hierbei kann auf ein Wandlungsverhältnis mit voller Zahl gerundet werden.

Bei Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die durch die Volkswagen AG begeben werden, soll der Wandlungs- bzw. Optionspreis für eine stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktie der Volkswagen AG zu 50,00 DM Nennbetrag dem

Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG — aufgerundet auf volle Deutsche Mark — an den der Beschlußfassung über die Begebung der jeweiligen Emission vorausgehenden zehn Börsentagen entsprechen. Um eine Anpassung an die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt zum Zeitpunkt der Begebung der Anleihen zu ermöglichen, kann ein Abschlag in Höhe von höchstens 20 % des vorgenannten Durchschnitts der Einheitskurse vorgenommen werden. Den Stamm- und Vorzugsaktionären der Volkswagen AG sind die Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen zum Bezug anzubieten, ausgenommen hiervon ist ein etwaiger Spitzenbetrag, der sich aus dem Bezugsverhältnis ergibt. Der Vorstand ist ermächtigt, das Bezugsrecht auch insoweit auszuschließen, als es erforderlich ist, um den Inhabern von Optionsscheinen oder Wandlungsrechten zu bereits begebenen oder noch zu begebenden Teilschuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf neue Options- bzw. Wandelschuldverschreibungen in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Options- bzw. Wandlungsrechte zustehen würde.

Bei Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die durch eine mittelbare oder unmittelbare 100%ige ausländische Beteiligungsgesellschaft der Volkswagen AG begeben werden, soll der Wandlungs- bzw. Optionspreis für eine stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktie der Volkswagen AG zu 50,00 DM Nennbetrag dem Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG — aufgerundet auf volle Deutsche Mark — an den

der Beschlußfassung über die Begebung der jeweiligen Emission vorausgehenden zehn Börsentagen entsprechen. Um eine Anpassung an die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt zum Zeitpunkt der Begebung der Anleihen zu ermöglichen, kann ein Abschlag in Höhe von höchstens 20 % bzw. ein Abschlag in Höhe von höchstens 5 % des vorgenannten Durchschnitts der Einheitskurse vorgenommen werden. Das Bezugsrecht der Stamm- und Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG ist in diesem Fall ausgeschlossen.

Sofern während der Laufzeit einer Emission mit Wandlungs- oder Optionsrechten unter Einräumung eines Bezugsrechts an die Aktionäre das Grundkapital der Volkswagen AG durch Ausgabe neuer Aktien erhöht wird oder neue Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrecht begeben werden, wird der Wandlungs- bzw. Optionspreis um den Betrag ermäßigt, der sich aus dem Durchschnittskurs des den Aktionären zustehenden Bezugsrechts an allen Handelstagen an der Frankfurter Wertpapierbörse — aufgerundet auf volle Deutsche Mark — errechnet. Eine Ermäßigung des Wandlungs- bzw. Optionspreises entfällt, wenn den Inhabern der Wandelschuldverschreibung bzw. der Optionsscheine ein Bezugsrecht eingeräumt wird, welches dem Bezugsrecht der Aktionäre entspricht.

Der Vorstand wird ermächtigt, nachdem er die Zustimmung des Aufsichtsrats gemäß Satz 1 eingeholt hat, die weiteren Einzelheiten der Durchführung und Begebung von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, ggf. im Einvernehmen mit den Organen der ausländischen Beteiligungsgesellschaften, die die Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen begeben, festzusetzen.

bb) das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende stimmrechtslose Vorzugsaktien im Nennwert von je 50,00 DM bedingt zu erhöhen. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von unentziehbaren Rechten an die Inhaber von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der vorstehenden Ermächtigung begeben werden. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von diesen Rechten Gebrauch gemacht wird. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, das dem Bezugsjahr folgt, am Gewinn teil.

Der Vorstand wird ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung einer bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

cc) den derzeit geltenden § 4 Abs. 5 der Satzung der Volkswagen AG, der wegen der durchgeführten Kapitalerhöhung gegenstandslos geworden ist, durch den bisherigen Absatz 6 zu ersetzen und folgenden neuen Absatz 6 einzufügen:

„Das Grundkapital ist um bis zu 200 Millionen Deutsche Mark durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende stimmrechtslose Vorzugsaktien im Nennwert von je 50,00 DM bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von den Wandlungs- bzw. Optionsrechten der bis zum 30. Juni 1993 zu begebenden Wandel- und Optionsschuldverschreibungen Gebrauch machen. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, das dem Bezugsjahr folgt, am Gewinn teil.“

dd) den Aufsichtsrat zu ermächtigen, § 4 der Satzung entsprechend der jeweiligen Inan-

spruchnahme des bedingten Kapitals zu ändern.

b) Gemäß §§ 221 Abs. 4, 186 Abs. 4 AktG erstattet der Vorstand zu Punkt 6 der Tagesordnung der Hauptversammlung folgenden Bericht:

In den vergangenen Jahren haben die ausländischen Finanzierungsgesellschaften der Volkswagen AG mit großem Erfolg Anleihen auf den internationalen Kapitalmärkten plziert. Besonders die beiden im Jahr 1986 begebenen Optionsanleihen in Höhe von insgesamt 600 Mio. DM fanden eine ausgezeichnete Resonanz. Der Volkswagen-Konzern wird auch zukünftig erhebliche Investitionen zu finanzieren haben. Um diesen Erfordernissen zu möglichst günstigen Bedingungen gerecht zu werden, muß der Vorstand die zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente einsetzen können.

Begibt die Volkswagen AG selbst die Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, wird unseren Aktionären hierauf ein Bezugsrecht eingeräumt werden. In diesem Fall kann der Wandlungs- bzw. Optionspreis um bis zu 20 % unter dem Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für Vorzugsaktien der Volkswagen AG an den der Beschlußfassung über die Begebung der Anleihe vorausgehenden zehn Börsentagen festgelegt werden, woraus sich ein rechnerischer Bezugsrechtswert für die Aktionäre ergeben würde. Wir bitten unsere Aktionäre um Zustimmung, daß ein Bezugsrechtsausschluß allerdings insoweit vorgesehen werden kann, als sich zur Abrundung des Anleihebetrags ein Spitzenbetrag ergibt, der aus dem Bezugsverhältnis resultiert. Der Vorstand ist ermächtigt, das Bezugsrecht auch insoweit auszuschließen, als es erforderlich ist, um den Inhabern von Optionsscheinen oder Wandlungsrechten zu bereits begebenen oder noch zu begebenden Teilschuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf neue Options- bzw. Wandel-

schuldverschreibungen in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Options- bzw. Wandlungsrechte zustehen würde.

Der Vorstand bittet die Aktionäre auch um die Ermächtigung, auf Deutsche Mark oder eine andere gesetzliche, amtlich notierte Währung oder Europäische Währungseinheit (ECU) lautende, von der Volkswagen AG garantierte Wandel- oder Optionsanleihen durch ausländische Beteiligungsgesellschaften, deren Anteile mittelbar oder unmittelbar zu 100 % von der Volkswagen AG gehalten werden, emittieren zu können. Im Hinblick auf die internationale Plazierung einer solchen Wandel- oder Optionsanleihe wird, wie in solchen Fällen üblich, das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen. Nur dadurch ist es möglich, die sich rasch ändernden Zinssätze an den internationalen Kapitalmärkten kurzfristig im Interesse des Volkswagen-Konzerns auszunutzen.

c) Zur Wirksamkeit der Beschlüsse gemäß 6 a) ist außer der Beschlußfassung der Ordentlichen Hauptversammlung die Zustimmung der Vorzugsaktionäre durch Sonderbeschluß erforderlich.

Hinweis zu Punkt 6:

Die Inhaber von Vorzugsaktien ohne Stimmrecht beschließen in einer Sonderartenversammlung am 30. Juni 1988, 16.00 Uhr, über ihre Zustimmung zu den Beschlüssen der Ordentlichen Hauptversammlung gemäß 6 a).

7. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1988

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zu wählen.

Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen Aktiengesellschaft

Tagesordnung

für die Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen Aktiengesellschaft am Donnerstag, dem 30. Juni 1988, um 16.00 Uhr im CongressPark in Wolfsburg. Der Beginn dieser Gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre kann sich unter Umständen je nach Dauer der vorangehenden Ordentlichen Hauptversammlung verzögern.

1. Bekanntgabe der Beschlüsse der Ordentlichen Hauptversammlung vom 30. Juni 1988 betreffend die Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen und die Schaffung eines weiteren bedingten Kapitals

Die für die am 30. Juni 1988 um 10.00 Uhr einberufene Ordentliche Hauptversammlung unter Punkt 6 a) der Tagesordnung vorgesehenen Beschlüsse lauten wie folgt:

6. Beschlußfassung über die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- oder Wandelschuldverschreibungen, die Schaffung eines weiteren bedingten Kapitals und die entsprechenden Satzungsänderungen

a) Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor,

aa) den Vorstand zu ermächtigen, bis zum 30. Juni 1993 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber lautende Wandel- und Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 800 Mio. DM — auch in Teilbeträgen — zu begeben.

Dies gilt auch für Schuldverschreibungen mit Wandlungs- und Optionsrechten auf stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG, die durch unmittelbare oder mittelbare 100%ige ausländische Beteiligungsgesellschaften der Volkswagen AG unter der Garantie der Volkswagen AG begeben werden. Diese Schuldverschreibungen können in Deutscher Mark oder in einer anderen gesetzlichen, amtlich notierten Währung oder in Europäischen Währungseinheiten (ECU) begeben werden.

Bei einer Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere von der Volkswagen AG ausgestellte(r) Optionsschein(e) beigefügt, die den Inhaber berechtigen, nach näherer Maßgabe der Optionsbedingungen

stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG im Nennbetrag von je 50,00 DM zu beziehen.

Bei einer Ausgabe von Wandel-schuldverschreibungen erhalten die Inhaber der Teilschuldverschreibungen das Recht, ihre Teilschuldverschreibungen gemäß den vom Vorstand festzusetzenden Bedingungen in stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG umzutauschen. Das Umtauschverhältnis ergibt sich aus der Division des Nominalbetrags einer Teilschuldverschreibung durch den festgesetzten Wandlungspreis für eine stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktie der Volkswagen AG. Hierbei kann auf ein Wandlungsverhältnis mit voller Zahl gerundet werden.

Bei Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die durch die Volkswagen AG begeben werden, soll der Wandlungs- bzw. Optionspreis für eine stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktie der Volkswagen AG zu 50,00 DM Nennbetrag dem Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG — aufgerundet auf volle Deutsche Mark — an den der Beschlußfassung über die Begebung der jeweiligen Emission vorausgehenden zehn Börsentagen entsprechen. Um eine Anpassung an die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt zum Zeitpunkt der Begebung der Anleihen zu ermöglichen, kann ein Abschlag in Höhe von höchstens 20% des vorgenannten Durchschnitts der Einheitskurse vorgenommen werden. Den Stamm- und Vorzugsaktionären der Volkswagen AG sind die Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen zum Bezug anzubieten, ausgenommen hiervon ist ein etwaiger Spitzenbetrag, der sich aus dem Bezugsverhältnis ergibt.

Der Vorstand ist ermächtigt, das Bezugsrecht auch insoweit auszuschließen, als es erforderlich ist, um den Inhabern von Optionsscheinen oder Wandlungsrechten zu bereits begebenen oder noch zu begebenden Teilschuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf neue Options- bzw. Wandelschuldverschreibungen in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Options- bzw. Wandlungsrechte zustehen würde.

Bei Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die durch eine mittelbare oder unmittelbare 100%ige ausländische Beteiligungsgesellschaft der Volkswagen AG begeben werden, soll der Wandlungs- bzw. Optionspreis für eine stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktie der Volkswagen AG zu 50,00 DM Nennbetrag dem Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien der Volkswagen AG — aufgerundet auf volle Deutsche Mark — an den der Beschlußfassung über die Begebung der jeweiligen Emission vorausgehenden zehn Börsentagen entsprechen. Um eine Anpassung an die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt zum Zeitpunkt der Begebung der Anleihen zu ermöglichen, kann ein Aufschlag in Höhe von höchstens 20% bzw. ein Abschlag in Höhe von höchstens 5% des vorgenannten Durchschnitts der Einheitskurse vorgenommen werden. Das Bezugsrecht der Stamm- und Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG ist in diesem Fall ausgeschlossen.

Sofern während der Laufzeit einer Emission mit Wandlungs- oder Optionsrechten unter Einräumung eines Bezugsrechts an die Aktionäre das Grundkapital der Volkswagen AG durch Ausgabe neuer Aktien erhöht wird oder neue Schuldver-

schreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrecht begeben werden, wird der Wandlungs- bzw. Optionspreis um den Betrag ermäßigt, der sich aus dem Durchschnittskurs des den Aktionären zustehenden Bezugsrechts an allen Handeltagen an der Frankfurter Wertpapierbörse — aufgerundet auf volle Deutsche Mark — errechnet. Eine Ermäßigung des Wandlungs- bzw. Optionspreises entfällt, wenn den Inhabern der Wandelschuldverschreibung bzw. der Optionsscheine ein Bezugsrecht eingeräumt wird, welches dem Bezugsrecht der Aktionäre entspricht.

Der Vorstand wird ermächtigt, nachdem er die Zustimmung des Aufsichtsrats gemäß Satz 1 eingeholt hat, die weiteren Einzelheiten der Durchführung und Begebung von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, ggf. im Einvernehmen mit den Organen der ausländischen Beteiligungsgesellschaften, die die Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen begeben, festzusetzen.

bb) das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende stimmrechtslose Vorzugsaktien im Nennwert von je 50,00 DM bedingt zu erhöhen. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von unentziehbaren Rechten an die Inhaber von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der vorstehenden Ermächtigung begeben werden.¹ Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von diesen Rechten Gebrauch gemacht wird. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, das dem Bezugsjahr folgt, am Gewinn teil.

Der Vorstand wird ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der

Durchführung einer bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

cc) den derzeit geltenden § 4 Abs. 5 der Satzung der Volkswagen AG, der wegen der durchgeführten Kapitalerhöhung gegenstandslos geworden ist, durch den bisherigen Absatz 6 zu ersetzen und folgenden neuen Absatz 6 einzufügen:

„Das Grundkapital ist um bis zu 200 Millionen Deutsche Mark durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende stimmrechtslose Vorzugsaktien im Nennwert von je 50,00 DM bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von den Wandlungs- bzw. Optionsrechten der bis zum 30. Juni 1993 zu begebenden Wandel- und Optionsschuldverschreibungen Gebrauch machen. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, das dem Bezugsjahr folgt, am Gewinn teil.“

dd) den Aufsichtsrat zu ermächtigen, § 4 der Satzung entsprechend der jeweiligen Inanspruchnahme des bedingten Kapitals zu ändern.“

b) Gemäß §§ 221 Abs. 4, 186 Abs. 4 AktG erstattet der Vorstand zu Punkt 6 der Tagesordnung der Hauptversammlung folgenden Bericht:

In den vergangenen Jahren haben die ausländischen Finanzierungsgesellschaften der Volkswagen AG mit großem Erfolg Anleihen auf den internationalen Kapitalmärkten plziert. Besonders die beiden im Jahr 1986 begebenen Optionsanleihen in Höhe von insgesamt 600 Mio. DM fanden eine ausgezeichnete Resonanz. Der Volkswagen-Konzern wird auch zukünftig erhebliche Investitionen zu finanzieren haben. Um diesen Erfordernissen zu möglichst günstigen Bedingungen gerecht zu werden, muß der Vorstand die zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente einsetzen können.

Beigibt die Volkswagen AG selbst die Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, wird unseren Aktionären hierauf ein Bezugsrecht eingeräumt werden. In diesem Fall kann der Wandlungs- bzw. Optionspreis um bis zu 20% unter dem Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für Vorzugsaktien der Volkswagen AG an den der Beschlußfassung über die Begebung der Anleihe vorausgehenden zehn Börsentagen festgelegt werden, woraus sich ein rechnerischer Bezugsrechtswert für die Aktionäre ergeben würde. Wir bitten unsere Aktionäre um Zustimmung, daß ein Bezugsrechtsausschluß allerdings insoweit vorgesehen werden kann, als sich zur Abrundung des Anleihebetrags ein Spitzenbetrag ergibt, der aus dem Bezugsverhältnis resultiert. Der Vorstand ist ermächtigt, das Bezugsrecht auch insoweit auszuschließen, als es erforderlich ist, um den Inhabern von Optionscheinen oder Wandlungsrechten zu bereits begebenen oder noch zu begebenden Teilschuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf neue Options- bzw. Wandelschuldverschreibungen in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Options- bzw. Wandlungsrechte zustehen würde.

Der Vorstand bittet die Aktionäre auch um die Ermächtigung, auf Deutsche Mark oder eine andere gesetzliche, amtlich notierte Währung oder Europäische Währungseinheit (ECU) lautende, von der Volkswagen AG garantierte Wandel- oder Optionsanleihen durch ausländische Beteiligungsgesellschaften, deren Anteile mittelbar oder unmittelbar zu 100% von der Volkswagen AG gehalten werden, emittieren zu können. Im Hinblick auf die internationale Plazierung einer solchen Wandel- oder Optionsanleihe wird, wie in solchen Fällen üblich, das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen. Nur dadurch ist es möglich, die sich rasch ändernden Zinssätze an den internationalen Kapitalmärkten kurzfristig im Interesse des Volkswagen-Konzerns auszunutzen.

2. Sonderbeschluß der Vorzugsaktionäre über die Zustimmung zur Ermächtigung des Vorstands zur Ausgabe von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen sowie über die Schaffung eines weiteren bedingten Kapitals zur Gewährung von Wandel- und Optionsrechten auf Bezug von Inhaber-Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gemäß den unter Punkt 1 der Tagesordnung bekanntgegebenen Beschlüssen der Ordentlichen Hauptversammlung

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen vor, den Beschlüssen zuzustimmen.



VOLKSWAGEN AG

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

Aufsichtsrat und Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft überreichen mit verbindlicher Empfehlung den Bericht über das Geschäftsjahr 1987.

Wolfsburg, im Mai 1988

Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			VOLKSWAGEN AG		
		1987	1986	Veränd. %	1987	1986	Veränd. %
Umsatzerlöse	Mio. DM	54.635	52.794	+ 3,5	43.199	41.134	+ 5,0
Absatz	Automobile	2.773.613	2.757.793	+ 0,6	1.978.440	1.926.652	+ 2,7
Produktion	Automobile	2.771.379	2.776.554	- 0,2	1.473.780	1.509.439	- 2,4
Belegschaft	im Jahres- durchschnitt	260.458	276.459	- 5,8	129.028	126.354	+ 2,1
Investitionen	Mio. DM	4.592	6.371	- 27,9	3.532	4.469	- 21,0
Zugänge vermieteter Gegenstände	Mio. DM	3.318	2.738	+ 21,2	-	-	-
Cash flow	Mio. DM	4.874	4.285	+ 13,8	2.989	2.516	+ 18,8
Abschreibungen	Mio. DM	3.291	2.948	+ 11,6	2.014	1.521	+ 32,4
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	Mio. DM	1.490	1.491	- 0,1	-	-	-
Jahresergebnis	Mio. DM	598	580	+ 3,1	494	485	+ 1,8
Dividende der Volkswagen AG	Mio. DM				306	306	-
davon auf Stammaktien	Mio. DM				240	240	-
Vorzugsaktien	Mio. DM				66	66	-

Die Belegschaft und die Finanzdaten der AUTOLATINA-Gesellschaften als Gemeinschaftsunternehmen der Volkswagen AG und der Ford Motor Company, Dearborn, USA, wurden quotale – entsprechend dem 51%igen Beteiligungsanteil von Volkswagen – in den Konzernzahlen berücksichtigt. Die Produktions- und Absatzzahlen der AUTOLATINA-Gesellschaften betreffen die Volkswagen-Modelle.

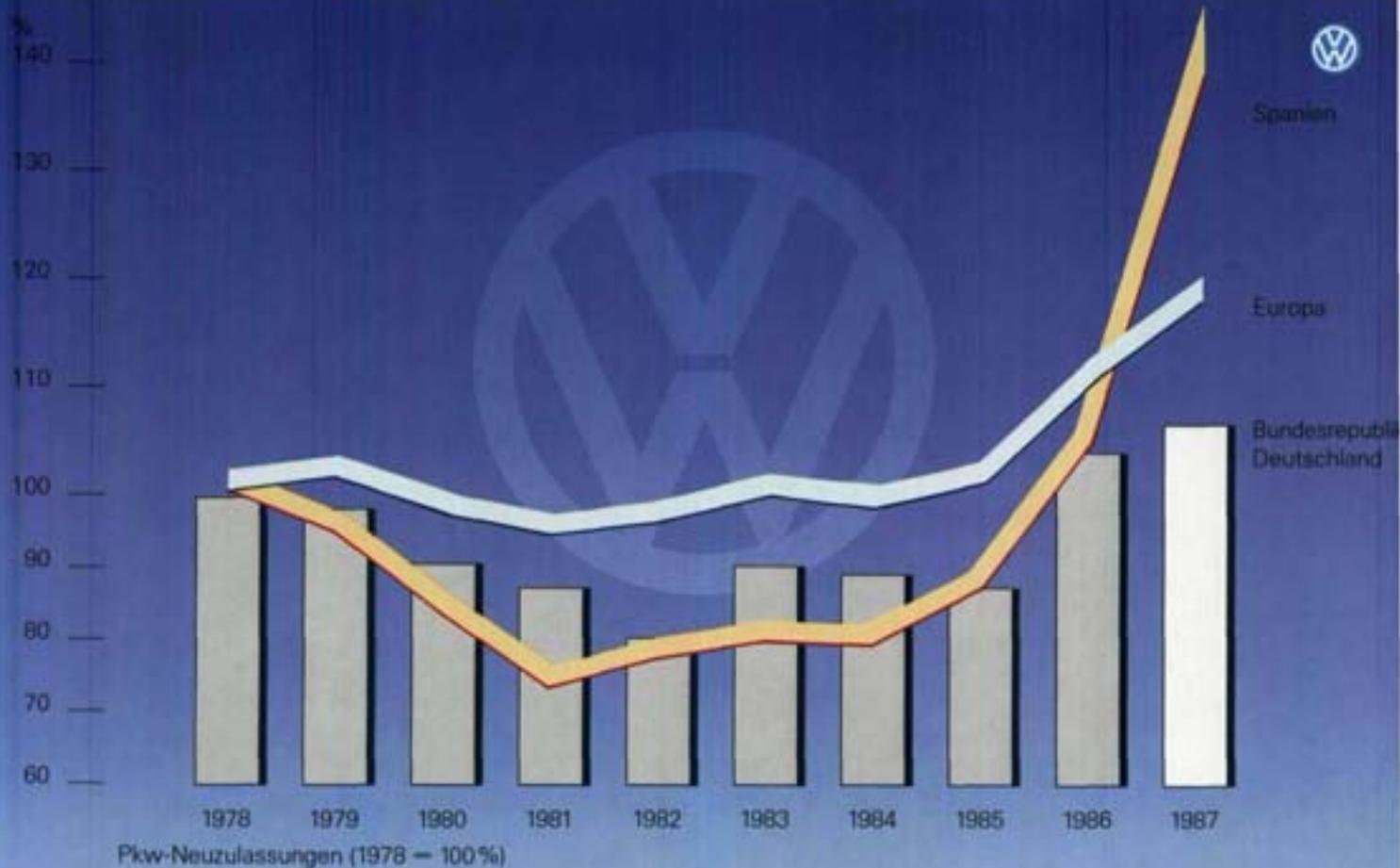
Alle prozentualen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr wurden auf Basis nicht gerundeter Werte ermittelt. In Klammern gesetzte Werte betreffen das Vorjahr bzw. geben die Veränderung gegenüber diesem an.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Aufsichtsrat	6
Vorstand	7
Bericht des Aufsichtsrats	8
Lagebericht: Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern	9
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1987	9
Forschung und Entwicklung	12
Umsatz, Investitionen, Ergebnis	12
Entwicklung im laufenden Jahr und Ausblick	16
Weitere Informationen zum Geschäftsjahr	18
Finanzen	18
Beteiligungsschaubild	22
Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns	26
Europa	26
Nordamerika	50
Lateinamerika	52
Afrika	56
Asien	59
Motorsport	62
SEAT – ein Stück Europa	64
Jahresabschluß 1987: Volkswagen-Konzern und Volkswagen AG	81
Anhang	86
Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1978–1987	108



Der neue Passat.
Designstudien verschiedener Ansichten.



Die Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik Deutschland, Spanien und Europa im Vergleich von 1978 – 1987.

Aufsichtsrat

Dr. jur. Klaus Liesen (57), Essen
Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands
der Ruhrgas AG
02.07.1987*)

Franz Steinkühler (50), Frankfurt
Stellvertreter
1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall
02.07.1987

Josef Bauer (48), Ingolstadt
Mitglied des Betriebsausschusses
der AUDI AG
02.07.1987

Peter Birk (50), Frankfurt
Gewerkschaftssekretär
beim Vorstand der Industriegewerkschaft Metall
02.07.1987

Birgit Breuel (50), Hannover
Niedersächsische Ministerin
der Finanzen
10.10.1978

Dr. jur. F. Wilhelm Christians (65)
Düsseldorf
Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bank AG
12.07.1971

Walter Hiller (55), Wolfsburg
Gesamt- und Konzernbetriebsrats-
vorsitzender der Volkswagen AG
09.04.1986

Walter Hirche (47), Hannover
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Technologie
und Verkehr
18.09.1986

Albert Hoffmeister (59), Wolfsburg
Prokurist der Volkswagen AG
05.07.1977

Hans-Günter Hoppe (65), Berlin
Senator a. D.
09.07.1974

Jann-Peter Janssen (43), Norden
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Emden der Volkswagen AG
09.04.1986

Dr. jur. Otto Graf Lambsdorff (61)
Düsseldorf
Präsident
Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e. V.
02.07.1987

Walther Leisler Kiep (62), Frankfurt
Versicherungskaufmann
03.03.1976 — 01.07.1982
und seit 26.01.1983

Klaus Peter Mander (45), Wolfsburg
Stellvertretender Gesamt- und
Konzernbetriebsratsvorsitzender
der Volkswagen AG
25.03.1985

Karl Heinrich Mihr (52), Kassel
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Kassel der Volkswagen AG
27.11.1972

Gerhard Mogwitz (54), Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Hannover der Volkswagen AG
05.07.1977

Dr.-Ing. E.h. Günther Saßmannshausen
(57), Hannover
Vorsitzender des Vorstands
der Preussag AG
02.07.1987

Dr. rer. pol. Otto Schlecht (62)
Bonn-Duisdorf
Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft
03.08.1973

Dr. rer. pol. Albert Schunk (46), Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim Vorstand
der Industriegewerkschaft Metall
05.07.1977

Dr. rer. pol. Hans Tietmeyer (56), Bonn
Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen
02.07.1987

Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden:

Dr. rer. pol. Hans Friderichs (56)
Frankfurt
Bundesminister a. D.
24.03.1981 — 02.07.1987

Helmut Kramer (56), Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim Vorstand
der Industriegewerkschaft Metall
14.05.1986 — 02.07.1987

Hans Mayr (66), Frankfurt
Ehem. 1. Vorsitzender
der Industriegewerkschaft Metall
10.02.1984 — 02.07.1987

Hans L. Merkle (75), Stuttgart
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Robert Bosch GmbH
09.07.1974 — 02.07.1987

Walter Neuert (62), Ingolstadt
Geschäftsführer des Gesamtbetriebs-
rats der AUDI AG
05.07.1977 — 02.07.1987

Karl Gustaf Ratjen (68), Frankfurt
Rechtsanwalt
31.10.1975 — 02.07.1987

Toni Schrücker (66), Bergisch Gladbach
Ehem. Vorsitzender des Vorstands
der Volkswagen AG
01.07.1982 — 02.07.1987

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

Vorstand

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (61)
Vorsitzender
(seit 01.01.1982)
vom 01.05.1964 – 31.12.1972
Mitglied des Vorstands

Senator h.c. Horst Münzner (63)
Stellvertretender Vorsitzender
(seit 01.01.1982)
Einkauf und Logistik
seit 01.01.1969
Mitglied des Vorstands

Claus Borgward (49)
Qualitätssicherung
11.04.1980

Karl-Heinz Briam (65)
Personal- und Sozialwesen
(Arbeitsdirektor)
01.10.1978

Prof. Dr. techn. Dr. med. h.c. Ernst Fiala (59)
Forschung und Entwicklung
01.02.1973

Dr. jur. Peter Frerk (57)
Recht, Revision und Volkswirtschaft
07.12.1971

Dr.-Ing. E.h. Günter Hartwich (52)
Produktion
01.07.1972

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt (55)
Vertrieb
01.08.1975

Dieter Ullsperger (42)
Controlling und Finanz
01.08.1987

Aus dem Vorstand sind ausgeschieden:

Dr. jur. Wolfgang R. Habel (64)
AUDI AG
01.01.1979 – 31.12.1987

Dr. rer. pol. Rolf Selowsky (57)
Finanz und Betriebswirtschaft
06.05.1982 – 13.03.1987

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand regelmäßig über die Entwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über geplante unternehmenspolitische Maßnahmen und die Entwicklung der Konzernstrategie unterrichtet. Geschäftsvorgänge, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedurften, wurden in Sitzungen vor der Beschlußfassung eingehend erörtert. Auf der Grundlage mündlicher und schriftlicher Berichterstattung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung beraten und überwacht.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluß der Volkswagen AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1987 sowie der Lagebericht der Volkswagen AG und der Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 1987 wurden unter Einbeziehung der Buchführung durch den Abschlußprüfer, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, geprüft. Der Abschlußprüfer stellte fest, daß Gesetz und Satzung eingehalten wurden, und erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk gem. § 322 HGB.

Über die Ergebnisse der Abschlußprüfung ist der Aufsichtsrat schriftlich und mündlich informiert worden. Nach abschließender Prüfung des Jahresabschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des Lageberichts der Volkswagen AG und des Konzernlageberichts hat der Aufsichtsrat keine Einwendungen. Er hat damit den Jahresabschluß festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat an.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 2. Juli 1987 schied Herr Karl Gustaf Ratjen aus dem Aufsichtsrat aus. Herr Ratjen, der diesem Gremium seit 1975 angehörte und 1979 den Vorsitz übernahm, hat die Entwicklung des Volkswagen-Konzerns mit unternehmerischem Weitblick über einen langen Zeitraum maßgeblich mitgestaltet. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Ratjen für die konstruktive Zusammenarbeit und den großen persönlichen Einsatz zum Wohle des Unternehmens.

Zum gleichen Zeitpunkt sind der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Hans Mayr, sowie die Herren Dr. Hans Friderichs, Helmut Kramer, Hans L. Merkle, Walter Neuert und Toni Schmücker aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt allen ausgeschiedenen Mitgliedern für ihre verdienstvolle Mitarbeit.

Die Bundesrepublik Deutschland entsand Herrn Walther Leisler Kiep mit Wirkung vom 2. Juli 1987 von seinem Mandat und entsandte gem. § 12 der Satzung in Verbindung mit § 101 Abs. 2 AktG an seiner Stelle Herrn Dr. Hans Tietmeyer in den Aufsichtsrat. Aufgrund der turnusmäßigen Wahlen zum Aufsichtsrat gehören die Herren Josef Bauer, Peter Birk, Dr. Otto Graf Lambsdorff, Walther Leisler Kiep, Dr. Klaus Liesen, Dr. Günther Saßmannshausen und Franz Steinkühler als neue Mitglieder diesem Unternehmensorgan an.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 2. Juli 1987 wurden Herr Dr. Klaus Liesen zum Vorsitzenden und Herr Franz Steinkühler zu dessen Stellvertreter gewählt.

Der Aufsichtsrat bestellte mit Wirkung vom 1. August 1987 Herrn Dieter Ullsperger zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Controlling und Finanz. Herr Ullsperger trat damit die Nachfolge von Herrn Dr. Rolf Selowsky an, der am 13. März 1987 aus dem Vorstand ausgeschieden war.

Herr Dr. Wolfgang R. Habel hat mit Ablauf des 31. Dezember 1987 sein Amt als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG niedergelegt. Seit 1979 leitete er den Geschäftsbereich AUDI AG mit großem Engagement und hoher Verantwortung. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Habel für die verdienstvolle Tätigkeit. Herr Dr. Habel wurde zum 1. Januar 1988 in den Aufsichtsrat der AUDI AG bestellt und steht dem Volkswagen-Konzern als Berater zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat spricht den Mitgliedern des Vorstands der Volkswagen AG, den Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Volkswagen-Konzerns für die mit großem Verantwortungsbeußtsein geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 24. März 1988 ihre 20%ige Beteiligung am Grundkapital der Volkswagen AG von 1.200 Mio. DM (Stammaktien) veräußert, wobei die Aktien über ein Konsortium von 75 nationalen und internationalen Banken plaziert wurden. Entsprechend § 12 der Satzung der Volkswagen AG in Verbindung mit § 101 Abs. 2 AktG haben die beiden von der Bundesrepublik Deutschland entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Herr Dr. Otto Schlecht und Herr Dr. Hans Tietmeyer, erklärt, daß sie mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. Juni 1988 ihre Mandate niederlegen.

