



**Bericht über das
Geschäftsjahr 1983
Volkswagenwerk
Aktiengesellschaft
Wolfsburg**

DI 66/12/16 ~~1983~~



Aufsichtsrat und Vorstand
der
Volkswagenwerk Aktiengesellschaft
überreichen
mit verbindlicher Empfehlung
den Bericht
über das Geschäftsjahr 1983.

Wolfsburg, im Mai 1984

Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			Volkswagenwerk AG		
		1983	1982	Veränd. %	1983	1982	Veränd. %
Umsatzerlöse	Mio. DM	40.089	37.434	+ 7,1	29.187	27.028	+ 8,0
Absatz	Automobile	2.127.218	2.119.918	+ 0,3	1.538.395	1.529.398	+ 0,6
Produktion	Automobile	2.115.924	2.130.075	- 0,7	1.179.993	1.196.868	- 1,4
Belegschaft	am Jahresende	231.710	239.116	- 3,1	114.522	118.883	- 3,7
Investitionen	Mio. DM	4.858	4.892	- 0,7	2.444	1.962	+ 24,6
Abschreibungen	Mio. DM	3.689	3.038	+ 21,4	2.064	1.902	+ 8,5
Materialaufwand	Mio. DM	20.852	19.573	+ 6,5	19.567	17.488	+ 11,9
Personalaufwand	Mio. DM	12.371	12.069	+ 2,5	7.324	6.784	+ 8,0
Jahresergebnis	Mio. DM	- 215	- 300	+ 28,3	- 85	33	x

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

Inhalt

2	Tagesordnung	91	Jahresabschlüsse und Erläuterungen
4	Aufsichtsrat		
5	Vorstand	92	Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns
6	Bericht des Aufsichtsrats	97	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG
7	Bericht des Vorstands	101	Erläuterung ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe
7	Situation der Weltwirtschaft und der Automobilindustrie		⊙
11	Geschäftsverlauf 1983		Anhang:
14	Ergebnisentwicklung		Konzernbilanz
15	Forschung und Entwicklung		Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
24	Motorsport		Bilanz der Volkswagenwerk AG
27	Produktion		Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG
32	Qualitätssicherung		Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1974-1983
36	Einkauf und Logistik		
38	Personal- und Sozialwesen		
42	Finanzen		
48	Investitionen		
67	Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns		
72	Produktionsgesellschaften		
82	Vertriebsgesellschaften		
83	Sonstige Gesellschaften		
86	Ausblick		
51	Automobilbau im Wandel: Golf-Fertigung mit neuen Technologien		

Tagesordnung

für die
ordentliche Hauptversammlung
der Volkswagenwerk Aktiengesell-
schaft am Donnerstag, dem 12. Juli
1984, um 10.00 Uhr in der Stadthalle
in Wolfsburg

1. Vorlage des festgestellten Jahres-
abschlusses zum 31. Dezember 1983,
des Geschäftsberichts für das Ge-
schäftsjahr 1983 mit dem Bericht
des Aufsichtsrats, des Konzernab-
schlusses zum 31. Dezember 1983
und des Konzerngeschäftsberichts
für das Geschäftsjahr 1983

2. **Beschlußfassung über die Entlastung
des Vorstands** für das Geschäfts-
jahr 1983

3. **Beschlußfassung über die Entlastung
des Aufsichtsrats** für das Geschäfts-
jahr 1983

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

4. **Beschlußfassung über die Schaffung
eines genehmigten Kapitals**

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen
vor,

a) den Vorstand zu ermächtigen,
bis zum 30. Juni 1989 mit Zustim-
mung des Aufsichtsrats das
Grundkapital der Gesellschaft
von gegenwärtig 1.200 Mio. DM
auf bis zu 1.500 Mio. DM (ge-
nehmigtes Kapital) durch Ausga-
be neuer, auf den Inhaber lauten-
der Aktien zu erhöhen.

b) § 4 Absatz 3 der Satzung wie
folgt zu ändern:

„Der Vorstand ist ermächtigt, bis
zum 30. Juni 1989 mit Zustim-
mung des Aufsichtsrats das
Grundkapital der Gesellschaft
durch Ausgabe neuer, auf den
Inhaber lautender Aktien um bis
zu 300 Millionen Deutsche Mark
zu erhöhen.“

5. **Beschlußfassung über die Schaffung
eines bedingten Kapitals**

Aufsichtsrat und Vorstand schlagen
vor,

a) den Vorstand zu ermächtigen,
bis zum 30. Juni 1989 mit Zustim-
mung des Aufsichtsrats auf den
Inhaber lautende Wandel-, Opti-
ons- und Gewinnschuldver-
schreibungen im Gesamtnenn-
betrag von bis zu 600 Mio. DM
– auch in Teilbeträgen – mit ei-
ner Laufzeit von bis zu 15 Jahren
zu begeben. Dies gilt auch für
Optionsanleihen mit Options-
rechten auf Aktien der Volkswa-
genwerk AG, die durch unmittel-
bare oder mittelbare 100%ige
ausländische Beteiligungsgesell-
schaften der Volkswagenwerk
AG unter der Garantie der
Volkswagenwerk AG begeben
werden. Optionsanleihen könn-
en in Deutscher Mark, US-
Dollar oder Schweizer Franken
begeben werden.

Bei Optionsschuldverschreibun-
gen, die durch die Volkswa-
genwerk AG begeben werden, wird
der Optionspreis je Aktie der
Volkswagenwerk AG zu 50,-
DM mit bis zu 20% unter dem
Durchschnitt des an der Frankfur-
ter Wertpapierbörse festgestell-
ten amtlichen Einheitskurses für
Aktien der Volkswagenwerk AG
an den der Beschlußfassung
über die Begebung der Anleihe
vorausgehenden zehn Börsenta-
gen festgelegt. Der Vorstand
wird ermächtigt, den so festge-
stellten Optionspreis auf volle
Deutsche Mark auf- oder abzu-
runden. Den Aktionären der
Volkswagenwerk AG sind die
Optionsschuldverschreibungen
zum Bezug anzubieten, aus-
genommen hiervon ist ein etwaiger
Anleihe-Spitzenbetrag.

Bei Optionsschuldverschreibungen, die durch eine mittelbare oder unmittelbare 100%ige ausländische Beteiligungsgesellschaft der Volkswagenwerk AG begeben werden, entspricht der Optionspreis dem Durchschnitt des an der Frankfurter Wertpapierbörse festgestellten amtlichen Einheitskurses für Aktien der Volkswagenwerk AG – aufgerundet auf volle Deutsche Mark – an den der Beschlüßfassung über die Begebung der Optionsanleihe vorausgehenden zehn Börsentagen. Das Bezugsrecht der Aktionäre der Volkswagenwerk AG ist ausgeschlossen.

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

Der Vorstand wird ermächtigt, nachdem er die Zustimmung des Aufsichtsrats gemäß Satz 1 eingeholt hat, die weiteren Einzelheiten der Durchführung und Begebung von Wandel-, Options- und Gewinnschuldverschreibungen festzusetzen.

b) das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende Aktien im Nennwert von je 50,- DM bedingt zu erhöhen. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von unentziehbaren Rechten an die Inhaber von Wandel-, Options- und Gewinnschuldverschreibungen, die gemäß der vorstehenden Ermächtigung begeben werden. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von diesen Rechten Gebrauch gemacht wird.

Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, das dem Bezugsjahr folgt, am Gewinn teil.

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

c) § 4 der Satzung um folgenden Absatz 4 zu erweitern:

„Das Grundkapital ist um bis zu 200 Millionen Deutsche Mark bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von den Rechten der bis zum 30. Juni 1989 zu begebenden Wandel-, Options- und Gewinnschuldverschreibungen Gebrauch machen. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, das dem Bezugsjahr folgt, am Gewinn teil.“

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

6. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1984

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1984 zu bestellen.

Aufsichtsrat

Karl Gustaf Ratjen (64), Frankfurt
Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands
der Metallgesellschaft AG

Hans Mayr (62), Dreieich
ab 10.02.1984
Stellvertreter (ab 11.04.1984)
I. Vorsitzender der Industrie-
gewerkschaft Metall

Birgit Breuel (46), Hannover
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft und Verkehr

Dr. jur. F. Wilhelm Christians (61)
Düsseldorf
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bank AG

Siegfried Ehlers (59), Wolfsburg
Vorsitzender des Konzern-
betriebsrats der
Volkswagenwerk AG

Dr. rer. pol. Hans Friderichs (52)
Frankfurt
Mitglied des Vorstands der
Dresdner Bank AG

Albert Hoffmeister (55), Wolfsburg
Prokurist der
Volkswagenwerk AG

Hans-Günter Hoppe (61), Berlin
Senator a. D.

Walther Leisler Kiep (58), Bonn
ab 26.01.1983
Versicherungskaufmann

Gerd Kühl (61), Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim
Vorstand der Industrie-
gewerkschaft Metall

Hans L. Merkle (71), Stuttgart
Vorsitzender der Geschäfts-
führung der Robert Bosch GmbH

Karl Heinrich Mihr (48), Kassel
Vorsitzender des Betriebsrats
der Volkswagenwerk AG
Werk Kassel

Gerhard Mogwitz (50), Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats
der Volkswagenwerk AG
Werk Hannover

Walter Neuert (58), Ingolstadt
Geschäftsführer des Gesamt-
betriebsrats der AUDI NSU
AUTO UNION AG

Heinz Pabst (52), Braunschweig
Vorsitzender des Betriebsrats
der Volkswagenwerk AG
Werk Braunschweig

Manfred Pusch (45), Wolfsburg
Stellvertretender Vorsitzender
des Konzernbetriebsrats
der Volkswagenwerk AG

Dr. agr. Burkhard Ritz (52), Hannover
Niedersächsischer Minister
der Finanzen

Dr. rer. pol. Otto Schlecht (58)
Bonn-Duisdorf
Staatssekretär im Bundesministe-
rium für Wirtschaft

Toni Schmücker (62)
Bergisch-Gladbach
Ehem. Vorsitzender des Vorstands
der Volkswagenwerk AG

Dr. rer. pol. Albert Schunk (42)
Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim
Vorstand der Industriegewerk-
schaft Metall

Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden:

Eugen Loderer (63), Frankfurt
am 27.01.1984
Ehem. I. Vorsitzender der
Industriegewerkschaft Metall

Dr. rer. pol. Horst Schulmann (50)
Bonn
am 26.01.1983
Staatssekretär im Bundesministe-
rium der Finanzen a. D.

Vorstand

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (57)
Vorsitzender des Vorstands

Horst Münzner (59)
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands
Einkauf und Logistik

Claus Borgward (45)
Qualitätssicherung

Karl-Heinz Briam (61)
Personal- und Sozialwesen
(Arbeitsdirektor)

Prof. Dr. techn. Ernst Fiala (55)
Forschung und Entwicklung

Dr. jur. Peter Frerk (53)
Recht, Revision und Volks-
wirtschaft

Dr. jur. Wolfgang R. Habel (60)
AUDI NSU AUTO UNION AG

Günter Hartwich (48)
Produktion

Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt (51)
Vertrieb

Dr. rer. pol. Rolf Selowsky (53)
Finanz und Betriebswirtschaft

Bericht des Aufsichtsrats

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat während der Berichtszeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf und 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 sich der Aufsichtsrat über die Geschäftsführung der Gesellschaft informiert und diese laufend überwacht.

Dem Aufsichtsrat haben der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG zum 31. Dezember 1983 sowie der Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 1983 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 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat schließt sich daher dem Prüfungsergebnis des Abschlußprüfers an und billigt den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist.

Als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland ist Herr Walther Leisler Kiep gemäß § 12 der Satzung der Volkswagenwerk AG für Herrn Dr. Horst Schulmann mit Wirkung vom 26. Januar 1983 in den Aufsichtsrat eingetreten.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Schulmann für seine verantwortungsvolle Tätigkeit in diesem Gremium.

Mit Ablauf der Aufsichtsratssitzung vom 27. Januar 1984 ist Herr Eugen Loderer aus dem Aufsichtsrat der Volkswagenwerk AG ausgeschieden. Herr Loderer hat seit seinem Eintritt im Jahr 1972 als stellvertretender Vorsitzender sowie als Mitglied des Präsidiums entscheidend zur Entwicklung des Volkswagen-Konzerns beigetragen. Die konstruktive Zusammenarbeit mit ihm und seine Aufgeschlossenheit halfen, die schwierigen Probleme zu lösen. Für sein langjähriges und tatkräftiges Wirken spricht der Aufsichtsrat auch an dieser Stelle Herrn Loderer seinen Dank, seine Anerkennung und bleibende Verbundenheit aus.

Mit Wirkung vom 10. Februar 1984 hat das Amtsgericht Wolfsburg Herrn Hans Mayr, 1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall, als Nachfolger von Herrn Loderer zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagenwerk AG bestellt, zu dessen Stellvertretendem Vorsitzenden Herr Mayr am 11. April 1984 gewählt wurde.

Wolfsburg, den 11. April 1984



Vorsitzender des Aufsichtsrats

Situation der Weltwirtschaft und der Automobil- industrie

Leichte regionale Belebungstendenzen der Weltwirtschaft

Die seit Jahren rückläufige wirtschaftliche Entwicklung hatte zum Jahreswechsel 1982/83 ihren Tiefpunkt erreicht und ließ seitdem positive Anzeichen erkennen. Die Tendenzwende nahm vor allem in den USA, Kanada, Japan, Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland ihren Anfang und beeinflusste auch den wirtschaftlichen Verlauf in den übrigen Ländern der Welt günstig. Eine kräftige Expansion der Geldmenge, vor allem in den USA, wo sie zuvor über Jahre knapp gehalten worden war, ermöglichte eine Steigerung der Nachfrage. Unter dem Einfluß gegenüber der Hochzinsphase niedrigerer Zinsen, verbesserter Konjunkturerwartungen und gezielter staatlicher Maßnahmen stieg insbesondere der private Verbrauch. Außerdem wurde der Lagerabbau weitgehend beendet. Die Investitionsneigung war im überwiegenden Teil des Jahres noch sehr verhalten und verstärkte sich erst gegen Ende 1983. Eine weitergehende wirtschaftliche Erholung wurde durch die zwar gesunkenen, aber immer noch zu hohen Zinsen unterbunden. Darin spiegeln sich die hohen Staatsdefizite und beträchtliche Verschuldungsprobleme vieler Länder wider.

Von den USA, denen es zuerst gelang, das Rezessionstief zu überwinden, gingen die stärksten Ausstrahlungen für eine wirtschaftliche Belebung aus. Begünstigt durch den hohen Dollarkurs, war der amerikanische Markt ein wichtiger Ausgleichsfaktor für rückläufige Exporte in viele andere, auch europäische, Industrieländer, denn Westeuropa begann 1983 sich nur langsam aus der Stagnationsphase zu lösen. Auch der Handel mit den OPEC-Ländern hat aufgrund nachlassender Erdöleinnahmen viel von seiner früheren Dynamik verloren. Die hohe Verschuldung und der Devisenmangel Lateinamerikas, aber auch einzelner Staaten des Comecon, und die Notwendigkeit zur Konsolidierung haben bei verrin-

gerter Wirtschaftstätigkeit zu einem deutlichen Rückgang der Importe dieser Länder geführt.

Wirtschaftliche Führungsrolle der USA

Den Vereinigten Staaten kam aufgrund ihrer Möglichkeiten zur Bewältigung der Krise eine besondere Verantwortung zu. Die überwiegend intern orientierte Wirtschaftspolitik der USA bestimmte wegen des großen amerikanischen Anteils an der Weltwirtschaft gleichwohl in erheblichem Maße die entscheidenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der anderen Volkswirtschaften.

Die zum Jahresanfang 1983 einsetzende nachhaltige Belebungperiode mit kräftigen Zuwachsraten folgte der längsten in den Vereinigten Staaten durchlebten Rezession der Nachkriegszeit. Die konjunkturelle Wiederbelebung wurde vor allem durch den Anstieg der Konsumentennachfrage getragen. Die Investitionen blieben hingegen noch hinter der allgemeinen Konjunkturerholung zurück. Durch den Wirtschaftsaufschwung verminderte sich die Arbeitslosenquote auf unter 9% und zeigt eine weiter sinkende Tendenz.

Das mit fast 200 Mrd. US\$ extrem hohe Haushaltsdefizit stellte nicht nur eine starke Belastung für die amerikanische Volkswirtschaft dar, sondern beeinträchtigte durch die damit einhergehenden hohen Realzinsen in erheblichem Umfang die wirtschaftliche Entwicklung der übrigen Welt. Der vor allem durch den starken Kapitalzustrom unter Berücksichtigung der internationalen Preis- und Kostenverhältnisse als verzerrt zu betrachtende hohe Dollarkurs stützte die Wettbewerbsposition der übrigen OECD-Länder. Besonders Japan profitierte davon durch einen im Handel mit den USA auf fast 20 Mrd. US\$ gestiegenen Handelsbilanzüberschuß, der die Abhängigkeit der japanischen von der nordamerikanischen Wirtschaft deutlich zeigt. Aber auch



die EG-Länder, deren Warenaustausch mit den USA traditionell negativ war, erreichten im bilateralen Handel einen Überschuss von 1,1 Mrd. US\$. Das Ungleichgewicht im Warenverkehr führte zu protektionistischen Tendenzen in den USA und zu einem erheblichen Defizit im Außenhandel von über 60 Mrd. US\$.

US-Automobilindustrie mit hohen Zuwachsraten

Die amerikanische Automobilindustrie trug zum konjunkturellen Aufschwung entscheidend bei. Die Gesamtproduktion konnte 1983 um fast 32% auf 9,2 Mio. Fahrzeuge gegenüber einem alljährlichen ungewöhnlich niedrigen Vorjahresergebnis gesteigert werden. Die Pkw-Neuzulassungen nahmen um über 15% zu, wobei zinsgünstige Finanzierungen und Rabattaktionen die Nachfrage vor allem im 1. Halbjahr anregten.

Anhaltende Rezession in Lateinamerika

Mit am härtesten betroffen von den weltwirtschaftlichen Schwierigkeiten waren die Staaten Lateinamerikas. Von der allgemeinen konjunkturellen Klimaverbesserung profitierten nur wenige Länder gegen Ende des Jahres und diese auch nur in geringem Umfang. Insgesamt mußte die Region im zweiten aufeinanderfolgenden Jahr einen Rückgang der Bruttosozialprodukte hinnehmen. Weiter deutlich erhöht haben sich in den verschiedenen Ländern die Inflationsraten. Die Zahl der Arbeitslosen und Unterbeschäftigten nahm drastisch zu.

Neben den internen Problemen stellt die Auslandsverschuldung der lateinamerikanischen Länder auch für die übrige westliche Welt eine erhebliche Belastung dar. Für die Bedienung der in den Boomjahren reichlich gewährten Kredite stehen diesen Staaten nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung. Eine in dem Ausmaß nicht für möglich gehaltene wirtschaftliche Schrumpfungphase, verbunden mit einer nicht einkalkulierten lang andauernden Hochzinsperiode, machten eine Rückzahlung der Kredite zu den ursprünglich vereinbarten Bedingungen unmöglich. Moratorien und zäh geführte Umschuldungsverhandlungen mit den internationalen Finanzorganisationen waren die Folge. Die daraus resultierenden Unsicherheiten verursachten nicht nur eine Verschärfung der wirtschaftlichen Lage in den einzelnen Staaten Lateinamerikas, sondern belasteten auch die westliche Finanzwelt in erheblichem Umfang. Um den wirtschaftlichen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, verabschiedeten zahlreiche Regierungen auf Drängen der internationalen Finanzinstitutionen restriktive Wirtschaftsprogramme, die von unterschiedlichem Erfolg begleitet waren. Vor allem die Ergebnisse der Handelsbilanzen konnten dadurch deutlich verbessert werden.

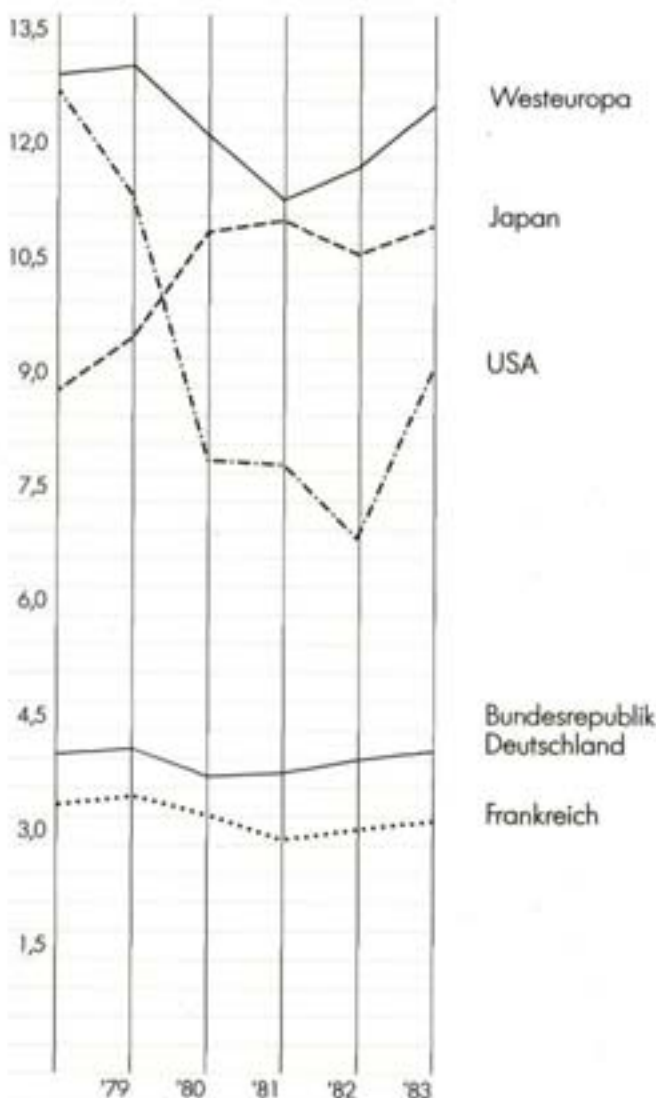
Schwierige Zeiten für die Automobilindustrie in Lateinamerika

Die Automobilindustrie in Lateinamerika entwickelte sich sehr unterschiedlich. Während die Produktion von einem niedrigen Niveau aus in Brasilien – dort allerdings nur aufgrund des ersten Halbjahres – und in Argentinien gesteigert werden konnte und somit dem wirtschaftlichen Rückgang etwas entgegenwirkte, mußte die Kraftfahrzeugfertigung in Mexiko unter den ökonomischen Gegebenheiten stark eingeschränkt werden.

Westeuropa in der Konsolidierungsphase

Recht unterschiedlich verlief die wirtschaftliche Entwicklung in Westeuropa. Während einige Länder wie England und die Bundesrepublik Deutschland den konjunkturellen Aufwärtstrend einleiteten, verharrten andere Staaten wie Frankreich und Italien in der Rezession. Erst zum Jahresende 1983 machten sich auch dort erste Erholungstendenzen bemerkbar. Insgesamt konnte in Westeuropa eine leichte Besserung der wirtschaftlichen Lage verzeichnet werden. Dabei halfen die Lockerung der Geldpolitik mit dem damit verbundenen Zinsrückgang und vor allem unter dem Vorjahr liegende Inflationsraten. Von einer gedämpften Lohnentwicklung und der Rücknahme der Verkaufspreise für Rohöl gingen weitere positive Impulse aus. Die teilweise noch weiter gestiegenen Haushaltsdefizite belasteten jedoch die Finanzmärkte. Dadurch wurde ein wünschenswerter stärkerer Zinsrückgang verhindert. Der Außenhandel der EG-Länder entwickelte sich – insbesondere aufgrund der erhöhten Nachfrage in den USA – positiv. Im bilateralen Warenaustausch mit Japan stieg das Handelsdefizit um knapp 10% auf 10,2 Mrd. US\$. In zunehmendem Maß erfolgten von Japan auch Lieferungen von Komponenten, die in das europäische Gesamtprodukt eingehen und nicht mehr als japanische Produkte erscheinen.

Produktionsentwicklung der Automobilindustrie in Mio. Fahrzeugen



Produktionssteigerung in der europäischen Automobilindustrie

Die Automobilindustrie war eine der wenigen Wachstumsbranchen in Westeuropa. Aufgrund ihrer Produktionserhöhung leistete sie einen entscheidenden Beitrag zur Einleitung des wirtschaftlichen Aufwärtstrends und zur Belebung des Handels, denn ein bedeutender Teil der Fertigung wird vor allem in andere europäische Länder exportiert. Aber auch der Export der westeuropäischen Automobilindustrie in außereuropäische Regionen überstieg mit weit über einer Million Fahrzeugen den Import deutlich. Eine Zunahme der Verkäufe in Westeuropa war außer in der Bundesrepublik Deutschland auch in England und den skandinavischen Ländern zu verzeichnen, während in Frankreich und Italien die Folgen der Rezession länger zu spüren waren, und daher ein leichter Rückgang des Absatzes eintrat. Insgesamt wurden 1983 in Westeuropa mit 10,4 Mio. Personenwagen 5% mehr als 1982 neu zugelassen.

Positive Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland

In der Bundesrepublik Deutschland hat sich die wirtschaftliche Erholung, die seit Jahresbeginn 1983 erkennbar war, verstärkt. Die zunehmende Belebung war vor allem eine Folge der gestiegenen Inlandsnachfrage, während der Export, in den früheren Jahren ein entscheidender Faktor für den wirtschaftlichen Aufschwung, besonders im ersten Halbjahr 1983 schwach verlief. Die Aufwertung der D-Mark innerhalb des Europäischen Währungssystems (EWS) im März 1983 betrug – gemessen an den Leitkursen und gewichtet mit den Außenhandelsanteilen der Partnerländer – rund 5,5% und belastete die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exportwirtschaft in diesen Staaten insoweit, wie sie die Inflationsdifferenzen überstieg. Eine Beschleunigung des Wachstumstempos wurde dadurch verhindert. Nachdem sich die neuen Währungsparitäten in Europa einge-

spielt hatten und die Konjunktur sich im Ausland vom Rezessionstief zu lösen begann, wurden die außenwirtschaftlichen Bremskräfte schwächer. Das Exportvolumen vor allem in die Dritte Welt blieb infolge von Zahlungsbilanz- und Verschuldungsschwierigkeiten begrenzt. Mit einer über der ursprünglichen Erwartung liegenden Steigerung des Bruttosozialprodukts von 1,3%, wobei sogar der Anstieg im vierten Quartal 1983 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum 2,9% betrug, reihte sich die Bundesrepublik Deutschland in die Gruppe von bedeutenden westlichen Industrieländern ein, die eine Zunahme verzeichnen konnte. Das Wachstum ist allerdings ausschließlich auf die höhere gesamtwirtschaftliche Produktivität zurückzuführen, denn die Zahl der Erwerbstätigen nahm 1983 weiter ab. Dennoch waren auf dem Arbeitsmarkt positive Anzeichen in der Verringerung der Kurzarbeit und der Erhöhung der Stellenvermittlungen zu erkennen. Auch der steile Anstieg der Arbeitslosigkeit kam im Spätsommer 1983 saisonbereinigt erstmals seit dreieinhalb Jahren zum Stillstand.

Im Vergleich zu anderen Industrieländern war der Preisanstieg 1983 gering. Obwohl sich zahlreiche Importgüter wegen des Kursanstiegs des US-Dollars deutlich verteuerten, hatte die Bundesrepublik Deutschland nach Japan die geringste Inflationsrate. Positiv ausgewirkt hat sich hierbei die Entwicklung der Rohstoffpreise. Sie blieben, auch in D-Mark gerechnet, trotz einer deutlichen Aufwärtsbewegung zum Jahresende unter dem Vorjahresniveau. Damit bestätigt sich die Erfahrung, daß die von Angebot und Nachfrage bestimmten Weltmarktpreise in Dollar tendenziell sinken, wenn der Dollarkurs steigt. Für die Bundesrepublik Deutschland war maßgeblich der Preisrückgang bei den Energieträgern für die günstige Entwicklung verantwortlich. So sank der Durchschnittspreis pro Tonne Rohöl von 616,48 DM im Jahr 1982

auf 579,22 DM. Zusammen mit den positiven Einflüssen aus der konjunkturellen Belebung in den USA auf die wirtschaftliche Entwicklung wurde der deutschen Wirtschaft der nötige Freiraum geschaffen, notwendige strukturelle Verbesserungen einzuleiten. Es gilt nun, diese Chance zu nutzen.

Die deutsche Automobilindustrie als Impulsgeber

Eine tragende Säule des konjunkturellen Aufschwungs war wiederum die Automobilindustrie. Die Produktionserhöhung um 2,7% auf 4.170.551 Fahrzeuge – bei gleichzeitigem Trend zu höherwertigen Fahrzeugen – sowie die damit verbundene bessere Auslastung der Kapazitäten auch in der Zulieferindustrie hatten einen entscheidenden Anteil am wiedererlangten wirtschaftlichen Wachstum. Die Fertigung war im Vergleich zum Vorjahr im zweiten Halbjahr deutlich höher als in der ersten Jahreshälfte. Zusammen mit den hohen Investitionen war es daher der Automobilbranche als einzigem großen Industriezweig in der Bundesrepublik Deutschland möglich, ihre Beschäftigtenzahl 1983 zu erhöhen. Der Anstieg der Pkw-Neuzulassungen um 12,5% auf 2.374.635 Einheiten zeigt, daß ein Teil des aufgestauten Ersatzbedarfs gedeckt wurde und der Pkw-Absatz wieder im längerfristigen Trend liegt.

Geschäftsverlauf 1983

Insgesamt wurden weltweit 2.110.672 Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns an Kunden ausgeliefert. Damit lagen die Verkäufe in etwa auf Vorjahreshöhe (- 0,3%). Die Auslieferungen von Personenkraftwagen stiegen um 0,9% auf 1.901.244 Stück, während die Verkäufe von Nutzfahrzeugen um 9,7% auf 209.428 Einheiten abnahmen. Den negativen Entwicklungen in Lateinamerika, Südafrika und einigen Ländern Westeuropas standen Steigerungen vor allem in der Bundesrepublik Deutschland gegenüber.

Dabei unternahm der Volkswagen-Konzern besondere Anstrengungen zur Wiedergewinnung einer befriedigenden Rentabilität durch produktivitätsfördernde Maßnahmen, die durch die Einführung neuer Produkte unterstützt werden. Diesen Schwerpunkten entsprach auch unsere Investitionspolitik. Der weitere Ausbau der Vertriebsorganisation ergänzt unsere Bemühungen.

Im Marktverantwortungsgebiet der Volkswagenwerk AG wurden mit 1.772.744 Automobilen 1,4% weniger an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Der Anteil der Personenkraftwagen war mit 1.598.469 Fahrzeugen leicht rückläufig (- 0,9%), die Auslieferun-

gen von Nutzfahrzeugen verringerten sich auf 174.275 Einheiten (- 5,5%).

Belebung der Inlandsnachfrage

Der bedeutendste Absatzmarkt war die Bundesrepublik Deutschland, wo nach mehrjährigem Rückgang der Kraftwagenverkäufe im vergangenen Jahr die Belebung einsetzte. Die Neuzulassungen von Pkw und Nutzfahrzeugen nahmen um 12,8% auf 2.570.906 Einheiten zu.

Mit 735.044 Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen konnten die Inlandsauslieferungen gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 9,3% gesteigert werden. Der Anteil unserer Modelle am gesamten Pkw-Markt blieb mit 27,8% leicht unter dem des Vorjahres von 28,9%.

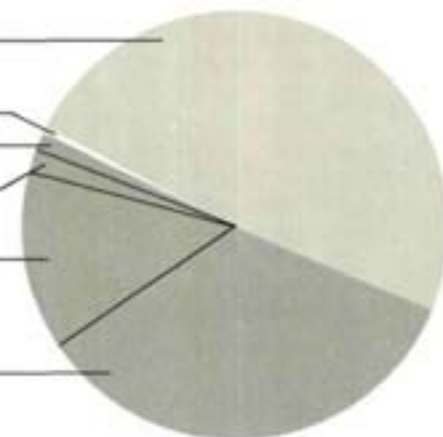
Dabei zeigte der Golf eine besondere Dynamik. Obwohl seit langem bekannt war, daß ein Generationswechsel bei diesem Modell bevorstand, blieb er unangefochten das meistverkaufte Fahrzeug in Deutschland – und das gegen eine Konkurrenz, die sich seit Erscheinen des Golf in diesem Bereich immer stärker konzentrierte. Der neue Golf, der im September seinem ungeschlagenen Vorgänger folgte, erfüllte unsere Erwartungen und setzte damit die Tradition des Marktführers im besten Sinne fort. Damit steht der Golf seit 1975 in ununterbrochener Folge an der Spitze der jährlichen Bestsellerliste.

Der Audi 100, der im Oktober 1982 seinen erfolgreichen Vorgänger ablöste, hat im ersten vollen Verkaufsjahr die bisherigen Marktanteile übertreffen können. Positiv auf den Audi-Absatz hat sich auch die Erweiterung des Modell-Angebots um den Audi 80 quattro ausgewirkt. Der Audi-Marktanteil stieg daher von 5,9 auf 7,1% im Jahr 1983.

Eine besondere Entwicklung vollzog sich beim Absatz von Pkw mit Dieselantrieb. Die Beruhigung der Treibstoffpreisentwicklung und die Verminde-

Regionale Aufteilung der Umsatzerlöse der Volkswagenwerk AG im Jahr 1983

	Mio. DM	%
Inland	14.345	49,1
Australien	18	0,1
Asien	447	1,5
Afrika	477	1,7
Amerika	3.941	13,5
Europa (ohne Bundesrepublik Deutschland)	9.959	34,1
Ausland	14.842	50,9



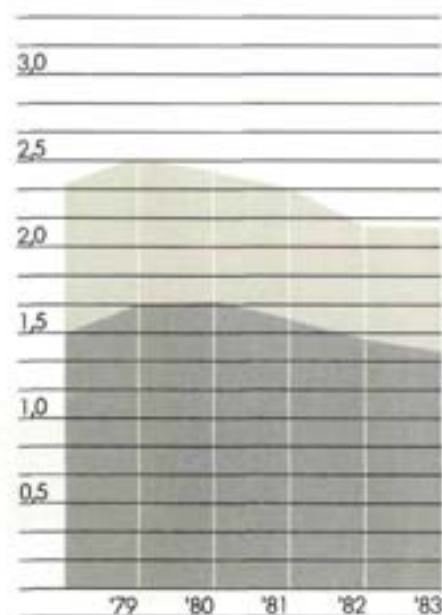
rung des Benzinverbrauchs der herkömmlichen Ottomotoren haben in bezug auf Wirtschaftlichkeit erhebliche Fortschritte gebracht, so daß sich die vorangegangene Dieselwelle nicht weiter fortsetzte. Vielmehr ging allein in der Bundesrepublik Deutschland der Absatz von Diesel-Pkw um etwa ein Fünftel zurück. Davon war der Volkswagen-Konzern als größter inländischer Anbieter überdurchschnittlich betroffen.

Steigende Zuversicht in die gesamtwirtschaftliche Erholung und die Investitionszulage haben auf den Nutzfahrzeugabsatz stimulierend gewirkt. In der Klasse bis zu 6 t Gesamtgewicht hat der Volkswagen-Konzern seinen Marktanteil trotz verschärften Wettbewerbsdrucks weiter ausbauen können und blieb in diesem Marktsegment mit 44,1% Marktanteil der größte Anbieter.

Erschwerte Bedingungen in Europa

Die Neufestsetzung der DM-Leitkurse im März 1983, die zum Teil als Inflationsausgleich erfolgte, hatte die Hürden für deutsche Exportgüter in Europa ein weiteres Mal angehoben. Absatzeinbußen mußten auch wegen der noch anhaltenden Rezession besonders auf den wichtigen Märkten Frankreich und Italien hingenommen werden. Dadurch konnten die Verkäufe von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen mit 608.765 Wagen auf den europäischen Volumenmärkten das Rekordniveau von 1982 nicht ganz wieder erreichen.

Die bedeutendsten Märkte mit einem Gesamtabsatz von jeweils mehr als 100.000 Konzern-Fahrzeugen waren wie im Vorjahr Frankreich, Großbritannien und Italien. Erhebliche Steigerungsraten wurden in Österreich und auf dem für uns neueröffneten Markt Spanien erzielt, wo unsere Zusammenarbeit mit der Firma SEAT erfolgreich angelaufen ist.



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

Gesamt

Ausland

Unterschiedliche Tendenzen auf den überseeischen Märkten

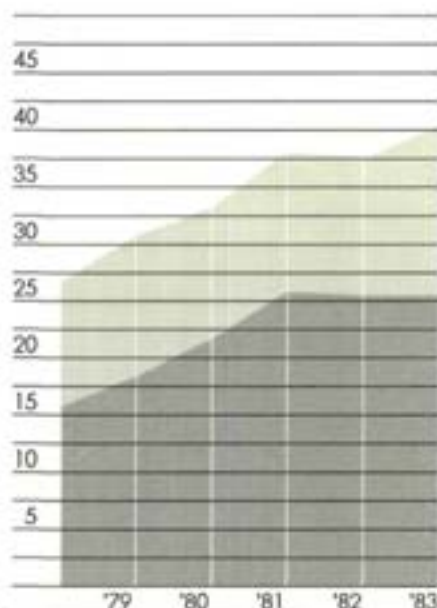
In den USA konnten die importierten Volkswagen-Modelle am Aufschwung partizipieren, während bei den dort produzierten Fahrzeugen die Auslieferungen an Kunden zurückgingen. Auf dem brasilianischen Markt wurde das Verkaufsvolumen des Vorjahres bei Pkw wieder erreicht. Bei den Verkäufen von Lastkraftwagen konnte trotz der anhaltend schwierigen Marktlage das allerdings niedrige Vorjahresniveau überboten werden. In Mexiko entsprach der Rückgang unserer Pkw-Verkäufe in etwa der Schrumpfung des Pkw-Gesamtmarktes. Bereits im dritten Jahr hielt die rückläufige Entwicklung auf dem Automobilmarkt in Südafrika an. Hinzu kam ein verstärkter Wettbewerbsdruck seitens der japanischen Anbieter, so daß für uns auf diesem Markt ein Absatzrückgang zu verzeichnen war.

