

**Bericht über  
das Geschäftsjahr 1975**

**VOLKSWAGENWERK  
Aktiengesellschaft  
Wolfsburg**



**'75**

Aufsichtsrat und Vorstand  
der Volkswagenwerk Aktiengesellschaft  
überreichen mit einer verbindlichen Empfehlung  
den Bericht über das Geschäftsjahr 1975

Wolfsburg, im Mai 1976

<b>VW-Konzern</b>		1975	1974*	Veränderung	%**
<b>Umsatzerlöse</b>	Millionen DM	18.857	16.966	+ 1.891	+ 11,1
<b>Absatz</b>	Automobile	2.037.857	2.052.359	- 14.502	- 0,7
<b>Produktion</b>	Automobile	1.948.939	2.067.980	- 119.041	- 5,8
<b>Belegschaft</b>	am Jahresende	176.824	203.730	- 26.906	- 13,2
<b>Investitionen</b>	Millionen DM	941	1.902	- 961	- 50,5
<b>Abschreibungen</b>	Millionen DM	1.246	1.148	+ 98	+ 8,5
<b>Materialaufwand</b>	Millionen DM	10.066	10.068	- 2	0
<b>Personalaufwand</b>	Millionen DM	5.550	5.718	- 168	- 2,9
<b>Jahresergebnis</b>	Millionen DM	- 157	- 807	+ 650	+ 80,5

\* Soweit Ausweisänderungen erfolgten, haben wir die Zahlen des Vorjahres angeglichen.

\*\* auf Basis nicht gerundeter Werte

## Der VW-Konzern im Spiegel der Zahlen 1971–1975\*

	1975	1974	1973	1972	1971
<b>Umsatzerlöse (Millionen DM)</b>	18.857	16.966	16.982	15.996	16.473
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	11	0	6	- 3	9
im Inland	6.552	5.161	5.364	5.035	5.135
im Ausland	12.305	11.805	11.618	10.961	11.338
Export der inländischen Konzerngesellschaften	7.142	8.547	8.965	7.718	8.210
Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften	5.798	3.826	3.063	3.539	3.430
<b>Absatz (Tausend Automobile)</b>	2.038	2.052	2.281	2.197	2.317
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 1	- 10	4	- 5	5
im Inland	626	548	619	628	694
im Ausland	1.412	1.504	1.662	1.569	1.623
<b>Produktion (Tausend Automobile)</b>	1.949	2.068	2.335	2.193	2.354
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 6	- 11	7	- 7	6
im Inland	1.229	1.359	1.720	1.673	1.867
im Ausland	720	709	615	520	487
<b>Belegschaft am Jahresende (Tausend Mitarbeiter)</b>	177	204	215	192	202
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 13	- 5	12	- 5	6
im Inland	118	142	161	149	160
im Ausland	59	62	54	43	42
<b>Investitionen (Millionen DM)</b>	941	1.902	1.556	1.573	1.947
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 51	22	- 1	- 19	18
im Inland	594	1.313	928	1.183	1.545
im Ausland	347	589	628	390	402

\* Soweit Ausweisänderungen erfolgten, haben wir die Zahlen des Vorjahres angeglichen.  
\*\* um die in der Bilanz passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung gekürzt

## Bilanz (Kurzfassung) Stand 31. Dezember

	1975	1974	1973	1972	1971
– Millionen DM –					
<b>Aktiva</b>					
Sachanlagen	5.810	6.263	5.697	5.261	4.905
Finanzanlagen	474	636	554	585	584
<b>Anlagevermögen</b>	6.284	6.899	6.251	5.846	5.489
Vorräte und geleistete Anzahlungen**	2.949	4.117	3.489	2.338	2.514
Forderungen u. ä.**	2.019	1.954	1.691	1.584	1.394
Liquide Mittel, Wechsel**	1.619	472	1.151	1.038	445
Wertpapiere, Eigene Aktien	48	54	414	354	313
<b>Umlaufvermögen</b>	6.635	6.597	6.745	5.314	4.666
<b>Gesamtvermögen</b>	12.919	13.496	12.996	11.160	10.155
<b>Passiva</b>					
Grundkapital	900	900	900	900	900
Konzernrücklagen***	1.982	2.170	2.878	2.677	2.627
Anteile in Fremdbesitz****	186	188	230	209	189
<b>Eigenkapital</b>	3.068	3.258	4.008	3.786	3.716
Pensionsrückstellungen	1.143	1.035	878	730	630
Andere Rückstellungen*****	1.740	1.507	1.623	1.604	1.596
<b>Rückstellungen</b>	2.883	2.542	2.501	2.334	2.226
Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit von mehr als 4 Jahren	1.595	1.452	852	884	413
von 1 bis 4 Jahren	666	581	448	366	268
bis zu 1 Jahr	4.705	5.654	5.089	3.694	3.442
<b>Verbindlichkeiten</b>	6.966	7.687	6.389	4.944	4.123
Fremdkapitalanteil am Bilanzgewinn der VW AG	—	—	81	81	81
Minderheitenanteil am auszuschüttenden Gewinn	2	9	17	15	9
<b>Fremdkapital</b>	9.851	10.238	8.988	7.374	6.439
<b>Gesamtkapital</b>	12.919	13.496	12.996	11.160	10.155

## Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung) Januar–Dezember

Gesamtleistung	18.351	17.711	18.155	16.250	17.089
Materialaufwand	10.066	10.068	9.850	9.098	9.891
Personalaufwand	5.550	5.718	5.309	4.463	4.416
Abschreibungen	1.246	1.148	1.056	992	912
Steuern	404	305	483	600	452
davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	347	241	432	562	418
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- u. Ertragsposten	1.242	1.279	1.127	891	1.271
<b>Jahresergebnis</b>	- 157	- 807	330	206	147
Dividende der VW AG	—	—	81	81	81

\*\*\* einschließlich Eigenkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil sowie nicht zur Ausschüttung kommender Anteil am Bilanzgewinn bzw. 1974 und 1975 einschließlich Bilanzverlust der Volkswagenwerk AG  
\*\*\*\* ohne Anteile am auszuschüttenden Gewinn  
\*\*\*\*\* einschließlich Fremdkapitalteil des Sonderpostens mit Rücklageanteil

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Tagesordnung</b>	5
<b>Aufsichtsrat</b>	6
<b>Vorstand</b>	7
<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	9
<b>Bericht des Vorstands</b>	10
<b>VW-Konzern</b>	
Geschäftsverlauf 1975	12
<b>Die neue Produktgeneration</b>	16
<b>Gesellschaften des VW-Konzerns</b>	
Konzerngesellschaften in Zahlen	30
Produktionsgesellschaften	32
Vertriebsgesellschaften	43
Sonstige Gesellschaften	45
<b>Ausblick</b>	47
<b>Jahresabschlüsse und Erläuterungen</b>	
Die wichtigsten Gesellschaften des VW-Konzerns – Übersicht –	50
Erläuterungen zum Jahresabschluß des VW-Konzerns	52
Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG	60
Anhang:	
Konzernbilanz	
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	
Bilanz der Volkswagenwerk AG	
Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG	

---

---

**Wir gedenken  
aller verstorbenen Mitarbeiter**

# Tagesordnung

für die  
ordentliche Hauptversammlung  
der  
Volkswagenwerk Aktiengesellschaft  
am Dienstag, dem 6. Juli 1976, um 10.00 Uhr  
in der Stadthalle in Wolfsburg.

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses, des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1975 mit dem Bericht des Aufsichtsrats, des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1975.

2. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 1975.

3. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 1975.

Zu den Punkten 2. und 3. schlagen Vorstand und Aufsichtsrat vor, die Entlastung zu erteilen.

4. Wahl des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat besteht aus 21 Mitgliedern. Er setzt sich aus 14 Vertretern der Aktionäre und 7 Vertretern der Arbeitnehmer zusammen (§§ 96, 101 des Aktiengesetzes, § 76 des Betriebsverfassungsgesetzes 1952, § 129 des Betriebsverfassungsgesetzes 1972, § 11 der Satzung). Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Niedersachsen sind gemäß § 12 der Satzung der Volkswagenwerk AG berechtigt, je zwei Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, solange ihnen Aktien der Gesellschaft gehören. Die Hauptversammlung hat 10 Mitglieder des Aufsichtsrats zu wählen. Sie ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

Nach den Vorschriften des am 1. Juli 1976 in Kraft tretenden Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer wird sich die Zusammensetzung des Aufsichtsrats ändern. Es ist beabsichtigt, im Jahre 1977 den Aufsichtsrat neu zu wählen.

Für die Übergangszeit schlägt der Aufsichtsrat die Wiederwahl nachfolgender Personen vor:

Hans Birnbaum, Salzgitter,  
Vorsitzender des Vorstands der Salzgitter AG

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

Walter Haefner, Zürich/Schweiz,  
VW-Generalimporteur

Kurt Hähnel, Hannover,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Dr. phil. h. c. Walter Hesselbach, Frankfurt,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Bank für Gemeinwirtschaft AG

Hans-Günter Hoppe, Berlin,  
Senator a. D.

Hans L. Merkle, Stuttgart,  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
der Robert Bosch GmbH

Dr. rer. pol. h. c. Ludwig Poullain, Münster,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Westdeutsche Landesbank Girozentrale

Karl Gustaf Ratjen, Frankfurt,  
Vorsitzender des Vorstands der Metallgesellschaft AG

Dr. jur. Horst Rheinfels, Köln,  
Rechtsanwalt

5. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1976.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, wie bisher die TREUARBEIT Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft – Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1976 zu bestellen.

Hans Birnbaum, Salzgitter, Vorsitzender,  
Vorsitzender des Vorstands der Salzgitter AG

Walther Leisler Kiep, Hannover, ab 15. 3. 1976,  
stellvertretender Vorsitzender ab 23. 4. 1976,  
Niedersächsischer Minister der Finanzen

Eugen Loderer, Frankfurt, stellvertretender Vorsitzender,  
1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall

Karl Otto Pöhl, Bonn, stellvertretender Vorsitzender,  
Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen

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

Siegfried Ehlers, Wolfsburg,  
Vorsitzender des Betriebsrats der Volkswagenwerk AG,  
Werk Wolfsburg

Walter Haefner, Zürich/Schweiz,  
VW-Generalimporteur

Kurt Hähnel, Hannover,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Dr. phil. h. c. Walter Hesselbach, Frankfurt,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Bank für Gemeinwirtschaft AG

Heinz Hilbich, Hannover,  
Angestellter

Hans-Günter Hoppe, Berlin,  
Senator a. D.

Erich Küpker, Oldenburg,  
stellvertretender Vorsitzender bis 23. 4. 1976,  
Landesminister a. D.

Hans L. Merkle, Stuttgart,  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
der Robert Bosch GmbH

Karl Heinrich Mühr, Kassel,  
Vorsitzender des Betriebsrats der Volkswagenwerk AG,  
Werk Kassel

Dr. rer. pol. h. c. Ludwig Poullain, Münster,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Westdeutsche Landesbank Girozentrale

Karl Gustaf Ratjen, Frankfurt, ab 31. 10. 1975,  
Vorsitzender des Vorstands der Metallgesellschaft AG

Dr. jur. Horst Rheinfels, Köln,  
Rechtsanwalt

Erich Schilling, Ingolstadt,  
stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats  
der AUDI NSU AUTO UNION AG, Werk Ingolstadt

Dr. rer. pol. Otto Schlecht, Bonn,  
Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft

Kurt Ernst Schmiedl, Emden,  
Vorsitzender des Betriebsrats der Volkswagenwerk AG,  
Werk Emden

Josef Schuster, Wolfsburg,  
Mitglied des Betriebsrats der Volkswagenwerk AG,  
Werk Wolfsburg

### **Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden :**

Dr. jur. Josef Rust, Kassel, zum 30. 6. 1975,  
Staatssekretär a. D.

Helmut Kasimier, Hannover, zum 15. 3. 1976,  
Landesminister a. D.

---

## Vorstand

---

Toni Schmücker  
Vorsitzender des Vorstands, ab 10. 2. 1975

Horst Backsmann  
Öffentlichkeitsarbeit, Volkswirtschaftliche Fragen,  
Rechtswesen und Revision

Prof. Dr. techn. Ernst Fiala  
Forschung und Entwicklung

Dr. jur. Peter Frerk  
Personal- und Sozialwesen

Günter Hartwich  
Produktion

Horst Münzner  
Einkauf und Materialwirtschaft

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt  
Vertrieb, ab 1. 8. 1975

Gottlieb M. Strobl  
Geschäftsbereich AUDI NSU AUTO UNION AG

Prof. Dr. rer. pol. Friedrich Thomée  
Finanz und Betriebswirtschaft

**Aus dem Vorstand ist ausgeschieden:**

Dr.-Ing. E. h. Rudolf Leiding  
Vorsitzender des Vorstands, zum 10. 1. 1975

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

Dem Aufsichtsrat haben der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG zum 31. 12. 1975 sowie der Geschäftsbericht vorgelegen. Der Abschlußprüfer, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft – Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, hat diese Abschlüsse unter Einbeziehung des Geschäftsberichts und der Buchführung geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Prüfung des Jahresabschlusses der Volkswagenwerk AG und des Geschäftsberichts durch den Aufsichtsrat ergab, daß keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat schließt sich daher dem Prüfungsergebnis des Abschlußprüfers an und billigt den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist.

Mit Wirkung vom 30. 6. 1975 hat Herr Dr. jur. Josef Rust, Kassel, sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

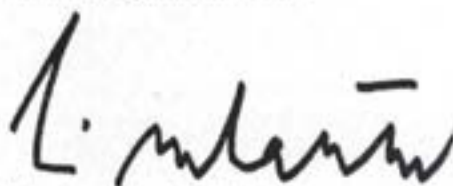
Nach § 104 AktG ist Herr Karl Gustaf Ratjen, Vorstandsvorsitzender der Metallgesellschaft AG, Frankfurt, zum neuen Aufsichtsratsmitglied bestellt worden.

Herr Dr. Rust, der seit 1951 zunächst als Beiratsmitglied, später als Mitglied des Aufsichtsrats und über mehrere Jahre dann auch als dessen Vorsitzender dem Volkswagenwerk eng verbunden war, hat den Aufbau der Volkswagenwerk AG wesentlich beeinflusst. Für seinen langjährigen Einsatz und für seine verdienstvolle Tätigkeit spricht der Aufsichtsrat auch an dieser Stelle Herrn Dr. Rust seinen Dank und seine Anerkennung aus.

Mit Wirkung vom 15. 3. 1976 hat das Land Niedersachsen Herrn Walther Leisler Kiep, Niedersächsischer Minister der Finanzen, gemäß § 12 der Satzung der Volkswagenwerk AG für Herrn Helmut Kasimier in den Aufsichtsrat entsandt. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Kasimier für seine Mitarbeit und für seinen wertvollen Rat.

Herr Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt hat mit Wirkung vom 1. 8. 1975 den Vorstandsbereich Vertrieb und Herr Horst Münzner wieder den Vorstandsbereich Einkauf und Materialwirtschaft übernommen. Herr Gottlieb M. Strobl hat vom gleichen Zeitpunkt an die Nachfolge von Herrn Dr. Werner P. Schmidt als Vorstandsvorsitzender der AUDI NSU AUTO UNION AG angetreten. Herr Strobl gehört weiterhin dem Vorstand der Volkswagenwerk AG für den Geschäftsbereich AUDI NSU AUTO UNION AG an.

Wolfsburg, im April 1976



Vorsitzender des Aufsichtsrats



Produktionsentwicklung der Automobilindustrie  
in Millionen Wagen  
(logarithmischer Maßstab)

Die tiefgreifenden Störungen des wirtschaftlichen Gleichgewichts, die den Verlauf des Jahres 1974 gekennzeichnet hatten, setzten sich zunächst auch im Berichtsjahr unvermindert fort. Die deutsche Exportindustrie, die in den vorangegangenen Abschwungphasen noch eine bedeutende Konjunkturstütze gewesen war, wurde von einem empfindlichen Einbruch der Weltnachfrage getroffen.

Angesichts der unsicheren Zukunftsaussichten hielten sich sowohl die Investoren als auch die Konsumenten mit ihren Ausgaben zurück. Davon wurde auch der Automobilabsatz stark beeinflusst. Die mangelnde Auslastung industrieller Kapazitäten und die weitreichenden Produktionseinschränkungen führten zu einem Anstieg der Arbeitslosigkeit und verstärkten damit die Sparneigung der Konsumenten sowie vielfach auch die Investitionszurückhaltung der Unternehmen.

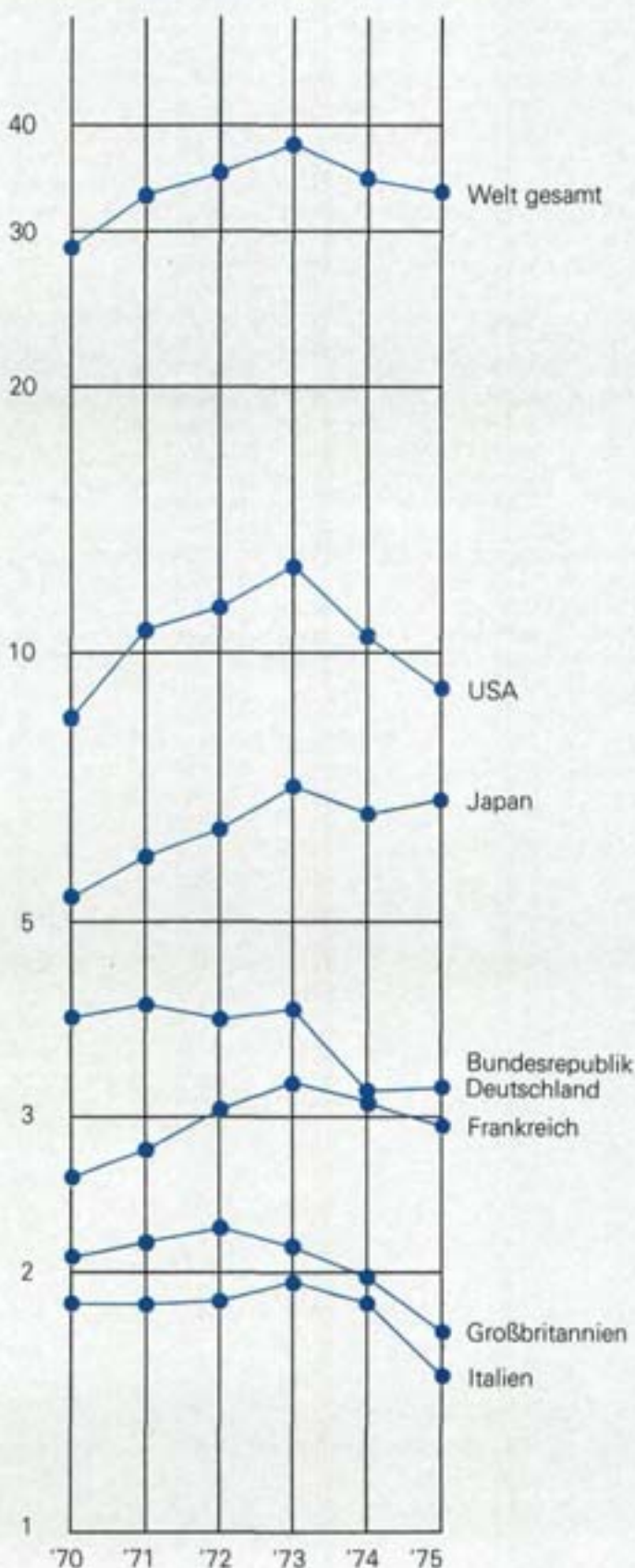
Im Frühjahr des Jahres 1975, als die Rezession der Gesamtwirtschaft ihren Tiefpunkt erreicht hatte, deutete sich beim inländischen Pkw-Absatz ein Umschwung an. Ein Voraus-eilen der Automobilnachfrage vor der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung war bis dahin nicht beobachtet worden. Deshalb bestanden bei den deutschen Fahrzeugherstellern zunächst Zweifel an der Beständigkeit des sich ankündigenden Trends.

Im weiteren Verlauf des Jahres wurde indessen der seit Mitte 1973 zurückgehaltene Neubedarf an Fahrzeugen zunehmend nachfragewirksam. Neue, attraktive Modelle der Kompaktgeneration, die dem gewachsenen Wirtschaftlichkeitsdenken entgegenkommen, förderten den Pkw-Absatz. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch verlängerte Garantiefreien und eine verbesserte Grundausstattung der Fahrzeuge. Die Finanzierung der Neuanschaffungen bereitete den Kunden infolge hoher Spareinlagen und gegenüber dem Vorjahr erleichterter Kreditbedingungen keine Schwierigkeiten.

Die Pkw-Neuzulassungen im Bundesgebiet stiegen daher 1975 gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel und übertrafen damit das Niveau des Jahres 1973, das im Gegensatz zu 1974 normale Absatzbedingungen aufwies, um 4,2 %.

Während die deutsche Automobilindustrie von der starken Inlandsnachfrage profitierte, mußten im Auslandsgeschäft erhebliche Absatzverluste in Kauf genommen werden. Zum einen erholte sich die Gesamtnachfrage nach Automobilen nur auf wenigen Märkten so schnell wie in der Bundesrepublik Deutschland, zum anderen hat sich als Folge der jahrelangen aufwertungs- und kostenbedingten Verteuerungen deutscher Fahrzeuge deren Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verschlechtert.

Der Geschäftsverlauf der inländischen Produktionsgesellschaften des VW-Konzerns – Volkswagenwerk AG und AUDI NSU AUTO UNION AG – deckt sich weitgehend mit der Entwicklung der deutschen Automobilindustrie. Während der Konzern im Inland mehr Automobile absetzen



---

---

konnte, bereitete der Absatz im Ausland – und hier vor allem in den USA – als Folge des hohen Preisniveaus unserer Produkte besondere Schwierigkeiten. Nach den Absatzverlusten, die noch im Jahre 1974 hingenommen werden mußten, führte die positive Aufnahme der neuen Modellgeneration des VW-Konzerns auf den europäischen Märkten allerdings zu einem deutlichen Umschwung und zu beachtlichen Zuwachsraten. Insgesamt konnte der VW-Konzern seinen Marktanteil in Europa – einschließlich der Bundesrepublik Deutschland – auf 12,0 (10,7) % verbessern.

Während unsere Produktions- und Montagegesellschaften in Brasilien und Nigeria mehr Fahrzeuge an die Händlerorganisation absetzten, lagen die Absatzzahlen unserer Gesellschaften in Südafrika und besonders in Mexiko unter denen des Vorjahres.

Die stark verringerten Absatzmöglichkeiten im Ausland, namentlich in den USA, zwangen den VW-Konzern zu Beginn des Berichtsjahres, die Zahl seiner Mitarbeiter erheblich zu reduzieren. Die hierzu eingeleiteten unumgänglichen Maßnahmen trugen wesentlich zur Verbesserung der Situation unseres Unternehmens bei. Wegen der unerwartet starken Nachfragesteigerung war es im zweiten Halbjahr erforderlich, in Teilbereichen des Unternehmens die erreichten niedrigeren Belegschaftszahlen durch Ersetzen der natürlichen Fluktuation nicht weiter absinken zu lassen. Für eine begrenzte Zahl von Mitarbeitern wurde sogar Mehrarbeit an Samstagen vereinbart.

Die Anfang 1975 im Inland eingeleitete Neuordnung der Vertriebsorganisation durch Zusammenfassung der VW- und Audi-Einzelhandelsstufen wurde mit der zweiten Phase, der Umstrukturierung der Großhandelsebene, abgeschlossen. Damit haben die zum Jahresende 1975 gemeinsam mit den bisherigen Generalvertretungen neu gegründeten Kooperationen die Großhandelsfunktion für den VW-Konzern übernommen. Mit den größeren, wirkungsvolleren Unternehmenseinheiten wird dem steigenden Kosten- und Wettbewerbsdruck nachhaltig begegnet. Der VW-Konzern verspricht sich ferner von der gestrafften Vertriebsorganisation neben einer Stärkung seiner Händler auch eine verbesserte Kundenbetreuung. In den Auslandsmärkten ist die Integration der Vertriebsorganisation auf der Importeur- und Händlerebene weitgehend abgeschlossen.