Auch Herr Dr. F. Wilhelm Christians hat mitgeteilt, daß er zum selben Zeitpunkt sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG, dem er seit 1971 angehört, niederlegt.

Annähernd 40 Jahre lang hat die Bundesrepublik Deutschland die Gesellschaft als Großaktionär begleitet. Insbesondere in der Aufbauzeit vor und nach der Gründung der Aktiengesellschaft im Jahre 1960 folgten aus dem Beteiligungsverhältnis wesentliche Impulse. Durch ihre Mitglieder im Aufsichtsrat hat die Bundesrepublik Deutschland die Unternehmensentwicklung mitgestaltet. Der Aufsichtsrat spricht sämtlichen Vertretern der Bundesregierung, die in den zurückliegenden Jahren diesem Gremium angehört haben, für ihren Einsatz und für ihre Mitarbeit, die unabhängig von der jeweiligen Regierungskonstellation immer zum Nutzen der Volkswagen AG geleistet wurden, seinen Dank und seine Anerkennung aus.

Wolfsburg, den 12. April 1988



Dr. Klaus Liesen

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Lagebericht: Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern

Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1987

Weltwirtschaft weiterhin auf Wachstumspfad

Das Wachstum der Weltwirtschaft setzte sich auch 1987 mit verhaltenem Tempo fort. Der Welthandel erreichte durch die hohen Importe der westeuropäischen Länder und Japans eine Zuwachsrate von 4%. In nahezu allen Industriestaaten ergaben sich Zuwächse beim Bruttosozialprodukt. Die im vierten Quartal an den internationalen Finanzmärkten eingetretenen Ereignisse zeigten allerdings einmal mehr die labile, gefährliche Verfassung der Weltwirtschaft. Sie erfolgten vor dem Hintergrund anhaltender außenwirtschaftlicher Ungleichgewichte und weiterhin ungelöster Verschuldungsprobleme einiger Länder.

In den USA verzeichnete die inländische Nachfrage nur eine geringe Ausweitung, während der niedrige Dollarkurs zu einer nachhaltigen Belebung der Ausfuhren führte. Die volkswirtschaftliche Lage der lateinamerikanischen Region war in ihrer Gesamtheit von nach wie vor hohen Haushaltsdefiziten und wieder steigenden Inflationsraten gekennzeichnet.

In Japan war im zweiten Halbjahr 1987 eine merkliche Verbesserung des Konjunkturklimas eingetreten. Unter dem Einfluß einer expansiven Wirtschaftspolitik stieg die Binnennachfrage stetig an. Die Verringerung des Außenbeitrags resultierte vor allem aus der wechselkursbedingten Verschlechterung der Wettbewerbsposition gegenüber Anbietern aus dem Dollarraum. Eine Folge davon war die Erhöhung der CKD-Produktion von Kraftfahrzeugen für Nordamerika.

Die westeuropäischen Staaten blicken nahezu ausnahmslos auf eine stabile, aufwärtsgerichtete Konjunkturentwicklung zurück, wobei die private Nachfrage – wie auch in Japan – wachstumsbestimmend war. Dies galt im besonderen für die wirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Das Wachstum fiel aber – vor allem durch die exportdämpfende Dollarschwäche – mit 1,7% geringer aus als erwartet.

Rekord der Weltautomobilproduktion

An der weltwirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung konnte die Kraftfahrzeugindustrie auch 1987 teilhaben. Mit 46,3 Mio. Fahrzeugen lag die weltweite Auto-

mobilproduktion um 1% über dem Vorjahreswert. Dabei verzeichnete die westeuropäische Automobilindustrie mit einer Fertigungsleistung von 14,6 Mio. Wagen ein neues Rekordjahr und verbesserte ihren Anteil an der Weltautomobilproduktion – insbesondere auch durch die Produktionseinschränkungen der US-amerikanischen Hersteller – weiter auf 31%. Die Inlandsfertigung der japanischen Produzenten stagnierte mit 12,2 Mio. Einheiten auf hohem Niveau, stieg aber unter Berücksichtigung der exportierten Fahrzeugteilesätze um 4%.

In der Bundesrepublik Deutschland, dem größten europäischen Herstellerland, liefen 1987 insgesamt 4,6 Mio. Personen- und Nutzfahrzeuge (+1%) von den Fertigungsbändern.

Volkswagen-Konzern – viertgrößter Pkw-Hersteller der Welt

Der Geschäftsverlauf 1987 des Volkswagen-Konzerns war geprägt durch die weiter steigende Nachfrage nach Volkswagen-, Audi- und SEAT-Modellen in Europa. Dadurch konnte auch im abgelaufenen Jahr die 1985 erreichte Position als größter europäischer Automobilproduzent und -verkäufer sowie der vierte Platz unter den Pkw-Herstellern in der Welt erfolgreich behauptet werden. Weltweit wurden 2.771.379 Fahrzeuge (–0,2%) gefertigt, davon 2.543.184 Personenkraftwagen und 228.195 Nutzfahrzeuge. Die durchschnittliche arbeitstägliche Produktion im Konzern erhöhte sich bei einer geringeren Anzahl von Arbeitstagen auf 12.217 Einheiten.

Die inländische Konzernproduktion stieg – ohne zerlegte Fahrzeuge für die ausländischen Tochtergesellschaften – um 0,8% auf 1.666.296 Automobile, von denen 1.249.062 Fahrzeuge (–4,0%) auf die Volkswagen AG und 417.234 Einheiten (+18,3%) auf Audi entfielen. Demgegenüber verminderte sich die Fertigungsleistung im Ausland – trotz der erheblichen Produktionsausweitung bei SEAT (+20,0%) – um 1,6% auf 1.105.083 Fahrzeuge. Dies resultierte vor allem aus den Rückgängen bei den auf dem amerikanischen Kontinent produzierenden Tochtergesellschaften.

Lagebericht: Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern

Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen im Konzern gefertigt:

	1987	1986
Personenkraftwagen		
Golf	896.847	876.772
Audi 80/90	290.298	179.648
Passat	267.363	351.639
Polo	232.158	214.508
Jetta	228.214	274.627
Ibiza	160.907	121.526
Voyage	121.118	69.961
Audi 100/200	118.117	157.711
Gol	63.057	69.798
Panda/Marbella	56.893	36.879
Malaga	37.653	41.292
Scirocco	23.013	32.964
Käfer	17.166	46.633
Audi Coupé/quattro	11.412	17.666
Sonstige Pkw	18.968	35.350
Nutzfahrzeuge		
Transporter	145.380	161.712
Lasttransporter (LT)	23.221	20.825
Trans/Terra	18.238	18.444
Voyage Pick-up	15.304	14.028
Volkswagen-Lkw 6—22 t	11.677	15.245
Golf Pick-up/Caddy	10.906	14.694
Volkswagen-M.A.N.-Lkw 6—9 t	—	2.908
Sonstige Nutzfahrzeuge	3.469	1.724

Die durchschnittliche arbeitstägliche Fertigung betrug bei den einzelnen Konzerngesellschaften:

	Fahrzeuge pro Tag	
VOLKSWAGEN AG ¹⁾	5.480	
SEAT S.A.	1.816	
AUDI AG ¹⁾	1.797	
Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda. ¹⁾	1.279	
Volkswagen Bruxelles S.A.	928	¹⁾ ohne konzernintern gelieferte zerlegte Fahrzeuge;
Volkswagen of America, Inc.	384	AUDI AG ohne
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.	258	Porsche 924/944
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.	190	
Autolatina Argentina S.A.	85	

Materialwirtschaft im weltweiten Verbund

Die enge Zusammenarbeit mit unseren 35.120 Lieferanten in aller Welt gewährleistete auch 1987 eine reibungslose Versorgung der Produktionsstätten und die termingerechte Durchführung des Investitionsprogramms. Die angelieferten Materialien und Komponenten entsprechen dabei den in technischer und qualitativer Hinsicht anerkannt hohen Maßstäben des Volkswagen-Konzerns.

Das Einkaufsvolumen des Konzerns nahm weltweit um 1,9% auf 37,8 Mrd. DM zu. Bei der Volkswagen AG erhöhte sich der Bedarf angesichts der verstärkten Nachfrage nach höherwertig ausgestatteten Fahrzeugen um 8,7% auf 23,5 Mrd. DM. Hiervon entfielen 16,8 Mrd. DM auf Bezüge von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten sowie 6,7 Mrd. DM auf die Beschaffung von Investitionsgütern und Dienstleistungen.



Besuch des Präsidenten der Staatlichen Kommission für Maschinenbau der Volksrepublik China, Zou Jiahua, in Wolfsburg

Mit diesem hohen Beschaffungsvolumen leistete der Volkswagen-Konzern wiederum einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Konjunktur.

Anpassung der Belegschaft im Konzern

Der Volkswagen-Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 1987 weltweit 260.458 Mitarbeiter. Das waren 16.001 Personen oder 5,8 % weniger als im Vorjahr. Im Inlandskonzern ergab sich eine leichte Zunahme um 0,5 % auf 169.997 Beschäftigte, während die Belegschaft bei den ausländischen Tochtergesellschaften um 15,7 % auf 90.461 Personen zurückging. Neben einer Reduzierung der Konzernbelegschaft wirkte sich hierbei auch die Zusammenlegung der brasilianischen und argentinischen Produktionsgesellschaften von Ford und Volkswagen aus. Volkswagen ist an dem Gemeinschaftsunternehmen AUTOLATINA mit 51 % beteiligt.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Volkswagen AG lag mit 129.028 Unternehmensangehörigen um 2,1 % knapp über der des Vorjahres.

Dank an die Belegschaft

Der Vorstand dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Volkswagen-Konzerns für ihre mit großem Einsatz

geleistete Arbeit. Er spricht den Gremien des Betriebsrats für ihre verantwortungsbewusste Mitarbeit seinen Dank aus. Durch die vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit zwischen der Unternehmensleitung und den Organen der Betriebsverfassung konnten die schwierigen Aufgaben des Jahres 1987 sachgerecht gelöst werden.

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

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

Volkswagen-Konzern in Europa zum dritten Mal die Nr. 1

In Europa erzielte der Volkswagen-Konzern 1987 mit 1.982.678 an Kunden ausgelieferten Volkswagen-, Audi- und SEAT-Fahrzeugen einen neuen Verkaufsrekord (+ 7,5 %) und festigte mit einem Pkw-Marktanteil von 15,1 (14,7) % im dritten aufeinanderfolgenden Jahr die Position als führender europäischer Automobilanbieter. Dadurch konnten die Einbußen im nord- und südamerikanischen Raum als Folge unterschiedlicher Einflussfaktoren nahezu ausgeglichen werden.

Weltweit beliefen sich die Fahrzeugverkäufe des Volkswagen-Konzerns auf 2.739.883 Einheiten (-0,9 %). Die Volkswagen AG verzeichnete dabei auf ihren Märkten mit 2.201.829 ausgelieferten Volkswagen- und Audi-Modellen einen weiteren Anstieg um 2,4 %. Demgegenüber mußte die Volkswagen-Division der AUTOLATINA in ihrem Marktverantwortungsgebiet mit 256.854 Fahrzeugen (-34,4 %) Verkaufseinbußen hinnehmen.

Strukturverbesserungen des Konzerns

In der Phase des verhaltenen weltwirtschaftlichen Aufschwungs hat sich der strukturelle Umbruch in der Weltautomobilindustrie beschleunigt und damit zu einer Verschärfung des Wettbewerbs geführt. Maßgebend hierfür waren insbesondere das Vordringen moderner Anbieter aus Niedriglohnländern sowie weitere Kooperations- und Konzentrationsbestrebungen aller Hersteller. In Nordamerika hielt zudem der Aufbau zusätzlicher Pkw-Kapazitäten japanischer Produzenten — teilweise auch mit Exportrichtung Europa — an. Der Volkswagen-Konzern setzte seine Anstrengungen zur Stärkung des Konzerns fort.

Die unbefriedigende Produktionsauslastung des US-amerikanischen Montagewerks in Westmoreland, Pennsylvania, zwingt uns dazu, die Fertigung im Jahr 1988 auslaufen zu lassen. Die Modelle Golf und Jetta werden künftig aus der Bundesrepublik Deutschland und Mexiko importiert. Dadurch wird eine Optimierung der weltweiten Fertigungskapazitäten im Konzernverbund erreicht.

Zur Sicherung der Investitionen in Südamerika arbeitet der Volkswagen-Konzern seit dem 1. Januar 1987 mit der Ford Motor Company partnerschaftlich in dem Gemeinschaftsunternehmen AUTOLATINA zusammen. Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse ist das Ziel der Kooperation die Erhaltung der starken Marktposition in dieser Region bei gleichzeitiger Begrenzung der Risiken. Durch die bessere Ausnutzung der Ressourcen wird eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit erzielt, wie die ersten Erfahrungen bestätigen.

Lagebericht: Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern

Für das Nutzfahrzeugwerk Hannover ist zur Erweiterung des Programms eine Zusammenarbeit mit der Toyota Motor Corporation geplant. Danach soll ab 1989 die Lizenzfertigung eines Pick-up-Fahrzeugs in der Nutzlastklasse von einer Tonne aufgenommen werden. Volkswagen ist in diesem Marktsegment bisher nicht vertreten.

Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten kennzeichnen das Potential, das zur Zukunftssicherung eines Unternehmens eingesetzt wird. Im Volkswagen-Konzern wurden für Forschung und Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr 1,9 Mrd. DM aufgewendet. Das entsprach einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 5%. Mit 1,2 Mrd. DM entfiel der größte Anteil auf die Volkswagen AG (+5%).

Der Automobilbau wird immer mehr durch den Einsatz neuer Werkstoffe und die zunehmende Nutzung der Elektronik in den Bereichen Fahrzeugsicherheit, Leistung, Wirtschaftlichkeit und Komfort geprägt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die Schwerpunkte der Aufgaben in der Erforschung neuer Antriebstechniken, dem Einsatz rechnergestützter Simulationsmodelle zur Prüfung von Fahrzeug- und Werkstoffverhalten und in der Weiterentwicklung schadstoffarmer Motoren. Bei der Modellentwicklung stand der Passat-Nachfolger im Vordergrund.

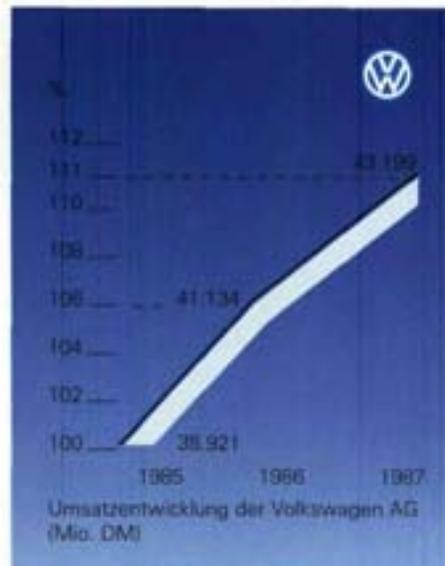
Umsatz, Investitionen, Ergebnis

Erneuter Umsatzanstieg

Die positive Absatzlage, notwendige Preisanpassungen sowie der anhaltende Trend zu höherwertigen und damit erlösintensiveren Fahrzeugen und Ausstattungen führten im Volkswagen-Konzern zu einem erneuten Anstieg der Umsatzerlöse um 3,5% auf 54,6 Mrd. DM. Außerdem wirkte sich aus, daß hierin neben den Mieterträgen erstmals auch die Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Gegenstände der Leasing- und Vermietgesellschaften in Höhe von rd. 1,2 Mrd. DM enthalten waren. Der Inlandsumsatz erhöhte sich mit 22,5 Mrd. DM um 19,7% und konnte den 5,5%igen Rückgang der Erlöse im Ausland auf 32,1 Mrd. DM mehr als ausgleichen. Der Auslandsanteil verringerte sich von 64,3 auf 58,7%.



Die Einbußen im Ausland resultierten im wesentlichen aus den geringeren Verkäufen in Nord- und Südamerika sowie dem deutlich niedriger bewerteten US-Dollar. Der Dollar-Einfluß machte sich auch auf die Umrechnung der Umsätze





unserer südamerikanischen Gesellschaften bemerkbar, da sich die Währungen in diesen Ländern am Dollarkurs orientieren.

Die Umsatzerlöse der Volkswagen AG lagen mit 43,2 Mrd. DM um 5,0 % über dem Vorjahreswert. Der auf das Ausland entfallende Umsatzanteil betrug 52,6 (55,8) %.

Investitionen konsequent fortgeführt

Die Wettbewerbsfähigkeit und Sicherung der Marktposition des Volkswagen-Konzerns ist noch mehr als bisher davon abhängig, inwieweit es gelingt, wirtschaftlich neue Technologien sowohl im Produkt Auto als auch bei dessen Fertigung einzusetzen. Von ebenso entscheidender Bedeutung ist es, den Kapitaleinsatz zu optimieren sowie die Mitarbeiter zu schulen und zu motivieren und damit auch ihre eigene Produktivität zu verbessern.

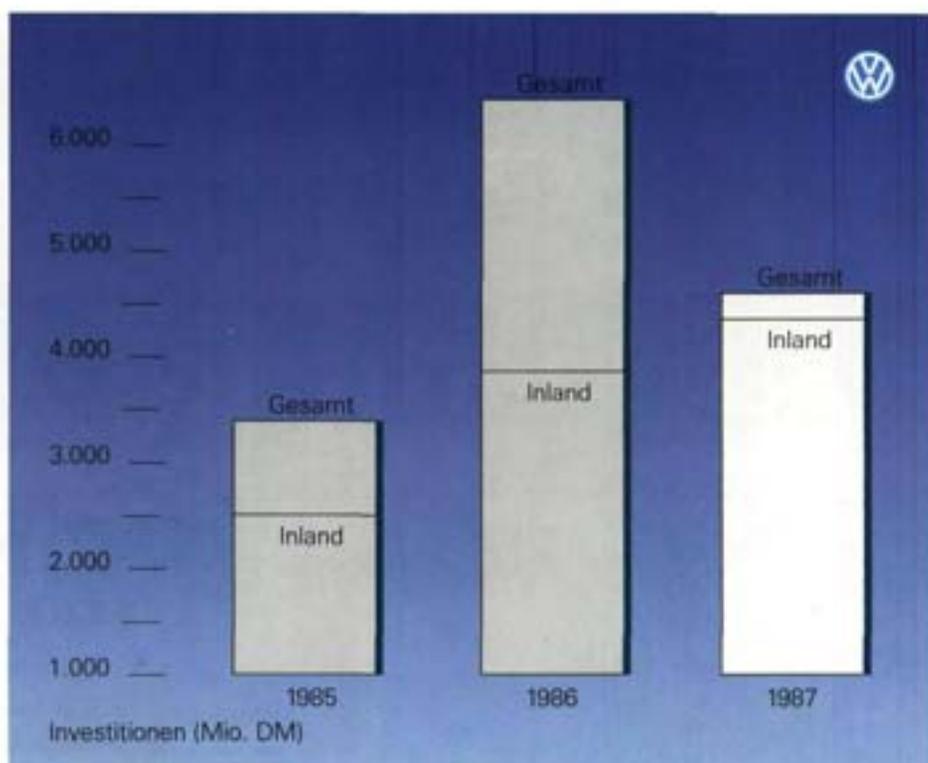
Um die daraus resultierenden Anforderungen zu erfüllen, wurden die Investitionen im Konzern mit einem Volumen von 4.592 (6.371) Mio. DM auf hohem Niveau fortgeführt. Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betragen 4.430 Mio. DM; in Finanzanlagen wurden — nach den erheblichen Vorjahreszugängen — 162 Mio. DM investiert.

Bei den Sachanlagen lag der Schwerpunkt in der Entwicklung und Ergänzung unseres Fahrzeug- und Aggregateprogramms sowie der Modernisierung der Fertigung.

Im Inland beliefen sich die Investitionen des Volkswagen-Konzerns auf 4.324 Mio. DM; der Auslandsanteil betrug mit 268 Mio. DM 5,8 %. Die nicht mehr unter den Investitionen ausgewiesenen Zugänge im Vermietvermögen lagen infolge des expandierenden Leasing- und Vermietgeschäfts mit 3.318 Mio. DM um 21,2 % über dem Vorjahr. Wesentlichen Anteil hieran hatten die Tochtergesellschaften V.A.G. Leasing, V.A.G. France und interRent.

Die Volkswagen AG investierte im Berichtsjahr 3.532 Mio. DM, von denen 3.067 Mio. DM auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände sowie 465 Mio. DM auf Finanzanlagen entfielen. Bei den Sachinvestitionen standen besonders der Passat-Nachfol-

Lagebericht: Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern



ger und die damit verbundenen umfassenden Modernisierungen und Automatisierungen im Mittelpunkt. Hierfür wurden rd. 830 Mio. DM aufgewendet.

Darüber hinaus bildete die Entwicklung neuer Getriebe einen besonderen Schwerpunkt. Mit der Einführung moderner Fertigungen, wie beispielsweise dem flexiblen Karosserie-Rohbau und der Serienfertigung von großflächigen Kunststoff-Außenhautteilen, wurde die Qualität, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit in der Produktion verbessert.

Bei den Zugängen in Finanzanlagen standen Kapitalzuführungen bei der AUTOLATINA-Gruppe, bei der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. sowie der interRent Autovermietung GmbH, die Übernahme von zusätzlichen Geschäftsanteilen an einem inländischen Vertriebszentrum, die Gründung der Lisanne Investments N.V. und die Verbesserung der Kapitalstruktur des Gemeinschaftsunternehmens Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd. im Vordergrund.

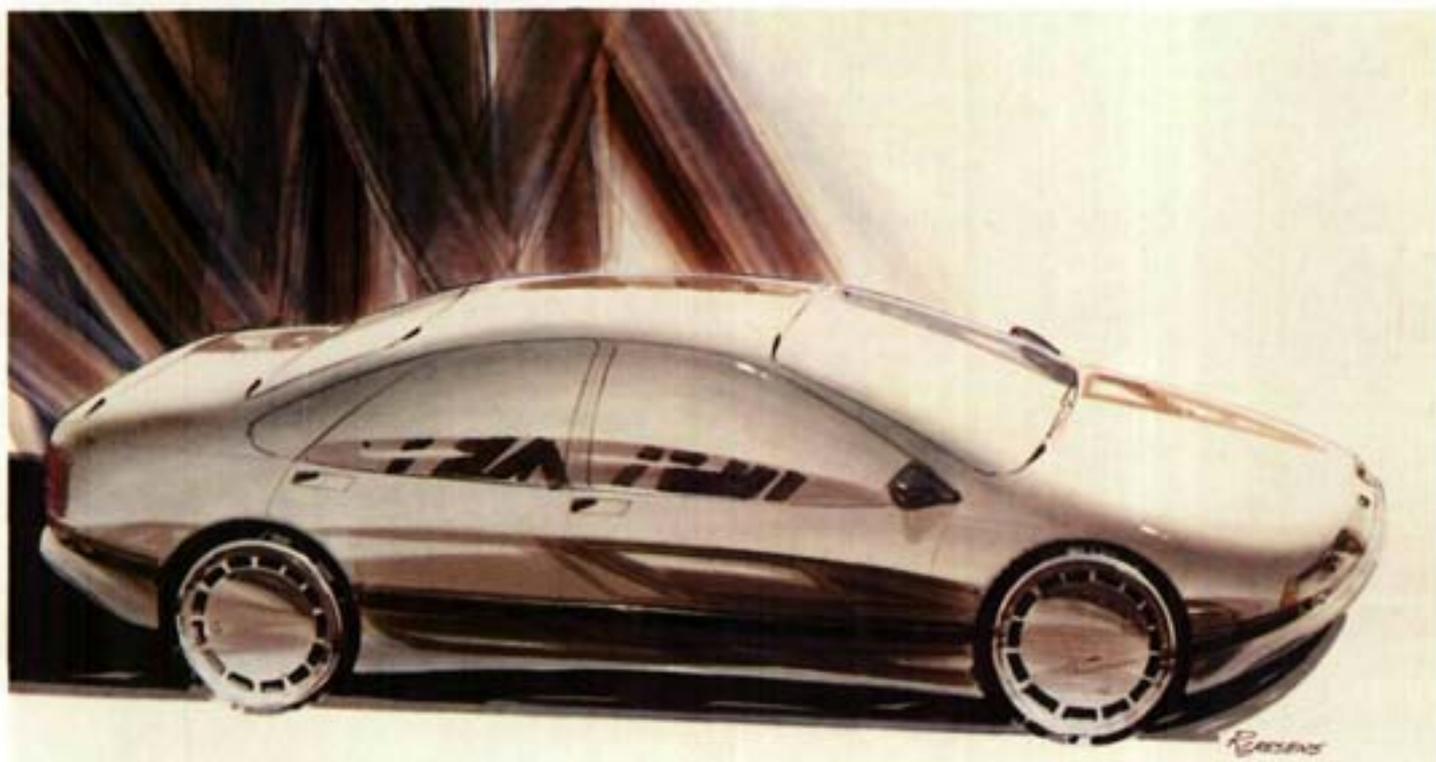
Konzernergebnis auf Vorjahreshöhe

Der Abschluß des Volkswagen-Konzerns sowie der der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 1987 wurden nach den Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes aufgestellt.

Für das Geschäftsjahr 1987 weist der Volkswagen-Konzern mit 598 Mio. DM ein um 3,1 % über dem Vorjahr liegendes Ergebnis aus. Maßgeblichen Anteil daran hatte die Volkswagen AG mit einem Überschuß von 494 Mio. DM nach 485 Mio. DM im Jahr 1986.

Die in Europa produzierenden Gesellschaften erzielten infolge der günstigen Automobilkonjunktur positive Jahresergebnisse – mit Ausnahme der SEAT-Gruppe, die noch einen Verlust ausweist, der jedoch gegenüber dem Vorjahr planmäßig erheblich reduziert werden konnte. Die Vertriebs-, Finanzierungs- sowie Vermietgesellschaften des Volkswagen-Konzerns arbeiteten mit Gewinn.

Auf dem nordamerikanischen Markt verlief die Entwicklung der Konzerngesellschaften unterschiedlich. Während die Volkswagen Canada wieder einen Überschuß erwirtschaftete, mußte die Volks-



Frühe Entwurfskizze der neuen Passat-Limousine

wagen of America infolge der starken Absatzeinbußen, des sich weiter verschärfenden Wettbewerbs sowie der eingeleiteten strukturellen Maßnahmen ein negatives Ergebnis hinnehmen.

Die Ertragslage der lateinamerikanischen Tochtergesellschaften war durch ein nach wie vor schwieriges Umfeld gekennzeichnet. Unzureichende staatliche Preisgenehmigungen bei gleichzeitiger teilweiser Freigabe der Vorproduktpreise und die Überbewertung der nationalen Währungen führten zu einem negativen Ergebnis der AUTOLATINA. Bei der Volkswagen de Mexico wirkte sich neben den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zusätzlich ein zweimonatiger Streik belastend aus, so daß sich für das Unternehmen ein Jahresfehlbetrag ergab.

Demgegenüber erzielte die Volkswagen of South Africa, die an der Ausweitung des inländischen Automobilmarktes wieder überproportional teilhaben konnte, einen Gewinn.

Die im Zusammenhang mit den betrügerischen Manipulationen im Devisenhandel entstandenen offenen Devisenpositionen sind abgewickelt worden. Rückstellungen, die in Höhe von 473

Mio. DM für den Schaden im Jahresabschluß 1986 gebildet worden waren, wurden mit 471 Mio. DM in Anspruch genommen.

Dividendenkontinuität vorgeschlagen

Die Volkswagen AG weist mit 494 (485) Mio. DM einen Jahresüberschuß aus, der es nach Zuführung von 190 Mio. DM zu den Rücklagen erlaubt, der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 10,00 DM je Stammaktie im Nennwert von 50,00 DM vorzuschlagen. Bei Einbeziehung des Steuer-

guthabens in Höhe von 5,63 DM pro 50,00 DM-Stammaktie erhält der anrechnungsberechtigte Aktionär 15,63 DM. Auf jede Vorzugsaktie entfällt eine Mehrdividende in Höhe von 1,00 DM und damit insgesamt ein Betrag von 11,00 DM. Zusammen mit dem Steuerguthaben von 6,19 DM ergibt sich pro 50,00 DM-Vorzugsaktie für den anrechnungsberechtigten Aktionär ein Gesamtertrag von 17,19 DM.

Gewinnverwendungsvorschlag:

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der Volkswagen AG wie folgt zu verwenden:	
Ausschüttung auf das gezeichnete Kapital — 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)	1.605.864 DM
Bilanzgewinn	<u>307.605.864 DM</u>

Weitere Informationen zum Geschäftsjahr Finanzen

WKN 766 403

Stück 10

Stück 10

LSCHAFT

000000

ber je 80 DM sind in einem
Verzeichnis festgehalten.

gsaktie

Wolfsburg,



Der Abschluß der Volkswagen AG und der des Volkswagen-Konzerns für das Geschäftsjahr 1987 wurden erstmals nach den am 1. Januar 1986 in Kraft getretenen Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes aufgestellt. Die Abschlüsse des Vorjahres und die daraus abgeleiteten Rechnungen sind in ihrer Gliederung entsprechend angepaßt worden. Insbesondere wurde die Gewinn- und Verlustrechnung nach dem Umsatzkostenverfahren erstellt. Steuerliche Sonderabschreibungen, die über den handelsrechtlich gebotenen Ansatz hinausgingen, wurden nicht mehr vom Anlagevermögen abgesetzt, sondern auf der Passivseite im Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen.

Eigenkapitalquote entspricht internationalen Maßstäben

Der Geschäftsverlauf des Jahres 1987 schlug sich auch in einer Erhöhung des Bilanzvolumens des Volkswagen-Konzerns nieder. Das Gesamtvermögen nahm um 2.349 Mio. DM auf 44.061 Mio. DM zu; das entsprach einer Steigerung um 5,6%.

	Aktiva		Passiva		
	1987	1986	1987	1986	
Anlagevermögen	19.479	17.318	12.938	11.947	Eigenkapitalposition
			6.688	6.305	langfristiges Fremdkapital
Vorräte	6.618	6.802	7.251	5.911	mittelfristiges Fremdkapital
Forderungen	9.403	8.675			
Flüssige Mittel	8.561	8.917	17.184	17.549	kurzfristiges Fremdkapital
	1987	1986	1987	1986	

Bilanzstruktur des Volkswagen-Konzerns (Mio. DM)



Bei einem nahezu konstanten Umlaufvermögen ergab sich dieser Anstieg aus dem Anlagevermögen, das erheblich um 12,5% auf 19.479 Mio. DM ausgeweitet wurde. Hierin spiegeln sich die hohen Investitionen in Sachanlagen — vor allem für den Passat im Werk Ermden — sowie der Ausbau des Bestands an Leasing-Fahrzeugen wider.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme belief sich auf 44,2% nach 41,5% im Jahr 1986. Der dagegen nur geringfügige Anstieg des Umlaufvermögens auf 24.582 Mio. DM bewirkte einen Rückgang seines Anteils von 58,5 auf 55,8%. Dabei standen den geringeren Vorräten höhere Forderungen einschließlich sonstiger Vermögensgegenstände gegenüber — bei einem weiterhin hohen Stand an liquiden Mitteln.

Die Entwicklung des Gesamtkapitals war vorrangig durch die weitere Zunahme des Eigenkapitals um fast eine Milliarde D-Mark (991 Mio. DM) auf 12.938 Mio. DM gekennzeichnet. Neben den Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 2.212 Mio. DM, die dem Eigenkapital zugerechnet werden, nahmen auch die Konzernrücklagen um 7,7% auf 8.496 Mio. DM zu. Dadurch verbesserte sich der internationale Maßstäben entsprechende Eigenkapitalanteil an der Bilanzsumme nochmals um 0,8%-Punkte auf 29,4%.

Entsprechend ging der Anteil des Fremdkapitals von 71,4 auf 70,6% zurück, wobei innerhalb der Fristigkeitsstruktur eine Verschiebung vom kurz- zum mittelfristigen Fremdkapital erzielt werden konnte.