Gestiegener Umsatz

Die Höhe der Umsatzerlöse wird zum einen durch den Absatz des Volkswagen-Konzerns an die Händlerorganisation bestimmt. Mit 2.127.218 Fahrzeugen lag dieser um 0,3% über dem Vorjahresvolumen. Zum anderen erhöhte die Nachfrage nach höherwertigen und daher erlösintensiveren Modellen den Umsatz. Mit 40,1 Mrd. DM lag dieser im Volkswagen-Konzern um 2,7 Mrd. DM bzw. 7,1% über dem Wert des Vorjahres. Die Auslandserlöse stiegen nur um 0,9% auf 25,6 Mrd. DM, wodurch der Auslandsanteil am Konzernumsatz von 67,9 auf 63,9% fiel.

Unsere Geschäftspolitik richtet sich nach den Grundsätzen, wie sie in den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen aufgestellt sind. Die Produkte und Dienstleistungen innerhalb unseres Konzerns und mit allen Beteiligungsgesellschaften werden grundsätzlich zu markt- oder kostenorientierten Preisen verrechnet.

Die Volkswagenwerk AG steigerte vor allem wegen der Zunahme des Inlandsabsatzes ihren Umsatz um 2,2 Mrd. DM auf 29,2 Mrd. DM. Die Auslandserlöse blieben mit 14,8 Mrd. DM (-1,7%) in etwa konstant.



Umsatzentwicklung des Volkswagen-Konzerns (in Mrd. DM)

Gesamt

Ausland

Ergebnisentwicklung

Schon im Verlauf des Berichtsjahres zeichnete sich ab, daß aufgrund der Entwicklung bei wesentlichen Tochtergesellschaften für das Geschäftsjahr 1983 die Erzielung eines positiven Konzernergebnisses trotz der eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung wegen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Frage gestellt sein würde.

Die Volkswagen of America erwirtschaftete nach dem Verlust des Vorjahres wieder ein positives Ergebnis. Der Verlust der TRIUMPH-ADLER-Gruppe konnte planmäßig reduziert werden, so daß der von der Volkswagenwerk AG vorzunehmende Verlustausgleich einen wesentlich geringeren Betrag erforderte als im Vorjahr. Unsere lateinamerikanischen Tochtergesellschaften konnten sich aber der weiter rezessiven und inflationären Entwicklung dieser Länder nicht entziehen. Sie mußten wegen der vielfach unzureichenden Preiserhöhungsgenehmigungen erhebliche wirtschaftliche Rückschläge hinnehmen. Die beträchtlichen Verluste dieser Unternehmen konnten durch die positiven Ergebnisbeiträge der übrigen Gesellschaften nicht kompensiert werden.

Das Konzernergebnis beläuft sich für das Geschäftsjahr 1983 auf - 215 Mio. DM. Trotz des negativen Ergebnisses betrug der Steueraufwand im Konzern 580 Mio. DM, der vornehmlich wegen der Ertragsteuern bei den mit Gewinn abschließenden Konzerngesellschaften entstand. Auch die Volkswagenwerk AG mußte wegen zahlreicher erheblicher Belastungen mit einem Jahresergebnis von - 85 (33) Mio. DM abschließen.

Die Umstellung der Fertigung, die mit der Produktionsaufnahme des neuen Golf verbunden war, und die umfangreichen Vorsorgemaßnahmen vor allem für die lateinamerikanischen Tochtergesellschaften wirkten sich negativ auf die Ergebnisrechnung aus. Des Weiteren beeinträchtigte der un-

ter Ausnutzung sämtlicher steuerlicher Möglichkeiten entstandene hohe Abschreibungsaufwand aufgrund des anhaltend hohen Investitionsvolumens der letzten Jahre die Erfolgsrechnung der Volkswagenwerk AG erheblich.

Die nach wie vor gesunde Struktur unserer Bilanz ist jedoch Zeugnis für eine umsichtige Bewertungspolitik. Der weiter gestiegene Cash flow und die deutlich erhöhte Liquidität beweisen außerdem, daß wir in der Lage waren, auch finanziell die außerordentlichen Erschwernisse zu verkraften. Die zur Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit notwendigen Maßnahmen haben allerdings verhindert, das Eigenkapital bedienen zu können.

Auch wenn wir aus heutiger Sicht erwarten können, daß aufgrund der erheblichen Vorleistungen der letzten Jahre und der Kosteneinsparungsprogramme in allen Bereichen eine Verbesserung des Ergebnisses bei der Volkswagenwerk AG und - unter der Voraussetzung eines etwas positiveren Geschäftsgangs in Lateinamerika - auch im Volkswagen-Konzern für das Geschäftsjahr 1984 erreichbar ist, ist die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 1983 an unsere Aktionäre nicht möglich gewesen.

Nach Berücksichtigung des Gewinnvortrags des Vorjahres haben wir den verbleibenden Fehlbetrag von 59 Mio. DM auf neue Rechnung vorgetragen.

Forschung und Entwicklung



Im neuen Forschungszentrum sind alle wesentlichen Forschungsbereiche vereint.

Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Volkswagen-Konzern standen auch im Geschäftsjahr 1983 unter der Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte kundenorientiert weiter zu verbessern. Wie bereits in der Vergangenheit konnten vielfältige Ergebnisse unserer Forschungstätigkeit in die Serie übernommen oder bei Neuentwicklungen berücksichtigt werden. Die Kosten der Forschung und Entwicklung des Volkswagen-Konzerns blieben 1983 gegenüber dem Vorjahr mit 3,6% des Konzernumsatzes unverändert.

Neues Forschungszentrum eingeweiht

Um durch innovative Technik die Zukunft zu sichern, ist intensive Forschung in der Automobilindustrie nicht mehr wegzudenken. Hierfür notwendige optimale Arbeitsplatzvoraussetzungen führten zum Bau eines neuen Forschungszentrums mit 9.000 m² Büro- und Labornutzflächen sowie 6.000 m² Werkstatt- und Prüfstandnutzflächen, in dem der größte Teil der Forschungsmitarbeiter untergebracht ist. Bis auf den Klimawindkanal, den wir der Zeit weit voraus

Der neue Golf



seit 1966 in Betrieb haben, und Teile der Zentralen Meßtechnik sind alle Forschungseinrichtungen in dem neuen Gebäude vereinigt.

Der neue Golf – Ergebnis Sjähriger intensiver Entwicklungsarbeit

Das herausragende Ereignis bei der Volkswagenwerk AG war der Abschluß der Entwicklungsarbeiten am neuen Golf, der im Sommer 1983 in Serie ging. Mit dem neuen Golf wurde das formale Konzept und die grundlegende technische Konzeption des Vorgängermodells, das bereits 1974 eine neue Klasse – die Golf-Klasse – geprägt hatte, für die 80er Jahre fortgeschrieben. Es entstand ein Fahrzeug, das in jeder Beziehung neu ist und unverkennbare Fortschritte auf allen für die Zukunft des Automobilbaus wichtigen Gebieten aufweist – bei beabsichtigter stylistischer Verwandtschaft zum bisherigen Golf.

Verbesserte Funktionalität und Aerodynamik

Front- und Seitenansicht sind golf-typisch geblieben. Der Einzug des Vorderwagens und die gerundeten Formen verdeutlichen die Bemühungen um eine gute Aerodynamik und deuten auf den Fortschritt in diesem Sektor hin.

Stärker gewandelt hat sich die Heckansicht. Hier wurde im Interesse bequemer Beladbarkeit und guter Sichtbarkeit der Heckleuchten eine besonders markante Lösung gefunden. Sie hebt den Golf deutlich von den Wettbewerbern ab und unterstreicht seine Eigenständigkeit.

Der Luftwiderstandsbeiwert des Fahrzeugs ist mit 0,34 fast 20% niedriger als beim Vorgänger – für ein Automobil dieser Größe und Bauform ein führender Wert. Wesentliche Beiträge zur c_w -Wert-Absenkung leisteten – außer der grundsätzlichen Formgebung – eine Reihe von Detailmaßnahmen wie ein elastischer Bugspoiler, mit der Außenhaut bündige vordere Dreiecksfenster, Optimierung der

Durchströmungswege durch den Vorderwagen und die Umströmung des Fahrzeugbodens sowie Lage und Form des Außenspiegels.

Neue Maßstäbe im Raumangebot

Gegenüber dem Vorgänger hat der neue Golf ein deutliches Plus an Gesamtlänge und -breite aufzuweisen, das nahezu ausschließlich dem Innen- und Gepäckraum zugute kam. Somit ergaben sich Platzverhältnisse, die für einen Wagen dieser Größe ungewöhnlich sind. Dies läßt sich mit objektiv vergleichbaren Meßwerten belegen: Z. B. wurde das Komfortmaß – gemessen von der Gaspedalebene bis zur Fondlehne – um 37 mm vergrößert und die Sitzraumfläche auf 2,60 m² gesteigert. Das bedeutet fast das „Mehr“ einer ganzen Fahrzeugklasse.

Die Verwendung neuer Materialien leistet u. a. einen wertvollen Beitrag zur Verringerung des Fahrzeuggewichts und Verbesserung des Raumangebots. So konnte z. B. durch Einsatz eines Kraftstoffbehälters aus Kunststoff und die damit mögliche geschicktere Raumaussnutzung bei gleichzeitiger Vergrößerung des Kofferraumes das Tankvolumen um 40% gesteigert werden, wodurch Fahrtstrecken bis zu 1.000 km mit einer Tankfüllung erreicht werden.

Deutliche Steigerungen des Komforts

Eines der Hauptziele bei der Entwicklung des neuen Golf war, den Komfort erheblich zu verbessern. Dazu wurde über die Innenraumvergrößerung hinaus eine große Zahl von technischen Lösungen erarbeitet.

Ein Schwerpunkt war die Verringerung des Innengeräusches. Darum wurden gezielt an allen Stellen, wo Geräusche vom Fahrwerk in die Karosserie eingeleitet werden, neue, großvolumige Gummilager eingesetzt. Besonderes Augenmerk galt der Auslegung der Motor-/Getriebeaufhängung. Dabei spielt ein völlig

neuartiges Lagerungskonzept für die vordere Motorlagerung mit einer Doppelisolation auf einem gesonderten Akustikquerträger eine herausragende Rolle. Bei der überarbeiteten Abgasanlage handelt es sich um ein neuartiges System, das die guten Dämpfungseigenschaften über die gesamte Lebensdauer beibehält. Durch Einsatz neuer Materialien konnte die Lebensdauer der Anlage auf das Doppelte gesteigert werden.

Zusammen mit den ausgezeichneten aerodynamischen Qualitäten, die zu einer Senkung der Windgeräusche beitragen, der gezielten Auswahl und Platzierung der Dämpfungsmaterialien und einer gründlichen Unterdrückung der Ansaugeräusche des Motors, gelang es, das Innengeräusch bei allen Geschwindigkeiten um 3–5 dB (A) zu verringern. Ein weiterer wichtiger Schritt zur Komfortverbesserung ist die vollkommen neue Heizungs- und Belüftungsanlage. Durch die jetzt luftseitige Steuerung reagiert sie ohne Verzug auf alle Einstellungsveränderungen.

Dem hohen Anspruch des Golf entsprechend wurden auch Innenraum und Schalttafel gestaltet. Das vollständig ausgekleidete Wageninnere erhielt durch funktional geformte Tür- und Seitenverkleidungen sowie durch einen attraktiv gestalteten Formhimmel einen besonderen Charakter. Eine Reihe von neuen Zusatzeinrichtungen wie Servolenkung, Zentralverriegelung, Klimaanlage, elektrisch zu betätigende Fensterheber, elektrisch verstellbare, beheizbare Außenspiegel und vieles andere mehr erlaubt, die Annehmlichkeiten des Golf noch individuell zu steigern. Im neuen Komfort-Spitzenmodell Golf Carat werden diese Sonderausstattungen bis auf die Klimaanlage zusammengefaßt als Serienausstattung angeboten.



Der neue GTI — mehr Fahrspaß durch mehr Technik und Komfort

Der neue Golf GTI — noch mehr Fahrspaß

Der im Januar 1984 eingeführte neue Golf GTI wird an den Erfolg seines Vorgänger-Modells anknüpfen können. Dieses hervorragende viersitzige Sportfahrzeug konnte selbst im Jahr seines Auslaufs 1983 noch erfreuliche Zuwachsraten und weltweit sogar sein bisheriges Rekordergebnis erzielen.

Der neue Golf GTI übertrifft mit der Perfektion eines ausgereiften Konzepts die Vorzüge seines Vorgängers. Ausgestattet mit einem leistungsstarken Motor bietet er ein Mehr an Technik und Komfort und schafft so die Voraussetzungen für noch mehr Fahrspaß.

Überlegenes Fahrwerk sorgt für höchste Fahrsicherheit

Das Fahrwerk des Golf wurde nochmals verbessert. Längere Federwege und der größere Radstand sorgen für eine allen Ansprüchen gerecht werdende Fahrsicherheit bei deutlich gestiegenem Federungskomfort. Auch die Bremsanlage wurde überarbeitet. Alle Ausführungen haben Faustsattelbremsen vorn. Die Bremsbeläge sind asbestfrei. Der gestiegenen Höchstgeschwindigkeit des GTI auf über 190 km/h ist durch ein tiefergelegtes Hochleistungsfahrwerk Rechnung getragen worden, das sich durch eine straffere Feder-/Dämpferabstimmung, Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse sowie Scheibenbremsen auch an den Hinterrädern auszeichnet.

Geringerer Verbrauch trotz höherer Fahrleistungen

Die Erfahrungen während der Energiekrise und in den Jahren danach haben gezeigt, daß geringerer Kraftstoffverbrauch zwar weiterhin einen hohen Stellenwert bei der Kaufentscheidung hat, jedoch die Mehrzahl der Kunden diesen Vorteil nicht mit schlechteren Fahrleistungen erkaufen will. Dies war auch der Grundgedanke bei der Auslegung der Fahrzeuge bezüglich Fahrleistungen und Verbrauch.

Die Palette der Ottomotoren wurde vollständig überarbeitet und zusammen mit den Getrieben auf das neue Fahrzeug abgestimmt. Neu ist der 1,3-40 kW-Motor. Er ist 9,5:1 verdichtet, arbeitet nach dem Hochverdichtungs-IHCS-Verfahren und benötigt Normalbenzin. Die neuen 1,6 l- und 1,8 l-Motoren zeichnen sich durch ein hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen aus. Alle Vergasermotoren haben Registervergaser und im Falle der 1,6 l- und 1,8 l-Motoren darüber hinaus eine Schubabschaltung, die der Verbrauchssenkung dient. Bei verbesserter Fahrleistung wurde eine Reduzierung von bis zu 16% erreicht.

Der 1,31-40 kW-Motor verbraucht im Durchschnitt weniger als 7 l Normalbenzin pro 100 km. In der Formel-E-Ausführung mit der serienmäßigen Stop-Start-Automatik benötigt der Golf 6,4 l/100 km; das sind nochmals 9 % weniger als in der Normalausführung.

Der neue Golf – sehr preiswürdig

Der um fast eine Klasse gewachsene neue Golf bietet mehr Komfort und bessere Fahrleistungen; die aktive und passive Sicherheit wurde nochmals gesteigert und der Verbrauch gesenkt. Aufgrund dieser Kriterien zeichnete eine Jury von internationalen Motorjournalisten den neuen Golf bereits kurz nach seinem Erscheinen mit dem „Goldenen Lenkrad“ aus. Außerdem wurde dieses Modell Anfang 1984 mit großem Vorsprung in seiner Klasse zum „Auto der Vernunft“ gewählt.

Darüber hinaus beruht der hohe, dem Kunden gebotene Wert auch auf diesen Leistungen:

- gleichbleibend hohe Qualität, sichergestellt durch eine weitgehend automatisierte Montage und permanente Kontrollvorgänge
- eine überdurchschnittliche Lebensdauer, die sich in großzügigen – bisher in diesem Umfang nur von Volkswagen und Audi angebotenen – Garantieleistungen dokumentiert
- eine nochmals verbesserte Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit, die Wartungsintervalle von bis zu 15.000 km ermöglicht und die zu einer Einstufung in eine kostengünstige Versicherungsklasse führt.

Diese Eigenschaften, verbunden mit einer vertrauensbildenden Modellkonstanz, bilden schließlich die Grundlage für den bekanntermaßen vorteilhaft hohen Wiederverkaufswert. Somit erhält der Käufer mit dem

Der STUDENT – ein Forschungsobjekt, das große Aufmerksamkeit erregte



neuen Golf ein deutliches Mehr an Leistung, was den Kunden erlaubt, auch weiterhin preiswürdig Golf zu fahren.

STUDENT – Ideenträger der kleinsten Pkw-Klasse

Neben den intensiven Arbeiten am neuen Golf und der weiteren Verbesserung der anderen Serienfahrzeuge wurden Forschungsarbeiten und Projekte weiter vorangetrieben. So haben sich unsere Ingenieure u. a. mit den Möglichkeiten der Entwicklung eines Kleinstwagens unterhalb der Polo-Klasse beschäftigt.

Der STUDENT ist ein typisches Forschungsprojekt, d. h. er ist Ideenträger für Form, Ausstattung, Material und Technik. Die in dieser Studie verwirklichten Konzepte können von ihrem Potential her für alle zukünftigen Fahrzeugentwicklungen eingesetzt werden. In den Entwicklungs- und Entscheidungsprozessen der nächsten Jahre wird sich herauskristalisieren, ob und in welcher Form die konzeptionellen Ideen dieses Forschungsprojekts im zukünftigen Fahrzeugprogramm des Volkswagen-Konzerns

umgesetzt werden. Bereits Ende 1982 wurden mit dem STUDENT die ersten Fahrversuche durchgeführt.

Das Ergebnis dieser Entwicklung zeigt ein kleines, wendiges Fahrzeug, das mit seinen Außenabmessungen deutlich unter dem Polo angesiedelt ist. Die Innenraumfläche des Fahrzeugs, ein wesentliches Komfortmerkmal, ist beim STUDENT 2,31 m² groß und stellt einen Spitzenwert in der Subcompact-Klasse dar.

Für dieses Fahrzeug gibt es Antriebsaggregate mit 37 kW und 54 kW, wobei Höchstgeschwindigkeiten von 157 km/h bzw. 178 km/h erreicht werden. Der Verbrauch im Europamix liegt bei 5 l/100 km bzw. 5,8 l/100 km. Nicht zuletzt sind diese sehr niedrigen Kraftstoffverbräuche dank eines optimierten Luftwiderstandes des Fahrzeugs erreicht worden.



Intensivierung der Abgasforschung

Dank der langjährigen Erfahrung unserer Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Abgasreinigung konnten fast alle von uns in Deutschland hergestellten Fahrzeuge so ausgelegt werden, daß sie neben der beträchtlichen Verbrauchsreduzierung bereits jetzt durch Erfüllung der im EG-Raum ab 1986 gültigen Abgasvorschrift nach ECE R 15/04 maßgeblich zur Entlastung der Umwelt beitragen. So konnten entsprechend der gesetzlichen Regelung seit der ersten Abgasstufe (1971) die Kohlenmonoxide um mehr als 45% und die Kohlenwasserstoffe um mehr als 32% gesenkt werden. Dies gilt auch für die Stickoxide, die seit 1977 begrenzt und seitdem um mehr als 21,5% gesenkt wurden. Die von Personenwagen verursachte Gesamtemission dieser Kom-

ponenten ist daher rückläufig. Jedes jetzt neu anstelle eines alten Fahrzeugs in den Verkehr kommende Automobil ist so – und dies nicht zuletzt wegen der erheblich verbesserten Verbrauchswerte – positiv für die Umwelt.

Darüber hinaus verstärkte der Volkswagen-Konzern die bereits seit längerer Zeit betriebene intensive Erforschung aller Zusammenhänge der Automobilabgase, insbesondere der Auswirkungen auf den Menschen. Auch wenn heute noch keine gesicherten Erkenntnisse über die tatsächlichen Folgen der Automobilabgase auf die Gesundheit des Menschen vorliegen, besonders was das Zusammenwirken der Automobilabgase mit anderen Emissionen anbelangt, sind verschiedene technische Lösungen, die eine weitere Reduzierung der Abgase ermöglichen, in der Entwicklung.

Modernstes Analysesystem für Abgasuntersuchungen



Fortführung des innovativen Entwicklungsprogramms bei AUDI

Die Technische Entwicklung von AUDI war 1983 vor allem mit der konsequenten Weiterentwicklung ihrer neuen Automobilgeneration beschäftigt, die mit dem Audi 100 Avant und dem Audi 200 ihre stylistische und technische Fortsetzung gefunden hat. Der Audi 100 Avant ist eine gelungene Synthese aus hohem Nutzwert, Eleganz und Wirtschaftlichkeit. Mit seinem Luftwiderstandsbeiwert von 0,34 liegt er an der Spitze aller Serienfahrzeuge seiner Klasse.

Mit dem Audi 200 kam ein Automobil auf den Markt, das hinsichtlich Komfort, Raumangebot und Fahrleistungen hohe Ansprüche erfüllt. In der leistungstärksten Variante steht ein dem neuesten Stand der Technik entsprechender 5-Zylinder-Turbo-Einspritzmotor mit 134 kW/182 PS zur Verfügung. Aufgrund dieses Triebwerks und seiner hervorragenden Aerodynamik gehört der Audi 200 zu den verbrauchsgünstigsten Fahrzeugen dieser Größenordnung und zählt dabei wegen der windschlüpfigen Form mit einer Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h zu den schnellsten Serienlimousinen der Welt. Für optimale Fahrsicherheit sorgen ein Hochleistungsfahrwerk und das in der Turbo-Version serienmäßig vorhandene Antiblockiersystem neuester Bauart.

Der neue Audi 200 – überzeugend in Fahrleistung, Sicherheit und Komfort

Der Audi 100 Avant – der vielseitigste
Audi aller Zeiten



Der Audi 80 quattro wird seit November 1983 auch in einer preisgünstigeren Alternative mit einem 85 kW/115 PS 5-Zylinder-Einspritzmotor angeboten.

Der neue Audi Sport quattro ist ein Hochleistungs-Sportcoupé, das gegenüber dem Serien-quattro kürzer, leichter und wesentlich handlicher wurde. Der zur Verfügung stehende 5-Zylinder-Einspritz-Turbomotor weist als technische Besonderheit vier Ventile pro Zylinder auf. Dieses Triebwerk ist mit 100 kW/136 PS pro Liter Hubraum der stärkste serienmäßige Benzinmotor.

Der Audi 80 quattro – hervorragende
Traction in jedem Gelände



Entwicklungsaktivitäten bei anderen Beteiligungsgesellschaften

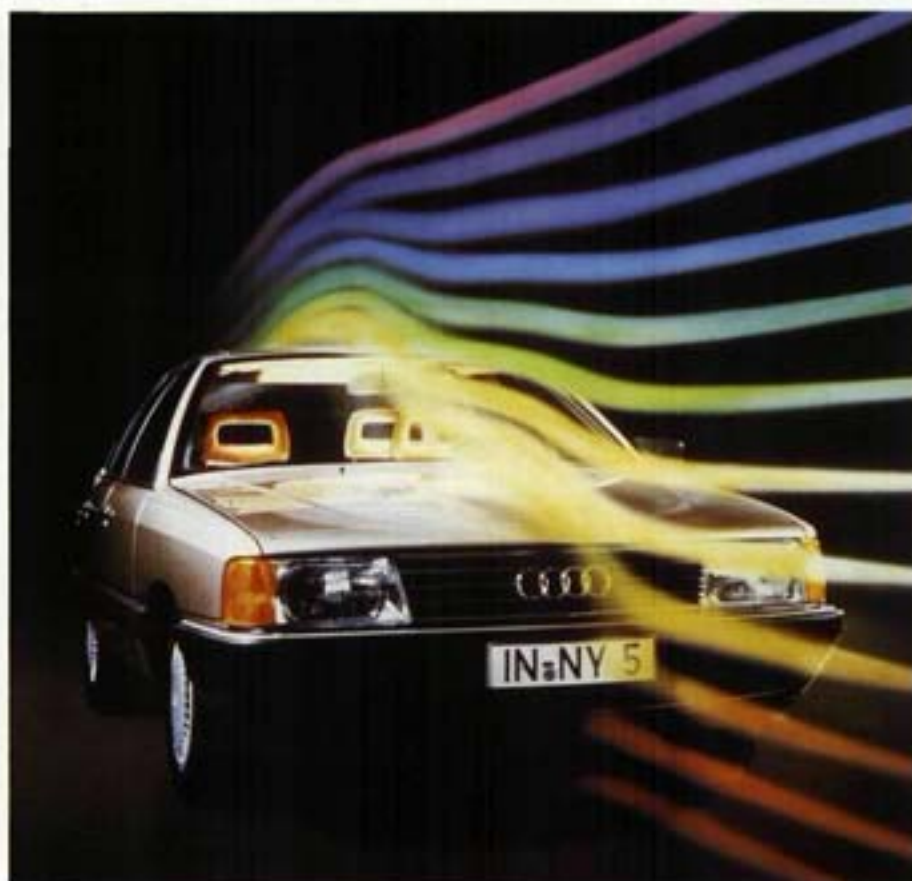
Andere Kundengewohnheiten, unterschiedliche Konkurrenzsituationen und Wirtschaftlichkeitsparameter haben – verbunden mit wesentlich anders gearteten Beanspruchungen, entsprechenden gesetzlichen Vorschriften und unterschiedlichen Forderungen nach nationalen Fertigungsanteilen – dazu geführt, daß wir bei unseren Beteiligungsgesellschaften Entwicklungsarbeiten vor Ort betreiben müssen.

Zur Durchführung der Anpassungsentwicklung haben wir bei den verschiedenen Konzerngesellschaften in steigendem Maße nationale Entwicklungsstellen aufgebaut. Das transferierte Know-how kann so nicht nur optimal bei den Technischen Entwicklungen (TE) eingesetzt, sondern auch für die Lieferantenentwicklung gezielt weitergegeben werden.

Diese Politik der zentralen Leitentwicklung (Volkswagen und AUDI) und dezentraler Anpassungsentwicklungen vor Ort führt zu einer Optimierung des Entwicklungsaufwandes und -ergebnisses:

- Ein einheitliches, abgestimmtes Grundkonzept wird im technisch und wirtschaftlich erforderlichen Rahmen durch die Leitentwicklung sichergestellt, Doppelentwicklungen werden vermieden.
- Marktspezifische Anpassungen können gezielt, schnell und flexibel realisiert werden und verteuern nicht das Grundprodukt.
- Den Beteiligungsgesellschaften steht bei optimaler Abstimmung von Personalstand und Ausrüstung sowie damit geringeren Kosten und Investitionen das gesamte in der Leitentwicklung erarbeitete Know-how voll zur Verfügung.

Die für die Arbeit einer TE notwendigen Ausrüstungen, wie z. B. Versuchs-



einrichtungen und Labors, sind so geplant, daß die Entwicklungsarbeiten nach Maßstäben der Volkswagenwerk AG durchgeführt werden können.

Inzwischen befinden sich mit 1.600 Mitarbeitern bei den Tochtergesellschaften fast 18 % des gesamten Entwicklungspotentials im Ausland.

Unter Einbeziehung der lokalen technischen Entwicklungsabteilungen wurden 1983 in Argentinien der Gacel, die Stufenheck-Version des zum größten Teil von der Volkswagen do Brasil entwickelten Gol, der Audi 100 in Südafrika, der Santana und der Golf/Jetta in Nigeria in die Serie übernommen. In Brasilien und in Mexiko wurde im Frühjahr 1984 die Serienfertigung des Santana aufgenommen. Damit ist dieses Modell

neben dem Golf zu einem Welt-Auto des Volkswagen-Konzerns geworden.

Der Motorsport gilt nach wie vor als ein unmittelbarer Ausdruck für technische Spitzenleistung und erfreut sich dabei zunehmender Beliebtheit. In den letzten Jahren wurde dieser Sport mehr und mehr zu einem Betätigungsfeld für die Automobilindustrie.

Die Volkswagenwerk AG und die AUDI NSU AUTO UNION AG sind im Automobilsport aktiv und betreiben ihn in der Absicht, die Innovationskraft und den erzielten technischen Fortschritt der beiden Marken in der Öffentlichkeit darzustellen.

Motorsportliche Zielsetzung

Für die Marke Volkswagen muß der Nachweis technologischer Kompetenz möglichst in unmittelbarer Wirkung auf die laufende Serie im Vordergrund der Sportaktivitäten stehen. Aus dieser Zielsetzung resultiert auch die Art des Sportengagements, indem Volkswagen in der Klasse für Großserienfahrzeuge startet. Folgerichtig demonstrieren die im Motorsport eingesetzten Volkswagen technisches Know-how und Kreativität mit einem starken Bezug zum Produktionsfahrzeug (Golf GTI, Polo GT, Scirocco, Formel-3/GTI-Motor).

Die Veranstaltungen selbst und die initiierten Aktivitäten garantieren eine hohe Breitenwirkung auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Die Sporeinsätze der Marken Volkswagen und Audi sind so gesehen Akzente, die die Aufmerksamkeit immer wieder auf das Serienfahrzeug lenken. Diese Aktivitäten kommen den Interessen eines breiten Publikums entgegen.

AUDI fährt in der technisch anspruchsvollsten Klasse entsprechend ihres Konzernauftrags. Die von AUDI im Rallyesport eingesetzten Fahrzeuge sind aber ebenfalls nicht speziell für den Motorsport gebaute Autos, sondern entstammen alle dem serienmäßigen Audi-Modellprogramm. Da die Entwicklung für Renn- und Serienfahrzeuge bei AUDI parallel verläuft,

fließt der unter sportlicher Höchstbelastung errungene technische Vorsprung ständig in die Serienfertigung mit ein. Die bei den Rallyes gemachten wertvollen Erfahrungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von Antrieb, Fahrwerk und Motor kommen somit auch dem Basismodell zugute.

Mit dem permanenten Allradantrieb hat AUDI daher nicht nur neue Wege im Rallyesport eingeschlagen, sondern auch gleichzeitig der Automobiltechnologie neue Impulse gegeben. Durch die erfolgreiche Teilnahme an vielen internationalen Motorsport-Veranstaltungen wurde die Zuverlässigkeit der einzigartigen Antriebstechnik im Audi quattro unter Beweis gestellt. Die sportlichen Erfolge des quattro haben wesentlich zur Profilierung der Marke Audi beigetragen und den Allradantrieb populär gemacht.

Der Audi Sport quattro wird die Basis für alle zukünftigen Werkseinsätze im Rallyesport sein. Darüber hinaus bietet er allen im Sport ambitionierten Privatfahrern sowie qualifizierten Tünnern die Möglichkeit, sich erfolgreich im Automobilsport zu betätigen.

Der Einstieg für den talentierten Nachwuchs von Rallyefahrern – der VW-Polo-Cup



Der Golf GTI – auch bei der Rallye Monte Carlo sehr erfolgreich

Der Audi quattro – von begeisterten Zuschauern bewundert

Volkswagen und Audi sehr erfolgreich

Sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene kann die Saison 1983 als das bislang erfolgreichste Motorsportjahr für Volkswagen angesehen werden. Noch nie zuvor vermochten Automobile und Aggregate aus Wolfsburg so entscheidend und vor allem so ausdauernd in Titelkämpfe mit Europa-Prädikat einzugreifen. Neben der Erringung der Rallye-Cross-Europameisterschaft und dem erneuten Gewinn des deutschen Formel-3-Titels gab es zwei Vize-Europameisterschaften sowie drei nationale Erfolge in der Schweiz, vier nationale Titel in Belgien und je einen Meisterschaftsgewinn in Skandinavien und England.

Im Breitensport galt das Hauptaugenmerk der Nachwuchsförderung. Mit dem neugeschaffenen Internationalen VW-Polo-Cup und dem Internationalen Golf-Rallye-Pokal gab es zwei gut dotierte Rennserien als Betätigungsfeld für den talentierten Renn- und Rallyefahrer-Nachwuchs.

Auch im dritten Jahr ihres werksseitigen Rallyesport-Engagements schnitt AUDI sehr erfolgreich ab. Neben dem Gewinn der Rallye-fahrer-Weltmeisterschaft sowie der Erringung der Rallye-Marken-Vizeweltmeisterschaft konnten 13 nationale Meisterschaften in Europa und Obersee erzielt werden.

Die Rallye Monte Carlo im Januar 1984 wurde – ebenso wie die Schweden-Rallye im Februar 1984 – zu einem großen Erfolg für den Audi quattro. In überzeugender Manier sicherten sich die drei gestarteten AUDI-Werks-Teams die ersten drei Plätze. Von den 26 Wertungsläufen bei der Rallye Monte Carlo gewann AUDI allein 24. Damit wurde die überlegene und zuverlässige Technik des Audi quattro erneut deutlich bewiesen.



Überragender Triumph bei der Rallye Monte Carlo – Audi quattro

Der Volkswagen-Konzern fertigte im Geschäftsjahr 1983 mit 2.115.924 Fahrzeugen 0,7 % weniger als im Vorjahr. Die Produktion im Inland mit 1.413.358 Einheiten erhöhte sich wegen der deutlichen Steigerung im zweiten Halbjahr um 2,4 %. Die Fertigung im Ausland mit 702.566 Automobilen (-6,2%) mußte dagegen in Anpassung an die Marktsituation vor allem im zweiten Halbjahr zurückgenommen werden. Insgesamt produzierte der Volkswagen-Konzern mit 1.910.950 Personenwagen 0,9 % mehr als im Vorjahr, während die Nutzfahrzeug-Produktion um 13,0 % auf 204.974 Einheiten abnahm.

Erhöhte Nutzfahrzeug-Fertigung bei der Volkswagenwerk AG

Bei der Volkswagenwerk AG wurden 1983 mit 1.179.993 Fahrzeugen 1,4 % weniger hergestellt als im Vorjahr. Die Pkw-Fertigung ging um 2,6 % auf 1.029.910 Einheiten zurück. Die Produktion von Nutzfahrzeugen konnte dagegen um 7,4 % erhöht werden.

Die Ende des Jahres 1982 zur Anpassung an die abgeschwächte Nachfrage sowie zur Begrenzung der Lagerbestände in allen Werken der Volkswagenwerk AG begonnene Kurzarbeit war im Berichtsjahr mit Ausnahme des Werkes Hannover nur noch im ersten Quartal erforderlich.

Neue Produktionsanlagen für die Golf-Klasse

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Arbeit war die Vorbereitung und die Durchführung des Modellwechsels in der Golf-Klasse. Nach intensiver Schulung der Mitarbeiter begann im Juni 1983 im Werk Wolfsburg sowie in den Aggregate-Werken Braunschweig, Kassel und Salzgitter die Serienfertigung. Nachdem im November im Werk Brüssel ebenfalls die Produktion des neuen Golf anlief und im Dezember im Werk Wolfsburg die Fertigung des neuen Jetta aufgenommen wurde, konnte zum Jahresende bereits eine arbeitstägliche Produktion von 2.000 Fahrzeugen Golf/Jetta

erreicht werden. Am 22. Dezember 1983 lief bereits der 100.000ste neue Golf vom Band.