1975 haben wir im wesentlichen durch die verstärkten Maßnahmen zur Kostenreduzierung eine Umkehrung des Ertragstrends erreicht. Im VW-Konzern wie auch bei der Volkswagenwerk AG wurde in den letzten Monaten des Berichtsjahres wieder in der Gewinnzone gearbeitet. Die erwirtschafteten Gewinne reichten jedoch nicht aus, um die in den vorhergehenden Monaten angefallenen Verluste auszugleichen, zumal in diesem Zeitraum erhebliche zusätzliche Aufwendungen, insbesondere für Aufhebungsverträge, anfielen.

Trotz der ungenügenden Kapazitätsauslastung ist es gelungen, den Jahresfehlbetrag gegenüber dem Vorjahr erheblich geringer zu halten. Für den VW-Konzern wird für das Geschäftsjahr 1975 ein Jahresfehlbetrag von 157 Millionen DM ausgewiesen.

Der Jahresfehlbetrag der Volkswagenwerk AG beträgt für das abgelaufene Geschäftsjahr 145 Millionen DM. Nach Berücksichtigung des Verlustvortrages aus dem Jahre 1974 und einer geringen Entnahme aus der Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe ergibt sich ein Bilanzverlust von 693 Millionen DM, der auf neue Rechnung vorgetragen wird. Der Vorstand geht davon aus, daß der Verlustvortrag durch Gewinne ausgeglichen werden kann, die in den nächsten Jahren zu erwirtschaften sind.

Der entstandene Bilanzverlust läßt es nicht zu, für 1975 eine Dividende zu zahlen.

## Geschäftsverlauf 1975

### Absatz

Der VW-Konzern hat im Berichtsjahr 2.109.045 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert und damit das entsprechende Vorjahresergebnis um 4,0 % übertroffen. Wegen des notwendigen Lagerabbaus war der Absatz an die Händlerorganisation jedoch niedriger und blieb mit 2.037.857 Fahrzeugen geringfügig unter dem Vorjahreswert.

In der Bundesrepublik Deutschland lieferte der VW-Konzern 624.540 Fahrzeuge an Kunden aus, das waren 14,1 % mehr als 1974. Meistverkauftes Fahrzeug im VW-Programm, das 1975 durch den Polo nach unten abgerundet wurde, war der Golf. Dieses Modell führte mit rund 167.400 Wagen gleichzeitig die Zulassungsstatistik in der Bundesrepublik Deutschland an. Der VW-Transporter blieb in seinem Bereich Marktführer; das Angebotsprogramm wurde um den neuen VW-Lasttransporter erweitert.

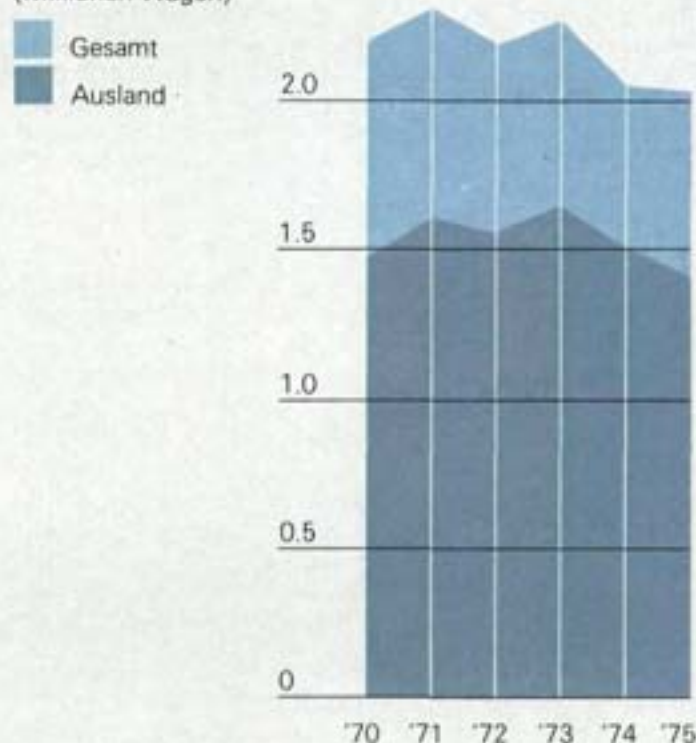
An den gesamten Pkw-Neuzulassungen erzielte der VW-Konzern einen Anteil von 27,3 %. Damit wurde der Vorjahreswert von 29,6 % nicht erreicht, der allerdings aufgrund des Einführungseffektes bei den Modellen Golf, Scirocco und Audi 50 und auch noch beim Passat besonders günstig war.

Die schwache konjunkturelle Lage in den europäischen Auslandsmärkten wirkte sich auch auf die Automobilnachfrage in diesen Ländern negativ aus. Die gesamten Fahrzeugverkäufe aller Anbieter fielen noch unter das Niveau des Jahres 1974. Trotz dieser ungünstigen Ausgangslage steigerte der VW-Konzern seine Auslieferungen auf 402.450 Fahrzeuge und erreichte damit eine Zunahme um 13,8 %.

Hierzu haben vor allem die gute Marktaufnahme des neuen Modellprogramms und darüber hinaus spezielle Einflüsse in den einzelnen Ländern beigetragen: In Frankreich gelang unserem Unternehmen eine Steigerung der Kundenauslieferungen um 18,7 %, die vom Golf und Passat sowie von den Audi-Modellen getragen wurde. Unterstützt wurde diese Entwicklung von den staatlichen Konjunkturmaßnahmen, die auch auf die gesamte Automobilnachfrage wirkten. In den Niederlanden, wo aufgrund sehr schwacher Nachfrage im Vorjahr ein ausgeprägter Nachholbedarf bestand, kam es 1975 zu einer überdurchschnittlich hohen Verkaufszunahme für VW- und Audi-Fahrzeuge von 24,4 %. In Italien beeinflusste eine verbesserte Wettbewerbsposition der Konzernmodelle unsere Verkäufe positiv. In Großbritannien kam den Importwagenanbietern die Lieferschwäche der einheimischen Anbieter zugute; die starke Nachfrage nach Importfahrzeugen begünstigte auch den VW-Konzern mit einer Zunahme seiner Verkäufe um 13,2 %. Nur in Finnland hatten wir eine nennenswerte Verkaufseinbuße zu verzeichnen.

In den USA mußte der VW-Konzern im Gegensatz zu der Entwicklung auf dem Inlandsmarkt und auf den übrigen europäischen Märkten 1975 einen weiteren Verkaufsrück-

Absatzentwicklung des VW-Konzerns (Millionen Wagen)



gang von 17,8 % auf 329.585 Fahrzeuge hinnehmen. Obwohl die Verkäufe von Importfahrzeugen – trotz eines abgeschwächten Pkw-Gesamtmarktes – spürbar anstiegen, haben sich eine zeitweise angespannte Liefersituation sowie das hohe Preisniveau aufgrund der gestiegenen Produktionskosten in der Bundesrepublik Deutschland und der dadurch zunehmende Wettbewerbsnachteil besonders auf den Absatz von VW-Fahrzeugen ausgewirkt. Der Anteil der von der Volkswagen of America abgesetzten Fahrzeuge an den gesamten amerikanischen Pkw-Verkäufen verringerte sich von 4,3 % auf 3,6 %.

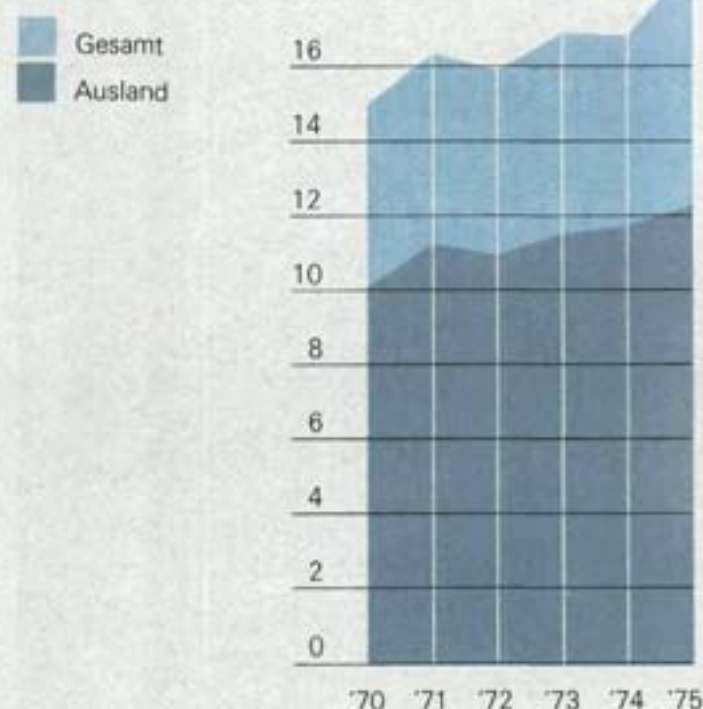
Positiv haben sich die Konzernverkäufe in Brasilien (+10,5 %) und in Südafrika (+6,1 %) entwickelt. In Mexiko lagen die Kundenauslieferungen – entsprechend der abgeschwächten Gesamtmarktentwicklung – leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

---

*Der Golf – beliebtester Volkswagen und meistgekauftes  
Automobil in der Bundesrepublik Deutschland*

---



Umsatzentwicklung  
des VW-Konzerns  
(Milliarden DM)

## Umsatz

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 11,1 % auf 18,9 Milliarden DM. Dabei konnte im Inland eine Steigerung um 27,0 % auf 6,6 Milliarden DM erreicht werden. Da der Umsatz im Ausland nur um 4,2 % auf 12,3 Milliarden DM zunahm, verringerte sich der Auslandsanteil am Konzernumsatz auf 65,3 (69,6) %.

## Fertigung

Der VW-Konzern hat 1975 weltweit 1.948.939 Fahrzeuge hergestellt, das waren 119.041 Wagen oder 5,8 % weniger als im Vorjahr.

Die Produktion der Volkswagenwerk AG ging – bedingt durch die bis zur Jahresmitte anhaltende Kaufzurückhaltung – um 9,5 % auf 1.121.937 Fahrzeuge zurück. Darin sind 84.343 (1974: 22.146) Audi 50 enthalten, die in Wolfsburg gefertigt, aber von der AUDI NSU AUTO UNION AG verkauft wurden. Dadurch lag die Produktion dieser Gesellschaft mit 205.218 Einheiten deutlich unter der Zahl der verkauften Fahrzeuge; der Produktionsrückgang gegenüber 1974 betrug 23,0 %.

Im Gegensatz zu den Vorjahren stieg die Auslandsfertigung des VW-Konzerns im Jahre 1975 nur leicht an. Während die Produktion der Volkswagen do Brasil gegenüber dem Jahre 1974 um 9,5 % auf 502.580 Wagen wuchs, mußte die

Fertigung der Volkswagen de Mexico aufgrund der verschlechterten Absatzlage um 6,6 % auf 106.937 Fahrzeuge zurückgenommen werden. Die belgische Tochtergesellschaft der Volkswagenwerk AG montierte im Berichtsjahr 75.175 Einheiten und unterschritt damit das Vorjahresergebnis um 25,9 %. Die Produktion der Volkswagen of South Africa übertraf mit 49.885 Automobilen leicht das Vorjahresniveau.

Mit 8.757 Fahrzeugen lag die durchschnittliche arbeitstägliche Fertigung im VW-Konzern 1975 erheblich unter der des Jahres 1974 (9.893 Wagen). Dabei erreichte der bisher nur im Inland gefertigte Golf mit 1.882 Einheiten nahezu die weltweite Käferproduktion von durchschnittlich 1.952 Wagen je Arbeitstag. Auf den Passat entfielen arbeitstäglich im Durchschnitt 1.196 Fahrzeuge.

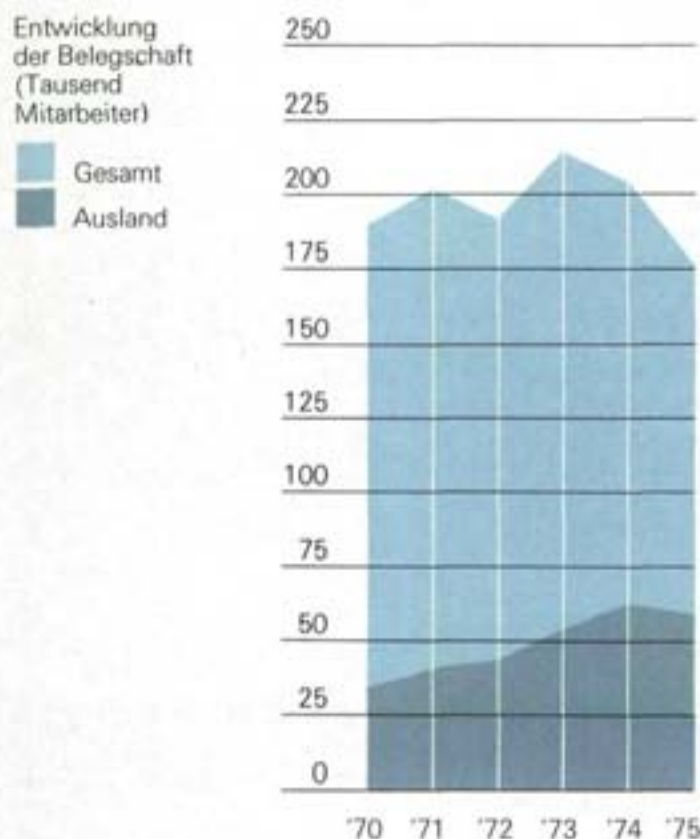
Im einzelnen waren die Konzerngesellschaften an der arbeitstäglichen Fertigung wie folgt beteiligt:

	Fahrzeugproduktion/Tag
Volkswagenwerk AG	4.699*
Volkswagen do Brasil	2.054*
AUDI NSU AUTO UNION AG	933
Volkswagen de Mexico	486
Volkswagen Bruxelles	371
Volkswagen of South Africa	214

\* ohne konzerninternen gelieferte, zerlegte Fahrzeuge

Zwischen den Gesellschaften des VW-Konzerns bestehen enge Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die sich in der Belieferung mit fertigen Erzeugnissen und Investitionsgütern niederschlagen.

Die wechselvolle Lage der Automobilindustrie im Jahre 1975 einerseits und unsere Umstellungsarbeiten auf das neue Modellprogramm andererseits verlangten auch von unseren Lieferanten ein Höchstmaß an Flexibilität. Für ihr Verständnis und ihre Unterstützung bei der Lösung der Probleme danken wir ihnen auch an dieser Stelle.



### Belegschaft

Die Zahl der Mitarbeiter des VW-Konzerns hat sich zum Jahresende 1975 aufgrund der Maßnahmen zur Anpassung der Produktion an die zunächst weiter rückläufige Automobilnachfrage gegenüber dem Vorjahr um 13,2 % auf 176.824 verringert.

Bei den inländischen Konzerngesellschaften waren am Jahresende 1975 noch 117.667 Belegschaftsangehörige beschäftigt – 24.113 Mitarbeiter oder 17,0 % weniger als ein Jahr zuvor. Auch bei den ausländischen Konzerngesellschaften mußte die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr um 4,5 % auf 59.157 Mitarbeiter vermindert werden.

Der Personalaufwand des VW-Konzerns lag im Geschäftsjahr 1975 mit 5.550 Millionen DM um 2,9 % unter dem des Vorjahres. Sein Anteil am Umsatz ging von 33,7 % auf 29,4 % zurück. Lohn- und Gehaltserhöhungen im In- und Ausland sowie die Aufwendungen für Aufhebungsverträge bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG standen einem weiteren Rückgang des Personalaufwandes entgegen.



### Investitionen

Der beträchtliche Rückgang der Investitionsausgaben des VW-Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 50,5 % auf 941 Millionen DM ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Umstellung der Produktionsanlagen der Volkswagenwerk AG für die Fertigung der neuen Modelle bereits im Jahre 1974 weitgehend abgeschlossen worden war. Insgesamt investierten die Konzerngesellschaften im Inland 594 Millionen DM, das waren 54,7 % weniger als im Vorjahr.

Da die Volkswagen do Brasil und die Volkswagen de Mexico ihre Investitionen aufgrund der veränderten Marktsituation erheblich zurücknahmen, wurde im Ausland mit insgesamt 347 Millionen DM 41,0 % weniger investiert als 1974.

---

**Die neue  
Produktionsgeneration  
Sicher, hochwertig,  
wirtschaftlich**

---

# Die Zukunft gehört den wirtschaftlichen Autos

Man kann heute Autos nicht mehr so bauen wie noch vor fünf Jahren.

Denn die Zeiten haben sich geändert. Und die Wünsche der Käufer auch.

Heute verlangt man von einem Wagen, daß er vor allem eines ist: wirtschaftlich.

Ein Auto soll wenig Benzin, Wartung, Pflege und Reparaturen brauchen. Und Versicherung und Steuern sollen sich in Grenzen halten.

Mit Polo, Golf, Passat und Scirocco bieten wir gleich vier dieser neuen, wirtschaftlichen Autos. Sie sind ein Beweis dafür, wie man mit intelligenter Technik wirtschaftliche Autos bauen kann, die unseren Kunden den Spaß am Auto bringen.

## Wie man mit windschlüpfigen Karosserien und Leichtbau Benzin sparen kann

Der flinke Polo, der kompakte Golf, der elegante Passat und der sportliche Scirocco haben eines gemeinsam: ein Styling, das nicht nur anspricht, sondern auch Benzin spart. Die Karosserien der neuen Volkswagen-Generation sind alle so gestaltet, daß sie der Luft möglichst geringen Widerstand bieten.

Denn je geringer der sogenannte Luftwiderstandsbeiwert (Cw) ist, desto geringer ist der Benzinverbrauch und desto höher die Endgeschwindigkeit.



*Kraftstoffersparnis durch windschlüpfige Karosserie*

## Wenig Benzin, viel Leistung

Kernstück der neuen Volkswagen-Generation sind sehr leistungsfähige Motoren, die dennoch überraschend wenig Kraftstoff brauchen.

Allen gemeinsam ist eine Leistungs-Charakteristik, die sich durch Drehfreudigkeit und ein hohes Drehmoment in einem breiten Drehzahlbereich auszeichnet.

Natürlich wurde auch bei den Motoren alles getan, um den Benzinverbrauch zu senken.

Resultat:

Egal, ob auf der Autobahn oder im Stadtverkehr, die neuen Volkswagen brauchen weniger Benzin.



*Der Polo – mit nur 900 ccm Hubraum 132 km/h schnell*



## **Bis zu 5 % weniger Kraftstoffverbrauch durch serienmäßige Ausstattung aller Volkswagen mit Stahlgürtelreifen**

Stahlgürtelreifen machen durch ihre breite Bodenaufstandsfläche und höhere Profilschulter das Fahren in allen Situationen unproblematischer und damit sicherer.

Daß alle Volkswagen der neuen Generation serienmäßig mit Stahlgürtelreifen ausgerüstet sind, hat aber noch einen anderen Grund:

Sie sind zweifach wirtschaftlicher.

Einmal durch ihren geringen Rollwiderstand, der eine bis zu 5%ige Benzinersparnis zur Folge haben kann.

Und zum anderen durch ihre überdurchschnittlich lange Lebensdauer.

## **Lange Wartungsintervalle für alle Volkswagen**

Für Polo, Golf, Passat und Scirocco ist nur einmal im Jahr oder alle 15.000 km eine Wartung fällig.

Nur zweimal im Jahr oder alle 7.500 km ist ein Motorölwechsel notwendig, der im Handumdrehen erledigt werden kann und wegen des geringen Ölbedarfs von durchschnittlich nur 3,0 Litern auch keine besonderen Ansprüche an die Autokasse stellt.

Dazu kommt, daß die neuen Volkswagen nicht nur in langen Intervallen zum Wartungsdienst müssen, sondern auch einen sehr geringen Wartungsbedarf haben.

Auch die Computer-Diagnose ist ein Wirtschaftlichkeitsfaktor. Auf elektronischem Wege werden hier die wichtigsten Positionen überprüft, die eine Reparatur-Notwendigkeit aufzeigen könnten. Dieses System vereinfacht die Fehlerfindung und verkürzt den Werkstattaufenthalt.

## **Schnellere Reparaturen durch werkstattfreundliche Konzeption**

Auch ein Volkswagen, das ist keine Frage, muß einmal repariert werden. Wir haben auch an diesen Fall gedacht. Alle wichtigen Aggregate liegen im Motorraum so servicefreundlich, daß kaum komplizierte Vorbereitungen für Reparaturen oder Einstellungen an Vergaser, Zündanlage oder Ventilen zu treffen sind.

Ein häufiger Blechschaden, wie zum Beispiel ein demolierter Kotflügel, läßt sich bei den Volkswagen-Modellen schnell wieder herrichten, weil die vorderen Kotflügel bei allen Modellen nicht verschweißt, sondern mit der Karosserie verschraubt sind. Dieses Prinzip, das sich beim Käfer hervorragend bewährt hat, spart Zeit, die in der Werkstatt nun einmal Geld bedeutet.



*Der Passat – Raum und Komfort der großen Mittelklasse*

## Ein neues Auto ohne neue Sicherheit ist ein altes Auto

Was heute ein Auto neu macht, ist sicher nicht ein Face-lifting mit neuen Stoßstangen und Chromleisten. Das, was an neuer Sicherheitstechnik in einem Auto steckt, macht es erst wirklich neu und somit fortschrittlich. Eine Untersuchung hat gezeigt, daß die Sicherheit in der Wunschliste der Automobilkäufer als Kaufgrund an vierter Stelle steht. Nach Styling, nach Wirtschaftlichkeit und nach dem Kaufpreis.

Trotzdem sehen wir bei Volkswagen die Sicherheit unserer Automobile an erster Stelle. Alle Volkswagen der neuen Generation bieten ein Sicherheitsprogramm, das den großen technischen Fortschritt widerspiegelt, den wir auf diesem Gebiet gemacht haben. Wir würden die neuen Volkswagen nicht neu nennen, würden sie nicht auch mit neuer Sicherheit fahren.

Die Sicherheitslenksäule beim Passat



### Sicherheit mit Leichtigkeit

Sicherheit im Automobilbau war ursprünglich fest mit der Vorstellung hohen Gewichts und nicht zu knickendem, steifem Chassis verbunden.