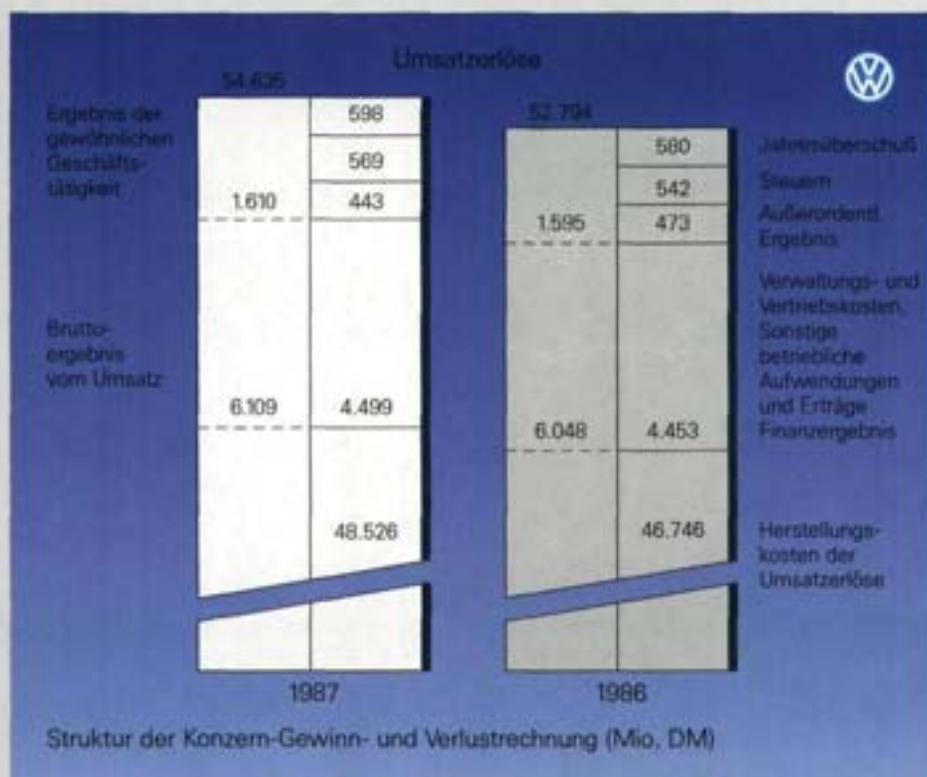
Gute Bilanzrelationen

Auch 1987 bewegten sich die wesentlichen Bilanzkennzahlen für den Volkswagen-Konzern auf einem guten Niveau. So konnte das Anlagevermögen trotz des starken Zuwachses — bei einem Deckungsverhältnis von 100,8% — vollständig durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert werden.

Die guten bilanziellen Strukturen werden ebenfalls in der kurzfristigen Liquiditätsposition sichtbar: Das Verhältnis der flüssigen Mittel und kurzfristigen Forderungen und Ausleihungen zum kurzfristigen Fremdkapital betrug 91,5 (93,2)%.

Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns (in Mio. DM)

Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände			
Investitionen in Finanzanlagen			
Zugänge vermieteter Gegenstände			
Verminderung der Vorräte			
Erhöhung der lang- und mittelfristigen Forderungen			
Mittelbindung			- 8.729
Jahresüberschuß			
Anlageabschreibungen und -abgänge vermindert um Zuschreibungen			
Abschreibungen und Abgänge vermieteter Gegenstände			
Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen			
Erhöhung der Sonderposten mit Rücklageanteil			
Nicht liquiditätsmäßige Veränderungen der Rücklagen			
laufende Geschäftstätigkeit			+ 7.345
Ausschüttungen an die Aktionäre der Volkswagen AG und an Minoritäten im Jahr 1987			
Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals			
Erhöhung sonstiger Posten			
Finanzierungsvorgänge			+ 1.118
Veränderung der Liquiditätsposition			- 266
	31. 12. 1987	31. 12. 1986	Veränderung
Liquide Mittel	8.135	8.553	- 418
Wertpapiere	426	364	+ 62
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen	7.162	7.437	- 275
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	17.184	17.549	+ 365
Veränderung des Finanzmittelfonds			- 266



Entstehung (in Mio. DM)

	1987	1986
Umsatzerlöse	43.199	41.134
+ Sonstige Erträge	2.735	2.461
- Vorleistungen	35.192	33.820
Wertschöpfung	10.742	9.775

Verwendung der Wertschöpfung

Mit 9.525 Mio. DM oder 88,6% erhielt die Belegschaft den überwiegenden Anteil an der Wertschöpfung. Der Steueraufwand der Volkswagen AG belief sich auf 639 Mio. DM und entsprach einem Anteil der öffentlichen Hand von 6,0%. Auf die Kreditgeber entfielen im vergangenen Geschäftsjahr 83 (66) Mio. DM. Demzufolge erhöhte sich ihr Anteil um 0,1%-Punkte auf 0,8%.

Aus dem verbleibenden Betrag der Wertschöpfung wurden zur Eigenkapitalstärkung und Zukunftssicherung des Unternehmens 189 Mio. DM bzw. 1,8% in die Rücklagen eingestellt. Zusätzlich des Gewinnvortrags aus dem vergangenen Jahr ergab sich eine Rücklagendotierung von 190 Mio. DM. An die Aktionäre der Volkswagen AG wird mit 306 Mio. DM eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende ausgeschüttet.

Verteilung (in Mio. DM)

Jahr	Mio. DM	an
1987	9.525	an Mitarbeiter
	639	an den Staat
	83	an Kreditgeber
	189	an das Unternehmen
	306	an Aktionäre
1986	8.736	an Mitarbeiter
	489	an den Staat
	66	an Kreditgeber
	178	an das Unternehmen
	306	an Aktionäre

Finanzierung der Investitionen durch den Cash flow

Die weiterhin hohen Investitionen konnten mit 106,1% voll aus den selbsterwirtschafteten Mitteln finanziert werden. Der Cash flow des Volkswagen-Konzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 13,8% auf 4.874 Mio. DM.

Stabile Ertragslage

Der günstige Absatz des Volkswagen-Konzerns fand auch Niederschlag in der Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung. Obwohl die Herstellungskosten aufgrund der anhaltenden Nachfrage nach teureren Fahrzeugen und kompletten Ausstattungen um 3,8% auf 48.526 Mio. DM zunahmen, machten sie — trotz gesunkenen Dollarkurses — fast unverändert 88,8% der um 3,5% gestiegenen Umsatzerlöse aus. Dadurch ergab sich für das Bruttoergebnis vom Umsatz ein 1,0%iger Zuwachs auf 6.109 Mio. DM.

Gegenüber 1986 erhöhte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit leicht auf 1.610 Mio. DM. Nach Abzug der im Vergleich zum Vorjahr geringeren Belastung aus dem außerordentlichen Ergebnis und des Steueraufwands verbleibt für den Volkswagen-

Konzern ein Jahresüberschuss in Höhe von 598 (580) Mio. DM.

Wertschöpfungsrechnung der Volkswagen AG

Die Umsatzerlöse der Volkswagen AG lagen mit 43.199 Mio. DM um 5,0% oder 2.065 Mio. DM über dem Vorjahreswert. Nach Einbeziehung der Sonstigen Erträge in Höhe von 2.735 Mio. DM und Abzug der im wesentlichen aus dem Materialaufwand resultierenden Vorleistungen von 35.192 Mio. DM ergab sich eine Wertschöpfung der Volkswagen AG von 10.742 Mio. DM (+ 9,9%).

Dieses Ergebnis kennzeichnet die volkswirtschaftliche Leistung der Volkswagen AG und ist ihr Beitrag zum Sozialprodukt der Bundesrepublik Deutschland. Es kommt entsprechend den bestehenden gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen den Aktionären, Mitarbeitern, der öffentlichen Hand, Kreditgebern und dem Unternehmen selbst zugute.

Fünfzig Deutsch

Der Inhaber dieser Sammlung
über 10 Vorzugsaktien zu
Fünfzig Deutsche Mark ist
Volkswagen Aktiengesellschaft
nach Maßgabe ihrer Satzung
als Aktionär beteiligt.



Wolfsburg im

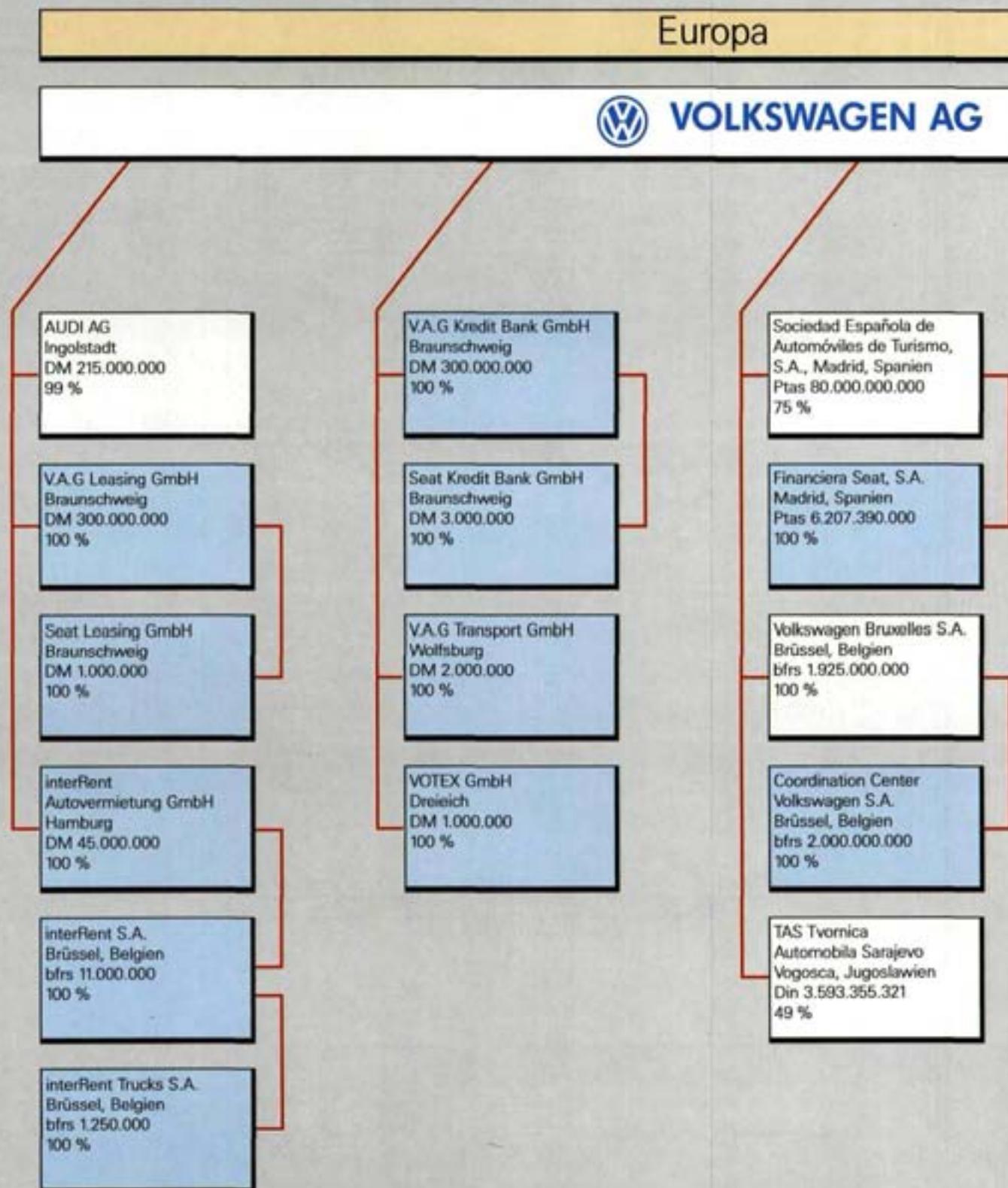


WO



Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

Stand 31. Dezember 1987



Übersee

Grundkapital DM 1.500.000.000

Werke: Wolfsburg, Hannover, Kassel, Emden, Salzgitter, Braunschweig

AUTOGERMA S.p.A.
Verona, Italien
Lit 90.000.000.000
100 %

V.A.G France S.A.
Paris, Frankreich
FF 50.000.000
100 %

V.A.G Financement S.A.
Paris, Frankreich
FF 20.961.400
77,5 %
21,1 % HOLAD
1,4 % VOLKSWAGEN AG

V.A.G Sverige AB
Södertälje, Schweden
skr 84.000.000
33,3 %

V.A.G Stockholm AB
Stockholm, Schweden
skr 22.500.000
100 %

Volkswagen of America,
Inc.
Troy, Mi., USA
US \$ 242.000.003
100 %

VW Credit, Inc.
Troy, Mi., USA
US \$ 100.000
100 %

Volkswagen Canada Inc.
Toronto, Ontario, Kanada
Can \$ 500.000
100 %

Vorelco Ltd.
Toronto, Ontario, Kanada
Can \$ 6.700.000
30 %
70 % HOLAD

Autolatina
Comércio, Negócios e
Participações Ltda.
São Paulo, Brasilien
Cz \$ 15.426.230.149
51 %

Autolatina Argentina S.A.
Buenos Aires
Argentinien
A 5.510.000
51 %

Volkswagen de Mexico,
S.A. de C.V.
Puebla/Pue., Mexiko
mex \$ 225.678.987.000
100 %

Volkswagen Comercial,
S.A. de C.V.
Puebla/Pue., Mexiko
mex \$ 80.000.000
100 %

Volkswagen Leasing,
S.A. de C.V.
Puebla/Pue., Mexiko
mex \$ 30.000.000
100 %

Volkswagen of
South Africa (Pty.) Ltd.
Uitenhage, C.P.
Südafrika
R 9.362.650
100 %

Volkswagen of Nigeria Ltd.
Lagos, Nigeria
N 23.000.000
40 %

Shanghai-Volkswagen
Automotive Company
Ltd., Schanghai, China
RMB 255.000.000
50 %

- Produktionsgesellschaften
- Vertriebsgesellschaften
- Sonstige Gesellschaften

Wesentliche Daten wichtiger Beteiligungsgesellschaften

Produktionsgesellschaften	Umsatz			Absatz		
	Mio. DM 1987	Mio. DM 1986	Veränd. %	Fahrz. 1987	Fahrz. 1986	Veränd. %
AUDI AG	11.366	9.908	+ 14,7	414.461	351.321	+ 18,0
SEAT S.A.	4.879	3.821	+ 27,7	433.510	347.147	+ 24,9
Volkswagen Bruxelles S.A.	2.726	2.536	+ 7,5	209.662	192.753	+ 8,8
TAS Tvrnica Automobila Sarajevo	456	377	+ 21,1	29.928	32.145	- 6,9
Volkswagen of America, Inc.	5.815 ¹⁾	8.766	- 33,7	237.627	285.013	- 16,6
AUTOLATINA	3.541 ²⁾	4.692	- 24,5	345.893 ³⁾	409.977	- 15,6
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.	1.117 ¹⁾	1.280	- 12,7	54.561	66.806	- 18,3
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.	866	645	+ 34,3	44.963	37.993	+ 18,3
Volkswagen of Nigeria Ltd.	37	118	- 68,5	1.851	2.744	- 32,5
Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	343	251	+ 37,1	11.038	8.471	+ 30,3
Vertriebsgesellschaften						
AUTGERMA S.p.A.	3.266	2.665	+ 22,6	175.810	147.457	+ 19,2
V.A.G France S.A.	3.092 ¹⁾	2.514	+ 23,0	155.488	130.927	+ 18,8
V.A.G Sverige AB	1.006	834	+ 20,6	42.232	36.255	+ 16,5
Volkswagen Canada Inc.	1.039	1.294	- 19,7	42.803	45.579	- 6,1
Sonstige Gesellschaften						
V.A.G Leasing GmbH	2.161 ¹⁾	1.120	+ 93,0	-	-	-
interRent Autovermietung GmbH	554 ¹⁾	338	+ 64,0	-	-	-
V.A.G Kredit Bank GmbH	236	215	+ 9,6	-	-	-

¹⁾ einschl. Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Gegenstände

²⁾ entsprechend dem 51%igen Beteiligungsanteil ³⁾ nur Volkswagen-Modelle

Produktion

Investitionen

Belegschaft

Fahrz. 1987	Fahrz. 1986	Veränd. %	Mio. DM 1987	Mio. DM 1986	Veränd. %	am 31.12. 1987	am 31.12. 1986	Veränd. %
443.067	383.519	+ 15,5	730	889	- 17,9	39.325	39.843	- 1,3
406.391	338.548	+ 20,0	103	1.263	- 91,8	24.895	23.591	+ 5,5
209.662	192.753	+ 8,8	49	128	- 61,4	5.422	5.636	- 3,8
30.575	30.940	- 1,2	6	10	- 39,7	3.116	3.006	+ 3,7
66.508	84.331	- 21,1	239	559	- 57,2	5.528	6.448	- 14,3
341.909 ²⁾	411.055	- 16,8	171 ²⁾	414	- 58,8	30.034 ²⁾	48.766	- 38,4
48.722	71.554	- 31,9	182	163	+ 11,9	13.365	14.007	- 4,6
44.167	38.836	+ 13,7	17	8	x	6.811	5.830	+ 16,8
2.123	3.747	- 43,3	1	5	- 89,8	1.370	2.046	- 33,0
11.000	8.500	+ 29,4	71	46	+ 53,9	2.087	1.911	+ 9,2
-	-	-	2	2	- 6,7	333	317	+ 5,0
-	-	-	344	269	+ 27,9	996	995	+ 0,1
-	-	-	112	107	+ 4,0	365	351	+ 4,0
-	-	-	27	28	- 3,5	731	691	+ 5,8
-	-	-	2.477	1.793	+ 38,2	328	297	+ 10,4
-	-	-	291	224	+ 30,3	1.570	1.547	+ 1,5
-	-	-	7	4	+ 70,3	335	302	+ 10,9

Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns Europa

Spitzenposition in Europa gefestigt

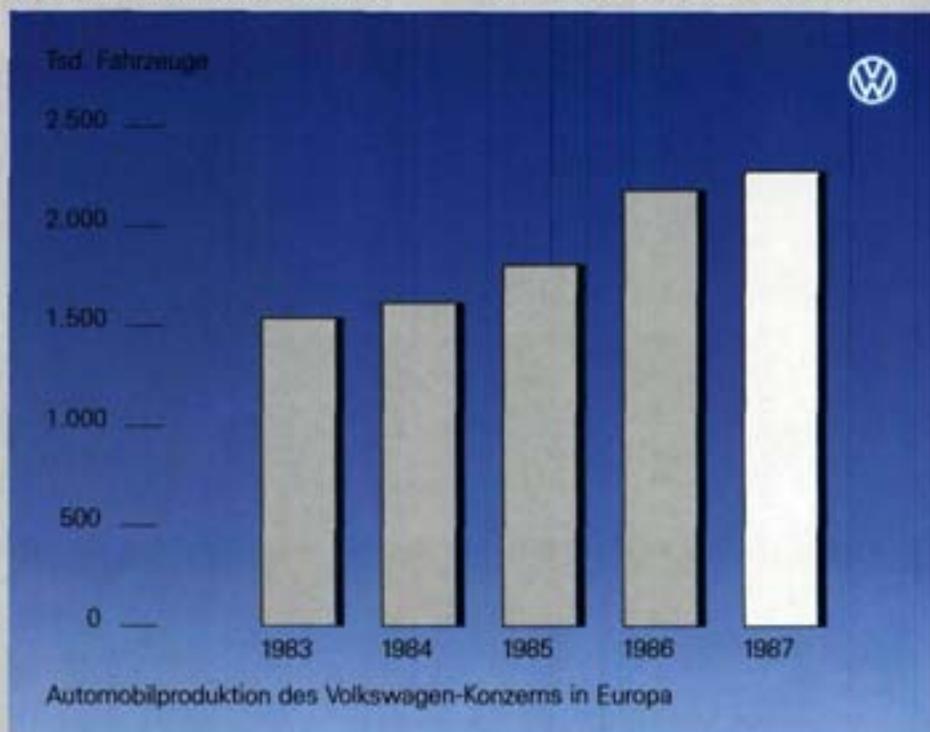
In Europa hielt die lebhafteste Automobilkonjunktur auch 1987 an. Als Folge des kräftig gewachsenen privaten Verbrauchs stiegen die Pkw-Neuzulassungen mit 11,9 Mio. Fahrzeugen (+ 6,3%) auf eine neue Rekordhöhe.

Der Volkswagen-Konzern konnte mit seinen technisch und qualitativ attraktiven Modellen überproportional am expandierenden Automobilgeschäft teilhaben. Diese Expansion, die von der gesamten Breite der Produktpalette getragen

wurde, ist das Ergebnis der konsequenten Umsetzung unserer Drei-Marken-Strategie – Volkswagen, Audi und SEAT.

Hervorzuheben sind dabei der Golf, der seit 1975 in der Bundesrepublik Deutschland und seit 1983 in Europa das meistverkaufte Fahrzeug ist und unverändert Wachstumsraten aufweist, sowie die außerordentlich erfolgreiche neue Modellreihe Audi 80/90.

Einen wesentlichen Beitrag leistete die spanische Tochtergesellschaft SEAT,



deren Verkaufszuwächse, vor allem dank des erfolgreichen Modells Ibiza, sowohl auf dem heimischen Markt als auch im europäischen Ausland die hohen Erwartungen noch übertrafen. Spanien rückte dadurch für den Volkswagen-Konzern – hinter Italien – zum zweitwichtigsten Auslandsmarkt in Europa auf, gefolgt von Frankreich und Großbritannien.

Marktanteil im Inland weiter gesteigert

Begünstigt durch weiter steigende Realeinkommen bei annähernder Preisstabilität, trug die private Nachfrage — insbesondere das zunehmende Interesse an schadstoffarmen Fahrzeugen — dazu bei, daß die Automobilindustrie eine maßgebliche Stütze der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland blieb.

Die Pkw-Neuzulassungen lagen mit 2,8 Mio. Wagen um 2,7 % über dem Vorjahr

Der Volkswagen-Konzern erzielte im Inland mit 915.060 Fahrzeugen ein weit über dem Branchendurchschnitt liegendes Verkaufsplus von 6,0 %. Der Marktanteil unserer drei Marken erhöhte sich dadurch auf 30,1 (28,8) %, davon entfielen auf Volkswagen 22,2 (23,1) %. Audi und SEAT konnten ihre Marktpositionen mit 7,5 (5,5) % bzw. 0,4 (0,2) % deutlich verbessern. Von den neuzugelassenen Konzernmodellen waren 81,4 % schadstoffarm.

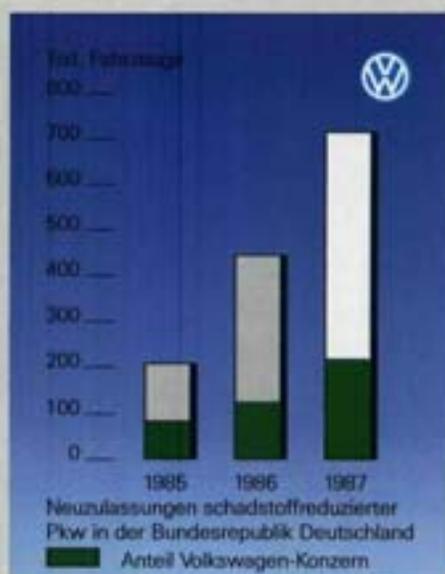
Seit Februar 1987 werden alle Audi-Fahrzeuge und seit November alle

Volkswagen-Pkw, die mit einem Otto-Motor ausgestattet sind, serienmäßig mit Katalysator angeboten. Der Volkswagen-Konzern, der 1987 mit einem Anteil von 29,6 % an den gesamten schadstoffreduzierten Neuwagen in der Bundesrepublik Deutschland marktführend war, trug mit seinem Produktangebot der Verantwortung für die Umwelt Rechnung. Darüber hinaus haben viele Kunden die Möglichkeit zur Nachrüstung auf Katalysatorbetrieb genutzt.

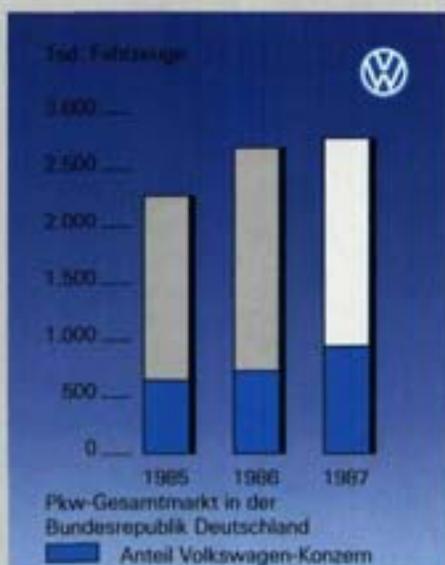
Bei den Nutzfahrzeugen konnte Volkswagen in seinem Bereich bis 6 t zulässig



und erreichten damit einen neuen Höchstwert. Kennzeichnend für diese Entwicklung waren die Verkaufszuwächse der inländischen Marken um 3,7 %. Gleichzeitig stagnierten die Zulassungen der ausländischen Wettbewerber (+0,1 %).



ges Gesamtgewicht einen Zuwachs von 3,3 % auf 64.237 Verkäufe erzielen und mit einem Marktanteil von 39,3 (40,7) % den Spitzenplatz deutlich vor den Wettbewerbern behaupten. Da sich jedoch die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen vor allem auf dem US-Markt erheblich abschwächte, wurde im Nutzfahrzeugwerk Hannover Kurzarbeit erforderlich.



VOLKSWAGEN AG – mit dem neuen Passat in die Zukunft

Die Volkswagen AG lieferte in ihrem Marktverantwortungsgebiet 1.782.831 Volkswagen (–0,3%) an Kunden aus,

Spanien, Frankreich und Großbritannien weitere Erfolge erzielt werden.

Eine einmalige Auszeichnung erhielt der Passat Variant im Jahr seines Modellwechsels. 70 Motorjournalisten aus



1.619.529 Personenwagen (+0,1%) und 163.302 leichte Nutzfahrzeuge (–3,6%). Zusätzlich übt sie die weltweite Vertriebsfunktion für Audi aus.

Im Inland erreichten die Auslieferungen von Volkswagen-Pkw mit 624.273 Wagen (–2,0%) nahezu den hohen Vorjahreswert. Aus der Verkaufsentwicklung aller Modellreihen ragte der Golf mit 380.756 Einheiten wieder heraus (+1,1%). Die Polo-Verkäufe nahmen – gemessen an den gesamten Pkw-Neuzulassungen – überdurchschnittlich zu (+7,1%).

Auf den westeuropäischen Volumenmärkten erhöhten sich die Volkswagen-Auslieferungen nochmals um 2,8% auf 674.218 Fahrzeuge. Dabei konnten gerade auf den großen Märkten Italien,

ganz Europa und die Leser der „Auto-Zeitung“ wählten ihn zum besten Familienauto, wobei insbesondere der Komfort, die ausgereifte Qualität und der für alle Volkswagen-Produkte stehende hohe Wiederverkaufswert hervorgehoben wurden. Der erste Platz des Golf GTI in der Klasse der kompakten Sportlimousinen rundete den Volkswagen-Erfolg ab.

Der Golf siegte darüber hinaus unangefochten in seiner Klasse bei dem Leserwettbewerb „Die besten Autos der Welt“ der Zeitschrift „auto motor und sport“.

Forschung und Entwicklung

Passat — Fahren in einer neuen Dimension

Seit seiner ersten Vorstellung im Jahr 1973 — also vor 15 Jahren — ist der Passat rd. 4,2millionenmal gefertigt worden — eine Zahl, die für sich spricht.

Der neue Passat — bei dem nur noch der Name an das alte Modell erinnert — soll diesen Weg fortsetzen und darüber hinaus neue Kunden gewinnen. Volkswagen hat sein ganzes Können und Know-how für die Entwicklung und Konstruktion der neuen Passat-Generation eingesetzt und präsentiert als Ergebnis ein Fahrzeug, das die höchsten Ansprüche an Technik und Qualität, Wirtschaftlichkeit und Komfort bei geringstmöglicher Umweltbelastung erfüllt.

Dabei ist der Passat von den Merkmalen her ein typischer Vertreter der fortschrittlichen und richtungweisenden Volkswagen-Philosophie geblieben und bildet die Alternative zu den erfolgreichen Audi 80/90-Modellen.

Der neuentwickelte Passat setzt im Hinblick auf Raum und Komfort Maßstäbe, die ein Novum in der Mittelklasse darstellen. Dies war auch durch die Verwirklichung des Quermotor-Konzepts möglich, wodurch vor allem in puncto Platzangebot die Vorteile dieser konstruktiven Lösung ausgeschöpft werden konnten.

Um die Differenzierung zwischen Volkswagen- und Audi-Angeboten voranzutreiben, sind neben den Unterschieden in der Technik auch im Styling voneinan-

der abweichende Konzepte verwirklicht worden, um unterschiedliche Interessentenkreise anzusprechen.

Der Audi 80 besitzt als typisches Audi-Modell eine ausgeprägte Familienähnlichkeit zum Audi 100 und ist mit deutlich sportlicher Note ein Fahrzeug für den individualistisch geprägten sportlichen Fahrer.

Der neue Passat ist aufgrund seiner hohen Raumausnutzung und der großen Variabilität des Innenraums eine hervorragende Familien-Reiselimousine mit hoher technischer Funktionalität — das Auto für eine breite Käuferschicht, wie es der Marke Volkswagen entspricht.



Auch das Fahrwerk entspricht modernster Technologie. Die Umstellung auf 14-Zoll-Räder — auf Wunsch 15 Zoll — und größer dimensionierte Bremsen, ein verlängerter Radstand und eine verbreiterte Spur sowie die neukonstruierte selbstlenkende Verbundlenker-Hinterachse gewährleisten eine beispielhafte Straßenlage und Fahrsicherheit. Hierzu trägt auch das Anti-Blockier-System (ABS) bei, das für alle Motorversionen als Sonderausstattung angeboten wird.

Ergänzt wird die hohe Fahrwerkstechnologie durch ein neuentwickeltes Schaltgetriebe, moderne Zentralelektrik sowie ein Komfort-Heizungs- und -Belüftungs- und auf Wunsch Klimasystem.

Ein ganz wesentlicher Aspekt für den Kunden ist die Reparatur- und War-

tungsfreundlichkeit eines Fahrzeugs. Beim Passat wurde diesem Anspruch durch den Einsatz der modernen, wartungsarmen Technik der neuen Volkswagen Rechnung getragen. Diese gewährleistet zuverlässige Funktion und Betriebssicherheit bei nur minimalem Wartungsbedarf sowie — u. a. durch reparaturfreundliche Montagelösungen — eine Verringerung der Unterhaltskosten.

Zum umfangreichen Garantie-Paket des neuen Fahrzeugs zählen:

- 1 Jahr Fehlerfreiheit ohne km-Begrenzung,
- 3-Jahres-Gewährleistung auf den Lack,
- 6-Jahres-Gewährleistung gegen Durchrostung.

Natürlich gehört zu einem neukonzipierten Fahrzeug auch ein entsprechendes Motorenprogramm. Es beginnt mit dem 1,6 l/53 kW (72 PS)-Vergasermotor mit unregelmäßigem Katalysator und reicht bis zum High-Tech-Triebwerk, dem 2,0-l-16-Ventiler mit 100 kW (136 PS), der dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 206 km/h verleiht. Ebenfalls im Programm sind der 1,8 l/66 kW (90 PS)-Motor mit geregelter Katalysator und Monojet-Einspritzanlage sowie ein neues 1,8 l/79 kW (107 PS)-Triebwerk mit elektronisch gesteuerter Zündung und Gemischaufbereitung. Der in seiner Leistung gesteigerte 1,6 l/59 kW (80 PS)-Turbo-Diesel-Motor mit Ladeluftkühler bietet eine ebenso sportliche wie wirtschaftliche Alternative zum Benzin-Motor.



VA
ON 90

Passat de VW suit aujourd'hui
douter, devrait relancer ce mo
chés européens. En France,
os la limousine 3 volumes et le
es.



Beaucoup plus ro
un capot avant p
dénudé de caland
sat 88 est résolun
derne. Le refroidi
du moteur s'effec
des prises d'air situ
le pare-chocs alors
mission d'air du r
guidée à travers.



CARS ARE NO longer
such easy pickings for ro
ing thieves as they once
were. On reading the speci
fication for the first handful
of this year's crop of
models...

Passat the barrier

SUE BAKER welcomes the grandchild of the
first Passat: larger, smoother...

New VW Passat

atures upgraded and trim en
hanced.
Outside, depending up
engine specification, the n
Passat saloon is equipped en
with a spoiler integrated
boot lid or with a separ
mounted lip spoiler col
Volkswagen's standard
locking system will

Produktfortschritte – Maßstäbe der Innovation

Als Ergebnis der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten konnten wiederum Produktverbesserungen vorgestellt werden, die beim gesamten Modellangebot zur Erhöhung der Fahrsicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastung geführt haben.

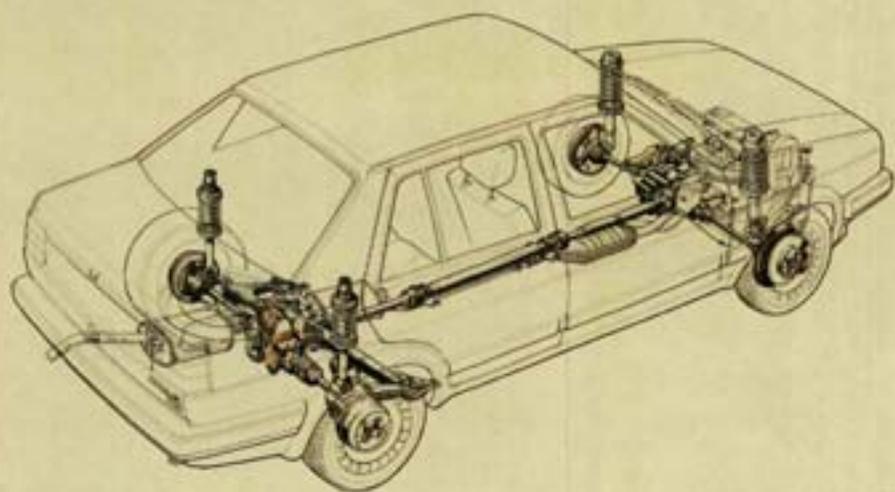
Der permanente Volkswagen-Allradantrieb „syncro“ hat sich als überlegenes Antriebssystem durchgesetzt. Bei dem Kernstück dieses Konzepts mit schlupfabhängiger Kraftverteilung – der Viskose-Kupplung – war Volkswagen Wegbereiter. Diese zuverlässige Technik wird wie vorher im Transporter und im Golf nun auch im Jetta und bald im Passat angeboten.