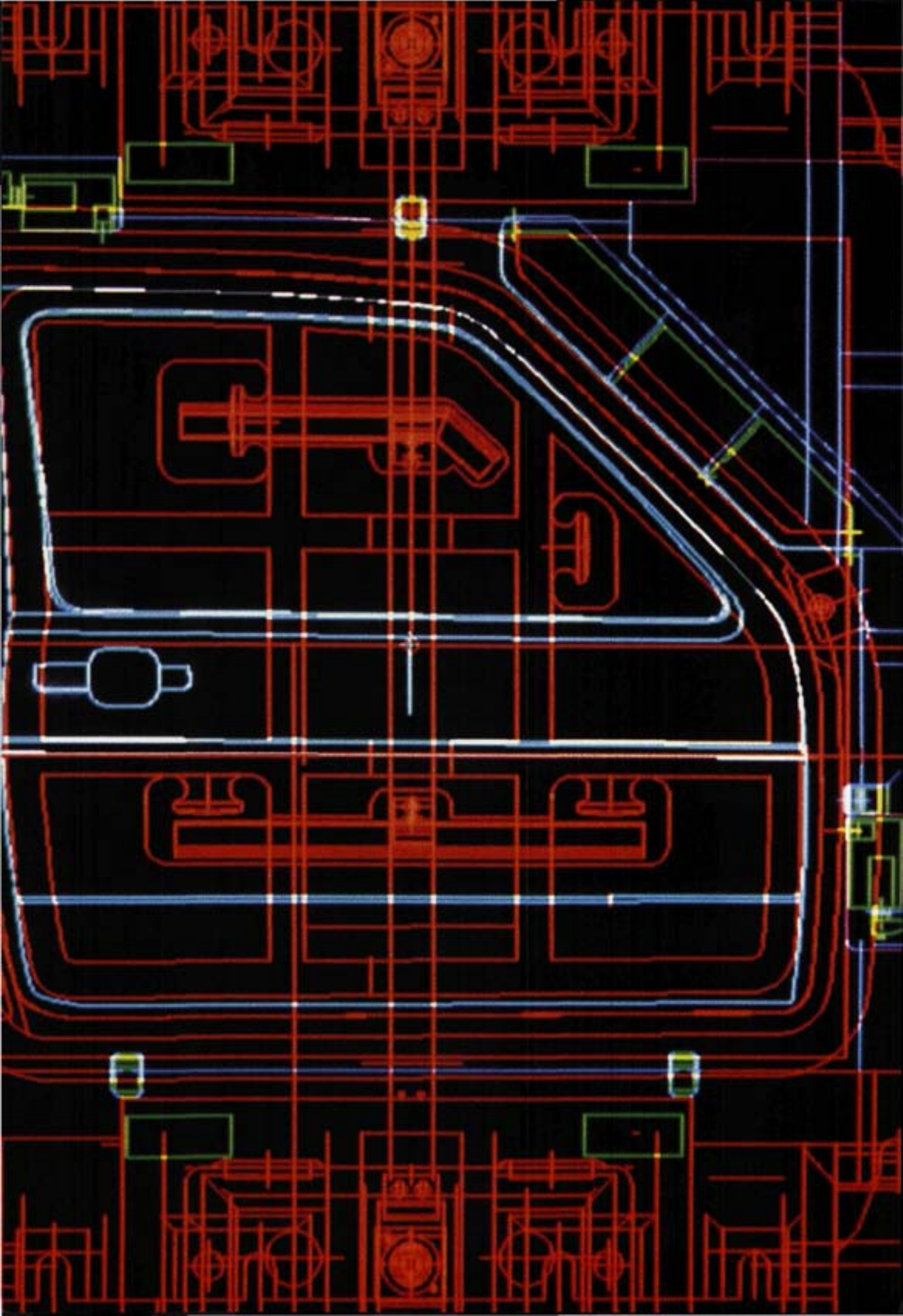
Mit dem neuen Golf wurde gleichzeitig eine neue Fertigungstechnologie eingesetzt, die eine Steigerung der Produktivität und weitere Verbesserung der Qualität mit menschengerechter Gestaltung der Arbeitsbedingungen und höherer Identifikation der Mitarbeiter mit ihren Aufgaben verbindet. Dieses Konzept wurde umgesetzt mit der Mechanisierung der Fahrzeugmontage in der neuen Halle 54 für die Golf-Fertigung des Werkes Wolfsburg sowie hoher Mechanisierung der Herstellung des Fahrwerkumfanges im Werk Braunschweig.

Modernste Fertigungsverfahren in allen Werken

Langfristig wirkende wirtschaftliche Verbesserungen wurden im Karosserie-Rohbau und durch Einsatz mechanisierter Rohbaufertigungen mit integrierten Schweiß-Robotern erzielt. Neben deutlichen Verbesserungen der Qualität und Produktivität ist eine hohe Wiederverwendbarkeit der Anlagen für nachfolgende Produktgenerationen gegeben. Für einen Teilumfang der Transporter-Karosserie wurde im Werk Hannover der Mechanisierungsgrad im Rohbau entsprechend erhöht.

Für die Montage der Fahrzeuge der Passat-Reihe im Werk Emden wurde in der neu errichteten Halle 7 eine wesentlich modernisierte Fertigung eingerichtet. Besondere Bestandteile waren in diesem Umfang ein neu konzipierter Prüfbereich für die Endkontrolle sowie ein ebenfalls neu entwickelter Nacharbeitsbereich, der in dieser Form erstmalig unter Produktionsbedingungen eingesetzt wurde.

Zur modernen, wirtschaftlichen Erzeugung von Leichtmetall-Gußteilen, unter Beachtung der besonderen Belastungen einer Gießerei auf Umwelt und Arbeitsbedingungen, wurde im Werk Hannover der Grundstein für



*Bild links:
Konstruktion mit Hilfe von CAD –
Darstellung eines Ziehwerkzeugs für
Tür außenblech auf dem Bildschirm*

eine neue Kokillen-Gießerei gelegt. Ab 1984 sollen hier jährlich 26.000 Tonnen Leichtmetall für Zylinderköpfe und Saugrohre nach modernsten Erkenntnissen verarbeitet werden.

Im Bereich der Teilerzeugung für die Aggregatefertigung wurde eine Vielzahl technologischer Optimierungen durchgeführt. Ein wegweisendes Konzept zur Herstellung von Getriebe-Wellen wird in den nächsten Jahren stufenweise im Werk Kassel in Betrieb genommen.

Rechnersysteme – Ingenieurwerkzeug von heute und morgen

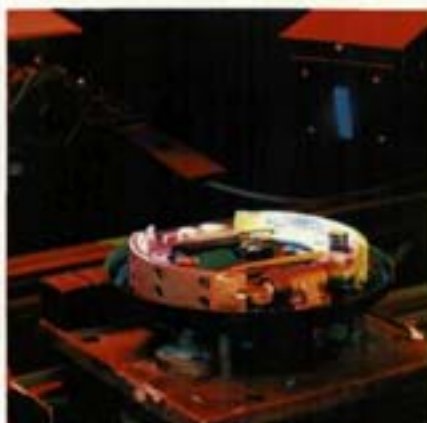
Nach einem hohen Integrationsgrad von EDV-Systemen in der Produktion wurden nun adäquate Anstrengungen in den gestalterischen Bereichen der Fertigungsvorbereitung erforderlich. Die zunehmend höherwertigen Produkt- und Fertigungstechnologien, die immer kürzeren Innovationszyklen sowie die Anforderungen an die Qualität und Rationalität der ingenieurmäßigen Aufgaben werden in der Zukunft nur noch durch den Einsatz von Rechnersystemen zu bewältigen sein.

Der Schwerpunkt dieser Entwicklung liegt heute und in den nächsten Jahren auf dem Gebiet der rechnergestützten Konstruktion und deren physischer Umsetzung (Computer-aided Design und Computer-aided Manufacturing – CAD/CAM).

Volkswagen hat auch hier die Weichen gestellt, um mit der weltweiten Entwicklung Schritt halten zu können.

Weitere Humanisierung in der Produktion

Die umfangreichen Investitionen beinhalten eine Vielzahl von Maßnahmen zur menschengerechten Gestaltung der Arbeit. Es wurde die kontinuierliche Fortschreibung der ergonomischen Arbeitsgestaltung in allen neuen Fertigungsbereichen erreicht. Umfassend wurde der durch die neuen Technologien mögliche Abbau



*Automatische opto-elektronische 100%
Prüfung der Hinterradbremse*

Produktionsstätte San Justo
in Argentinien

von Arbeitsschwere in den verschiedensten Fertigungsbereichen wie dem Preßwerk, dem Rohbau und den Montagen genutzt. In einigen Fertigungsbereichen wie z. B. im Rohbau konnte der Großteil der körperlich schweren Schweißarbeiten auf entsprechende technische Einrichtungen übertragen werden. Dadurch wurde es in zunehmendem Maß möglich, vor allem ältere Mitarbeiter in diesen Bereichen einzusetzen. Die Möglichkeit, die im Berufsleben erworbenen Erfahrungen zu nutzen, sowie die aus der Übernahme der geänderten Aufgaben resultierende Bestätigung verbessern die Arbeitsqualität dieser Mitarbeiter deutlich. Im Rahmen der Maßnahmen wurde in allen Fertigungsbereichen eine weitgehende Auflösung der engen Bindung von Mensch und Maschine erreicht. Die so geschaffenen neuen Arbeitsorganisationsformen haben neben diesen Verbesserungen durch Übernahme mehrerer verschiedenartiger Tätigkeiten zu gestiegenen Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter geführt.



Deutliche Produktionserhöhung bei AUDI

AUDI hat 1983 deutlich mehr Automobile hergestellt als im Jahr zuvor. Die Ausweitung der Fertigung erforderte in entsprechendem Umfang Personaleinstellungen in der Produktion verbunden mit zahlreichen Sonderschichten. Die durchschnittliche Tagesfertigung nahm um 196 auf 1.650 Einheiten zu.

Infolge der gestiegenen Nachfrage nach den Modellen Audi 100 und den im Auftrag für die Porsche AG gefertigten Porsche 924/944 haben sich deren Anteile an der Gesamtherstellung gegenüber dem Vorjahr verändert. So stieg der Anteil der Audi 100-Reihe von 28,9 auf 42,0% und der der Porsche-Fahrzeuge von 6,2 auf 7,8%.

Neben der Realisierung des höheren Produktionsvolumens und dem Anlauf neuer Modelle stand bei AUDI 1983 die Fortführung der Modernisierungsmaßnahmen in den Fabriken im Vordergrund. Besonders hervorzuheben ist der Baubeginn einer neuen Montagehalle im Werk Neckarsulm, deren Inbetriebnahme für Sommer 1984 vorgesehen ist. Daneben sind in beiden Werken die Lackieranlagen weiter automatisiert und optimiert worden.

Produktionsrückgänge bei den meisten ausländischen Tochtergesellschaften

Überwiegend waren bei den Tochtergesellschaften aufgrund der verminderten Nachfrage Produktionsrücknahmen erforderlich. Besonders ausgeprägt war der Rückgang bei der Volkswagen de Mexico mit 39,7% auf 86.607 Fahrzeuge. Die Volkswagen of South Africa büßte mit 9.888 Fahrzeugen oder 19,1% ebenfalls erheblich an Produktionsvolumen ein. Die Volkswagen of America konnte zwar ihre Fertigung gegenüber dem sehr niedrigen Niveau des Jahres 1982 um 8,8% steigern, die Auslastung der Produktionsstätte ist aber weiterhin unbefriedigend. Das Montagewerk Westmoreland produziert bis auf weiteres nur in einer Schicht.

Deutliche Zunahmen waren bei der Volkswagen Argentina wegen der guten Marktaufnahme des neu angekauften Gacel und bei der jugoslawischen Beteiligungsgesellschaft TAS durch die Stabilisierung der Volkswagen-Caddy-Fertigung zu verzeichnen.

Dem im ersten Halbjahr 1983 höheren Produktionsvolumen der Volkswagen do Brasil stand eine der Nachfrage entsprechend niedrige Kapazitätsauslastung in der zweiten Jahreshälfte gegenüber. Insgesamt konnte die Fertigung um 5,3% gesteigert werden.

Die Volkswagen-Transporter vereinen hohe Wirtschaftlichkeit mit maximalem Nutzen.



Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen im Konzern gefertigt:

Personenkraftwagen	1983	1982	Nutzfahrzeuge	1983	1982
Golf	611.449	640.850	Golf Pick-up/ Caddy	15.348	15.509
Jetta	136.895	154.805	Transporter	155.500	188.681
Polo/Derby	166.246	175.245	Lasttransporter (IT)	21.633	21.236
Passat	244.173	219.795	Volkswagen- Lkw	2.594	2.085
Santana	52.601	57.491	Volkswagen- M.A.N.-Lkw	2.937	2.034
Scirocco	43.480	45.349	Sonstige Nutzfahrzeuge	6.962	6.118
Audi 80	163.623	166.446			
Audi Coupé/ quattro	29.567	34.478			
Audi 100	164.888	101.089			
Audi 200	6.160	10.083			
Käfer	119.745	138.091			
Gol	71.006	57.032			
Voyage	85.136	81.696			
Sonstige Pkw	15.981	11.962			

Die durchschnittliche arbeitstägliche Fertigung betrug bei den einzelnen Konzerngesellschaften:

Konzerngesellschaften:	Fahrzeuge pro Tag
Volkswagenwerk AG ¹⁾	4.898
AUDI NSU	
AUTO UNION AG ¹⁾	1.508
Volkswagen do Brasil ¹⁾	1.441
Volkswagen Bruxelles	613
Volkswagen of America	464
Volkswagen de Mexico	410
Volkswagen of South Africa	220
Volkswagen Argentina	75
Volkswagen Caminhões	16

¹⁾ ohne konzernintern gelieferte, zerlegte Fahrzeuge;
AUDI NSU AUTO UNION AG
ohne Porsche 924/944





Überprüfung von Serienteilen auf
Maßgenauigkeit mittels Lehren

Die Qualitätssicherung ist bei Anlauf eines neuen Modells immer besonders gefordert. Das war auch bei den Vorbereitungsarbeiten und beim Anlauf des neuen Golf so. Ein neues Modell mit einer neuen Fertigungstechnik zu verknüpfen und von Anfang an den hohen Ansprüchen der Volkswagen-Kunden gerecht zu werden, war eine der Aufgaben, der sich die Qualitätssicherung im Jahr 1983 zu stellen hatte.

Qualität sichern durch bereichsübergreifende Zusammenarbeit

Hierbei kam es vor allem auf die gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten an. Forschung und Entwicklung, Produktion, Einkauf und Qualitätssicherung legten gemeinsam die Strategie bereits im Vorfeld fest. Dazu gehörte auch die Definition und Verabschiedung der Qualitätsziele unter Berück-

sichtigung der Wettbewerbssituation und der Erwartungen des Markts.

Ein Projektteam wurde gegründet, dessen wichtigste Aufgabe es war, die Zusammenarbeit der Bereiche untereinander auf der Arbeitsebene zu fördern und den termingerechten Ablauf zu steuern.

Qualität steigern durch Umsetzen von Erfahrungen

Die Erfahrungen mit einer in neun Jahren ausgereiften Golf-Fabrikation haben bei der Qualitätsplanung für den neuen Golf auch besondere Schwerpunkte zur Detailverbesserung gesetzt: Teams von Spezialisten befaßten sich u. a. mit „Akustik“, „Korrosion“ und „Elektrik“.

Minimierung der Toleranzen

Der gleichzeitige Einsatz des neuen Golf und der mechanisierten Fertigung in der Halle 54 ließ eine Selbstverständlichkeit noch weiter in den Vordergrund rücken, nämlich, daß die Werkzeuge für die Teilefertigung mit höchster Präzision hergestellt werden mußten. Toleranzen waren dabei auf neue Mindestmaße zu beschränken. Bei jedem dieser Werkzeuge hatte der Hersteller sicherzustellen, daß das daraus gefertigte Teil hundertprozentig der Zeichnung entsprach.

Reibungsloser Serienanlauf sichergestellt

Zur Bewältigung des Arbeitsaufwands durch die zeitweise Parallelfertigung von alten und neuen Golf-Teilen in den einzelnen Abteilungen kamen zusätzliche Mitarbeiter vorübergehend in die Qualitätssicherung. Die Bemusterung von Kauf- und Herstellerteilen, die Lehrenabnahme bei den verschiedensten Herstellern in aller Welt, der Beginn der Produktion in der neuen Halle 54 sowie die verstärkte Überprüfung der Fahrzeuge machten den erhöhten Personalaufwand notwendig. Dies waren jedoch wichtige Voraussetzungen für den reibungslosen Serienanlauf des neuen Golf. Die Qualitätssicherung hat dadurch einen entscheidenden Anteil an der hohen Qualität des neuen Golf bereits in der Anlaufphase.

Zweieinhalb Millionen Kilometer – Tauglichkeit im Alltag

Bei weit über 100 Nullserienfahrzeugen ging es um „Biegen und Brechen“. Auf dem Volkswagen-Prüfgelände in Ehra-Lessien wurden diese Wagen unter kundenähnlichen Bedingungen gefahren. Das ist nötig, um neben den Versuchsfahrten der Forschung und Entwicklung schnell Erfahrungen im Alltagsverhalten zu sammeln.

Vollautomatische Überprüfung von Drehmoment und -winkel von Radmuttern



Ehra ist das ideale Prüfgelände für jede mögliche Alltagssituation. Neben der rund 20 km langen Autobahn verfügt es über Landstraßen mit den unterschiedlichsten Belägen und Steigungen. Auch Stadtfahrten sind auf dem Prüfgelände möglich. Durch simulierte Ampelstopps ist ein städtischer Rundkurs nachgebaut worden. So finden die Techniker im versteckt gelegenen Ehra alles, um das neue Auto schon vor Serienbeginn auf jahrelange Alltagstauglichkeit beurteilen zu können. Hierzu gehört auch ein spezieller, von der Forschung und Entwicklung ausgearbeiteter Korrosions-Testkurs. In dreieinhalb Monaten altert das Fahrzeug dabei so schnell, als würde es im normalen Straßenverkehr sechs Jahre bewegt werden. Die aus der Simulation eines solch langen Zeitraums gewonnenen Erkenntnisse ermöglichten es uns, in Europa nach

Abschluß entsprechender Investitionen in der fertigung und konstruktiver Vorsorge beim Fahrzeug selbst eine 3-Jahres-Gewährleistung bei Lackmängeln an der Karosserie und eine 6-Jahres-Gewährleistung bei Durchrostung zu geben. Eine so weitgehende Garantie gibt es nur für Volkswagen- und Audi-Personenwagen.

Mitarbeiter aus der Produktion und der Qualitätssicherung führen außerdem diese Fahrzeuge wie es im normalen Straßenverkehr üblich ist – und das jeden Tag in zwei Schichten und insgesamt an die zweieinhalb Millionen Kilometer.

Bewertungsfahrten nach Kundengesichtspunkten auf dem Testkurs in Ehro-Lessien



Der Golf auf dem Hydropulsstand

Qualität von Produktionsbeginn an

Schon das erste ausgelieferte Auto einer neuen Modellgeneration soll auch qualitativ den Kundenwünschen entsprechen. Wir waren daher bestrebt, den neuen Golf bereits zum Serienbeginn in gewohnter Volkswagen-Qualität auf den Markt zu bringen. Zu den zahlreichen Qualitätssicherungsmaßnahmen gehört auch die enge Zusammenarbeit von Unternehmen und Händlern. Dabei teilen die V.A.G. Partner ihre Erfahrungen, die sie mit den neuen Fahrzeugen gemacht haben, unmittelbar dem Werk mit. Das Ergebnis war überzeugend; die V.A.G. Partner und somit auch die Kunden waren von der Auslieferungsqualität des neuen Golf begeistert.

Der Kreis hat sich geschlossen. Der Anlauf des neuen Golf war der beste, den wir bisher verzeichnen konnten. Die Qualitätssicherung ist ihrer Aufgabe, eine hohe Produktqualität schon zu Produktionsbeginn sicherzustellen, voll gerecht geworden. Der große Aufwand beginnt sich auszuzahlen und spiegelt sich in den Aufträgen für den neuen Golf und neuen Jetta wider.



Das Einkaufsvolumen des Volkswagen-Konzerns stieg 1983 weltweit um 3,2% auf 24,2 Mrd. DM, das der Volkswagenwerk AG um 4,3% auf 14,0 Mrd. DM; davon entfielen 11,0 Mrd. DM auf Produktionsmaterial und 3,0 Mrd. DM auf Investitionsgüter und Dienstleistungen. Bei AUDI wuchs der Einkaufsbedarf aufgrund der stark gestiegenen Fertigungsstückzahlen um 17,3% auf insgesamt 4,4 Mrd. DM.

Das hohe Beschaffungsvolumen des Volkswagen-Konzerns leistete auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung in der Zulieferindustrie, insbesondere bei dem großen Anteil der mittelständischen Zulieferbetriebe. Weltweit arbeitete der Volkswagen-Konzern mit über 30.000 Zulieferbetrieben zusammen, davon allein in der Bundesrepublik Deutschland mit 15.400 Firmen.

Besondere Anforderungen an unsere Lieferanten

Der Anlauf der neuen Golf- und Jetta-Modelle, des Audi 200 sowie eine Reihe weiterer Ergänzungen der Volkswagen- und Audi-Modellpalette stellten 1983 ganz besondere technische und qualitative Anforderungen an unsere Partner in der Zulieferindustrie.

Die Leistungsbereitschaft und die Flexibilität unserer Lieferanten im In- und Ausland trugen wesentlich dazu bei, daß die zukunftsweisenden Fertigungsanlagen für die Golf- und Jetta-Modelle termingerecht in Betrieb genommen und die Ergänzungen und Umstellungen in unserem Produktprogramm planmäßig durchgeführt werden konnten.

Arbeitsteilung mit der Zulieferindustrie

Der rasche technische Fortschritt im Automobilbau erfordert eine weitgehende Arbeitsteilung mit hochqualifizierten Zulieferbetrieben. Wichtigste Aufgabe des Einkaufs ist es, diese Zusammenarbeit effizient zu gestalten und langfristig sicherzustellen.

Der Einkauf kann sich in Deutschland auf einen weiten Kreis leistungsfähiger Lieferanten stützen. Zur Wahrung des bestmöglichen technischen und qualitativen Niveaus und zur wirtschaftlichen und logistischen Absicherung der Versorgung wird jedoch stets auch ergänzend das vorhandene Potential ausländischer Zulieferbetriebe nutzbar gemacht.

Bei unseren fahrzeugproduzierenden Beteiligungsgesellschaften im Ausland machte die Erhöhung der nationalen Fertigungsanteile auch 1983 gute Fortschritte. Allerdings beeinträchtigen vor allem in Lateinamerika volkswirtschaftliche Probleme in zunehmendem Maße die Bemühungen unserer Tochtergesellschaften, gemeinsam mit bewährten Lieferanten die Leistungsfähigkeit der lokalen Zulieferindustrien durch die Übertra-

gung moderner Technologien und Errichtung neuer Fertigungsstätten zu verstärken.

Neues Logistik-Konzept bei der Volkswagenwerk AG

Nach Abschluß einer intensiven Vorbereitungsphase wurde im September 1983 bei der Volkswagenwerk AG mit der stufenweisen Verwirklichung eines neuen Logistik-Konzepts begonnen. Im Gegensatz zum bisher angewandten Verfahren wird nun im gesamten Herstellungsprozeß die Verantwortung für die Bewirtschaftung und Steuerung des Materials in eine Hand gelegt.

Die neue Logistik-Organisation ist durch die Zusammenführung der einzelnen logistischen Funktionen der Geschäftsbereiche Einkauf und Materialwirtschaft, Produktion und Vertrieb gebildet worden.

Die Ziele des neuen Logistik-Konzepts sind:

- die Verbesserung der Lieferbereitschaft durch eine Verkürzung der Auftragsdurchlaufzeiten,
- die Reduzierung der Bestände auf allen Stufen der Beschaffung und Fertigung und
- die Optimierung der Logistik-Kosten.

Anlieferung vormontierter Schalttafeln entsprechend der Fahrzeugreihenfolge

Personal- und Sozialwesen

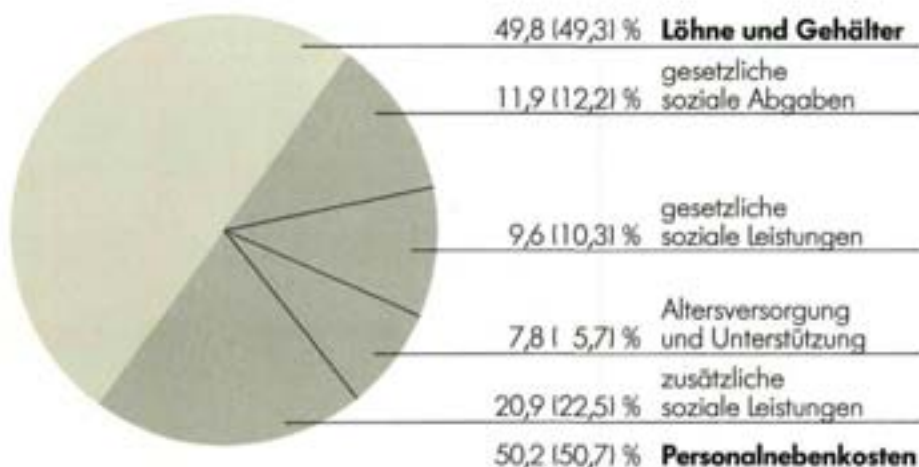
Der Volkswagen-Konzern beschäftigte am 31. Dezember 1983 insgesamt 231.710 Mitarbeiter. Das bedeutete gegenüber dem Jahresendstand 1982 eine Abnahme um 7.406 Personen oder 3,1%.

Im Inland ist der Rückgang der Belegschaftszahl um 1,1% auf 156.280 Beschäftigte vor allem auf den Personalabbau bei der Volkswagenwerk AG und der TRIUMPH-ADLER AG zurückzuführen. In den sechs Werken der Volkswagenwerk AG wurde die Zahl der Mitarbeiter um 4.361 Arbeitnehmer oder 3,7% auf 114.522 Personen reduziert. Die AUDI NSU AUTO UNION AG erhöhte die Belegschaft als Folge der Produktionssteigerung um 2.962 Mitarbeiter oder 9,7% auf 33.589 Beschäftigte.

Auftragsmangel und strukturelle Anpassungen führten bei den ausländischen Konzerngesellschaften zu einem Rückgang der Mitarbeiterzahl gegenüber dem Vorjahr um 7,0% auf 75.430 Personen. In Brasilien haben über 2.500 Arbeitnehmer das firmen-seitige Angebot zur freiwilligen Aufhebung des Arbeitsvertrages angenommen. Der Personalanstieg bei der Volkswagen de Mexico war eine Folge des geänderten Modellmix in der Produktion und der damit verbundenen 2-Schicht-fertigung des Käfer.

Anpassung an veränderte Produktionsvolumina

Die veränderten Absatzmöglichkeiten vor allem auf den europäischen Volumenmärkten sowie die schwierige Situation im Nutzfahrzeugsektor hatten bei der Volkswagenwerk AG zur Folge, daß die Belegschaft dem reduzierten Produktionsvolumen angepaßt werden mußte. Der Personalabbau



erfolgte durch Inanspruchnahme der Altersregelungen und den Nichtersatz der Fluktuation. Von 3.292 Mitarbeitern, das sind 83,2% der in Frage kommenden Personen, wurde die bei Volkswagen praktizierte Vorruhestandsregelung genutzt. Sie machte es möglich, daß alle Auszubildenden nach erfolgreichem Absolvieren der Abschlußprüfung in ein permanentes Arbeitsverhältnis übernommen werden konnten.

Die Belegschaftsstruktur der Volkswagenwerk AG hat sich 1983 geringfügig verändert; das Verhältnis Angestellte/Lohnempfänger war durchschnittlich 1:4,6 nach 1:4,8 im Vorjahr. Im Berichtsjahr mußte in den einzelnen Werken der Volkswagenwerk AG Kurzarbeit in unterschiedlicher Länge durchgeführt werden.

Steigende Zahl der Auszubildenden

Aus sozial- und regionalpolitischer Verantwortung heraus bildet die Volkswagenwerk AG gegenwärtig über den eigenen Bedarf an Fachkräften aus. 1983 wurden 1.355 gewerblich-technische und kaufmännische Auszubildende eingestellt. Insgesamt befanden sich zum Jahresende 3.927 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis und konnten einen

von 32 anerkannten Ausbildungsberufen erlernen. Damit ist die Zahl der Auszubildenden seit der Rezession von 1974 kontinuierlich gestiegen, sie hat sich sogar mehr als verdoppelt.

Angesichts der Zuspitzung auf dem Ausbildungsstellenmarkt hat sich die Volkswagenwerk AG zu einer Erweiterung der Ausbildungskapazitäten entschlossen und in einer zusätzlichen Aktion am 1. Februar 1984 weitere 150 Auszubildende eingestellt. Dabei wird die Entwicklung fortgesetzt, berufliche Qualifikationen auf aktuellem technischen und kaufmännischen Niveau zu vermitteln.

Auch die ausländischen Konzerngesellschaften kommen ihrer Verpflichtung zur Ausbildung nach. Fachpersonal, das den hohen Anforderungen unserer Fertigungsmethoden gewachsen sein muß, ist auf den lokalen Arbeitsmärkten nur schwer anzutreffen. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit aber auch aus Verantwortung für den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt in diesen Ländern betreibt der Volkswagen-Konzern die Ausbildung junger Menschen in seinen Standortländern mit hohem Aufwand. Die Ausbildung erfolgt nach dem Konzept der Volkswagenwerk AG in Übereinstimmung mit den nationalen Ausbildungsgesetzen. Ausgeweitet wurde bei einigen Gesellschaften das Volontär- und Traineeprogramm, um dem Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeitern gerecht zu werden. In Südafrika konnte im Berichtsjahr ein werkseigenes Ausbildungszentrum errichtet werden.

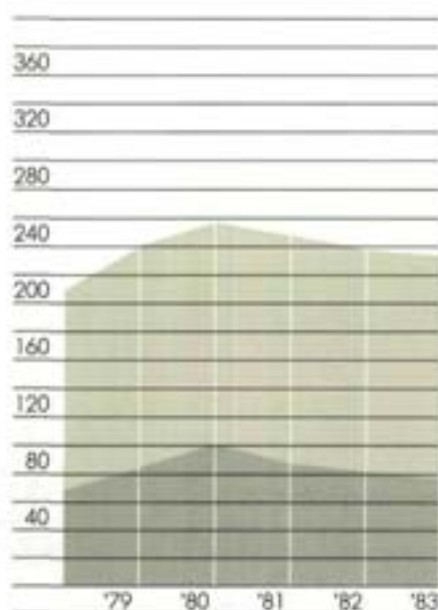
Zwischen den Bildungswesen der ausländischen Beteiligungsgesellschaften und der Volkswagenwerk AG entwickelt sich zunehmend eine fachlich koordinierte Zusammenarbeit. Sie verbindet die selbständige und eigenverantwortliche Bildungsarbeit dieser Gesellschaften im Umfeld ihrer nationalen Besonderheiten mit den unternehmerischen und sozialen Zielsetzungen des Konzerns.



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

Personalaufwand (ohne Altersversorgung) je Mitarbeiter

Belegschaft im Jahresdurchschnitt



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

Gesamt

Ausland

Bei den ausländischen Produktionsgesellschaften standen am Jahresende 1.525 Personen in einem Ausbildungsverhältnis. Damit leistete Volkswagen auch einen Beitrag zur Überwindung des gegenwärtigen Mangels an Ausbildungsplätzen in den Standortländern.

Im Rahmen der fachlichen Fortbildung liegen die Schwerpunkte auf den Gebieten der Elektronik, Hydraulik, Pneumatik und Kommunikationstechnik. Um den in Zeiten des technischen Wandels schnell wachsenden Anforderungen gerecht werden zu können, wurde im Bildungszentrum Wolfsburg das Schulungslabor für Mikroprozessortechnik erweitert und die Planung für ein weiteres für numerische Steuerungstechnik und computerunterstütztes Konstruieren abgeschlossen.

Im Rahmen der überfachlichen Weiterbildung nahmen insgesamt 2.040 Führungs- und Führungsnachwuchskräfte aus inländischen Konzerngesellschaften an 113 internen Seminaren teil. Schwerpunktartig wurde auf diesen Seminaren versucht, die Auswirkungen technologischer, ökonomischer und gesellschaftspolitischer Veränderungen auf die Führung und Zusammenarbeit im Unternehmen transparent und beherrschbar zu machen.

Höhere Kontinuität durch neue Tarifverträge

Am 1. Februar 1983 traten für die Beschäftigten der Volkswagenwerk AG neue Tarifverträge mit einer Laufzeit von 15 Monaten in Kraft. Die neuen Tarifverträge sahen eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um durchschnittlich 4 % vor, was auf Jahresbasis einen Anstieg um 3,2 % bedeutet. Gleichzeitig erhöhte sich die Ausbildungsvergütung in allen Stufen einheitlich um 33,- DM monatlich.

Schon immer war sich Volkswagen der Verantwortung als führendes Industrieunternehmen für die Wirtschaft

und Bevölkerung in den Standortländern bewußt. Die im Volkswagen-Konzern beschäftigten Personen werden anhand von Tätigkeitsmerkmalen nach ihrer Leistung bezahlt. Der Verdienst liegt in der Regel über den vorgeschriebenen Sätzen. Dabei werden hinsichtlich Geschlecht, Hautfarbe oder Nationalität keine Unterschiede gemacht. Vielmehr ist Volkswagen bemüht, weltweit zur Integration von Minderheiten beizutragen.

Leichter Anstieg des Personalaufwands

Obwohl sich die durchschnittliche Mitarbeiterzahl im Geschäftsjahr 1983 verringerte, nahmen die Personalaufwendungen des Volkswagen-Konzerns geringfügig um 2,5 % auf 12.371 Mio. DM zu. Gemessen an den Umsatzerlösen ist der Anteil des Personalaufwands allerdings von 32,2 % im Vorjahr auf 30,9 % zurückgegangen. Bei der Volkswagenwerk AG betrug der Personalaufwand 7.324 Mio. DM (+ 8,0 %).

Der absolute Anstieg ergab sich aus den Änderungen der Sozialversicherung, den zusätzlichen Leistungen aufgrund der Vorruhestandsregelungen sowie aus Tarifierhöhungen im In- und Ausland. Auch die gegenüber 1982 geringere Kurzarbeit trug zur Erhöhung bei. Die Personalnebenkosten umfaßten 50,2 % des gesamten Personalaufwands.

Die Zahl der ehemaligen Mitarbeiter der Volkswagenwerk AG oder deren Hinterbliebenen, die eine Rente aus der betrieblichen Altersversorgung erhalten, erhöhte sich zum 31. Dezember 1983 auf 21.406 Personen.

Die gesetzlich vorgeschriebene Anpassung der Renten an die Lebenshaltungskosten führte ab 1. Januar 1983 bei 2.774 Rentenempfängern zu höheren Leistungen.

Qualität der Verbesserungsvorschläge auf hohem Niveau

Die Verbesserungsvorschläge unserer Mitarbeiter trugen in weiter steigendem Maße zu Kosteneinsparungen sowie zur Verbesserung der Produktqualität, der Arbeitsabläufe und der Arbeitsbedingungen bei. Mit den um 23,4 % auf 34.542 angestiegenen Vorschlägen wird auch die zunehmende Identifikation mit dem Unternehmen und die Motivation der Mitarbeiter sichtbar.

Mit Hilfe des Vorschlagwesens als Personalführungsinstrument ist es gelungen, das geistige Potential der Mitarbeiter im In- und Ausland verstärkt zu nutzen – sowohl zum Vorteil des Unternehmens als auch zum materiellen Vorteil der Beschäftigten. Die Prämiensumme erhöhte sich im Berichtsjahr auf 9,7 (8,1) Mio. DM. Die Höchstprämie von 100.000 DM konnte siebenmal vergeben werden. Die erhebliche Steigerung der Prämiensumme verdeutlicht die Qualität der eingereichten Vorschläge und den Erfolg der daraufhin durchgeführten Maßnahmen.

Gesundheitsschutz als Vorsorge und Hilfe

Die Tätigkeit der Arbeitsmediziner des Volkswagen-Konzerns orientiert sich an der besonderen Bedeutung, die Arbeitsmedizin und Gesundheitsschutz im Rahmen der Unternehmenspolitik beigemessen wird. Der Aufgabenkatalog der arbeitsmedizinischen Dienste der einzelnen Werke liegt deutlich über dem vom Arbeitssicherheitsgesetz gesteckten Rahmen.

Besonders der Gesundheitsschutz bei den ausländischen Beteiligungsgesellschaften ist eine wirkungsvolle Ergänzung der nationalen Versorgung. In einigen Ländern stellt das Gesundheitswesen der Tochterunternehmen die wichtigste Stütze der medizinischen Versorgung dar, so daß auch die Angehörigen der Mitarbeiter von den Werksärzten behandelt werden. Die Tätigkeit des Gesundheitswesens

geht somit über die Arbeitsmedizin hinaus und trägt wesentlich zur Gesundheit der Menschen im Einzugsbereich der Werke bei. Das Spektrum der Tätigkeiten erstreckt sich von Präventivmaßnahmen über die Behandlung von Tropenkrankheiten und die Versorgung von Unfallverletzten bis hin zur Behandlung von Verstauchungen und Erkältungen. Als vorrangig werden der vorbeugende Gesundheitsschutz und die frühzeitige Einbeziehung der Arbeitsmediziner als Berater bei Planungen für neue Arbeitsplätze sowie bei Veränderungen der eingesetzten Betriebsmittel, Arbeitsstoffe und Verfahrenstechniken angesehen.

Die Werksärzte des Unternehmens konnten ihre vielfältigen Erfahrungen in Fachverbände, andere Organisationen und in die Diskussion mit arbeitsmedizinischen Instituten und Lehrstühlen einbringen. Durch eine enge Zusammenarbeit mit diesen Institutionen wurden neue Maßstäbe für künftige Aufgaben, Ziele und Aktivitäten des Gesundheitsschutzes gesetzt.

Weniger Unfälle in der Volkswagenwerk AG

Ein kontinuierlich weitergeführtes Sicherheitskonzept ist die Grundlage für den im Geschäftsjahr 1983 weiter verbesserten Unfallschutz am Arbeitsplatz. Unterstützt durch Schwerpunktmaßnahmen in den einzelnen Werken der Volkswagenwerk AG konnte der Index der Unfallhäufigkeit pro Mio. Arbeitsstunden von 18,5 auf 16,9 gesenkt werden. Die auch auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit herausragende Stellung der Volkswagenwerk AG drückt sich besonders im Vergleich mit den übrigen Berufsgenossenschaften in der Bundesrepublik Deutschland aus.

Fehlzeiten rückläufig

Die Fehlzeiten infolge Krankheit gingen 1983 in der Volkswagenwerk AG von 7,7 auf 7,5% zurück. Der Abwesenheitsstand ohne Berücksichtigung von Werksurlaub und der wegen

Kurzarbeit ausgefallenen Tage lag mit 16,9% um 0,3%-Punkte unter dem Vorjahreswert.

Diese positive Entwicklung kann jedoch im Vergleich mit Automobilunternehmen anderer Länder noch nicht zufriedenstellen. Darum wird bei Volkswagen eine weitere Verbesserung des vorbeugenden Gesundheitsschutzes mit Hilfe von Präventivmaßnahmen wie z. B. Arbeitsplatzuntersuchungen, Impfungen, Vorsorgeuntersuchungen vorgenommen und auch angestrebt, die sonstigen Ursachen zu beheben, die der zu hohen Abwesenheit zugrunde liegen.