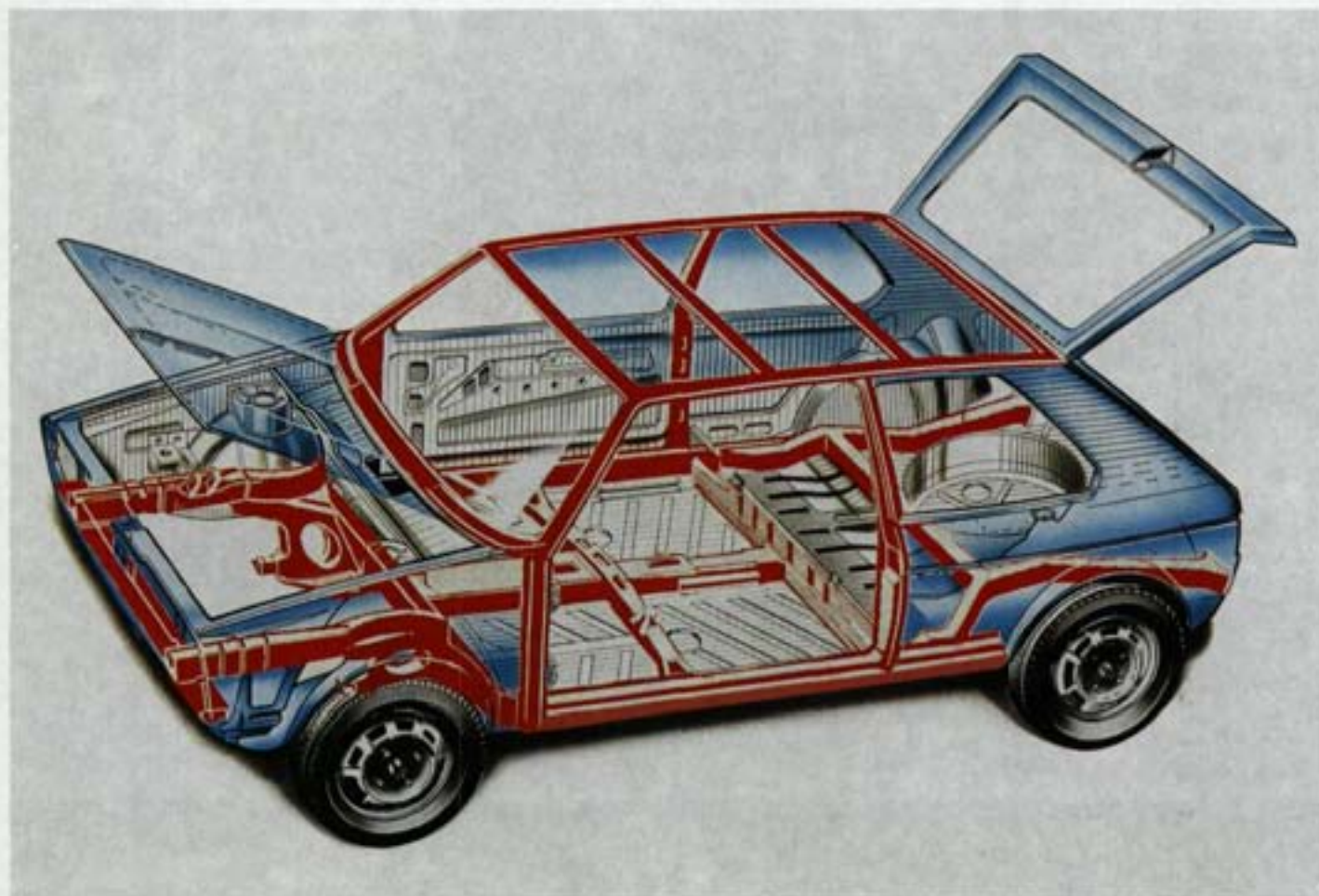
Diese Vorstellung ist überholt. Denn die Sicherheitsforschung hat neue, differenzierte Erkenntnisse gebracht. Eine davon ist: nicht schwerer als nötig zu bauen.

Ein geringes Fahrzeuggewicht macht die Autos flinker, wendiger und damit sicherer.

Ein leichtes Auto ist mit geringerer Kraft zu lenken und zu bremsen. Es braucht durch das geringere Gewicht deutlich weniger Kraftstoff und hat geringeren Reifenverschleiß. Geringes Gewicht bedeutet bei Polo, Golf, Passat und Scirocco keine geringe Qualität. Im Gegenteil. Durch neue Fertigungstechniken und festere Materialien sind auch diese neuen Autos so robust wie es unsere Käufer von einem Volkswagen erwarten.



Der Scirocco – ein Sportcoupé in Bestform



*Höherer Insassenschutz durch formstabile Fahrgastzelle*

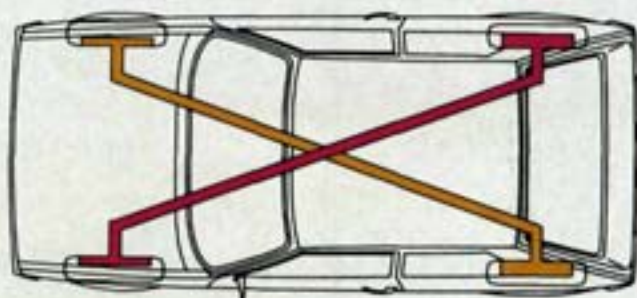
### **Durch wirkungsvolle Maßnahmen zur aktiven Sicherheit geringere Unfallhäufigkeit**

Für die aktive Sicherheit, also die Möglichkeit, einem Unfall aus dem Weg zu fahren, haben wir natürlich besonders viel getan.

Da ist einmal der Frontantrieb. Seine besonderen Vorzüge sind die geringe Seitenwindempfindlichkeit dank günstiger Schwerpunktlage, die gute Bodenhaftung der durch das Triebwerk belasteten Antriebsräder sowie sein typischer, richtungsstabiler Geradeauslauf.

Bei Nässe, Matsch oder Schnee ist der Frontantrieb in Verbindung mit den serienmäßigen Stahlgürtelreifen besonders vorteilhaft.

Die Hinterachsen der neuen Volkswagen haben trotz unterschiedlicher Ausführung eines gemeinsam: gutes Fahrverhalten und beste Bodenhaftung durch geringes Gewicht der ungefederten Massen. Robuste, unkomplizierte Bauweise und Wartungsfreiheit sind außerdem typische Vorzüge.



*Das Diagonal-Zweikreisbremssystem der neuen Volkswagen-Generation*

Das Bremsverhalten ist eines der wichtigsten Elemente der unfallvorbeugenden Maßnahmen.

Alle Volkswagen unserer neuen Produktgeneration haben deshalb das gleiche, wirkungsvolle Prinzip:

Eine Diagonal-Zweikreisbremsanlage mit spurstabilisierendem Lenkrollradius und Scheibenbremsen vorn.

Dieses Bremssystem sorgt auch dann noch für eine gute Bremswirkung, wenn ein Bremskreis einmal ausfallen sollte. Auch dann werden immer noch ein Vorder- und ein Hinterrad gebremst.

Ein besonderes Augenmerk richteten wir auch auf die Rundumsicht. Sie ist ein wichtiges Merkmal der aktiven Sicherheit: Wer gut sieht, fährt auch entsprechend besser. Die Grafik auf der nächsten Seite zeigt deutlich, daß tote Winkel weitgehend ausgeschaltet werden konnten. Sie betragen beim Golf lediglich 15% der gesamten Rundumsicht. Ein ungewöhnlich guter Wert.

Zu guter Letzt gehört auch die leichtgängige Lenkung zur aktiven Sicherheit, d. h. wie gut oder wie leicht der Wagen auf die Lenkbewegung des Fahrers reagiert.

Wedeltests haben gezeigt, daß die neue Volkswagen-Generation auch in diesem Punkt vorbildlich sicher bleibt.



*Der Polo beim Wedeltest – leichtes Handling durch harmonische Fahrwerkabstimmung*

## Der spurstabilisierende Lenkrollradius

Kommen wir noch einmal auf den spurstabilisierenden Lenkrollradius zurück, eines der besten Beispiele für neue aktive Sicherheit bei Polo, Golf, Passat und Scirocco.

Er wird durch eine spezielle Konstruktion der Vorderradaufhängung ermöglicht und ist unter anderem für die diagonale Wirkungsweise des Zweikreisbremssystems unerlässlich.

Soweit die Technik.

In der Praxis wirkt der spurstabilisierende Lenkrollradius so: Wenn ein Vorderrad beim Bremsen eine griffigere Fahrbahn vorfindet als das andere, lenkt es automatisch nach innen ein. Ein mögliches Schiefziehen des Wagens oder ein Ausbrechen aus der vorgegebenen Spur wird so weitgehend verhindert.

Derartige Gefahrenmomente können auftreten, wenn man z. B. auf den Autobahngrünstreifen oder ein weiches Bankett abgedrängt wird, wenn man auf einer einseitigen Eis- oder Ölspur bremsen muß, wenn ein Reifen schlagartig Luft verliert oder wenn eine Vorderradbremse – etwa bei Ausfall eines der beiden diagonalen Bremskreise – völlig wirkungslos bleibt.



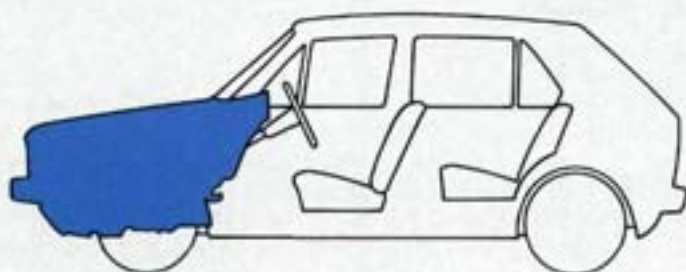
*Der spurstabilisierende Lenkrollradius – ein neuer Maßstab in der Fahrwerktechnik*

# Styling allein macht noch kein fortschrittliches Auto

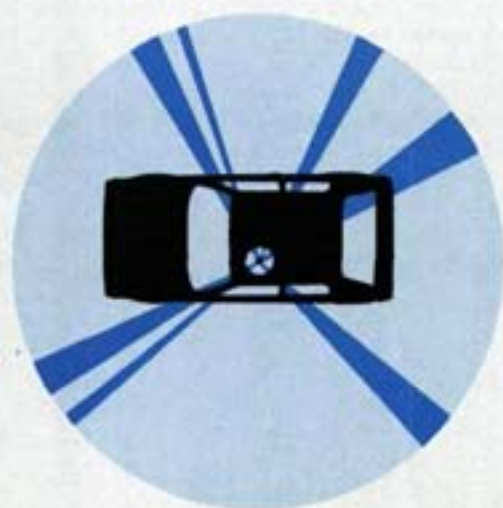
Ein Auto, das seine Fortschrittlichkeit lediglich durch immer neue Karosserieformen beweisen möchte, wird es bei den Käufern immer schwerer haben.

Zunehmende Verkehrsdichte, Parkraumnot und steigende Materialkosten verlangen heute Autos, die mehr als ein hübsches Styling bieten. Das Auto von heute muß bei kleinstmöglichen Außenabmessungen den Komfort eines größeren Autos bieten. Es muß den technischen Fortschritt widerspiegeln. Und es muß vor allem wirtschaftlich zu fahren und zu unterhalten sein.

Die neuen Volkswagen erfüllen all diese Forderungen. Und haben darüber hinaus ein ansprechendes Styling.



*Günstiges Verhältnis nutzbarer Innenraum zu Technik von rund 5:1*



*85 % Rundumsicht ein ungewöhnlich guter Wert*

## Kennzeichen der neuen Volkswagen-Generation: Fortschrittliche Technik in kompakter Form

Wenn es um das Format geht, haben Polo, Golf, Passat und Scirocco eines gemeinsam: Sie sind kompakt auf der Straße. Und groß, wenn es um den nutzbaren Innenraum geht.

Der Polo zum Beispiel, mit seinen 3,50 m der kleinste der neuen Volkswagen-Generation, bietet auf dieser Außenlänge eine Sitzraumfläche von 2,32 qm. Ein ungewöhnlich guter Wert. Beim Passat wird dieser Vorteil noch deutlicher. Obwohl er nur 4,20 m lang ist, also lediglich 13 Zentimeter länger als ein Käfer, bietet er einen um nahezu 1 Kubikmeter größeren nutzbaren Innenraum. Diese ungewöhnlich großen Innenraumabmessungen wurden bei Polo, Golf, Passat und Scirocco durch eine neue, raumsparende Technik erreicht: Das Verhältnis Innenraum zu Technikraum beträgt rund 5:1.

## Viele Vorteile durch praktische Heckklappe

Polo, Golf, das Sportcoupé Scirocco und auf Wunsch der Passat machen sich durch ein Karosseriekonzept nützlich, das diese Autos universell einsetzbar macht:

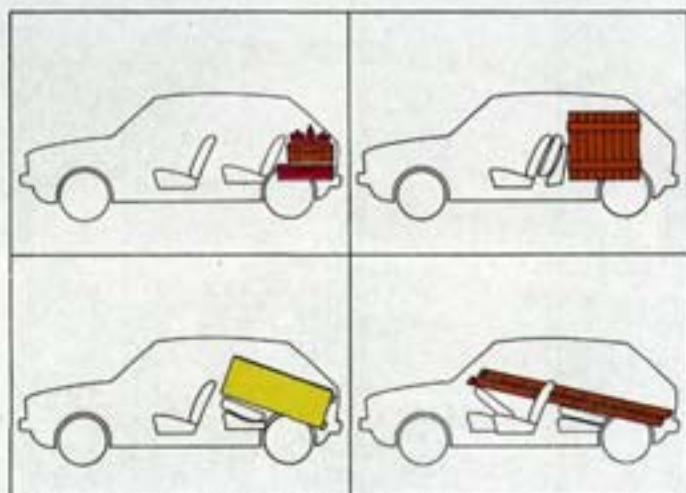
Es ist die große Heckklappe und der damit verbundene variable Gepäckraum.

Durch diese Heckklappe, die beim Passat beispielsweise 1 1/2 qm groß ist, lassen sich auch sperrige Dinge bequem unterbringen.

Die Gepäckräume können im Handumdrehen fast verdreifacht werden.

Es braucht lediglich die hintere Sitzbank umgeklappt zu werden. Beim Golf, zum Beispiel, schafft man so einen bis zu 1.100 Liter großen, dachhohen Laderaum. Wenn der Beifahrersitz vorgeschoben und seine Lehne vorgeklappt wird, steht die gesamte Innenraumlänge zur Verfügung.

Ähnliche Variationen sind auch bei Polo, Passat und Scirocco möglich. Das ist beim Scirocco um so erstaunlicher, weil es sich hier um ein reinrassiges Sportcoupé handelt.



*Vielseitige Zulademöglichkeiten bei Polo, Golf, Passat und Scirocco durch große Heckklappe und variablen Gepäckraum*



*Der Golf – variabler Gepäckraum von 350 bis 1.100 Liter*

## **Viel Komfort ist kein Luxus**

Die Ausmaße eines Autos lassen heute kaum noch Rückschlüsse auf seinen Innenkomfort zu.

Nehmen wir zum Beispiel einmal den Golf L. Der hohe Komfort beginnt bereits beim Einsteigen. Die ungewöhnlich breiten Türen lassen sich weit öffnen, so daß auch vollschlanke Personen bequem ein- und aussteigen können.

Ein Auto ist erst dann komfortabel zu nennen, wenn es auch leise fährt. Deshalb haben wir uns besonders viel Mühe mit der Geräuschdämmung gegeben.

Auffallend gut im Blick liegt die Armaturentafel, die wirklich blendfrei ist. Alle Kontroll- und Bedienelemente und auch das Radio liegen im engsten Sicht- und Griffbereich des Fahrers. Zudem sind, um gefährliches Tasten bei Dunkelheit zu vermeiden, Heizungs- und Belüftungshebel, Warnblinkleuchte, Aschenbecher und Zigarettenanzünder beleuchtet.

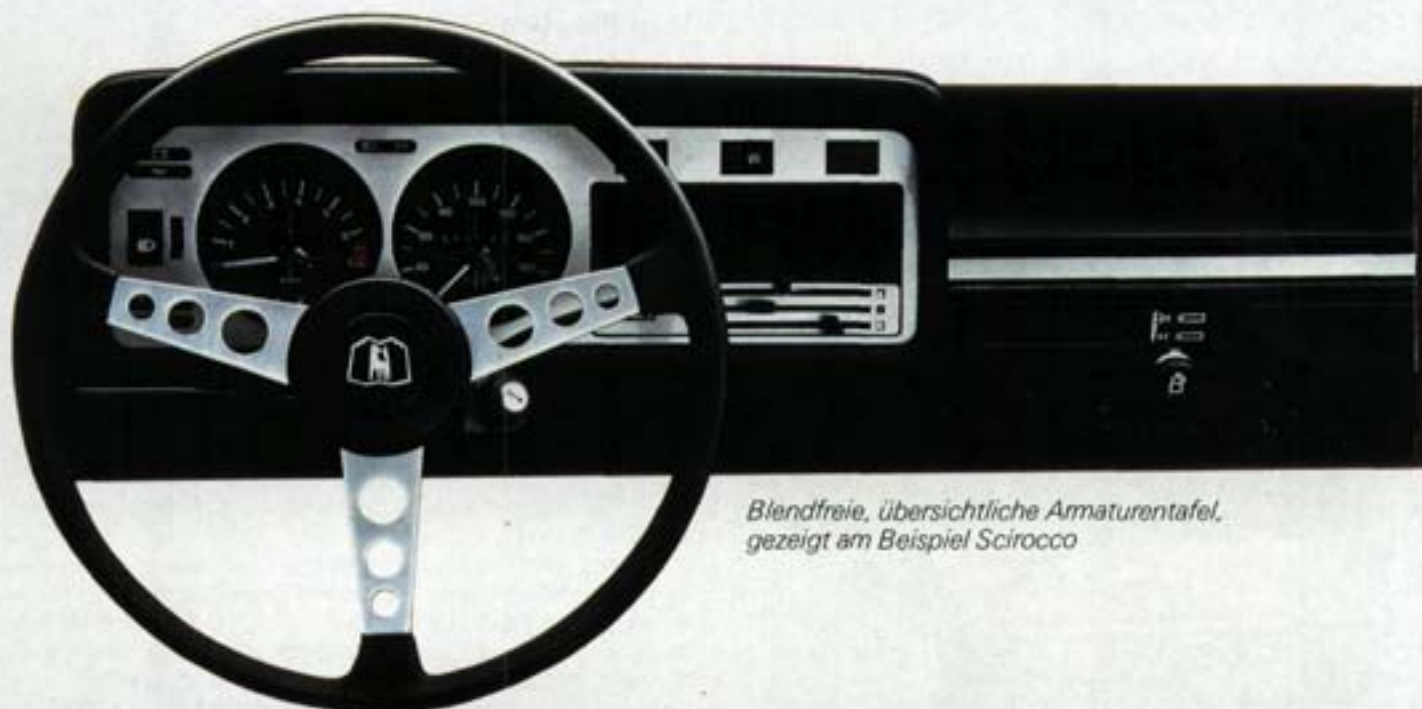
Das Heiz- und Belüftungssystem, ebenfalls ein wichtiges Komfort-Merkmal, ist außerordentlich wirksam.

Bei  $-20^{\circ}\text{C}$  Außentemperatur und  $32\text{ km/h}$  wird bereits nach 20 Minuten eine Innentemperatur von  $+20^{\circ}\text{C}$  erreicht, also eine Temperaturveränderung um  $40^{\circ}\text{C}$ .

Nicht weniger wirksam ist das Belüftungssystem. Mit ihm läßt sich bei einer mittleren Geschwindigkeit in einer Stunde der gesamte Luftinhalt des Wagens rund hundertmal austauschen.



*Der Passat – mit viel Komfort und Platz zum meistgekauften Wagen seiner Klasse*

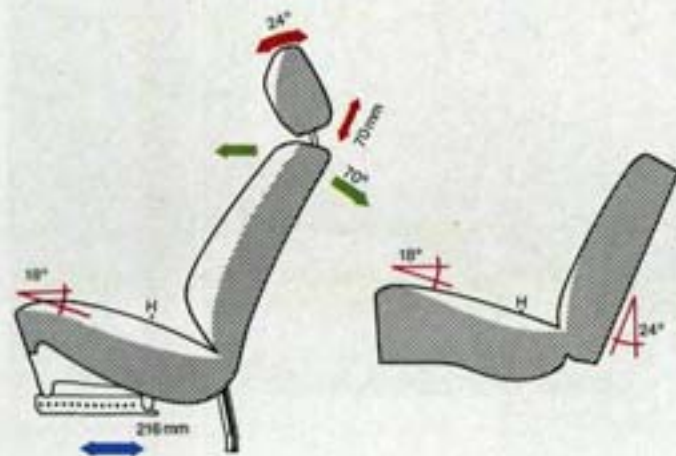


*Blendfreie, übersichtliche Armaturentafel, gezeigt am Beispiel Scirocco*

Ein weiteres Komfort-Merkmal der neuen Volkswagen-Generation sind auch die neuen Sitze.

Sie dämpfen die Stöße und Schwingungen sehr wirkungsvoll und ermöglichen ein angenehmes und ermüdungsfreies Sitzen. Der Sitzquerschnitt zeigt die üppige Polsterung und die anatomisch wirkungsvoll gestaltete Rückenlehne. Sie nimmt die bei scharfen Kurvenfahrten auftretenden Beschleunigungskräfte weitgehend auf. Der Fahrer braucht sich nicht am Lenkrad festzuhalten, sondern sitzt entspannt. Ein Beitrag zur Fahrsicherheit.

Selbstverständlich lassen sich die Vordersitze bis in die Liegestellung verändern.



*Die neue Volkswagen-Sitzgeneration ermöglicht ermüdungsfreies Fahren*

Polo, Golf, Passat und Scirocco gehören nicht zuletzt auch wegen ihrer serienmäßig reichhaltigen Ausstattung zu den komfortabelsten Autos ihrer jeweiligen Klasse.

### **Höhere Lebensdauer aller Bauteile durch sprichwörtliche Volkswagen-Qualität**

Alle neuen Volkswagen sind gewichtsparend und damit auch kraftstoffsparend gebaut. Selbstverständlich wurde die Festigkeit und vor allem die Lebensdauer aller Bauteile nicht beeinträchtigt.

Dazu waren neue, computer-gesteuerte Berechnungsmethoden notwendig, um die jeweils erforderliche Dauerfestigkeit von Material oder Bauteilen wesentlich präziser zu bestimmen als allgemein üblich.

Resultat:

Auch die Automobile der neuen Volkswagen-Generation sind so zuverlässig und langlebig, wie man es von einem Volkswagen erwartet.

### **Fortschrittliche Garantie: Ein Jahr ohne Kilometer-Grenze**

Wenn ein Automobil-Hersteller für Modelle, die völlig neuartig in Technik und Styling sind, eine solche Garantie geben kann, muß er sich seiner Sache sehr sicher sein. Zumal wir für die neuen Volkswagen weltweit garantieren. Eine Jahresgarantie in diesem Umfang ist ein weiterer Schritt, das Autofahren mit Polo, Golf, Passat und Scirocco noch unkomplizierter, sicherer und vor allem wirtschaftlicher zu machen.

# Audi – ein schönes Stück Technik

## Hohes technisches Niveau und besonderer Komfort kennzeichnen das Audi-Angebot

Im Fahrzeugprogramm des VW-Konzerns heben sich die Audi-Modelle deutlich ab. Entsprechend der ausgewogenen Modellphilosophie unterscheiden sie sich von den Volkswagen-Typen in vielfältiger Hinsicht.

Audi-Automobile zeichnen sich neben der in die Zukunft weisenden Technik besonders durch ihr elegantes Styling und ihre komfortable Ausstattung aus. Damit erfüllen sie alle Voraussetzungen für angenehmes, zuverlässiges und sicheres Fahren, vor allem auch für weite Reisen. Und damit erklärt sich auch ihre besondere Beliebtheit bei einer breiten Käuferschicht, der diese Eigenschaften mehr bedeuten als übertriebene Repräsentation.

Besonders ansprechendes Styling, viel Komfort und hohes technisches Niveau gehören beim Audi untrennbar zusammen. Demgemäß findet die Produktcharakteristik des Audi-Angebots ihren typischen Ausdruck in der Markenaussage:

Audi – ein schönes Stück Technik.

## Audi-Technik erfüllt höchste Ansprüche

Hauptsächlich der technische Reifegrad eines Automobils schafft Kriterien, an denen eine Marke gemessen wird und beeinflusst das Verhältnis des Menschen zum Automobil. Mit seiner Entscheidung für ein bestimmtes Fabrikat macht der Käufer deutlich, welche Ansprüche er stellt.

Audi-Automobile – vom Kompaktwagen Audi 50 über die bewährte Audi 80- und Audi 100-Modellreihe – verfügen durchweg über eine hervorragende technische Konzeption, die selbst höchste Ansprüche erfüllt.

Spurtstarke und schnelle Motoren, überlegener Frontantrieb, ausgewogenes Fahrwerk, lenkstabiles Bremssystem durch negativen Lenkrollradius und Sicherheitskarosserie zählen zu den markanten Merkmalen richtungweisender Audi-Technik.

Die sich daraus ergebenden Vorteile sind:

- eine allen Verkehrslagen entsprechende, kräfteschonende und bequeme Fahrweise,
- zügiges und sicheres Überholen durch stets kontrolliertes Fahrverhalten und
- weitgehende Verminderung der durch die hohen Anforderungen im Straßenverkehr erzeugten Streß-Situationen.



*Viel Leistung und Komfort machen auch langes Reisen im  
Audi 80 zum Vergnügen*



## Das Audi-Bremssystem – ein wesentlicher Beitrag zur Fahrsicherheit

Eines der hervorragenden Konstruktionsmerkmale des Audi ist das lenkstable Bremsystem. 1972, bei der Vorstellung des Audi 80 als revolutionäre technische Leistung gefeiert und inzwischen in alle Audi-Modelle übernommen, repräsentiert es auch heute noch technische Überlegenheit. Dieses aus einer Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage in Verbindung mit negativem Lenkrollradius an der Vorderachse bestehende System hat besondere lenkungsstabilisierende Eigenschaften. Es verhindert weitgehend das Schiefziehen, Ausbrechen und Schleudern beim Bremsen; selbst wenn ein Bremskreis ausfällt oder das Fahrzeug mit beiden Rädern einer Seite auf Glatteis, Öl oder Sand gerät. Damit bleibt der Wagen beim Bremsen spurgenaue gerade.