Der Jetta wird – neben dem Scirocco und dem Golf – jetzt ebenfalls mit dem bewährten 16-Ventil-Motor geliefert. Damit bietet auch dieses Modell Leistungsgewinn ohne Hubraumzuwachs bei gleichzeitig verbesserter Kraftstoffausnutzung und geringerer Umweltbelastung. Nach dem Passat syncro und der Transporter-Reihe wurde im Rahmen der Modellpflege ein vollelektronisches Anti-Blockier-System, das unseren hohen Anforderungen an Qualität und Sicherheit entspricht, auch in der Golf- und Jetta-Klasse eingeführt.



Jetta syncro

Allradantrieb



Weiterentwicklung der Motoren

Bei Aggregaten standen die Arbeiten zur Erfüllung der weltweiten Abgasgesetze im Vordergrund. Obwohl viele unserer Motoren die in einigen Ländern gültigen niedrigen Schadstoffgrenzwerte schon heute deutlich unterschreiten, bildete die weitere Reduzierung der Schadstoffemissionen und die Erweiterung der

Palette schadstoffarmer Motoren unverändert einen Hauptteil unserer Entwicklungsarbeit.

Breiten Raum nahmen darüber hinaus die Serienbetreuung sowie die Neuentwicklung von Motoren und Getrieben ein. Bei den Fahrzeugen mit Otto-Motor wurde die Nutzung der DIGIFANT-Technik, die der Optimierung von Gemischbildung und Zündung dient, ausgedehnt.

Diesel / Elektro - Hybridantrieb



Nachdem in der Vergangenheit Methanol in verschiedenen Zusätzen zum herkömmlichen Kraftstoff untersucht worden ist, wurde jetzt als mögliche Alternative in Zusammenarbeit mit der Firma Bosch ein Elektro-Hybrid-Antrieb, bestehend aus einem abkoppelbaren 37-kW-Diesel- und einem 5-kW-Elektromotor, entwickelt und in einem Golf erprobt.

Dabei werden die beiden Motoren über automatische Kupplungen so gesteuert, daß bei niedrigen Geschwindigkeiten – und somit im Stadtverkehr – vorwiegend der Elektromotor das Fahrzeug antreibt. Die für Beschleunigung und höhere Geschwindigkeiten erforderliche Leistung wird dagegen vom Dieselmotor erbracht. Der Kraftstoffverbrauch im Stadtgebiet läßt sich dadurch bis auf 2,4 l/100 km reduzieren, womit auch der ohnehin schon geringe Schadstoffanfall des Dieselmotors nochmals um die Hälfte reduziert wird. Ebenfalls verringert wird die Geräuschemission. Im Rahmen der Verleihung des „Großen Österreichischen Automobilpreises“ wurde der Elektro-Hybrid-Antrieb als zukunftsweisendes Konzept mit dem Umweltschutz-Sonderpreis ausgezeichnet.

Großcomputer zur Simulation von Versuchsabläufen

Mitte 1987 wurde ein Computer in Betrieb genommen, der neue Dimensionen bei der Simulation von Versuchsabläufen erschließt. Es handelt sich dabei um eine Anlage, die bis zu 200mal schneller als herkömmliche Industrierechner arbeiten kann.

Zu den Anwendungsgebieten des neuen Computers zählen neben der Simulation der Fahrzeugumströmung und des Crashverhaltens die Motorenforschung sowie die Prüfung der Fahrzeugauslegung.

Die Fahrzeugentwicklung und -forschung soll durch den Einsatz optimierter Rechnermodelle beschleunigt werden. Der Vorteil dieser modernen Berechnungsverfahren ist die Einsatzmöglichkeit zu einem Zeitpunkt, lange bevor zeichnerische Lösungen, Karosseriewerkzeuge oder gar Prototypen existieren.



Der Elektro-Hybrid-Antrieb – ein richtungweisendes Konzept

Ein Spitzenergebnis für das Motorenprogramm von Volkswagen stellt der G-Lader dar. G-Lader-Motoren vereinen platzsparende Bauweise und hohe Leistung. Sie haben einen hohen Wirkungsgrad und zeigen ein sehr hohes Drehmoment im gesamten Drehzahlbereich.

Einen Schwerpunkt der Forschung bildet seit Jahren die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte, mit denen der Kraftstoffverbrauch und die Emissionen reduziert werden und damit ein Beitrag zur Umweltentlastung erbracht wird.

Umstrukturierung der Produktionsstätten und neue Fertigungstechnologien

Mit neuen Fertigungsverfahren und Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsorganisation wurden auch 1987 in allen Werken der Volkswagen AG wichtige Schritte zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit geleistet.

Einen Schwerpunkt der Investitionstätigkeit bildete die für den neuen Passat vorgenommene Umstrukturierung des Werks Emden. Die jetzt erreichte Flexibilität ermöglicht es, die Fertigung in kürzester Zeit auf unterschiedliche Fahrzeuge umzustellen. Damit kann auf Marktgegebenheiten schnell reagiert und die Auslastung der Kapazitäten verbessert werden. Den steigenden Anforderungen an Rentabilität, Produktivität und Produktqualität tragen wir damit ebenso Rechnung wie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Umweltschutzes.

Der neue flexible Karosserie-Rohbau in Emden ist so ausgelegt, daß in einem Verbund von großvolumigen Schweißmaschinen Karosserieteile vollautomatisch verschweißt werden können. Die Kombination von Spann- mit Schweißrobotern erlaubt kurzfristig die Fertigung eines anderen oder neuen Modells ohne größere Investitionen.

Einen weiteren Schritt zur Flexibilität der Produktion bilden Automatisierungssysteme in der Montage. Die automatische Getriebemontage im Werk Kassel ermöglicht auch hier eine Beweglichkeit bei Programmänderungen sowie eine kontinuierliche Betriebsmittelnutzung mit Pausendurchlauf.



Informationsverarbeitung in der Produktion

Zur Erhöhung der Produktivität wurde in unseren Konstruktionsabteilungen ein CAD-System (Computer-Aided-Design) entwickelt, das die Automatisierung der Konstruktion von Ziehwerkzeugen einleitete.

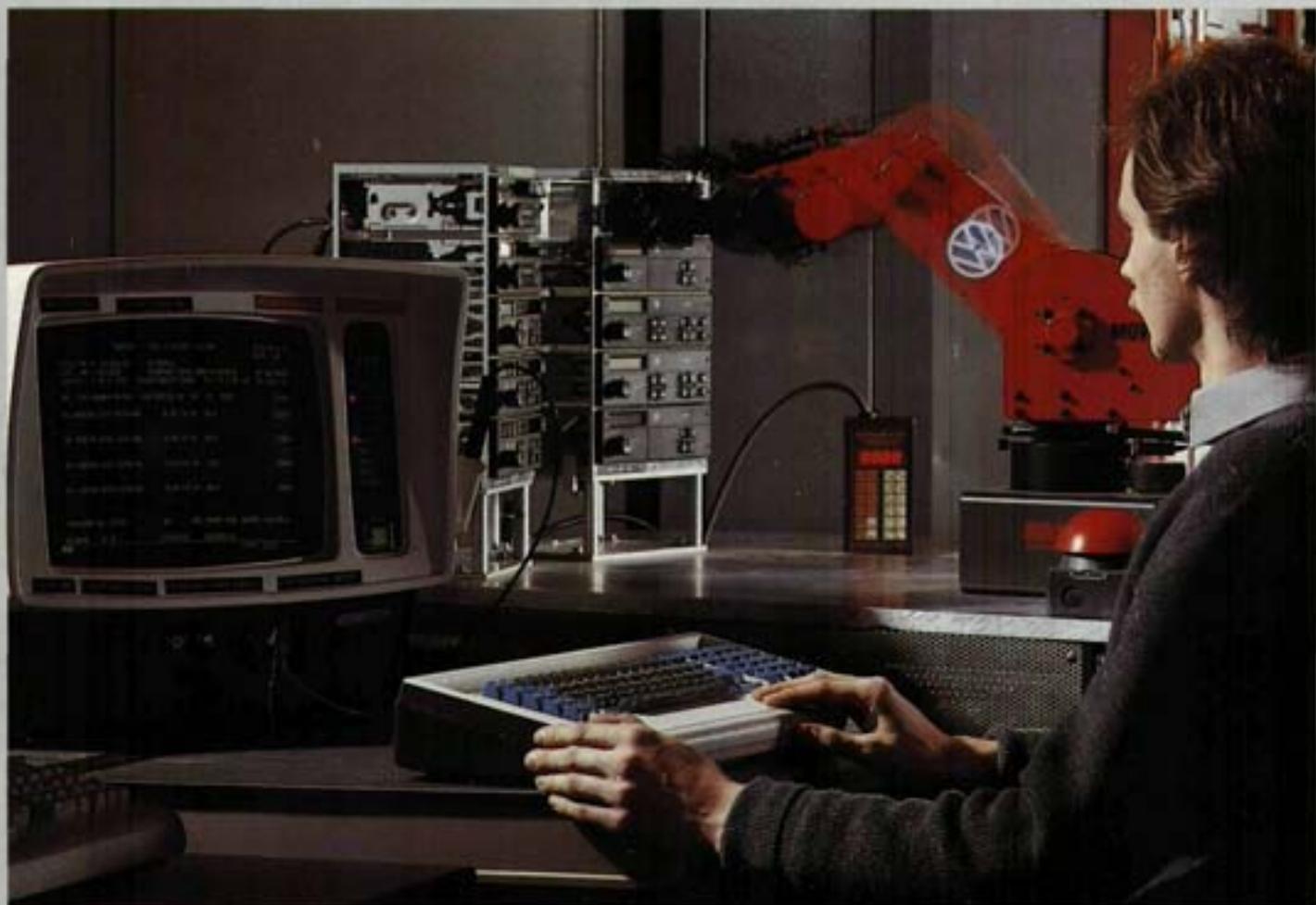
Ferner haben wir mit der Umsetzung eines CAD-Programms zur Fabrikplanung begonnen, das die Rationalisierung des Planungsprozesses unterstützt und damit einen Beitrag zur Verkürzung der Investitionszeit leistet.

Weitere rechnergestützte Arbeitsmittel werden in unserem neuen Werkzeugbau in Braunschweig eingesetzt. Über DNC (Distributed-Numerical-Control) angeschlossene Werkzeugmaschinen stehen in direkter Verbindung mit dem Leitrech-



ner, der Steuerungsdaten verarbeitet, wodurch die Arbeitsabläufe optimiert werden.





Qualität kennt keine Grenzen

Qualität entsteht nicht zufällig, auch nicht allein durch handwerkliches Geschick, zweckgerechte Konstruktion oder richtige Materialauswahl. Qualität ist das Ergebnis des Zusammenwirkens von Menschen, die sich das Ziel gesetzt haben, mit rationellen Mitteln die ständig wachsenden Ansprüche des Marktes zu erfüllen.

Eine Aufgabe der Qualitätssicherung ist es, als Anwaltin des Kunden dafür zu sorgen, daß unsere Produkte weltweit den gültigen hohen Qualitätsansprüchen genügen. So war es von vornherein möglich, bei SEAT in Pamplona Polos auf dem gleichen Qualitätsstand zu fertigen, den die Kunden von der Wolfsburger Fertigung gewohnt sind.

Volkswagen-Qualität entsteht überall in der Welt nach gleichen Maßstäben, Zielen und Prinzipien, auch wenn die Instrumente sich entsprechend den örtlichen Gegebenheiten unterscheiden können, nicht aber die Standards. Eine hohe Qualität erfordert dabei vor allem die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, angefangen von der Forschung und Entwicklung bis hin zu unseren Lieferanten.

Für die Fertigung des neuen Passat in Emden werden Meßverfahren eingesetzt, die bisher nur außerhalb der Automobilindustrie, zum Beispiel im Flugzeug- und Schiffbau sowie in der Land-

vermessung angewandt wurden. Durch den Blick auf fremde Fachgebiete war es möglich, in der Qualitätssicherung von Volkswagen eine Technik anzuwenden, die in einem Bruchteil der bisher benötigten Zeit komplette Fertigungseinrichtungen auf die Einhaltung der vorgegebenen Maße und Formen überprüft.

Dieses neue elektronische Verfahren, auch Theodolitenmeßtechnik genannt, verbessert Qualität und Produktivität bei Volkswagen, indem noch engere Toleranzen sicher eingehalten werden können. Zusätzlich wird die Qualitätsprüfung an den gefertigten Karossen — eine weitere Innovation — von flexiblen Meßrobotern vorgenommen. Diese Technik wird weltweit zum Einsatz kommen.



der Lieferanten als auch von Volkswagen bei und erfolgen damit zum gegenseitigen Nutzen.

Verbesserung des Materialflusses

Gemeinsam mit ausgewählten Lieferanten sind Materialfeinsteuerungs-Projekte durchgeführt worden, die die Versorgung unserer Werke trotz zunehmender Produkt- und Teilevielfalt sichern und Vorräte und Bestände beim Lieferanten und Volkswagen senken.

So konnte mit dem Anlauf des Passat im Werk Emden durch die Standortwahl von Lieferanten in Werksnähe eine fast bestandslose Materialversorgung aufgebaut werden. Durch die Synchronisierung des Fertigungs- und Materialflusses mit den Zulieferbetrieben und eine sequenzgerechte Anlieferung von vormontierten Anbauteilen an das Montageband arbeitet das Werk Emden so gut wie ohne eigenen Bestand. Neben der Reduzierung der Zykluszeit waren für diese Vorhaben u. a. eine gemeinsame Planung einer verbesserten Kommunikation und neue Qualitätssicherungsmaßnahmen erforderlich. Solche Projekte tragen zur Wettbewerbsfähigkeit sowohl

Umweltschutz – eine permanente Aufgabe

In Zeiten knapper werdender Ressourcen und steigenden Wettbewerbs gewinnt der Umweltschutz immer mehr an Bedeutung und wird gleichzeitig zu einer wichtigen unternehmerischen Herausforderung. Dieser Herausforderung hat sich Volkswagen vor allem auch dadurch gestellt, daß die Schadstoffemissionen durch verbesserte Fertigungsverfahren weiter beschränkt werden.

So werden die beim Trocknen der lackierten Fahrzeuge entweichenden Lösemittel von sogenannten „thermischen Nachverbrennungsanlagen“ verbrannt. In Zukunft werden wir schließlich bei diesem technisch aufwendigen und kostenintensiven Verfahren der Luftreinigung zur weiteren Absenkung des Schadstoffanfalls Lösemittel weitestgehend durch Wasser ersetzen. Zur Erprobung der neuen Techniken hat Volkswagen eine Lackier-Versuchsanlage in Wolfsburg errichtet, die unter Serienbedingungen arbeitet.

Ein weiterer Schwerpunkt für den Umweltschutz liegt bei den Volkswagen-Kraftwerken, wo bis 1989 erhebliche

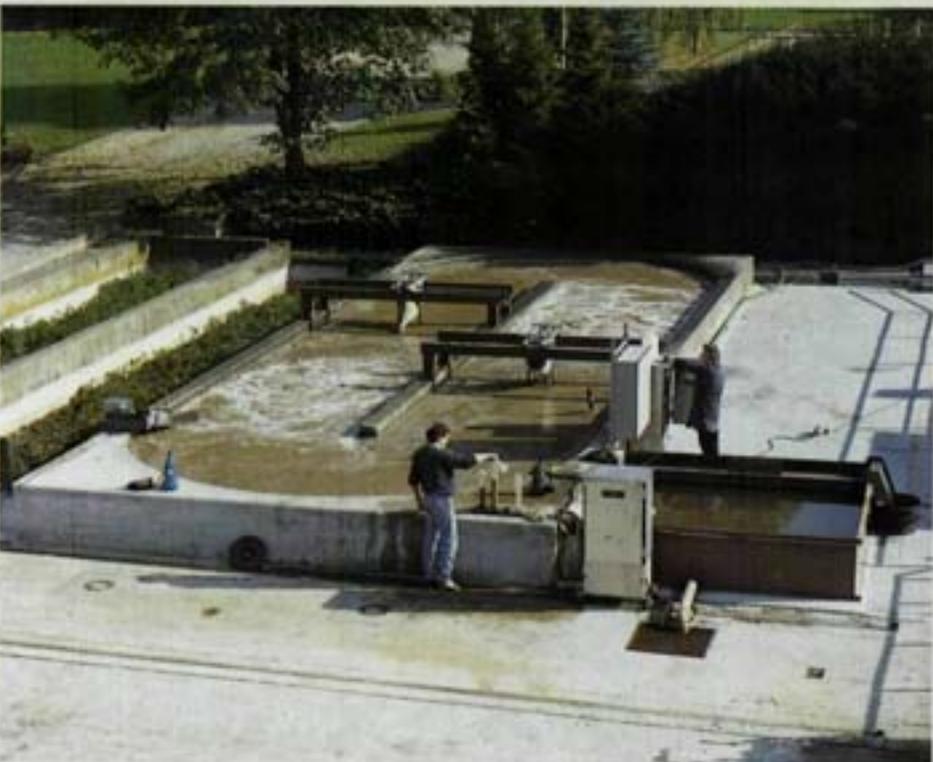
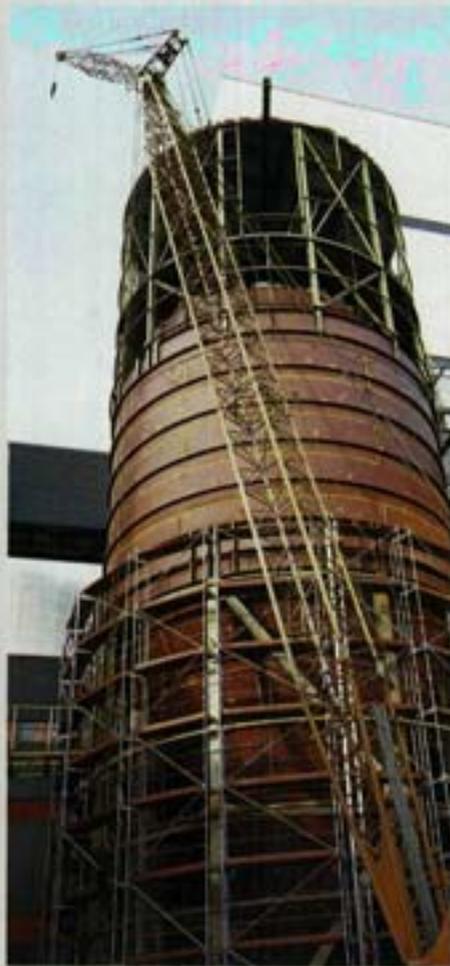
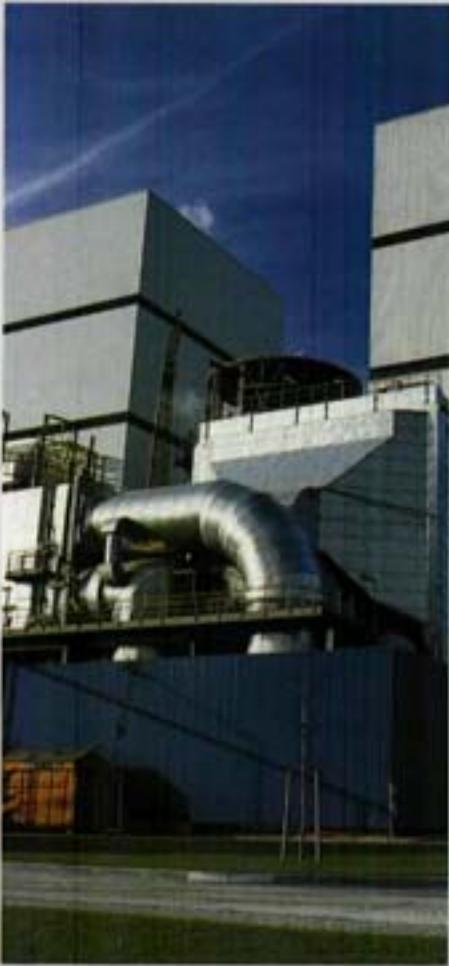
Mittel investiert werden, um die Luftqualität im Wolfsburger Raum noch weiter zu verbessern.

Unsere Bemühungen für den Umweltschutz sind ein nie endender Prozeß, in den die jeweils neuesten Forschungsergebnisse eingebracht werden. Dafür arbeiten wir eng mit Universitäten und Forschungsinstituten zusammen, u. a. in folgenden Feldern:

- Reinigung von Abluft aus Lackierereien mit Mikroorganismen,
- Vermeidungsstrategien bei Sonderabfällen,
- großtechnische Versuche zur Verbesserung der Abwasserreinigung.

Diese exemplarisch aufgeführten Aktivitäten bilden – gemeinsam mit den fahrzeug- und arbeitsplatzbezogenen Maßnahmen – einen Beitrag von Volkswagen zum Erhalt und zur Verbesserung unserer Umwelt.





Bildungsarbeit bei Volkswagen

Künftig ist noch mehr als bisher die Qualifikation der Mitarbeiter von entscheidender Bedeutung. Deshalb steht die fachliche Fortbildung im Vordergrund der Bildungsarbeit von Volkswagen. Eine Voraussetzung hierfür stellt u. a. die Errichtung eines Technologie-Trainingszentrums in Braunschweig dar, in dem in sechs Labor- und Schulungsräumen die Fachgebiete Elektro- und Steuerungstechnik vermittelt werden.

Nach einjähriger Bauzeit wurde das erweiterte Bildungs- und Kommunikationszentrum Haus Rhode wiedereröffnet. Hiermit wird den steigenden Kapazitätsanforderungen an die Fortbildung unserer Führungs- und Führungsnachwuchskräfte Rechnung getragen.

Im Bereich der Berufsausbildung wurden als Folge der Neuordnung der industriellen Metall- und Elektroberufe die Ausbildungsgänge neu zusammengefaßt und den Betriebs- und Produktionsabläufen angeglichen. Die Volkswagen AG hat in der gewerblich-technischen und kaufmännischen Ausbildung 1.543 Ausbildungsplätze neu besetzt, wodurch sich die Gesamtzahl der Auszubildenden

auf 4.538 erhöhte. Damit konnte wesentlich zur Entlastung der regionalen Arbeitsmärkte beigetragen werden.

Tarifvertragliche Regelungen

Am 1. April 1987 ist der „Tarifvertrag zur sozialen Sicherung der Arbeitnehmer bei technischen und arbeitsorganisatorischen Änderungen“ (Technik-Tarifvertrag), mit einer Laufzeit bis zum 31. März 1992, in Kraft getreten. Das alte Rationalisierungsabkommen aus dem Jahr 1968 wurde dadurch ersetzt. Die neue Vereinbarung enthält im Zusammenhang mit Rationalisierungsinvestitionen einen verbesserten Bestandschutz der Arbeitsverhältnisse (Tätigkeit und Entgelt) und schreibt – auch im Interesse des Unternehmens – eine bedarfsgerechte Qualifikation der Mitarbeiter vor.

Daneben wurden im Mai 1987 für die Mitarbeiter der Volkswagen AG neue Arbeitszeit- und Entgelt-Tarifverträge abgeschlossen. Die neuen Regelungen haben eine Laufzeit von drei Jahren und können erstmals zum 31. Oktober 1990 gekündigt werden. Sie beinhalten eine prozentuale Erhöhung der tariflichen Entgelte für jeweils 12 Monate, und

Das neugestaltete Bildungs- und Kommunikationszentrum Haus Rhode



zwar in den Jahren 1987—1989 jeweils ab 1. November um 3,7%, um 2,0% und um 2,5%. Für die Ausbildungsvergütungen wurden bei gleichen Laufzeiten jeweils einheitliche Erhöhungen für alle Ausbildungsjahre vereinbart.

Zusätzlich sehen die Verträge eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit ab dem 1. August 1988 um 1 1/2 Stunden auf 37 Stunden vor. Die Ausbildungszeit wurde vom 1. April 1988 an um 1 1/2 Stunden auf 38,5 Stunden in der Woche verkürzt.

Im Dezember 1987 wurde der „Tarifvertrag über Teilzeitarbeit“ abgeschlossen, der am 1. Januar 1988 in Kraft getreten ist. Er enthält tarifvertragliche Rahmenregelungen und kann erstmals zum 31. Oktober 1990 gekündigt werden. Unter anderem ist in dieser Vereinbarung eine Mindestarbeitszeit von 20 Stunden in der Woche im Durchschnitt eines Monats festgelegt. Gleichzeitig wird damit sichergestellt, daß Teilzeitarbeitsverhältnisse bei der Volkswagen AG der Sozialversicherungspflicht unterliegen.

Betriebliche Altersversorgung

Am 31. Dezember 1987 bezogen 28.210 ehemalige Mitarbeiter der Volkswagen AG oder deren Hinterbliebene eine Rente aus der betrieblichen Altersversorgung. Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Anpassung der Renten an die Lebenshaltungskosten erhielten 10.792 Versorgungsberechtigte vom 1. Januar 1987 an höhere Leistungen.

Anfang 1987 ist mit dem Gesamtbetriebsrat eine neue Altersversorgung vereinbart worden. Danach kommt für Personalzugänge ab dem 1. Januar 1987 eine reduzierte Leistungsstaffel in der betrieblichen Altersversorgung zum Tragen. Für alle bereits vor diesem Zeitpunkt bei Volkswagen beschäftigten Mitarbeiter bleiben die Leistungen der Altersversorgung unverändert.

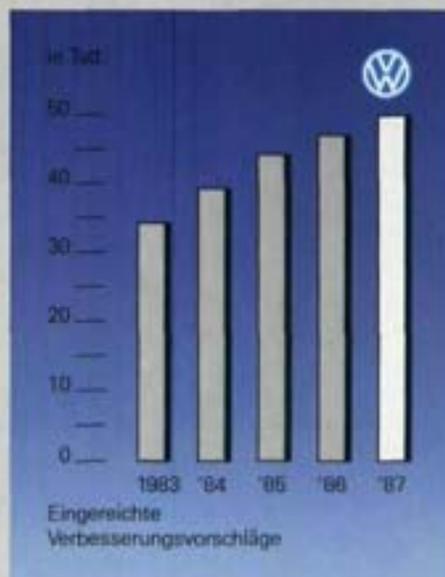
Vorruhestandsregelung

Wie in den Vorjahren wurde eine sogenannte 58er-Regelung praktiziert. Dadurch konnten 2.405 Mitarbeiter vorzeitig in den Ruhestand gehen. In den vergangenen Jahren haben rd. 27.000 Belegschaftsangehörige der Volkswagen AG von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

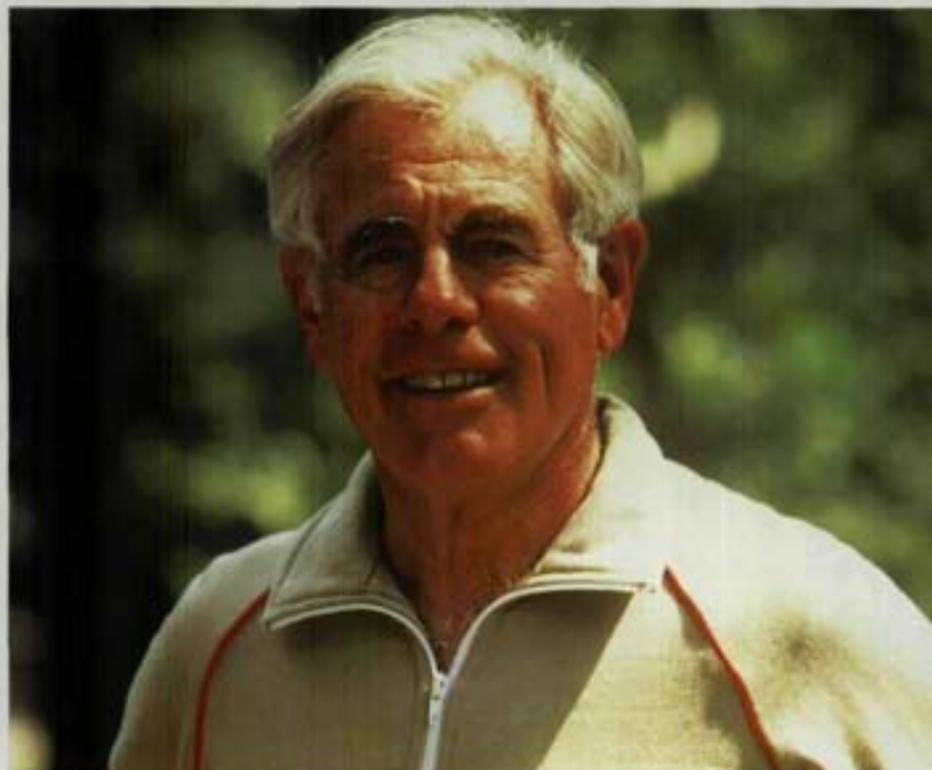
Teilnahme am Vorschlagswesen

Die Vorschläge unserer Mitarbeiter tragen in weiter steigendem Maße zur Verbesserung der Produktivität, der Arbeitsabläufe und der Arbeitsbedingungen sowie zur Steigerung der Produktqualität bei. Die Erfolge auf diesen Gebieten sind Ausdruck der Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen und den Zielen der Unternehmenspolitik.

Gegenüber dem Geschäftsjahr 1986



stieg die Anzahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge um 4,9% auf 49.737. Die Prämiensumme für realisierte Ideen erhöhte sich von 15,9 Mio. DM auf 17,5 Mio. DM. Dabei konnte die Höchstprämie von 100.000 DM zwanzigmal überreicht werden.



Europa: AUDI AG

AUDI AG – erhebliche Verkaufszuwächse

Der Geschäftsverlauf der AUDI AG war vor allem geprägt durch den Erfolg der beiden Modelle Audi 80/90. Als Folge der hervorragenden Marktaufnahme dieser Fahrzeuge in Europa nahmen die weltweiten Auslieferungen von Audis an Kunden um 15,3 % auf 418.998 Automobile zu.

In der Bundesrepublik Deutschland lagen die Verkäufe mit 212.455 Wagen (+ 37,8 %) deutlich über der Gesamtmarktausweitung. Die Aufwärtsentwicklung von Audi spiegelte sich auch in dem 3. Platz der Audi 80/90 Modellreihe in der inländischen Zulassungsstatistik wider. Im europäischen Ausland konnte mit 142.057 Fahrzeugen (+ 12,2 %) ebenfalls deutlich der Vorjahreswert übertroffen werden.



Aufgrund der guten Absatzlage konnte die Produktion um 15,5% auf 443.067 Einheiten (einschließlich 25.833 Porsche-Typen) ausgeweitet werden – der bisher höchste Stand in der Unternehmensgeschichte. Im August wurde das sechsmillionste Audi-Fahrzeug seit der Übernahme der ehemaligen Auto Union GmbH durch die Volkswagen AG – ein Audi 100 quattro – fertiggestellt.

Mit 39.325 Mitarbeitern (– 1,3%) war die Belegschaft zum 31. Dezember 1987 nur geringfügig niedriger als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres.

Im Werk Neckarsulm werden für die Porsche AG die Modelle 924/944 gefertigt. Die Porsche AG hat entsprechend den Möglichkeiten des zunächst noch bis zum 31. Dezember 1989 laufenden Montagevertrags für 1988 rd. 4.000 Wagen weniger als 1987 bestellt. Daher war es erforderlich, für die in der Porsche-Fertigung beschäftigten Mitarbeiter Kurzarbeit zu vereinbaren.

Durch den gestiegenen Fahrzeugabsatz und den anhaltenden Trend zu höherwertigen Ausstattungen nahmen die Umsatzerlöse um 14,7% auf 11.366 Mio. DM zu. Während im Inland und auf den europäischen Märkten Umsatzsteigerungen zu verzeichnen waren, mußten auf dem nordamerikanischen Markt infolge des niedrigen Dollarkurses und abnehmender Gesamtverkäufe Einbußen hingenommen werden.

Der erzielte Überschuß wurde im Rahmen des Gewinnabführungsvertrags von der Volkswagen AG übernommen.

Der neue Audi 90 – ein Beispiel für überzeugende Technik und hochwertige Ausstattung

Der neue Audi 90 schließt die Lücke zwischen dem wirtschaftlichen und kompakten Audi 80 und den geräumigen Reiselimosinen Audi 100/200. Mit den leistungsstarken Fünfzylinder-Motoren von 2,0 l/85 kW (115 PS) bzw. 2,3 l/100 kW (136 PS) und seiner hochwertigen Ausstattung ist er die dynamische Alternative in der gehobenen Kompaktklasse.



Auch für dieses Modell wird das neue Audi-Sicherheitssystem procon-ten angeboten. Dieser Beitrag von Audi zur passiven Sicherheit im Straßenverkehr wurde mit nationalen und internationalen Preisen ausgezeichnet.