Zusätzliche Wohnungen für Mitarbeiter

Über den Umfang des seit dem Jahr 1948 insgesamt finanziell geförderten Wohnungsbestandes von rd. 19.300 Mietwohnungen hinaus führte die Volkswagenwerk AG die Maßnahmen zur Wohnungsbeschaffung für die Mitarbeiter fort. Zusätzlich leistete das Unternehmen durch Gewährung von Baudarlehen an Werksangehörige einen wesentlichen Beitrag zur Eigentumsbildung. Mit insgesamt 34,6 Mio. DM und 1.588 geförderten Eigentumsobjekten wurde 1983 das Angebot zinsgünstiger Baudarlehen in Anspruch genommen; seit 1948 sind das insgesamt 30.800 Wohneinheiten.

Mit diesem Eigentumsbildungsprogramm förderte das Unternehmen die Bautätigkeit in den Einzugsbereichen der Werke und leistete damit auch einen positiven konjunkturellen Beitrag.

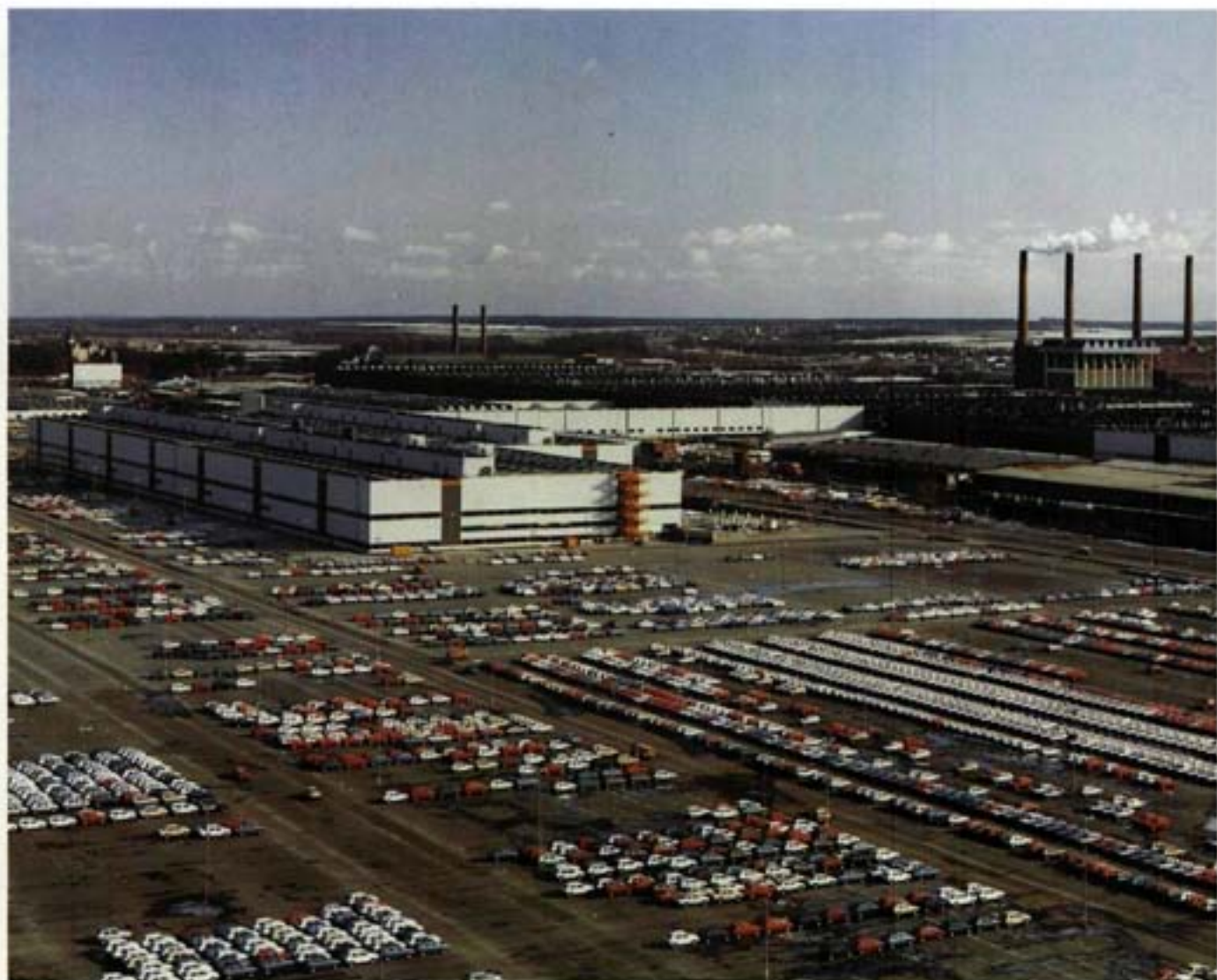


Pause – Erholung auf dem Dachgarten der Halle 54

Dank an die Belegschaft

Wir danken allen Mitarbeitern des Volkswagen-Konzerns für ihre mit großem persönlichen Einsatz geleistete Arbeit. Unser Dank gilt auch den Vertretern der leitenden Angestellten für ihr Engagement und die aufgeschlossene Zusammenarbeit. Durch eine vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit zwischen Unternehmensleitung und Betriebsräten konnten die schwierigen betrieblichen Aufgaben im Berichtsjahr sachgerecht durchgeführt werden. Der Vorstand spricht den Organen der Betriebsverfassung für ihre verantwortungsbewußte Mitarbeit seinen Dank aus.

Wir gedenken der Mitarbeiter, die im Laufe des Jahres 1983 verstorben sind.



Eine der größten Investitionen der Volkswagenwerk AG – die neue Halle 54

Die finanzielle Lage des Volkswagen-Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz aller negativen – zu meist von exogenen Einflüssen abhängigen – Entwicklungen weiterhin als gut zu beurteilen. Obwohl das größte Investitionsprogramm unserer Geschichte, dazu hohe Belastungen im Beteiligungsbereich, ergebnismindernde Vorleistungen und hinreichende Risikovorsorgen zu verkraften waren, konnten wichtige finanzwirtschaftliche Strukturen und Daten verbessert werden.

Geringe Veränderung der Bilanzrelationen

Das Gesamtvermögen des Volkswagen-Konzerns stieg vor allem infolge der Zunahme der kurzfristigen Forderungen und der flüssigen Mittel um 11,1% auf 28.755 Mio. DM. Dadurch ergab sich innerhalb der Bilanzstruktur eine leichte Verschiebung mit einem Anteil von 57,3 (54,01%) zugunsten des Umlaufvermögens.

Eine wichtige Kennzahl für die Finanzierung des Anlagevermögens ist die Deckung durch das Anlagekapital, bestehend aus Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital. Diese Relation verbesserte sich von 89,7% im Vorjahr auf 97,7%. Durch die Aufnahme der 150 Mio. DM-Anleihe der AUDI FINANCE hat sich in den ersten Monaten des Jahres 1984 diese Relation weiter verbessert.

Verbesserte Liquidität

Trotz der zur Finanzierung der außerordentlich hohen Investitionen im Anlagevermögen ausgegebenen Mittel konnte die kurzfristige Liquidität des Volkswagen-Konzerns im Geschäftsjahr 1983 weiter gesteigert werden.

Innenfinanzierung auf sehr hohem Niveau

Der Cash flow des Volkswagen-Konzerns stieg trotz des negativen Ergebnisses im Berichtsjahr um 50,8% auf 5.207 Mio. DM. Seine größte Komponente, die Abschreibungen im Anlagevermögen, nahm infolge der Fortsetzung des Investitionsprogramms der letzten Jahre wiederum deutlich zu. Auch die verstärkte Dotierung der Pensionsrückstellungen trug zur Verbesserung der Innenfinanzierung bei.

Höhere Mittelzuflüsse aus dem laufenden Geschäft konnten neben der Volkswagenwerk AG insbesondere die AUDI NSU AUTO UNION AG, die Volkswagen of America und die V.A.G. Leasing verzeichnen.

Die vorgenommenen Investitionen konnten voll durch den deutlich gestiegenen Cash flow finanziert werden. Die beträchtlich gestiegene Innenfinanzierung des Volkswagen-Konzerns führte auch zu einer Abnahme des Verschuldungsgrades von 3,5 auf 2,5 im Berichtsjahr.

Erhöhung der Liquidität aus Finanzierungsvorgängen

Der Mittelzufluß von 1.336 (1.532) Mio. DM ergab sich insbesondere aus der Zunahme des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals. So nahm der Volkswagen-Konzern im Februar 1983 unter Ausnutzung günstiger Konditionen eine Euroanleihe über 200 Mio. DM auf, die der Umstrukturierung von kurz- auf langfristige Fremdmittel diente.

Struktur der Konzernbilanz im Vergleich zum Vorjahr

	31.12. 1983		31.12. 1982	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Aktiva				
Anlagevermögen	12.265	43	11.923	46
Umlaufvermögen	16.490 ¹⁾	57	13.970 ²⁾	54
Gesamtvermögen	28.755 ¹⁾	100	25.893 ²⁾	100
Passiva				
Eigenkapital	6.708	23	6.334	24
Fremdkapital mit einer Restlaufzeit				
von mehr als vier Jahren	5.272	18	4.365	17
von 1 bis 4 Jahren	4.195	15	3.411	13
bis zu einem Jahr	12.580	44	11.783	46
Gesamtkapital	28.755 ¹⁾	100	25.893 ²⁾	100

¹⁾ gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung

Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns
(Mio. DM)

Finanzmittelfonds	31.12. 1983	31.12. 1982	Ver- änderung
Liquide Mittel, Wechsel	1.815	1.953	- 138
Wertpapiere, Eigene Aktien	2.528	1.290	+ 1.238
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen			
ohne Anzahlungen ¹⁾	4.887	4.437	+ 450
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen einschl. Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil ²⁾	12.577	11.742	- 835
			<u>+ 715</u>

Diese Veränderung ergab sich aus:

laufender Geschäftstätigkeit
(Cash flow)

Jahresfehlbetrag	- 215	
Anlageabschreibungen und -abgänge	+ 4.740	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen	+ 609	
Erhöhung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil	+ 73	+ 5.207

Finanzierungsvorgängen

Ausschüttungen an Minoritäten im Jahr 1983	- 3	
Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals	+ 1.100	
Erhöhung sonstiger Posten	+ 239	+ 1.336

Mittelbindung

Investitionen in Sachanlagen	- 4.791	
Investitionen in Finanzanlagen einschl. Zuführung zum aktiven Ausgleichsposten aus der Erst- konsolidierung	- 67	
Erhöhung der Vorräte und Anzahlungen ¹⁾	- 216	
Erhöhung der lang- und mittel- fristigen Forderungen ¹⁾	- 754	- 5.828
		<u>+ 715</u>

¹⁾ gekürzt um die passiv ausgewie-
sene Pauschalwertberichtigung
²⁾ ohne die zur Ausschüttung vorge-
sehenen Beträge

Unveränderte Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gesamtleistung des Volkswagen-Konzerns nahm um 7,0% auf 40.680 Mio. DM zu, wobei sich die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig veränderte. Erkennbar ist der Anstieg des Anteils der Abschreibungen an der Gesamtleistung, der sich 1983 auf 9,1 (8,01% erhöhte sowie die Abnahme des Anteils der Personalaufwendungen von 31,7 auf 30,4%.

Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

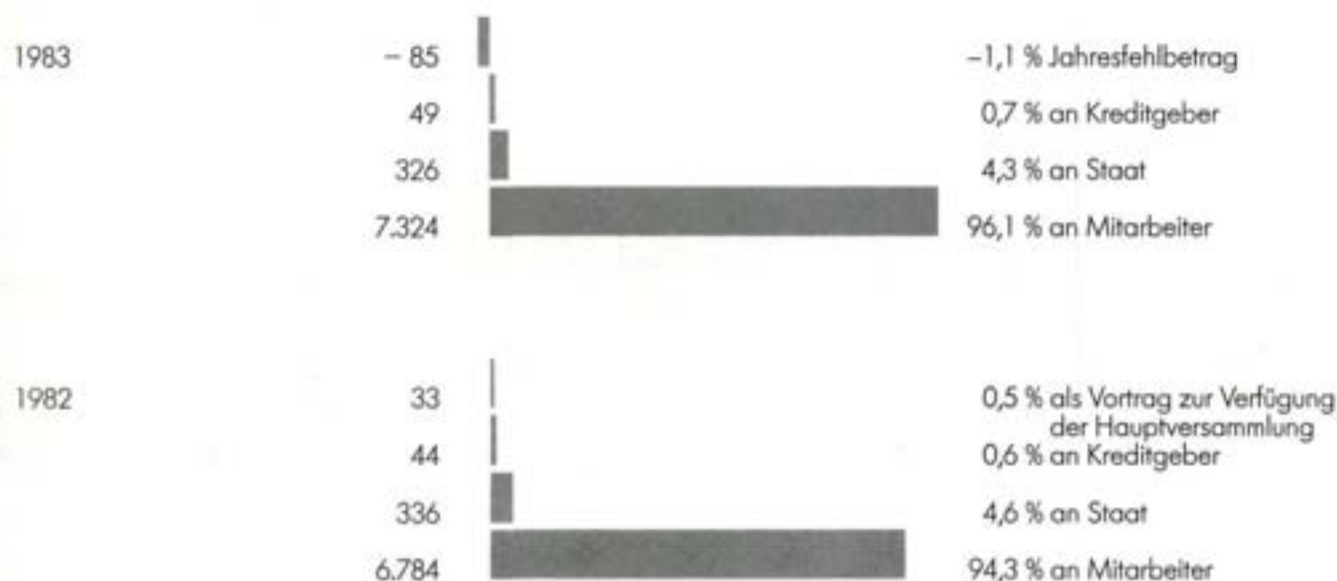
	I. I.-31.12. 1983		I. I.-31.12. 1982	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Umsatzerlöse	40.089	99	37.434	98
Bestandsveränderung	76	0	- 141	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	515	1	737	2
Gesamtleistung	40.680	100	38.030	100
Materialaufwand	20.852	51	19.573	52
Personalaufwand	12.371	30	12.069	32
Abschreibungen	3.689	9	3.038	8
Steuern	580	2	543	1
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	3.403	9	3.107	8
Jahresergebnis	- 215	- 1	- 300	- 1

Wertschöpfung der Volkswagenwerk AG

Entstehung (Mio. DM)

	1983	1982
Gesamtleistung lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung	29.597	27.248
+ übrige Erträge	1.857	1.729
= Unternehmensleistung	31.454	28.977
./. Vorleistungen (davon Materialaufwand)	21.701 (19.567)	19.814 (17.488)
./. Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen	2.139	1.966
= Wertschöpfung	<u>7.614</u>	<u>7.197</u>

Verteilung (Mio. DM)



Wertschöpfungsrechnung

Die Wertschöpfungsrechnung weist den vom Unternehmen im Verlauf eines Geschäftsjahres erzielten Wertzuwachs aus, der dem Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt entspricht.

Die Höhe der Wertschöpfung ergibt sich, wenn von der Unternehmensleistung die Sach- und Dienstleistungen – die Vorleistungen – sowie die Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen abgezogen werden.

Der erwirtschaftete Betrag wird entsprechend den bestehenden vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen an die Aktionäre, Mitarbeiter, öffentliche Hand und Kreditgeber verteilt.

Deutlich gestiegene Unternehmensleistung

Die von der Volkswagenwerk AG erwirtschaftete Unternehmensleistung hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2.477 Mio. DM bzw. 8,5% auf 31.454 Mio. DM erhöht. Sie enthält neben den Umsatzerlösen die aktivierten Eigenleistungen im Anlagevermögen, die Bestandsveränderungen bei Vorräten und die übrigen Erträge.

Die Aufwendungen für Vorleistungen stiegen um 1.887 Mio. DM auf 21.701 Mio. DM. Davon mußten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren 19.567 Mio. DM aufgewendet werden. Die Abschreibungen und Verluste aus Anlageabgängen nahmen um 173 Mio. DM auf 2.139 Mio. DM zu. Nach Abzug dieser Positionen konnte die Volkswagenwerk AG im Berichtsjahr trotz weltwirtschaftlicher Schwierigkeiten und erhöhten Konkurrenzdrucks eine Wertschöpfung von 7.614 Mio. DM erzielen, die um 5,8% über der des Vorjahres lag.

Geänderte Verteilung der Wertschöpfung

Der überwiegende Teil der Wertschöpfung entfällt naturgemäß auf die Mitarbeiter. Im Berichtsjahr waren sie jedoch – abgesehen von einer geringfügigen Steigerung für die Kreditgeber – die einzige Gruppe, die ihren Anteil an der Wertschöpfung wesentlich erhöhen konnte. Die Ursachen hierfür wurden bereits auf Seite 40 beschrieben.

Dem Unternehmen selbst standen aus der Wertschöpfung keine Mittel zur Stärkung der Finanzkraft zur Verfügung. Für die Zukunft wird es darauf ankommen, die Leistungsfähigkeit der Volkswagenwerk AG zu verbessern und damit den Aktionären der Gesellschaft eine angemessene Verzinsung ihres eingesetzten Kapitals zu gewährleisten.

Der Konkurrenzsituation im Automobilgeschäft hat der Volkswagen-Konzern durch die Fortsetzung des langfristig angelegten Investitionsprogramms auf hohem Niveau Rechnung getragen. Damit schafft das Unternehmen die Grundlage, im weltweiten Wettbewerb bestehen zu können.

Hohes Investitionsvolumen

Der Volkswagen-Konzern investierte im Geschäftsjahr 1983 weltweit 4.858 Mio. DM, davon 4.791 Mio. DM in Sachanlagen und 67 Mio. DM in Finanzanlagen. Die Investitionen im Inland verminderten sich von 3.654 Mio. DM auf 3.476 Mio. DM; im Ausland war ein Anstieg von 1.238 Mio. DM auf 1.382 Mio. DM zu verzeichnen. Damit lag der Auslandsanteil von 28,5% etwas über dem des Vorjahres. In der Bundesrepublik Deutschland ist der Volkswagen-Konzern einer der größten privaten Investoren - mit entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Zuliefer- und speziell die Investitionsgüterindustrie.

Zukunftsweisende Produktionsanlagen errichtet

Im Rahmen des Automobilgeschäfts lag der Schwerpunkt der Investitionen auf der Serienvorbereitung neuer Modelle sowie der Fortentwicklung der bewährten Produktprogramme. Des Weiteren wurde die Effizienz der Fertigung durch Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen gestärkt. Dazu wurden neue Montagehallen mit automatischen Transportsystemen, integrierten Qualitätskontrollsystemen und menschenfreundlicheren Arbeitsplätzen in den Werken Wolfsburg, Emden und Neckarsulm errichtet.

Mit dem Bau der Halle 54 in Wolfsburg und den damit zusammenhängenden neuen Fertigungs-Technologien setzte der Volkswagen-Konzern die Tradition fort, die vom Markt ausgehenden Herausforderungen als eines der ersten Unternehmen anzunehmen.

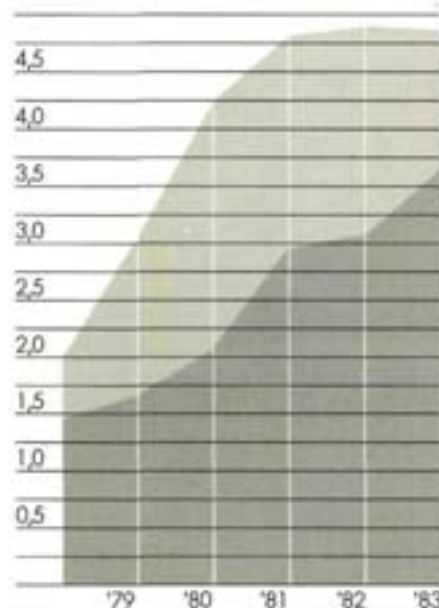
Die Volkswagenwerk AG investierte 2.444 Mio. DM, davon 1.480 Mio. DM in Sachanlagen und 964 Mio. DM in Finanzanlagen.

Schwerpunkte im Sachanlagebereich bildeten die Maschinen, Anlagen und Spezialwerkzeuge für den neuen Golf und die Halle 54. Gleichzeitig wurden die Maßnahmen zur Rationalisierung von Produktion und Materialfluß sowie zur weiteren Qualitätsverbesserung der Produkte und die Entwicklung von Anschlußprodukten fortgeführt.

Die hohen Finanzinvestitionen der Volkswagenwerk AG waren notwendig, um unsere Tochtergesellschaften in Lateinamerika finanziell durch Kapitalzuführungen zu unterstützen. Außerdem wurden bei der Volkswagen of America, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen Bruxelles die Eigenmittel aufgestockt.

Bei der AUDI NSU AUTO UNION AG standen die Produktinvestitionen für die Modelle Audi 100 Avant und Audi 200 sowie die Errichtung der neuen Montagehalle in Neckarsulm im Vordergrund. Darüber hinaus wurden Rationalisierungsmaßnahmen zur wirksamen Kostenreduzierung im

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



Investitionen

Abschreibungen

Die vielen Vorteile des Leasing nutzen immer mehr Kunden – der Passat Variant steht dabei mit an der Spitze.



Energie- und Materialflußsektor sowie Produktivitäts- und Qualitätsverbesserungen vorgenommen.

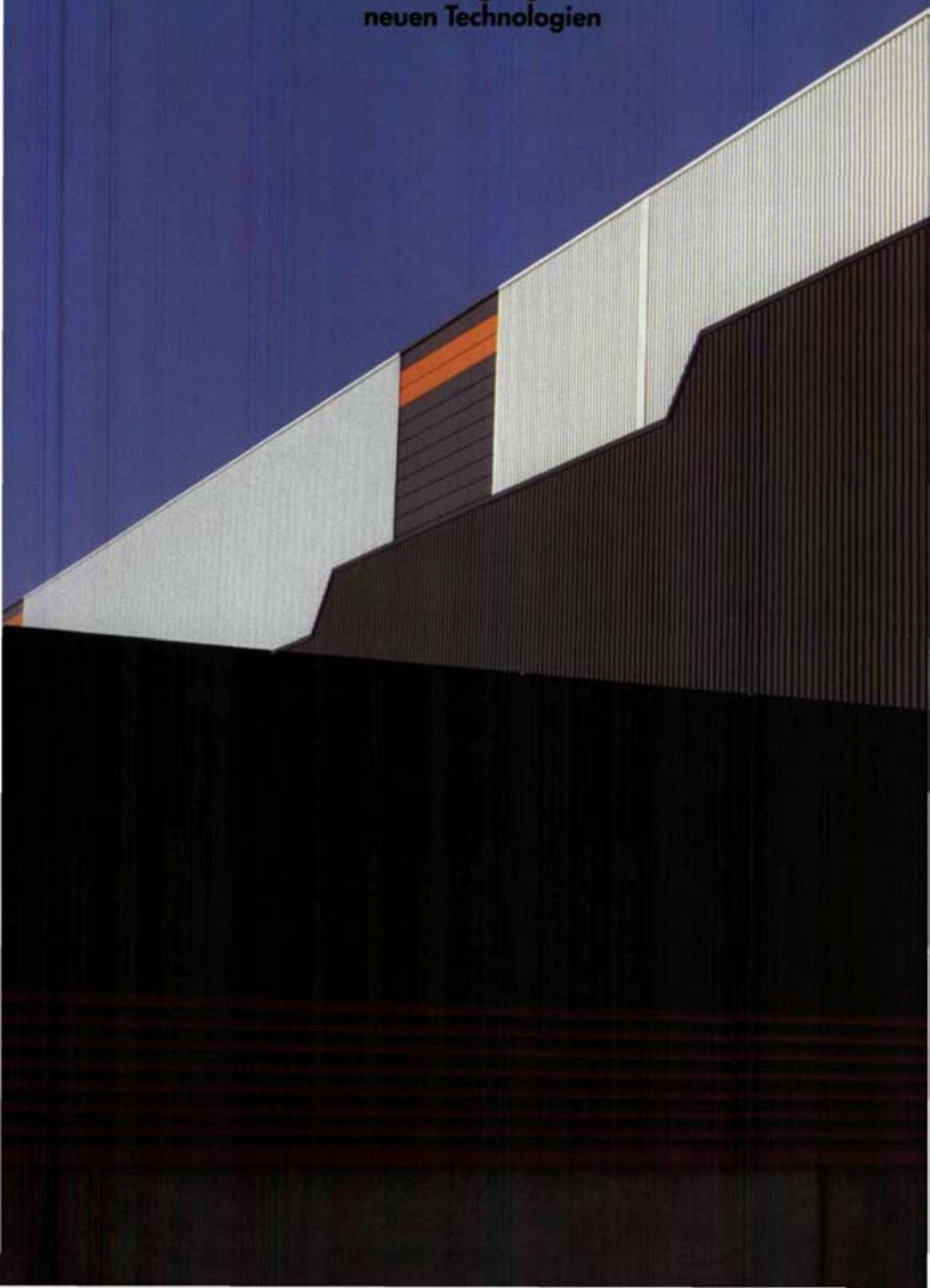
Die Investitionen der Volkswagen of America, der Volkswagen de Mexico, der Volkswagen do Brasil und der Volkswagen of South Africa betrafen schwerpunktmäßig die Einführung von neuen Modellen und die Umstellung der Fertigung.

Bei der Volkswagen Canada entstand im Rahmen des Nordamerika-Verbundes eine Produktionsstätte für die Fertigung von Einzelteilen.

Hohe Investitionen im Leasing-, Vermiet- und Büromaschinengeschäft

Einen bedeutenden Anteil am Konzern-Investitionsvolumen hat das Leasing- und Vermietgeschäft, das in der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Belgien, den USA, Mexiko und Brasilien mit Erfolg betrieben wird. Für die Ausweitung des Fahrzeugbestandes wurden im Berichtsjahr über 1 Mrd. DM investiert. Die V.A.G. Leasing, die im Automobil-Leasing-Geschäft tätig ist, konnte ihre führende Stellung in dieser Branche trotz verschärften Wettbewerbs auch 1983 behaupten.

Im Geschäftsbereich Büro- und Informationstechnik, der mit den Geschäftsaktivitäten der TRIUMPH-ADLER-Gruppe identisch ist, wurden 158 Mio. DM investiert. Das entspricht der Vorjahreshöhe. Ein wesentlicher Anteil der Investitionen bezog sich auf den weiteren Ausbau des Vermietgeschäfts in den USA, die Weiterentwicklung des Produktprogramms und die Rationalisierung der Fertigungsstrukturen.



Die Zukunft begann mit dem neuen Golf

Der Automobilbau, wie man ihn bisher kannte, erfährt gegenwärtig einen umwälzenden Strukturwandel. Eine neue, faszinierendere Phase hat ihren Anfang genommen. Ausgelöst durch die Erdölkrise der 70er Jahre sowie den erheblich verschärften internationalen Wettbewerb, wird jetzt ein enormer Entwicklungsschub wirksam. Er ist geprägt von allseitig spürbarem Qualitäts-Zuwachs und rationellerer, präziserer Fertigungstechnik. Dabei entledigt sich der Mensch zunehmend jener Aufgaben, die ihm die Maschine abnehmen kann. Die komplizierteren und damit interessanteren Aufgaben bieten den Mitarbeitern zugleich ergonomisch angenehmere Arbeitsumfelder. Ohne Übertreibung gilt schon heute, daß in Wolfsburg eine neue Ära des Automobilbaus begonnen hat.

Mit dem neuen Golf entstand erstmals in der hundertjährigen Geschichte der Automobilproduktion ein Fahrzeug, das in seinen konstruktiven Details auf sehr weitgehend mechanisierte, d. h. auf den maschinenmäßigen Ablauf umgestellte, Herstellung abgestimmt ist.



Gerade dieses Modell verkörpert den drastischen Wandel in der industriellen Praxis.

Nachdem in den letzten Jahren die Fertigung von Blechteilen und Rohkarosserien – sowie ihre Lackierung – fast vollständig mechanisiert wurde, verändert nun modernste Automatisierungstechnik auch die Fahrzeugfertigmontage. Mit diesem Sprung in die Zukunft setzt sich Volkswagen deutlich von herkömmlichen Produktionsmethoden ab. Weder in den USA noch in Japan gibt es derzeit Vergleichbares.

Solcher Fortschritt verbessert nicht nur Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Er hebt mit seiner zukunftsweisenden Spitzen-

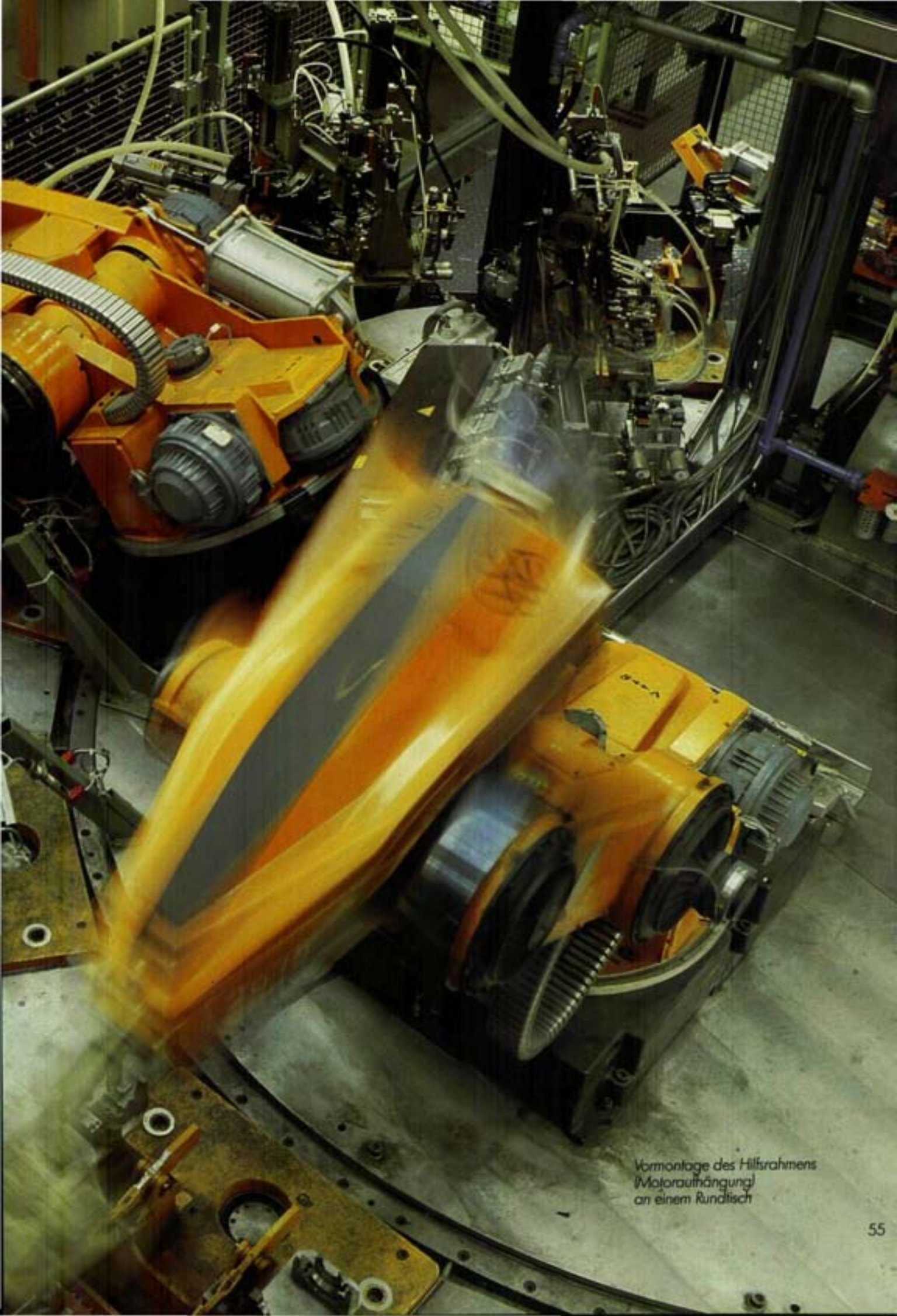
technik zugleich deutlich das Qualitätsniveau des Produkts. Zudem ermöglicht er – und hierauf legt man in Wolfsburg traditionell besonderen Wert – menschengerechtere, höherwertige Arbeitsplätze. Der neue Golf ist folglich nicht nur ein anderes Auto, er wird auch anders gebaut: von Menschen, die ihre Qualifikation mit Unterstützung des Werks erweitert haben, die unter anderem dadurch in der Lage sind, die weiterentwickelte Fertigungstechnologie sicher zu beherrschen.

Symbol der neuen Ära wurde die für den Golf zusätzlich in Betrieb genommene Halle 54 in Wolfsburg. Dort wird sehr eindrucksvoll die Innovationsfähigkeit der Fertigungstechnik bei Volkswagen spürbar; für Aktionäre, Mitarbeiter und Kunden ist sie der Beleg technischen Vorsprungs, menschenfreundlicher Arbeitsbedingungen und solider Unternehmenspolitik. Kurz, die Zukunft begann mit dem Produktionsanlauf des neuen Golf.

Karosserieinlaufstrecke vor der automatischen Montage







Vormontage des Hilfsrahmens
(Motorauflandung)
an einem Rundtisch



Weitere Automatisierung: Die Wettbewerbsfähigkeit wird gestärkt

Wir wissen, daß unser aller Wohlstand auf den Gesetzen der Marktwirtschaft basiert. Nach ihren Regeln haben jedoch nur jene Produkte Aussicht auf langfristigen Erfolg, die qualitativ eine Spitzenstellung einnehmen und – in einem rentablen Fertigungsprozeß entstanden – zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können. Der Käufer, der diesen Ausleseprozeß durch seine individuelle Kaufentscheidung bewirkt, fördert damit – als König Kunde – den technischen Fortschritt. Die Abnehmer haben erheblichen Anteil am Wandel der industriellen Fertigungsstrukturen in aller Welt.

Mechanisierung und Automatisierung der Automobil-Produktion ist folglich keine willkürlich eingeleitete industrielle Revolution, sondern die Konsequenz einer technisch und wirtschaftlich begründeten Evolution. Deren unerschöpfliche Antriebsquelle ist der zunehmend härtere internationale Wettbewerb.

Die vom Markt ausgehende technologische Herausforderung nahm Volkswagen in seiner 39jährigen Nachkriegsgeschichte stets als eines der ersten Unternehmen an. Bereits in den 50er Jahren begann im Preßwerk und im Rohbau die Mechanisierung. Für den Käfer gab es schon 1962 zum Zusammenschweißen der Rohkarosserieteile und der Rohkarosserie automatisch funktionierende Transfer-Taktstraßen. Sie waren weltweit die ersten ihrer Art und – weil ohne jegliches Vorbild – im Werk selbst entworfen worden.

In Wolfsburg begann nicht nur der rationelle Rohkarosseriebau. Auch eine Mechanisierung anderer Produktionsbereiche – etwa der Mechanischen Fertigung, des Preßwerks, der Aggregate-Montage und der Lackiererei – setzte frühzeitig Maßstäbe.

Als mit den Jahren eine neue Produktpalette den legendären Käfer verdrängte, gewann die flexible Robotertechnik zunehmend an Bedeutung. Von VW-Ingenieuren wieder selbst entwickelt und seit 1972 im Einsatz, haben Industrieroboter unter anderem den Vorteil der vielseitigen Verwendbarkeit. Sie lassen sich schnell auf eine neue Aufgabe, ein anderes Modell und auf künftige Fahrzeugtypen umprogrammieren. Volkswagen wurde Deutschlands größter Hersteller dieser „eisernen Diener“. Über 1.200 gelangten bis heute zum Einsatz.

Die umfangreichen Erfahrungen mit den ersten „Robbies“ schufen das technische Fundament für den großen Schritt zur Mechanisierung der Wagen-Fertigmontage. Zwischenstationen – vornehmlich im Rohbau – waren in den Jahren von 1972 bis 1983 notwendig. Überdies mußte das Fahrzeug in seinen konstruktiven Details auf die neue Fertigungstechnik vorbereitet, also „roboterfähig“ gemacht werden.

Wolfsburger Ingenieure analysierten gleichzeitig die Automobilproduktion in den USA, in Frankreich, Italien und nicht zuletzt in Japan. Gute Anregungen wurden übernommen, aber nirgendwo gab es ein Automatisierungsbeispiel in der gewünschten Vollständigkeit. Aus diesem Grund entwickelten sie eine eigene Technik zur weiteren Mechanisierung und Automatisierung. Ein alles verändernder Schritt war getan.

Seit dem 1. August 1983, dem Serienanlauf des neuen Golf, hat deshalb der internationale Automobilbau ein weiteres Vorbild für den technischen Fortschritt aus Wolfsburg: Mit der roboterunterstützten Produktion in der Halle 54 begann an diesem Tag bei Volkswagen ein völlig neuer Abschnitt in der Fahrzeugmontage.

**Voraussetzungen und Ziele:
hohe Rentabilität, bessere Qualität**

Die Menschen unserer Tage sind anspruchsvoller geworden: Höchste Zuverlässigkeit, beste Verarbeitung, reichhaltigere Ausstattung, niedriger Kraftstoffverbrauch und umweltschonenderer Betrieb werden gefordert. Mehr Bauteile, zusätzliche Fertigungszeiten, aufwendigere Produktionsweise und höhere Materialkosten sind die Folge. Wenn nach herkömmlichen Methoden weitergearbeitet würde, bedeutete das außerdem einen verteuerten Herstellungsprozeß.

Diese Tendenz ist nur mit durchgreifend gesteigerter Produktivität zu kompensieren. Die Lösung liegt daher ganz zwangsläufig in zunehmender Mechanisierung und Automatisierung, die in Umfang und Geschwindigkeit auch von den Steigerungen der Personalkosten abhängen. Mit dieser Entwicklung lassen sich zugleich höherwertige, d. h. automatische Regel- und Prüf-Mechanismen in den Produktionsprozeß integrieren: Maschinen kontrollieren Maschinen.