Bei der Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage sind die zwei Bremskreise kreuzweise angeordnet. Das bedeutet, daß bei Ausfall eines Kreises immer noch ein Vorder- und ein Hinterrad gebremst werden. Im Gegensatz zu üblichen Zweikreis-Bremsanlagen bleibt dabei die Bremskraftverteilung unverändert erhalten. Die Bremswirkung beträgt noch 50 % an beiden Achsen.

## Mit Audi auch auf langen Strecken komfortabel, ermüdungsfrei und sicher reisen

Frontantrieb, ausgewogenes Fahrwerk und leichtgängige Lenkung bei sämtlichen Audi-Automobilen bieten hohen Fahrkomfort auch auf schlechten Straßen und langen Strecken.

Motor, Getriebe und Differential sind zu einem Block zusammengefaßt und geben dem Wagen eine günstige Schwerpunktage. Die Folge ist überzeugendes Fahrverhalten in Kurven, auch bei Regen, Glätte und Seitenwind.

Das ausgewogene Fahrwerk wurde speziell für komfortables und ermüdungsfreies Reisen konstruiert. Federbeine vorn und hinten sorgen für ausgezeichneten Federungskomfort sowie sicheren Straßenkontakt, und Stabilisatoren verhindern unangenehme Neigung des Wagens in Kurven. Auch die Zahnstangen-Lenkung des Audi ist präzise, leichtgängig und komfortabel. Die Lenkübersetzung ist progressiv, darum sind für das Einparken oder Kurvenfahren nur wenige Lenkradumdrehungen notwendig. Außerdem ist die Lenkung für größte Sicherheit konstruiert. Ein spezielles Ausklink-Element bewirkt, daß die Lenksäule bei einem Aufprall nachgeben kann und nicht in den Fahrgastraum eindringt.



*Der Audi 50 bietet in seiner Klasse ungewöhnlich viel Komfort und Sicherheit*

## **Audi-fahren heißt Autofahren mit Komfort**

Die Ingolstädter Techniker und Ingenieure haben von jeher viel Zeit und Mühe dafür verwendet, Audi-Automobile mit einem Höchstmaß an Komfort auszustatten. Im Vordergrund steht ein reichliches Platzangebot für fünf Personen mit körpergerecht geformten und gut gefederten Sitzelementen, deren gute Seitenführung und hohe Rückenleh-

nen besten Halt bei optimaler Bewegungsfreiheit geben. Eine wirksame Vielstrahl-Ventilationsanlage, durch die alle 15 Sekunden die gesamte Luft im Fahrgastraum ausgetauscht werden kann, eine zusätzliche Breitband-Ventilation und ein gut funktionierendes Heizsystem machen das Reisen zum Beispiel im Audi 100 zum Vergnügen auch auf langen Strecken.

Zur umfangreichen serienmäßigen Ausstattung zählen beheizbare Heckscheibe und sportlich-exakte Knüppelschaltung ebenso wie bequeme Armlehnen an den Türen, ein



*Der Audi 100 auf der Hydropuls-Anlage*



*Die überlegene Fahrwerk-Konstruktion gibt dem Audi 80 eine sichere Straßenlage und viel Fahrkomfort*

großes Ablagefach und eine reichhaltige Instrumentierung. Die großen Rundinstrumente sind blendfrei und übersichtlich angeordnet, außerdem können alle wichtigen Funktionen mit zwei Bedienungshebeln von der Lenksäule aus in Gang gesetzt werden.

Eine Reihe wertvoller Extras, darunter Stahlkurbeldach, Radioanlage, Getriebeautomatik, Rundum-Wärmeschutzverglasung, Kunstleder-Polsterbezüge und vieles andere unterstreicht den Komfort-Charakter aller von Audi angebotenen Modelle.



*Fortschrittliche Technik und ein Höchstmaß an Komfort sind die wesentlichen Merkmale des Audi 100*



**Konzerngesellschaften in Zahlen\***

	<b>Umsatzerlöse</b>		
	1975	1974	Veränd.
	– Millionen DM –		%
<b>Produktionsgesellschaften</b>			
Volkswagenwerk AG	11.370	11.219	+ 1,3
AUDI NSU AUTO UNION AG	3.429	3.063	+ 11,9
Volkswagen do Brasil S. A.***	3.294	2.638	+ 24,9
Volkswagen de Mexico, S. A. de C. V.***	933	859	+ 8,6
Volkswagen of South Africa (PTY) Ltd.***	523	523	0
Volkswagen Bruxelles S. A.	522	506	+ 3,2
<b>Vertriebsgesellschaften</b>			
Volkswagen of America, Inc.***	3.477	4.245	– 18,1
Volkswagen Canada Ltd.***	309	317	– 2,4
Volkswagen France S. A.***	559	301	+ 85,8

\* Soweit Ausweisänderungen erfolgten, haben wir die Zahlen des Vorjahres angeglichen.

\*\* an die Händlerorganisation

\*\*\* einschließlich Tochtergesellschaften

<b>Absatz**</b>			<b>Investitionen</b>			<b>Belegschaft</b>		
1975	1974	Veränd.	1975	1974	Veränd.	1975	1974	Veränd.
– Fahrzeuge –			– Millionen DM –			– am Jahresende –		
		%			%			%
1.047.518	1.238.112	– 15,4	374	1.207	– 69,0	93.026	111.527	– 16,6
309.189	284.977	+ 8,5	87	92	– 4,8	23.280	28.936	– 19,5
502.501	454.828	+ 10,5	202	351	– 42,4	38.722	39.232	– 1,3
97.524	114.794	– 15,0	57	123	– 53,7	9.653	11.204	– 13,8
47.818	48.958	– 2,3	16	15	+ 6,5	5.231	5.258	– 0,5
75.169	101.436	– 25,9	8	13	– 40,7	2.773	3.229	– 14,1
300.005	443.487	– 32,4	15	29	– 48,0	1.863	1.983	– 6,1
23.729	25.358	– 6,4	2	6	– 67,5	312	390	– 20,0
55.667	36.013	+ 54,6	33	39	– 15,7	495	471	+ 5,1

## Produktionsgesellschaften

### Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

Produktion und Absatz der Volkswagenwerk AG waren 1975 rückläufig. Dagegen lagen die Umsatzerlöse leicht über denen des Vorjahres. Auch 1975 wurde mit einem Verlust abgeschlossen, der mit 146 Millionen DM allerdings deutlich unter dem Jahresfehlbetrag von 555 Millionen DM des Jahres 1974 lag.

#### Absatz

Die Volkswagenwerk AG verkaufte im Berichtsjahr 1.047.518 Fahrzeuge an die Händler und unterschritt damit den Absatz des Vorjahres um 15,4 %. Zusätzlich wurden 83.062 (22.119) Audi 50 an die AUDI NSU AUTO UNION AG abgesetzt. Der Rückgang des Absatzes an die Händler war einerseits auf den notwendigen Lagerabbau und andererseits auf den schwachen Export, insbesondere nach den USA, zurückzuführen. Die gesamten Lieferungen in das Ausland verringerten sich auf 592.773 Fahrzeuge. Dem erheblich gesunkenen Auslandsabsatz stand mit 454.745 Wagen ein um 9,8 % gesteigener Absatz an die Händler im Inland gegenüber, so daß der Exportanteil auf 56,6 (66,5) % fiel.

Die Auslieferungen der Händler an die Kunden im Inland stiegen um 10,0% auf 457.739 Fahrzeuge. Da sich die Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik jedoch um 24,6 % noch stärker erhöhten, nahm der Pkw-Marktanteil

der Volkswagenwerk AG auf 19,4 (21,7) % ab. Dennoch konnte wie 1974 der erste Platz in der Zulassungsstatistik gehalten werden.

In den europäischen Auslandsmärkten hat sich die Verkaufslage der Volkswagenwerk AG trotz schwacher Gesamtnachfrage verbessert. Aufgrund der guten Marktaufnahme der neuen Modelle überschritten die Auslieferungen von Volkswagen das Vorjahresniveau um 9,8 % und erreichten 310.717 Wagen. Besonders hohe Steigerungsraten erzielte die Volkswagenwerk AG in Italien, den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich.

Auf dem Automobilmarkt der USA nahmen die Verkäufe der Volkswagenwerk AG 1975 weiter ab. Diese Entwicklung konnte auch durch den Golf, der in den USA Anfang des Jahres unter der Bezeichnung Rabbit eingeführt wurde, nicht aufgehalten werden. Lieferengpässe und Wettbewerbsnachteile als Folge des kosten- und währungsbedingten hohen Preisniveaus der VW-Modelle ließen die Auslieferungen gegenüber 1974 um 20,5 % auf 278.905 Fahrzeuge sinken.

*Vier Jahrzehnte Käfer – und noch immer hat er viele Freunde in aller Welt.*



## Umsatz

Die Umsatzerlöse der Volkswagenwerk AG stiegen 1975 gegenüber dem Vorjahr trotz des geringeren Absatzes leicht um 1,3 %. Diese Zunahme ist auf Preisanhebungen, die aufgrund von Kostensteigerungen notwendig waren, gestiegene Ersatzteilverkäufe und auf den höheren Absatz von Audi 50-Modellen an die AUDI NSU AUTO UNION AG zurückzuführen.

## Fertigung

Auch 1975 waren die Anstrengungen im Fertigungsbereich noch auf die Umstellungsarbeiten für die Modelle des neuen Produktprogramms gerichtet. So wurden im Frühjahr 1975 in Wolfsburg die Fertigung des Polo und in Hannover die des neuen Lasttransporters (LT) aufgenommen.

Die Volkswagenwerk AG hat im Berichtsjahr 1.037.594 (1.217.552) Volkswagen und 84.343 (22.146) Audi 50 hergestellt. Der starke Absatzrückgang zwang im 1. Halbjahr 1975 zu einer drastischen Produktionseinschränkung, die nur durch Personalreduzierungen und umfangreiche Kurzarbeit in allen Werken der Volkswagenwerk AG realisiert werden konnte.

Die Kapazitätsanpassungsmaßnahmen betrafen die Produktionsstätten der Volkswagenwerk AG unterschiedlich. Um

trotz der insgesamt reduzierten Kapazitätsauslastung eine wirtschaftliche Fertigungsstruktur zu erhalten, wurden die Fahrzeugmontage des Werkes Salzgitter nach Wolfsburg und die Montage des Geländewagens Modell 181 nach Emden verlagert. Durch intensive Produktivitäts- und Sparprogramme gelang es, weitere Rationalisierungserfolge zu erzielen.

Die Bemühungen zur Erhaltung und Verbesserung des Qualitätsstandards unserer Fahrzeuge wurden durch ein spezielles Qualitäts-Motivationsprogramm unterstützt.

## Belegschaft

Anfang 1975 wurde erkennbar, daß trotz der 1974 bereits erfolgten starken Verringerung der Beschäftigtenzahl bei der Volkswagenwerk AG um 14.260 Mitarbeiter aufgrund der verschlechterten Absatzlage im Export weitere tiefgreifende Anpassungsmaßnahmen im Personalbereich notwendig sein würden.

In der ersten Hälfte des Berichtsjahres mußte bis Mai in allen inländischen Werken Kurzarbeit durchgeführt werden.

*Der VW-Bus – Zuverlässigkeit, Pkw-Fahrverhalten, hohe passive und aktive Sicherheit, machen die VW-Transporter zu den meistgefahrenen ihrer Klasse.*





*Betriebsversammlung im Werk Wolfsburg mit dem Bundeskanzler als Gast – der Vorsitzende des Vorstands, Toni Schmücker, erläutert die wirtschaftliche Lage des Unternehmens.*



Diese und weitere Vorkehrungen reichten jedoch nicht aus, die Belegschaft an die verringerte Produktion anzupassen.

Daher beschloß der Vorstand einen umfassenden Personalabbauplan (S 1) mit der Zielsetzung, kurzfristig mit Schwerpunkt im Jahre 1975 bei der Volkswagenwerk AG, der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagen Bruxelles S. A. eine Gesamtreduzierung um mehr als 24.000 Arbeitsplätze durchzuführen.

Der Vorstand vereinbarte mit dem Gesamtbetriebsrat einen Interessenausgleich gemäß § 112 BetrVerfG, der die wirtschaftlichen und personellen Anpassungsmaßnahmen im einzelnen aufführte. Der Personalstand wurde durch Einstellstopp, Nichtersetzten der Fluktuation, vorzeitige Pensionierungen und Aufhebungsverträge für freiwillig ausscheidende Mitarbeiter vermindert. Da eine ausreichende Anzahl von Beschäftigten das Unternehmen auf eigenen Entschluß verließ, wurden anzeigepflichtige Entlassungen nicht notwendig. Jedoch mußten Werksangehörige auf niedriger bewertete Arbeitsplätze umgesetzt werden.

Die Betriebsräte wurden fortlaufend eingehend über alle Vorgänge und geplanten Maßnahmen unterrichtet. So konnte trotz der weitreichenden Entscheidungen der innerbetriebliche Friede gewahrt werden.

Insgesamt verringerte sich die Belegschaft der Volkswagenwerk AG zum 30. 6. 1975 auf 94.980 Beschäftigte. Das

waren 26.984 Mitarbeiter weniger als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1975 belebte sich im In- und Ausland die Nachfrage nach Automobilen. Ab Ende August wurde an 14 Samstagen von rund 12.000 Mitarbeitern in den Werken Wolfsburg und Emden Mehrarbeit geleistet.

Außerdem machte es die Nachfrageentwicklung – früher als ursprünglich angenommen – erforderlich, für den Fertigungsbereich des Werkes Wolfsburg im November 1975 550 Lohnempfänger als Ersatz für ausscheidende Akkordlöhner einzustellen. Dabei handelte es sich fast ausschließlich um Erwerbslose im Alter zwischen 18 und 25 Jahren, was sich auf die Beschäftigungssituation junger Arbeitssuchender positiv auswirkte.

Die Zahl der Belegschaftsmitglieder betrug am Jahresende 93.026 Beschäftigte und damit 18.501 Mitarbeiter oder 16,6 % weniger als ein Jahr zuvor. Der Anteil der ausländischen Mitarbeiter verringerte sich auf 7,4 (12,0) %.

Um Erkenntnisse für die Gestaltung neuer Arbeitsplätze und -abläufe zu erhalten, führt das Unternehmen in einigen Werken Versuche mit neuen Arbeitsstrukturen durch.

Im Werk Salzgitter läuft daneben ein auf drei Jahre begrenzter Versuch, in dem unterschiedliche Arbeitsstrukturen

durch wissenschaftliche Institute verglichen und beurteilt werden. Dieses Forschungsprojekt wird vom Bundesministerium für Forschung und Technologie finanziell unterstützt.

Die Belegschaft lieferte auch 1975 mit den eingereichten Verbesserungsvorschlägen einen Beweis ihrer Bereitschaft, zur Steigerung der Produktivität des Unternehmens beizutragen. Von den eingereichten 17.411 Vorschlägen wurden 2.481 Vorschläge mit insgesamt 3,5 Millionen DM prämiert.

Am 1. Januar 1975 traten die Bildungsurlaubsgesetze in den Ländern Niedersachsen und Hessen in Kraft. Von der Möglichkeit des Bildungsurlaubs machten 1.650 Mitarbeiter Gebrauch.

Im Berichtsjahr wurden in allen Werken der Volkswagenwerk AG 653 Auszubildende eingestellt. Das ist – trotz rezessiver Entwicklung und außerordentlich hohem Personalabbau – nahezu die gleiche Zahl wie 1974. Die Aus- und Weiterbildungsprogramme der Führungsausbildung wurden im Vergleich zum Vorjahr gestrafft weitergeführt und vor allem zeitlich und inhaltlich der aktuellen Situation angepaßt.

In Verbindung mit den Arbeitsämtern führte das Unternehmen im Berichtsjahr gezielte und auf einen Zeitraum zwischen 6 und 12 Monate befristete Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für nichtwerksangehörige Jugendliche zur

Minderung der Jugendarbeitslosigkeit durch. Die Maßnahmen dienten vorwiegend zur Vorbereitung für eine Tätigkeit in der Industrieproduktion und trugen ebenfalls zur Entlastung des regionalen Arbeitsmarktes bei.

Die vom Gesetzgeber zur Besetzung mit Schwerbehinderten vorgeschriebene Anzahl von 6% der Arbeitsplätze wurde 1975 erstmalig erfüllt. Damit konnte das Unternehmen einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Beschäftigung und Eingliederung Schwerbehinderter leisten.

Trotz umfangreicher Personalversetzungen, insbesondere im Produktionsbereich, ging die Unfallhäufigkeit gegenüber dem Vorjahr erfreulicherweise erneut um ca. 11% zurück.

Die am 1. Februar 1975 in Kraft getretenen neuen Tarife brachten eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um durchschnittlich 5,8% und eine Anhebung der Ausbildungsvergütungen um 40 DM monatlich.

Die Zahl der Rentner mit Anspruch auf Leistungen aus der betrieblichen Altersversorgung stieg – hauptsächlich in-

*Der VW-LT mit zahlreichen Aufbau-Variationen, Benzin- und Dieselmotor erweitert das VW-Transporter-Programm und den VW-Kundenkreis.*



folge der vorzeitig erfolgten Pensionierungen – auf insgesamt 10.338 Werksrentner.

Der Personalaufwand der Volkswagenwerk AG verringerte sich trotz der beträchtlichen Belegschaftsabnahme nur um 8,8 % auf 3,6 Milliarden DM, da die Aufwendungen aus den Aufhebungsverträgen und die Tarifierhöhungen die Einsparungen aus dem Rückgang der Belegschaft teilweise kompensierten. Der Anteil des Personalaufwands am Umsatz betrug 31,6 (35,1) %.

Der Vorstand dankt allen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit sowie für das in einem Jahr schwerster Belastung bewiesene Verständnis gegenüber den zur Verbesserung der Unternehmenssituation durchgeführten wirtschaftlichen, organisatorischen und personellen Maßnahmen. Durch eine intensive und gute Zusammenarbeit zwischen Unternehmensleitung und Betriebsräten war es möglich, die betrieblichen Aufgaben sachgerecht und gemeinsam zu lösen. Der Vorstand spricht den Organen der Betriebsverfassung hierfür seinen Dank aus.

### Belegschaftsentwicklung

	31. 12. 1975	31. 12. 1974	Veränderung	
			absolut	%
Volkswagenwerk AG	93.026	111.527	- 18.501	-16,6
davon in den Werken:				
Wolfsburg	46.097	51.155	- 5.058	- 9,9
Hannover	16.867	21.605	- 4.738	-21,9
Braunschweig	4.925	6.001	- 1.076	-17,9
Kassel	13.732	16.398	- 2.666	-16,3
Emden	6.111	7.299	- 1.188	-16,3
Salzgitter	5.294	9.069	- 3.775	-41,6
Lohnempfänger	79.143	96.595	-17.452	-18,1
Gehaltsempfänger	13.883	14.932	- 1.049	- 7,0
weibliche Arbeitnehmer	10.261	13.364	- 3.103	-23,2
ausländische Arbeitnehmer	6.913	13.425	- 6.512	-48,5
Auszubildende	1.934	1.906	+ 28	+ 1,5
		1975	1974	
Durchschnittsalter der Belegschaftsangehörigen		39,7	38,7 Jahre	
Durchschnittsdauer der Werkszugehörigkeit		12,4	10,9 Jahre	
Durchschnittlicher Krankenstand		5,3	6,0 %	

### Investitionen

Da die Umstellung der Produktionsanlagen für die Fertigung der neuen Modelle weitgehend abgeschlossen war, konnten die Investitionen der Volkswagenwerk AG um 69,0 % auf 374 Millionen DM vermindert werden. Hier-von entfielen 323 Millionen DM auf Sachanlagen und 51 Millionen DM auf Finanzanlagen.

Die Sachinvestitionen dienen im wesentlichen der abschließenden Umstellung der Produktionsanlagen für die Fertigung des Polo und des Lasttransporters.

Die Investitionen in Beteiligungen betrafen hauptsächlich die Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen do Brasil sowie die Übernahme der Minoritätenanteile an der Volkswagen Bruxelles.

### Ertragslage

Die schwierige Absatzlage und damit die zu geringe Auslastung der Kapazitäten, die Tarifierhöhungen sowie außerordentliche Faktoren wie die Mehrbelastungen aus Aufhebungsverträgen führten 1975 insgesamt zu einem Jahresfehlbetrag von 145 Millionen DM. Dabei war jedoch der Ertragsverlauf von zwei unterschiedlichen Halbjahren gekennzeichnet. Während im ersten Halbjahr noch in der Verlustzone gearbeitet wurde, konnte in der zweiten Jahreshälfte durch die erzielte Umkehrung des Ertrags-trends wieder ein Gewinn erwirtschaftet werden. Dieser Gewinn reichte jedoch nicht aus, um die Verluste des ersten Halbjahres auszugleichen.

*Der RO 80 – unser Spitzenmodell ist nach wie vor eine der interessantesten Automobil-Konstruktionen.*



### **AUDI NSU AUTO UNION AG, Neckarsulm**

Im Berichtsjahr verkaufte die Gesellschaft 309.189 Fahrzeuge an die Händlerorganisation und übertraf damit das Vorjahresergebnis um 24.212 Einheiten bzw. 8,5%. Dabei verlief die Absatzentwicklung im In- und Ausland unterschiedlich. Während bei den Verkäufen im Inland eine Steigerung von 28,7% erreicht werden konnte, mußte AUDI NSU im Export, besonders wegen der rückläufigen Lieferungen in die USA, gegenüber dem Vorjahr Einbußen in Höhe von 8,2% hinnehmen. Dadurch verringerte sich die Ausfuhrquote auf 46,3 (54,7)%. Wichtigster Exportmarkt blieben die USA, wohin 43.860 Fahrzeuge geliefert wurden. Weitere Hauptabnehmerländer waren Frankreich, Großbritannien, die Schweiz und Belgien.

Von dem im Oktober 1974 eingeführten Audi 50 wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 84.148 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Damit erreichte das bei der Muttergesellschaft in Wolfsburg produzierte Fahrzeug einen Anteil an den Kundenauslieferungen von Audi-Modellen von 25,3%.

Der Marktanteil von AUDI NSU in der Bundesrepublik blieb mit 7,9% gegenüber 1974 unverändert.

Infolge der zu Beginn des Berichtsjahres abgeschwächten Nachfrage mußte auch bei der AUDI NSU AUTO UNION AG mehrfach zu Kurzarbeit übergegangen werden; im

Werkbereich Neckarsulm erzwang die veränderte Absatzlage eine Umstellung auf Einschichtbetrieb. Die Belegschaft mußte im Geschäftsjahr 1975 um 5.656 Mitarbeiter bzw. 19,5% verringert werden. Bei diesem Anpassungsprozeß konnten durch Nichtersetzten der Fluktuation, einvernehmliche vorzeitige Pensionierungen älterer Mitarbeiter und Gewährung von finanziellen Hilfen bei freiwilligem Ausscheiden in Zusammenarbeit mit den Betriebsräten soziale Härten weitgehend vermieden werden. Ausländische Belegschaftsmitglieder erhielten vom Land Baden-Württemberg bei vorzeitiger Rückkehr in ihr Heimatland zusätzliche Sonderzahlungen. Das Werk Neuenstein konnte mit Wirkung vom 1. 12. 1975 verkauft werden. Dabei wurde eine Regelung zur Sicherung der rund 470 Arbeitsplätze gefunden. Im Werk Neckarsulm wird für die Porsche AG deren Typ 924 im Lohnauftrag gefertigt, womit eine weitere Stabilisierung der Beschäftigungslage erreicht wurde. Der Anteil der ausländischen Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft nahm von 24,1% auf 16,2% ab.