In der quattro-Version löst das Torsen-Differential, wie schon vorher im neuen Audi 80, das bisher verwendete Kegelrad-Zwischendifferential ab. Das neue Differential regelt auf mechanischem Weg stufenlos die Verteilung der Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse. So erhält die Achse mit der größeren Straßenhaftung automatisch mehr Antriebskraft zur Verbesserung des Fahrverhaltens, vor allem in Grenzbereichen.

Seit dem Geschäftsjahr 1987 werden alle Audi quattro-Modelle serienmäßig mit ABS ausgerüstet. Damit wird das hervorragende Fahrverhalten dieser Fahrzeuge durch ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit ergänzt.

Anfang 1988 wurde die Audi 100/200-Serie deutlich aufgewertet. Die in das Audi 80/90-Programm aufgenommenen Ausstattungsneuheiten, wie z. B. das Sicherheitssystem procon-ten, werden nunmehr auch für diese Modellreihen angeboten. Zusätzlich präsentiert sich diese Serie mit einem neugestalteten Innenraum und einer erweiterten Grundausstattung, zu der u. a. höhenverstellbare Sicherheitsgurte und ein serienmäßiges Fünfganggetriebe gehören. Außerdem erhielt der Audi 100 einen neuen 1,8 l/65 kW (88 PS)-Basismotor mit ungeregeltem Katalysator sowie einen neuen Fünfzylinder-Einspritzer mit 2,0 l/85 kW (115 PS) und geregeltem Katalysator. Beim Audi 200 wurde die Leistung des Fünfzylinder-Turbo-Motors auf jetzt 147 kW (200 PS) angehoben.

Für alle in Europa neuzugelassenen Fahrzeuge mit vollverzinkter Karosserie gewährt die AUDI AG zudem seit Januar dieses Jahres eine 10-Jahres-Garantie gegen Karosseriedurchrostung und setzt damit neue Maßstäbe in der Großserienfertigung.



Europa: V.A.G Leasing GmbH, interRent Autovermietung GmbH

V.A.G Leasing – Marktführerschaft gestärkt

Die V.A.G Leasing GmbH baute mit 124.500 Fahrzeugauslieferungen ihre führende Position im deutschen Automobil-Leasing weiter aus. Der Fahrzeugbestand wurde um 24,3% auf 235.000 Wagen erhöht. Diese expansive Entwicklung war vor allem auf einen anhaltenden Zuwachs im Privatkunden-Bereich zurückzuführen.

Durch den guten Geschäftsverlauf erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 2.161 Mio. DM. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuß.

Zur Unterstützung der Verkaufsaktivitäten der Seat Deutschland GmbH wurde am 6. Mai 1987 die Seat Leasing GmbH als 100%ige Tochtergesellschaft der V.A.G Leasing GmbH gegründet.

interRent – auch 1987 auf Erfolgskurs

Die interRent Autovermietung GmbH vermietet Personen- und Lastkraftwagen zusammen mit ihren Vertragspartnern über weltweit 1.700 Vermietstationen in 61 Ländern. Der in den vergangenen Jahren ständig erweiterte und den Marktanforderungen angepaßte Mietwagenpark zählt heute rd. 85.000 Fahrzeuge.

In der Bundesrepublik Deutschland behauptete die Gesellschaft mit rd. 11.500 Mietwagen auch 1987 eine gute Position. In Europa werden die Geschäfte über zwei Tochtergesellschaften sowie ein eigenständiges interRent-Lizenzpartner-System abgewickelt. Auf dem nord-amerikanischen Markt arbeitet die Gesellschaft mit der Dollar Rent-A-Car System, Inc. zusammen.

Im Zuge der allgemeinen Geschäftsausweitung wurde das Stammkapital der interRent im Schütt-aus-hol-zurück-Verfahren um 33,0 auf 45,0 Mio. DM erhöht.

Die erfolgreiche Geschäftsentwicklung schlug sich in einem gestiegenen Umsatzvolumen nieder. Für 1987 weist die Gesellschaft einen Gewinn aus.



Europa: V.A.G Kredit Bank GmbH, V.A.G Transport GmbH, VOTEX GmbH

V.A.G Kredit Bank — Geschäftsvolumen deutlich erhöht

Die gute Automobilkonjunktur und die verstärkten Aktivitäten der V.A.G Kredit Bank GmbH führten zu einer überproportionalen Ausweitung des Kreditgeschäfts im Inland und auf Teilmärkten in Europa. Dies zeigte sich auch in einer Erhöhung der Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 16,4 % auf 3.143 Mio. DM.

Mit konkurrenzfähigen Kreditangeboten für die V.A.G Kundschaft sowie einem marktgerechten und vorteilhaften auf die Belange der V.A.G Organisation zugeschnittenen Finanzierungsangebot konnte die Gesellschaft ihre Position weiter ausbauen und einen guten Beitrag zur Absatzförderung der Produkte des Volkswagen-Konzerns leisten.

Die V.A.G Kredit Bank erzielte 1987 ein positives Unternehmensergebnis, das im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die Volkswagen AG abgeführt wurde.



Zur Unterstützung der Verkäufe von SEAT-Fahrzeugen ist am 15. April 1987 die Seat Kredit Bank GmbH als 100%ige Tochtergesellschaft der V.A.G Kredit Bank GmbH gegründet worden.

V.A.G Transport — positive Ertragslage

Die V.A.G Transport GmbH ist ein weltweit operierendes Dienstleistungsunternehmen, das im internationalen See-, Land- und Luftverkehr sowie im Speditions-, Umschlags- und Stauereigewerbe für den Volkswagen-Konzern und für Dritte die Abwicklung von Transporten übernimmt. Dabei wird sowohl im Charter- als auch im Liniengeschäft gearbeitet.

Die Gesellschaft beförderte — vor allem infolge der Absatzeinbußen auf dem amerikanischen Kontinent — mit 539.346 Automobilen 4,6 % weniger als im Vorjahr. Ein bedeutender Anteil der Transporte entfiel wiederum auf Fahrzeugteile.

Der Geschäftsverlauf der V.A.G Transport wurde durch den Dollarkursverfall erheblich beeinträchtigt. Dennoch erwirtschaftete die Gesellschaft einen Überschuß, der aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der Volkswagen AG übernommen wurde. Den 25 %-Anteil der InterRent an der V.A.G Transport hat die Volkswagen AG zum Jahresende erworben.

Zur Intensivierung des Verschiffungsgeschäfts ist am 15. Oktober 1987 die Umschlaggesellschaft Autoport Emden GmbH gegründet worden, an der die V.A.G Transport GmbH eine Beteiligung von 25 % hält.

VOTEX GmbH — Inlandsgeschäft deutlich ausgeweitet

Die Geschäftstätigkeit der VOTEX GmbH umfaßt den Handel sowie die Entwicklung und Herstellung von fahrzeugspezifischen Zubehörteilen für Volkswagen- und Audi-Modelle.

Die Umsatzerlöse der VOTEX GmbH erhöhten sich 1987 hauptsächlich durch den im Inland deutlich gesteigerten Verkauf von Autozubehörteilen um 11,4 % auf 127,6 Mio. DM. Parallel dazu war auch eine Ergebnisverbesserung zu verzeichnen.



Europa: Volkswagen Bruxelles S.A., TAS Tvoronica Automobila Sarajevo

Volkswagen Bruxelles – neuer Produktionsrekord

Durch die anhaltend gute Nachfrage nach dem Golf erzielte die Volkswagen Bruxelles S.A. mit 209.498 Einheiten dieses Modells (+ 8,7 %) einen neuen Produktionsrekord. Um dieses Volumen erreichen zu können, war eine weitere Erhöhung der arbeitstäglichen Fertigung von 834 auf 927 Golf-Fahrzeuge erforderlich. Zusätzlich montierte die Gesellschaft im Geschäftsjahr 164 Volkswagen-Iltis-Geländewagen.

Die Volkswagen Bruxelles erwirtschaftete einen Gewinn.

TAS – auch 1987 positives Ergebnis

Die Produktion der TAS Tvoronica Automobila Sarajevo verminderte sich – trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Jugoslawien – nur leicht um 1,2 % auf 30.575 Fahrzeuge. Davon waren 15.837 Einheiten für den Export an die Volkswagen AG bestimmt.

Im Inland stieg der Absatz einschließlich der importierten Fahrzeuge um 3,5 % auf 14.284 Volkswagen- und Audi-Modelle.

Die TAS schloß mit einem knappen Jahresüberschuß ab.



Europa: AUTOGERMA S.p.A., V.A.G France S.A., V.A.G Sverige AB

AUTOGERMA – erfolgreichste europäische Konzern-Vertriebsgesellschaft

Mit 171.504 Volkswagen- und Audi-Auslieferungen an Kunden übertraf die AUTOGERMA S.p.A. die Verkäufe des Vorjahres deutlich um 15,7 %. Der Pkw-Marktanteil in Italien verbesserte sich dadurch auf 8,4 (7,8) %; davon entfielen auf Volkswagen 7,1 (7,0) % und auf Audi 1,3 (0,8) %. Die Gesellschaft war weiterhin der bedeutendste Importeur des Volkswagen-Konzerns in Europa.

Dieser Erfolg wurde neben dem Golf maßgeblich durch die gute Marktaufnahme der Modellreihe Audi 80/90 bestimmt, bei der sich die Auslieferungen mehr als verdoppelten. Von der Marke Volkswagen wurden 146.661 Automobile verkauft (+ 9,2 %) und von Audi 24.843 (+ 79,3 %).

Die AUTOGERMA erzielte wiederum ein gutes Ergebnis.



V.A.G France – Verkäufe auf neuem Höchststand

Unsere französische Tochtergesellschaft V.A.G France S.A. erzielte mit 144.976 ausgelieferten Volkswagen- und Audi-Modellen (+ 10,0 %) die höchste jährliche Verkaufszahl seit ihrem Bestehen. Dadurch konnte der Pkw-Marktanteil auf dem expandierenden französischen Automobilmarkt mit 6,1 % auf dem hohen Vorjahresniveau gehalten werden. Das beliebteste Konzernmodell in Frankreich war nach wie vor der Golf.



Auch 1987 erwirtschaftete die V.A.G France einen Gewinn.

Im Zuge der Neuordnung des Finanzierungs- und Leasinggeschäfts in Frankreich wurden diese Aktivitäten bei der Tochtergesellschaft V.A.G Financement zusammengefaßt.

V.A.G Sverige – Marktposition ausgebaut

Die V.A.G Sverige AB konnte im abgelaufenen Jahr mit 42.445 Fahrzeugen (+ 18,4 %) ihre Spitzenposition als größter Automobilimporteur Schwedens weiter ausbauen. Dabei wurden 35.787 Personenkraftwagen (+ 20,1 %) ausgeliefert, was einem Marktanteil von 11,6 % nach 11,2 % im Vorjahr entsprach. Im Marktsegment der leichten Nutzfahrzeuge verkaufte Volkswagen 6.658 Lkw (+ 9,8 %).

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



Nordamerika: Volkswagen of America, Inc., Volkswagen Canada Inc.

Abschwächung der Automobilkonjunktur

Auf dem US-Automobilmarkt blieben die Pkw-Neuzulassungen 1987 mit 10.842.859 Wagen (-9,5%) deutlich hinter dem Vorjahr zurück. Von der schwächeren Nachfrage waren in erster Linie die heimischen Hersteller betroffen, während insbesondere die japanischen Fahrzeuge aus amerikanischer Produktion einen erheblichen Verkaufszuwachs von 64,3% verzeichneten. Im Kleinwagen-Bereich machte sich dabei die zunehmende Konkurrenz durch fernöstliche Anbieter und durch in Korea oder Mexiko hergestellte Fahrzeuge amerikanischer Unternehmen drastisch bemerkbar. Die Abschwächung der Automobilkonjunktur in Verbindung mit einem Überangebot an Fahrzeugen führte zu massiven Verkaufsförderungen nahezu aller Wettbewerber in einem bisher nicht gekannten Ausmaß.

Der Pkw-Absatz auf dem kanadischen Markt zeigte im Berichtsjahr eine leicht rückläufige Tendenz (-2,6%). Einer Abnahme der Verkäufe von Fahrzeugen aus heimischer Produktion (-8,7%) stand eine Zunahme der Auslieferungen von Importmodellen gegenüber (+10,4%).

Volkswagen of America – erfolgreiche Markteinführung des Volkswagen Fox

Die Abschwächung der Automobilnachfrage sowie wechselkursbedingte Preiserhöhungen führten bei der Volkswagen of America, Inc. zu einer Verringerung der Auslieferungen um 15,9% auf 233.027 Fahrzeuge. Hiervon wurden über die Volkswagen-Division 191.705 Fahrzeuge (-11,7%) verkauft, während die Audi-Division 41.322 Wagen (-30,9%) an Kunden auslieferte.

Positive Impulse ergaben sich für Volkswagen vor allem durch den im Frühjahr auf dem US-Markt eingeführten Volkswagen Fox aus Brasilien. Von diesem Fahrzeug der Kompaktklasse, mit dem Volkswagen in die untere Preiskategorie zurückkehrt, konnten 40.176 Wagen an Kunden ausgeliefert werden. Als weitere neue Modellreihe wurde der Audi 80/90 Anfang November auf dem US-amerikanischen Markt vorgestellt.

Zur Refinanzierung ihrer Geschäfte hat im Oktober 1987 die VW Credit, Inc. als 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen of America über eine neugegründete Tochtergesellschaft, die Volks-



wagen Lease Finance Corporation, Schuldverschreibungen in Höhe von 150 Mio. US \$ auf dem US-Kapitalmarkt begeben.

Aufgrund der ungenügenden Kapazitätsauslastung, der starken Beeinflussung durch den niedrig bewerteten Dollar, großer Marketingausgaben und der Vorsorgemaßnahmen für die eingeleitete Schließung des Werks Westmoreland weist die Volkswagen of America einen Verlust aus.

Verlagerung der Produktion

Die im April 1978 von Volkswagen aufgenommene Produktion im Montagewerk Westmoreland, Pennsylvania, erfolgte vor allem vor dem Hintergrund der seinerzeit ständig wachsenden Nachfrage nach Fahrzeugen der Kompaktklasse. Besonders die Diesel-Ausführungen des Golf erfreuten sich damals als Folge des günstigen Dieselmotorkraftstoff-Preises großer Beliebtheit.

Durch die Errichtung neuer Kapazitäten – überwiegend japanischer Hersteller – verstärkte sich in den Folgejahren der Wettbewerb. Damit einher ging eine immer größere Aufsplitterung der gleichzeitig schrumpfenden Fahrzeugklassen. So konnten die technischen Kapazitäten des Werks Westmoreland immer weniger ausgelastet werden.

Mit der Entscheidung, die Produktion in Westmoreland zum Ende des Modelljahres 1988 auslaufen zu lassen, wurde im November 1987 die unumgängliche Anpassung an die veränderten Marktgegebenheiten vollzogen, nachdem bereits im Juni 1987 das Preßwerk South Charleston geschlossen worden war. Um die Auswirkungen sowohl für die betroffenen Mitarbeiter als auch für die Region zu begrenzen, wurde ein Sozialplan erstellt, der u. a. nach Betriebszugehörigkeit gestaffelte Abfindungen vorsieht. Darüber hinaus sucht Volkswagen, unterstützt von der Regierung des Bundesstaates Pennsylvania, einen Käufer für das Werk Westmoreland.

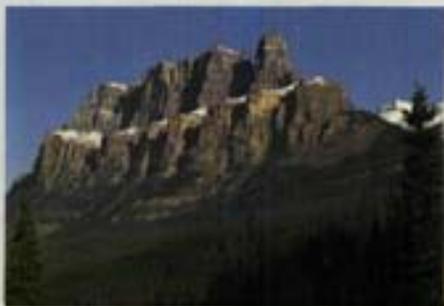
Volkswagen Canada – Marktposition behauptet

Die Volkswagen Canada Inc. konnte mit 41.881 Auslieferungen an Kunden den Vorjahreswert knapp behaupten (– 3,0%). Dies war hauptsächlich auf den Erfolg des Volkswagen Fox aus Brasilien zurückzuführen. Ein Marktanteil von 3,9 (3,9) % bedeutete für die Gesellschaft weiterhin den vierten Platz unter den Automobilimporteuren.

Im Werk Barrie/Ontario wurde im Rahmen des weltweiten Konzernverbunds

die Kapazität zur Herstellung von Einzelteilen und Komponenten – besonders auf der Basis von Aluminium – planmäßig erweitert, wobei sich der derzeit niedrige Kurs der kanadischen Währung für die Lieferungen an die Volkswagen AG günstig auswirkt.

Die Volkswagen Canada erwirtschaftete einen Jahresüberschuß.



Lateinamerika: AUTOLATINA-Gesellschaften

Erste Stabilisierungstendenzen der Automobilnachfrage

In Lateinamerika haben sich die allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedingungen weiter verschlechtert, wobei in Mexiko jedoch leichte Stabilisierungstendenzen erkennbar waren. Von den schwierigen Wirtschaftsbedingungen in dieser Region war auch die Automobilindustrie betroffen.

In Brasilien wirkte sich neben dem Rückgang der Automobilnachfrage insbesondere die Preisgenehmigungspolitik für Kraftfahrzeuge negativ aus, die im letzten Quartal des vergangenen Jahres auch rechtliche Auseinandersetzungen zur Folge hatte. Dieser Konflikt wurde mit Erlaß des brasilianischen Finanzministers vom 8. März 1988 beigelegt; danach wird der gesamten Automobilindustrie die Weitergabe der inflationsbedingten Kostenerhöhungen in den Verkaufspreisen gestattet.

Auf dem mexikanischen Automobilmarkt war die Nachfrage infolge der anhaltenden Verunsicherung über die weitere konjunkturelle Entwicklung ebenfalls rückläufig. Nach mehreren Jahren einer äußerst schwachen Automobilkonjunktur stellte sich 1987 in Argentinien ein gewisser Nachholbedarf ein, der zu einem 14,0%igen Anstieg der Pkw-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr führte.

AUTOLATINA – Kooperation zur Zukunftssicherung

Der südamerikanische Raum wird trotz vielfältiger Unwägbarkeiten aufgrund des nach wie vor bestehenden großen Wachstumspotentials auch weiterhin ein sehr wichtiger Absatzmarkt für den Volkswagen-Konzern bleiben. Dieser Einschätzung folgend, wurde mit den AUTOLATINA-Gesellschaften ein wichtiger Schritt der aktiven und expansiven Zukunftssicherung unserer Position in dieser Region vollzogen.

Die Bedeutung für die Volkswirtschaften in Brasilien und Argentinien, insbesondere für die Automobilbranche, zeigt sich nicht nur in der erreichten starken Marktposition, sondern auch in der hohen Zahl von Arbeitsplätzen, die – einschließlich Händlern und Zulieferern – mit den Volkswagen-Ford-Gemeinschaftsunternehmen AUTOLATINA in beiden Ländern verbunden sind.

Die bereits in den ersten sechs Monaten nach dem offiziellen Start der AUTOLATINA in enger Abstimmung mit den beiden Muttergesellschaften erzielten Erfolge bei der notwendigen Kostenreduzierung sind charakteristisch für das große Potential an möglichen Synergieeffekten, das durch die Kooperation erschlossen wird.



Lateinamerika: Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda.

AUTOLATINA in Brasilien — deutlich erhöhte Fahrzeugexporte

Die Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda. verkaufte insgesamt 456.487 Einheiten. Davon entfielen 326.237 Modelle auf die Marke Volkswagen (-15,7%) und 130.250 auf Ford.

Mit 177.653 in Brasilien verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (-43,6%) erreichte Volkswagen einen Marktanteil von 36,7%. Im Lkw-Wettbewerbsbereich bis 22 t verminderte sich der Volkswagen-Absatz um 31,5% auf 9.947 Einheiten. Das entsprach einem Marktanteil von 14,6%.

Forciert wurde demgegenüber der Export mit 147.912 Volkswagen- und Ford-Modellen, was allerdings nur zu Lasten des Inlandsgeschäfts möglich war. Dabei wurden die Volkswagen-Ausfuhren mit 138.637 Fahrzeugen mehr als verdoppelt. Maßgebend hierfür waren insbesondere die im Februar 1987 aufgenommenen Lieferungen des Fox nach

Nordamerika, die sich auf 73.937 Wagen beliefen.

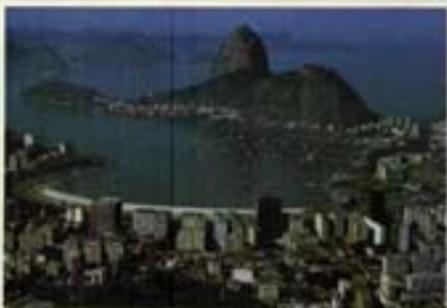
Trotzdem mußte die Fertigung des Gemeinschaftsunternehmens aufgrund der schwierigen Absatzbedingungen und Zulieferschwierigkeiten im Inland zurückgenommen werden. Zusätzlich wurde die Herstellung durch Arbeitskämpfe sowie durch einen zeitweiligen Auslieferungsstopp als Folge unzureichender Preisgenehmigungen beeinträchtigt. Die Produktion von Volkswagen- und Ford-Fahrzeugen belief sich auf 453.848 Einheiten.

Zum Jahresende 1987 waren 50.858 Personen beschäftigt.

Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis sind dem Gemeinschaftsunternehmen 3.784 Mio. Cruzado (= 161 Mio. DM) zugeführt worden.

Als Folge der nicht kostendeckenden Preise im Inland sowie geringerer Exporterlöse durch die nicht ausreichende

Wechselkursanpassung des Cruzado an den US-Dollar mußte die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag hinnehmen, der entsprechend dem 51%igen Beteiligungsanteil das Ergebnis des Volkswagen-Konzerns belastete.



Lateinamerika: Autolatina Argentina S.A.

AUTOLATINA in Argentinien — Zusammenlegung der Fahrzeugfertigung

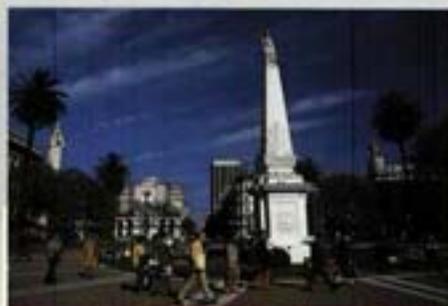
Im Berichtsjahr verkaufte die Autolatina Argentina S.A. 52.820 Automobile, 19.656 Volkswagen- (— 14,8 %) und 33.164 Ford-Fahrzeuge. Der Volkswagen-Anteil an den gestiegenen Neuzulassungen in Argentinien ging von 13,6 auf 10,3 % zurück.

Die Autolatina Argentina S.A. konnte an der Marktausweitung nicht in vollem Umfang teilhaben, da sich durch die Verlegung der Fahrzeugfertigung vom Werk San Justo zu den Standorten Pacheco und Monte Chingolo Produktionsunterbrechungen ergaben. Insgesamt belief sich die Fertigung auf 53.248 Fahr-

zeuge; davon waren 20.112 Volkswagen (— 13,0 %) und 33.136 Ford-Modelle.

Die Gesellschaft beschäftigte zum 31. Dezember 1987 8.032 Mitarbeiter.

Das negative Ergebnis der Autolatina Argentina S.A. im Geschäftsjahr resultierte im wesentlichen aus den einmaligen Kosten der Zusammenlegung der beiden Unternehmen Volkswagen und Ford. Aber auch in Argentinien machte sich bereits ein Synergieeffekt bemerkbar, der zeigt, daß wir auf dem richtigen Weg sind.



Lateinamerika: Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.

Volkswagen de Mexico – Marktanteil behauptet

Die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. lieferte im abgelaufenen Geschäftsjahr 58.734 Fahrzeuge an Kunden aus (-12,4%). Gestützt auf die gute Marktaufnahme der Anfang des Jahres eingeführten Golf- und Jetta-Nachfolgemodelle, konnte der Pkw-Marktanteil mit 32,9 (34,2%) nahezu gehalten werden. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ergab sich mit 7.347 Wagen ein Rückgang der Verkäufe um 26,4%.

Als Folge der unbefriedigenden Verkäufe und der zweimonatigen Arbeitsunterbrechung Mitte des Jahres blieb die Produktion der Gesellschaft mit 48.722 Fahrzeugen um 31,9% unter der von 1986. Die Versorgung des Konzernverbunds mit Motoren und Komponenten während der Streikphase war ohne wesentliche Beeinträchtigung sichergestellt. Die Belegschaftszahl verringerte sich um 4,6% auf 13.365 Mitarbeiter.

Zur Nutzung des kostengünstigen Standorts Mexiko sowie zur Erfüllung bestehender Exportverpflichtungen wurde eine Aufstockung der Kapazitäten für die Verbundfertigung vorgenommen. Die

Finanzierung dieser Investitionen erfolgte durch Kapitalzuführungen der Volkswagen AG in Höhe von 118 Mio. DM.

Bei der Volkswagen de Mexico führten der weitere Absatzrückgang, die Verteuerung der Importe infolge der starken Währungsänderungen sowie die Auswirkungen des Arbeitskampfes zu einem negativen Ergebnis.



Afrika: Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.

Volkswagen of South Africa – weitere Festigung der Marktposition

Volkswagen ist seit über 30 Jahren in Südafrika tätig. Das Unternehmensleitbild war seit jeher davon geprägt, die Mitarbeiter unter Beachtung des Gleich-

heitsgrundsatzes im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu fördern sowie die lokale Industrie und das Gemeinwesen mit dem Ziel einer Erhöhung des Lebensstandards weiterzuentwickeln. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Ausbildung und sozialen Verhältnisse der nichtweißen Bevölkerung sowie das im Vergleich zum Landesdurchschnitt hohe Lohnniveau und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften.



In Südafrika stabilisierte sich 1987 der wirtschaftliche Erholungsprozeß. Dies bedeutete auch für die Kraftfahrzeugindustrie eine Verbesserung der wesentlichen Rahmenbedingungen. Ein Nachfrageplus von 17,3 % bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen belegte den positiven Trend.





Die Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. erzielte mit 47.237 ausgelieferten Fahrzeugen (+ 30,6 %) einen über der Marktausweitung liegenden Verkaufszuwachs, so daß sich der Anteil an den Pkw-Neuzulassungen auf 19,9 (17,4) % verbesserte. Mit dem Golf und dem Jetta stellte die Marke Volkswagen zudem die meistverkaufte Modellreihe auf dem südafrikanischen Markt.

Dem gestiegenen Absatz entsprechend wurde die Produktion auf 44.167 Einheiten erhöht. Dies führte auch zu einer Zunahme der Beschäftigtenzahl um 16,8 % auf 6.811 Mitarbeiter.

Durch den Verkaufserfolg und die Produktivitätsverbesserungen konnte die Volkswagen of South Africa einen Jahresüberschuß erzielen.



Afrika: Volkswagen of Nigeria Ltd.

Volkswagen of Nigeria – positives Ergebnis

Die unverändert schwierige Wirtschaftslage in Nigeria hatte einen ungünstigen Einfluß auf die Automobilnachfrage, die auf dem sehr niedrigen Niveau des Vorjahres verharrte. Die Auslieferungen der Volkswagen of Nigeria Ltd. an Kunden verminderten sich daher auf 1.574 Personenwagen (-29,0%) und 747 leichte Nutzfahrzeuge (-14,2%).

Wegen hoher Lagerbestände waren alle Hersteller gezwungen, ihre Werke für längere Zeiträume zu schließen. Bei dem nigerianischen Volkswagen-Unternehmen ruhte infolgedessen die Arbeit insgesamt fast drei Monate, so daß die Produktion mit 2.123 Fahrzeugen um

43,3% unter dem Vorjahr lag. Die Belegschaft wurde entsprechend bis zum Jahresende um 33,0% auf 1.370 Mitarbeiter verringert.

Die Volkswagen of Nigeria weist ein leicht positives Ergebnis aus.



Asien: Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd.

In Asien verfolgt der Volkswagen-Konzern das Ziel, auf einem der wichtigsten Märkte – Japan – die Position auszubauen und gleichzeitig von Beginn an auf dem großen Zukunftsmarkt – der Volksrepublik China – am Aufbau einer heimischen Automobilindustrie mitzuwirken. Im Rahmen dieser Strategie wurden weitere Fortschritte im Hinblick auf eine nachhaltige Positionierung in dieser zukunfts- und volumenträchtigen Region erzielt.

Shanghai-Volkswagen – positive Entwicklung

Beim Ausbau der Produktion des Gemeinschaftsunternehmens Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd., zusammen mit drei chinesischen Partnern, waren deutliche Fortschritte zu verzeichnen. Das Produktionsvolumen des Santana nahm gegenüber dem Vorjahr um 30,4 % auf 10.470 Fahrzeuge zu. Zusätzlich montierte die Shanghai-Volkswagen 499 Einheiten des Audi 100. Entsprechend der gestiegenen Fertigungsleistung erhöhte sich auch der Absatz unserer Modelle auf dem chinesischen Inlandsmarkt um 30,3 % auf 11.038 Wagen.

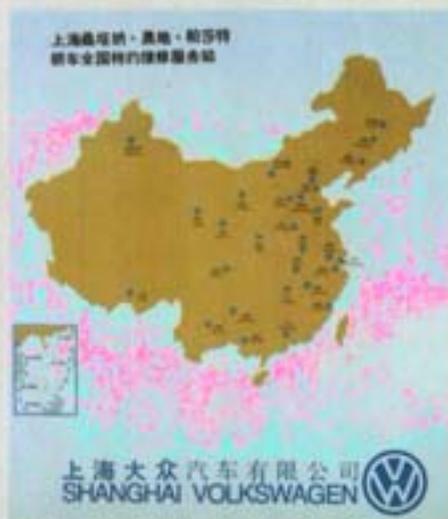
Die Belegschaft wurde mit 2.087 Mitarbeitern (+ 9,2 %) der gestiegenen Produktion angepaßt.

Zur Finanzierung der Investitionen beschlossen die Aktionäre, das Grundkapital in zwei Schritten um insgesamt 190 Mio. Renminbi – das entspricht derzeit einem Betrag von rd. 80 Mio. DM – zu erhöhen. Der Anteil der Volkswagen AG an der ersten Tranche, die im November 1987 eingezahlt wurde, betrug 47,5 Mio. Renminbi (= 21,5 Mio. DM).

Die Shanghai-Volkswagen erzielte wiederum ein positives Jahresergebnis.

Japan – deutlicher Anstieg der Konzernverkäufe

Der Volkswagen-Konzern konnte auf dem leicht wachsenden japanischen Automobilmarkt die Auslieferungen an Kunden deutlich um 33,0 % auf 40.512 Fahrzeuge steigern und damit eine Verbesserung des Marktanteils auf 1,3 (1,0) % erreichen. Damit blieben Volkswagen und Audi die mit Abstand führenden ausländischen Marken. Als besonders erfolgreich erwies sich auch hier der Audi 80, dessen Verkäufe sich auf 5.456 Einheiten beliefen. Auch die Auslieferungen der in Japan von der Firma Nissan in Lizenz gefertigten Santana stiegen um 22,4 % auf 8.426 Automobile.



Weitere wesentliche Beteiligungsgesellschaften

Stand 31. Dezember 1987

I. Vertriebsgesellschaften	Beteiligungs- verhältnis in %	Unternehmenstätigkeit
V.A.G Vertriebszentrum GmbH und Co. Südbayern KG München	63,4	Versorgung der V.A.G Einzelhandelspartner mit Automobilen, Ersatz- und Zubehörteilen des Volkswagen-Konzerns einschl. Betreuung, Beratung und Schulung
und 10 weitere V.A.G Vertriebszentren in der Bundesrepublik Deutschland	je 26,0	
WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH Bremen (Teilkonzern*)	81,3	Großhandelsfunktion im Vertriebszentrumsgebiet Bremen
II. Sonstige Gesellschaften		
1. Inland		
V.A.G Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig*)	100,0	Aus- und Fortbildung sowie Fachseminare für Inhaber und Geschäftsführer der V.A.G Vertriebsorganisation
VW KRAFTWERK GmbH, Wolfsburg*)	100,0	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*)	50,0	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektrochemische Speichersysteme
GmbH für ausländische Vertriebs- beteiligungen M.A.N.-Volkswagen Wolfsburg	100,0	Beteiligung an verschiedenen europäischen M.A.N.-Volkswagen-Nutzfahrzeug-Importeuren
VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100,0	Errichtung, Verwaltung, Modernisierung und Instandhaltung von Wohnungen an den Standorten der Volkswagen AG
VW-Siedlungsgesellschaft mbH Wolfsburg*)	100,0	Errichtung, Erwerb und Verwaltung von Wohnungen, Geschäftsräumen und sonstigen Bauwerken an den Standorten der Volkswagen AG
VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH Wolfsburg	66,7	Betreuung von Versicherungsangelegenheiten des Volkswagen-Konzerns, Vermittlung von Versicherungen aller Art sowie Übernahme von Dienstleistungen
VW-Gesellschaft für technische Datenverarbeitungssysteme mbH Berlin	50,0	Erforschung und Entwicklung von Software sowie Beratungsleistungen
IAV Ingenieurgesellschaft für Aggregate- technik und Verkehrsfahrzeuge mbH Berlin	50,0	Entwicklungsarbeiten im Bereich der Fahrzeugtechnik
Innovationsgesellschaft für fort- geschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH, Berlin	20,0	Erforschung und Entwicklung fortgeschrittener Produktionssysteme, insbesondere für die Kraftfahrzeugindustrie
Volkswagen Bordnetze GmbH, Berlin	50,0	Produktion von Kabelsträngen für den Volkswagen-Konzern
2. Ausland		
HOLAD Holding & Administration AG Basel, Schweiz	100,0	Beteiligung an in- und ausländischen Unternehmen sowie Vermögensverwaltung
Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam, Niederlande (Teilkonzern)	100,0	Langfristige Finanzierungsfunktion für Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

*) Mit diesen Gesellschaften besteht ein Gewinnabführungsvertrag

Weltweiter Lieferverbund im Volkswagen-Konzern



- ← Fertige Fahrzeuge
- ← CKD-Fahrzeugsätze
- ← Teilesätze
- ← Einzelteile
- ← Komponenten
- ← Ersatzteile

Sieg für Volkswagen bei der Rallye-Elfenbeinküste

Der Schwerpunkt aller motorsportlichen Aktivitäten von Volkswagen lag auch 1987 im Rallye-Sport. Den größten Erfolg konnte dabei das Volkswagen-Werksteam Kenneth Eriksson mit Beifahrer Peter Diekmann bei der Rallye Elfenbeinküste erringen: Zum erstenmal gewann ein Golf GTI 16V einen Rallye-Weltmeisterschaftslauf. Im zweiten Golf GTI 16V belegten Erwin Weber und Matthias Feltz den dritten Platz und rundeten damit den Volkswagen-Triumph ab.