Effizientere Produktion und motiviertere Mitarbeiter bringen in hohem Maß verbesserte Qualität hervor, die die hohen Ansprüche der Volkswagen-Kunden erfüllt. Veränderte konstruktive oder fertigungstechnische Details – entstanden aus einem beispielhaften Know-how – nützen ebenfalls dem Käufer: etwa der voluminöse, verformungsstabile und schwer entflammare Kunststofftank, die korrosionsverhindernde Feinabdichtung im Rohbau, das hohlraumschützende einzigartige Heißwachsfluten der Karosserie und der besonders unempfindliche, geräuschschluckende Formteilhimmel im Dach.

Um die Fertigmontage mechanisieren zu können, muß die Fahrzeugkonstruktion „robotergerecht“ sein: Automatische Schraubsysteme sollen am Einsatzpunkt ohne Komplikationen ansetzen. Deshalb war die Reihenfolge bisheriger Montagevorgänge auf die neue Technik abzustimmen, manche konstruktive Änderung notwendig. Ein Beispiel: Auf dem integrierten Hilfsrahmen wird aus Motor, Getriebe, Querträger, Lenkung und Radaufhängung der Triebstrang gebildet und

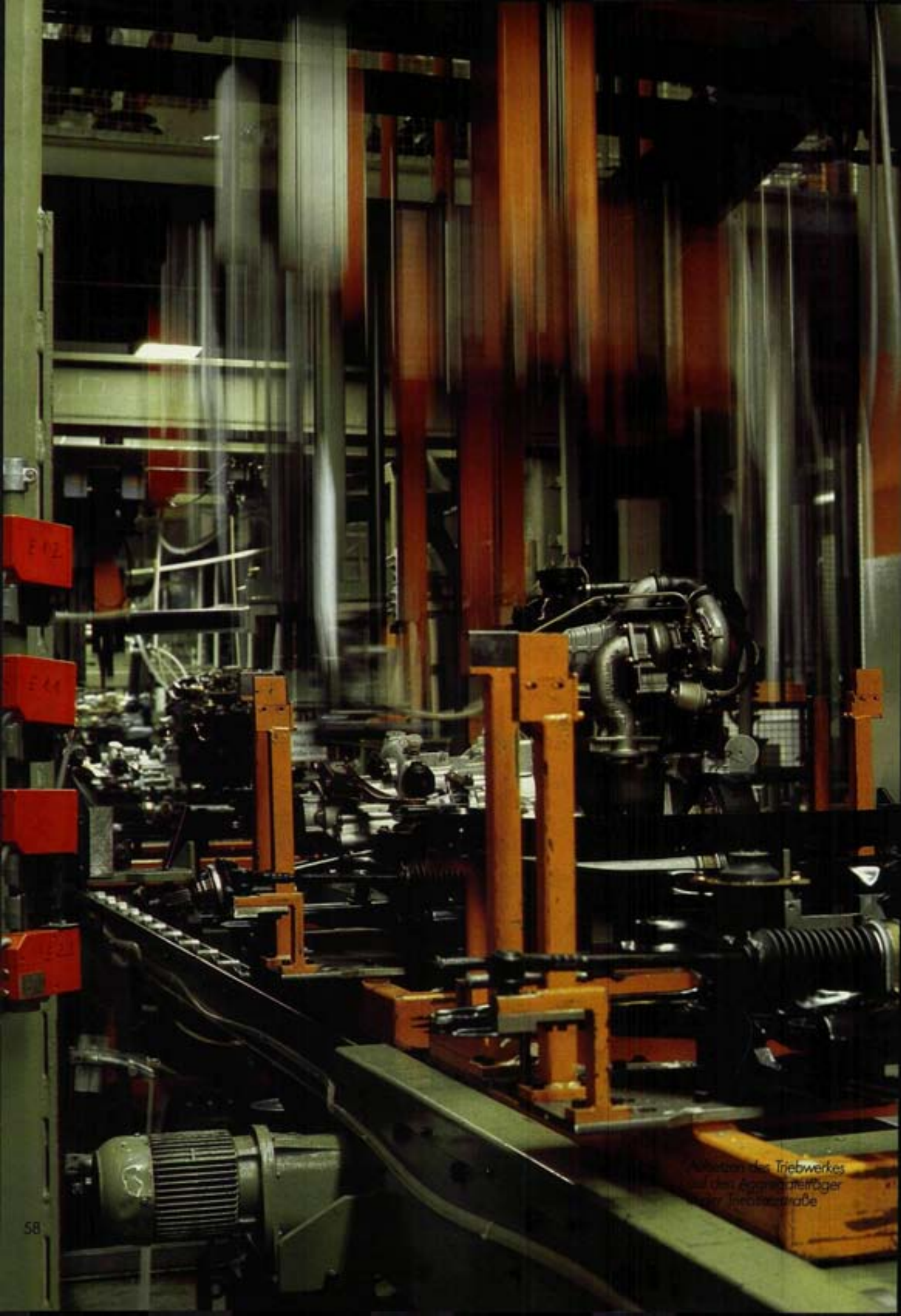
erst dann als Einheit eingebaut. Auch das früher mit der Karosserie verschweißte „Frontend“, nunmehr ein vormontierter Bausatz aus Scheinwerferträgern, Scheinwerfern, Ziergrill und anderen Einzelteilen, wird in nur einem Vorgang automatisch angeschraubt.

Mit konventionellen Automobilkonstruktionen ist ein derart rationeller Ablauf nicht möglich.

Für den Start mit dem Golf in die neue Produktionstechnik hat Volkswagen insgesamt 2,1 Mrd. DM ausgegeben. Dieser Betrag setzt sich aus 80 % Investitionen und 20 % Entwicklungskosten zusammen. Speziell für die Wolfsburger Mechanisierung der Fahrzeugfertigmontage in Halle 54 wurden 221 Mio. DM aufgewendet. Für die parallel notwendigen Maßnahmen in anderen Fabriken waren ebenfalls beachtliche Mittel erforderlich: Motorenbau in Salzgitter, Getriebefertigung in Kassel sowie Lenkung- und Achsen-Produktion in Braunschweig.

Montage der Zwischenplatte für das Anflanschen des Getriebes an den Motor





E 12

E 14

E 20

Abbau des Triebwerkes
auf dem Aggregatesträger
zur Treibachse

An der Zulieferung von Produktionsmitteln für die Fertigung des neuen Golf hatten sich fast 200 Fremdunternehmen beteiligt. Dies setzte eine sehr frühe und umfangreiche Planung, präzise Koordination und Organisation voraus. Die ersten Anfänge, Projektanstoß und Verabschiedung des Zielkatalogs, lagen im Jahr 1978.

Zwei Jahre vor Produktionsaufnahme begann die Schulung der Anlagen- und Straßenführer. Sie können ihre Fertigungsstraße „fahren“, kleinere Störungen selbst beseitigen. Parallel zur Schulung dieser Fachkräfte arbeitete sich das Instandhaltungs-Personal in den künftigen Aufgabenbereich ein. Der Schwerpunkt seiner Ausbildung lag auf Bedienung und Wartung der freiprogrammierbaren Handhabungssysteme.

Als nach ersten Einarbeitungs-Etappen die Großserie endgültig am 1. August 1983 anlief, waren beste Voraussetzungen für den reibungslosen und erfolgreichen Start gegeben.

Ablaufoptimierung vor Ort im Teach-in-Verfahren

Rationelle Systematik: Aus Einzelstücken wachsen Bausätze

Teile und Aggregate wurden früher einzeln unmittelbar am Fahrzeug montiert. Diese Methode gehört heute – bei einer Kapazität der Halle 54 von 2.400 Fahrzeugen täglich – der Vergangenheit an.

Im Erdgeschoß des neuen Fabrik-Areals entstehen schrittweise – und überwiegend ohne das Zutun von Menschenhand – komplette Bausätze: Einzelteile, Aggregate und kleinere Baugruppen wachsen zu größeren Einheiten zusammen. Diese technischen Vorgänge beeindrucken in ihrer Perfektion nicht nur den Laien. Das Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine fasziniert jeden Betrachter.

Einige Streiflichter dazu: In der Triebwerkstraße 5 wird der soeben angekommene, noch unvollständige Motor maschinell positioniert. Kaum ist die richtige Lage fixiert, führt in der Arbeitsfolge Nr. 30 die mechanische Vorrichtung eine Riemenscheibe heran und schiebt sie auf den Achsstum-

mel. Sekundenschnell sind Schrauben angesetzt und festgezogen. In der nächsten Station nimmt ein zierlicher Robby-„finger“ – fast gefühlvoll – einen Keilriemen vom Vorratsstapel und legt ihn über die Laufräder. Der folgende Automat spannt ihn und setzt die Lichtmaschine fest.

Konsolen, Anlasser und alle anderen Anbauten gelangen derart an ihren Platz. Die Computer-Regie sorgt dafür, daß stets das richtige Teil an das richtige Aggregat kommt. Aus Motor sowie Getriebe, Radaufhängungen, Federbeinen, Lenkgetriebe und Querträger entsteht auf dem Hilfsrahmen der kompakte Triebsatz.

Die anderenorts automatisch zusammengesetzte Hinterachse mit ihren Federbeinen stellt eine weitere große Baueinheit dar. Die Vormontage erleichtert später den rationellen, schnellen Einbau in die bereits lackierte und mit Heißwachs hohlraumkonservierte Karosserie.

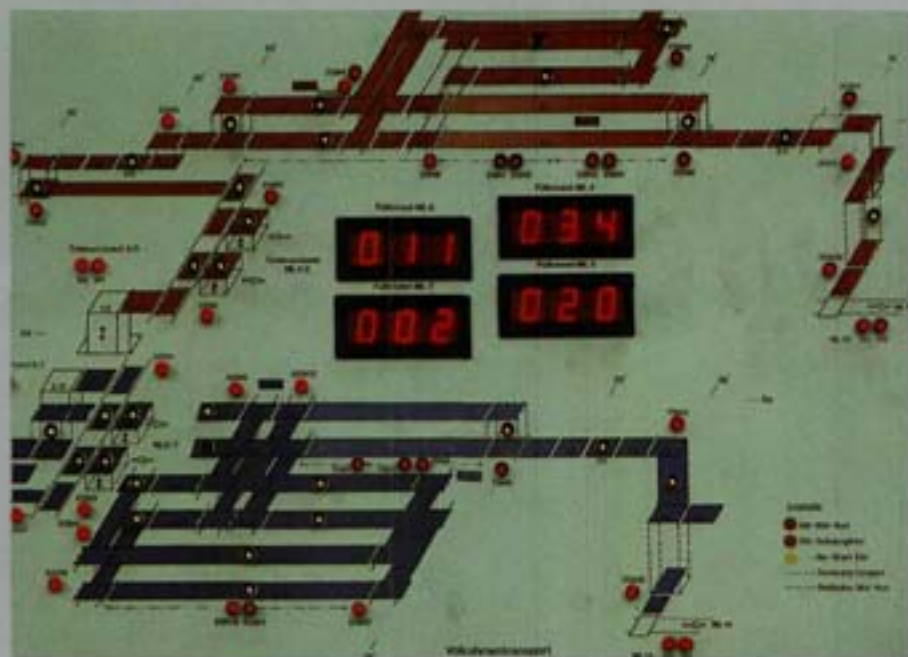
Unregelmäßigkeiten innerhalb der einzelnen Montagestufen dürfen nichts aus dem Tritt bringen: Zwischen den meisten Montageschritten liegen deshalb Pufferzonen, damit eventuelle Störungen nicht nachfolgende oder vorgeschaltete Arbeitsfolgen blockieren.

Zusammenfügen und Verschrauben sind die wesentlichen Operationen der automatischen Montage. Elektronik steuert und überwacht jeden Schraubvorgang und schließt ihn erst ab, wenn die Werte für Drehmoment und Drehwinkel in den vorgegebenen Sicherheitsbereichen liegen. Die sich selbst kontrollierenden Systeme arbeiten mit einer Wiederholgenauigkeit, die von Menschen weder in der Bausatz-Montage noch in der anschließenden Wagenfertigmontage zu erreichen ist.

Für die gesamte Steuerung des zeitlich verketteten Materialflusses zu den Arbeitsstationen sorgen drei Rechner. Sie führen das richtige Teil zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort. In kontinuierlichem Produktionsprozeß entsteht genau das vom Kunden gewünschte individuelle Fahrzeug mit seinen zahlreichen unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen.

„Intelligente“ Speichereinheiten zwischen Steuerungsrechner und Montagebefehl-Displays können Arbeitsanweisungen auf Abruf speichern und die Produktionseinrichtungen direkt steuern.





Faszinierende Technik: Entwicklungssprung in der Fertigung

Über Fördersysteme gelangen die im Erdgeschoß der Halle 54 entstandenen Bausätze in das Obergeschoß zur Fertigmontage. Dort treffen auch die in manuellen Arbeitstakten mit Fensterscheiben, Beschlägen, Kabelbäumen, Dachhimmel, Schlußleuchten und Zierteilen ausgestatteten Karosserien ein. Wieder leisten Handhabungsautomaten Fügearbeiten, ziehen elektronisch geregelte Schrauber die Verbindungen mit vorgegebenem Drehmoment fest.

Aggregate und Karosserie müssen dafür verarbeitungstechnische Voraussetzungen erfüllen. Beispielsweise wären zulässige Maßabweichungen einzuschränken, um derart komplizierte Arbeiten wie das Anbringen der Kraftstoff- und Bremsleitungen automatisieren zu können. Die Lagegenauigkeit des Fahrzeugs in den Förder-Gehängen beträgt $\pm 1,0$ mm nach dem Fixieren in der Montagestation.

Eindrucksvoll ist unter anderem eine mechanische Vorrichtung anzusehen, die im ersten Moment wie ein „Baugerüst“ aus graziilen Stabelementen aussieht. Mitten darin liegt die zunächst schnurgerade Bremsleitung, die hier maschinell mit großer Präzision Stück um Stück in allen möglichen Richtungen abgewinkelt wird, um sie genau der Kontur des Fahrzeugs anzupassen. Das geschieht unmittelbar vor dem Einbau und verhindert nachträgliches Verbiegen oder Beschädigen des Oberflächenschutzes der Rohre, weil längere Transporte überflüssig sind.

Gleich am Anfang der eigentlichen Montagelinie ist unermüdlich einer der Industrieroboter beschäftigt. Er greift sich die jeweils vorgesehene Batterie und setzt sie akkurat platziert ab. Nicht nur, daß er genau informiert ist, welcher Typ gerade gebraucht wird, er berücksichtigt auch besondere Stellungen der Batterie in Abhängigkeit davon, ob später ein Otto- oder ein Dieselmotor hinzukommt. Der Spezial-Robby „weiß“, was wohin gehört und wann er den Arm einen Moment „zum Ausruhen“ ablegen darf. Batterien wiegen bis zu 20 kg. Das ist viel Gewicht – für Menschen eine Strapaze, es stundenlang zu heben und zu bewegen.

Ein besonderes technisches Problem ist der Einbau des Triebsatzes. Damit diese große, sperrige Baueinheit koordinatenparallel ohne menschliche Beteiligung eingefahren und befestigt werden kann, muß die Frontpartie offen sein und einen ebenfalls schraubbaren Anschluß haben. Die Vormontage von Motor, Getriebe, Vorderradaufhängungen und Lenkgetriebe auf dem Hilfsrahmen vermeidet auch an dieser Stelle Arbeit über Kopf und erlaubt engere Toleranzen der Vorderachsgeometrie, weil Sturz und Spur vorab exakt einstellbar sind. Humanisierung der Arbeit also und gleichzeitige Qualitätsverbesserung.

Der ebenfalls vormontierte Frontend-Bausatz begleitet die Karosserie fast unbemerkt auf dem letzten Wegstück, bis das Herz des Fahrzeugs sicher an seinem Platz sitzt. Nun kann durch diese Einheit aus Kühlergrill, Scheinwerfern und anderen Teilen der Vorderwagen geschlossen werden. Die Systemsteuerung sorgt programmgemäß mit ihren mechanischen Schraubvorrichtungen dafür.

Ein anderes anschauliches Beispiel zur Arbeitserleichterung bietet die Abgasanlage. Sie wird unter dem Fahrzeugboden automatisch fixiert und verschraubt, ohne einen Menschen mit Oberkopfarbeit zu belasten. Auch kann den Roboter, der ein Reserverad nach dem anderen greift, nichts ermüden. Mit exakten Bewegungen legt er das Rad in den Kofferraum, ohne irgendwo anzustoßen und den Lack zu beschädigen.

Zwischendurch kontrollieren, prüfen und messen immer wieder hochqualifizierte Fachleute. Qualitätsschleusen und Qualitätsregelkreise stellen sicher, daß keine Fertigungsfehler weitergeschleppt werden. Die mechanische Montage arbeitet mit größerer Sicherheit, als es Menschen je könnten.

Nachdem der Golf im Fahrstuhl eine der fünf Montagelinien verlassen hat, erhält er in der Endmontage sein Finish durch viele fürsorgliche Hände, deren Geschicklichkeit von keiner Maschine zu ersetzen ist.

Komplettierung des Triebsatzes



Blick in die automatische Arbeitszelle







Gemeinsamer Nutzen:

Werk und Mitarbeiter profitieren

Das deutsche Sozialsystem mit seinen umfassenden Leistungen steht oft im Brennpunkt der Diskussion, wenn internationale Kostenvergleiche – etwa mit Japan – angestellt werden. Gewiß gibt es keinen Zweifel, daß ein solcher Vergleich rein rechnerisch für die Bundesrepublik Deutschland ökonomisch nachteilig ausgeht. Um dennoch die weltweite Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, ist die Rationalisierung des Fertigungsprozesses unumgänglich. Sie hat die existenziellen Interessen der Mitarbeiter jedoch zu integrieren.

Unsere Gesellschaft versteht sich als soziales Leistungsgebilde. Im Bündel der Unternehmensziele – etwa Versorgung des Marktes, Befriedigung von Kundenwünschen, Verpflichtung gegenüber Staat und Öffentlichkeit – kommen der angestrebten Verzinsung des eingesetzten Kapitals der Anteilseigner sowie der Berücksichtigung der Belegschaftsinteressen besondere Bedeutung zu.

Wir erwähnten es schon: Mit dem Wandel der Fertigungstechnik ändern sich auch viele Arbeitsplätze; einige Arbeitsvorgänge werden von Maschinen übernommen. Doch die Ziele der Ökonomie und der Humanisierung schließen sich keineswegs gegenseitig aus. Zwar wurden Arbeitsplätze in der Wagen-Fertigmontage entbehrlich, aber kein Mitarbeiter erhielt die Kündigung. Im Gegenteil: Eine ganze Reihe von ihnen konnte sich in den vom Werk kostenlos angebotenen Fortbildungskursen für anspruchsvollere Aufgaben qualifizieren – entweder zum Wartungsspezialisten für die neue Produktionstechnik oder zum Straßenführer der hochmechanisierten und mit Handhabungsautomaten bestückten Fertigungsstraßen. Sie leisteten damit ihren persönlichen Beitrag zur Umstrukturierung der Fertigung und zur Sicherung ihrer Existenz.

Kräftezehrender Arbeit in der Wagen-Fertigmontage trauert vor Ort niemand nach. Solche Tätigkeiten macht heute die Maschine. Für die verbliebenen Aufgaben sind die Montagegehänge der Karosserien nunmehr nach ergonomischen Gesichtspunkten optimal eingestellt.

Niemand bedauert das Verschwinden von weniger attraktiven Arbeitsplätzen, wenn dafür bessere angeboten werden können. Die positiven Seiten der neuen Technik werden von den meisten Mitarbeitern erkannt und akzeptiert.

Montage des vorderen Abschlußstückes

Die mit einer so umwälzenden Innovation mögliche Veränderung zum ergonomisch besseren Arbeitsplatz hat Volkswagen – unter Ausnutzung früherer wissenschaftlicher Untersuchungen – konsequent vorgenommen. Wenn der Mensch in seiner Würde und seinen tätigkeitsspezifischen Interessen respektiert wird, der Arbeitsablauf mithin human gestaltet ist, besteht eine solide Grundlage auch für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens. Verantwortungsbewußte Mitarbeit, qualitätsorientiertes Handeln und Mitdenken sind dann keine Leerformeln; persönliches Engagement im Interesse der gemeinsamen Sache erhält gute Voraussetzungen.

Kommt ein menschengerechteres Arbeitsumfeld dem Streben nach noch mehr Qualität entgegen, so dienen der Abbau extremer Arbeitsteilung



Ausdruck der Arbeitsanweisungen

und eine höhere Verantwortung des einzelnen dem gleichen Ziel. Der Produktionsprozeß wurde deshalb in überschaubare, interessante, die Monotonie überwindende Abschnitte unterteilt, deren Ausbringung die dort tätigen Arbeitsgruppen auch selbst verantworten. Jeder Bereich hat den Ehrgeiz, sein Arbeitsergebnis fehlerfrei an die nächste Einheit weiterzugeben.

Noch weiter gehen die Aktionskreise. In ihnen beraten die Mitarbeiter Aufgaben und Probleme, sie entwickeln Lösungsvorschläge und setzen diese nach Möglichkeit selbständig um. Einsatzbereitschaft, Wissen und Erfahrungen sind gefordert. Diese Elemente machen den einzelnen Mitarbeiter zufriedener. Er wird qualitätsbewußter und identifiziert sich bereitwilliger mit Aufgabe und Werk. Solche Aspekte nützen allen: Unternehmen, Kapitalgebern, Mitarbeitern und Kunden.



Einbaustation Triebsatz

Überschaubare Zukunft: Markt und Technik schreiten voran

Der neue Golf ist ein Senkrechtstarter. Sein Erfolg überrascht nicht, kennt man die konzeptionellen, konstruktiven und fertigungstechnischen Hintergründe. Am Beispiel dieses Bestsellers zeigt sich deutlich, daß Volkswagen auf die Herausforderungen des internationalen Marktes mit den richtigen Mitteln reagiert hat.

Nur gut vier Monate nach Produktionsanlauf – und zwei Monate schneller als beim Vormodell – rollte am 22. Dezember 1983 der 100.000ste neue Golf zum Kunden! Der Käufer honoriert also mit seiner Kaufentscheidung das wesentlich verbesserte Produkt. Er erkennt an, welche Spitzentechnik ihm heute mit diesem Fahrzeug preiswert geboten wird. Gleiches gilt für alle Konzern-Produkte.

Die Marktforschung rechnet mit wachsenden Ausstattungsansprüchen an die Automobile der Zukunft.

Mit Sicherheit wird der Nachfolger des heutigen Golf noch aufwendiger sein. Daher erwartet man eine Steigerung der Arbeitsinhalte gegenüber dem derzeitigen Niveau. Um diese zusätzlich bewältigen und im zunehmend härteren Wettbewerb bestehen zu können, ist der Einsatz weiterer mechanisierter Produktionsabschnitte unerlässlich.

Die „Geisterfabrik“ bleibt dennoch Utopie: Die 1983 eingesetzten Handhabungsautomaten besitzen sieben Freiheitsgrade (mögliche Bewegungsrichtungen), die von morgen werden vielleicht vierzehn haben; der menschliche Arm verfügt über 32. Nicht nur deshalb bleibt der Mensch in der Automobilfabrik unverzichtbarer Mittelpunkt des Geschehens.

Gesellschaften des Volkswagen- Konzerns

Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns

Stand 31. Dezember 1983



Produktionsgesellschaften
 Vertriebsgesellschaften
 Sonstige Gesellschaften

in den Konzernabschluß
 einbezogene Gesellschaften¹⁾



¹⁾ Die VOTEX Warenhandelsgesellschaft mbH wurde am 20. Januar 1984 in VOTEX GmbH umbenannt.

Wesentliche Daten wichtiger Beteiligungsgesellschaften

Produktionsgesellschaften

Automobilbereich

	Umsatz			Absatz		
	Mio. DM 1983	Mio. DM 1982	Veränd. %	Fahrz. 1983	Fahrz. 1982	Veränd. %
AUDI NSU AUTO UNION AG	8.019	6.127	+ 30,9	388.610 ²⁾	325.327 ²⁾	+ 19,5
Volkswagen do Brasil S.A. ¹⁾	3.465	4.064	- 14,8	344.291	323.582	+ 6,4
Volkswagen Caminhões Ltda.	172	196	- 12,0	4.284	4.105	+ 4,4
Volkswagen Argentina S.A.	277	205	+ 35,4	18.326	14.767	+ 24,1
				2.576 ³⁾	4.060 ³⁾	- 36,6
Volkswagen of America, Inc. ¹⁾	7.641	5.955	+ 28,3	230.926	202.026	+ 14,3
Volkswagen de Mexico, S. A. de C. V. ¹⁾	1.030	2.005	- 48,6	92.154	140.874	- 34,6
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. ¹⁾	999	961	+ 4,0	42.745	50.212	- 14,9
Volkswagen Bruxelles S.A.	1.410	1.430	- 1,4	120.746	124.442	- 3,0

Bereich Büro- und Informationstechnik

TRIUMPH-ADLER AG ¹⁾	2.025	1.964	+ 3,1	-	-	-
--------------------------------	-------	-------	-------	---	---	---

Vertriebsgesellschaften

V.A.G. France S.A. ¹⁾	2.171	2.220	- 2,2	129.675	141.166	- 8,1
Volkswagen Canada Inc. ¹⁾	762	548	+ 39,0	26.404	19.529	+ 35,2

¹⁾ Teilkonzern

²⁾ einschl. 30.397 (20.184) Porsche-Fahrzeuge

³⁾ Anteil Nutzfahrzeuge

Produktion**Investitionen****Belegschaft**

Fahrz. 1983	Fahrz. 1982	Veränd. %	Mio. DM 1983	Mio. DM 1982	Veränd. %	am 31.12. 1983	am 31.12. 1982	Veränd. %
388.610 ²¹	325.327 ²¹	+ 19,5	397	772	- 48,6	33.589	30.627	+ 9,7
341.354	324.133	+ 5,3	296	464	- 36,3	32.620	36.298	- 10,1
3.957	3.620	+ 9,3	2	13	- 81,6	1.548	2.179	- 29,0
18.110	12.861	+ 40,8	28	27	+ 5,5	3.146	3.281	- 4,1
100.310	92.157	+ 8,8	414	345	+ 19,7	6.740	8.203	- 17,8
86.607	143.565	- 39,7	143	166	- 13,9	12.914	12.165	+ 6,2
41.958	51.846	- 19,1	154	109	+ 41,2	7.253	7.799	- 7,0
120.746	124.442	- 3,0	50	20	x	4.535	4.627	- 2,0
-	-	-	158	162	- 2,4	11.049	11.246	- 1,8
-	-	-	204	158	+ 28,9	963	930	+ 3,5
-	-	-	50	2	x	403	409	- 1,5

**AUDI NSU AUTO UNION AG
Neckarsulm**

An der Nachfragebelebung auf dem Automobilmarkt in der Bundesrepublik Deutschland nahmen die Audi-Fahrzeuge, die über die Volkswagenwerk AG abgesetzt werden, überdurchschnittlich teil. Obwohl die anhaltende wirtschaftliche Stagnation in mehreren europäischen Ländern sowie wechselkursbedingte Wettbewerbsnachteile den Export in diese Länder beeinträchtigten, stieg der Verkauf von Audi-Fahrzeugen auf den Auslandsmärkten insgesamt um 5,3%.

Das Jahr 1983 stand für AUDI im Zeichen des Markterfolgs des Audi 100 und der Einführung neuer Modelle. Nachdem das zukunftsweisende Gesamtkonzept des Fahrzeugs schon kurz nach seiner Präsentation durch zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen bestätigt worden ist, folgten 1983 u. a. Auszeichnungen wie: „Auto der Vernunft“, „Goldene Hupe“, „Design-Preis“ und „Preis für Technische Innovation“. Die Verleihung des „Goldenen Lenkrads 1983“ für den Audi 200 Turbo bestätigt das innovative Gesamtkonzept dieser Modellreihe. Mit der Einführung des preisgünstigen Audi 80 quattro mit 85 kW/115 PS-5-Zylinder-Einspritzmotor ist die hochwertige Allrad-Technik noch größeren Käuferschichten zugänglich gemacht worden. Ende November 1983 lief der zweimillionste Audi 80 vom Band.

Aufgrund des gestiegenen Absatzes und des wesentlich größeren Anteils höherwertiger Fahrzeuge erzielte AUDI 1983 den bisher höchsten Umsatz der Firmengeschichte. Auch das Unternehmensergebnis fiel gegenüber dem Vorjahr deutlich besser aus.



Eine der vielen Auszeichnungen für den Audi 100

Volkswagen do Brasil S.A.
São Bernardo do Campo, Brasilien
Teilkonzern

Die Situation in Brasilien war geprägt von einer beschleunigten Inflation, die sich im Jahr 1983 auf 211% steigerte, und einer weiterhin hohen Auslandsverschuldung von über 90 Mrd. US\$. Insbesondere auf Veranlassung des Internationalen Währungsfonds hatte die Regierung zusätzlich wirtschaftspolitische Maßnahmen eingeleitet, die in ihrer Wirkung alle Bereiche der brasilianischen Wirtschaft stark beeinflussten. Der Automobilsektor wurde durch den Kaufkraftentzug infolge der Minderung von Realeinkommen und gestiegener Arbeitslosigkeit sowie durch das weiterhin extrem hohe Zinsniveau besonders hart getroffen.

Die Entwicklung des brasilianischen Automobilmarktes wurde 1983 von zwei gegenläufigen Trends beeinflusst. Während im ersten Halbjahr aufgrund der zeitlich begrenzten Verbrauchsteuerbefreiung für alkoholangetriebene Taxis und durch die von den Regierungsbehörden künstlich niedrig gehaltenen Preise noch relativ zufriedenstellende Absatzzahlen verzeichnet werden konnten, führte die verstärkt restriktive Wirtschaftspolitik in der zweiten Jahreshälfte zu einer zunehmenden Käuferverunsicherung mit deutlicher Marktabschwächung. Diese Entwicklung hatte einen immer schärfer werdenden Konkurrenzkampf zur Folge. So mußte die Gesellschaft im Inland einen Absatzrückgang auf 281.291 Fahrzeuge (-1,9%) hinnehmen. Dabei nahm der Pkw-Marktanteil mit 253.240 Einheiten von 44,9 auf 41,6% und der Marktanteil für leichte Nutzfahrzeuge mit 28.051 Automobilen von 42,8 auf 35,7% ab.

Auch die Exportsituation war wegen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Hauptabnehmerländer generell problematisch.

Aufgrund von Sondergeschäften im Export konnten jedoch die Stückzah-

len des Vorjahres um 71,2% übertrafen werden. Somit erreichte die Volkswagen do Brasil ein um 6,4% höheres Gesamtabsatzvolumen.

Bei einem Vergleich mit dem Vorjahr der in D-Mark ausgewiesenen Werte ist die im Februar 1983 erfolgte Maxi-Abwertung des Cruzeiros, die eine Verteuerung des US-Dollars um 30% bewirkte, zu berücksichtigen. Im Gesamtjahr 1983 verteuerte sich die D-Mark gegenüber dem Cruzeiro um 240%.

Das Grundkapital der Volkswagen do Brasil wurde um 123,3 Mrd. Cr\$ auf 168,7 Mrd. Cr\$ erhöht. Hiervon entfielen 79,0 Mrd. Cr\$ auf Einlagen der Gesellschafter (davon Volkswagenwerk AG: 63,2 Mrd. Cr\$ = rd. 194 Mio. DM) zur Stärkung des Eigenkapitals und zur Finanzierung notwendiger Investitionen sowie 44,3 Mrd. Cr\$ auf die Umwandlung inflationsbedingter Rücklagen entsprechend der brasilianischen Gesetzgebung.

Die hohen Finanzierungskosten sowie eine weiterhin nicht ausreichende Kapazitätsauslastung haben im Zusammenhang mit der wieder eingeführten Preiskontrolle die Ertragslage der Gesellschaft stark beeinträchtigt und zu einem erheblichen Verlust geführt. Auch in dem nach brasilianischem Aktienrecht erstellten Jahresabschluß mußte ein negatives Ergebnis ausgewiesen werden.

Volkswagen Caminhões Ltda.
São Bernardo do Campo, Brasilien

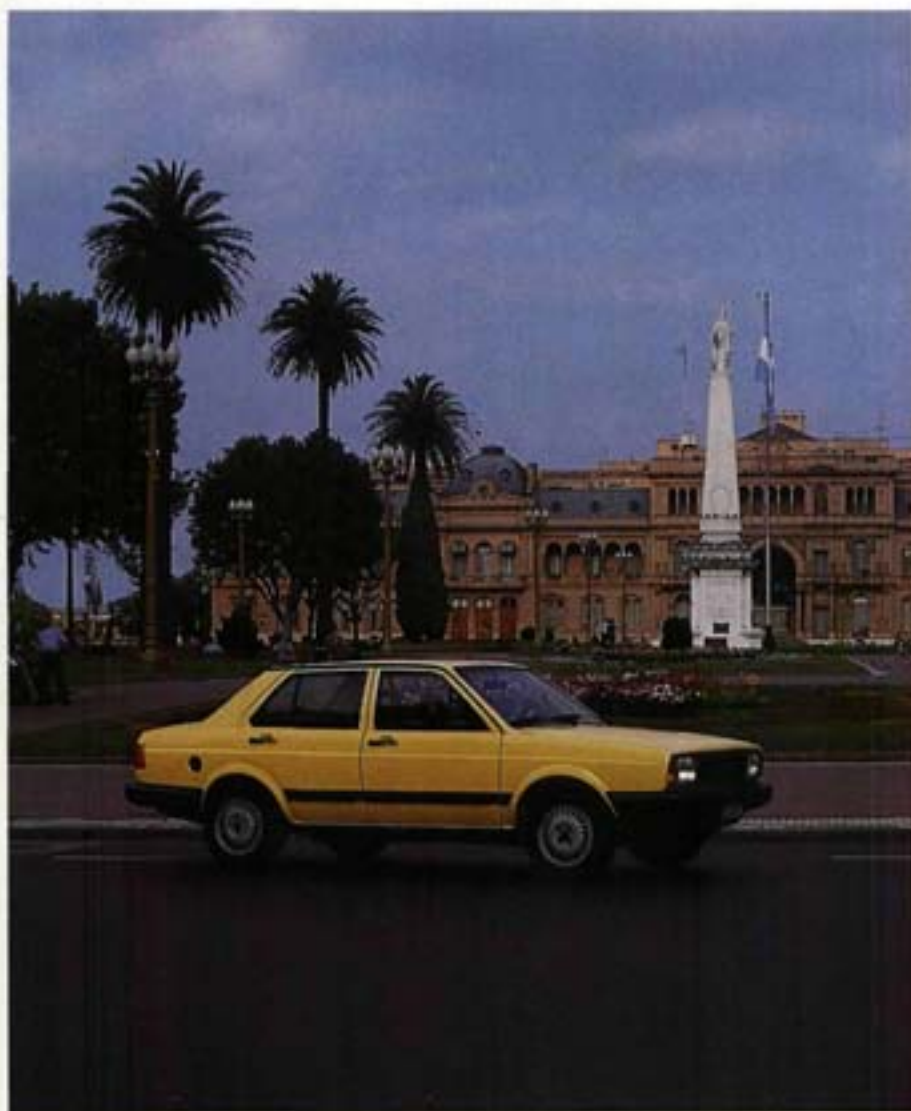
Das Produktprogramm der Volkswagen Caminhões umfaßt die Tonnageklassen 6, 11, 13 und 21t Gesamtgewicht und setzt sich aus Dodge-Lkw-Modellen (Bereich 13/21t) und der Volkswagen-Reihe (Bereich 6, 11 und 13t) zusammen.

Trotz der 1983 weiter rückläufigen Lkw-Gesamtmarktentwicklung konnte die Gesellschaft in ihrem Wettbewerbsbereich als einziger Lkw-Hersteller den Vorjahresabsatz auf dem Inlandsmarkt mit 3.881 Einheiten (+20,0%) ausweiten und ihre Marktposition verbessern. Im Wettbewerbsbereich zwischen 6 und 21t Gesamtgewicht belief sich der Marktanteil auf 14,2% gegenüber 9,7% im Vorjahr. Die Exportsituation der Gesellschaft verschlechterte sich mit 331 abgesetzten Einheiten (-51,3%) weiter.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr setzte das Unternehmen die Anpassungen an die anhaltend ungünstige Situation fort. So wurde die Zusammenarbeit mit der Volkswagen do Brasil weiter verstärkt, um durch eine bessere Auslastung der gemeinsamen Kapazitäten zusätzliche Einsparungspotentiale zu erschließen.

Das Stammkapital der Gesellschaft wurde von 21,5 Mrd. Cr\$ auf 47,5 Mrd. Cr\$ erhöht. Diese Kapitalheraufsetzung resultiert aus der von der Volkswagenwerk AG zur Stärkung der Eigenkapitalbasis vorgenommenen Kapitalerhöhung von 25,5 Mrd. Cr\$ 192,2 Mio. DM) und der Kapitalisierung einer Rücklage in Höhe von 0,5 Mrd. Cr\$.

Das Unternehmen schloß das Geschäftsjahr 1983 mit einem erheblichen Verlust ab.