Kurzarbeit und die Umstellung auf Einschichtbetrieb hatten zur Folge, daß die Produktion im Berichtsjahr um 61.202 Einheiten oder 23,0% auf 205.218 Wagen zurückging. Die durchschnittliche arbeitstägliche Fertigung verringerte sich von 1.514 auf 933 Fahrzeuge.

Im letzten Drittel des Geschäftsjahres belebte sich der Absatz so stark, daß Mehrarbeit geleistet werden mußte. Gegen Ende des Berichtsjahres wurde durch Neueinstellung

von Akkordlöhnern die Fluktuation im Produktionsbereich ersetzt.

Die Umsatzerlöse der Gesellschaft erhöhten sich gegenüber 1974 um 11,9% auf 3.429 Millionen DM. Dabei konnte der Inlandsanteil um 28,3% auf 2.113 Millionen DM gesteigert werden, während die Exporterlöse um 7,0% auf 1.316 Millionen DM zurückgingen.

Die Investitionen in Höhe von 87 (92) Millionen DM dienten vorwiegend der Erhaltung der Werksanlagen und der Produktpflege. Die für die Produktion des Porsche 924 in Neckarsulm benötigten Werkzeuge wurden der AUDI NSU zur Verfügung gestellt, so daß hierfür bei der AUDI NSU kein wesentlicher Investitionsaufwand anfiel.

Im Wankelbereich konnten keine neuen Lizenzabschlüsse getätigt werden. Dagegen wurden mit verschiedenen bedeutenden Lizenznehmern Änderungsverträge abgeschlossen, die neben einer Änderung der Vereinbarungen über zu zahlende Mindestlizenzgebühren eine Verlängerung der Laufzeit der bestehenden Lizenzverträge zur Folge hatten. Im Jahre 1975 wurden weltweit 114.617 (147.264) Kreis-Kolbenmotoren abgesetzt. Damit konnten seit Produktionsaufnahme insgesamt nahezu eine Million Wankelmotoren verkauft werden.

Gegenüber 1974 hat sich die Ertragslage wesentlich verschlechtert. Den entstandenen Verlust, der durch die ungenügende Kapazitätsauslastung, hohe Vorleistungen für das zukünftige Modellprogramm sowie durch die Abfindungszahlungen verursacht wurde, hat gemäß Unternehmensvertrag die Volkswagenwerk AG übernommen. Außerdem hat die Muttergesellschaft vertragsgemäß den zur vollen Bedienung der Genußscheine benötigten Betrag zur Verfügung gestellt und damit AUDI NSU in die Lage versetzt, für das Geschäftsjahr 1975 den dafür notwendigen Bilanzgewinn auszuweisen.

Ab Januar 1976 verkauft AUDI NSU ihre Erzeugnisse ausschließlich an die Muttergesellschaft, die ihrerseits diese Fahrzeuge im eigenen Namen und für eigene Rechnung an die gemeinsame VW-Audi-Organisation im In- und Ausland weiterveräußert.

### **Volkswagen do Brasil S. A., São Bernado do Campo**

Im Jahre 1975 hat sich der brasilianische Automobilmarkt aufgrund der abgeschwächten wirtschaftlichen Lage kaum ausgeweitet. Im Unterschied zu den wichtigsten Wettbewerbern, die z. T. sogar Absatzrückgänge zu verzeichnen hatten, konnte Volkswagen do Brasil ihre Verkäufe auf dem Inlandsmarkt noch um 10,5% auf 443.329 Fahrzeuge steigern. Hierdurch wuchs der Marktanteil von Volkswagen do Brasil im Pkw-Bereich auf 59,0 (55,5)% und im Transporter-Bereich auf 44,7 (39,8)%.

Im Export wurde – entsprechend der Exportverpflichtung gegenüber den brasilianischen Behörden – eine Absatzsteigerung um 10,5% auf 59.172 Wagen erzielt. Absatzschwerpunkte waren süd- und mittelamerikanische sowie afrikanische Länder.

Der Gesamtabsatz der Gesellschaft übertraf mit 502.501 Fahrzeugen das Vorjahr um 10,5%.

Der Umsatz erhöhte sich im Berichtsjahr um 24,9% auf 3.294 (2.638) Millionen DM. Die Ursache für die starke Umsatzzunahme lag neben der Steigerung der Stückzahlen in den inflationsbedingten Fahrzeugpreiserhöhungen.

Im Jahresdurchschnitt 1975 erreichte die arbeitstäglige Produktion (einschl. zerlegter Fahrzeuge) 2.116 Fahrzeuge gegenüber 1.839 Wagen im Vorjahr. Die Produktion wurde um 9,5% auf 502.580 Einheiten gesteigert.

Infolge der langsamer wachsenden Nachfrage auf dem brasilianischen Automobilmarkt wurden die Investitionen von 351 Millionen DM im Vorjahr auf 202 Millionen DM im Berichtsjahr zurückgenommen. Die Inbetriebnahme des neuen Werkes in Taubaté soll im Laufe des Jahres 1976 erfolgen.

Obwohl auch im Berichtsjahr noch die Auswirkungen von starken Materialpreiserhöhungen wirksam waren, die nicht in vollem Ausmaß in den Verkaufspreisen weitergegeben werden konnten, erwirtschaftete die Gesellschaft ein positives Ergebnis.

Das Grundkapital der Volkswagen do Brasil wurde 1975 um Cr\$ 100.000.000,— auf Cr\$ 1.876.121.300,— erhöht.

Das Grundkapital besteht je zur Hälfte aus Stamm- und Vorzugsaktien. Die Volkswagenwerk AG ist an beiden Aktienkategorien mit 80% beteiligt.

### **Volkswagen de Mexico, S. A. de C. V., Puebla/Pue.**

Die Volkswagen de Mexico mußte im Berichtsjahr einen Absatzrückgang gegenüber 1974 um 15,0% auf 97.524 Fahrzeuge hinnehmen. Die Verkaufseinbußen waren insbesondere auf den rückläufigen Export des „Safari“ nach den USA zurückzuführen. Der Inlandsabsatz konnte jedoch nahezu auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Der Anteil von Volkswagen an den Pkw-Neuzulassungen verminderte sich aufgrund der verringerten Käferverkäufe von 37,6% auf 35,1%. Dagegen konnte die Position auf dem Kleintransporter-Sektor mit einem Marktanteil von 26,6 (20,5)% weiter gefestigt werden. Wichtigster Absatzträger der Volkswagen de Mexico blieb der Käfer mit 67,7% der inländischen Verkäufe.

In Anpassung an die veränderte Nachfragesituation wurde die Produktion gegenüber dem Vorjahr um 6,6 % auf 106.937 Fahrzeuge zurückgenommen.

Trotz des verringerten Absatzes, insbesondere im Export, nahmen die Umsatzerlöse infolge von Preiserhöhungen um 8,6 % zu.

Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr mit einem Verlust ab. Maßgeblich hierfür waren inflationäre Kostensteigerungen, die nicht vollständig in den von der mexikanischen Regierung genehmigten Verkaufspreisen weitergegeben werden konnten, sowie ungenügend ausgelastete Kapazitäten.

### **Volkswagen of South Africa (PTY) Ltd., Uitenhage, C. P.**

Mit insgesamt 49.885 Fahrzeugen produzierte und montierte die Volkswagen of South Africa im Berichtsjahr nur geringfügig mehr Automobile als im Vorjahr. Das Produktprogramm umfaßt die Modelle Käfer, Transporter, Passat, Audi 80 und Audi 100.

Der südafrikanische Pkw-Markt überschritt 1975 mit 229.031 Neuzulassungen nur wenig das Vorjahresvolumen. Der Anteil des VW-Konzerns am Pkw-Gesamtmarkt ging geringfügig auf 15,7 % zurück; doch konnte die führende Marktposition gehalten werden. Bei den leichten Nutzfahrzeugen, die eine beachtliche Absatzsteigerung von über 19 % auf 87.290 Wagen verzeichneten, verbesserte die Volkswagen of South Africa ihren Anteil auf 16,6 (15,2) %.

Der Absatz von VW- und Audi-Fahrzeugen lag im Berichtsjahr mit 47.818 Wagen um 2,3 % unter dem des Vorjahres. Demgegenüber blieben die Umsatzerlöse mit umgerechnet 523 Millionen DM auf Vorjahreshöhe. Das ist vor allem auf das gute Ersatzteilegeschäft und auf höhere Verkaufspreise zurückzuführen. Mit 16 Millionen DM lagen die Investitionen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Die Ertragslage der Volkswagen of South Africa war auch 1975 nicht zufriedenstellend. Trotz der ungewöhnlich starken Preisanhebungen – vor allem im 4. Quartal nach der zweiten drastischen Randabwertung im September – konnten die Wechselkursverluste nicht ausgeglichen werden.

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

Im Geschäftsjahr 1975 montierte die Gesellschaft insgesamt 75.175 Fahrzeuge (67.822 Passat und 7.353 Käfer) und verringerte damit ihre Montageleistung gegenüber 1974 um 25,9 %. Der Auslauf der Käfer-Montage zur Jahresmitte sowie mehrere Kurzarbeitsperioden zu Beginn des Jahres, die aufgrund der zu dieser Zeit herrschenden Marktsituation unumgänglich waren, führten zu der Produktionseinschränkung.

Nach Übernahme der restlichen Aktien von der Firma S. A. D'leteren N. V. befindet sich die Volkswagen Bruxelles S. A. seit Jahresende 1975 zu 100 % im Eigentum der Volkswagenwerk AG.

Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr 1975 mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab.

### **Motor Producers Ltd., Melbourne, Australien**

In Australien veränderten sich 1975 die Zulassungen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig. Die Motor Producers Ltd. konnte ihren Marktanteil für Pkw auf 2,1 (1,7) % und bei leichten Nutzfahrzeugen auf 7,5 (7,4) % steigern.

Die Gesellschaft verkaufte 15.385 (16.695) Volkswagen, 8.635 (8.859) Pkw und 6.750 (7.836) Transporter.

Den Umsatz in Landeswährung konnte die Motor Producers Ltd. um 12,5 % erhöhen. Zu dieser Steigerung haben auch die höheren Erlöse aus der Montage von Fremdfahrzeugen beigetragen. Die in DM umgerechneten Umsatzerlöse lagen etwa auf Vorjahreshöhe.

Die Auswirkungen der starken Abwertung des australischen Dollars vom September 1974 und die inflationären Kostensteigerungen konnten nicht voll durch Preiserhöhungen ausgeglichen werden. Bedingt durch Zollrückerstattungen aus Vorjahren konnte die Gesellschaft mit einem positiven Ergebnis abschließen.

Mit Wirkung vom 31.3.1976 hat die Volkswagenwerk AG ihre Tochtergesellschaft Motor Producers Ltd. an die Nissan Motor Company Ltd. veräußert.

### **P. T. German Motor Manufacturing, Jakarta, Indonesien**

Bei diesem von der Volkswagenwerk AG und der Daimler-Benz AG gemeinsam mit einem indonesischen Partner betriebenen Montagewerk war der Geschäftsverlauf im Berichtsjahr insgesamt positiv. Die Montageleistung entwickelte sich bei den beiden Produktgruppen Daimler-Benz und Volkswagen unterschiedlich. Während bei Volkswagen aufgrund von Verkaufseinbußen auf dem indonesischen Markt ein Montagerückgang zu verzeichnen war, konnte Daimler-Benz die Verkäufe steigern. Es wurden 2.293 Volkswagen und 3.657 Daimler-Benz-Fahrzeuge fertiggestellt.

Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr mit einem Gewinn ab.







### **Compañia Hispano Alemana de Productos Mercedes-Benz y Volkswagen S. A. (MEVOSA), Madrid, Spanien**

Der spanische Nutzfahrzeugmarkt war im Berichtsjahr rückläufig. Im Rahmen dieser Entwicklung gingen die Inlandsverkäufe von MEVOSA-Transportern um 9,5% auf 11.384 Fahrzeuge zurück. Dagegen läßt sich bei den Gesamtverkäufen aufgrund erheblich gesteigener Exporte eine Steigerung von 4,7% auf 13.726 Fahrzeuge feststellen.

Die Fahrzeugproduktion von insgesamt 13.584 Wagen konnte im Berichtsjahr auch abgesetzt werden.

Wesentlich besser als der Gesamtmarkt entwickelte sich der Absatz des Schnellasters N 1000, der 1975 in einer verbesserten Version auf dem spanischen Markt eingeführt wurde.

Die Ertragslage der MEVOSA ist weiterhin unbefriedigend, weil auch im Jahre 1975 die allgemeinen Kostensteigerungen durch die von den spanischen Behörden genehmigten Preiserhöhungen nicht aufgefangen werden konnten. Am Jahresanfang 1976 wurde die Ertragslage zusätzlich durch Streik im Werksteil Vitoria belastet.

### **TAS Tvrnica Automobila Sarajevo, Vogosca, Jugoslawien**

Der Geschäftsverlauf bei dieser 1972 gemeinsam mit dem ehemaligen VW-Generalimporteur UNIS gegründeten Gesellschaft war zufriedenstellend. Insgesamt wurden 905 Importfahrzeuge und 13.276 Montagefahrzeuge ausgeliefert.

Die Gesellschaft schloß das Berichtsjahr mit einem Gewinn ab.

### **Volkswagen of Nigeria Ltd., Lagos**

Die mit Beteiligung der nigerianischen Regierung im Jahre 1973 gegründete Gesellschaft nahm im März 1975 die Fahrzeugmontage auf. Bis Ende 1975 wurden insgesamt 5.873 Wagen gefertigt. Das Montageprogramm umfaßt die Typen Käfer, Passat, Audi 100 und Brasilia.

Die Gesamtverkäufe auf dem nigerianischen Pkw-Markt erhöhten sich 1975 im Vergleich zum Vorjahr um über 80%.

Der Absatz von VW- und Audi-Fahrzeugen hat sich gleichzeitig mehr als verdreifacht, wodurch sich der Marktanteil etwa verdoppelte.

Da im Jahre 1975 die Anlaufphase noch nicht abgeschlossen war, konnte noch kein positives Ergebnis erzielt werden.

## Vertriebsgesellschaften

### **Volkswagen of America, Inc., Englewood Cliffs, N. J.**

In den USA ging der Absatz von Personenwagen im Geschäftsjahr 1975 gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % auf 8,6 Millionen Wagen zurück. Hauptursache waren die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den USA, die die Nachfrage nach Automobilen negativ beeinflussten. Nachdem die Verkäufe der amerikanischen Hersteller in den ersten Monaten des Jahres noch erheblich unter den Werten des Vorjahres gelegen hatten, trat mit der Einführung der Fahrzeuge des Modelljahres 1976 und insbesondere neuer, wirtschaftlicher Modelle eine deutliche Belebung des Absatzes ein. Insgesamt waren die Verkäufe der amerikanischen Automobilhersteller gegenüber dem bereits ungünstigen Vorjahresergebnis jedoch noch um 5,2 % rückläufig.

Im Gegensatz zu den Einbußen amerikanischer Wagen verzeichneten die Auslieferungen von Importwagen einen Anstieg um 13,3%. Ihr Anteil am Pkw-Markt der USA erhöhte sich auf 18,0 (15,5) %.

Die Volkswagen of America lieferte im Berichtsjahr 329.585 Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, VW-Porsche an Kunden aus; das waren 17,8% weniger als im Vorjahr. Zusätzlich wurden 5.480 Porsche 911/912 an Kunden ausgeliefert. Der Anteil der von der Volkswagen of America verkauften Fahrzeuge am gesamten amerikanischen Pkw-Markt verringerte sich auf 3,6 (4,3) %.

Der Minderabsatz ist vor allem auf eine verschlechterte Wettbewerbsposition, die sich aus Preiserhöhungen zum Ausgleich von Kostenerhöhungen ergab, zurückzuführen.

Bei den VW-Modellen verzeichnete Volkswagen of America mit 278.905 Wagen einen Rückgang von 20,5 %. Der vom Markt gut aufgenommene Rabbit (Golf) konnte die verringerten Verkäufe des Käfer nicht ausgleichen. Die Audi-Auslieferungen lagen mit 50.680 Fahrzeugen in etwa auf Vorjahreshöhe. Der Absatz von VW-Porsche- und Porsche-Modellen ging auf 16.658 Wagen zurück (-20,8 %).

Die Umsatzerlöse unserer amerikanischen Tochtergesellschaft verringerten sich 1975 auf 3.477 Millionen DM (-18,1 %). Aufgrund von Preiserhöhungen und eines hohen Anteils erlösintensiverer Modelle fiel die Umsatzeinbuße relativ geringer aus als der Rückgang des Fahrzeugabsatzes an die Händlerorganisation (-32,4 %).

Für das abgelaufene Geschäftsjahr weist die Volkswagen of America einen Gewinn aus.

### **Volkswagen Canada Ltd., Toronto**

Der kanadische Automobilmarkt war im Berichtsjahr durch relativ stabile Absatzverhältnisse gekennzeichnet. Die Pkw-

Neuzulassungen erhöhten sich gegenüber 1974 um 5,2 %. Demgegenüber verringerten sich die Auslieferungen von Fahrzeugen des VW-Konzerns an Kunden um 14,3 % auf 22.411 Fahrzeuge. Neben teilweise aufgetretenen Schwierigkeiten bei der Versorgung des kanadischen Marktes mit Fahrzeugen des VW-Konzerns trug vor allem das ungünstige Preisniveau unserer Produkte – wie in den USA – zu der erheblichen Verschlechterung unserer Wettbewerbsposition bei.

Der Marktanteil von VW-, Porsche- und Audi-Fahrzeugen am kanadischen Pkw-Gesamtmarkt schwächte sich von 2,5 % auf 2,1 % in 1975 ab.

Trotz des starken Absatzrückgangs erhöhten sich die Umsatzerlöse in Landeswährung geringfügig. Durch die Entwicklung der Wechselkurse ergab sich in DM jedoch ein Umsatzrückgang von 2,4 %.

Trotzdem gelang es der Gesellschaft, mit einem positiven Ergebnis abzuschließen.

### **Volkswagen France S. A., Villers-Cotterêts**

Starke Preiserhöhungen der einheimischen Fahrzeughersteller kennzeichneten 1975 den französischen Automobilmarkt. Für die Volkswagen France ergab sich durch das vom französischen Markt sehr gut aufgenommene neue Modellangebot eine günstigere Wettbewerbsposition. In der Absatzsteigerung um 54,6 % auf 55.667 Fahrzeuge (38.506 Volkswagen und 17.161 Audi) spiegelt sich neben den Impulsen durch die neue Modellgeneration vor allem der zum Jahresbeginn 1975 von Volkswagen France übernommene Audi-Vertrieb wider. Die Auslieferungen von Volkswagen allein wuchsen um 10,1 %. Dieser Verkaufserfolg führte in Verbindung mit den rückläufigen Gesamtzulassungen auf dem französischen Automobilmarkt zu einer Festigung der Marktposition der Volkswagen France. Der Pkw-Marktanteil der Gesellschaft belief sich 1975 auf 3,6 %; er betrug 1974 für VW- und Audi-Fahrzeuge 2,8 %.

Bei erhöhtem Umsatz und der für die Gesellschaft günstigeren Kursentwicklung schloß das Unternehmen das Geschäftsjahr 1975 mit einem Gewinn ab.

### **Svenska Volkswagen AB, Södertälje**

Die Konjunktur in Schweden verlief 1975 gegenläufig zur Wirtschaftsentwicklung in den anderen europäischen Staaten. In fast allen Wirtschaftszweigen – auch auf dem Automobilssektor – war ein Nachfrageanstieg zu verzeichnen.

Svenska Volkswagen AB verkaufte insgesamt 36.976 Volkswagen und steigerte damit ihren Absatz gegenüber

dem Vorjahr um 11,9 %. Hierbei spielte die gute Aufnahme der neuen Modellgeneration eine wesentliche Rolle. Vor allem die Verkäufe von Golf-Fahrzeugen entwickelten sich positiv.

Trotz dieser günstigen Entwicklung ging der Marktanteil der Gesellschaft leicht auf 11,2 (11,6) % zurück.

Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr 1975 mit einem Gewinn ab.

### **Weser-Ems Vertriebsgesellschaft m. b. H., Bremen**

Die Weser-Ems Vertriebsgesellschaft nimmt im nordwestdeutschen Raum die Funktion einer VW-Generalvertretung wahr. Außerdem versorgt sie die Händler der AUDI NSU AUTO UNION AG in Norddeutschland mit Ersatzteilen.

Durch die allgemein gute Absatzlage für Automobile und Ersatzteile erhöhte sich der Umsatz im Jahre 1975 beträchtlich.

Auch 1975 weist die Gesellschaft ein positives Ergebnis aus, das sich gegenüber dem Vorjahr noch weiter verbessert hat.

Im Rahmen der Neustrukturierung der Verteilerstufe des VW-Konzerns hat sich die Gesellschaft an der VW-Audi Vertriebszentrum WESER-EMS GmbH & Co. KG, Bremen, beteiligt.

### **VW-Audi Vertriebszentren in der Bundesrepublik**

Im Geschäftsjahr wurden in der Bundesrepublik Deutschland 22 VW-Audi Vertriebszentren zur Wahrnehmung der Großhandelsfunktionen der bisherigen 80 VW-Generalvertretungen und der sieben werkseigenen AUDI NSU-Vertriebszentren geschaffen. An den Unternehmen ist die Volkswagenwerk AG mit jeweils 26 % beteiligt. Zu Beginn des Jahres 1976 haben alle Gesellschaften ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen.

*Das Vertriebszentrum Nord-Niedersachsen – eines der neuen, rationellen VW-Audi Vertriebszentren*



## Sonstige Gesellschaften

### **interRent Autovermietung G. m. b. H., Hamburg**

Das Unternehmen betreibt die Vermietung von Kraftfahrzeugen im Inland und mit einer eigenen Gesellschaft in Belgien. Im übrigen europäischen Ausland und in zahlreichen anderen Ländern wird dieses Geschäft durch interRent-Lizenznehmer wahrgenommen. Die Aktivitäten der französischen Tochtergesellschaft wurden im Geschäftsjahr einer heimischen Autovermietergruppe übertragen, die damit auch als Partner des interRent-Systems gewonnen werden konnte.

Die seit 1974 zu beobachtende konjunkturbedingte Zurückhaltung, insbesondere der Firmenkundschaft, hemmte die geplante Geschäftsentwicklung bis zum Spätsommer des Geschäftsjahres besonders auf dem Lkw-Sektor; vom Herbst an war jedoch eine Belebung der Nachfrage zu verzeichnen. Die Umsatzerlöse der Gesellschaft nahmen um 11,1 % auf 94 Millionen DM zu.

Das erfreuliche Ergebnis aus der Vermietertätigkeit wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr durch außerordentliche Einflüsse aus den Beteiligungs-Engagements im Ausland mehr als aufgezehrt. Das Unternehmensergebnis wurde im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen.

### **Wolfsburger Transportgesellschaft m. b. H., Wolfsburg**

Die Wolfsburger Transportgesellschaft betreibt die See- und Lufttransporte und alle damit zusammenhängenden Geschäfte für den VW-Konzern.

Das Frachtaufkommen verringerte sich 1975 aufgrund der zurückgegangenen Fahrzeug- und Ersatzteillieferungen in die USA. Es wurden insgesamt 577.000 Fahrzeuge auf dem Seeweg befördert gegenüber 694.000 Wagen im Vorjahr.

Die Ertragslage der Gesellschaft war auch 1975 gut, obwohl ein niedrigeres Umsatzvolumen und allgemeine Kostenerhöhungen das Ergebnis beeinträchtigten. Es wurde im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages auf die Volkswagenwerk AG übertragen.

### **VW KREDIT BANK G. M. B. H., Wolfsburg**

Die Gesellschaft fusionierte im Geschäftsjahr 1975 mit der AUDI NSU KREDIT BANK G. M. B. H., Ingolstadt. Sie finanziert den Einkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen der inländischen Volkswagen- und Audi-Händler und den Wagenkauf der Endabnehmer.

Die erhöhten Fahrzeugverkäufe im Inland führten bei beiden Finanzierungsarten zu einem Anstieg der Vertragsabschlüsse.

Zum 1. Januar 1976 erhöhte die VW KREDIT BANK ihr Stammkapital um 2,5 Millionen DM auf 22,5 Millionen DM.