Dieses Ergebnis wurde in einer Disziplin erzielt, die als härtestes Prüffeld für neue Automobil-Technologien gilt. Es unterstreicht einmal mehr eindrucksvoll die Standfestigkeit und Leistungsstärke unserer Produkte, die auf der technischen Basis von Serienfahrzeugen im Automobilsport eingesetzt werden.

In der Internationalen Deutschen Rallye-Meisterschaft verzeichnete Volkswagen Motorsport mit dem Team Klaus-Joachim Kleint und Manfred Hiemer auf einem Golf GTI 16V drei Gesamtsiege.

Seit sechs Jahren engagiert sich Volkswagen Motorsport auch in der Formel 3. In dieser Zeit entfielen weltweit die meisten Siege und Landestitel auf Fahrzeuge mit Volkswagen-Aggregaten. Ein Novum gelang dabei in Großbritannien: Seit 1981 wurden bislang 75 Siege in Formel 3-Meisterschaftsläufen errungen, davon 63 in Folge. Die heraus-

ragenden Ergebnisse 1987 waren der Gewinn der Deutschen und Britischen Meisterschaft.

Modernste Katalysator-technik garantiert umweltfreundliches Fahren auch im Motorsport — eine Erkenntnis, die Volkswagen konsequent im beliebten Nachwuchswettbewerb, dem Internationalen Wintershall-VW-Polo-Cup, verwirklicht hat. Für Volkswagen war es immer eine Verpflichtung, im Rahmen der Sportaktivitäten auch Nachwuchsförderung zu



betreiben und Einsteigern den Weg über einen preisgünstigen und technisch leistungsgleichen Wettbewerb zu ebnen. Auch im vergangenen Jahr beteiligten sich rd. 40 Fahrer an den ausgeschriebenen zehn Läufen im In- und Ausland. Sieben verschiedene Sieger aus zehn Rennen demonstrierten deutlich die Leistungsdichte dieses spannenden Wettbewerbs.

Sensationeller Streckenrekord für Audi beim Bergrennen Pikes-Peak Hill Climb

Für eine sportliche Sensation sorgte 1987 Walter Röhrl auf einem Audi Sport quattro, als er das traditionelle Bergrennen „Pikes-Peak Hill Climb“ in den USA nicht nur gewann, sondern auch den alten Streckenrekord beachtlich unterbot.

Audi beteiligte sich in der abgelaufenen Saison mit seinen Werksteams auf

seriennahen Audi 200 erfolgreich an vier ausgesuchten Rallyes, wobei die über 4.000 km lange Safari-Rallye mit einem Doppelsieg für den Audi 200 quattro beendet werden konnte.

Zahlreiche nationale und internationale Rallye-Veranstaltungen wurden darüber hinaus von Privatfahrern auf Audi-Fahrzeugen insbesondere in den USA und in den skandinavischen Ländern gewonnen.







SEAT- ein Stück Europa

Spanien. Das ist für uns Sonne und Meer. Der schnaubende Stier in der Arena. Carmen. Flamenco. Wir schmecken Sherry, roten Wein und Knoblauch. Hören dazu die Gitarre und den scharfen Schlag der Kastagnetten. Spanien hat fast jeder von uns bereist. Als Tourist oder zumindest auf literarischem Weg; etwa auf den Spuren Don Quijotes in Miguel de Cervantes' weltberühmtem Roman.



Ist das Spanien? Auf der Suche nach typischen spanischen Attributen und Spezialitäten erkennen wir rasch, wie wenig wir doch über unsere Nachbarn wissen.

Zu stark prägt die rein touristische Perspektive das Image des nach Frankreich immerhin zweitgrößten europäischen Staates. Mit spanischer Musik, spanischen Früchten, Weinen und Lederwaren sind wir ver-

traut. Aber zum Beispiel Autos spanischer Herkunft?

In den goldenen Anfängen der Motorisierung zierte eine der prachtvollsten Luxuskarossen ein spanisches Emblem: Hispano Suiza. Ein Name aus Barcelona, der auch heute noch die Herzen von Automobil-Enthusiasten höher schlagen läßt, den man in einem Atemzug mit Rolls Royce und Bugatti nennt. Aber danach?



Zweifelloos weist Spanien keine lückenlose automobiler Geschichte auf. Erst in diesen Jahren erreicht die Automobilbranche die volkswirtschaftliche Dimension wie in einigen anderen europäischen Ländern. Unter all die deutschen, französischen, italienischen und englischen Autos mischten sich „Spanier“ nur selten. Zwar fahren auf Europas Straßen viele Wagen, die auf spanischem Boden produziert worden sind, aber mit klangvollen eigenen Marken verbinden wir die spanische Industrie kaum.

Hier sind wir im Irrtum. Denn auf der Hitliste der europä-

ischen Automobilexporteure ist Spanien bereits auf den vierten Platz vorgerückt. Über 700.000 Autos spanischer Produktion drängten allein im vergangenen Jahr auf die Straßen Europas.

Und noch ein Irrtum bedarf der Korrektur. Eine große spanische Marke gibt es auch. Einen Hersteller, den mancher außerhalb Spaniens erst bewußt wahrnahm, als die Presse ausführlich seine Übernahme durch die Volkswagen AG kommentierte. Plötzlich stand ein Name im Scheinwerferlicht, den wir bislang nur selten vernommen hatten: SEAT.



Spanien – Land mit zwei Gesichtern

Sicher ist die eine Seite Spaniens das Urlaubsland mit Tausenden von Kilometern Küste an Atlantik und Mittelmeer und malerischen Inseln wie den Balearen und den Kanaren. Es fällt uns deshalb schwer, sich im Land der ewigen Urlaubssonne und der faszinierenden Landschaften die Fertigungshallen einer nüchternen Großindustrie vorzustellen.

Aber das andere Gesicht Spaniens ist oben das einer aufstrebenden Industrienation. Im Einzugsgebiet von Bilbao, einem der großen industriellen Zentren, rauchen seit Generationen die Schloten von Stahlhütten. Stahlproduktion und Maschinenbau blicken hier auf eine lange Tradition zurück.

Mit einer soliden Agrarwirtschaft als Rückhalt trieb die spanische Regierung in den 60er Jahren den industriellen Fortschritt voran und investierte Milliarden in den Aufbau einer leistungsstarken Automo-

bilindustrie. Ausländische Hersteller wie Fiat und Renault leisteten dabei Starthilfe und legten entscheidende Grundsteine für eine weitverzweigte Zulieferindustrie.

Weitere Milliarden werden jetzt im Zuge der Übernahme von SEAT durch Volkswagen investiert. Mit SEAT an der Spitze hat die Automobilindustrie damit endgültig ihre Bedeutung als tragendes Element der spanischen Wirtschaft gefestigt.

Spanische Präzision

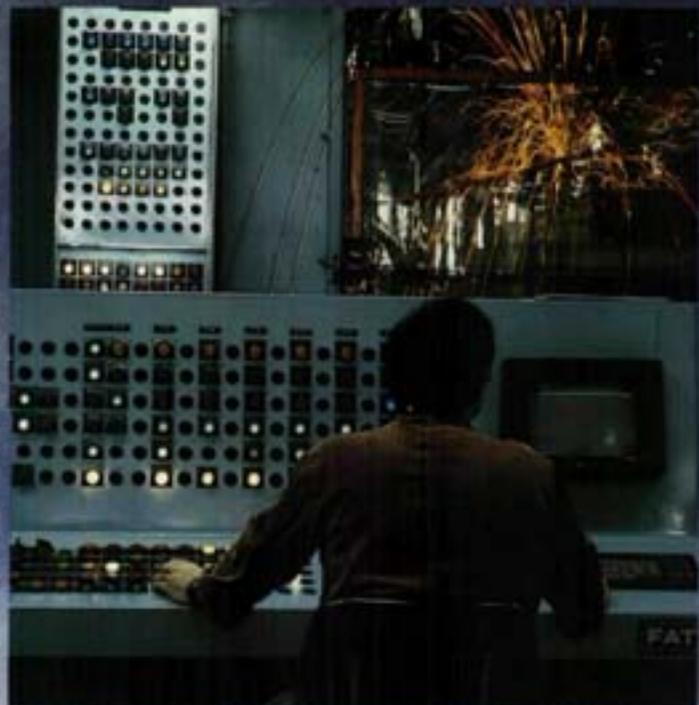
Herrlich in eine hügelige Ebene gebettet, liegt mit rund 3,1 Millionen Einwohnern Spaniens zweitgrößte Stadt Barcelona – Hauptstandort der neuen Gesellschaft im Volkswagen-Konzern mit den Werken Zona Franca sowie Prat und Martorell in der näheren Umgebung.

Die eindrucksvollste Aussicht über Stadt und Hafen genießt der Besucher von der Säule des 50 m hohen Kolombus-Denkmal. Auch das Seefahrtsmuseum und der Paseo de Colón, die prachtvolle, von Palmen beschattete Kolombus-Allee, zeugen von der langen Seefahrts tradition dieser berühmten Hafenstadt.

Prächtige Parks, Museen voll beeindruckender Kunstschüt-

ze aus vielen Epochen und prunkvolle Architektur täuschen leicht über die wirtschaftliche Bedeutung dieser lebhaften Stadt hinweg: Sie ist Spaniens zweitwichtigstes Industrie- und Handelszentrum. Im spanischen Norden, aber dennoch mediterran gelegen, ist Barcelona durch und durch geprägt vom katalanischen Pioniergeist.

Als Region ohne nennenswerte Bodenschätze war Katalonien schon immer auf die Arbeitsamkeit und die Geschäftstüchtigkeit seiner Bewohner angewiesen. Ihr sprichwörtlicher Fleiß, der „selbst Steine in Brot verwandeln“ können soll, hat zur Bildung einer ausgeprägten Mittel-



Computergesteuerte Überwachung im Werk Pamplona



schicht und zum Reichtum der Stadt beigetragen. Zum katalanischen Ruf von Sorgfalt, Pflichtbewusstsein und äußerster Korrektheit passen auch die Präzision und Zuverlässigkeit des Automobilbaus.

Wenngleich diese Industrie noch recht jung ist, hat sie der Region bereits spürbare Impulse vermittelt, und die Katalanen sind stolz auf jeden SEAT, der über Europas Straßen rollt.



Geschichte — ein langer Weg in Richtung Europa

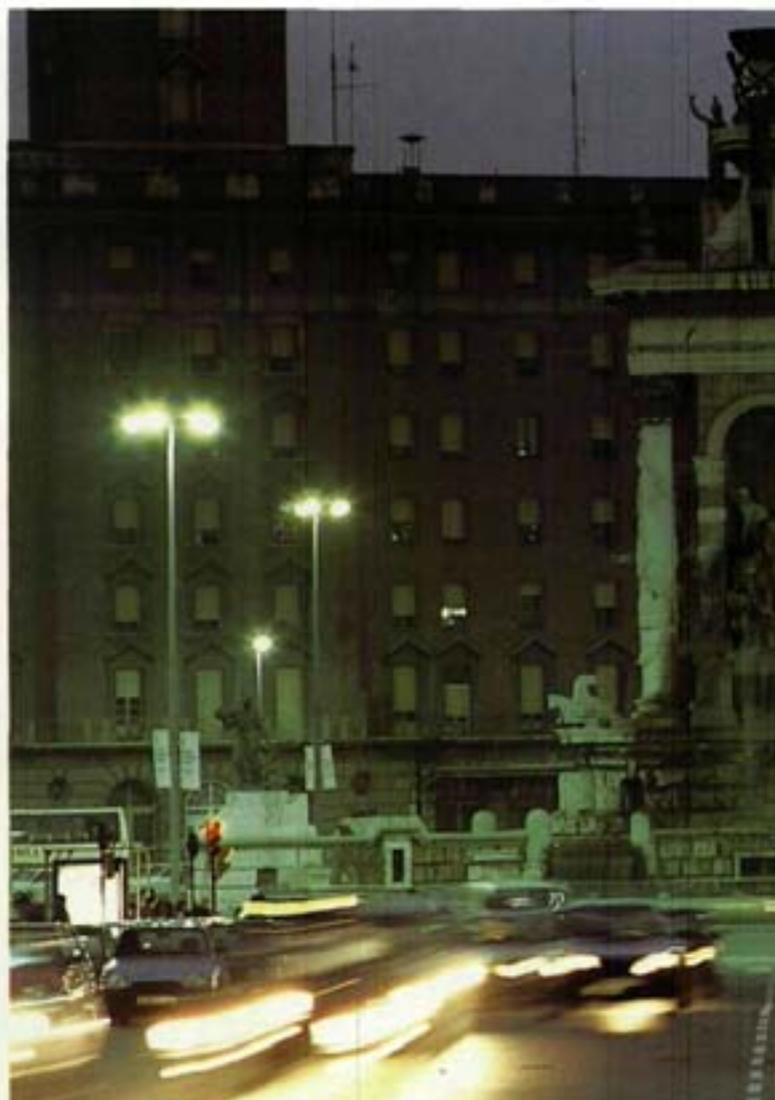
Von der Öffnung des spanischen Marktes mit dem Beitritt zur EG im Jahr 1986 profitieren alle in der erweiterten Europäischen Gemeinschaft.

Ein frischer Wind bläst in der spanischen Wirtschaft und weht immer mehr europäische Produkte in Spaniens Regale. Die spanischen Konsumenten greifen zu und beleben den Handel in der Gemeinschaft. So schafft die erwachte Kauflust auch Arbeitsplätze in den Nachbarländern und zieht frisches Kapital von den europäischen Nachbarn nach Spanien — allein 1987 waren es 4 Milliarden DM.

Gleichzeitig sorgen spanische Exporte in den EG-Ländern für eine noch breitere und attraktivere Angebotsvielfalt. Daß dabei die deutsch-spanischen Handelsbeziehungen in voller Blüte stehen, illustrieren eindrucksvoll die Import- und Exportzahlen: 1960 exportierte die Bundesrepublik für rund 397 Millionen DM, heute rollen Waren im Wert von 12,1 Milliarden DM nach Spanien. In der

Gegenrichtung wurden letztes Jahr Waren für 7,4 Milliarden DM auf den Weg geschickt. Dabei hat sich bei den spanischen Lieferungen das Verhältnis zwischen Agrarprodukten und industriellen Gütern deutlich zu höherwertigen Waren verschoben: weniger Obst und mehr Maschinen.

Allerdings florierte der Handel über die Pyrenäen nicht immer so glatt wie heute. Bis zum wirtschaftlichen Anschluß Spaniens an Europa durchlebte das Land Perioden höchster Blüte, aber auch harte Zeiten.



Die Plaza de España im Herzen von Barcelona

Hafen von Barcelona



Im Hafen von Barcelona erinnert eine Karavelle an die einstige Größe des spanischen Imperiums. Ihre Abmessungen sind, verglichen mit heutigen Maßstäben, bescheiden. Unvorstellbar, an Bord einer solchen Nußschale den Atlantik zu überqueren. Aber das Vorbild dieses Modells, die Santa Maria, segelte tatsächlich bis weit in die Karibik hinein. Und aus ihrem Krähenest, dem kleinen Ausguck hoch oben im Großmast, entdeckt ein spanischer Matrose vor knapp 500 Jahren die westliche Hälfte der Welt.

Der Kapitän des Schiffes, Christoph Kolumbus, sucht 1492 im Auftrag der spanischen Krone den Seeweg nach Indien.

Am 12. Oktober landet er, im Glauben, die indische Küste erreicht zu haben, auf den Bahamas und nimmt das Land für



durch Pizarro erobert, umsegelt im Namen der spanischen Krone der Portugiese Magellan erstmals die Welt und gründet Pedro de Mendoza Buenos Aires. Auch die Inselgruppe der Philippinen wird entdeckt und dem spanischen Reich einverleibt.

Auf dem Höhepunkt der Macht umfaßt das spanische Weltreich die gesamte iberische Halbinsel, die Niederlande und Teile Italiens. Es erstreckt sich über Nordafrika, Angola und Mosambik, über Süd- und Mittelamerika bis nach Kalifornien und Florida. Spanien regiert über die Philippinen sowie die einstigen portugiesischen Besitzungen Goa, Macau, Timor und die Molukken.

Zu dieser einzigartigen Machtposition trägt auch eine erfolgreiche Heiratspolitik wesent-

wählt. Er übernimmt als Karl V. die Verantwortung für ein Reich, in dem die Sonne nicht untergeht. Damit erreicht die deutsch-spanische Verbundenheit ihren historischen Höhepunkt.

Ein kräftezehrender Wechsel von Monarchie, Republik, Bürgerkrieg und Diktatur bestimmt die jüngere Geschichte des Landes.

Zu unterschiedlich sind die historischen Hintergründe von Basken und Katalanen, Aragoniern und Kastiliern, zu verschieden die Mentalitäten an Atlantik und Mittelmeer und an den Grenzen zu Portugal und Frankreich.

Eine verfehlte Landreform und innere Zerstrittenheit behindern lange Zeit die soziale und wirtschaftliche Entwicklung.



König Juan Carlos während seiner Thronrede

lich bei. Ferdinand von Aragonien und seine Frau Isabella von Kastilien vermählen ihre Töchter mit englischen, portugiesischen und deutschen Herrscherhäusern.

Aus dieser Zeit resultieren auch die Verbindungen zur Habsburger Monarchie: Johanna von Aragon und Kastilien heiratet Philipp den Schönen, Erzherzog von Österreich.

Ihr Sohn wird als Karl I. 1516 König von Spanien und 1519 von den deutschen Kurfürsten in Frankfurt am Main zum Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation ge-

Während die katastrophalen Folgen des Zweiten Weltkriegs mit der Vernichtung großer Teile der deutschen Industrie gleichzeitig den Grundstein zu ihrer Wiedergeburt legen, wird Spanien völlig vom übrigen Europa abgekapselt.

So beginnt das spanische „Wirtschaftswunder“ verspätet in den 60er Jahren und erst mit dem Prozeß der Demokratisierung, der in dem EG-Beitritt 1986 seinen bisherigen Höhepunkt hatte, öffnet sich das Land endgültig wirtschaftlich und kulturell seinen Nachbarn: Spanien wird ein fester Teil Europas.



Die Santa Maria (Nachbau) im Hafen von Barcelona

die Krone Spaniens in Besitz. Mit dieser zufälligen Entdeckung der Neuen Welt und der gerade abgeschüttelten achthundertjährigen Fremdherrschaft durch die Mauren beginnt ein bewegtes Kapitel der Weltgeschichte – und Spaniens Aufstieg zum größten

Imperium, das je auf Erden existierte. Gewaltige Schätze aus Eroberungszügen in Amerika überschütten das Land mit Reichtum. Auf weiteren Entdeckungsreisen werden das Aztekenreich Mexikos von Hernán Cortés und das Reich der Inkas

Impulse für den Kontinent

„La movida“ hat Madrid auf den Kopf gestellt. Niemand kann erklären, was sie ist, niemand sie zeigen. Aber la movida ist überall zu spüren.

Mit „der Bewegung“ wurde in der altehrwürdigen Hauptstadt Philipp II., der schroffen Schönheit mit den monumentalen Bauwerken und dem scheinbar chaotischen Straßenverkehr, eine kulturelle Lawine ausgelöst. Nicht nur die Plaza Mayor, einer der prächtigsten Plätze Europas, der seit dem 17. Jahrhundert Fiestas, Stierkämpfe, Scheiterhaufen, Kunst und Theater gesehen hat, ist zu einer einzigen, gewaltigen Bühne geworden. Madrid taumelt in einer Renaissance von Literatur, Musik, Malerei und Theater.

Zog es Kulturbeflissene bislang magisch nach Paris und London, ist inzwischen Madrid zum kulturellen Geheimtip avanciert.

Ein Feuerwerk von Theateraufführungen, Modenschauen,

Stehbars. Aber la movida ist weit mehr: ein Aufbruch zu einer neuen Identität, ein neues Gefühl von Freiheit und Kreativität, besonders für die Jugend und die Frauen.

Für den Touristen ist der Tag bereits anstrengend genug. Neben dem faszinierenden archäologischen Museum kommt er nicht an einer der größten Galerien der Welt vorbei: dem berühmten Nationalmuseum Prado. Bosch, Rubens, van Dyck, Tizian, Velázquez, Goya, Botticelli, Raffael, Giorgione, El Greco, Tintoretto, Brueghel, Dürer, Cranach und Rembrandt sind nur einige Namen, die den Besuch zur Pflicht machen.

Zu einem Wallfahrtsort für Kunstfreunde aus aller Welt ist ein Nebengebäude des Prado geworden. Hier ist seit 1982 eines der eindrucksvollsten Gemälde der Welt zu sehen, dessen Geschichte zugleich ein tragisches Kapitel der spanischen Geschichte beleuchtet: das Antikriegsbild Guernica von Pablo Picasso.

Und mit Picasso wäre einer jener Namen genannt, die erst in jüngerer Zeit die Kunstszene

flammt, ist die ganze Welt in Spanien zu Gast. Dies ist mehr als nur ein Vertrauensbeweis der Welt in die wirtschaftliche Potenz und politische Stabilität des Landes, es ist auch ein Kompliment an die Kraft und Kultur seines Volkes.

Fiesta

Die Fiesta de San Fermín in Pamplona wird alljährlich am 7. Juli gefeiert. Sie ist eine von mehr als 3.000 Fiestas, die jedes Jahr in Spanien stattfinden, meist zu Ehren des lokalen Schutzpatrons. In Pamplona, der Hauptstadt des historischen Navarra, heute eine 100.000-Einwohner-Stadt am Fuße der Pyrenäen, dauert sie volle sieben Tage und schlägt Touristen aus aller Welt in ihren Bann.

Höhepunkt, besonders von den jungen Männern fieberhaft erwartet, ist der Encierro.

Wenn sich auf ein Zeichen hin das Gehege, der Corralillo, öffnet, toben die Stiere, kraftstrotzend und ungestüm, durch die engen Gassen der Altstadt. Ein Strom unzähliger Menschen schließt sich hinter ihnen und treibt sie lärmend in Richtung der Plaza de Toros.

Die Mutprobe in der Arena gehört untrennbar zu Spanien, und kein Ereignis, außer König Fußball mit seinen Stars Real Madrid und FC Barcelona, erhitzt das Gemüt des Spaniers mehr als die Corrida.

Die Fiesta de San Fermín lockt alljährlich Tausende von Touristen aus aller Welt.



Ein weiter Weg zum Wirtschaftswunder

Für ein klassisches Agrarland war es nicht leicht, über Nacht sein Gesicht zu ändern. Die negative Handelsbilanz wurde, wenn überhaupt, nur mit den Devisen der Urlauber und den Überweisungen der im Ausland Beschäftigten ausgeglichen. Spanien importierte weit mehr als es exportierte.

Deshalb verfolgt die Regierung in Madrid schon lange vor dem EG-Beitritt einen Kurs konsequenter Industrialisierung und bemüht sich, das Land durch gezielte Vergünstigungen für ausländische Investoren attraktiv zu machen.

Erste Früchte tragen diese Bemühungen in der aufkeimenden Automobilindustrie — zu-

nächst mit dem SEAT 1400 und wenig später, 1957, mit dem „600“. Besonders dieser, unter der Regie Fiats gebaute, Kleinwagen dokumentiert sichtbar den Anfang der automobilen Aufwärtsentwicklung eines Landes, das über Jahrzehnte mit erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten kämpfen mußte.

Dieses spanische Volksauto, von dem noch heute geschätzte 100.000 Exemplare unterwegs sind, ist erstmals sichtbarer Beweis für den Lohn harter Arbeit, Sozialer Aufstieg, mühsam erspart oder auf Kredit, fährt voll Stolz durchs Land.

1972 präsentiert SEAT den berühmten „127“, der sich mit insgesamt 1,4 Millionen Wagen zum meistverkauften Auto Spaniens mausert. Im Laufe der Jahre schiebt sich SEAT mit einem Umsatz von 2,4 Milliarden DM in die Liste der 200 wichtigsten Firmen der Welt vor.



Vernissagen und Konzerten prasselt tagtäglich auf den Besucher ein. Aber erst nachts, wenn die „gatos“, die Katzen, wie sich nur die echten madrilischen Nachtschwärmer nennen dürfen, unterwegs sind, erwacht die Subkultur der Stadt.

Schon immer ging der Madrileño gerne aus, genoß Fußball oder Stierkampf und verbrachte die anschließende Nacht mit hitzigen Diskussionen in den charakteristischen Cafés und

der Welt wesentlich beeinflusst haben, wie auch Joan Miró und Salvador Dalí. Ob der Regisseur Luis Buñuel oder erst kürzlich Carlos Sauras Carmen-Verfilmung oder Paco de Lucias Gitarre — spanische Einflüsse inspirieren Europa auf allen Ebenen, so wie Europa Spanien inspiriert.

In wenigen Jahren wird sich das Land der Welt auch olympisch präsentieren: Wenn 1992 das olympische Feuer im Stadion von Barcelona auf-

Gemeinsam stark

Verschiedene Automobilkonzerne aus Europa und den USA nutzten das große Angebot qualifizierter Arbeitskräfte und die von der Regierung gebotenen Investitionsanreize zur Produktion in Spanien. Dank Wirtschaftswachstum und steigender Löhne belebten immer mehr Autos die Straßen — nur waren immer weniger von SEAT darunter.

Mit sinkenden Marktanteilen fehlte es zunehmend an Mitteln für unverzichtbare Investi-

endgültig nicht mehr die Kraft, langfristig am Markt bestehen zu können. Mit dem Entschluß, SEAT aus dem Staatskonzern INI herauszulösen, setzt die spanische Regierung ein wichtiges Zeichen, verbunden mit großen finanziellen Opfern. Der Weg für eine neue Kooperation ist geöffnet. Die Forderungen, SEAT nur mit einem leistungsstarken Partner zu verbinden und die Marke SEAT — also das spanische Unternehmen — zu erhalten, passen wie maßgeschneidert in die Strategie des Volkswagen-Konzerns, in „Divisions“ zu operieren: Neben Audi und Volkswagen tritt SEAT und

duktionskapazitäten zu sichern. 1983 startet in Barcelona die Fertigung des Passat und wenig später die des Polo in Pamplona. Als knapp zwei Jahre später 95.000 Volkswagen von spanischen Bändern rollen, erreicht Volkswagen in Spanien einen Marktanteil von 8,5%. Wenige Jahre zuvor bewegt sich dieser noch bei mageren 0,5%.

Die Chance, SEAT vollständig zu übernehmen, erscheint in vielerlei Hinsicht erfolgversprechend — auch mit Blick auf Europa. Für den Volkswagen-Konzern bietet SEAT nicht nur die Möglichkeit zu einer dritten

zung von Volkswagen-Distributionseinrichtungen rationell und schnell geschaffen.

Mit den bestehenden Werksanlagen bei SEAT löst sich mit einem Schlag das Problem einer kurzfristigen Kapazitätssteigerung: Es muß dringend die wachsende Nachfrage nach dem Erfolgsmodell Golf gedeckt werden. Zusammen mit den von SEAT gefertigten Polo und Passat erreicht Volkswagen sein Unternehmensziel „Nr. 1 in Europa“. Und nicht zuletzt lockt Spanien selbst als fünfgrößter Automobilmarkt Europas.

Ein deutliches Zeichen für die Zukunft von SEAT setzt König Juan Carlos I. selbst. Der Monarch, der neben politischen Wissenschaften, Philosophie und Literaturgeschichte auch Volkswirtschaft studiert hat, weiß um die wirtschaftliche Bedeutung — und zugleich die Chance — von SEAT.

Volkswagen offeriert technologisches und organisatorisches Know-how und verspricht, mit seinem Engagement der größte ausländische Investor in Spanien zu werden. Sein persönliches Interesse an einer deutsch-spanischen Zusammenarbeit unterstreicht der König 1986 im Rahmen eines Staatsbesuches der Bundesrepublik Deutschland mit einem Besuch in Wolfsburg. An



tionen in Produktionsanlagen, Forschung und Entwicklung. Nachteilig wirkte sich auch das Fehlen einer eigenen Export-Vertriebsorganisation aus.

Nach dem Rückzug von Fiat hat das Unternehmen dann

schließt damit eine wichtige Lücke.

Schon 1982 unterschreiben Volkswagen und SEAT einen auf sieben Jahre befristeten Kooperations- und Lizenzvertrag, um sich zusätzliche Pro-

selbständigen Marke im Markt. Zusätzlich macht auch die schlagkräftige Händler- und Service-Organisation von SEAT in Spanien den Einstieg attraktiv. Eine SEAT-Export-Händlerorganisation wird mit der Beratung und unter Nut-

seiner Seite Königin Sofia, eine Urenkelin des letzten deutschen Kaisers.



Ein Stück Gemeinschaft — ganz ohne Politik

Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltautomobilmarkt erfordert Qualität ohne Kompromisse im gesamten Volkswagen-Konzern. „Made-in-Germany-Qualität“ kann nicht nur in Deutschland mit spanischen und anderen europäischen Mitarbeitern erreicht werden, sondern ebenso auch in deren Heimatländern.

Hieran wird in Barcelona und Pamplona hart gearbeitet, und der Anschluß an den internationalen Volkswagen-Qualitätsstandard ist gesichert. Aber wettbewerbsfähig zu sein, erfordert heute auch eine konsequente Fertigungsteilung. Deshalb sieht die Planung einen ausgefeilten Fertigungsverbund zwischen den Standorten in Europa vor.

Bevor die Ziellinie erreicht ist, zeichnet sich für die kommenden Jahre in Spanien der Zwang zu gewaltigen Investitionen ab — Investitionen, die nicht nur Volkswagen und SEAT eng zusammenwachsen

lassen, sondern auch beide Länder einander noch näher bringen werden.

Schon in der Vergangenheit wunderten sich spanische Mitarbeiter, daß nicht wesentlich mehr Deutsche die Werke in Barcelona und Pamplona „übernommen“ haben. Warum auch? Das spanische Management identifiziert sich vom ersten Augenblick an mit den Zielen der Wolfsburger. Spezialisten aus dem Mutterwerk werden nur eingesetzt, wo Know-how-Transfer aus Wolfsburg zeitweise unumgänglich ist.

Während auf spanischen Schreibtischen immer mehr deutsche Wörterbücher gesichtet werden, üben sich deutsche Kollegen in ordentlichem Kastilisch. Inzwischen können beide Seiten weit mehr als „bitte“ und „danke“ in der Sprache des gleichberechtigten Partners.

Heute hat sich die freundschaftliche Zusammenarbeit bestens eingespielt, und je-



dem ist klar, daß eine derartige Kooperation dem Wohle aller dient, es im Volkswagen-Konzern keine Einbahnstraßen oder Bürger zweiter Klasse gibt. So gesehen, ist dieses Engagement in bewußter gegenseitiger Abhängigkeit ein Schritt in Richtung Europäische Gemeinschaft von 1992. Bei SEAT wird der europäische Gedanke bereits in die Praxis umgesetzt, voll Stolz sehen sich Spanier und Deutsche als Europäer.

SEAT — schnellstwachsende europäische Marke

Schon ein Jahr nach der Übernahme durch Volkswagen liegen die ersten Erfolgsmeldungen vor: Die Modelle Ibiza und Marbella sind Renner auf dem gesamten europäischen Markt. Und mehr noch: SEAT wächst schneller als jeder andere Automobilhersteller in Europa, der Personalabbau der früheren Jahre wird sogar von einer Belegschaftsaufstockung abgelöst. Mit rund 25.000 Beschäftigten sind mittlerweile einige tausend Mitarbeiter mehr bei SEAT tätig als bei der Übernahme des Unternehmens.