Sehr erfolgreiche Markteinführung des
Gacel – erster in Argentinien gefertigter
Volkswagen-Pkw

**Volkswagen Argentina S.A.
Buenos Aires, Argentinien**

Das Jahr 1983 stand in Argentinien im Zeichen des Übergangs zu einer Zivilregierung, die am 10. Dezember 1983 ihr Amt antrat. Eine Gesamtverschuldung von über 40 Mrd. US\$ und eine Inflationsrate von mehr als 400% stellten für die neue Regierung eine erhebliche Belastung dar. Notwendige Umschuldungsverhandlungen mit dem Internationalen Währungsfonds konnten von der Militärregierung nicht abgeschlossen werden; der daraus resultierende Devisenmangel

führte im vierten Quartal 1983 zu scharfen Importrestriktionen.

Unter Berücksichtigung dieser ungünstigen Rahmenbedingungen und vieler noch ungelöster Aufgaben hat sich die Volkswagen Argentina relativ gut auf dem Markt behauptet. Sie konnte ihren Gesamt-Marktanteil durch eine Erhöhung des Pkw-Absatzes gegenüber dem Vorjahr von 10,3 auf 11,8% steigern. Auf dem Nutzfahrzeugmarkt – in dem die Gesellschaft mit dem Transporter vertreten ist – war der Marktanteil rückläufig. Im September 1983 wurde der Volkswagen Gacel neu eingeführt und vom Publikum positiv aufgenommen. Mit diesem Fahrzeug hat die Gesellschaft den ersten in Argentinien gefertigten Volkswagen-Pkw im Programm; wesentliche Teile und Komponenten werden von der Volkswagen do Brasil zugeliefert.

Die verfügbaren Importbeschränkungen beeinträchtigten im vierten Quartal 1983 die Produktion der Gesellschaft erheblich; das bestehende Absatzpotential konnte nicht mehr voll ausgeschöpft werden. Ein im Dezember 1983 zur Inflationsbekämpfung von der Regierung verhängter, bis 12. Januar 1984 andauernder Preisstopp führte – neben Ertragseinbußen – zu einer Kaufzurückhaltung bis kurz vor Ende dieser Maßnahme. Besonders Anfang Januar 1984 stiegen die Verkäufe deutlich an und verdoppelten sich insgesamt gegenüber dem Vormonat.

Für das Geschäftsjahr 1983 wies die Gesellschaft einen Verlust aus.



Der Golf GTI – gleich nach der Markteinführung in den USA ein großer Erfolg

**Volkswagen of America, Inc.
Troy, Michigan, USA**

Teilkonzern

Die amerikanische Automobilindustrie verzeichnete 1983 insgesamt eine deutliche Absatzbelebung. Bei sinkenden Treibstoffpreisen und damit nachlassender Bedeutung des Arguments der Kraftstoffersparnis erfolgte der Zuwachs hauptsächlich bei den großen Fahrzeugen. Bei den Dieselfahrzeugen mußte allerdings ein Nachfrageeinbruch von 45 % gegenüber dem Vorjahr hingenommen werden.

Wegen der guten Marktaufnahme des im Modelljahr 1983 eingeführten Rabbit GTI, der bis zum Jahresende ein Verkaufsvolumen von über 36.000 Fahrzeugen erreichte, erhöhte sich der Absatz des Rabbit um 15,9 %. Die importierten Volkswagen-Modelle konnten sogar eine Steigerung von 36,8 % erzielen.

Die Porsche-Audi-Division der Volkswagen of America konnte den Absatz von Porsche-Fahrzeugen 1982 um 20,0 % und 1983 um 58,7 % steigern. Gleichwohl hat die Dr. Ing. h. c. F. Por-

sche AG unserer amerikanischen Tochtergesellschaft mitgeteilt, den Vertrag über den Vertrieb der Porsche-Produkte nicht über den 31. August 1984 hinaus verlängern zu wollen. Die von der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG geplante Neuordnung ihres Vertriebes in den USA hat zu rechtlichen Auseinandersetzungen, insbesondere mit der Großhandelsebene, geführt. Die Volkswagen of America wird dabei ihre Rechtsposition wahren.

Die starke Ausweitung des Audi-Absatzes durch die Porsche-Audi-Division der Volkswagen of America im letzten Quartal 1983 beweist, daß die Marke auf eine große Nachfrage nach hochwertigen Automobilen europäischer Technologie trifft. Wegen der erst in der zweiten Jahreshälfte 1983 vorgenommenen vollen Marktbefüllung mit dem neuen Audi 5000 (Audi 100 in Europa) konnte sein Erfolg die Absatzzahl noch nicht nachhaltig beeinflussen, so daß die Audi-Modelle übers Jahr gesehen einen Rückgang von 7,4 % zu verzeichnen hatten. Allerdings war der Audi 5000 bereits im Dezember 1983 die Nr. 1 unter den großen Importwagen. Volkswagen of America plant darüber hinaus, Audi in die Spitzengruppe der Anbieter im wachsenden Marktsegment sportlicher Fahrzeuge zu führen.

In Anpassung an die veränderte Marktsituation im Kleinwagenbereich wurde das Montagewerk in Sterling Heights verkauft. Im Rahmen der strukturellen Anpassungsmaßnahmen war eine Reduzierung der Belegschaft unvermeidbar.

Zur Stärkung der Kapitalbasis wurden die Eigenmittel im Juli 1983 um 75 Mio. US\$ erhöht.

Nachfragebelebung, Wechselkursituation sowie durchgreifende Rationalisierungsmaßnahmen in allen Bereichen des Unternehmens haben dazu geführt, daß die Gesellschaft 1983 wieder einen Gewinn ausweisen konnte.



Der Käfer –
auch weiterhin in Europa sehr beliebt

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

Teilkonzern

Mexiko war aufgrund der negativen Zahlungsbilanzsituation und der hohen Verschuldung zu einer strikten Anti-Inflationspolitik gezwungen.

Zum Ende des Jahres 1983 wurden gesetzliche Regelungen eingeführt, die eine Verminderung der Modellvielfalt und Erhöhung der Seriengrößen vorschreiben. Danach dürfen ab dem Modelljahr 1984 nur drei Typen mit jeweils sieben verschiedenen Modellen pro Unternehmen hergestellt werden. Für spätere Modelljahre sind zusätzliche Einschränkungen vorgesehen. Zusammen mit weiteren restriktiven Auflagen sind daher für die mexikanische Automobilindustrie in den nächsten Jahren deutliche Veränderungen zu erwarten.

Die Einführung von Preiskontrollen für Unternehmen der Automobilindustrie wurde mit politischen Zwängen begründet, benachteiligte diese Gesellschaften aber erheblich, zumal die Zulieferindustrie keinerlei Preiskontrollen unterlag. Verzögerte und ungenügende Preiserhöhungen und hohe Kostensteigerungen beim Material ließen für unsere Gesellschaft nur noch unzureichende Deckungsbeiträge zu. Die 1982 erreichte starke Marktposition mußte teilweise preisgegeben werden, wodurch sich 1983 der Pkw-Marktanteil von 38,4 auf 32,9% reduzierte und das Niveau des Jahres 1981 erreichte. Dabei zeigt der Käfer auch heute noch eine beachtliche Stärke auf dem Markt. Der um fast 25% auf nahezu 17.000 Fahrzeuge gesteigerte Export nach Europa ist hauptsächlich dem Käfer zu verdanken.

Zum Abbau der Verbindlichkeiten und zur Verringerung der Kreditkosten wurde im Juli 1983 eine Kapitalerhöhung von 2,4 Mrd. mex \$ (50 Mio. DM) durchgeführt.

Die Ablösung der Alt Fremdwährungsverbindlichkeiten über ein Währungskurs-Sicherungssystem der mexikanischen Staatsbank erforderte beträchtliche Peso-Mittel und belastete die Ergebnisrechnung. Die Gesellschaft schloß das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem erheblichen Verlust ab.

Der Audi 100 – auch in Südafrika
erfolgreich neu eingeführt



Ein erfolgreicher Oldtimer von Audi fand
in Südafrika große Beachtung.

**Volkswagen of South Africa
(Pty.) Ltd.**

Uitenhage, C.P., Südafrika

Teilkonzern

Die südafrikanische Wirtschaft war auch 1983 von der seit nunmehr zwei Jahren anhaltenden Rezession geprägt, die durch eine ungewöhnlich lange Trockenheitsperiode noch verstärkt wurde. Parallel zur gesamtwirtschaftlichen Situation ging der Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 4 % zurück. Entsprechend entwickelten sich auch die Verkaufsstückzahlen der Volkswagen of South Africa rückläufig. Der zunehmende Marktdruck der Konkurrenz aufgrund der Vorstellung zahlreicher neuer Modelle bewirkte einen Rückgang des Marktanteils um 1 %-Punkt auf 11,5 %. Zur Stärkung der Wettbewerbsposition erfolgte im November 1983 die Markteinführung des neuen

Audi 100, der bereits im Dezember 1983 auch in Südafrika als „Auto des Jahres“ ausgezeichnet wurde.

Zur Finanzierung des hohen Investitionsvolumens wurden die Eigenmittel im Mai 1983 um 50 Mio. R (19,6 Mio. DM) aufgestockt.

Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr ein positives Ergebnis.

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

Der Absatz der von dieser Gesellschaft gefertigten Fahrzeuge erfolgt über die Volkswagenwerk AG. Aufgrund absatzbedingter Produktionseinschränkungen lag das gesamte Leistungsvolumen bei nahezu vollständiger Nutzung der arbeitstäglichen Fertigungskapazität knapp unter dem des Vorjahres.

Im November 1983 wurde bei der Volkswagen Bruxelles die Produktion des neuen Golf aufgenommen.

Unter Ausnutzung nur befristet gültiger Steuervorteile in Belgien wurde im Dezember 1983 im Wege des Schütt-aus-Hol-zurück-Verfahrens eine Kapitalerhöhung von 1,5 Mrd. bfrs (73,6 Mio. DM) vorgenommen.

Die Gesellschaft erzielte einen befriedigenden Gewinn.



*Stapelhaus für lackierte Rohkarosserien
bei der Volkswagen Bruxelles*

Für hohe Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit überall bekannt – der Volkswagen-Transporter

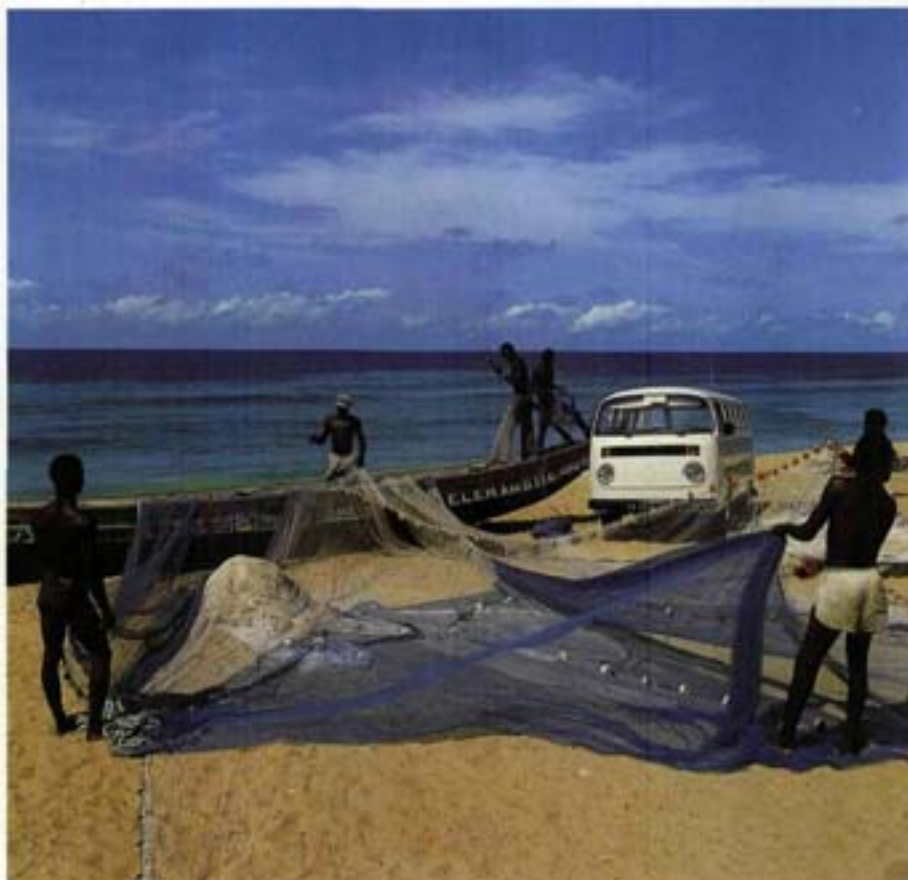
Volkswagen of Nigeria Ltd. Lagos, Nigeria

Nigeria wurde als Erdölexportierendes Land in den letzten beiden Jahren von dem Rückgang der Ölnachfrage auf den Weltmärkten hart getroffen. Der Devisenmangel zwang die Regierung zu drastischen Importverboten und restriktiven Devisenzuteilungen. Da die nigerianische Industrie jedoch in hohem Maße auf den Import von Vorprodukten angewiesen ist, kam die wirtschaftliche Aktivität im Lande weitgehend zum Erliegen. Firmenzusammenbrüche und zeitweise Schließungen von Fabriken waren an der Tagesordnung. Auch die Volkswagen of Nigeria mußte 1983 an insgesamt 69 Tagen die Produktion einstellen, weil ihr nicht in ausreichendem Umfang Devisen für den Import von CKD-Material zugewiesen wurden.

Am 31. Dezember 1983 setzte das Militär die Zivilregierung ab und übernahm die Führung des Landes. Die neue Regierung verfolgt bisher keine grundlegend andere Wirtschaftspolitik, hat jedoch gezwungenermaßen die Importrestriktionen weiter verschärft.

Die Pkw-Auslieferungen der Volkswagen of Nigeria verringerten sich auf 15.762 (17.900) Einheiten. Infolge eines kräftigen Rückgangs des Gesamtmarkts stieg der Marktanteil bei Pkw von 19,9 auf 29,7%. Der im September als Nachfolger des 1975 vorgestellten Audi 100 neu eingeführte Santana wurde vom Markt gut aufgenommen. Bei den als Fertigfahrzeug importierten leichten Nutzfahrzeugen war ein geringer Anstieg der Verkäufe auf 4.295 (4.246) Einheiten zu verzeichnen; der Marktanteil nahm aber – ähnlich der Entwicklung bei den Pkw – deutlich auf 12,9 (15,31) % zu.

Die Gesellschaft, an der die Volkswagenwerk AG eine Beteiligung von 40% hält, schloß das Berichtsjahr mit einem negativen Ergebnis ab.



TAS Tvoronica Automobila Sarajevo Vogosca, Jugoslawien

Das Unternehmen produzierte 1983 mit 26.203 Einheiten 34,8% mehr als im Vorjahr. Für den jugoslawischen Markt wurden 16.862 Fahrzeuge der Golf-Klasse und für den Export an die Volkswagenwerk AG 9.341 Caddy gefertigt. Einschließlich importierter Fahrzeuge wurden im Berichtsjahr mit 16.585 Automobilen 10,6% weniger auf dem jugoslawischen Markt abgesetzt. Die Verminderung war nicht auf eine nachlassende Marktnachfrage zurückzuführen, sondern abhängig von dem für den Import von CKD-Sätzen zur Verfügung stehenden Devisenaufkommen aus Exporten an die Volkswagenwerk AG.

Zur Finanzierung der Importe von Investitionsgütern führte die Volkswa-

genwerk AG dieser Gesellschaft Kapital in Höhe von 864.646,- DM zu.

Trotz der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Jugoslawien konnte die TAS ein positives Ergebnis ausweisen.



Der alphatronic PC – ein neuer, preisgünstiger Tastaturcomputer mit einer Vielzahl von serienmäßigen Schnittstellen zum problemlosen Anschluß von Peripheregeräten

TRIUMPH-ADLER Aktiengesellschaft für Büro- und Informationstechnik, Nürnberg

Teilkonzern

Die TRIUMPH-ADLER AG mit ihren Beteiligungsgesellschaften entwickelt, fertigt und vertreibt ein technologisch hochwertiges Programm für den gesamten Bereich der modernen Büro-Kommunikation. Das Angebot umfaßt Schreibmaschinen, Rechner, Textsysteme, Mikrocomputer, Bürocomputer und Kopierer und wird durch ein umfassendes Dienstleistungsangebot unterstützt. Triumph-Adler-Produkte werden vorwiegend durch den Fachhandel vertrieben.

Der Konkurrenzkampf auf dem Gebiet der Büro- und Informationstechnik hat auch durch das Auftreten neuer Wettbewerber in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Folge ist ein steigender Preisdruck auf allen Märkten. Dennoch konnte die TRIUMPH-ADLER-Gruppe ihre internationale Position verbessern und weiter ausbauen.

Die Umsatzentwicklung nach Regionen zeigte eine Erhöhung um 12% in Nordamerika, wo TRIUMPH-ADLER mehr als die Hälfte des Gesamtumsatzes erzielte. Das Geschäft im europäischen Ausland blieb hinter den Erwartungen zurück. Dagegen konnte der Inlandsumsatz um 9% gesteigert werden. Besonders erfreuliche Umsatzzunahmen wurden mit elektronischen Schreibmaschinen, mit Kopiergeräten und im Wachstumsbereich Mikrocomputer erzielt. Die Produktpalette wurde 1983 durch den Personalcomputer alphasonic PC erweitert und das Softwareangebot durch ein universelles Planungs- und Organisationssystem für Mikrocomputer ausgebaut. Mit den neuen elektronischen Schreibmaschinenmodellen verfügt das Unternehmen über ein zukunftsorientiertes Angebot.

Auf dem Wege zur wirtschaftlichen Gesundung hat die TRIUMPH-ADLER-Gruppe weiterhin Fortschritte erzielt. Die Umstrukturierung der gesamten Fertigung und die damit verbundene Anpassung des Personalstands wurde 1983 abgeschlossen. Als Bestandteil eines leistungsfähigen Material-

wesens wird 1984 in Frankfurt ein Logistikzentrum eingerichtet. In Nürnberg befindet sich ein Elektronikzentrum im Bau. Besonderes Gewicht wird auf den Bereich Forschung und Produktentwicklung gelegt. Mit diesen zusätzlichen Maßnahmen sichert die Gesellschaft die Zukunft des Unternehmens.

Die TRIUMPH-ADLER AG wies gegenüber dem Vorjahr ein wesentlich verbessertes Ergebnis aus. Zur finanziellen Konsolidierung der Gesellschaft trug ein gegenüber dem Vorjahr verminderter Verzicht der Volkswagenwerk AG auf Rückzahlung eines Teils gewährter Liquiditätshilfen bei, so daß mit einem annähernd ausgeglichenen Ergebnis abgeschlossen werden konnte.

Büro-Kommunikation mit modernsten elektronischen Geräten: alphasonic-Mikrocomputer, Speicherschreibmaschine SE 1042 und Bildschirmtextsystem BITSY



Vertriebs- gesellschaften

V.A.G France S.A. **Paris, Frankreich**

Teilkonzern

Unter den Auswirkungen der von der französischen Regierung verordneten Sparpolitik zur Sanierung der Staatsfinanzen und zur Verbesserung der Handelsbilanz litt die private sowie öffentliche Nachfrage, was zu einer weiteren Konjunkturabschwächung führte.

Der inländische Pkw-Markt ging 1983 gegenüber dem Vorjahr um 1,9% zurück. Der Volkswagen- und Audi-Abatz lag mit 129.675 verkauften Fahrzeugen um 8,1% unter dem hohen Vorjahresniveau. Der Marktanteil nahm dabei leicht auf 5,7 (6,01%) ab. Wie schon in den Vorjahren war der Golf das meistverkaufte Konzernmodell. Der Audi 100 wurde vom französischen Markt sehr gut aufgenommen und erhielt im März 1983 den von der einheimischen Automobilpresse alljährlich verliehenen „Grand Prix de l'Innovation Technique“. Im April 1983 wurde der millionste Volkswagen seit Bestehen der Gesellschaft ausgeliefert.

Die V.A.G France erwirtschaftete ein positives Ergebnis.

Volkswagen Canada Inc. **Toronto, Kanada**

Teilkonzern

In Kanada war seit Jahresbeginn 1983 eine wirtschaftliche Erholung festzustellen, die sich im Laufe des Jahres verstärkte. Das Bruttosozialprodukt erhöhte sich um 3%. Der Rückgang der Zinsen führte zu einer gesteigerten Nachfrage der Konsumenten nach langlebigen Wirtschaftsgütern.

Diese Entwicklung kam auch der Automobilindustrie zugute. Die Gesamt-Pkw-Verkäufe auf dem kanadischen

Markt lagen mit 841.270 Fahrzeugen um 18,1% über dem Vorjahr. Von dem Anstieg profitierten vor allem die einheimischen Hersteller, während die Verkäufe importierter Fahrzeuge unverändert blieben. Im Gegensatz zu anderen Importeuren konnte die Volkswagen Canada mit dem Marktwachstum schritthalten. Der Pkw-Marktanteil erhöhte sich dabei leicht auf 2,9 (2,81%).

Zur Realisierung von Zollerleichterungen für Importe der Volkswagen Canada wurde im vierten Quartal 1983 die Fertigung von Teilen in Barrie/Ontario zur Belieferung der Volkswagen of America aufgenommen. Der Aufbau einer Aluminiumröderfertigung geht planmäßig voran.

Die Gesellschaft schloß das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem positiven Ergebnis ab.

V.A.G Sverige AB **Södertälje, Schweden**

Nach mehreren Jahren der Stagnation wies die schwedische Wirtschaft 1983 einen leichten Aufwärtstrend auf. Diese Entwicklung wurde maßgeblich durch die Exporte beeinflusst, die – nach der Abwertung der Schwedenkrone im Herbst 1982 – erheblich zunahm. Demgegenüber ergab sich im privaten Verbrauch und bei den Investitionen ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

Die gesamten Pkw-Zulassungen lagen 1983 in etwa auf Vorjahreshöhe. Die V.A.G Sverige konnte aufgrund von Einstandskostenerhöhungen durch die Währungsanpassung und die dadurch bedingten Preiserhöhungen für Kunden ihre Position nicht ganz behaupten und setzte 24.374 (27.415) Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge an die Händlerorganisation ab. Der Pkw-Marktanteil fiel von 11,6 auf 9,9%.

Die Gesellschaft wies für das Geschäftsjahr 1983 einen Gewinn aus.

V.A.G Vertriebszentren in der Bundesrepublik Deutschland

Die Aktivitäten der Volkswagenwerk AG zur Straffung der Großverteilungsstufe wurden 1983 abgeschlossen. Nach dem Zusammenschluß der Vertriebszentren Würzburg und Nürnberg am 1. Oktober 1983 wird die Großhandelsfunktion des Volkswagen-Konzerns in der Bundesrepublik Deutschland von 12 Vertriebszentren wahrgenommen. Die Volkswagenwerk AG ist an den Unternehmen jeweils mit 26% beteiligt.

Über die Vertriebszentren werden die inländischen V.A.G Einzelhandelspartner mit Automobilen sowie Ersatz- und Zubehörteilen des Volkswagen-Konzerns versorgt. Dazu gehört auch die Betreuung, Beratung und Schulung der angeschlossenen Partner.

Durch die gestiegene Inlandsnachfrage nach Konzernprodukten konnte das positive Vorjahresergebnis im Jahr 1983 übertroffen werden.

WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen

Teilkonzern

Die Umsätze erzielt der Teilkonzern im wesentlichen aus der Wahrnehmung der Großhandelsfunktion im Vertriebszentrengebiet Bremen. Die Geschäftstätigkeit wird in den eigenen Betriebs- und Geschäftsräumen abgewickelt.

Der auf die Volkswagenwerk AG entfallende Gewinnanteil wurde in voller Höhe übernommen.

Sonstige Gesellschaften

V.A.G Leasing GmbH Braunschweig

Im Jahr 1983 hat die V.A.G Leasing die expansive Geschäftsentwicklung fortgesetzt und ihre führende Marktposition behaupten können. In Zusammenarbeit mit der V.A.G Vertriebsorganisation wurde der Abnehmerkreis insbesondere im Leasinggeschäft mit Privatkunden stärker ausgedehnt und der Bestand an vermieteten Fahrzeugen wesentlich erhöht.

Die Umsatzerlöse, die sich aus Miet-einnahmen im Fahrzeug- und sonstigen Mobilien-Leasing zusammensetzen, stiegen um 25,8 % auf 748 Mio. DM. Die Gesellschaft erwirtschaftete ein zufriedenstellendes Ergebnis.

interRent Autovermietung GmbH Hamburg

Inländischer Teilkonzern
Das Unternehmen betreibt die kurzfristige Vermietung von Personen- und Lastkraftwagen. In der Bundesrepublik Deutschland steht dem Kunden ein dichtes Netz von mehr als 320 Vermietstationen zur Verfügung. In Belgien vermieten die Tochtergesellschaften interRent S.A., Brüssel, Pkw und interRent Trucks S.A., Brüssel, Lkw. Im übrigen europäischen Ausland sowie in zahlreichen anderen Ländern erfolgt die Vermietung über ein eigenständiges interRent-Lizenzpartner-System. In Nordamerika arbeitet die Gesellschaft mit der Dollar Rent-A-Car System, Inc., Los Angeles, zusammen. Insgesamt bietet das interRent-System mit mehr als 70.000 Fahrzeugen in über 1.600 Stationen in 56 Ländern eine der größten Mietwagenflotten der Welt an.

Auch im Jahr 1983 konnte die Geschäftstätigkeit weiter ausgedehnt werden. Die Gesellschaft steigerte die Umsatzerlöse um 9,4 % auf 269 Mio. DM.

Das positive Ergebnis wurde an die Muttergesellschaft ausgeschüttet.

V.A.G Transport GmbH Wolfsburg

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

Es wurden insgesamt 413.000 (382.000) komplette Fahrzeuge sowie 579.000 (597.000) cbm Fahrzeugteile befördert. Der größte Teil des Verschiffungsvolumens wurde im Rahmen von Zeitcharter- und Raumfrachtverträgen abgewickelt. Daneben nahm die Gesellschaft auch Leistungen der Linienschifffahrt und des Luftverkehrs in nennenswertem Umfang in Anspruch.

Mit 363 Mio. DM lagen die Umsatzerlöse um 21,8 % über dem Vorjahreswert.

Die Ertragslage war aufgrund gesteigerter Verschiffungsmengen sowie preiswerter Anmietung und günstiger Ausnutzung von Frachtraum gut. Das Ergebnis wurde im Rahmen des neu abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen.

V.A.G Kredit Bank GmbH Braunschweig

Mit ihrem Kreditangebot unterstützt die Bank den Absatz von Volkswagen- und Audi-Produkten, indem sie den Einkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen der V.A.G Vertriebsorganisation und die Automobilkäufe der Endabnehmer finanziert.

Aufgrund der gegenüber dem Vorjahr höheren Fahrzeugauslieferungen hat sich der Geschäftsumfang weiter ausgedehnt. Diese Absatzbelebung hat sowohl in der Kundenfinanzierung als auch in der Einkaufsfinanzierung zu einem Anstieg der Finanzierungsumsätze und zu einer Erhöhung der Forderungsbestände geführt.

Im Berichtsjahr wurde wiederum ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt, das aufgrund des im Jahr 1983 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen wurde.

V.A.G Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig

Die Gesellschaft führte 1983 erstmals Schulungen ganzjährig im eigenen Institutsgebäude in Braunschweig durch und konnte so in vollem Umfang ihre Aufgabe wahrnehmen, als Stätte der Begegnung, der Aus- und Fortbildung für die Inhaber und Geschäftsführer unserer Partner in der V.A.G Vertriebsorganisation zu dienen.

Nach Abschluß der Bauarbeiten fiel nur noch ein geringer Verlust an, der von der Volkswagenwerk AG im Rahmen des bestehenden Ergebnisübernahmevertrages ausgeglichen wurde.

VOTEX GmbH Dreieich

Im Rahmen der in- und ausländischen V.A.G Vertriebsorganisation ist die VOTEX mit dem Handel und der Entwicklung von Automobilzubehör betraut. Des weiteren nimmt sie Vermittlungsfunktionen bei Einkaufsgeschäften der Volkswagenwerk AG in Österreich und osteuropäischen Ländern wahr.

Die Gesellschaft konnte ihre Umsatzerlöse um 31,6 % auf 76,7 Mio. DM steigern. Die Ergebnisentwicklung 1983 ist der Geschäftsausweitung gefolgt.

HOLAD Holding & Administration AG Basel, Schweiz

Geschäftszweck der Gesellschaft ist die Beteiligung an in- und ausländischen Unternehmen sowie die Vermögensverwaltung. Sie hält Beteiligungen am Kapital der V.A.G Finance-ment S.A., Paris, der Vorelco Ltd., Toronto, sowie der VOTEX, Inc., Troy.

Die HOLAD wies für das Geschäftsjahr 1983 einen Überschuß aus.

VW KRAFTWERK GmbH

Wolfsburg

Die Gesellschaft errichtet in Wolfsburg ein für 1985 zur Fertigstellung vorgesehenes Heizkraftwerk, das die Volkswagenwerk AG und Dritte mit Energie versorgen wird.

Die Volkswagenwerk AG hat im Rahmen eines Ergebnisabführungsvertrages die in der Aufbauphase entstandenen Verluste, die im wesentlichen aus Abschreibungen nach dem Zonenrandförderungsgesetz resultierten, ausgeglichen.

Volkswagen International Finance N.V.

Amsterdam, Niederlande

Teilkonzern

Die Gesellschaft nimmt die langfristige Finanzierungsfunktion für andere Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns wahr.

Sie hält sämtliche Anteile an der Volkswagen Overseas Finance N.V., Willemstad, Curaçao, Niederländische Antillen, und ist zur Hälfte an der im Mai 1983 gegründeten AUDI FINANCE N.V. mit Sitz in Amsterdam beteiligt.

Im Februar 1983 begab die Gesellschaft eine 7¼% Euroanleihe über 200 Mio. DM zum Verkaufskurs von 99% mit einer Laufzeit von 10 Jahren.

Im Geschäftsjahr 1983 konnte ein zufriedenstellendes Ergebnis erwirtschaftet werden.

Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover

Das Unternehmen ist mit Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektrochemische Speichersysteme beauftragt. Die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG sind je zur Hälfte an dieser Gesellschaft beteiligt.



Das neue Heizkraftwerk – mit hochwertigen Anlagen und Systemen der Kraftwerkstechnik und des Umweltschutzes

Die in der Vergangenheit auf dem Sektor hochwertiger Batterien erzielten Forschungsergebnisse werden durch die gemeinsam mit der Accumulatorenwerke Hoppecke Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co. KG, Brilon, gegründete DAUG-HOPPECKE Gesellschaft für Batteriesysteme mbH wirtschaftlich verwertet. Die Markteinführung des neuen Produkts, der FNC-Batterie, verlief mit gutem Erfolg.

Das negative Ergebnis wurde im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von den Gesellschaftern ausgeglichen.

GmbH für ausländische Vertriebsbeteiligungen

M.A.N.-Volkswagen, Wolfsburg

Die Beteiligung der Gesellschaft an verschiedenen europäischen M.A.N.-Volkswagen-Nutzfahrzeug-Importeuren wurde stark reduziert und dabei die Verantwortung der ausländischen Partner für das Nutzfahrzeuggeschäft ausgeweitet. In Zusammenhang mit der Neuordnung werden nach einer Übergangszeit auch die Beteiligungsverhältnisse bei dieser Gesellschaft angepaßt.

Im Geschäftsjahr 1983 hat die Gesellschaft mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen.

VW-Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft mbH Wolfsburg

Das Aufgabengebiet der VW-Wohnungsbau umfaßt hauptsächlich die Verwaltung, Modernisierung und Instandhaltung des vorhandenen Wohnungsbestandes. Daneben läßt die Gesellschaft weitere 144 Wohnungen errichten, deren Fertigstellung für 1984 vorgesehen ist. Der Bestand verringerte sich durch den Verkauf von 18 Eigentumswohnungen auf 7.074 Einheiten. Außerdem verfügt die Gesellschaft über 132 Wohnungen in Heimen.

Im Berichtsjahr erzielte die VW-Wohnungsbau einen Gewinn.

VW-Siedlungsgesellschaft mbH Wolfsburg

Die Tätigkeit des Unternehmens erstreckt sich in erster Linie auf die Verwaltung und Instandhaltung des Wohnungsbestandes sowie die Betreuung von Einrichtungen der Volkswagenwerk AG. Des Weiteren wurde der Bau von 224 Wohnungen in Wolfsburg fortgesetzt, von denen die ersten 24 Wohnungen bis Dezember 1983 bezugsfertig waren. Die VW-Siedlungsgesellschaft verfügte zum Jahresende über 5.420 Wohnungen und 256 Wohneinheiten in Heimen.

Im Geschäftsjahr 1983 wies die Gesellschaft unter Ausschöpfung der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten einen Fehlbetrag aus, der im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der Volkswagenwerk AG übernommen wurde.

VW-VersicherungsvermittlungsgmbH, Wolfsburg

Der Gesellschaft obliegt neben der Tätigkeit als Versicherungsmakler für den Volkswagen-Konzern und für Dritte die Erstellung eines einheitlichen Versicherungsprogramms für den Volkswagen-Konzern und die Koordination seiner Versicherungsinteressen.

Im Geschäftsjahr 1983 stieg das vermittelte Prämienvolumen weiter an. Daneben wurden die Beratungsleistungen, vor allem gegenüber den Konzerngesellschaften, weiter intensiviert.

Der Gewinn wurde an die Gesellschafter ausgeschüttet.

VW-Gesellschaft für technische Datenverarbeitungssysteme mbH Berlin

Gemeinsam mit der Schleicher GmbH & Co. Relaiswerke KG und dem Land Berlin hat die Volkswagenwerk AG 1983 diese Gesellschaft gegründet. Das Unternehmen soll zunächst Konzeptionen und Anwendungssysteme für rechnerunterstütztes

Konstruieren erstellen. Später ist eine Ausweitung des Tätigkeitsgebiets vorgesehen. Die Entwicklungsarbeiten wurden zu Beginn des Jahres 1984 aufgenommen.

Im Gründungsjahr 1983 mußte die Gesellschaft einen geringen Anlauf-Fehlbetrag hinnehmen.

IAV Institut für Aggregatetechnik und Verkehrsfahrzeuge GmbH Berlin

Diese Gesellschaft hat die Volkswagenwerk AG 1983 gemeinsam mit den Firmen NEOPLAN G. Auwärter GmbH & Co. und SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH gegründet. Das Unternehmen wird Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der Aggregate- und Fahrzeugtechnik durchführen; es sollen Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Umweltschutz und Energieeinsparung besonders berücksichtigt werden.

Die IAV wies im Gründungsjahr 1983 einen geringen Anlaufverlust aus.

Weltwirtschaft in Aufschwungsphase

Die bereits 1983 erkennbaren Anzeichen einer konjunkturellen Erholung der Weltwirtschaft haben sich im bisherigen Verlauf dieses Jahres weiter verstetigt. Aufgrund der günstigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist zu erwarten, daß die weitere Konjunkturbelebung in einen sich selbst tragenden Aufschwung einmündet. Dabei dürfen jedoch die Risiken – abgesehen von den Gefahren aus den Unruheherden des Mittleren Ostens – nicht übersehen werden, die sich aus einer wieder möglichen restriktiven Geldpolitik, den internationalen Schuldenproblemen und einem möglichen Wiederanstieg der Inflation ergeben und die die aufwärtsgerichtete wirtschaftliche Entwicklung gefährden könnten. Die Probleme des Arbeitsmarktes werden auch 1984, abgesehen von einer weiteren Entspannung in den USA, anhalten und werden nur langfristig gelöst werden können. Neben einer weiteren – auf den Grundsätzen der freien Marktwirtschaft basierenden – Gesundung der Weltwirtschaft bedarf es einer stärkeren Flexibilität der Arbeitsmärkte. Das Beispiel der USA zeigt, daß mit einer großen Anpassungsdynamik des Arbeitsmarktes, die den wirtschaftlichen Notwendigkeiten folgt und bei hoher Mobilität große Produktionsfortschritte erlaubt, die Arbeitslosigkeit erheblich verringert werden kann. So wurden 1983 in den USA fast drei Millionen Arbeitsplätze neu besetzt oder geschaffen.

Überwinden der Handelshemmnisse erforderlich

Mit dem wirtschaftlichen Wachstum untrennbar verbunden ist die Expansion des Welthandels. Nachdem 1983 aufgrund der gestiegenen Nachfrage vornehmlich in Industrieländern der Welthandel nach einer Schrumpungsperiode erstmals wieder zunahm, dürfte dieser 1984 bei stagnierenden Importvolumina der übrigen Länder um 5 bis 6 % steigen. Dennoch sind die Schwierigkeiten

unübersehbar. In den vielfach stark verschuldeten Schwellenländern muß das reduzierte Importvolumen wegen der dringend benötigten Handelsbilanzüberschüsse auf niedrigem Niveau gehalten werden. Ebenso erhöhen die Entwicklungsländer wegen der Devisenknappheit ihre Einfuhren kaum. Aber auch die Industriestaaten haben in den letzten Jahren häufig mit der Begründung der Sicherung von Arbeitsplätzen einen Importanstieg zu verhindern versucht, indem sie sich zahlreicher versteckter nicht-tarifärer Handelshemmnisse bedienen. Unverzichtbar für einen freien, wachsenden Handel ist aber die Öffnung der Märkte, damit es auf Basis einer wettbewerbsorientierten Marktwirtschaft zu positiven Auswirkungen bei allen Handelspartnern kommt.

In den Schwellenländern können Direktinvestitionen und Kooperationen dazu beitragen, die Ursache für protektionistische Maßnahmen zu entschärfen. Unser Konzern trägt durch die weltweite Verbundproduktion in besonderem Maß zu einem freien Welthandel bei.