Der im Vergleich zum Vorjahr höhere Finanzierungsüberschuß führte zu einem guten Ergebnis. Nach Rücklagenbildung wurde der Gewinn im Rahmen des 1975 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages auf die Volkswagenwerk AG übertragen.

### **Volkswagen Leasing G. m. b. H., Wolfsburg**

Es gelang der Gesellschaft, auch im schwierigen Wirtschaftsjahr 1975 ihre positive Entwicklung fortzusetzen. So konnte der Kundenkreis ausgeweitet und die Zahl der vermieteten Fahrzeuge erhöht werden. Auch die Vermietung von Kundendiensteinrichtungen an die inländische VW-Konzernorganisation hat die Umsatzentwicklung positiv beeinflusst.

Entsprechend der Geschäftsentwicklung wurde das Stammkapital im Oktober 1975 aus Gesellschaftsmitteln auf 10 Millionen DM erhöht.

Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr mit einem guten Ergebnis ab. Der nach Rücklagenbildung verbleibende Gewinn wurde im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages auf die Volkswagenwerk AG übertragen.

### **Deutsche Automobilgesellschaft m. b. H., Hannover**

An der Deutschen Automobilgesellschaft m. b. H. sind die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt. Die Gesellschaft befaßte sich auch im Geschäftsjahr 1975 mit Entwicklungen auf dem Gebiet des elektrischen Antriebs von Automobilen.

Das Ergebnis wurde entsprechend dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag zu gleichen Teilen auf die Obergesellschaften übertragen.

### **VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft m. b. H., Wolfsburg**

Die Bautätigkeit der Gesellschaft war im Berichtsjahr stark eingeschränkt und erstreckte sich lediglich auf die Fertigstellung bereits im Vorjahr begonnener Wohnungen und die Durchführung von Modernisierungsmaßnahmen.

Der Bestand an eigenen Wohnungen ging 1975 durch den Verkauf von Eigentumswohnungen zurück; er betrug am Jahresende 7.193 Einheiten und 132 Wohnungen in Wohnheimen.

### **VW-Siedlungsgesellschaft m. b. H., Wolfsburg**

Die VW-Siedlungsgesellschaft stellte in den ersten sechs Monaten des Berichtsjahres 53 Wohnungen (davon 20 Einheiten für Wohnheime) aus dem Bauüberhang der Vorjahre fertig. Damit wurde die Neubautätigkeit vorerst eingestellt. Ende 1975 verfügte die Gesellschaft über insgesamt 5.364 eigene Wohnungen und 628 Wohneinheiten in Wohnheimen.

Durch die Ausnutzung aller steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten entstand im Geschäftsjahr 1975 ein Verlust, der aufgrund des Ergebnisübernahmevertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen wurde.

### **HOLAD Holding & Administration AG, Basel, Schweiz**

Die HOLAD ist mit 10 % am Stammkapital der Wolfsburger Transportgesellschaft, mit 35,3 % am Grundkapital der französischen Finanzierungsgesellschaft Société Volkswagen de Financement S.A., Villers-Cotterêts, mit 70 % am Aktienkapital der Vorelco Ltd., Toronto, die Grundstückskäufe für die kanadische VW-Organisation finanziert, sowie mit 100 % an der Volume Export & Trading Corporation (VOTEX) beteiligt.

Die Erträge aus diesen Beteiligungen legte die Gesellschaft innerhalb des Gesamtunternehmens an.

### **Volume Export & Trading Corporation (VOTEX), Englewood Cliffs, N. J., USA**

Die Gesellschaft konnte sowohl den Handel mit Kraftfahrzeugteilen und -zubehör als auch mit anderen Gütern merklich ausweiten. Der Umsatz stieg um 74,4 % auf 71 Millionen DM.

Einen wesentlichen Beitrag hierzu hat die Tochtergesellschaft VOTEX Warenhandels-gesellschaft m. b. H., Hamburg, geleistet.

Die Gesellschaft erwirtschaftete im Berichtsjahr mit ihren Tochtergesellschaften ein ausgeglichenes Ergebnis.

Nachdem der 1974 weltweit zu beobachtende Konjunkturunbruch im Jahre 1975 in den meisten Industrieländern der westlichen Welt seinen Tiefpunkt erreicht hatte, wird für 1976 allgemein eine Verbesserung der Konjunkturlage erwartet. Unsicherheiten herrschen jedoch nach wie vor über Verlauf und Stärke sowie über die Nachhaltigkeit der konjunkturellen Belebung. Vor allem hierin ist die weiterhin zu beobachtende zurückhaltende Investitionsneigung der Unternehmer begründet, die von den mittel- und langfristigen Perspektiven bestimmt wird.

In der internationalen Automobilindustrie dagegen ist die Belebung der Nachfrage bereits zu spüren. Aufgrund der zu verschiedenen Zeiten und in nicht gleichem Ausmaß von den Regierungen getroffenen Konjunkturmaßnahmen ist der Aufschwung in den einzelnen Ländern unterschiedlich stark. Jedoch erwartet man für alle wichtigen fahrzeugproduzierenden Länder wieder eine Zunahme der Produktions- und Absatzzahlen.

Wenn auch generell für die deutsche Industrie aufgrund der konjunkturellen Erholung und Stabilisierung bei den Haupthandelspartnern mit einem neuen Exportaufschwung gerechnet wird, so dürfte dies längerfristig für die Automobilwirtschaft nicht in gleichem Umfang zu erwarten sein. Die Lohnentwicklung und andere Belastungen in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren sowie die Wechselkursveränderungen haben für die in Deutschland produzierten Fahrzeuge zu einem Preisniveau auf wichtigen Exportmärkten geführt, das zu einem echten Wettbewerbsnachteil geworden ist und einer Exportausweitung erschwerend im Wege steht. Zukünftige Kostensteigerungen in der inländischen Produktion, die durch Rationalisierungsmaßnahmen nicht mehr aufgefangen werden können und somit in den Preisen weitergegeben werden müssen, werden daher über die Exportchancen deutscher Automobile wesentlich mitbestimmen.

Unabhängig von der augenblicklichen wirtschaftlichen Situation wird die einheimische Automobilindustrie aus dem stärksten Konjunkturunbruch seit den dreißiger Jahren die Lehre ziehen müssen, daß für die Zukunft in kürzeren Abständen mit größeren Absatzschwankungen zu rechnen ist. Auf eine Nachfragesteigerung wird in weit geringerem Maße als bisher mit einer Produktionsausweitung reagiert werden können, da eine nachhaltige Zunahme der Absatzzahlen im bisher bekannten Ausmaß auf den relativ gesättigten Märkten nicht mehr erwartet werden kann. Neueinstellungen von Mitarbeitern werden nur in begrenzterem Umfang als in der Vergangenheit erfolgen können, zumal da bestehende Produktionsreserven erst einmal ausgeschöpft werden müssen. Um ungenügenden Auslastungen der installierten Kapazitäten besser entgegenzutreten zu können, muß die Automobilindustrie nach einer größeren Flexibilität der Produktion und nach einer Stärkung des finanziellen Fundaments streben.

Der VW-Konzern hat die Konsequenzen aus den veränderten Bedingungen gezogen und in einem umfassenden

Anpassungsprogramm die Grundlage für eine nachhaltige Konsolidierung gelegt. Wir gehen davon aus, daß sich die im zweiten Halbjahr 1975 eingetretenen positiven Tendenzen in der Automobilindustrie im weiteren Verlauf des Jahres 1976 fortsetzen und auch für unsere Gesellschaft wieder zu einer verbesserten Geschäftslage führen. Dies wird wesentlich von der zukünftigen Wechselkursentwicklung der DM gegenüber dem US-Dollar und den Währungen unserer wichtigsten europäischen Abnehmerländer Großbritannien, Frankreich und Italien bestimmt werden. Es ist zu hoffen, daß auftretenden Ungleichgewichten im Weltwährungssystem wirkungsvoll begegnet werden kann.

In diesem Zusammenhang ist auch der Plan zu sehen, künftig das volumenstärkste Volkswagenmodell „Golf“ in den USA zu montieren. Mit diesem Schritt werden nicht nur Kosteneinsparungen möglich – insbesondere entfallen weitgehend die steigenden Transportkosten – sondern es wird auch die Abhängigkeit des Nordamerika-Geschäftes

von Wechselkursschwankungen gemindert. Damit wird der Verschlechterung der Wettbewerbssituation von Volkswagen in Nordamerika, die in der rückläufigen Absatzentwicklung deutlich zum Ausdruck kommt, entgegengewirkt und eine Stabilisierung und Verbesserung unserer Position in diesem nach wie vor für die Existenzsicherung des Unternehmens wichtigen Markt angestrebt.

Es ist geplant, eine Montagekapazität für rund 200.000 „Golf“ – in den USA „Rabbit“ genannt – pro Jahr einzurichten. Der Anlauf der Montage dieses Modells ist für das zweite Halbjahr 1977 vorgesehen. Aggregate und ausgewählte Teile für den in den USA zu montierenden „Rabbit“ sollen weiterhin aus Deutschland geliefert werden.

Sowohl für den VW-Konzern als auch für die Volkswagenwerk AG rechnen wir für das Geschäftsjahr 1976 mit einem positiven Jahresergebnis und hoffen, unserem Ziel, eine angemessene Rendite zu erreichen, ein gutes Stück näher zu kommen.

Wolfsburg, im März 1976

Der Vorstand

*Müller*

*Wenz*

*W. Fiala*

*Frenk*

*W. H. H. H. H.*

*H. H. H.*

*W. H. H. H.*

*H. H. H.*

*H. H. H.*

---

## Jahresabschlüsse und Erläuterungen

---




---




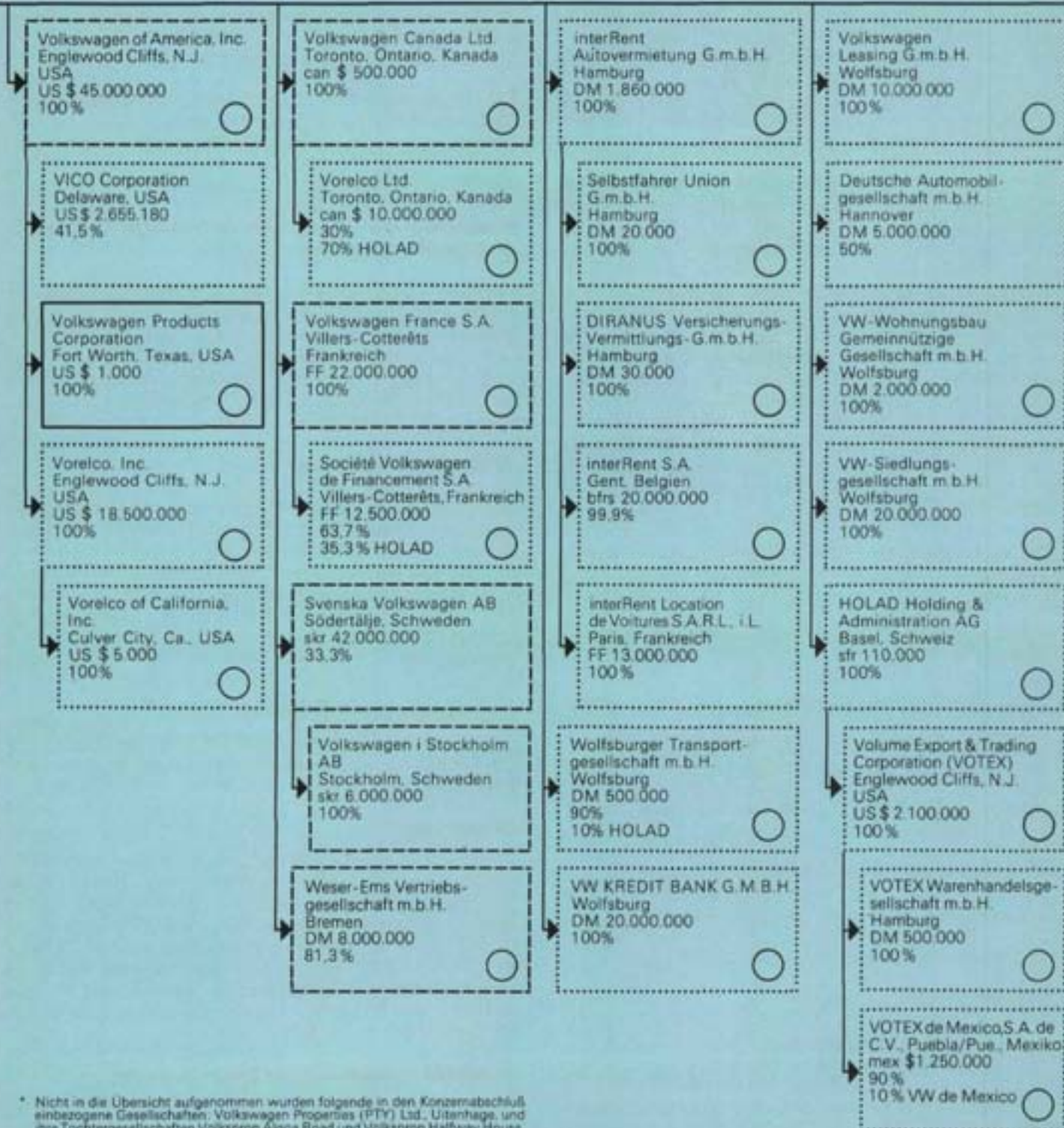
# Die wichtigsten Gesellschaften des VW-Konzerns

Stand 31. Dezember 1975

Volkswagenwerk AG Grundkapital DM 900.000.000	Werke: Wolfsburg Hannover Kassel Emden		Salzgitter Braunschweig
AUDI NSU AUTO UNION AG Neckarsulm DM 215.000.000 99%	Volkswagen do Brasil S.A. São Bernardo do Campo Brasilien Cr\$ 1.876.121.300 80%	Volkswagen of South Africa (PTY) Ltd. Uitenhage, C.P., Südafrika R 2.428.572 99% 1% VW of America	Compañia Hispano Alemana de Productos Mercedes- Benz y Volkswagen S.A. (MEVOSA), Madrid, Spanien Ptas 972.000.000 26,8%
AWD Automobilwirt- schaftsdienst G.m.b.H. Ingolstadt DM 20.000 100%	Financiadora Volkswagen S.A. São Bernardo do Campo Brasilien Cr\$ 53.600.000 100%	South African Motor Acceptance Corp. (PTY) Ltd. (SAMAC), Uitenhage, C.P. R 10.000 100%	Comercio e Industria Alaveses del Automovíl. S.A. (CIADASA) Vitoria, Spanien Ptas 95.000.000 100%
AUDI NSU A/S Odense, Dänemark dkr 40.000 100%	Distrivols S.A. São Paulo, Brasilien Cr\$ 6.500.000 100%	Volkswagen Bruxelles S.A. Brüssel, Belgien bfrs 425.000.000 100%	Volkswagen of Nigeria Ltd. Lagos, Nigeria N 3.000.000 40%
AUDI NSU AUSTRIA Ges.m.b.H. Salzburg, Österreich S 100.000 51%	Forjaria São Bernardo S.A. São Bernardo do Campo Brasilien Cr\$ 43.800.000 33,3%	Motor Producers Ltd. Melbourne, Australien \$ A 10.000.000 100%	TAS Tvornica Automobila Sarajevo Vogosca, Jugoslawien Din 85.575.000 49%
Compagnie de Commerce et Commission S.A. Paris, Frankreich FF 300.000 100%	Trans-Trading Brasil Exportadora S.A. São Bernardo do Campo Brasilien Cr \$ 20.000.000 100%	P.T. German Motor Manufacturing Jakarta, Indonesien Rp 1.043.165.466 33,3%	
AUDI NSU FRANCE S.A. Paris, Frankreich FF 2.000.000 65% 35% AUDI NSU AUTO UNION AG	Companhia Vale do Rio Cristalino S.A. Santana do Araguaia, Para Brasilien Cr\$ 75.595.341 74,2% 20,7% Transalme	Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. Puebla/Pue., Mexiko mex \$ 1.132.952.000 100%	
	Transalme Sociedade de Representações Administra- ção e Organização Ltda. São Bernardo do Campo Bras., Cr \$ 35.000 100%	Volkswagen Comercial, S.A. de C.V. Puebla/Pue., Mexiko mex \$ 80.000.000 100%	
		VW Leasing, S.A. de C.V. Mexico/D.F., Mexiko mex \$ 15.000.000 51%	

-  Produktionsgesellschaften  
 Vertriebsgesellschaften  
 Sonstige Gesellschaften

 in den Konzernabschluss  
 einbezogene Gesellschaften \*



\* Nicht in die Übersicht aufgenommen wurden folgende in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften: Volkswagen Properties (PTY) Ltd., Uitenhage, und ihre Tochtergesellschaften Volksprop Algoa Road und Volksprop Halfway House.

## Erläuterungen zum Jahresabschluß des VW-Konzerns

### Konsolidierungsgrundsätze

#### Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluß umfaßt grundsätzlich alle Konzernunternehmen, an denen die Volkswagenwerk AG direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist. Neben der Volkswagenwerk AG wurden 12 inländische und 28 ausländische Konzerngesellschaften in die Konsolidierung einbezogen. Diese Gesellschaften sind in der Übersicht über die wichtigsten Gesellschaften des VW-Konzerns auf Seite 50 besonders gekennzeichnet.

Im Berichtsjahr sind folgende Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden:

Die AUDI NSU KREDIT BANK G.M.B.H. wurde mit der VW KREDIT BANK G.M.B.H. fusioniert. Die interRent Location de Voitures S.A.R.L., Paris, hat ihren Geschäftsbetrieb bei gleichzeitiger Übertragung der Aktivitäten auf eine französische Autovermietergruppe eingestellt. Diese Gesellschaft sowie die AUDI NSU BELGIUM S.P.R.L., Brüssel, befinden sich in Liquidation; wegen der damit zusammenhängenden technischen Probleme und der geringen Bedeutung der Gesellschaften haben wir von einer Einbeziehung in die Konsolidierung abgesehen. Nicht mehr konsolidiert wurden auch die Tochtergesellschaften der AUDI NSU AUTO UNION AG in Österreich. Während die AUDI NSU AUSTRIA Ges.m.b.H. & Co. KG, Salzburg, bereits im Handelsregister gelöscht wurde, wird die AUDI NSU AUSTRIA Ges.m.b.H., Salzburg, lediglich als Mantelgesellschaft bestehen bleiben.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden außerdem:

VW-Audi Vertriebszentrum Weser-Ems G.m.b.H.,  
Bremen,

VW-Audi Vertriebszentrum Weser-Ems G.m.b.H. & Co. KG,  
Bremen,

Auto Union G.m.b.H., München,

Compagnie de Commerce et Commission S. A. (CCC),  
Paris,

AUDI NSU FRANCE S.A., Paris (seit 1. 1. 1976  
in Liquidation),

Motor Producers Ltd., Melbourne/Australien,

VW Automotive Industries, Caulfield/Australien,

VW Inmobiliaria, S.A. de C.V., Puebla/Pue.,

2 Händlerbetriebe in den USA,

4 kleinere ausländische Gesellschaften.

Die VW-Audi Vertriebszentren Weser-Ems wurden am 5. 11. 1975 im Rahmen der Neuordnung der Großhandelsstufe im Inland gegründet. Da die Gesellschaften ihre

Geschäftstätigkeit erst Anfang 1976 aufgenommen haben, wurde zum Bilanzstichtag wegen Geringfügigkeit noch von einer Einbeziehung in die Konsolidierung abgesehen.

Die Motor Producers Ltd. wurde mit Wirkung vom 31. 3. 1976 verkauft. Die Gesellschaft war nicht mehr in die Konsolidierung einzubeziehen, da wegen der schwebenden Verhandlungen die einheitliche Leitung zum 31. 12. 1975 bereits aufgegeben war.

Die übrigen nicht in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften sind insgesamt unbedeutend, so daß der Einblick in die Vermögens- und Ertragslage des VW-Konzerns durch die Nichteinbeziehung nicht beeinträchtigt wird.

#### Einhaltung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung

Die nach jeweiligem Landesrecht erstellten Abschlüsse der Konzerngesellschaften sind testiert. Zur Anpassung an die aktienrechtlichen Vorschriften haben wir teilweise Umsetzungen vorgenommen. Von den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung abweichende Bewertungen wurden vor allem im Hinblick auf die Einhaltung des Vorsichtsprinzips und des Anschaffungskostenprinzips korrigiert.

#### Währungsumrechnung

Das Anlagevermögen wurde mit den Durchschnittskursen des Zugangsjahres und die übrigen Positionen der Bilanz wurden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Aufwendungen und Erträge in der Gewinn- und Verlustrechnung rechneten wir zum Durchschnittskurs des Jahres um; eine Ausnahme davon bildeten die Abschreibungen auf das Anlagevermögen, für deren Ermittlung ebenfalls die Kurse des Zugangsjahres herangezogen wurden.

Kursdifferenzen aus der Umrechnung von Bilanzpositionen gehen direkt in die Ausgleichsposten aus der Kapitalkonsolidierung ein; sie haben das Jahresergebnis daher nicht beeinflußt.

#### Gliederung

Grundlage für den Konzernabschluß ist das aktienrechtliche Gliederungsschema einschließlich der Darstellung der Entwicklung des Anlagevermögens. Aus Konzernsicht erforderliche Umgliederungen wurden vorgenommen. Die zur Ausschüttung an die Genußscheinhaber der AUDI NSU AUTO UNION AG vorgesehenen Beträge haben wir in die Verbindlichkeiten umgruppiert. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns ist in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt.

#### Ausgleichsposten aus der Konsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte entsprechend dem Vorjahr, wobei das am Bilanzstichtag dem Beteiligungs-

prozentsatz entsprechende konsolidierungspflichtige Kapital mit dem Beteiligungsbuchwert aufgerechnet wurde. Auf der letzten Konsolidierungsstufe – Aufrechnung der Beteiligungsbuchwerte der Volkswagenwerk AG mit dem konsolidierungspflichtigen Kapital ihrer direkten Beteiligungsgesellschaften – haben wir die sich ergebenden Unterschiedsbeträge unsaldiert auf der Aktivseite zwischen dem Anlage- und Umlaufvermögen oder auf der Passivseite bei den Konzernrücklagen ausgewiesen. Den gesetzlich vorgeschriebenen Verfügungsbeschränkungen über das Kapital einer gemeinnützigen Gesellschaft wurde durch die Zuordnung der Rücklagen und des nicht zur Ausschüttung gelangenden Teils des Bilanzgewinns zu den Rückstellungen der Konzernbilanz Rechnung getragen.

Die Sonstigen Ausgleichsposten aus der Konsolidierung enthalten im wesentlichen die im Rahmen der Konsolidierung aufgehobenen Auf- und Abzinsungen der von der Volkswagenwerk AG gewährten konzerninternen Wohnungsbaudarlehen, die in den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften gebildeten Rückstellungen für konzerninterne Risiken und aufgehobene Wertberichtigungen auf Konzernforderungen. Belastet wurden die Sonstigen Ausgleichsposten hauptsächlich durch die Aussonderung konzerninterner Gewinne aus dem Vorrats- und dem Anlagevermögen, wobei sich die Eliminierung im Anlagevermögen entsprechend den aktienrechtlichen Vorschriften auf unübliche Lieferungen (Lieferungen von gebrauchten Anlagegegenständen) beschränkte.

Die nach ergebniswirksamen Korrekturen der Einzelabschlüsse verbleibenden Bilanzgewinne der Konzerngesellschaften wurden in die Sonstigen Ausgleichsposten eingestellt; die anteiligen Bilanzverluste wurden entsprechend umgesetzt. In Höhe der ausgesonderten Beteiligungserträge der Obergesellschaft haben wir den Sonstigen Ausgleichsposten Beträge entnommen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung als Entnahme aus den Sonstigen Ausgleichsposten ausgewiesen werden. Dadurch entspricht der Konzernverlust dem ausgewiesenen Bilanzverlust der Volkswagenwerk AG.

Der Ermittlung der Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz wurden für ausländische Konzerngesellschaften die in DM umgerechneten Abschlüsse nach Vornahme von Korrekturen zur Anpassung an die Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung zugrunde gelegt, wobei auch bei der Konsolidierung ermittelte Kursdifferenzen den Minderheiten anteilig zugerechnet wurden.