Mit 25 % Wachstum im Jahr 1987 zieht die Entwicklung in Spanien selbst an kühnsten Erwartungen vorbei. Der spani-

tige Know-how genutzt werden, über das Volkswagen aus mehr als 50 Millionen verkauften Automobilen in fünf Jahrzehnten und allen Kontinenten verfügt.

Die Mitarbeiter in Barcelona und Pamplona sind motiviert. Einmal über das so schnell erreichte hohe Qualitätsniveau. Aber es ist auch die spürbare „Bewegung“ in den Werken: Werden Anfang der 80er Jahre 6 Fahrzeuge pro Beschäftigten und Jahr gebaut, steigert sich die Produktivität bis heute auf jährlich 18 Stück pro Mann. Es läuft.

Über 500 Polos verlassen täglich die Hallen des SEAT-Werkes in Pamplona. Vergebens



SEAT-Getriebewerk Prat bei Barcelona

sche Markt rückt für Volkswagen zum zweitwichtigsten europäischen Auslandsmarkt auf. SEAT erreicht mit 2 % bereits 1987 einen europaweiten Marktanteil, der erst für 1990 erhofft wurde.

Durch die gemeinsame Arbeit mit Volkswagen ist SEAT auf dem besten Weg, Anschluß an die Spitze europäischer Automobilproduktion zu finden. Von der Forschung und Entwicklung über die Planung und Fertigung bis hin zur Qualitätssicherung kann dabei das gewal-

sucht der Besucher nach einem Unterschied zur Wolfsburger Fertigung. Was Volkswagen-Techniker schlicht als „schraubengleiche Produktion“ umschreiben, kennzeichnet den hohen Fertigungsstandard in Pamplona wie in Barcelona: Nicht einmal ein Insider würde einen Unterschied zwischen einem Polo aus Spanien und einem „Original“ aus dem Wolfsburger Mutterwerk erkennen — er ist in der Tat ein „zweites Original“.

Autos für Europa

Preisgünstige, aber komplett ausgestattete Klein- und Mittelklasseautos sind ein Markt, der in Europa noch interessante Zuwachsraten verspricht. Zum einen, weil sie unkompliziert und wendig sind, zum anderen, weil sie in vielen Ländern den steigenden automobilen Anspruch mit der Kaufkraft in Balance bringen. Dieses Marktsegment deckt der Volkswagen-Konzern heute mit einer attraktiven Modellpalette ab. Dabei hat SEAT eigenes Profil gewonnen, eine eigenständige strategische Aufgabe erhalten.



Der SEAT Marbella hat schnell die Herzen der Käufer erobert. Dieser pfflige Kleinwagen am unteren Ende der Preisskala ist ein ideales Einstiegsmodell für junge Leute oder ein attraktiver Zweitwagen.

Mit dem kompakten und sportlichen SEAT Ibiza werden Autofahrer angesprochen, die sich in der Welt zwischen Polo und Golf einordnen wollen. In der GLX-Version mit geregelterm 3-Wege-Katalysator erfüllt er die Ansprüche an ein sauberes, umweltfreundliches Auto.

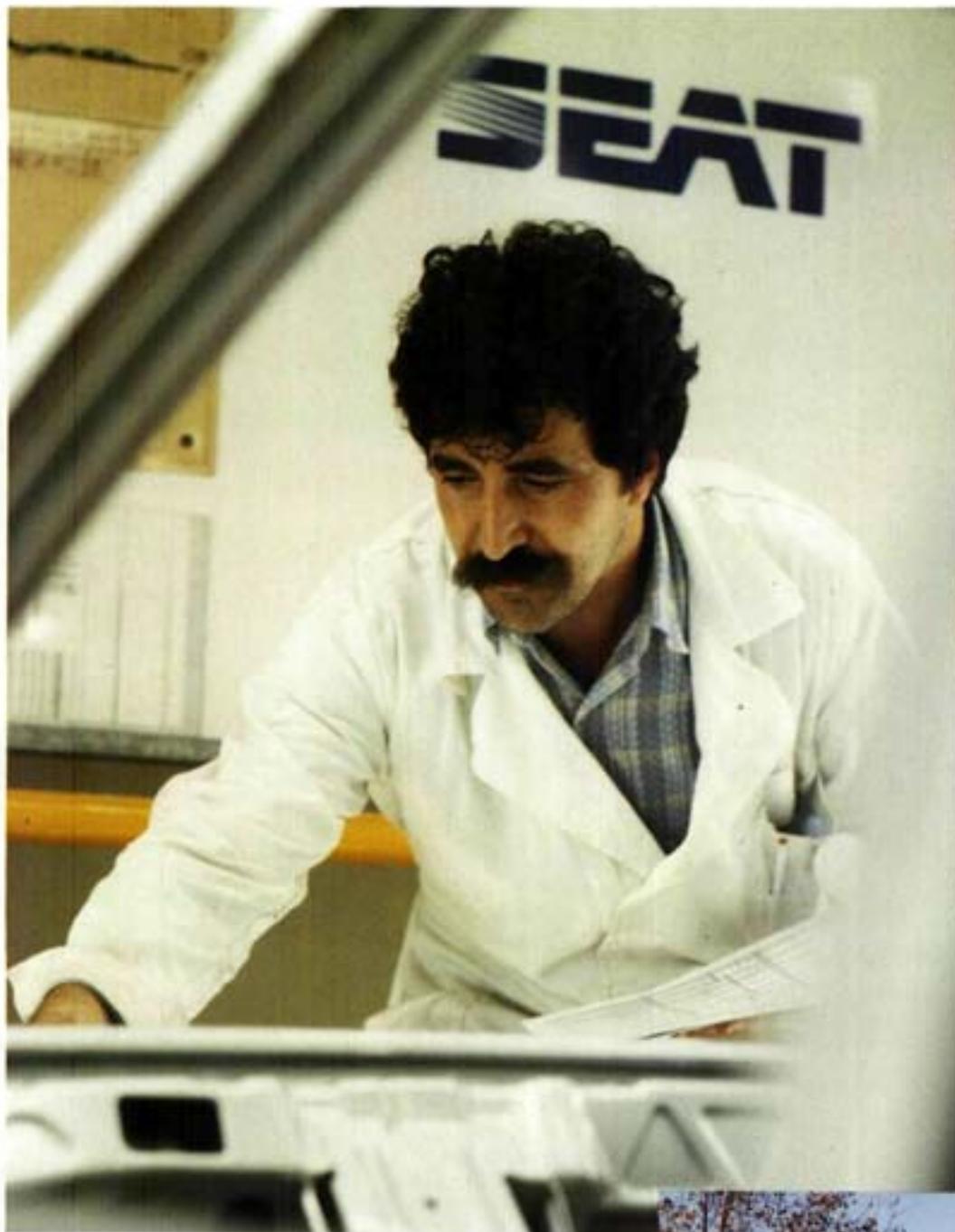
Käufer, die mehr Komfort, mehr Platz und eventuell auch mehr Leistung suchen, reizt der SEAT Malaga. Mit einem flotten 100-PS-Einspritzmotor stößt er bereits in sportliche Dimensionen vor.

Zukünftig werden SEAT-Fahrzeuge immer häufiger auf Europas Straßen zu sehen sein. Die große Zeit spanischer Autos fängt erst an.



Kontrollstraße in der Lackiererei





SEAT IBIZA



SEAT MARBELLA



SEAT MALAGA



SEAT TERRA



Styling-Studio

Modernste Fertigung im Werk Pamplona



SEAT — getragen von seinen Mitarbeitern



Spricht man von den großen SEAT-Erfolgen der letzten beiden Jahre, so sind in einem Atemzug der Fleiß und das große Engagement der Mitarbeiter zu nennen. Aber es wurden

auch Belastungen und Opfer gefordert auf dem harten Wege zur Wettbewerbsfähigkeit, der allerdings trotz erheblicher Fortschritte noch nicht ganz zurückgelegt ist.

Daß die deutsch-spanische Kooperation so wenige Probleme mit sich bringt, liegt an der neuen Politik, sagt man bei SEAT. Mehr Eigenverantwortung auf allen Ebenen ist gefordert, und alle sind bereit, sie zu tragen.

Und daß hinter den Deutschen eine andere Philosophie steht, sieht man bei SEAT in einem günstigen Licht. „Die Arbeit ist



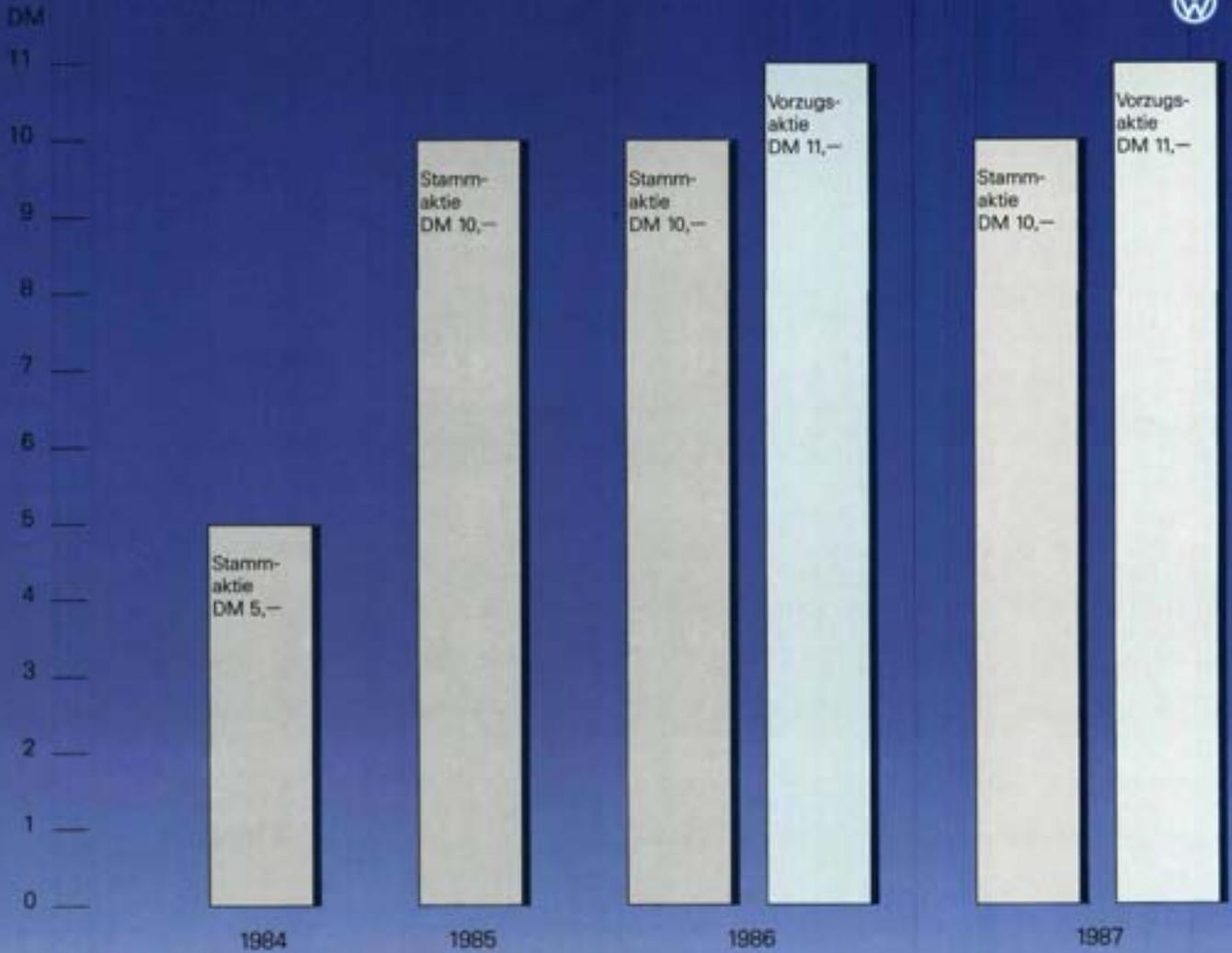
besser definiert und organisiert*, und man redet auch

mehr miteinander: „So haben wir mehr Motivation.“

werb auf Dauer zu bestehen und auch für Rezessionen gerüstet zu sein, sind weitere erhebliche Anstrengungen für einen erfolgreichen SEAT-Automobilbau im Europa der 90er Jahre erforderlich. „Das Ziel ist“, so Dr. Hahn, „noch lange nicht erreicht, aber es ist schon heute klar zu sehen, daß wir es gemeinsam erreichen werden.“

Allerdings sind, wie es Dr. Carl H. Hahn nüchtern feststellt, „erst 70 % des gesteckten Ziels erreicht“. Zwar wird mit über 400.000 gefertigten Fahrzeugen im Jahr 1987 – eher als alle erwarteten – eine erste große Zwischenetappe genommen. Um aber als eigenständige Marke im Wettbe-





Dividende der Volkswagen AG

Jahresabschluß 1987

**Volkswagen-Konzern
und
VOLKSWAGEN AG**

Bilanz des Volkswagen-Konzerns zum 31. Dezember 1987

— in Mio. DM —

Aktiva	Anhang	31. 12. 1987	31. 12. 1986
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		29,1	1,5
Sachanlagen		13.405,6	12.111,3
Finanzanlagen		1.125,6	1.099,5
Vermietete Vermögensgegenstände		4.918,9	4.106,3
		19.479,2	17.318,6
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	6.617,9	6.801,7
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	9.155,0	8.369,3
Wertpapiere	(4)	425,5	364,2
Schecks, Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		8.135,0	8.552,8
		24.333,4	24.088,0
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	248,5	305,8
		44.061,1	41.712,4
Passiva	Anhang	31. 12. 1987	31. 12. 1986
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital der Volkswagen AG	(6)	1.500,0	1.500,0
Stammaktien		1.200,0	
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht		300,0	
Bedingtes Kapital		200,0	
Kapitalrücklage		2.803,2	2.803,2
Gewinnrücklagen	(7)	5.692,4	5.087,7
Bilanzgewinn		307,6	307,1
Anteile in Fremdbesitz		422,4	411,1
		10.725,6	10.109,1
Sonderposten mit Rücklageanteil	(8)	2.202,8	1.828,4
Sonderposten für Investitionszulagen	(9)	9,4	9,5
Rückstellungen	(10)	14.864,1	14.513,7
Verbindlichkeiten	(11)	15.817,8	14.936,8
Rechnungsabgrenzungsposten		441,4	314,9
		44.061,1	41.712,4

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen-Konzerns

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1987

	Anhang	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Umsatzerlöse	(12)	54.634,9	52.794,3
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		48.525,9	46.745,9
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 6.109,0	+ 6.048,4
Vertriebskosten		3.980,0	3.904,8
Allgemeine Verwaltungskosten		1.518,2	1.474,7
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	3.361,8	2.562,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	2.231,5	1.930,3
Beteiligungsergebnis	(15)	+ 80,2	+ 65,9
Zinsergebnis	(16)	+ 12,0	+ 268,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		222,8	39,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 1.610,5	+ 1.595,6
Außerordentliche Aufwendungen	(17)	443,3	473,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		569,2	542,4
Jahresüberschuß		598,0	580,2

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 1987

— in Mio. DM —

Aktiva	Anhang	31. 12. 1987	31. 12. 1986
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		21,6	—
Sachanlagen		6.698,1	4.861,5
Finanzanlagen		4.494,7	4.366,2
		11.214,4	9.227,7
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	2.686,8	2.541,7
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	5.741,8	5.512,4
Wertpapiere	(4)	250,8	262,3
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		6.063,6	6.578,4
		14.743,0	14.894,8
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	189,1	203,9
		26.146,5	24.326,4
Passiva	Anhang	31. 12. 1987	31. 12. 1986
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	1.500,0	1.500,0
Stammaktien		1.200,0	
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht		300,0	
Bedingtes Kapital		200,0	
Kapitalrücklage		2.803,2	2.803,2
Gewinnrücklagen	(7)	2.549,9	2.369,9
Bilanzgewinn		307,6	307,1
		7.160,7	6.970,2
Sonderposten mit Rücklageanteil	(8)	1.955,6	1.603,7
Rückstellungen	(10)	11.585,8	10.999,7
Verbindlichkeiten	(11)	5.444,4	4.752,7
Rechnungsabgrenzungsposten		—	0,1
		26.146,5	24.326,4

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1987

	Anhang	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Umsatzerlöse	(12)	43.198,6	41.133,5
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		39.954,4	37.547,4
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 3.244,2	+ 3.586,1
Vertriebskosten		2.207,7	1.939,1
Allgemeine Verwaltungskosten		707,5	629,8
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	2.152,1	1.729,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	2.023,3	2.140,3
Beteiligungsergebnis	(15)	+ 749,0	+ 242,6
Zinsergebnis	(16)	+ 384,7	+ 439,6
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		633,8	16,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 957,7	+ 1.272,6
Außerordentliche Aufwendungen	(17)	—	473,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		463,6	314,4
Jahresüberschuß		494,1	485,2

Anhang zum Jahresabschluß per 31.12.1987 des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG

Umstellung auf das Bilanzrichtlinien-Gesetz

Die Abschlüsse des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG sind erstmals nach den am 1. Januar 1986 in Kraft getretenen Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes aufgestellt. Für den Konzernabschluß wurde von der Möglichkeit einer vorzeitigen Gesetzesanwendung Gebrauch gemacht.

Die Vorjahreszahlen der Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen sind an die veränderten Gliederungsvorschriften angepaßt. Die Wertansätze wurden unverändert übernommen.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen einzelne Posten zusammengefaßt und im Anhang gesondert ausgewiesen. Um die internationale Vergleichbarkeit zu verbessern, wurden die Gewinn- und Verlustrechnungen nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Die zahlenmäßige Darstellung des Volkswagen-Konzerns

und der Volkswagen AG erfolgte in Mio. DM.

Um einen besseren Einblick in die Vermögenslage zu ermöglichen, haben wir nach den neuen gesetzlichen Vorschriften die steuerrechtlichen Abschreibungen in einem Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen setzten wir im Konzernabschluß zum anteiligen Reinvermögen dieser Unternehmen an (Equity-Methode). Bestehende Wertansätze wurden in Übereinstimmung mit Artikel 24 der Übergangsvorschriften fortgeführt. Bei der Volkswagen AG hoben wir jedoch in früheren Jahren durchgeführte außerplanmäßige Abschreibungen auf Gebäude (217 Mio. DM) und Beteiligungen (319 Mio. DM) wegen Fortfall des Abschreibungsgrundes durch entsprechende Zuschreibungen wieder auf. Die aus diesen Anpassungen resultierenden Beträge wurden für Rückstellungen im Beteiligungsbereich verwendet.

Konsolidierungskreis

Zum Kreis der vollkonsolidierten Konzernunternehmen gehören grundsätzlich alle Gesellschaften, an denen die Volkswagen AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist. Neben der Volkswagen AG waren das 23 inländische und 52 ausländische Konzernunternehmen.

Im Berichtsjahr wurden 10 Unternehmen erstmals als vollkonsolidierte Tochterunternehmen in den Konzernabschluß einbezogen, während 3 Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausschieden.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden 2 inländische und 8 ausländische Konzerngesellschaften. Diese Gesellschaften üben keine Geschäftstätigkeit aus, bzw. bei ihnen besteht nicht die Absicht einer dauerhaften Beteiligung.

Der Teilkonzern Volkswagen do Brasil und die Volkswagen Argentina S.A. schieden Anfang des Geschäftsjahres 1987 aus dem Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen aus. Beide Gesellschaften wurden in die mit der Ford Motor Company, Dearborn, gegründeten Unternehmen Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda., São Paulo, und Autolatina Argentina S.A., Buenos Aires, eingebracht. Die Volkswagen AG ist an beiden Gesellschaften direkt und

über die Autolatina America, Inc., Wilmington, indirekt mit insgesamt 51% beteiligt.

Die AUTOLATINA-Gesellschaften werden vereinbarungsgemäß seit Anfang des Jahres gemeinsam mit der Ford Motor Co. geführt und daher zusammen mit 12 Tochtergesellschaften und 3 assoziierten Unternehmen anteilmäßig mit 51% in den Konzernabschluß einbezogen.

Erstmals zum 1.1.1987 – dem Zeitpunkt des Übergangs auf das neue Recht – wurden weitere Beteiligungen an 27 inländischen und 7 ausländischen Unternehmen, auf die die Volkswagen AG oder eine andere Konzerngesellschaft einen maßgeblichen Einfluß ausübt, als assoziierte Unternehmen mit dem anteiligen Reinvermögen (Equity-Methode) in den Konzernabschluß übernommen.

Eine Übersicht über die vollkonsolidierten Konzernunternehmen, wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Gesellschaften sowie andere Beteiligungen befindet sich auf den Seiten 22, 23 und 60. Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG wird beim Handelsregister Wolfsburg HRB 215 hinterlegt.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögensgegenstände und Schulden der in den Konzernabschluß einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen sind nach den für den Volkswagen-Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt worden. Bei den assoziierten Unternehmen legten wir deren Wertansätze – soweit bei ausländischen Konzerngesellschaften nicht eine Anpassung an die deutschen Rechnungslegungsvorschriften erforderlich war – für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde.

Bei der Kapitalkonsolidierung gingen wir von den bisher nach der modifizierten angelsächsischen Methode ermittelten Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung aus. Nach Zuordnung verbleibende aktive Unterschiedsbeträge wurden mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Die Kapitalkonsolidierung der neu in den Konzernabschluß einbezogenen Unter-

nehmen und die Ermittlung der Wertansätze der assoziierten Unternehmen nahmen wir nach der Neubewertungs- bzw. Anteilsmethode vor. Verbleibende Unterschiedsbeträge wurden mit den Rücklagen verrechnet. Die Kapitalkonsolidierung der AUTOLATINA-Gesellschaften erfolgte anteilmäßig entsprechend der auf die Vollkonsolidierung anzuwendenden Vorschriften.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen wurden eliminiert. Die Konzernvorräte bereinigten wir ebenso wie die gebrauchten Anlagegegenstände um Zwischenergebnisse.

Ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern. Passive latente Steuern aus Konsolidierungsvorgängen wurden mit den im Saldo aktiven latenten Steuern aus den Einzelabschlüssen aufgerechnet.

Währungsumrechnung

Für den Konzernabschluß werden in den ausländischen Einzelabschlüssen die Zugänge im Sachanlagevermögen und die Vorträge erstmals einbezogener Unternehmen mit den Durchschnittskursen der Zugangsmonate, Abschreibungen und Abgänge mit über die monatlichen Zugänge gewichteten Kursmittelwerten (historische Kurse) umgerechnet.

Das Finanzanlagevermögen wird mit Ausnahme der Ausleihungen mit den Kursen zum Erwerbszeitpunkt angesetzt und auf dieser historischen Basis fortgeschrieben. Die Umrechnung der Ausleihungen erfolgt mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag.

In den Jahresabschlüssen in Hochinflationländern werden die in den Vorräten ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertigen Erzeugnisse, fertigen eigenen Erzeugnisse und bezogenen Waren mit historischen Kursen in DM umgerechnet.

Die übrigen Vermögenswerte und Schulden rechnen wir mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag um.

In der Gewinn- und Verlustrechnung kommen in der Regel monatliche Durch-

schnittskurse zur Anwendung. Abweichend davon erfolgt die Übernahme der Abschreibungen auf Finanzanlagen auf historischer Basis. Die in den Herstellungskosten, Vertriebskosten und Allgemeinen Verwaltungskosten angesetzten Abschreibungen auf Sachanlagen rechnen wir ebenfalls historisch um. Darüber hinaus weisen wir in den Abschlüssen der lateinamerikanischen Konzerngesellschaften die Herstellungskosten mit historischen Werten in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Die aus der Kursentwicklung des laufenden Jahres resultierende Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenzen behandeln wir ergebniswirksam.

Im Einzelabschluß der Volkswagen AG wurden Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung mit dem Kurs zum Zeitpunkt der erstmaligen Buchung bewertet. Aufwendungen aus Kursänderungen wurden am Bilanzstichtag ergebniswirksam berücksichtigt. Beteiligungen setzten wir mit dem Kurs zum Zugangszeitpunkt an. Forderungen, denen Verbindlichkeiten in gleicher Währung, Höhe und gleicher Fälligkeit gegenüberstehen wurden zum gleichen Kurs umgerechnet.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die bisher schon angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden in den Einzelabschlüssen des Volkswagen-Konzerns und im Abschluß der Volkswagen AG behielten wir im wesentlichen bei. Wertansätze in der Bilanz zum 31. Dezember 1986 wurden fortgeführt, soweit nicht nach den neuen Vorschriften Passivposten wegzulassen bzw. Aktivposten neu aufzunehmen waren.

Die 1987 erstmals aktivierten **Immateriellen Vermögensgegenstände** weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie zeitanteilig ab.

Die **Sachanlagen** bewerten wir zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Investitionszulagen wurden grundsätzlich abgesetzt, soweit ihnen nicht durch Abschreibung Rechnung getragen wurde. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz.

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen überwiegend folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Gebäude	25–50 Jahre
Technische Gebäude und Grundstücke-einrichtungen	10–18 Jahre
Produktionsmaschinen	6– 8 Jahre
Maschinen zur Energieerzeugung	14 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4– 8 Jahre

Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen amortisieren sich bei den Einzelgesellschaften mit Stücksätzen, die den erwarteten Fertigungsstückzahlen entsprechen.

Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden im Inland in Anlehnung an steuerliche Möglichkeiten degressiv mit späterem planmäßigem Übergang auf die lineare Methode jeweils unter Berücksichtigung des Schichtensatzes pro rata temporis vorgenommen. Im Einzelabschluß der Volkswagen AG werden

die Abschreibungen auf Zugänge im ersten und zweiten Halbjahr in Anlehnung an die steuerlichen Vereinfachungsregelungen mit vollen und halben Jahresraten angesetzt.

Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr vollständig wertberichtet und ausgebucht.

Unterschiede zwischen handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansätzen werden unter den Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen. Infolgedessen erhöht sich in gleichem Umfang der Wert des Sachanlagevermögens.

Die **Anteile an verbundenen Unternehmen** sowie **Beteiligungen** sind bei der Volkswagen AG zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens bewerten wir zu Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren Börsenkurs am Jahresende.

Bei den **Ausleihungen** werden die ab 1955 gewährten unverzinslichen und niedrig verzinslichen Darlehen abgezinst. Diese Barwerte behalten wir in Anlehnung an steuerliche Regelungen bei.

Innerhalb der **Vorräte** werden die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren zu durchschnittlichen Anschaffungs- oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten bewertet.

Mögliche Importwarenabschläge nach § 80 EStDV stellen wir bei den inländischen Gesellschaften in den Sonderposten mit Rücklageanteil ein.

Der Wertansatz der unfertigen und fertigen Erzeugnisse enthält neben dem Fertigungsmaterial den Fertigungslohn, die Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen und angemessener Verwaltungskosten. Bei inländischen Gesellschaften werden nur die nach steuerlichen Vorschriften anzusetzenden Herstellungskosten berücksichtigt.

Durch ausreichend bemessene Wertkorrekturen wird allen erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken werden durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Der Ansatz der **Wertpapiere des Umlaufvermögens** erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum darunter liegenden Börsenkurs am Bilanzstichtag soweit nicht steuerlich niedrigere Werte zulässig sind.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen setzen wir für inländische Gesellschaften nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwert unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 6% an, bei ausländischen Gesellschaften nach vergleichbaren Grundsätzen.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird durch ausreichende Dotierung von **Rückstellungen** Rechnung getragen.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungsbetrag aus.

Der Ansatz der **Eventualverbindlichkeiten** entspricht dem Haftungsumfang.

In den Gewinn- und Verlustrechnungen nach dem Umsatzkostenverfahren erfolgt die Zuordnung der Aufwendungen zu den Bereichen Herstellung, Vertrieb und Allgemeine Verwaltung nach den Regeln der Kostenrechnung.

Die **Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen** enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Herstellungsbereich und alle Aufwendungen für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftungspflicht.

Die **Sonstigen Steuern** werden vollständig den Funktionsbereichen zugeordnet.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in den Bilanzen zusammengefaßten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind auf den Seiten 92 bis 95 dargestellt.

Der Buchwert des Anlagevermögens betrug am Bilanzstichtag 19.479,2 Mio. DM für den Konzern. Dieser Wert beinhaltet die Immateriellen Vermögensgegenstände, die Sachanlagen, die Finanzanlagen und das Vermietvermögen.

Im Rahmen des Ausscheidens des Teilkonzerns Volkswagen do Brasil und der Volkswagen Argentina S.A. aus dem Kreis der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften und der quotalen Wiederbeziehung mit den übrigen AUTOLATINA-Gesellschaften wurde das

Anlagevermögen der ausscheidenden Gesellschaften im Anlagegitter als Abgang und das Anlagevermögen der AUTOLATINA-Gruppe als Zugang ausgewiesen. In der im folgenden ausgewiesenen Kennzahl für Investitionen im Konzern ist dieser Zugang nicht enthalten.

Der Buchwert des Anlagevermögens der Volkswagen AG betrug am Bilanzstichtag 11.214,4 Mio. DM. Hierin sind die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen enthalten.

Die Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände sowie Zugänge an Vermietvermögen betragen:

	Volkswagen-Konzern	VOLKSWAGEN AG
	Mio. DM	Mio. DM
Immaterielle Vermögensgegenstände	57,7 ^{*)}	22,0
Sachanlagen	4.372,3 ^{**)}	3.044,8
Zugänge an Vermietvermögen	3.317,8	—

^{*)} einschließlich aktiver Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung
^{**)} einschließlich Vortrag erstmals in den Konzernabschluß einbezogener Unternehmen

Abschreibungen des laufenden Jahres beliefen sich auf:

	Volkswagen-Konzern	VOLKSWAGEN AG
	Mio. DM	Mio. DM
Immaterielle Vermögensgegenstände	1,8	0,4
Sachanlagen	3.066,8	1.379,5
Vermietvermögen	1.489,8	—

Im Berichtsjahr erweiterte sich der Kreis der Konzerngesellschaften um folgende Unternehmen:

V.A.G Vertriebszentrum GmbH,
München
V.A.G Vertriebszentrum GmbH & Co.
Südbayern KG, München
Seat Kredit Bank GmbH,
Braunschweig
Seat Leasing GmbH, Braunschweig
INKASSO S.R.L., Mailand
Lisane Investments N.V., Willemstad
Annelis do Brasil Participações Ltda.,
São Paulo
Agencia Libre de Seguros, S.L. (ALSE),
Barcelona
VW Lease Finance Corp., Troy
Westmoreland Pipeline Corp., Troy
Volkswagen United Kingdom Ltd.,
London

Von diesen Gesellschaften gehört nur die Volkswagen United Kingdom Ltd. nicht zum Kreis der vollkonsolidierten Konzernunternehmen, da es sich hier um eine neugegründete Gesellschaft handelt, die die Geschäftstätigkeit erst in 1988 aufnehmen wird.

Durch Fusion schieden folgende Unternehmen aus dem Volkswagen-Konzern aus:

Entidad de Financiación Fiseat de Bienes de Equipo, S.A. (FISEAT-EQUIPOS), Madrid
Financiera de Concesionarios, S.A. (FICONSA), Madrid

Aufnehmende Gesellschaft war die Financiera Seat S.A. (FISEAT), Madrid.

Die V.A.G Bail S.A., Paris, wurde im Geschäftsjahr 1987 auf die V.A.G Financiment S.A., Paris, fusioniert.

Aus dem Kooperationsvertrag mit der Ford Motor Company, Dearborn, ergab sich eine wesentliche Veränderung der Beteiligungen des Volkswagen-Konzerns. Über die Beteiligungen an der Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda., São Paulo, der Autolatina Argen-

tina S.A., Buenos Aires, und der Autolatina America Inc., Wilmington, erweiterte sich der Anteilsbesitz des Volkswagen-Konzerns um die quotalen Beteiligungen an den Ford-Gesellschaften; dabei handelt es sich im wesentlichen um folgende Gesellschaften:

Ford Brasil S.A., São Paulo
Autolatina Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários Ltda., São Paulo
Transglobal Corretagem de Seguros Ltda., São Paulo
Autolatina Financiadora S.A., São Paulo
Autolatina Serviços Ltda., São Paulo
Ford Distribuidora de Produtos de Petróleo Ltda., São Bernardo do Campo
Metalúrgica Constitución S.A., Buenos Aires
Transax S.A., Comercial, Industrial y Financiera, Buenos Aires
Autolatina Leasing S.A. Arrendamento Mercantil, São Paulo

Durch die erstmalige Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode ergaben sich insbesondere wertmäßige Änderungen in den Finanzanlagen des Volkswagen-Konzerns. Zu diesem Kreis von Beteiligungen gehört auch die Volkswagen Asia Ltd., Tokio, die als Tochterunternehmen wegen des abweichenden Geschäftszweckes nicht vollkonsolidiert wurde. Die TAS Tvornica Automobila Sarajevo, Vogosca, an der die Volkswagen AG mit 49% beteiligt ist, sehen wir wegen der besonderen gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse nicht als assoziiertes Unternehmen an.