Steigende Nachfrage nach Automobilen

Wir erwarten einen Anstieg der Automobilnachfrage in den nächsten Jahren. In Westeuropa sind allerdings nur geringe Zuwächse zu erwarten, da hier hauptsächlich nur noch der Ersatzbedarf gedeckt wird und das Realeinkommen der Konsumenten aus vielen Gründen unzureichend steigt. Nordamerika wird voraussichtlich zu seinen früheren Absatzzahlen zurückfinden. Bei einer nachhaltigen Besserung der weltwirtschaftlichen Lage dürften nach einer OECD-Studie in den Ländern der Dritten Welt Wachstumsraten von 3,5–6,5 % möglich sein, die aber von einer schwachen Basis ausgehen. Ein größerer Teil der Nachfrage als bisher wird langfristig durch den Aufbau eigener Autoindustrien in den devisaarmen Drittländern gedeckt werden. Der inter-

nationale Wettbewerb auf dem Automobilsektor wird weiter an Härte zunehmen.

Der Volkswagen-Konzern besitzt auch wegen seiner Produktionsbasen in Obersee eine erhebliche strategische Stärke, mit der dieser Herausforderung begegnet wird. Aufgrund dieser Präsenz und durch den Aufbau neuer Fertigungsstätten wird uns die Bedienung von Märkten ermöglicht, die von Europa aus nicht mehr konkurrenzfähig oder wegen Importbeschränkungen überhaupt nicht mehr beliefert werden können.

USA weiter Konjunkturmotor

Von den USA geht weiterhin ein entscheidender Einfluß auf die konjunkturelle Belebung der Weltwirtschaft aus. Die Wachstumsrate in diesem Land wird 1984 ebenfalls zu den höchsten in der westlichen Welt zählen, wenn sich auch das Expansions-tempo gegenüber dem Vorjahr verlangsamen wird. Allerdings ergeben sich für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Risiken aus der amerikanischen Exportschwäche aufgrund des hohen Dollarkurses, den weiterhin hohen Zinsen und dem anhaltenden Staatsdefizit.

Hohe Wettbewerbsfähigkeit der nordamerikanischen Automobilindustrie

In den USA hatte der Nachfrageeinbruch auf dem Automobilmarkt, verbunden mit zusätzlichen deutlichen Marktanteilsverlusten der heimischen Produzenten, in den letzten Jahren zu großen Anstrengungen der amerikanischen Industrie geführt. Die hohen Investitionen, die die Unternehmen durchführten, haben die Produktivität und Flexibilität derart erhöht, daß die Gewinnschwelle nach Angaben des US-Handelsministeriums um ein Viertel unter der von 1980 liegt. Damit konnte die Wettbewerbsfähigkeit der nordamerikanischen Automobilindustrie wesentlich gesteigert werden. Auch unser Unternehmen, das als erster nichtamerikanischer Konzern die

Produktion in dieser Region aufgenommen hat, wird mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln versuchen, hier seine Konkurrenzfähigkeit weiter zu stärken. Denn nach unserer Überzeugung ist eine angemessene Position auf diesem äußerst bedeutenden Automobilmarkt für einen unabhängigen Automobilhersteller von eminenter Wichtigkeit.

In Lateinamerika positive Tendenzen erkennbar

Den tiefsten Punkt ihrer Rezession scheinen auch die lateinamerikanischen Staaten erreicht zu haben. Weiter steigende Überschüsse in der Handelsbilanz und verstärkte Bemühungen, die Inflation einzudämmen, signalisieren eine positivere Tendenz in der wirtschaftlichen Entwicklung. Die in vielen Ländern vorerst abgeschlossenen Umschuldungsverhandlungen und die im letzten Jahr teilweise neugeordnete Wirtschaftspolitik stellen die Basis für ein wieder zu erreichendes Wirtschaftswachstum dar. Mittelfristig kann wegen des natürlichen Reichtums dieser Region davon ausgegangen werden, daß Lateinamerika erneut zu einer expansiven wirtschaftlichen Entwicklung zurückfindet, wenn es auch derzeit zurückgefallen ist und wir keine Illusionen über die kurzfristige Entwicklung hegen.

Automobilmarkt mit Zukunft

Mit dem Beginn einer Besserung der wirtschaftlichen Lage wird in Lateinamerika auch wieder ein wachsender Bedarf an Automobilen entstehen. Die Automobilindustrie stellt in dieser Region, deren größte Unternehmen unsere dortigen Tochtergesellschaften sind, einen äußerst wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Die ökonomische Struktur dieser Länder wurde von ihnen verbessert, teilweise entscheidend geprägt. Diese Gesellschaften sind als integrierter Bestandteil unseres weltweiten Konzernverbundes im internationalen Warenaustausch verflochten. Als bedeutende Exporteure tragen sie mit ihren positiven Devisen-

bilanzen erheblich zur Entlastung der Zahlungsbilanzen verschiedener Länder bei. Für den Arbeitsmarkt sind sie als bedeutende privatwirtschaftliche Arbeitgeber ein wesentlicher Faktor.

Wenn unsere Tochterunternehmen die genannten Funktionen weiterhin voll erfüllen sollen, muß ihnen ein gewisses Maß an unternehmerischer Freiheit eingeräumt werden. Staatliche Reglementierungen wie Preiskontrollen und Vorschriften über den Umfang der Produktpalette entziehen diesen Gesellschaften die notwendige Basis, ihre volkswirtschaftliche Aufgabe im bisherigen Umfang wahrzunehmen.

Westeuropa im Aufwärtstrend

Die konjunkturelle Erholung in Europa greift auf immer mehr Länder über. Zwar verläuft die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Staaten noch sehr unterschiedlich, dennoch kann aber 1984 mit einem höheren Wachstum als im Vorjahr gerechnet werden. Die Auftriebskräfte sind jedoch noch zu schwach, um eine spürbare Veränderung auf dem Arbeitsmarkt kurzfristig zu bewirken. Erfreulich ist der Rückgang der Teuerungsrate und vor allem die Abflachung des Inflationsgefälles zwischen den Staaten der Europäischen Gemeinschaft.

Verstärkter Wettbewerb der Automobilindustrie

In Westeuropa wird der Automobilabsatz zunächst nur langsam zunehmen. Langfristig ist auf dem größten Automobilmarkt der Welt eine deutliche Steigerung des Pkw-Bestandes zu erwarten, so daß diese Stellung auch weiterhin gehalten werden kann. Allerdings wird durch das Auftreten neuer Konkurrenten und verstärkte Anstrengungen der bisherigen Anbieter der Wettbewerb auf diesem Markt noch härter werden; seine Segmente werden noch mehr aufsplitteln. Um unsere Marktposition nicht nur zu verteidigen, sondern weiter ausbauen zu können, müssen wir

den technologischen Vorsprung und die größere Wirtschaftlichkeit unserer Produkte sichern. Mit der aus produktionstechnischen Gründen vorgenommenen sukzessiven Markteinführung des neuen Golf sowie des Anfang dieses Jahres vorgestellten neuen Jetta erwarten wir eine weitere Erhöhung unserer Anteile auf den europäischen Volumenmärkten. Dieses Ziel läßt sich selbstverständlich nur dann erreichen, wenn wir uns nicht Regelungen unterwerfen müssen, die unsere internationale Konkurrenzfähigkeit stark beeinträchtigen.

EG-einheitliche Regelung in der Abgasfrage erforderlich

Für die gesamte Automobilindustrie ist es in der Abgasfrage unverzichtbar, daß gemeinsam mit den europäischen Institutionen europaweit in gleicher Weise vorgegangen wird – auch um eine weitere Desintegration der europäischen Wirtschaft zu verhindern. Grundsätzlich begrüßt der Volkswagen-Konzern die Zielsetzung, eine weitere Verbesserung auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugemission zu erreichen. Ein wirklicher Fortschritt läßt sich jedoch nur gemeinsam mit anderen europäischen Ländern über eine stufenweise Absenkung der begrenzten Schadstoffe bei gleichzeitiger Reduzierung des Verbrauchs erzielen. Der Volkswagen-Konzern verfügt heute schon über die notwendige Technologie, zukünftigen Erfordernissen zu entsprechen, und bietet bereits jetzt Modelle mit US-Exportmotor und Katalysator in der Bundesrepublik Deutschland an. Die Käufer müssen diese Fahrzeuge mit bleifreiem Benzin betreiben, das derzeit allerdings nur beschränkt und an wenigen Orten zur Verfügung steht.

Weitere Belebung in der Bundesrepublik Deutschland

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland wird in immer größerem Umfang von einer verstärkten Auslandsnachfrage getragen. Die sichtbare Belebung der Konjunktur in den meisten

Industrieländern hat eine Steigerung der Nachfrage ausgelöst. Eine weiterhin relativ niedrige Bewertung der D-Mark im Vergleich zum US-Dollar begünstigt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Anbieter. Auch eine leichte Erholung der D-Mark wird hieran nichts Wesentliches ändern. Auf Dauer könnte sich aber ein den realen Kaufkraftverhältnissen angehöherter Kurs ergeben. Im Inland haben sich wegen der allgemein günstigeren Ertragslage der Unternehmen die Investitionsbedingungen verbessert, was besonders zu einer Zunahme der Anlageinvestitionen führt. Der private Konsum nimmt im laufenden Jahr nur noch bei den langlebigen Gütern leicht zu.

Verbesserung der Rahmenbedingungen notwendig

Die Sicherung eines nachhaltigen wirtschaftlichen Wachstums in der Bundesrepublik Deutschland verlangt Rahmenbedingungen, mit denen die konjunkturellen und strukturellen Probleme langfristig bewältigt werden können. Daher muß die in den letzten Jahren weiter gestiegene Abgabenbelastung wieder auf ein vernünftiges Maß reduziert werden. Dazu gehört neben der durchgängigen Absenkung des leistungshemmenden Einkommensteuertarifs die Reform der die Unternehmen besonders drückenden ertragsunabhängigen Steuern sowie die Vermeidung weiterer Erhöhungen der Abgaben im sozialen Bereich. Erleichterungen im ordnungspolitischen Bereich wie der Abbau überflüssiger Reglementierungen und die Entbürokratisierung sind dringend notwendig. Mit dem Zurückdrängen des staatlichen Einflusses wird eine Wirtschaftspolitik befürwortet, die auf Selbstverantwortung und Leistung basiert. Das erfordert eine konsequente Verminderung der Subventionen und gleichartig wirkender steuerlicher Vergünstigungen. Überproduktion und ineffiziente Produktionsweise werden damit zurückgedrängt. Subventionen sollten nur insoweit und zeitlich begrenzt eingeräumt werden, wie sie

Anpassungsprozesse sozial erträglicher gestalten oder neuere Entwicklungen unterstützen. Eine auf diese Weise gestärkte Marktwirtschaft steht auf keinen Fall im Gegensatz zum sozialen Bereich. Ein Teil unserer sozialen Probleme läßt sich durch mehr Mut zum Wettbewerb, zur Wirksamkeit des Preismechanismus und zur privaten Unternehmerinitiative lösen.

Steigende Kosten gefährden Wettbewerbsfähigkeit

Die Wiedergewinnung einer gegenüber den stärksten Konkurrenten ausreichenden Wettbewerbsfähigkeit würde uns durch die Zurückerobung verlorengegangener Märkte ein quantitatives Wachstum sichern. Voraussetzung dafür ist, daß unsere Kosten nicht weiter steigen, sondern wesentlich sinken. Die in letzter Zeit erreichten Produktivitätsfortschritte müssen in wettbewerbsfähige Preise umgesetzt werden, um unsere Konkurrenzposition zu verbessern. Das kann auch durch eine verstärkte Kapitalnutzung erreicht werden. Letztendlich werden dadurch weitere Arbeitsplätze geschaffen und bestehende gesichert. Eine Erhöhung der Arbeitszeitenflexibilität gewährleistet diese dringend notwendige bessere Kapitalnutzung, die aufgrund der Arbeitszeitgesetzgebung und der tarifvertraglichen Regelungen im Vergleich mit anderen automobilproduzierenden Ländern bei uns am ungünstigsten ist.

Eine weitere Automatisierung ist zur Erhaltung unserer Wettbewerbsfähigkeit notwendig. Gleichzeitig führen die technischen und ausstattungs-mäßigen Verbesserungen im Automobilbau zu einem weiteren qualitativen Wachstum.

Hohe Flexibilität in der Produktion erreicht

Die technische Innovation gewinnt um so mehr an Bedeutung, als die Absatzmärkte immer stärkeren Schwankungen unterliegen und wir um Auslastung der Kapazitäten und Sicherung der Arbeitsplätze bemüht

sein müssen. Auf diesem Gebiet zählt der Volkswagen-Konzern zur absoluten Spitzengruppe. Die Zwei-Marken-Strategie – Volkswagen und Audi – gewährleistet die bestmögliche Ausschöpfung des Entwicklungs- und Produktionspotentials des Konzerns. Wir sind gerüstet, auf die unterschiedlichsten Szenarien der wirtschaftlichen Entwicklung zu reagieren. Unsere Produktionsstätten sind so flexibel eingerichtet, daß je nach Bedarf jedes gewünschte Modell in entsprechender Anzahl gebaut werden kann. Durch diese Flexibilität besteht die Möglichkeit, den Schwankungen des Marktes vom Polo bis zum Audi 200 zu folgen. Als größter Dieselmotorenhersteller der Welt können wir – wenn die Zukunft es verlangen sollte – jede gewünschte Anzahl unserer Fahrzeuge mit diesem Antrieb ausstatten. Der Dieselmotor besitzt den Vorteil, daß er bei niedrigen Verbrauchswerten bereits jetzt alle zur Zeit gültigen Abgasgrenzwerte ohne Zusatzmaßnahmen erfüllt.

Gute Marktaufnahme des neuen Jetta

Mit dem im Februar 1984 neu vorgestellten Jetta setzt der Volkswagen-Konzern seine Produktpolitik, immer wieder neue, fortschrittlichere Lösungen zu bieten, konsequent fort. Diese familienfreundliche Stufenhecklimousine wurde gleichzeitig mit dem neuen Golf entwickelt. Unter Wahrung der Eigenständigkeit in der äußeren Erscheinung weist auch der Jetta alle positiven Eigenschaften des neuen Golf in Technik, Qualität und Fahrverhalten auf. Mit seinem funktionellen Design und kraftvoll sportlicher Ausstrahlung hat der Jetta ein eigenes Profil bekommen, um auch sportlich orientierte Käufer anzusprechen. Die gestiegenen Außenabmessungen sind vor allem dem Innenraum zugute gekommen. Mit einer Sitzraumfläche von 2,62 m² bietet der neue Jetta mehr Komfort als mancher Pkw der höheren Klasse. Mit der Erweiterung des Gepäckraumvolumens auf 575 l – dem größten aller Limousinen – wur-



de auch die Zuladung auf 540 kg erhöht. Die gute Marktaufnahme dieses Modells bestätigt die Richtigkeit unseres Weges, die bewährte Produktpolitik fortzuführen.

Der neue Jetta – sportlich-elegante Limousine mit ausgereifter Technik und hohem Komfort

Günstige Zukunftschancen durch neue Beteiligungsgesellschaften

Die Ausnutzung und Verwertung unserer technischen Kompetenz und Innovationskraft wird durch die Gründung von drei vornehmlich in der Forschung tätigen Gesellschaften in Berlin belegt. Neben den unter den Beteiligungsgesellschaften näher beschriebenen Unternehmen ist eine Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme, an der das Land Berlin, die BMW AG, die Daimler-Benz AG, die Siemens AG und die Volkswagenwerk AG zu gleichen Teilen beteiligt sind, gegründet worden. Dieses Unternehmen soll vornehmlich für die Kraftfahrzeugindustrie neue Produktionssysteme mit Schwerpunkten auf den Gebieten Sensorsysteme, Roboterprogrammierung, Simulation von Produktionssystemen erforschen und entwickeln.

Zur besseren Koordination der Aktivitäten auf den Auslandsmärkten wurde im Juli 1983 die Volkswagen Asia Ltd. in Tokio gegründet. Gemeinsam mit der Stadt Shanghai und der chinesischen Automobilwirtschaft untersuchen wir die Durchführbarkeit für

ein Gemeinschaftsunternehmen in China. Von diesem Vorhaben erhoffen wir uns eine Verbesserung der strategischen Position in dieser Region. Die Durchführung des bereits in den Vorjahren abgeschlossenen Kooperationsvertrages mit der Nissan Motor Co., Tokio, liegt im Rahmen der vereinbarten Planung. Der in Kooperation mit Nissan in Japan hergestellte Santana fand bei seiner dortigen Markteinführung im Februar 1984 große, positive Beachtung.

Die Zusammenarbeit mit SEAT hat sich bisher entsprechend dem im September 1982 abgeschlossenen Kooperationsvertrag entwickelt. Mit Beginn des Jahres 1983 nahm SEAT den Vertrieb von importierten Volkswagen- und Audi-Modellen über das eigene Händlernetz in Spanien auf. Dadurch konnten die Absatzzahlen wesentlich gesteigert werden. Die Aufnahme der fertigung der Passat/Santana-Modellreihe im Herbst 1983 sowie des Polo im Frühjahr 1984 verlief programmgemäß.

Insgesamt wurde der Konzern in dem schwierigen Jahr 1983 so ausgerich-

tet, daß für den Verlauf der kommenden Jahre eine gute Ausgangsbasis erreicht wurde. Die Vorleistungen, die für neue Produkte und neue innovative Produktionstechnologien erbracht wurden, werden zum Tragen kommen. Auch 1984 wird aber von weiteren erheblichen Investitionsanstrengungen im Inlandskonzern gekennzeichnet bleiben. Die bedeutenden Anstrengungen zur Straffung der Strukturen in Nordamerika und im lateinamerikanischen Bereich sind geeignet, auch dort zu wesentlichen Verbesserungen zu führen.

Wie die Verkaufsergebnisse der ersten Monate des Jahres 1984 zeigen, setzt sich der positive Trend auf wichtigen Absatzmärkten weiter fort. Unter der Voraussetzung keiner wesentlichen Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird das Jahr 1984 für den Volkswagen-Konzern eine Verbesserung des finanziellen Ergebnisses bringen.

Wolfsburg, den 27. März 1984

Der Vorstand

Jahresabschlüsse und Erläuterungen

Erläuterungen zum Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns

Konsolidierungsgrundsätze

Konsolidierungskreis

In den Konsolidierungskreis wurden grundsätzlich alle Konzernunternehmen einbezogen, an denen die Volkswagenwerk AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist.

Neben der Volkswagenwerk AG haben wir 21 inländische und 47 ausländische Gesellschaften konsolidiert. Diese Gesellschaften sind in der Übersicht über die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns auf den Seiten 68 und 69 besonders gekennzeichnet.

In den Konsolidierungskreis wurden folgende Gesellschaften neu einbezogen:

Volkswagen Leasing, S. A. de C. V., Puebla,
AUDI FINANCE N. V., Amsterdam.

Die im Vermietgeschäft tätige Volkswagen Leasing wurde in diesem Geschäftsjahr wieder einbezogen, da die Volkswagen de Mexico die Mehrheit der Anteile zurückerwarb. Der Geschäftszweck der im Berichtsjahr gegründeten AUDI FINANCE N. V. besteht in der Finanzierung von anderen Konzerngesellschaften.

Im Jahr 1983 sind die Triumph-Adler Nederland B.V., Alphen, durch Verkauf und die V.A.G España, S.A., Alcobendas (Madrid), nach Aufgabe ihrer Geschäftstätigkeit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Zwei weitere Gesellschaften der TRIUMPH-ADLER-Gruppe schieden nach Umwandlung aus.

Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden fünf inländische und 17 ausländische Gesellschaften.

Im Inland handelt es sich um folgende Gesellschaften:

Auto Union GmbH, München,
quattro GmbH, Ingolstadt,
Triumph-Adler Wohnungsbaugesellschaft mbH, Nürnberg,
Schulteß GmbH, Hamburg,
Schultess & Ziehn (GmbH & Co.), Hamburg.

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

Gliederung und Bewertung

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses haben wir die Empfehlungen des Arbeitskreises Weltabschlüsse der Schmalenbach-Gesellschaft grundsätzlich berücksichtigt. Die Gliederung entspricht den aktienrechtlichen Vorschriften. Darüber hinaus haben wir in der Bilanz die Entwicklung des Anlagevermögens gezeigt und die Gewinn- und Verlustrechnung in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt. Aus Konzernsicht erforderliche Umgliederungen wurden vorgenommen. Den zur Ausschüttung an die Genußscheinhaber der AUDI NSU AUTO UNION AG vorgesehenen Betrag weisen wir unter den Verbindlichkeiten aus. Den gesetzlich vorgeschriebenen Verfügungsbeschränkungen über das Kapital gemeinnütziger Gesellschaften wurde durch Zuordnung der Rücklagen und des nicht zur Ausschüttung gelangenden Teils des Bilanzgewinns einer Konzerngesellschaft zu den Rückstellungen in der Konzernbilanz Rechnung getragen.

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

Währungsumrechnung

Zugänge bei den Sachanlagen wurden mit den Durchschnittskursen der Zugangsmonate, Abschreibungen und Abgänge mit den über die monatlichen Zugänge ermittelten gewichteten Kursmittelwerten umgerechnet (historische Kurse). Für die Umrechnung der Zugänge bis 1978 wurden die Jahresdurchschnittskurse verwendet.

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

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

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

Die sich aus der Währungsumrechnung der Bilanzpositionen ergebenden Unterschiede haben das Jahresergebnis nicht beeinflusst; sie sind direkt in die Kapitalrücklagen eingegangen. Die sich aus der Anwendung unterschiedlicher Kurse in der Gewinn- und Verlustrechnung ergebenden Umrechnungsunterschiede wurden vor dem Jahresfehlbetrag verrechnet.

Kapitalkonsolidierung

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

Die sich aus der Folgekonsolidierung ergebenden Ausgleichsposten wurden – mit Ausnahme der Unterschiede aus der Währungsumrechnung, die in den Kapitalrücklagen enthalten sind – in die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag eingestellt.

Darüber hinaus enthalten die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag die

- Gewinnrücklagen der Volkswagenwerk AG,
- Wertberichtigungen auf konsolidierte Beteiligungen, soweit sie nicht von den aktiven Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung abzusetzen waren,
- konzerninternen Gewinne.

Zusätzlich haben wir die Bilanzergebnisse der einbezogenen Konzerngesellschaften – ausgenommen die zur Ausschüttung an außenstehende Gesellschafter bzw. die Genußscheinhaber vorgesehenen Beträge – in die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag umgesetzt.

In Höhe der im Konzernabschluß auszusondernden Beteiligungserträge der Obergesellschaft haben wir den Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag Beträge entnommen und gesondert ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Jahresfehlbetrag des Konzerns und den gesondert auszuweisenden Posten

haben wir über die Position Veränderung der Konzernrücklagen mit den Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag verrechnet. Dadurch entspricht der Konzernbilanzverlust dem ausgewiesenen Bilanzverlust der Volkswagenwerk AG.

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

Bilanz

Aktiva

Der Nettobuchwert des **Sachanlagevermögens** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 327 Mio. DM auf 11.801 Mio. DM. Das Sachanlagevermögen wurde unverändert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Steuerlich zulässige Sonderabschreibungen wurden von den Gesellschaften im Inland entsprechend der gegebenen Möglichkeiten planmäßig vorgenommen. Daneben waren insbesondere bei Konzerngesellschaften im Ausland in wirtschaftlich begründeten Fällen außerplanmäßige Abschreibungen erforderlich.

Die Investitionen in Sachanlagen erreichten mit 4.791 Mio. DM das hohe Niveau der beiden letzten Jahre. Die Zugänge betrafen mit 30,6% die Volkswagenwerk AG, mit 24,4% die V.A.G. Leasing, mit 8,2% die AUDI NSU AUTO UNION AG und mit 7,9% die Volkswagen of America. Sie entfielen im wesentlichen auf die Positionen Betriebs- und Geschäftsausstattung, Anlagen im Bau sowie Maschinen und maschinelle Anlagen. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren wie im Vorjahr die Weiterentwicklung der geplanten Produktprogramme und der Fertigungstechniken, die Stärkung der Effizienz der Fertigung durch Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen sowie die Erneuerung und Erweiterung des Leasing- und Mietwagenparks. Anlageabgänge ergaben sich im wesentlichen aus Verkäufen gebrauchter Leasing- und Mietfahrzeuge und von Produktionsanlagen.

Die **Finanzanlagen** erhöhten sich um 16 Mio. DM auf 345 Mio. DM. Die Position **Beteiligungen** enthält wie bisher vor allem die Anteile der Volkswagenwerk AG an den inländischen Vertriebszentren, der V.A.G. Sverige AB und der Volkswagen of Nigeria.

Andere Wertpapiere des Anlagevermögens befanden sich vor allem im Besitz der Volkswagen do Brasil.

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

Die **Sonstigen Finanzanlagen** betrafen im wesentlichen aufzubringende Beträge für Zwangsanleihen in Brasilien.

Im aktiven **Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung** werden die zum Erwerbszeitpunkt über das buchmäßige Nettovermögen hinaus vorhandenen Werte ausgewiesen, soweit sie nicht bereits abgeschrieben wurden. Zum 31. Dezember 1983 enthielt diese Position im wesentlichen die bei der Konsolidierung der AUDI NSU AUTO UNION AG und der InterRent Autovermietung GmbH entstandenen und gegebenenfalls durch Abschreibungen verminderten Unterschiedsbeträge.

Die **Vorräte** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 196 Mio. DM oder 3,5% auf 5.845 Mio. DM. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im wesentlichen aus Erhöhungen infolge des im letzten Quartal bei der Volkswagenwerk AG gestiegenen Produktionsvolumens, Wechselkurs- und inflationsbedingter Zunahmen bei der Volkswagen de Mexico sowie durch die stark gestiegene Produktion bei der AUDI NSU AUTO UNION AG. Abnahmen waren bei der Volkswagen of America und der Volkswagen do Brasil – hier im wesentlichen wechselkursbedingt – zu verzeichnen.

Von den **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** entfielen 35,8% auf inländische und 64,2% auf ausländische Konzerngesellschaften.

Wechsel befanden sich hauptsächlich im Bestand der V.A.G. France und der TRIUMPH-ADLER-Gruppe.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten** verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 142 Mio. DM auf 1.643 Mio. DM. Abnahmen waren vor allem bei der Volkswagenwerk AG, der V.A.G. Transport GmbH und der Volkswagen Caminhões zu verzeichnen, während bei der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagen Canada Zunahmen festzustellen waren.

Der Bestand an **Wertpapieren** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.238 Mio. DM auf 2.507 Mio. DM. Wesentliche Zunahmen ergaben sich bei der Volkswagenwerk AG und der AUDI NSU AUTO UNION AG.

Der Wertansatz der **Eigenen Aktien** der Volkswagenwerk AG wurde unverändert beibehalten.

Die **Sonstigen Vermögensgegenstände** beinhalteten zum größten Teil Forderungen aus der Einkaufsfinanzierung (Händlerfinanzierung) und der Verkaufsfinanzierung (Kundenfinanzierung) sowie Steuererstattungsansprüche und Zinsforderungen. Die Erhöhung war hauptsächlich auf gestiegene Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft zurückzuführen.

Die **Rechnungsabgrenzungsposten** setzten sich vor allem aus abgegrenzten Provisionen und Aufwendungen aus dem Finanzierungsgeschäft der V.A.G. Leasing und ausländischer Finanzierungsgesellschaften zusammen.

Passiva

Unter den Konzernrücklagen wurden die Kapitalrücklagen, die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag und der passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung ausgewiesen.

Die Kapitalrücklagen enthielten die Agio-Beträge aus der gesetzlichen Rücklage der Volkswagenwerk AG vermindert um den Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung.

Die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag erhöhten sich um 682 Mio. DM auf 4.827 Mio. DM. In dieser Position wurden vor allem der Konzernanteil der Rücklagen einschließlich der in Gesellschaftskapital umgewandelten Beträge, Ausgleichsposten aufgrund von Wertberichtigungen auf konsolidierte Beteiligungen, die im Anlagevermögen und in den Vorräten aus konzerninternen Lieferungen zu eliminierenden Beträge sowie die bei der Konsolidierung aufgehobenen Abzinsungen der von der Volkswagenwerk AG an Wohnungsbaugesellschaften gegebenen unverzinslichen oder niedrig verzinslichen Darlehen ausgewiesen. Weiterhin sind die Bilanzergebnisse der übrigen in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften in dieser Position verrechnet worden.

Der passive Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung, der Rücklagencharakter hat, ergab sich aus dem Unterschied zwischen den Anschaffungskosten und dem Nettovermögen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Er entstand im wesentlichen aus der Konsolidierung der Volkswagen Caminhões, der Volkswagen of South Africa und der Volkswagen Argentina.

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

Sonderposten mit Rücklageanteil wurden bei der Volkswagenwerk AG, in-

ländischen Konzerngesellschaften und in geringem Umfang bei der V.A.G France ausgewiesen.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen wurde wie in Vorjahren zur Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos einheitlich im Konzern gebildet.

Der Gesamtbetrag der Rückstellungen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.631 Mio. DM auf 9.635 Mio. DM. Von diesem Betrag waren 40,2% als langfristig, 32,5% als mittelfristig und 27,3% als kurzfristig anzusehen.

Die Pensionsrückstellungen wurden nach versicherungsmathematischer Berechnung grundsätzlich mit dem Teilwert angesetzt. In die Berechnung wurden die neu überarbeiteten versicherungsmathematischen Richttafeln in angemessener Weise einbezogen. Der im Vorjahr gebildete Sonderposten mit Rücklageanteil aus der Umstellung des Rechnungszinsfußes von 5,5 auf 6% wurde wie geplant anteilmäßig aufgelöst.

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

Rückstellungen für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung ergaben sich hauptsächlich aus den Abschlüssen der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen do Brasil.

Die Sonstigen Rückstellungen setzten sich überwiegend aus Rückstellungen für Vertriebsaufwendungen, Steuern, Personalverpflichtungen und Prozeßrisiken zusammen.

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren erhöhten sich um 561 Mio. DM. Zunahmen ergaben sich im wesentlichen aus den Abschlüssen der Volkswagen de Mexico und der Volkswagen International Finance und betrafen Kreditaufnahmen zur Absicherung von Wech-

selkursrisiken und die Begebung einer 200 Mio. DM-Anleihe.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfielen 68,8% auf inländische und 31,2% auf ausländische Gesellschaften.

Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel bestanden vor allem bei der Volkswagen do Brasil, der Volkswagen of America und der Volkswagen Argentina.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten nahmen um 231 Mio. DM zu. Den Erhöhungen, insbesondere bei der V.A.G Kredit Bank, der Volkswagenwerk AG und der V.A.G France, standen Verminderungen bei der Volkswagen do Brasil – hier vor allem wechselkursbedingt – und bei der Volkswagen of America gegenüber.

Die Erhaltenen Anzahlungen betrafen hauptsächlich die Abschlüsse der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen of America.

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

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

Die Volkswagenwerk AG hat nominal 2 Mio. DM der Wertpapiere des Umlaufvermögens zur laufenden Abwicklung von Importen verpfändet. Sie haftet außerdem für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften im Betrage von 5.158.000 DM, Einzahlungsverpflichtungen bestanden für eine GmbH & Co. KG und eine GmbH von 2.300.000 DM. Gegenüber einer Genossenschaft und einer GmbH (satzungsgemäße Nachschußpflicht) bestanden Haftungsverhältnisse in Höhe von 120.600 DM.

Gewinn- und Verlustrechnung

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1983 wurden durch die Wechselkursentwicklung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar und den vom US-Dollar abhängigen Währungen beeinflusst. Der Vergleich mit dem Vorjahr ist dadurch beeinträchtigt.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr um 2.655 Mio. DM oder 7,1% auf 40.089 Mio. DM. Der Auslandsanteil an den Umsatzerlösen betrug 63,9% gegenüber 67,9% im Jahr 1982.

Die Gesamtleistung nahm um 2.650 Mio. DM oder 7,0% auf 40.680 Mio. DM zu.

Der Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren war auf Materialpreisanhebungen sowie die Veränderung der Modellstruktur zurückzuführen.

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

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen ergaben sich im wesentlichen bei der Volkswagen of America, der Volkswagenwerk AG und der Volkswagen do Brasil.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge erzielten insbesondere die Volkswagen do Brasil, die Volkswagenwerk AG und die Finanzierungsgesellschaften.

Gewinne aus Anlageabgängen fielen überwiegend aus dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge der Vermietgesellschaften an sowie bei der Volkswagen of America und der Volkswagenwerk AG.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wiesen hauptsächlich die Volkswagen of America und die AUDI NSU AUTO UNION AG aus.

Die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten mit Rücklageanteil ergaben sich im wesentlichen bei den inländischen Gesellschaften aus der Auflösung des Sonderpostens gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuerrecht und durch die planmäßige Abwicklung der Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG.

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

Der Personalaufwand lag bei einer rückläufigen durchschnittlichen Beschäftigtenzahl (vgl. auch Berichtsteil „Personal- und Sozialwesen“, S. 38 ff.) mit 12.371 Mio. DM um 302 Mio. DM über dem Vorjahr. Die Zunahme war im wesentlichen eine Folge der veränderten Sozialgesetzgebung, der Tarif erhöhungen, der Anwendung der überarbeiteten versicherungsmathematischen Richttafeln sowie der Aufwendungen aus vorgezogenen Ruhestandsregelungen.

In der Position Abschreibungen auf Finanzanlagen wurden die Wertberichtigungen auf langfristige Ausleihungen ausgewiesen. Außerdem sind hier Abschreibungen auf konsolidierte Beteiligungen enthalten, soweit sie nicht zur Vermeidung einer doppelten Aufwandserfassung auszusondern waren.

Die Verluste aus Anlageabgängen ergaben sich hauptsächlich aus den Abschlüssen der Volkswagen of America, der Volkswagen do Brasil und der V.A.G France.

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

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen lagen vor allem aufgrund der günstigen Ertragsentwicklung bei der AUDI NSU AUTO UNION AG um 36 Mio. DM über dem Wert des Vorjahres.

Unter den Sonstigen Steuern wurden vor allem Umsatzsteuern und andere Steuern der ausländischen Gesellschaften ausgewiesen.

Die Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil ergaben sich hauptsächlich bei der VW KRAFTWERK GmbH gemäß Abschnitt 34 EStR sowie bei der V.A.G France.

Die wesentlichen Bestandteile der Sonstigen Aufwendungen waren Aufwendungen für Werbe- und Verkaufsförderung, für Instandsetzung und Erhaltung, Währungsverluste, Aufwendungen für den Versand der Erzeugnisse und Miete und Pacht.

Der Jahresfehlbetrag im Konzern von 215 Mio. DM war vor allem auf die nach wie vor unbefriedigende Ergebnissituation der lateinamerikanischen Gesellschaften zurückzuführen. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 85 Mio. DM resultierte im wesentlichen aus der günstigeren Ertragslage der Volkswagen of America und dem Verlustabbau bei der TRIUMPH-ADLER-Gruppe.

Erläuterungen zum Jahresabschluß der Volkswagenwerk AG

Bilanz

Aktiva

Die Investitionen in Sachanlagen blieben mit 1.480 (1.718) Mio. DM auf einem hohen Niveau. Das Schwergewicht der Investitionstätigkeit lag auf der Weiterentwicklung und Pflege unseres Produktprogramms sowie auf Umstrukturierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsabläufe und Arbeitsbedingungen.

Die Zugänge bei den fertigen Anlagen betragen einschließlich der Umbuchungen aus den Anlagen im Bau und den Anzahlungen auf Anlagen 1.585 (1.686) Mio. DM. Davon entfielen auf Betriebs- und Geschäftsausstattung 786 (675) Mio. DM, auf Maschinen und maschinelle Anlagen 611 (597) Mio. DM und auf Grundstücke und Gebäude 188 (414) Mio. DM.

Ende 1983 erreichte der Bruttobuchwert des Sachanlagevermögens 15.418 (14.406) Mio. DM. Nach Abzug der hierfür gebildeten Wertberichtigungen von 11.939 (11.048) Mio. DM ergab sich für das Sachanlagevermögen ein Nettobuchwert von 3.479 (3.358) Mio. DM.

Die Sachanlagen wurden wie bisher zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. Der Ansatz der Herstellungskosten und der Anzahlungen auf Anlagen sowie die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen basierten auf Grundsätzen, die bereits in den Geschäftsberichten 1981 und 1982 angegeben wurden. Neben erhöhten Absetzungen bzw. Sonderabschreibungen gemäß § 3 Zonenrandförderungsgesetz, § 6b EStG, Abschnitt 35 EStR und § 7d EStG wurden im Berichtsjahr erstmals Sonderabschreibungen gemäß § 5l EStG auf die laut Steuerentlastungsgesetz 1984 begünstigten Wirtschaftsgüter der Forschung oder Entwicklung planmäßig vorgenommen. Diese Maßnahmen beliefen sich insgesamt auf 337 (331) Mio. DM.

In geringem Umfang wurden außerplanmäßige Abschreibungen infolge des Auslaufs von Standardaggregaten und aufgrund fehlender weiterer Einsatzmöglichkeiten von beweglichen Wirtschaftsgütern vorgenommen.

Zulagen und Zuschüsse, die aus Mitteln der öffentlichen Hand auf Investitionen gewährt wurden, minderten die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. Soweit sie auf Vorjahreszugänge entfielen, wurden sie als Abgang ausgewiesen.