## **Gewinn- und Verlustrechnung**

Konzerninterne Aufwendungen und Erträge wurden eliminiert. Korrekturen aus der Konsolidierung haben das Jahresergebnis beeinflusst. Durch entsprechende Entnahmen aus den Sonstigen Ausgleichsposten wurden diese Korrekturen wieder ausgeglichen.

Auf konzerninterne Gewinnausschüttungen anfallende Nachsteuern werden im Jahr der Ausschüttung berücksichtigt.

## Finanzlage

Das Jahr 1975 brachte insgesamt eine wesentliche Verbesserung in der finanzwirtschaftlichen Situation des VW-Konzerns. Entscheidenden Einfluß hatten der Abbau der Vorräte sowie die verbesserte Innenfinanzierungsquote und der Rückfluß aus den langfristigen Ausleihungen. Die Verbesserung der Innenfinanzierungsquote ist zum einen auf den höheren cash flow\* zurückzuführen, zum anderen auf die gegenüber dem Vorjahr wesentlich geringere Investitionstätigkeit. Der cash flow\* stieg aufgrund der höheren Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen und des gegenüber dem Vorjahr wesentlich geringeren Jahresfehlbetrages auf 1.320 Millionen DM. Die Investitionen lagen mit 941 Millionen DM um 50,5 % unter denen des Vorjahres.

In der Struktur der Konzernbilanz ergaben sich im Vergleich zum Vorjahr folgende Veränderungen:

	31. 12. 1975		31. 12. 1974	
	– Millionen DM –			
<b>Aktiva</b>				
Anlagevermögen	6.284	49 %	6.899	51 %
Umlaufvermögen	6.635**	51 %	6.597**	49 %
	<u>12.919**</u>	<u>100 %</u>	<u>13.496**</u>	<u>100 %</u>
<b>Passiva</b>				
Eigenkapital	3.068	24 %	3.258	24 %
Fremdkapital mit einer Restlaufzeit				
von mehr als 4 Jahren	2.704	21 %	2.428	18 %
von 1 bis 4 Jahren	1.129	9 %	1.100	8 %
bis zu 1 Jahr	6.018	46 %	6.710	50 %
	<u>12.919**</u>	<u>100 %</u>	<u>13.496**</u>	<u>100 %</u>

Das Volumen der Bilanz verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 577 Millionen DM. Innerhalb der Bilanz ergaben sich erhebliche Umschichtungen. Verursacht durch nachlassende Investitionstätigkeit im Konzern und verstärkt durch ein gestiegenes Abschreibungsvolumen aufgrund der in den Vorjahren durchgeführten Investitionen sowie durch Rückzahlungen im Bereich der langfristigen Ausleihungen verminderte sich der Nettobuchwert des Anlagevermögens um 615 Millionen DM auf 6.284 Millionen DM. Der Bestand der Vorräte im VW-Konzern konnte um 1.165 Millionen DM auf 2.937 Millionen DM abgebaut werden. Auf der Aktivseite der Bilanz stand diesen Verminderungen eine Erhöhung bei den flüssigen Mitteln um 1.141 Millionen DM auf 1.667 Millionen DM gegenüber. Dadurch ergaben sich in den Relationen zur Bilanzsumme beim Anlagevermögen ein Rückgang auf 49 (51) % und beim Umlaufvermögen eine Erhöhung auf 51 (49) %.

Der Rückgang des Eigenkapitals auf 3.068 Millionen DM ist im wesentlichen auf den ausgewiesenen Jahresfehlbetrag zurückzuführen. Innerhalb des Fremdkapitals haben wir weitere Umschichtungen in den langfristigen Bereich durchgeführt.

Die Verminderung des Anlagevermögens sowie die strukturellen Verschiebungen auf der Kapitaleseite der Bilanz führten zu einer Verbesserung der Anlagendeckung (Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital und längerfristiges Fremdkapital) von im Vorjahr 98,4 % auf 109,8 %.

\* Als cash flow weisen wir aus:

	Jahresergebnis
+	Anlagenabschreibungen
-	Zuschreibungen
+	Anlagenabgänge
+	Erhöhung der Pensionsrückstellungen
+/-	Veränderung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil
	<u>= cash flow</u>

\*\* Umlaufvermögen und Bilanzsumme wurden um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung zu Forderungen gekürzt.

<b>Gesamtentwicklung der kurzfristigen Liquiditätsposition</b>	31. 12. 1975	31. 12. 1974	Veränderung
	– Millionen DM –		
Liquide Mittel, Wechsel*	1.619	472	+ 1.147
Wertpapiere, eigene Aktien	48	54	– 6
Kurzfristige Forderungen und Ausleihungen (ohne Anzahlungen)*	1.607	1.888	– 281
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen (einschl. Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil)**	6.016	6.701	+ 685
			<u>+ 1.545</u>
1975 ergab sich die Veränderung der Liquiditätsposition aus folgenden Vorgängen (Millionen DM):			
<b>aus laufender Geschäftstätigkeit</b>			
Jahresfehlbetrag		– 157	
Anlagenabschreibungen und -abgänge saldiert mit Zuschreibungen***		+ 1.385	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen		+ 108	
Verminderung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil		– 16	+ 1.320
<b>aus Finanzierungsvorgängen</b>			
Ausschüttungen im Jahre 1975 an Minoritäten		– 8	
Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals		+ 199	
Verminderung sonstiger Passivposten		– 16	+ 175
<b>aus Mittelbindung</b>			
Investitionen in Sachanlagen		– 903	
Investitionen in Finanzanlagen		– 38	
Erhöhung des aktiven Ausgleichspostens aus der Kapitalkonsolidierung		– 4	
Verminderung der Vorräte und Anzahlungen*		+ 1.168	
Erhöhung der lang- und mittelfristigen Forderungen*		– 173	+ 50
<b>Veränderung der Liquiditätsposition</b>			<u>+ 1.545</u>

\* gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

\*\* ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge

\*\*\* gekürzt um fällig gewordene Ausleihungen, die in der Gesamtentwicklung der kurzfristigen Liquiditätsposition abgewickelt wurden

## Vermögensbindung im In- und Ausland

In der nachfolgenden Struktur des Vermögens des VW-Konzerns wird die Aufteilung der Aktiva und Passiva nach Regionen dargestellt. Der größte Teil des Konzern-Reinvermögens liegt danach im europäischen Bereich.

### Aufteilung der Konzernbilanz nach Regionen\*

	Europa	Nordamerika	Latein- amerika	Afrika	Konzernbilanz
– Millionen DM –					
<b>Anlagevermögen</b>					
Sachanlagen	4.256	233	1.224	97	5.810
Finanzanlagen (einschl. Ausgleichs- posten aus der Kapitalkonsolidierung)	353	34	85	2	474
	4.609	267	1.309	99	6.284
<b>Umlaufvermögen</b>					
Vorräte (einschl. Geleistete Anzahlungen)	1.475	502	834	138	2.949
Forderungen	1.278	107	508	126	2.019
Flüssige Mittel	1.340	57	270	0	1.667
	4.093	666	1.612	264	6.635
<b>Fremdkapital</b>	7.164	606	1.847	234	9.851
<b>Eigenmittel</b>	1.538	327	1.074	129	3.068

\* Das Umlaufvermögen wurde um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung zu Forderungen gekürzt.

## Bilanz

### Vermögensteile

Das **Sachanlagevermögen** zeigt einen um 453 Millionen DM auf 5.810 Millionen DM verminderten Nettobuchwert. Die Bewertung erfolgte zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Abschreibungen auf abnutzbare Anlagegegenstände wurden planmäßig vorgenommen; außerplanmäßige Abschreibungen waren in unwesentlichem Umfang erforderlich.

Die Zugänge zum Sachanlagevermögen verringerten sich gegenüber dem Vorjahr erheblich. Dies ist insbesondere auf den Rückgang der Investitionstätigkeit bei der Volkswagenwerk AG zurückzuführen. Von den Investitionen in Sachanlagen entfielen 35 % auf die Volkswagenwerk AG, 21 % auf die Volkswagen do Brasil, 13 % auf die Volkswagen Leasing, 9 % auf die AUDI NSU AUTO UNION AG und jeweils 5 % auf die interRent Autovermietung G. m. b. H. und die Volkswagen de Mexico. Von den Abgängen betraf der überwiegende Teil die in der Position Betriebs- und Geschäftsausstattung im Rahmen des Leasing- und Vermietungsgeschäfts bilanzierten Fahrzeuge.

Der Buchwert des **Finanzanlagevermögens** verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 166 Millionen DM auf 241 Millionen DM.

In der Position **Beteiligungen** wurden im wesentlichen die Anteile der Volkswagenwerk AG an der Svenska Volkswagen, TAS Tvornica Automobila Sarajevo, Volkswagen of Nigeria und den 1975 gegründeten Kooperationsgesellschaften im Inland sowie Anteile der Volkswagen of America an der VICO Corporation ausgewiesen.

**Andere Wertpapiere des Anlagevermögens** befanden sich hauptsächlich bei der Volkswagen do Brasil und der Volkswagenwerk AG.

Die in den **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens 4 Jahren** enthaltenen zinslosen bzw. niedrig verzinslichen Darlehen wurden auf den Barwert abgezinst, wobei Abzinsungen als Abschreibungen und Aufzinsungen als Zuschreibungen gezeigt werden. Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag von 98 Millionen DM betrifft überwiegend die Volkswagenwerk AG.

In den **Sonstigen Finanzanlagen** werden steuerlich geförderte Anlagen bei der Volkswagen do Brasil und eine Zwangsanleihe bei der Volkswagen of South Africa gezeigt.

Der aktive **Ausgleichsposten aus der Kapitalkonsolidierung** ergab sich aus den das konsolidierungspflichtige Kapital übersteigenden Beteiligungsbuchwerten für die AUDI NSU AUTO UNION AG, Volkswagen Bruxelles und interRent Autovermietung G. m. b. H. Der Anstieg dieses Postens gegenüber dem Vorjahr resultierte im wesentlichen aus der Übernahme der restlichen Anteile an der Volkswagen Bruxelles durch die Volkswagenwerk AG.

Die **Vorräte** konnten im Berichtsjahr kräftig abgebaut werden. Der Rückgang des Vorratsbestandes um 1.165 Millionen DM auf 2.937 Millionen DM ergab sich in erster Linie bei der Volkswagen of America, der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** wurden mit 349 Millionen DM bei inländischen und mit 264 Millionen DM bei ausländischen Konzerngesellschaften ausgewiesen. Dem Anstieg gegenüber dem Vorjahr bei der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen de Mexico stand eine Abnahme bei der Volkswagen of America gegenüber.

Der Bestand an **Wechseln** erhöhte sich – in erster Linie durch die Ausweitung des Finanzierungsgeschäftes bei der Volkswagen Comercial in Mexiko und bei der Volkswagen France – um 48 Millionen DM auf 177 Millionen DM.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten** stiegen – insbesondere bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG – um 1.073 Millionen DM auf 1.412 Millionen DM.

Der Bestand der **Eigenen Aktien** blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert. Der Wertansatz wurde beibehalten.

Als **Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen** wurden hauptsächlich die Forderungen der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG gegenüber der AUDI NSU FRANCE und der Motor Producers ausgewiesen.

Von den **Sonstigen Vermögensgegenständen** entfielen 83 % auf Finanzierungsforderungen gegenüber Kunden (Verkaufsfinanzierungen) und Händlern (Einkaufsfinanzierungen).

Die aktiven **Rechnungsabgrenzungsposten** betreffen in erster Linie die Provisionsabgrenzungen der Volkswagen Leasing G. m. b. H. sowie die Disagioträge der langfristigen Darlehen der Volkswagenwerk AG und der VW-Siedlungsgesellschaft m. b. H.



## Schuldteile

Die **Konzernrücklagen** beinhalten die Rücklagen der Volkswagenwerk AG, den Ausgleichsposten aus der Kapitalkonsolidierung und die Sonstigen Ausgleichsposten.

In dem **Ausgleichsposten aus der Kapitalkonsolidierung** weisen wir im wesentlichen die aus der Kapitalkonsolidierung resultierenden Beträge der Volkswagen do Brasil, Volkswagen de Mexico, Volkswagen of America und Volkswagen of South Africa aus.

In die **Sonstigen Ausgleichsposten** wurden in erster Linie Beträge aus der Abzinsung der von der Volkswagenwerk AG gegebenen Wohnungsbaudarlehen, aufgehobene Rückstellungen für konzerninterne Risiken und Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber Konzernunternehmen eingestellt. Belastet wurden die Sonstigen Ausgleichsposten durch Beträge aus der Abwertung von Anlagen und Vorräten aus konzerninternen Lieferungen auf Konzernherstellungskosten. Ferner stellten wir die Bilanzgewinne in diese Position ein und zeigen eine Entnahme in Höhe der an die Volkswagenwerk AG im Berichtsjahr ausgeschütteten Dividenden. Entsprechend wurden die Verluste umgesetzt.

**Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz** ergaben sich vor allem bei der Volkswagen do Brasil, der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Weser-Ems Vertriebsgesellschaft m. b. H. Die Minderheitenanteile am Gewinn entstanden hauptsächlich bei der Volkswagen do Brasil und der Weser-Ems Vertriebsgesellschaft m. b. H., die Minderheitenanteile am Verlust bei der Volkswagen Leasing S. A. de C. V., Mexiko.

Der **Sonderposten mit Rücklageanteil** stammt fast ausschließlich aus dem Abschluß der Volkswagenwerk AG.

Die **Pauschalwertberichtigung zu Forderungen** dient der Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos.

Von den **Rückstellungen** in Höhe von insgesamt 2.883 Millionen DM waren:

- 1.109 Millionen DM langfristig,
- 463 Millionen DM mittelfristig,
- 1.311 Millionen DM kurzfristig.

Die **Pensionsrückstellungen** stammen aus dem inländischen Konzernbereich. Bei der Dotierung wurde die Teilwertmethode angewandt. Von der Möglichkeit einer schrittweisen Anpassung an den Teilwert wurde bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG Gebrauch gemacht.

**Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung** wurden in geringer Höhe bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG gebildet.

**Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung** wurden bei der AUDI NSU AUTO UNION AG, der Volkswagen do Brasil und der Volkswagenwerk AG ausgewiesen.

Von den **Sonstigen Rückstellungen** entfiel der überwiegende Teil auf Rückstellungen für Gewährleistungs- und Vertriebsaufwendungen, auf Rückstellungen für Kosten der Belegschaft und für Steuern.

Die **Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** erhöhten sich vor allem durch von der Volkswagenwerk AG aufgenommene Darlehen.

**Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** bestanden zu 55 % bei inländischen und zu 45 % bei ausländischen Konzerngesellschaften.

**Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel** wurden im wesentlichen bei der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen France ausgewiesen.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.064 Millionen DM auf 2.499 Millionen DM.

**Erhaltene Anzahlungen** wurden hauptsächlich bei der Volkswagen do Brasil und der Volkswagenwerk AG ausgewiesen.

Als **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** zeigen wir im wesentlichen die Einzahlungsverpflichtungen der Weser-Ems Vertriebsgesellschaft m. b. H. und der Volkswagenwerk AG gegenüber der neu gegründeten VW-Audi Vertriebszentrum WESER-EMSG m.b.H. & Co. KG.

Der größte Teil der **Sonstigen Verbindlichkeiten** entfällt auf Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung (47 %) sowie aus Steuern und Zöllen (32 %).

Neben den in der Bilanz vermerkten **Eventualverbindlichkeiten** bestanden angabepflichtige Haftungsverhältnisse aus Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile bei mehreren inländischen und einer ausländischen Beteiligungsgesellschaft in Höhe von 22,9 Millionen DM.

Außerdem bestanden Haftungsverhältnisse im Inland gegenüber Genossenschaften in Höhe von 92.000 DM. Sicherheitsleistungen wurden im Ausland in Höhe von 45,2 Millionen DM erbracht. Von den Wertpapieren des Anlagevermögens hat die Volkswagenwerk AG nominell 2,5 Millionen DM verpfändet. Bei den Bilanzvermerken und der Angabe der sonstigen Haftungsverhältnisse wurden die konzerninternen Beziehungen eliminiert.

## Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1.891 Millionen DM oder 11,1 % auf 18.857 Millionen DM. Von den Erlösen entfielen 66 % auf VW-Fahrzeuge, 16 % auf Audi-Fahrzeuge, 12 % auf Ersatzteile und 6 % auf sonstige Umsatzerlöse. Der Auslandsanteil verminderte sich von 69,6 % auf 65,3 %.

In der **Bestandsverminderung der Erzeugnisse** spiegelt sich die Verringerung der Vorräte gegenüber dem Vorjahr wider. Der Rückgang ergab sich hauptsächlich bei der Volkswagen of America, der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagenwerk AG.

Von den **Anderen aktivierten Eigenleistungen** entfielen etwa die Hälfte auf die Volkswagenwerk AG, 24 % auf die Volkswagen do Brasil und 17 % auf die AUDI NSU AUTO UNION AG.

Die **Gesamtleistung** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 3,6 %.

Die **Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren** blieben mit 10.066 Millionen DM fast unverändert. Einem Rückgang durch die verminderte Produktion standen Zunahmen aufgrund gestiegener Einkaufspreise gegenüber.

**Erträge aus Gewinnabführungsverträgen** ergaben sich aus der 50 %igen Übernahme des Bilanzgewinns der Deutsche Automobilgesellschaft m. b. H. durch die Volkswagenwerk AG.

**Erträge aus Beteiligungen** fielen fast ausschließlich bei der Volkswagenwerk AG an und betrafen die Svenska Volkswagen AB, Södertälje, sowie kleinere inländische Gesellschaften.

Die **Erträge aus anderen Finanzanlagen** beinhalten in erster Linie Erträge aus Darlehensgewährungen und Aufzinsungsbeträge langfristiger Ausleihungen der Volkswagenwerk AG sowie Erträge aus steuerlich begünstigten Anlagen der Volkswagen do Brasil.

In der Position **Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** wurden die Diskont- und Disagioerträge der Volkswagen do Brasil, anteilige Finanzierungserträge der VW KREDIT BANK G. M. B. H., Zinsen aus der Gewährung von Krediten aus dem laufenden Geschäft sowie aus Festgeldguthaben ausgewiesen.

**Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen** sind neben dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge durch die Volkswagen Leasing G. m. b. H. und die interRent Autovermietung G. m. b. H. insbesondere bei der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagen do Brasil angefallen.

**Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen** ergaben sich im wesentlichen aus frei gewordenen Rückstellungen

für Kosten der Belegschaft und Gewährleistungen bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG.

Die **Sonstigen Erträge** blieben gegenüber dem Vorjahr fast unverändert. Sie beinhalten hauptsächlich Währungsgevinne aus der Kontokorrentabwicklung, Miet- und Pachteinnahmen, Einnahmen aus Verkäufen von Kantinenwaren und Weiterberechnungen für Werbematerial.

Der durch den Personalabbau bei der Volkswagenwerk AG erzielte Rückgang der Aufwendungen für **Löhne und Gehälter** wurde durch einen Anstieg vor allem bei den ausländischen Produktionsgesellschaften und der AUDI NSU AUTO UNION AG teilweise wieder aufgehoben.

Die **Sozialen Abgaben** wurden im Vergleich zum Vorjahr in fast unveränderter Höhe ausgewiesen.

Auf die **Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen** sowie auf die **Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen** wurde bei den entsprechenden Bilanzpositionen eingegangen.

**Verluste aus Anlageabgängen** fielen in geringer Höhe vor allem im Inland an.

Die **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 15,8 % auf 540 Millionen DM. Einer Zunahme in erster Linie bei der Volkswagenwerk AG und unserer brasilianischen Finanzierungsgesellschaft stand eine Abnahme bei der Volkswagen of America gegenüber.

Der Anstieg der **Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen** hing mit laufenden Betriebsprüfungen bei der Volkswagenwerk AG, der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagen France zusammen.

Die Position **Sonstige Steuern** enthält im wesentlichen Steuern unserer Konzerngesellschaften in Mexiko und Südafrika.

Die **Sonstigen Aufwendungen** betrafen hauptsächlich Werbe- und Verkaufsförderungskosten, Aufwendungen für Instandsetzung und Erhaltung, Versandkosten, Miete und Pacht. Im Geschäftsjahr ergab sich ein Rückgang der Sonstigen Aufwendungen um 13,8 %.

Der **Jahresfehlbetrag** des Konzerns beträgt 157 Millionen DM. Verluste fielen hauptsächlich bei der AUDI NSU AUTO UNION AG, der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen de Mexico an.

## Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG

### Bilanz

#### Vermögensteile

Die Zugänge an **Sachanlagen** blieben mit 323 Millionen DM deutlich unter dem Wert von 1974 mit 1.026 Millionen DM, weil im Vorjahr wegen der Umstellung auf das neue Modell-Programm erheblich mehr investiert werden mußte. Bei den fertigen Anlagen betragen die Zugänge – einschließlich der Umbuchungen aus den Anlagen im Bau und den Anzahlungen auf Anlagen – 414 (1.032) Millionen DM. Der Bruttobuchwert des Sachanlagevermögens erreichte Ende 1975 einen Stand von 9.445 Millionen DM. Die auf die Sachanlagen verrechneten Wertberichtigungen von 6.578 Millionen DM führten zu einem Nettobuchwert von 2.867 Millionen DM.

Die Sachanlagen wurden mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Diese beinhalten die Steuer auf den Selbstverbrauch (Investitionssteuer) gemäß § 30 UStG. Die Ermittlung der Herstellungskosten erfolgte nach den im Geschäftsbericht 1974 angegebenen Grundsätzen. Die aus Mitteln der öffentlichen Hand auf Zugänge des Vorjahres gewährten Investitionszulagen minderten die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. In der Bilanz werden sie als Abgang gezeigt. Anzahlungen auf Anlagen setzten wir mit ihrem Nennwert an.

Die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen auf die Anschaffungs- und Herstellungskosten der fertigen Sachanlagen erfolgte entsprechend den im Geschäftsbericht 1974 erläuterten Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern.

Geringfügige außerplanmäßige Abschreibungen nahmen wir gemäß § 6b EStG und Abschnitt 35 EStR sowie für abgestellte Anlagen, die nicht mehr zum Einsatz kommen, vor.

Planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen verteilen sich auf die Zugänge des Jahres 1975 wie folgt:

	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte			Bauten auf fremden Grundstücken	Maschinen und maschinelle Anlagen	Betriebs- und Geschäftsausstattung
	mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	mit Wohnbauten	ohne Bauten			
	– Tausend DM –					
Zugänge des Geschäftsjahres 1975*	38.134	15	76	380	198.135	171.723
Abschreibungen auf die Zugänge des Geschäftsjahres 1975	1.443	–	33	10	23.290	33.205

\* Zugänge an planmäßig abschreibungsfähigen fertigen Sachanlagen einschließlich Umbuchungen aus Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen (ohne noch nicht zum Einsatz gekommene Spezialwerkzeuge, aber einschließlich Zugänge an Grund und Boden, auf die nach § 6b EStG außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen werden konnten)

Die Zugänge bei **Beteiligungen** entstanden durch

Einlagen aufgrund einer Kapitalerhöhung bei der Volkswagen of South Africa (PTY) Ltd. 17 Millionen DM.

Einlagen aufgrund von Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen do Brasil S.A. 15 Millionen DM.

Erwerb der restlichen Anteile an der Volkswagen Bruxelles S.A. 8 Millionen DM.

Einzahlungen und Einforderungen von Anteilen an den neu gegründeten Vertriebsgesellschaften im Inland 8 Millionen DM.

Der Restbetrag von ca. 1 Million DM ergab sich durch den Erwerb weiterer Aktien der AUDI NSU AUTO UNION AG, Einlagen bei der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. und der TAS Tvormica Automobila Sarajevo sowie durch Beteiligung an der Sonderabfallgesellschaft Niedersachsen m.b.H.

Die in den Vorjahren gebildeten Wertberichtigungen deckten mögliche Risiken im Beteiligungsengagement ab.