Bei der Volkswagen AG sind die folgenden Gesellschaften zugegangen:

Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda., São Paulo
Autolatino Argentina S.A., Buenos Aires
Lisane Investments N.V., Willemstad
Autolatino America Inc., Wilmington
Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH, Hannover

Entwicklung des Anlagevermögens des Volkswagen-Konzerns

– in Mio. DM –

	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 1.1.1987	Vortrag erstmals einbezogener Gesellschaften	Zugänge
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1,1	–	27,7
Geleistete Anzahlungen	–	–	2,8
	1,1	–	30,5
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	11.436,4	615,9	384,3
Technische Anlagen und Maschinen	15.085,1	305,2	1.409,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.907,0	241,1	1.424,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.573,7	202,9	1.144,7
	39.002,2	1.365,1	4.362,3
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	14,8	48,8	3,8
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,9	–	–
Anteile an assoziierten Unternehmen	154,2	2,5	29,5
Beteiligungen	656,6	–	2,0
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen, und an Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7,6	–	–
Wertpapiere des Anlagevermögens	4,5	–	60,8
Sonstige Ausleihungen	895,2	–	58,9
Sonstige Finanzanlagen	104,3	4,7	7,4
	1.838,1	56,0	162,4
	40.841,4	1.421,1	4.555,2
Vermietete Gegenstände	6.255,6	63,2	3.317,8

1) einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 0,2 Mio. DM

2) einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 7,6 Mio. DM

Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 31.12.1987	Kumulierte Abschreibungen	Zuschreibungen laufendes Jahr	Buchwerte 31.12.1987	Abschreibungen laufendes Jahr
–	0,6	28,2	1,9	–	26,3	1,8
–	–	2,8	–	–	2,8	–
–	0,6	31,0	1,9	–	29,1	1,8
146,9	1.094,7	11.488,8	5.945,8	217,4	5.760,4	787,6
406,0	2.081,0	15.124,3	11.864,3	–	3.260,0	1.156,4
516,2	1.658,8	11.429,8	8.466,7	1,4	2.964,5	1.118,2
– 1.073,0	406,9	1.441,4	20,7	–	1.420,7	4,6
– 3,9	5.241,4	39.484,3	26.297,5	218,8	13.405,6	3.066,8
3,1	16,4	54,1	1,0	–	53,1	–
–	0,2 ¹⁾	0,7	0,5	–	0,2	–
– 3,1	1,6	181,5	24,0	–	157,5	1,6
–	0,8	657,8	251,8	–	406,0	200,9
–	0,2	7,4	6,9	–	0,5	–
–	8,2	57,1	0,9	–	56,2	0,4
–	50,8 ²⁾	903,3	456,2	–	447,1	12,7
–	104,2	12,2	7,2	–	5,0	7,2
–	182,4	1.874,1	748,5	–	1.125,6	222,8
– 3,9	5.424,4	41.389,4	27.047,9	218,8	14.560,3	3.291,4
3,9	2.479,1	7.161,4	2.242,5	–	4.918,9	1.489,8
					19.479,2	

Entwicklung des Anlagevermögens der Volkswagen AG

– in Mio. DM –

	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 1.1.1987	Zugänge	Umbuchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	–	19,3	–
Geleistete Anzahlungen	–	2,7	–
	–	22,0	–
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.911,8	211,3	94,6
Technische Anlagen und Maschinen	7.465,0	1.119,4	248,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.350,6	911,7	352,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	898,9	802,4	– 695,3
	18.626,3	3.044,8	–
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	5.406,3	395,9	3,1
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	346,8	2,2	–
Beteiligungen	796,3	25,1	– 3,1
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7,4	–	–
Sonstige Ausleihungen	197,4	41,9	–
	6.754,2	465,1	–
Gesamt Anlagevermögen	25.380,5	3.531,9	–

Aus steuerlichen Gründen wurde die erforderliche Wertaufholung bei den Ausleihungen in Höhe von 32,6 Mio. DM unterlassen.

Abgänge	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 31.12.1987	Kumulierte Abschreibungen	Zuschreibungen laufendes Jahr	Buchwerte 31.12.1987	Abschreibungen laufendes Jahr
–	19,3	0,4	–	18,9	0,4
–	2,7	–	–	2,7	–
–	22,0	0,4	–	21,6	0,4
43,8	5.173,9	3.117,3	217,4	2.274,0	153,8
212,4	8.620,1	6.861,5	–	1.758,6	733,3
252,4	6.362,5	4.673,6	–	1.688,9	492,4
29,4	976,6	–	–	976,6	–
538,0	21.133,1	14.652,4	217,4	6.698,1	1.379,5
3,4	5.801,9	2.626,5	319,2	3.494,6	422,8
2,5	346,5	38,7	–	307,8	1,2
0	818,3	274,5	–	543,8	201,3
0,2	7,2	6,7	–	0,5	–
26,7	212,6	64,6	–	148,0	8,5
32,8	7.186,5	3.011,0	319,2	4.494,7	633,8
570,8	28.341,6	17.663,8	536,6	11.214,4	2.013,7

(2) Vorräte

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.611,2	1.834,9	568,9	569,0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.770,3	1.772,2	1.140,8	1.027,2
Fertige Erzeugnisse und Waren	3.228,8	3.177,0	971,1	929,7
Geleistete Anzahlungen	7,6	17,6	6,0	15,8
	6.617,9	6.801,7	2.686,8	2.541,7

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.948,8	1.860,7	352,8	437,9
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(12,4)	(9,7)	(3,4)	(9,0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6,7	6,0	4.353,5	4.031,5
davon aus Lieferungen und Leistungen	(3,0)	(0,1)	(1.398,8)	(1.763,0)
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(-)	(-)	(1.056,1)	(151,0)
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	299,3	349,1	281,1	339,9
davon aus Lieferungen und Leistungen	(203,4)	(63,4)	(173,9)	(63,4)
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(-)	(-)	(-)	(-)
Sonstige Vermögensgegenstände	6.900,2	6.153,5	754,4	703,1
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(2.060,3)	(1.094,9)	(241,3)	(242,2)
	9.155,0	8.369,3	5.741,8	5.512,4

Wesentliche Bestandteile der Sonstigen Vermögensgegenstände im Konzern sind die Forderungen aus der Tätigkeit der Finanzierungs- und Leasinggesellschaften.

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen der Volkswagen AG befin-

den sich Darlehen mit mittelfristiger Laufzeit. Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit etwa der Hälfte Beträge, die erst nach dem Bilanzstichtag rechtlich entstehen, wie Zinsansprüche und noch nicht fällige Kosten- und Steuererstattungen.

(4) Wertpapiere

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Eigene Anteile	16,7	16,7	16,7	16,7
Sonstige Wertpapiere	408,8	347,5	234,1	245,6
	425,5	364,2	250,8	262,3

Die Eigenen Aktien wurden 1971 im Rahmen eines den Audi-Aktionären unterbreiteten Umtauschgebots anlässlich einer Kapitalerhöhung zu einem durchschnittlichen Stückkurs von 190,04 DM erworben. Die Volkswagen AG hat noch 237.305 Stück, gleich nominell

11.865.250,00 DM im Besitz – das sind 0,8 % des Grundkapitals.

In Höhe des Bilanzansatzes der Eigenen Aktien besteht die dafür gesetzlich vorgeschriebene Rücklage.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Rechnungsabgrenzungsposten der Volkswagen AG ist im wesentlichen (185,8 Mio. DM) der noch nicht zu Lasten der Zinsaufwendungen aufgelöste Teil des Gegenpostens zu der in

1986 im Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsscheinen vorgenommenen Dotierung der Gesetzlichen Rücklage aktiviert.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital in Höhe von 1.500 Mio. DM setzt sich zusammen aus 6 Mio. Stück Inhaberaktien im Nennbetrag von 100,00 DM, 12 Mio. Stück Inhaberaktien im Nennbetrag von 50,00 DM und 6 Mio. Stück stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Nennbetrag von 50,00 DM. Darüber hinaus be-

steht ein Genehmigtes Kapital in Höhe von 300 Mio. DM sowie ein Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM bis zum 30. Juni 1989, das durch die Inhaber der 192.000 Optionsscheine aus den 1986 begebenen Optionsanleihen mit insgesamt 97,5 Mio. DM in Anspruch genommen werden kann.

(7) Gewinnrücklagen

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Gesetzliche Rücklage	60,0	60,0	60,0	60,0
Rücklage für eigene Anteile	16,7	16,7	16,7	16,7
Andere Gewinnrücklagen	5.615,7	5.011,0	2.473,2	2.283,2
	5.692,4	5.087,7	2.549,9	2.359,9

Ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung im Jahr 1987 in Höhe von 27,1 Mio. DM ist mit den Anderen Gewinnrücklagen verrechnet worden. Aus Vorjahren stammende aktive Unterschiedsbeträge in Höhe von 542,1 Mio. DM wurden ebenfalls mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Aus dem Jahresergebnis der Volkswagen AG wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 190,0 Mio. DM in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

**(8) Sonderposten
mit Rücklageanteil**

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Steuerrechtliche Rücklagen	249,9	292,5	176,9	215,5
Steuerrechtliche Abschreibungen	1.952,9	1.535,9	1.778,7	1.388,2
	2.202,8	1.828,4	1.955,6	1.603,7

Bei der Volkswagen AG bestehen Rücklagen gemäß § 52 Abs. 5 EStG und § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz. Als Steuerrechtliche Abschreibungen werden Wertberichtigungen gemäß § 3 Zonenrandförderungs-Gesetz, § 7d EStG, § 82d EStDV, § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR und § 80 EStDV ausgewiesen.

Im Konzernabschluß bestehen darüber hinaus noch Sonderposten mit Rücklageanteil aus Wertberichtigungen gemäß § 82a EStDV und § 14 Berlinförderungsgesetz. Zwei ausländische Tochtergesellschaften haben Sonderposten mit Rücklageanteil nach entsprechenden nationalen Vorschriften gebildet.

**(9) Sonderposten für
Investitionszulagen**

Der Sonderposten für Investitionszulagen in Höhe von 9,4 Mio. DM resultiert

aus dem Abschluß einer ausländischen Gesellschaft.

(10) Rückstellungen

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.889,1	5.293,7	5.046,0	4.464,4
Steuerrückstellungen	924,7	992,2	839,4	795,7
Sonstige Rückstellungen	8.050,3	8.227,8	5.700,4	5.739,6
	14.864,1	14.513,7	11.585,8	10.999,7

Unter den Sonstigen Rückstellungen sind u. a. Rückstellungen für Gewährleistungen, Dienstjubiläen, vorgezogene

Altersregelungen und andere Kosten der Belegschaft enthalten.

(11) Verbindlichkeiten

Art der Verbindlichkeit	Volkswagen-Konzern				VOLKSWAGEN AG			
	Summe 31.12.1987 Mio. DM	Restlaufzeit		Summe 31.12.1986 Mio. DM	Summe 31.12.1987 Mio. DM	Restlaufzeit		Summe 31.12.1986 Mio. DM
		unter 1 Jahr Mio. DM	über 5 Jahre Mio. DM			unter 1 Jahr Mio. DM	über 5 Jahre Mio. DM	
Anleihen davon konvertibel	1.123,0 (-)	- (-)	856,5 (-)	1.287,1 (-)	- (-)	- (-)	- (-)	30,0 (-)
Verbindlichkeiten gegenüber Kredit- instituten	7.516,6	6.181,5	160,9	6.039,2	898,0	888,2	7,2	766,7
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	323,4	323,4	-	195,2	254,1	254,1	-	103,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.562,2	3.562,0	-	3.221,5	1.825,8	1.825,8	-	1.711,1
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezo- gener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	195,1	192,0	-	1.050,8	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbun- denen Unternehmen	0,1	0,1	-	1,1	1.063,6	301,1	762,5	940,3
Verbindlichkeiten gegenüber Unter- nehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	205,4	205,4	-	85,3	70,7	70,7	-	40,0
Sonstige Verbindlichkeiten	2.892,0	2.379,5	200,1	3.056,6	1.332,2	1.302,2	-	1.161,5
davon aus Steuern	(617,6)	(617,6)	(-)	(591,1)	(254,3)	(254,3)	(-)	(154,0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(427,9)	(390,6)	(7,0)	(321,8)	(266,7)	(236,8)	(-)	(241,6)
	15.817,8	12.843,9	1.217,5	14.936,8	5.444,4	4.642,1	769,7	4.752,7

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 609,6 Mio. DM durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte gesichert. Die

gestellten Sicherheiten bestanden überwiegend aus Zessionen und Grundpfandrechten. Darüber hinaus bestehen Sicherheiten in Form von Siche-

rungsübereignungen sowie bei Warenlieferungen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

Haftungsverhältnisse

Neben den in den Bilanzen ausgewiesenen Verbindlichkeiten bestanden

noch folgende Eventualverbindlichkeiten:

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	2.059,0	296,8	1.896,5	1.248,0
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	81,3	132,4	483,5	866,2
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	47,7	30,0	227,1	194,2
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	20,1	21,8	—	—
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	0,9	0,9	—	—

Im Betrage der von der Volkswagen International Finance N.V. gewährten Darlehen, die aus den von ihr begebenen Anleihen stammen, hat die Volkswagen AG gegenüber allen Anleihegläubigern Garantieerklärungen abgegeben. Dies sind Garantien bei einer DM-Anleihe über 250 Mio. DM und bei einer US-Dollar-Anleihe mit 150 Mio. US-Dollar im Gesamtwert von 563 Mio. DM.

Zur Finanzierung des von der AUDI AG im Jahr 1984 bei der AUDI FINANCE N.V., Amsterdam, aufgenommenen Darlehens über 150 Mio. DM hat diese Gesellschaft 7% Inhaber-Teilschuldverschreibungen von 1984/1994 ausgegeben. Für die ordnungsgemäße Rückzahlung und Verzinsung dieser Schuldverschreibungen hat die AUDI AG gegenüber allen Anleihegläubigern eine unbedingte und unwiderrufliche Garantieerklärung abgegeben.

Zusätzliche Einzelangaben

Neben den Eventualverbindlichkeiten bestanden bei der Volkswagen AG Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Höhe von 11,5 Mio. DM, ausländischer Gesellschaften von 295,4 Mio. DM sowie eine Nachschußpflicht für eine inländische Gesellschaft von 1,0 Mio. DM. Außerdem bestand Haftungspflicht für zurückerhaltene Einlagen von Kommanditgesellschaften mit 2,3 Mio. DM. Im Rahmen der Beteiligung an der Volkswagen AG PreussenElektra AG OHG besteht eine unbeschränkte Haftung. Von den Grundstücken sind rd. 62 ha (Bilanzwert 2,6 Mio. DM) mit Erb-

baurechten belastet. Zur laufenden Abwicklung von Importen hat die Volkswagen AG nominell 2,0 Mio. DM der Wertpapiere des Umlaufvermögens verpfändet.

Gegenüber einer Genossenschaft und einer GmbH (satzungsmäßige Nachschußpflicht) bestanden Haftungsverhältnisse in Höhe von 0,1 Mio. DM.

Für erhaltene Darlehen haben die spanischen Finanzierungsgesellschaften FISEAT und LISEAT gegenüber den kreditgebenden Banken Wechsel für einen Kreditbetrag im Gegenwert von insgesamt 414,8 Mio. DM verpfändet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen im Volkswagen-Konzern betragen jährlich ca. 175,6 Mio. DM. Diese Verpflichtungen werden sich bei der Volkswagen AG auf ca. 49,0 Mio. DM pro Jahr, davon

2,1 Mio. DM gegenüber verbundenen Unternehmen, belaufen. Patronatserklärungen bestehen zugunsten von verbundenen Unternehmen in Höhe von 346,9 Mio. DM. Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich im üblichen Rahmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse 1987

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	Gesamt Mio. DM	Anteile in %	Gesamt Mio. DM	Anteile in %
Lieferungen				
Inland	22.554,6	41,3	20.455,8	47,4
Europa/ohne Inland	18.658,4	34,2	16.515,3	38,2
Nordamerika	6.855,4	12,6	3.606,3	8,3
Lateinamerika	3.792,9	6,9	803,5	1,9
Afrika	1.108,3	2,0	455,8	1,1
Asien/Ozeanien	1.665,3	3,0	1.361,9	3,1
Gesamt	54.634,9	100,0	43.198,6	100,0

Auf Fahrzeugverkäufe des Volkswagen-Konzerns entfielen im Geschäftsjahr 1987 78% der Umsatzerlöse und auf das Ersatzteilegeschäft 9%. 13% betrafen die Sonstigen Verkäufe. Die Sonstigen Verkäufe enthielten neben den Mieterträgen im Geschäftsjahr 1987

erstmalig auch die Erlöse aus dem Verkauf der gebrauchten Gegenstände der Leasing- und Vermietgesellschaften. Bei der Volkswagen AG wurden 77% der Umsatzerlöse im Fahrzeuggeschäft, 7% im Ersatzteilegeschäft und 16% mit Sonstigen Verkäufen erzielt.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

	Volkswagen-Konzern	VOLKSWAGEN AG
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM
Sonstige betriebliche Erträge	3.361,8	2.152,1
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	(439,9)	(379,8)

Im Volkswagen-Konzern ergaben sich darüber hinaus Sonstige betriebliche Erträge in erster Linie aus der Auflösung von Rückstellungen, Differenzen aus der Umrechnung der Positionen der Gewinn- und der Verlustrechnungen ausländischer konsolidierter Gesellschaften, Gewinnen aus Anlageabgängen und Zuschreibungen zu Sachanlagen, Weiterberechnung von Kosten, der laufenden Abwicklung von Valuta-Ansprüchen sowie aus Miet- und Pachteinnahmen.

Bei der Volkswagen AG resultierten die Sonstigen betrieblichen Erträge im wesentlichen aus Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen, aus Erträgen aus Zuschreibungen zu Sach- und Finanzanlagen, erhaltenen Investitionszulagen und aus der Auflösung von Rückstellungen für Personal- und Vertriebsaufwendungen.

(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM		31.12.1987 Mio. DM	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.231,5		2.023,3	
davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil	(815,6)		(731,7)	

Im Volkswagen-Konzern beinhalten die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen unter anderem Abschreibungen auf Forderungen, Aufwendungen aus der laufenden Abwicklung von Valuta-Verpflichtungen sowie Aufwendungen für verschiedene Risiken.

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen der Volkswagen AG betrafen insbe-

sondere Risiken aus dem Beteiligungsengagement und an Tochtergesellschaften weiterberechnete Aufwendungen.

Steuerrechtliche Abschreibungen auf das Anlagevermögen wurden im Volkswagen-Konzern in Höhe von 798,2 Mio. DM und bei der Volkswagen AG in Höhe von 731,6 Mio. DM gebildet.

(15) Beteiligungsergebnis

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	80,2	67,0	395,8	144,2
davon aus verbundenen Unternehmen	(2,6)	(2,8)	(324,8)	(81,5)
davon aus assoziierten Unternehmen	(73,7)	(61,8)	(—)	(—)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	—	—	353,2	262,1
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	—	1,1	—	163,7
	80,2	65,9	749,0	242,6

In den Erträgen aus Beteiligungen der Volkswagen AG und in den Erträgen

aus Gewinnabführungsverträgen sind weiterberechnete Steuern enthalten.

(16) Zinsergebnis

	Volkswagen-Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	14,5	51,3	24,6	12,7
davon aus verbundenen Unternehmen	(3,6)	(11,8)	(20,3)	(8,6)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.443,7	1.347,5	443,2	492,6
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,5)	(49,2)	(118,0)	(130,9)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.446,2	1.130,7	83,1	65,7
davon an verbundene Unternehmen	(11,1)	(-)	(57,2)	(47,8)
	12,0	268,1	384,7	439,6

Sonstige Steuern

Die Sonstigen Steuern des Volkswagen-Konzerns betragen 294,3 Mio. DM, die

Sonstigen Steuern der Volkswagen AG 175,1 Mio. DM.

(17) Außerordentliche Aufwendungen

In den Außerordentlichen Aufwendungen wurden die Kosten im Zusammenhang mit der Schließung des Werks Westmoreland und die Aufwendungen im Rahmen der Neustrukturierung der Produktionskapazitäten der AUTO-

LATINA-Gesellschaften in Höhe von insgesamt 443,3 Mio. DM verrechnet.

Aufwendungen und Erträge, die anderen Geschäftsjahren zuzuordnen sind, gleichen sich weitgehend aus.

Entwicklung vom Jahresüberschuß zum Bilanzgewinn in den Abschlüssen des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG

	Volkswagen Konzern		VOLKSWAGEN AG	
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1986 Mio. DM
Jahresüberschuß	598,0	580,2	494,1	485,2
Ergebnisvortrag der Volkswagen AG	+ 3,5	+ 7,4	+ 3,5	+ 7,4
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien	-	+ 4,5	-	+ 4,5
Einstellung in andere Rücklagen/Erhöhung der Konzernrücklagen	- 456,7	- 326,0	- 190,0	- 190,0
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	- 24,8	- 2,6	-	-
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	+ 187,4	+ 43,6	-	-
Bilanzgewinn	307,6	307,1	307,6	307,1

Gesamtperiodenaufwand

	Volkswagen-Konzern	VOLKSWAGEN AG
	31.12.1987 Mio. DM	31.12.1987 Mio. DM
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	29.420,1	28.626,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.911,2	821,7
	31.331,3	29.448,2
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	12.609,4	7.575,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.582,7	1.949,1
davon für Altersversorgung	(987,5)	(739,0)
	15.192,1	9.524,6

Sonstige Angaben

Das Jahresergebnis des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG wurde durch die Bildung von Sonderposten mit Rücklageanteil und nicht vorgenommene Aufzinsungen gemindert. Im wesentlichen handelte es sich dabei um die Bildung eines Sonderpostens nach § 3 Zonenrandförderungsgesetz, insbesondere im Jahresabschluß der Volkswagen AG.

Durch diese Maßnahmen und der daraus resultierenden Beeinflussung des

Steueraufwands liegt der ausgewiesene Jahresüberschuß der Volkswagen AG und des Volkswagen-Konzerns um knapp ein Viertel unter dem sonst auszuweisenden Wert. Hieraus werden sich zukünftig voraussichtlich verminderte Aufwendungen verbunden mit Ertragsteuern zu den dann anzuwendenden Steuersätzen ergeben.

Die gesamten außerplanmäßigen Abschreibungen stellten sich wie folgt dar:

	Volkswagen-Konzern	VOLKSWAGEN AG
	1987	1987
	Mio. DM	Mio. DM
Abschreibungen auf Sachanlagen	486,3	0,1
Abschreibungen auf Beteiligungen und Abzinsungen von Finanzanlagen	222,8	633,8
	709,1	633,9

Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Mitarbeiter:

	Volkswagen-Konzern	VOLKSWAGEN AG
Fertigungslöhner	131.114	67.166
Zeitlöhner	73.943	38.929
Gehaltsempfänger	55.401	22.933
	260.458	129.028
Auszubildende	6.667	4.128
	267.125	133.156

Die Anzahl der bei der Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda., São Paulo, und der Autolatina

Argentina S.A., Buenos Aires, Beschäftigten betrug 55.393 Mitarbeiter.

Bei der Volkswagen AG verteilen sich die Mitarbeiter auf die Werke wie folgt:

Werke	Wolfsburg	65.586
	Hannover	19.440
	Braunschweig	7.371
	Kassel	20.437
	Emden	10.283
	Salzgitter	10.039
		<u>133.156</u>

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 6 und 7 angegeben.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 1987 betragen bei der Volkswagen AG 11.697.172 DM und im Volkswagen-Konzern 12.203.440 DM.

Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern 6.564.004 DM. Hierfür bestehen bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern Rückstellungen für laufende Pensionen von 54.885.751 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern 318.500 DM.

Zinslose Darlehen an Vorstandsmitglieder beliefen sich bei der Volkswagen AG auf 360 TDM. Die vereinbarte Laufzeit beträgt 4 Jahre.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Darlehen beliefen sich auf 161 TDM (Tilgung 1987: 18 TDM). Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 15. März 1988

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

„Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Konzernabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß und der Konzernabschluß vermitteln unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen ent-

sprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns. Der Bericht über die Lage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.“

Hannover, den 17. März 1988

TREUARBEIT Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster
Wirtschaftsprüfer

Siepe
Wirtschaftsprüfer



Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1978—1987

	1978	1979
Umsatzerlöse (Mio. DM)	26.724	30.707
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	11	15
im Inland	11.229	12.499
im Ausland	15.495	18.208
Export der inländischen Konzerngesellschaften	10.932	12.337
Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften	5.970	7.398
Absatz (Tsd. Automobile)	2.393	2.539
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	7	6
im Inland	895	901
im Ausland	1.498	1.638
Produktion (Tsd. Automobile)	2.385	2.542
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	7	7
im Inland	1.569	1.558
im Ausland	816	984
Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) ¹⁾	207	240
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	8	16
im Inland	139	157
im Ausland	68	83
Investitionen (Mio. DM) ²⁾	1.990	3.100
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	17	56
im Inland	1.559	2.374
im Ausland	431	726
Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)		
Veränderung gegenüber Vorjahr in %		
Cash flow (Mio. DM) ³⁾	2.609	2.993
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	5	15
Jahresergebnis (Mio. DM)	574	667
Dividende der Volkswagen AG (Mio. DM)	189	240
Stammaktien (Mio. DM)	189	240
Vorzugsaktien (Mio. DM)		

¹⁾ Belegschaft am Jahresende;
ab 1986 Belegschaft im
Jahresdurchschnitt

²⁾ bis 1983 einschl. Zugänge
vermieteter Gegenstände

³⁾ bis 1983 einschl. Abschreibungen
und Abgänge auf vermietete
Gegenstände

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
33 288	37 878	37 434	40 089	45 671	52 502	52 794	54 635
8	14	- 1	7	14	15	1	3
11 850	12 064	12 027	14 453	14 638	16 171	18 839	22 555
21 438	25 814	25 407	25 636	31 033	36 331	33 955	32 080
14 102	14 957	15 733	15 460	20 108	24 025	23 414	22 898
6 733	12 398	11 346	11 812	12 864	14 698	14 127	13 080
2 495	2 279	2 120	2 127	2 145	2 398	2 758	2 774
- 2	- 9	- 7	0	1	12	15	1
788	738	672	750	708	722	838	921
1 707	1 541	1 448	1 377	1 437	1 676	1 920	1 853
2 574	2 246	2 130	2 116	2 148	2 398	2 777	2 771
1	- 13	- 5	- 1	2	12	16	0
1 499	1 410	1 381	1 413	1 474	1 635	1 654	1 666
1 075	836	749	703	674	763	1 123	1 105
258	247	239	232	238	259	276	260
8	- 4	- 3	- 3	3	9	7	- 6
159	160	158	156	160	170	169	170
99	87	81	76	78	89	107	90
4 279	4 851	4 892	4 858	2 782	3 388	6 371	4 592
38	13	1	- 1	x	22	88	- 28
3 163	3 089	3 654	3 476	1 889	2 508	3 849	4 324
1 116	1 762	1 238	1 382	893	880	2 522	268
				2 021	3 217	2 738	3 318
					59	- 15	21
3 141	3 936	3 452	5 207	4 081	4 558	4 285	4 874
5	25	- 12	51	x	12	- 6	14
321	136	-300	-215	228	596	580	598
192	120	-	-	120	240	306	306
192	120	-	-	120	240	240	240
					66		66

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1978–1987

Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember	1978	1979	1980	1981	1982
Aktiva					
Sachanlagen	5.903	6.648	8.326	10.205	11.474
Finanzanlagen	410	726	839	414	449
Vermietete Gegenstände					
Anlagevermögen	6.313	7.374	9.165	10.619	11.923
Vorräte und geleistete Anzahlungen	3.491	4.400	6.073	5.996	5.662
Forderungen u.ä.	2.996	4.000	4.437	4.771	5.065
Liquide Mittel, Wechsel	4.364	4.781	3.971	2.822	1.953
Wertpapiere, Eigene Aktien	1.016	1.123	1.151	1.129	1.290
Umlaufvermögen	11.867	14.304	15.632	14.718	13.970
Gesamtvermögen	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893
Passiva					
Grundkapital	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
Konzernrücklagen	4.224	4.625	4.757	4.990	4.911
Anteile in Fremdbesitz	192	373	205	198	223
Eigenkapital	5.616	6.198	6.162	6.388	6.334
Pensionsrückstellungen	2.341	2.749	3.107	3.475	3.626
Andere Rückstellungen	3.244	4.152	4.326	4.232	4.570
Rückstellungen	5.585	6.901	7.433	7.707	8.196
Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit					
von mehr als vier Jahren	1.284	1.273	1.161	1.053	847
von 1 bis 4 Jahren	708	457	466	712	990
bis zu einem Jahr	4.776	6.592	9.378	9.351	9.485
Verbindlichkeiten	6.768	8.322	11.005	11.116	11.322
Bilanzgewinn der Volkswagen AG	189	240	193	124	38
Minderheitenanteil am auszuschüttenden Gewinn	22	17	4	2	3
Fremdkapital	12.564	15.480	18.635	18.949	19.559
Gesamtkapital	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893
Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar – Dezember					
Gesamtleistung	27.285	31.638	34.989	38.197	38.030
Materialaufwand	14.099	15.635	18.238	19.752	19.573
Personalaufwand	7.656	9.113	10.782	11.779	12.069
Abschreibungen	1.456	1.696	2.102	2.934	3.038
Abschr. auf vermietete Gegenstände					
Steuern	1.692	2.081	1.400	848	543
davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.624	2.004	1.329	772	458
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	1.808	2.246	2.146	2.748	3.107
Jahresergebnis	574	667	321	136	- 300

¹ Ausweis nach Bilanzrichtlinien-Gesetz; 1980 entsprechend neuem Recht gegliedert

1983	1984	1985	1986 ¹⁾	1987 ¹⁾	in %	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
Aktiva						
			2	29	x	Immaterielle Vermögensgegenstände
11.801	9.082	8.740	12.111	13.406	10,7	Sachanlagen
464	544	574	1.099	1.125	2,4	Finanzanlagen
	2.433	3.717	4.106	4.919	19,8	Vermietete Vermögensgegenstände
12.265	12.059	13.031	17.318	19.479	12,5	Anlagevermögen
5.878	6.654	6.348	6.802	6.618	-- 2,7	Vorräte
6.269	7.388	7.157	8.675	9.403	8,4	Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände
1.815	5.253	4.326	364	426	16,8	Wertpapiere
2.528	1.588	3.960	8.553	8.135	-- 4,9	Liquide Mittel
16.490	20.883	21.791	24.394	24.582	0,8	Umlaufvermögen
28.755	32.942	34.822	41.712	44.061	5,6	Gesamtvermögen
Passiva						
1.200	1.200	1.200	1.500	1.500	--	Gezeichnetes Kapital
5.227	5.165	5.929	7.891	8.496	7,7	Konzernrücklagen
281	320	266	408	405	-- 0,9	Anteile in Fremdbesitz
6.708	6.685	7.395	307	308	0,2	Bilanzgewinn
			3	17	x	Minderheitenanteil am auszuschüttenden Gewinn
4.235	4.739	5.029	1.828	2.203	20,5	Sonderposten mit Rücklageanteil
5.597	7.417	9.343	10	9	-- 1,7	Sonderposten für Investitionszulagen
9.832	12.156	14.372	11.947	12.938	8,3	Eigenkapital
			5.294	5.889	11,2	Pensionsrückstellungen
1.283	992	947	992	925	-- 6,8	Steuerrückstellungen
1.004	1.411	1.291	8.228	8.050	-- 2,2	Sonstige Rückstellungen
9.925	11.570	10.569	14.514	14.864	2,4	Rückstellungen
12.212	13.973	12.807				Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit
			1.344	1.217	-- 9,4	von mehr als fünf Jahren
--	124	244	1.456	1.999	37,3	von 1 bis 5 Jahren
			12.451	13.043	4,8	bis zu einem Jahr
3	4	4	15.251	16.259	6,6	Verbindlichkeiten
22.047	26.257	27.427	29.765	31.123	4,6	Fremdkapital
28.755	32.942	34.822	41.712	44.061	5,6	Gesamtkapital
Gewinn- und Verlustrechnung						
(Mio. DM)						
(Kurzfassung) Januar -- Dezember						
40.680	46.772	52.709	52.794	54.635	3,5	Umsatzerlöse
20.852	23.824	26.623	46.746	48.526	3,8	Herstellungskosten
12.371	13.227	13.913				Vertriebs- und
3.689	2.961	3.411	5.380	5.498	2,2	Allgemeine Verwaltungskosten
	1.060	1.259	632	1.130	78,8	Sonstiges betriebliches Ergebnis
580	1.368	2.124	295	-- 131	x	Finanzergebnis
			1.595	1.610	0,9	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
494	1.266	1.993	-- 473	-- 443	6,3	Außerordentliches Ergebnis
						Steuern vom Einkommen
3.403	4.104	4.783	542	569	4,9	und Ertrag
-- 215	228	596	580	598	3,1	Jahresergebnis

Nutzfahrzeuge aus dem Verkaufsprogramm von Volkswagen







VOLKSWAGEN AG

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