In den **Anderen Wertpapieren des Anlagevermögens** wird die 5 %ige Anleihe der Bundesrepublik Deutschland zur Förderung von Entwicklungsländern ausgewiesen. Anfang 1975 wurde die neunte Tilgungsrate von 2,5 Millionen DM zurückgezahlt. Die restlichen nominell 2,5 Millionen DM dieser Anleihe wurden zugunsten des Hauptzollamtes

Hannover als Sicherheit für die laufende Abwicklung von Importen verpfändet. Der Bilanzwert liegt unter dem Kurswert.

Die **Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** in Höhe von 101 Millionen DM enthielten fast ausschließlich Mittel, die für den Wohnungsbau zur Verfügung gestellt wurden. Zinslose oder niedrig verzinsliche Darlehen haben wir auf den Barwert abgezinst. Die übrigen Darlehen wurden zum Nominalwert angesetzt. Die Abgänge der Ausleihungen von 190 Millionen DM im Berichtsjahr entstanden durch fällige und vorgezogene Tilgungen. Von den Ausleihungen gemäß § 89 AktG wurden 9.630.629 DM einer nicht zum Konzern gehörenden gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft mit Sitz in Wolfsburg gewährt, an der die Volkswagenwerk AG eine Minderheitsbeteiligung hält.

Der Bestand der **Vorräte** verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 244 Millionen DM auf 1.184 Millionen DM. Hauptursache dafür war die Abnahme der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Unfertigen Erzeugnisse aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen. Die Abnahme wirkte sich jedoch bei der Gesamtsumme der ausgewiesenen Vorräte nicht voll aus, da die Übernahme der Ersatzteilversorgung des AUDI NSU-Händlernetzes ab 1975 durch die Volkswagenwerk AG eine zusätzliche Mittelbindung erforderlich machte. Die Bewertung der Vorräte erfolgte nach den im Geschäftsbericht 1974 angegebenen Grundsätzen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich insbesondere durch den Verkauf von Entwicklungsleistungen und Spezialwerkzeugen. Fällige Forderungen wurden inzwischen bis auf unbedeutende Ausnahmen bezahlt.

In der Erhöhung der **Guthaben bei Kreditinstituten** zeigt sich die Verbesserung der Liquidität.

Die **Wertpapiere** enthielten überwiegend Obligationen zur zinsgünstigen Anlage liquider Mittel.

Der Bestand an **Eigenen Aktien** betrug nominell unverändert 15.060.300 DM. Den Bilanzwert des Vorjahres haben wir beibehalten.

Die **Forderungen an verbundene Unternehmen** verminderten sich vor allem durch Abnahme der Forderungen aus dem laufenden Geschäft gegenüber in- und ausländischen Geschäftspartnern. Für die mit Kurs- und Transferrisiken behafteten Forderungen waren Wertkorrekturen in geringer Höhe erforderlich.

Der größte Teil der **Sonstigen Vermögensgegenstände** entfiel auf Rückkaufswerte aus Altersversorgungs-Versicherungen, Zinsforderungen, Ansprüche auf Umsatzvergütungen und Umsatzsteuererstattungen. Soweit Risiken erkennbar waren, haben wir entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

### Schuldteile

Die **Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe** entsprach dem Gegenwartswert.

Trotz Zuführung zur Preissteigerungsrücklage verminderte sich der **Sonderposten mit Rücklageanteil** durch die Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen Auflösungen.

Die Erhöhung der nach unveränderten Grundsätzen ermittelten **Pauschalwertberichtigung zu Forderungen** ergab sich hauptsächlich durch den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die **Pensionsrückstellungen** wurden nach § 6a des Einkommensteuergesetzes entsprechend versicherungsmathematischen Grundsätzen erstmals unter Anwendung des Teilwertverfahrens dotiert. Von der nach dem Gesetz zulässigen Übergangsregelung haben wir Gebrauch gemacht. Danach waren die Zuführungen geringer, als wenn die Dotierung nach den gegenüber dem Vorjahr unveränderten Grundsätzen erfolgt wäre. Der sich fast ausschließlich hieraus ergebende Unterschiedsbetrag gemäß § 160 Abs. 2 Satz 5 AktG betrug 80.952.087 DM.

Von den **Sonstigen Rückstellungen** entfiel der weitaus größte Teil auf Rückstellungen für Vertriebsaufwendungen, Kosten der Belegschaft und Steuern.

Die **Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren** stiegen vor allem durch die Aufnahme von zwei Darlehen über insgesamt 400 Millionen DM. Das bei der Auszahlung der Kredite einbehaltene Disagio haben wir unter den Rechnungsabgrenzungsposten aktiviert. Dieser Posten wird während der Laufzeit der Kredite zinsproportional abgeschrieben.

Der Rückgang bei den **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** ist insbesondere auf das geringere Produktions- und Einkaufsvolumen zurückzuführen.

In der Abnahme der **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** spiegelte sich die Verminderung des kurzfristigen Kreditbedarfs wider.

Die Erhöhung der **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** stammte im wesentlichen aus erhaltenen Anzahlungen von ausländischen Konzerngesellschaften.

Die **Sonstigen Verbindlichkeiten** verminderten sich vornehmlich durch die Tilgung eines zinsgünstigen Darlehens für ein Investitionsprojekt. Der Stand am Bilanzstichtag enthielt zum größten Teil Verpflichtungen aus den laufenden Lohn- und Gehaltsabrechnungen.

Zusätzliche Einzelangaben:

Neben dem in der Bilanz vermerkten **Wechselobligo** und den angegebenen **Bürgschaftsverpflichtungen** bestanden

Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung und auf Kommanditanteile in Höhe von 32.783.550 DM.

Die **Bezüge der Mitglieder des Vorstands** betragen 1975 4.771.974 DM. Frühere Mitglieder des Vorstands oder ihre Hinterbliebenen erhielten 3.469.481 DM.

Die **Bezüge des Aufsichtsrats** betragen 316.003 DM.

## Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich um 151 Millionen DM auf 11.370 Millionen DM. Die Auswirkung des geringeren Absatzes an VW-Modellen wurde durch Preisanhebungen, Steigerungen beim Ersatzteilegeschäft – insbesondere durch die Übernahme der Ersatzteileversorgung der AUDI NSU-Händlerorganisation – und verstärkte Lieferungen und Leistungen an die AUDI NSU AUTO UNION AG mehr als ausgeglichen. Im Inland stieg der Umsatz um 34,4 %. Dagegen war im Export ein Rückgang um 18,4 % zu verzeichnen. Vom Gesamterlös entfielen 77,6 % auf das Fahrzeuggeschäft und 13,0 % auf Ersatzteileverkäufe.

Die Aufwendungen für **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren** nahmen um 286 Millionen DM oder 4,3 % ab. Dies war hauptsächlich durch den Produktionsrückgang bedingt. Aufgrund der gestiegenen Materialpreise wurde dieser Rückgang allerdings nur zum Teil sichtbar.

Die **Erträge aus Gewinnabführungsverträgen** stammten von den inländischen Tochtergesellschaften Wolfsburger Transportgesellschaft m. b. H., Volkswagen Leasing G. m. b. H., VW KREDIT BANK G. M. B. H., Weser-Ems Vertriebsgesellschaft m. b. H. und der Deutsche Automobilgesellschaft m. b. H. Mit der VW KREDIT BANK G. M. B. H. und der Weser-Ems Vertriebsgesellschaft m. b. H. wurden im Jahre 1975 Gewinnabführungsverträge abgeschlossen.

In den **Erträgen aus Beteiligungen** war vor allem die Ausschüttung der Volkswagen do Brasil S. A. für das Jahr 1974 enthalten.

Die **Erträge aus anderen Finanzanlagen** beinhalten fast ausschließlich Zinsen aus Darlehensgewährung und Aufzinsungen langfristiger Ausleihungen.

**Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** entstanden hauptsächlich durch die Gewährung von Kontokorrentkrediten und aus Bankguthaben.

**Gewinne aus Anlageabgängen** ergaben sich überwiegend durch den Rückfluß von Wohnungsbaudarlehen sowie den Verkauf von Maschinen und Spezial-Werkzeugen.

**Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen** stammten vorwiegend aus nicht mehr benötigten Beträgen bei den Rückstellungen für Personalkosten.

Die **Sonstigen Erträge** enthielten im wesentlichen Erträge aus weiterberechneten Dienstleistungen, Nebengeschäften und weiterbelasteten Gewährleistungskosten.

Die Aufwendungen für **Löhne und Gehälter** und für **Soziale Abgaben** verminderten sich gegenüber dem Vorjahr. Ursache dafür waren die Personalreduzierungen und Kurzarbeit. Die Auswirkungen dieser Faktoren werden allerdings aufgrund der Tarifierhöhungen, Aufwendungen im Zusammenhang mit den Aufhebungsverträgen und Sonderschichten im 2. Halbjahr 1975 nur zum Teil sichtbar (vergl. Berichtsteil „Belegschaft“ Seite 33).

Die **Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen** sowie die **Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen** wurden bereits bei den entsprechenden Bilanzpositionen erläutert.

**Zinsen und ähnliche Aufwendungen** fielen überwiegend für aufgenommene langfristige Darlehen, erhaltene Anzahlungen, für die 300 Millionen DM-Anleihe und laufende Bankkredite an.

Der Anstieg der **Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen** um 54 Millionen DM resultierte aus Aufwendungen für Nachzahlungen von Körperschaft- und Gewerbeertragsteuer für Vorjahre aus laufenden Betriebsprüfungen.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** stammten aus den bestehenden Ergebnisübernahmeverträgen mit der AUDI NSU AUTO UNION AG, der VW-Siedlungsgesellschaft m. b. H. und der interRent Autovermietung G. m. b. H.

Wesentliche Posten der **Sonstigen Aufwendungen** sind Aufwendungen für den Vertrieb unserer Erzeugnisse (Versandkosten, Werbe- und Verkaufsförderungskosten) und für die Instandhaltung unserer Anlagen.

Nach einem Jahresfehlbetrag 1974 in Höhe von 555 Millionen DM gelang es vor allem durch die Anpassung des Personalstandes an die Absatzlage, den **Jahresfehlbetrag 1975** auf 145 Millionen DM zu reduzieren.

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 1975

in Tausend DM

### Aktiva

	Vortrag 1. 1. 1975	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschrei- bungen	Abschrei- bungen	Stand 31. 12. 1975	Stand 31. 12. 1974	
<b>Anlagevermögen</b>									
<b>A. Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>									
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten mit Wohnbauten ohne Bauten Bauten auf fremden Grundstücken Maschinen und maschinelle Anlagen Betriebs- und Geschäftsausstattung Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	2.409.299 487.262 130.600 24.957 1.584.006 1.135.160 480.422 894	68.129 8.542 4.378 944 182.067 410.321 229.135 45	17.109 3.057 1.632 269 8.442 85.360 13.323 313	117.148 4.541 11.837 547	— — — —	137.237 18.246 35 3.741 539.645 529.801 233 225	2.440.230 489.042 121.474 22.438 1.565.917 1.034.430 335.814 401	2.409.299 497.262 130.600 24.957 1.584.006 1.135.160 480.422 894	
	6.262.600	903.561	127.505	—	353	1.229.163	5.809.546	6.262.600	
<b>B. Finanzanlagen</b>									
Beteiligungen Andere Wertpapiere des Anlagevermögens Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren Nennbetrag am 31. 12. 1975 168.004 davon durch Grundpfandrechte gesichert 115.085 Ausleihungen gem. § 89 AktG 10.608 Ausleihungen gem. § 115 AktG 2 Sonstige Finanzanlagen	71.341 31.469 — 272.760 — — — — — 31.070 406.640 6.669.240	16.651 4 — 6.879 — — — — — 14.017 37.751 941.312	12.643 2.331 — 188.064 — — — — 187 203.425 330.930	8.679 5.984 — 3.626 — — — — 18.289 — —	— 10.692 — 3.153 — — — — 2.790 16.635 16.988	9.990 — — 571 — — — — 6.042 16.803 1.245.766	74.038 45.818 — 97.783 — — — — 23.359 240.998 6.050.844	71.341 31.469 — 272.760 — — — — 31.070 406.640 6.669.240	
	6.669.240	941.312	330.930	—	16.988	1.245.766	6.050.844	6.669.240	
<b>C. Ausgleichsposten aus der Kapitalkonsolidierung</b>							233.642	229.237	
							6.284.486	6.898.477	
<b>Umlaufvermögen</b>									
<b>A. Vorräte</b>						2.937.394		4.102.534	
<b>B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>									
Geleistete Anzahlungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr Wechsel davon bundesbankfähig Schecks Kassenbestand, Bundesbank- und Postcheckguthaben Guthaben bei Kreditinstituten Wertpapiere Eigene Aktien Nennbetrag am 31. 12. 1975 Forderungen an verbundene Unternehmen davon aus Lieferungen und Leistungen Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen Sonstige Vermögensgegenstände	103.566 — — — — — — — 15.060 13.245 — —					12.274 812.597 177.037 30.217 2.711 1.412.235 26.852 21.235 27.520 14 1.338.942	15.566 489.690 129.132 2.340 4.350 338.607 32.403 21.235 114.470 18 1.296.774		
							6.597.028	8.547.119	
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>									
Darlehensdisagio Sonstige Posten						31.878 45.891		32.965 46.339	
							77.759 893.339	79.304 550.699	
<b>Konzernverlust</b>							13.852.612	14.075.599	

### Passiva

	Stand 31. 12. 1975	Stand 31. 12. 1974
<b>Grundkapital der Volkswagenwerk AG</b>	900.000	900.000
<b>Konzernrücklagen</b>		
Rücklagen der Volkswagenwerk AG		
Gesetzliche Rücklage	233.799	233.799
Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe	8.346	10.683
Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	1.184.126	1.184.126
Ausgleichsposten aus der Kapitalkonsolidierung	1.034.085	1.086.059
Sonstige Ausgleichsposten	38.315	13.159
	2.488.671	2.527.826
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>		
davon am Gewinn	1.635	
davon am Verlust	1.930	197.363
	176.337	193.594
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz	138.339	153.691
Preisaufwertungs-rücklage gemäß § 74 EStDV	35.931	37.370
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitions-gesetz	783	783
Rücklage gemäß Abschnitt V der steuerlichen Sammelwertberichtigungs-vorschrift bei Kreditinstituten	1.035	1.502
Rücklagen überwiegend für Investitionen gemäß französischen Vorschriften	248	248
	40.083	29.149
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		
<b>Rückstellungen</b>		
Pensionsrückstellungen	1.143.323	1.035.279
Andere Rückstellungen		
Rückstellungen für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	6.081	2.222
Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	20.275	18.063
Sonstige Rückstellungen	1.713.463	1.487.266
	2.863.142	2.540.830
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>		
Anleihen	300.000	305.861
durch Grundpfandrechte gesichert		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.652.102	1.230.918
davon durch Grundpfandrechte gesichert	953.123	203.827
Sonstige Verbindlichkeiten	200.730	203.827
davon durch Grundpfandrechte gesichert	118.389	174.006
vor Ablauf von vier Jahren fällig	520.928	
	2.152.832	1.740.606
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.084.773	1.118.921
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	586.500	526.949
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.499.324	3.563.656
Erhaltene Anzahlungen	47.940	69.063
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.457	377
davon aus Lieferungen und Leistungen	109	
Sonstige Verbindlichkeiten	582.463	659.846
	4.802.457	5.938.912
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	5.250	
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	9.019	
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	40.291	
	11.187	7.319
	13.852.612	14.075.599

**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1976  
in Tausend DM

	1975	1974		1975	1974
<b>Außenumsatzerlöse</b>	18.857.329	16.966.339			
Bestandsverminderung/-erhöhung der Erzeugnisse	- 785.495	333.338			
Andere aktivierte Eigenleistungen		18.071.834	Verlustvortrag der Volkswagenwerk AG (1974-Gewinnvortrag)		
		279.576		157.058	807.376
<b>Gesamtleistung</b>		17.299.677		550.899	2.380
		411.332		707.757	804.996
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren		18.351.410	Veränderung der Konzernrücklagen:		
<b>Rohertrag</b>		10.065.920	Entnahmen aus Rücklagen der Volkswagenwerk AG	2.337	2.236
		7.643.443	Ausgleichsposten aus der Konsolidierung	26.113	259.774
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	360	495		28.450	262.010
Erträge aus Beteiligungen	994	759	Einstellungen in Ausgleichsposten aus der Konsolidierung		
Erträge aus anderen Finanzanlagen	18.231	23.734		14.327	—
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	260.388	235.985			
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	57.986	94.694	Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	893.634	542.988
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	120.023	269.134		1.635	9.076
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	17.371	10.810	Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	695.268	552.062
Sonstige Erträge	456.131	447.824		1.930	1.363
davon außerordentliche	83.884		<b>Konzernverlust</b>	693.338	550.699
		929.484			
		1.083.435			
		9.214.974			
Löhne und Gehälter	4.751.018	4.872.068			
Soziale Abgaben	646.236	644.236			
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	162.513	201.531			
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	1.229.163	1.136.396			
Abschreibungen auf Finanzanlagen	16.603	11.915			
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	44.463	42.527			
Verluste aus Anlageabgängen	15.616	12.028			
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	539.906	496.420			
Steuern					
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	347.397	241.425			
b) sonstige	53.442	60.439			
Lastenausgleichs-Vermögensabgabe	400.839	301.864			
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	3.324	3.324			
Sonstige Aufwendungen	95	19.020			
	1.572.258	1.822.925			
		9.372.032			
<b>Jahresfehlbetrag</b>		9.534.254			
		157.058			
Übertrag:		807.376			
		157.058			
		807.376			

Wolfsburg, im März 1976

**Volkswagenwerk Aktiengesellschaft**

Der Vorstand

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

Hannover, den 2. April 1976

**TREUARBEIT**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**  
**Steuerberatungsgesellschaft**Prof. Dr. Forster  
WirtschaftsprüferDr. Tubbesing  
Wirtschaftsprüfer



**Bilanz der Volkswagenwerk AG  
zum 31. Dezember 1975**

Aktiva									Passiva				
	Vortrag 1. 1. 1975	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Auf- zinsungen	Abschreibungen	Stand 31. 12. 1975	Stand 31. 12. 1974			Stand 31. 12. 1975	Stand 31. 12. 1974	
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	Tausend DM		DM	DM	DM	Tausend DM
<b>Anlagevermögen</b>													
<b>A. Sachanlagen</b>													
Grundstücke und grundstückgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten mit Wohnbauten	1.467.906.347	23.244.281	1.058.146	14.950.855	—	96.499.837	1.408.583.500	1.467.906					
ohne Bauten	10.214.541	15.064	40.757	29.938	—	601.380	8.557.530	10.215					
Bauten auf fremden Grundstücken	38.598.369	107.794	133.141	44.893	—	33.077	38.584.838	38.598					
Maschinen und maschinelle Anlagen	14.239.721	390.126	111.374	—	—	1.818.934	12.889.539	14.240					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.012.596.253	131.808.191	1.220.184	67.049.567	—	347.992.839	867.040.988	1.012.596					
Anlagen im Bau	583.370.740	135.135.349	8.285.219	41.406.960	—	252.283.177	499.344.653	583.371					
Anzahlungen auf Anlagen	106.382.245	28.308.393	10.372.320	-92.925.361	—	—	31.392.957	106.382					
	33.563.396	4.417.943	2.995.820	-30.536.976	—	—	4.448.543	33.563					
	3.266.871.612	323.217.141	24.216.961	—	—	699.029.244	2.865.842.548	3.266.871					
<b>B. Finanzanlagen</b>													
Beteiligungen	1.012.971.175	48.957.148	—	—	—	—	1.061.928.323	1.012.971					
Anderes Wertpapiere des Anlagevermögens	4.412.501	—	2.206.250	—	—	—	2.206.251	4.413					
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	284.096.138	2.094.000	189.812.159	—	5.025.099	313.749	101.089.329	284.096					
Nennbetrag am 31. 12. 1975 DM 240.024.901 davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 234.257.531 an verbundene Unternehmen gegeben DM 146.949.207 Ausleihungen gemäß § 89 AktG DM 10.431.024													
	1.301.479.814	51.051.148	192.018.409	—	5.025.099	313.749	1.165.223.903	1.301.480					
	4.568.351.426	374.268.289	216.235.370	—	5.025.099	699.342.993	4.032.066.451	4.568.351					
<b>Umlaufvermögen</b>													
<b>A. Vorräte</b>													
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						361.586.149		518.723					
Unfertige Erzeugnisse						441.338.004		542.281					
Fertige Erzeugnisse, Waren						380.629.260		366.895					
							1.183.551.413	1.427.899					
<b>B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>													
Geleistete Anzahlungen						4.444.426		5.013					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						282.625.151		125.265					
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr													
Wechsel		DM 102.351.184				2.503.910		1.866					
davon bundesbankfähig		DM —											
Kassenbestand und Postcheckguthaben						409.909		1.261					
Guthaben bei Kreditinstituten						1.090.142.826		8.130					
Wertpapiere						25.044.490		27.414					
Eigene Aktien (Nennbetrag DM 15.060.300)						21.234.776		21.235					
Forderungen an verbundene Unternehmen						197.476.499		396.544					
davon aus Lieferungen und Leistungen		DM 135.835.355											
Sonstige Vermögensgegenstände						68.334.614		67.087					
							1.692.216.601	623.615					
							2.875.788.014	2.051.514					
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>													
Darlehensdisagio							21.594.205	21.114					
Sonstige Posten							70.195	123					
							21.664.400	21.237					
							893.339.036	550.699					
<b>Bilanzverlust</b>													
							7.622.837.903	7.191.801					

## Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1975

	1975		1974		1975		1974
	DM	DM	Tausend DM		DM	DM	Tausend DM
<b>Umsatzerlöse</b> (ohne hierauf entfallende Umsatzsteuer)	11.389.725.378		11.218.624	Verlustvortrag aus dem Vorjahr (1974-Gewinnvortrag)	Übertrag:	144.976.888	555.315
Bestandverminderung der Erzeugnisse	- 142.325.847		- 78.249			550.899.330	2.380
Andere aktivierte Eigenleistungen		11.227.398.531	11.140.376			695.876.198	552.935
		99.507.114	203.683				
<b>Gesamtleistung</b>		11.376.908.645	11.344.039	Entnahme aus der Rücklage für die Lastenausgleichs-		2.337.180	2.236
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren		- 8.313.387.193	- 6.599.408	Vermögensabgabe			
<b>Rohertrag</b>		3.063.521.452	4.744.633	<b>Bilanzverlust</b>		693.338.038	550.699
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	49.682.226		62.198				
Erträge aus Beteiligungen	27.104.792		88.363				
Erträge aus anderen Finanzanlagen	13.103.453		20.836				
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	54.534.705		25.738				
Gewinne aus Anlageabgängen	25.609.379		34.380				
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	61.990.788		145.604				
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	16.791.114		10.224				
Sonstige Erträge	335.939.418		240.882				
davon außerordentliche		DM 58.885.204					
			584.785.876				
			5.398.275.327				
Löhne und Gehälter	3.120.198.829		3.374.661				
Soziale Abgaben	388.395.159		407.936				
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	84.395.679		157.482				
Abschreibungen auf Sachanlagen	699.029.244		600.555				
Abschreibungen auf Finanzanlagen	313.749		3.972				
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und							
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	8.633.870		16.878				
Verluste aus Anlageabgängen	4.568.815		4.512				
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	197.464.826		90.902				
Steuern							
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 239.526.833	185.720				
b) sonstige		DM 1.643.104	3.202				
			241.169.937				
Lastenausgleichs-Vermögensabgabe	2.756.085		2.756				
Aufwendungen aus Verlustübernahme	86.404.610		7.590				
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil			16.109				
Sonstige Aufwendungen	909.921.392		1.056.078				
			5.743.232.198				
<b>Jahresfehlbetrag</b>			244.976.888				
			144.976.888				
Übertrag:							

Pensionszahlungen im Geschäftsjahr 1975 DM 20.661.302;  
voraussichtliche Zahlungen in den folgenden fünf  
Geschäftsjahren 144, 156, 168, 178, 188 % dieses Betrages

Wolfsburg, im März 1976

**Volkswagenwerk Aktiengesellschaft**

Der Vorstand

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

Hannover, den 2. April 1976

**TREUARBEIT****Aktiengesellschaft****Wirtschaftsprüfungsgesellschaft****Steuerberatungsgesellschaft**Prof. Dr. Forster  
WirtschaftsprüferDr. Tubbesing  
Wirtschaftsprüfer