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

Werke		davon bewegliche Anlagen
Wolfsburg	967	851
Hannover	138	93
Kassel	143	137
Salzgitter	106	100
Emden	43	32
Braunschweig	83	78
	<hr/>	<hr/>
	1.480	1.291
	<hr/>	<hr/>

Immaterielle Anlagewerte haben wir nicht aktiviert.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Zugänge an Beteiligungen resultierten im Inland aus der Gründung eines Vertriebszentrums sowie von drei Gesellschaften in Berlin, die vor allem auf den Gebieten Verkehrsforschung, neue Produktionstechniken sowie technische Datenverarbeitung tätig sind. Im Ausland wurden Kapitalmaßnahmen hauptsächlich bei der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., der Volkswagen do Brasil S.A., der Volkswagen of America, Inc., der Volkswagen Caminhões Ltda., der Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. und der Volkswagen Bruxelles S.A. vorgenommen. Kapitaleinzahlungen erfolgten ferner bei der TAS Tvornica Automobila Sarajevo, der Motor Peru S.A. sowie für die Neugründung der Gesellschaft Volkswagen Asia Ltd., Tokio.

Die Abgänge entstanden durch die Zusammenlegung inländischer Vertriebszentren. Ferner wurde das Kapital der V.A.G. España, S.A. herabgesetzt, nachdem die Aktivitäten auf dem spanischen Markt entsprechend einem Kooperationsvertrag von SEAT übernommen worden waren.

Die Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um Wertberichtigungen, bewertet. Abschreibungen aufgrund nachhaltig eingetretener Wertminderungen bzw. wegen vorhandener Risiken wurden auf eine inländische Beteiligungsgesellschaft und acht Auslandsgesellschaften vorgenommen. Dabei entfiel der wesentliche Teil der Wertberichtigungen auf unsere Aktivitäten in Lateinamerika. Von den gesamten Abschreibungen betrafen 568 Mio. DM Zugänge des Berichtsjahres.

Wie in den Vorjahren beinhalten die Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren Mittel, die verschiedenen Wohnungsbaugesellschaften und Werksangehörigen zur Verfügung gestellt wurden. Die ab 1955 gewährten Darlehen sind mit 7% abgezinst worden. Bis zum 31. Dezember 1954 gemäß § 7c EStG gegebene Darlehen wurden voll wertberichtigt. Die Wertansätze der Darlehen sind unter Berücksichtigung der auf die Tilgung entfallenen Beträge beibehalten worden.

Die Vorräte erhöhten sich infolge des im letzten Quartal 1983 deutlich gestiegenen Produktionsvolumens um 295 Mio. DM. Die Bewertung der Vorräte erfolgte unverändert nach den im Geschäftsbericht 1981 erläuterten Grundsätzen.

Die Abschreibungen verteilten sich auf die Zugänge des Jahres 1983 wie folgt:

Angaben in Tsd. DM	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte		Bauten auf fremden Grundstücken		Maschinen und maschinelle Anlagen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Anzahlungen auf Anlagen
	mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	mit Wohnbauten	ohne Bauten					
Zugänge des Geschäftsjahres 1983 ¹⁾	185.655	547	1.084	647	611.113	752.302	39.500	10.200
Abschreibungen auf die Zugänge des Geschäftsjahres 1983	53.772	14	1.084	110	332.880	192.671	18.400	5.100

¹⁾ Zugänge einschließlich Umbuchungen aus Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen (ohne noch nicht zum Einsatz

gekommene, noch nicht abgeschriebene Spezialwerkzeuge, aber einschließlich Zugänge an Grund und Boden, auf die nach

§ 6 b EStG Abschreibungen vorgenommen werden konnten)

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 463 Mio. DM betrafen mit 365 Mio. DM das Auslandsgeschäft und mit 98 Mio. DM das Inlandsgeschäft. Für Ausfallrisiken wurden Wertkorrekturen vorgenommen. Fällige Forderungen wurden inzwischen im wesentlichen bezahlt.

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestanden überwiegend aus Festgeldern.

Der Bestand an Wertpapieren stieg durch den Kauf von Kassenobligationen und kurzfristig fälligen Schuldverschreibungen zur zinsgünstigen Anlage liquider Mittel um 939 Mio. DM. Die Wertpapiere wurden grundsätzlich zu Anschaffungskosten, erforderlichenfalls unter Beachtung des Börsenkurses zum Jahresende, bewertet. Als Sicherheit für die laufende Abwicklung von Importen wurden wie in den Vorjahren Wertpapiere mit einem Nominalwert von 2 Mio. DM an das Hauptzollamt Hannover verpfändet.

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

Die Forderungen an verbundene Unternehmen nahmen gegenüber dem Vorjahr um 521 Mio. DM zu, was im wesentlichen auf den Anstieg von Forderungen gegenüber der V.A.G. leasing GmbH, der AUDI NSU AUTO UNION AG sowie der Volkswagen Canada Inc. zurückzuführen ist. Die Forderungen gegenüber der Volkswagen of America, Inc. haben sich in größerem Umfang verringert.

Von den gesamten Forderungen betrafen 2.197 Mio. DM inländische und 858 Mio. DM ausländische Unternehmen. Für Ausfall- und Kursrisiken sowie zinslos zur Verfügung gestellte Beträge nahmen wir Wertkorrekturen vor.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthielten im wesentlichen Forderungen gegenüber dem Finanzamt auf Umsatzsteuerrückvergütungen sowie noch nicht fällige Zinsforderungen. Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr beruht vor allem auf den infolge des Rückgangs der Kurzarbeit wesentlich geringeren Forderungen gegenüber der Arbeitsverwaltung auf Erstattung von Kurzarbeitergeld sowie dem Verkauf von Ansprüchen aus Schuldscheindarlehen.

Passiva

Das Grundkapital, die Gesetzliche Rücklage, die Rücklage für eigene Aktien sowie die Anderen Rücklagen blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Darüber hinaus besteht weiterhin ein genehmigtes Kapital in Höhe von 300 Mio. DM bis zum 30. Juni 1984.

Die Sonderposten mit Rücklageanteil verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 125 Mio. DM. Der Rückgang resultierte vor allem aus der erforderlichen Teilauflösung der gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz gebildeten Sonderposten. Weitere anteilige Auflösungen wurden im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften bei den anderen Sonderposten vorgenommen.

Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen wurde wie im Vorjahr in Höhe von 1% auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und geleistete Anzahlungen zur Absicherung des allgemeinen Kreditrisikos gebildet.

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

Ansatz eines Rechnungszinsfußes von 6% dotiert; die neu überarbeiteten versicherungsmathematischen Richttafeln wurden in angemessener Höhe berücksichtigt. Der aus dem Vorjahr vorhandene Sonderposten mit Rücklageanteil aus dem Übergang des Abzinsungssatzes von 5,5 auf 6% wurde planmäßig mit 1/12 des Ursprungsbetrages aufgelöst.

Die Sonstigen Rückstellungen enthielten vor allem Garantie- und andere Vertriebsrückstellungen, Rückstellungen für Steuern und Kosten der Belegschaft. Gegenüber dem Vorjahr sind insbesondere die Rückstellungen für Steuern und Kosten der Belegschaft angestiegen.

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren nahmen vorwiegend durch die Aufnahme eines Darlehens über 200 Mio. DM von der Volkswagen International Finance N.V. zu.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betrafen 1.164 Mio. DM inländische und 93 Mio. DM ausländische Lieferanten.

Ein bedeutender Anteil der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfiel auf Verpflichtungen aus der Finanzierung von Im- und Exportgeschäften. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ergab sich bei den laufenden Bankverbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestanden im wesentlichen gegenüber der VW KRAFTWERK GmbH und der Volkswagen of America, Inc. Die Abnahme gegenüber 1982 resultierte überwiegend aus dem Abbau der Verbindlichkeiten gegenüber unserer mexikanischen Tochtergesellschaft.

Wesentliche Posten der Sonstigen Verbindlichkeiten waren die Verpflichtungen aus Lohn- und Gehaltsabrechnungen sowie andere Leistungen gegenüber der Belegschaft.

Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse nahmen um 2.159 Mio. DM oder 8,0% auf 29.187 Mio. DM zu, was vor allem auf den höheren Anteil von Audi-Modellen, Preisanhebungen sowie eine überproportionale Zunahme von sonstigen Verkäufen zurückzuführen ist. Während der Inlandsumsatz um 20,2% gegenüber dem Vorjahr anstieg, verminderten sich die Exporterlöse um 1,7%. Auf das Fahrzeuggeschäft entfielen 75,7 (75,91) % der Gesamterlöse.

Die Erhöhung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren um 2.079 Mio. DM oder 11,9% resultierte im wesentlichen aus dem höheren Anteil der von Tochtergesellschaften bezogenen Fahrzeuge verbunden mit gestiegenen Einstandspreisen sowie in geringerem Maße aus Einkaufspreissteigerungen bei Fertigungs- und Gemeinkostenmaterial.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen stammen von den inländischen Tochtergesellschaften AUDI NSU AUTO UNION AG und WESER-EMS Vertriebsgesellschaft mbH sowie V.A.G. Transport GmbH und V.A.G. Kredit Bank GmbH.

In den Erträgen aus Beteiligungen sind vorwiegend Ausschüttungen der Volkswagen Bruxelles S.A. und der Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. sowie Gewinne des laufenden Geschäftsjahres der inländischen Vertriebszentren, der InterRent Autovermietung GmbH, der V.A.G. Leasing GmbH und der VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH enthalten.

Die Erträge aus anderen Finanzanlagen resultierten aus Darlehenszinsen.

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

Gewinne aus Anlageabgängen ergaben sich aus dem Rückfluß von Wohnungsbaudarlehen sowie aus dem Verkauf von Maschinen und Spezialwerkzeugen.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen entstanden insbesondere durch Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen für Personal- und Vertriebsaufwendungen sowie Werkzeugänderungskosten.

Die Sonstigen Erträge fielen vor allem aus der Weiterberechnung von Steuern an verbundene Unternehmen im Rahmen von Organschaften, der Abwicklung von Geschäften in ausländischen Währungen, Einnahmen aus Verkäufen von Küchen- und Kantinenwaren sowie weiterberechneten Dienstleistungen an.

Der Personalaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,0% oder 540 Mio. DM auf 7.324 Mio. DM (vgl. auch Berichtsteil „Personal- und Sozialwesen“, S. 38 ff.). Die Zunahme ergab sich – unter Berücksichtigung eines gegenüber dem Geschäftsjahr 1982 im Durchschnitt verringerten Personalstandes – aus Änderungen in der Sozialgesetzgebung und aus der Tarifierhöhung. Weitere Faktoren waren die Anwendung der überarbeiteten versicherungsmathematischen Richttafeln und die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Aufwendungen aus der vorgezogenen Ruhestandsregelung.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen fielen überwiegend für die langfristigen Verbindlichkeiten an.

In den Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen waren überwiegend Ertragsteuern des laufenden Jahres enthalten.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme entstanden im wesentlichen aus einem Forderungsverzicht gegenüber der TRIUMPH-ADLER AG für Büro- und Informationstechnik sowie

dem Ergebnisübernahmevertrag mit der VW KRAFTWERK GmbH.

Wesentliche Positionen unter den Sonstigen Aufwendungen waren Versandkosten für den Vertrieb der Erzeugnisse, Material und Fremdleistungen für Instandsetzung und Erhaltung der Anlagen, Werbe- und Verkaufsförderungskosten sowie Aufwendungen aus der Abwicklung von Geschäften in ausländischen Währungen.

Zusätzliche Einzelangaben

Neben den in der Bilanz vermerkten Eventualverbindlichkeiten bestanden Einzahlungsverpflichtungen auf Geschäftsanteile inländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Höhe von 62.500.000 DM. Außerdem hafteten wir für zurückerhaltene Einlagen bei Kommanditgesellschaften in Höhe von 5.158.000 DM.

In Höhe des uns von der Volkswagen International Finance N.V. gewährten Darlehens von 200 Mio. DM haben wir gegenüber allen Anleihegläubigern eine Garantieerklärung abgegeben.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen im Jahr 1983 8.488.215 DM. Frühere Mitglieder des Vorstands oder ihre Hinterbliebenen erhielten 5.197.410 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 347.414 DM.

Erläuterung ausgewählter finanzwirtschaftlicher Begriffe

Da unser Geschäftsbericht einen möglichst großen Interessentenkreis ansprechen soll und einige der darin verwendeten Fachbegriffe unterschiedlich definiert werden, möchten wir diese erläutern. Wir streben damit weder Vollständigkeit an, noch erheben wir Anspruch auf wissenschaftliche Exaktheit. Vielmehr wollen wir auf die im Unternehmen gebräuchlichen Interpretationen hinweisen.

Abgänge: Der Ausweis von Abgängen aus dem Anlagevermögen setzt den (physischen) Abgang von Vermögensgegenständen insbesondere durch Verkauf, Abbruch oder Verschrottung voraus. Dabei können gegenüber den Buchwerten höhere oder geringere Erlöse erzielt werden; die Differenz zwischen Erlös und Buchwert ist in der Gewinn- und Verlustrechnung als Gewinn bzw. Verlust aus Anlageabgängen auszuweisen. Als Abgänge werden bei der Volkswagenwerk AG auch die von der öffentlichen Hand auf Vorjahresinvestitionen gewährten Investitionszulagen ausgewiesen, wodurch sich die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten mindern.

Absatz an die Händlerorganisation; Auslieferungen von Fahrzeugen an Kunden: Im Geschäftsbericht der Volkswagenwerk AG werden sowohl Zahlen für Auslieferungen von Fahrzeugen an Kunden als auch für den Absatz an die Händlerorganisation ausgewiesen. Unter Absatz an die Händlerorganisation werden die Fahrzeugverkäufe des Volkswagen-Konzerns an die Volkswagen- und Audi-Händlerbetriebe, soweit sie keine Konzerngesellschaften sind, verstanden. Als Auslieferungen an Kunden bezeichnen wir die von den Händlerbetrieben an Endabnehmer verkauften Fahrzeuge.

Abschreibungen: Durch Abschreibungen werden grundsätzlich Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Gegenstände des Anlagevermögens entsprechend ihrer geplanten Nutzungsdauer auf die Abrechnungsperioden (Geschäftsjahre) verteilt. Neben solchen planmäßigen Abschreibungen gibt es außerplanmäßige zur Berücksichtigung unvorhergesehener wertmindernder Tatbestände und aus steuerlichen Gründen. Durch eine derartige Abschreibung kann beispielsweise der Veralterung einer Anlage durch den technischen Fortschritt Rechnung getragen werden.

Anlagevermögen: Dazu zählen alle Vermögensgegenstände, die am Abschlußstichtag dazu bestimmt sind, längerfristig dem Geschäftsbetrieb zu dienen. Das Anlagevermögen wird in die Gruppen Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte (z. B. Lizen-

zen, Patente, Urheberrechte) sowie Finanzanlagen gegliedert.

Anzahlungen: Dies sind Vorleistungen auf abgeschlossene Liefer- und Dienstleistungsverträge, für die eine Lieferung oder Leistung noch nicht erbracht wurde.

Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung: Hierunter wird der Unterschiedsbetrag verstanden, der sich ergibt, wenn die Anschaffungskosten, die für die Beteiligung an einem Konzernunternehmen aufzuwenden waren, nicht dem im Erwerbszeitpunkt vorhandenen konsolidierungspflichtigen Kapital (Grundkapital, Rücklagen, Gewinn oder Verlust) entsprechen. Der sich ergebende Betrag wird in der Bilanz unter der Position „Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung“ ausgewiesen. So kann z. B. ein aktiver Ausgleichsposten Bewertungsreserven bei erworbenen Konzernunternehmen oder bereits im Erwerbspreis enthaltene zukünftige Erträge beinhalten.

Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz: Sind an den in den Konzernabschluß einbezogenen Konzernunternehmen außenstehende (konzernfremde) Gesellschaften beteiligt, dann ist für ihre Anteile am Kapital, an den offenen Rücklagen und am Gewinn oder Verlust in der Konzernbilanz ein „Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz“ gesondert auszuweisen.

Dieser Ausgleichsposten ist notwendig, da alle Aktiva und Passiva der Konzernunternehmen vollständig in die Konzernbilanz aufgenommen werden, obwohl sie nur anteilig den Konzernunternehmen gehören. Im Abschluß für den Volkswagen-Konzern sind hierunter beispielsweise die Gegenwerte für die Minderheitsbeteiligungen auszuweisen, die bei der Volkswagen do Brasil und der VW-Versicherungsvermittlungs-GmbH bestehen.

Außenumsatzerlöse: Hierunter werden die um konzerninterne Lieferungen – d. h. Lieferungen zwischen den einzelnen konsolidierten Konzerngesellschaften – bereinigten Umsatzerlöse eines Konzerns verstanden. Umsätze, die beispielsweise zwischen der Volkswagenwerk AG und der

AUDI NSU AUTO UNION AG getätigt werden, erhalten im Konzern den Charakter von Lieferungen zwischen rechtlich selbstständigen Werken.

Beteiligungen: Das sind Kapitalanteile an anderen Unternehmen (Kapital- oder Personengesellschaften), die mit der Absicht erworben wurden, sich längerfristig an einem Unternehmen zu beteiligen.

Bilanzgewinn/-verlust: Das ist der Gewinn/Verlust einer Gesellschaft, der sich nach Zuführung zu den bzw. Auflösung von Rücklagen aus dem Jahresüberschuß/-fehlbetrag unter Einbeziehung eines Gewinn- bzw. Verlustvortrages ergibt. Der Bilanzgewinn ist Basis für die Beschlußfassung der Hauptversammlung.

Cash flow: Dies ist der Geldbetrag, der einem Unternehmen in einem Geschäftsjahr aus den Umsatzerlösen nach Abzug ausgabewirksamer Aufwendungen wie Material-, Personal- und sonstige Aufwendungen zu Finanzierungszwecken zur Verfügung steht. Er wird in der Praxis nicht nach einer einheitlichen Definition ermittelt. Bei der Volkswagenwerk AG ergibt sich der Cash flow aus dem Jahresergebnis + Anlageabschreibungen - Zuschreibungen + Anlageabgänge +/- Veränderung der Pensionsrückstellungen +/- Veränderung des Eigenkapitalanteils der Sonderposten mit Rücklageanteil. Der Cash flow ist eine Kennzahl für die Beurteilung der Innenfinanzierungskraft einer Unternehmung.

Effektivverschuldung: Sie weist die um das Barvermögen bzw. die sehr rasch liquidierbaren Vermögensteile bereinigte Schuldenlast des Unternehmens aus. Die Kennzahl ergibt sich rechnerisch aus dem Fremdkapital abzüglich der um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung gekürzten kurzfristigen Forderungen und Ausleihungen sowie der flüssigen Mittel.

Eigene Aktien: Sie stellen den Teil des Grundkapitals einer Gesellschaft dar, den das Unternehmen selbst erworben hat und sind im Umlaufvermögen mit den Anschaffungskosten (Kaufpreis) oder dem ggf. niedrigeren Börsenwert auszuweisen. Das Aktiengesetz hat den Erwerb eigener Aktien

an das Vorliegen bestimmter Voraussetzungen geknüpft und auf 10% des Grundkapitals begrenzt. So wurden beispielsweise die eigenen Aktien der Volkswagenwerk AG 1971 im Zusammenhang mit dem Umtauschangebot an die Aktionäre der AUDI NSU AUTO UNION AG erworben.

Eigenleistungen, Andere aktivierte: Es handelt sich um innerbetriebliche Leistungen, z. B. selbsterstellte Anlagen und Werkzeuge. Sie sind in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Ertragsposition „Andere aktivierte Eigenleistungen“ auszuweisen, da die bei der Erstellung der Eigenleistungen angefallenen Aufwendungen (Löhne, Material usw.) in den entsprechenden Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

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

Forderungen an verbundene Unternehmen: Verbundene Unternehmen sind rechtlich selbstständige Unternehmen, die im Aktiengesetz im einzelnen definiert werden. Alle Forderungen einer Gesellschaft an mit ihr verbundene Unternehmen sind in der Bilanz gesondert auszuweisen. Hierzu gehören im Rahmen des Abschlusses der Volkswagenwerk AG z. B. die Forderungen an die AUDI NSU AUTO UNION AG.

Forderungen aus Krediten gemäß §§ 89 und 115 AktG: Hierunter sind Kredite an Vorstandsmitglieder, Prokuristen und diesem Personenkreis Gleichgestellte sowie Kredite und Vorschüsse an Aufsichtsratsmitglieder zu erfassen. Unter diese Ausweisungspflicht fallen auch Darlehen an Gesellschaften, in deren gesetzlichen Organen ein Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied der kreditgewährenden Gesellschaft vertreten ist.

Gesamtleistung: Sie entspricht der Summe aller betrieblichen Leistungen, die eine Unternehmung in einer Periode erbracht hat und besteht vor allem aus den Umsatzerlösen. Daneben sind in der Gesamtleistung die Bestandsveränderungen der Erzeugnisse sowie die anderen aktivierten Eigenleistungen enthalten.

Gewinn je Aktie: Diese Kennzahl errechnet sich als Quotient aus dem Jahresüberschuß und der Anzahl der Aktien und gilt als ein Maßstab für die Beurteilung der Ertragskraft einer Gesellschaft.

Gewinnvortrag: Er ist ein nach Gewinnverwendungsbeschluß der Hauptversammlung verbleibender Rest des Bilanzgewinns und wird auf das neue Jahr vorgetragen.

Immaterielle Anlagewerte: Erworbene Rechte wie z. B. Konzessionen, Lizenzen und Patente werden als immaterielle Anlagewerte bezeichnet.

Investitionen: Hierunter versteht man den Zugang von langfristig genutzten Gegenständen des Anlagevermögens - wie Grundstücke, Maschinen und Betriebs- und Geschäftsausstattung. Ferner gehören hierzu die Zugänge von immateriellen Anlagegütern wie Patente und Lizenzen sowie von Finanzanlagen, beispielsweise der Erwerb von Aktien, GmbH-Anteilen oder Obligationen. Im Abschluß des Volkswagen-Konzerns sind in den Investitionen z. B. auch die Vorträge von neu in den Konsolidierungskreis aufgenommenen Gesellschaften sowie eine Erhöhung des aktiven Ausgleichspostens aus der Erstkonsolidierung enthalten.

Jahresüberschuß/-fehlbetrag: Der Betrag ergibt sich rechnerisch aus dem Unterschied aller Erträge und Aufwendungen einer Rechnungsperiode und stellt das Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres vor Rücklagenzuweisungen oder -entnahmen dar.

Kapital, bedingtes: Das Wesen einer bedingten Kapitalerhöhung besteht darin, daß eine Erhöhung des Grundkapitals bis zu einem bestimmten Nennbetrag von der Hauptversammlung beschlossen wird, die Durchführung - anders als bei einer

ordentlichen Kapitalerhöhung – jedoch sowohl dem Umfang als auch dem Zeitpunkt nach unbestimmt bleibt. In erster Linie dient das bedingte Kapital dazu, die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen oder Optionsanleihen zu ermöglichen.

Kapital, genehmigtes: Das genehmigte Kapital ist eine der vier aktienrechtlich geregelten Formen der Kapitalerhöhung und beinhaltet eine Ermächtigung des Vorstands durch die Hauptversammlung, innerhalb eines Zeitraumes von maximal fünf Jahren das Grundkapital der Gesellschaft bis zu einem bestimmten Nennbetrag durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.

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

Auf der Hauptversammlung des Jahres 1979 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Volkswagenwerk AG von gegenwärtig 1.200 Mio. DM auf bis zu 1.500 Mio. DM durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Aktien bis zum 30. Juni 1984 zu erhöhen. Hierbei soll den Aktionären das Bezugsrecht eingeräumt werden.

Kapitalerhaltung, substantielle = Substanzerhaltung: Hierunter ist die Erhaltung des eigenfinanzierten Vermögens unter Berücksichtigung von Preissteigerungen zu verstehen. Ziel der Substanzerhaltung ist es, nur den Betrag als Gewinn auszuweisen, der nicht zur Wiederbeschaffung der für die Produktion notwendigen Anlagen auch bei steigenden Preisen benötigt wird und den Ausweis sogenannter „Scheingewinne“ zu vermeiden.

Konsolidierung: Sie beinhaltet die Zusammenfassung der Einzelabschlüsse (Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen) der zum Konsolidierungskreis gehörenden rechtlich selbständigen (Konzern-) Unternehmen zu einem Konzernabschluß unter Aufrechnung konzerninterner Vorgänge zur Vermeidung von Doppelerfassungen. Gegeneinander aufgerechnet werden: Eigenkapital der Tochtergesellschaft gegen die entsprechende Position „Beteiligungen“ der Obergesellschaft (Kapitalkonsolidierung), gegenseitige Forderungen und Verbindlichkeiten (Schuldenkonsolidierung) und Aufwand der einen gegen entsprechenden Ertrag der anderen Konzerngesellschaft, ggf. unter Eliminierung von Zwischengewinnen (Aufwands- und Ertragskonsolidierung).

Liquide Mittel: Dies sind die jederzeit verfügbaren finanziellen Mittel eines Unternehmens. Hierunter fallen Schecks, Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

Liquidität: Hierunter wird die Fähigkeit des Unternehmens verstanden, zu jedem Zeitpunkt seinen finanziellen Verpflichtungen nachkommen zu können. Um die ständige Zahlungsbereitschaft zu sichern, ist es notwendig, die Zahlungseingänge und Zahlungsverpflichtungen so abzustimmen, daß sich Mittelzufluß und -abfluß möglichst entsprechen. Da dieses Ziel in der Praxis nur annäherungsweise zu erreichen sein wird, ist jedes Unternehmen aus Gründen der Sicherheit gezwungen, eine Liquiditätsreserve zu halten.

Pauschalwertberichtigung: Zur Absicherung des in den Forderungen liegenden allgemeinen Kreditrisikos kann aus Gründen kaufmännischer Vorsicht eine Pauschalwertberichtigung gebildet werden. Speziellen Forderungsausfällen ist dagegen durch aktivisch vorzunehmende Wertkorrekturen bei den entsprechenden Forderungen Rechnung zu tragen.

Pensionsrückstellungen: Sie werden aufgrund versicherungsmathematischer Regeln gebildet. Voraussetzung für die Bildung von Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen ist eine Pensionszusage, aufgrund derer Unternehmensangehörige einen Rechtsan-

spruch auf laufende oder einmalige Pensionsleistungen haben, wenn sie aus dem Arbeitsprozeß ausscheiden.

Rechnungsabgrenzungsposten: Dies sind Einnahmen oder Ausgaben eines Unternehmens, die erst nach dem Bilanzstichtag zu Erträgen oder Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung führen (z. B. im voraus erhaltene oder vorausgezahlte Mieten).

Rücklagen: Sie sind ein Teil des auf der Passivseite der Bilanz ausgewiesenen Eigenkapitals und werden in gesetzliche und freie Rücklagen unterteilt. Die Zuführung zu den Rücklagen erfolgt entweder durch Einzahlungen seitens der Aktionäre (z. B. das bei der Ausgabe junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung der Volkswagenwerk AG gezahlte Aufgeld) oder durch Einstellungen aus dem Jahresüberschuß. Während die Einstellung in die gesetzliche Rücklage durch das Aktiengesetz geregelt wird, entscheiden die Organe der Gesellschaft bzw. die Aktionäre über die Bildung freier Rücklagen. Die aus dem Jahresüberschuß vorgenommenen Rücklagendotierungen ermöglichen ganz oder teilweise die Erhaltung des eigenfinanzierten Vermögens (Substanzerhaltung) und führen damit langfristig zu einem höheren inneren Wert des Unternehmens.

Rücklage für eigene Aktien: Gemäß § 150 a AktG bildete die Volkswagenwerk AG im Geschäftsjahr 1979 eine Rücklage für eigene Aktien. Diese Rücklagenbildung, die in Höhe des auf der Aktivseite der Bilanz für die eigenen Aktien nach § 155 AktG ausgewiesenen Buchwertes vorgenommen werden mußte, dient im Sinne des Gläubigerschutzes der Sicherung der Eigenkapitalbasis.

Das wird dadurch erreicht, daß ein Betrag, der dem Wertansatz der eigenen Aktien entspricht, durch den Ausweis als gesetzliche Rücklage und die damit verbundene gesetzliche Verfügungsbeschränkung einer möglichen Gewinnausschüttung entzogen wird. So wird verhindert, daß das Vermögen der Gesellschaft um den Betrag dieser Aktien vermindert wird und hierdurch ggf. eine indirekte Rückzahlung von haftendem Eigenkapital an die Aktionäre erfolgt.

Rückstellungen: Sie gehören zum Fremdkapital und werden für Verpflichtungen gebildet, die dem Grunde nach bekannt sind, deren Höhe und Fälligkeit aber noch nicht feststeht. Rückstellungen sind keine Rücklagen und somit keine einbehaltenen Gewinne. Sie werden beispielsweise für konkrete Prozeßrisiken gebildet, die zu einer späteren Inanspruchnahme der Gesellschaft führen können.

Substanzerhaltung: siehe Kapitalerhaltung, substantielle

Sonderposten mit Rücklageanteil: Das Steuerrecht gewährt beim Vorliegen bestimmter Sachverhalte die Möglichkeit zur Bildung einer steuerfreien Rücklage, die in späteren Jahren ergebniswirksam und einkommenserhöhend aufzulösen ist. Bei der Übernahme in die Handelsbilanz sind solche Rücklagen in den „Sonderposten mit Rücklageanteil“ nach den freien Rücklagen gesondert auszuweisen. Dabei ist zu vermerken, nach welchen gesetzlichen Vorschriften diese Rücklage gebildet worden ist (z. B. Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz).

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

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

Verbundene Unternehmen: siehe Forderungen an verbundene Unternehmen

Verschuldungsgrad (Effektivverschuldung: Cash flow): Diese Kennzahl stellt ein Maß für die Verschuldungsfähigkeit einer Unternehmung dar. Aus ihr läßt sich erkennen, wieviel Jahre es dauern würde, bis das Unternehmen seine Schulden aus selbsterwirtschafteten Mitteln getilgt hätte.

Vorräte: Sie enthalten die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertigen Erzeugnisse, fertigen Erzeugnisse und Waren. Dabei sind Rohstoffe alle Stoffe, die als wesentliche Bestandteile unmittelbar in das Erzeugnis eingehen; Hilfsstoffe sind nur Nebenbestandteile des Produktes; Betriebsstoffe (z. B. Schmierstoffe) gehen nicht in das Erzeugnis ein, werden aber zu seiner Herstellung benötigt. Waren sind alle Gegenstände, die von Dritten bezogen wurden und ohne Be- oder Verarbeitung weiterveräußert werden. Hierzu gehören bei der Volkswagenwerk AG z. B. die von der Volkswagen Bruxelles montierten Fahrzeuge.

Wandelschuldverschreibung: Die Wandelschuldverschreibung verbrieft den Inhabern neben den Gläubigerrechten (Darlehensforderung und Zinsanspruch) auch das Recht zum Umtausch der Schuldverschreibungen in Aktien (Wandelanleihe) oder zum zusätzlichen Bezug von Aktien (Optionsanleihe).

Gemeinsames Merkmal beider Anleiheformen ist das mit ihnen verbundene Recht zum Bezug von Aktien zu einem festen Preis. Im Falle der Wandelanleihe wird das Recht zum Bezug von Aktien durch Umtausch der Schuldverschreibung – eventuell unter Zuzahlung eines bestimmten Geldbetrages – realisiert. Die Optionsanleihe unterscheidet sich von der Wandelanleihe dadurch, daß das Recht zum Bezug von Aktien von der Anleihe losgelöst werden kann.

Wertschöpfungsrechnung: Der durch den Einsatz der Produktionsfaktoren in einer Periode von einem Unternehmen erzielte Wertzuwachs (Wertschöpfung) wird bei der Volkswagenwerk AG wie folgt ermittelt: Gesamtleistung (lt. aktienrechtlicher Gewinn- und Verlustrechnung) + übrige Erträge – Vorleistungen (überwiegend Materialaufwand) – Abschreibungen und Verluste aus Abgängen.

Die Wertschöpfungsrechnung zeigt ebenfalls auf, in welchem Maße die Mitarbeiter und Kapitalgeber sowie der Staat an der Unternehmensleistung teilhaben.

Working capital: Dies ist eine Maßzahl zur Beurteilung der Liquidität. Das Working capital stellt den Überschuß des Umlaufvermögens über das kurzfristige Fremdkapital dar. Es ergibt sich rechnerisch aus dem Umlaufvermögen, gekürzt um die passiv ausgewiesene Pauschalwertberichtigung, minus dem kurzfristigen Fremdkapital.

Zugänge: Als Zugang wird jeder tatsächliche mengenmäßige Zugang von Gegenständen des Anlagevermögens bezeichnet (physische Veränderung des Anlagevermögens). Zugänge können immer nur in der Rechnungsperiode als solche ausgewiesen werden, in der im Anlagevermögen tatsächlich die mengenmäßige Mehrung eingetreten ist.

Zuschreibungen: Mit Zuschreibungen werden in Vorperioden vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen rückgängig gemacht. Außerdem werden in der Zuschreibungsspalte Aufzinsungsbeträge ausgewiesen, die sich aus der Korrektur von Wertberichtigungen bei zinslosen und niedrig verzinslichen Darlehen ergeben.

Konzernbilanz zum 31. Dezember 1983

in Tausend DM

Aktivo	Vortrag	Vortrag erstmals	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschrei-	Stand	Stand
	1.1.1983	einbezogener				bungen	31.12.1983	31.12.1982
		Gesellschaften						
Anlagevermögen								
A. Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte								
Grundstücke und grundstücke-								
gleiche Rechte								
mit Geschäfts-, Fabrik- und								
anderen Bauten	3.693.565	-	242.946	40.847	172.262	310.943	3.756.983	3.693.565
mit Wohnbauten	373.770	-	5.442	5.063	- 1.522	16.302	356.325	373.770
ohne Bauten	168.000	-	12.605	6.173	- 14.739	2.981	156.712	168.000
Bauten auf fremden Grundstücken	64.724	-	3.880	274	- 483	9.114	58.733	64.724
Maschinen und maschinelle Anlagen	2.047.465	-	841.847	21.810	206.454	1.063.648	2.010.308	2.047.465
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.534.880	22.392	2.688.112	466.130	427.497	1.989.644	4.217.107	3.534.880
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.589.140	-	972.096	472.773	- 790.286	57.548	1.240.629	1.589.140
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	2.530	-	1.805	-	817	1.090	4.052	2.530
	11.474.074	22.392	4.768.733	1.013.070	-	3.451.270	11.800.859	11.474.074
B. Finanzanlagen								
Beteiligungen	75.296	-	9.983	2.383	-	5.230	77.666	75.296
Andere Wertpapiere des Anlagevermögens	27.473	-	222	7.281	4.715	832	24.297	27.473
Ausleihungen mit einer Laufzeit								
von mindestens vier Jahren	209.004	-	46.516	20.043 ¹⁾	-	9.442	226.035	209.004
Nennbetrag am 31.12.1983	304.034							
davon durch Grundpfandrechte gesichert	99.527							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG	4.187							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG	182							
Sonstige Finanzanlagen	17.336	-	9.468	70	- 4.715	4.802	17.217	17.336
	329.109	-	66.189	29.777	-	20.306	345.215	329.109
	11.803.183	22.392	4.834.922	1.042.847	-	3.471.576	12.146.074	11.803.183
C. Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung							119.170	120.049
							12.265.244	11.923.232
Umlaufvermögen								
A. Vorräte								
B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens								
Gelastete Anzahlungen							32.372	14.525
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen							1.734.318	1.419.485
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	67.570							
Wechsel							145.144	137.328
davon bundesbankfähig	1.101							
Schecks							20.955	22.947
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben							6.098	7.349
Guthaben bei Kreditinstituten							1.643.150	1.785.049
Wertpapiere							2.507.204	1.269.084
Eigene Aktien (Nennbetrag am 31.12.1983: 15.060)							21.335	21.335
Forderungen an verbundene Unternehmen							10.237	1.655
davon aus Lieferungen und Leistungen	5.368							
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen							-	717
Sonstige Vermögensgegenstände							4.251.797	3.333.733
							10.372.510	8.013.107
							16.218.901	13.662.350
Rechnungsabgrenzungsposten							316.790	343.455
Konzernbilanzverlust							58.762	-
							26.858.797	25.929.037

Passivo	Stand	Stand
	31.12.1983	31.12.1982
Grundkapital der Volkswagenwerk AG	1.200.000	1.200.000
Konzernrücklagen		
Kapitalrücklagen ¹⁾	100.809	571.788
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag ¹⁾	4.826.678	4.144.859
Ausgleichsposten aus der Erstkonsolidierung	37.880	37.367
	5.055.367	4.754.024
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	283.759	225.469
davon am Gewinn	2.921	-
davon am Verlust	87.632	-
Sonderposten mit Rücklageanteil		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	181.411	199.574
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsländern		
gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuerergänzung	115.308	137.512
Rücklage gemäß Abschnitt 34 EStG	65.102	-
Rücklagen gemäß französischen Vorschriften	48.126	2.131
Rücklage gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz	8.509	-
Rücklage gemäß § 1 Auslandsinvestitionsgesetz	5.789	7.236
Rücklage gemäß § 6b EStG	2.870	3.240
	427.115	349.693
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	45.005	35.884
Rückstellungen		
Pensionsrückstellungen	4.235.067	3.625.851
Andere Rückstellungen		
Rückstellungen für im Geschäftsjahr		
unterlassene Instandhaltung	16.543	10.940
Rückstellungen für Gewährleistungen		
ohne rechtliche Verpflichtung	15.154	14.476
Sonstige Rückstellungen	5.368.312	4.352.650
	9.635.076	8.003.917
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit		
von mindestens vier Jahren		
Anleihen	728.570	506.475
davon durch Grundpfandrechte gesichert	120.000	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.010.728	702.730
davon durch Grundpfandrechte gesichert	242.322	-
Sonstige Verbindlichkeiten	771.940	241.297
davon durch Grundpfandrechte gesichert	77.637	-
	2.011.238	1.450.602
vor Ablauf von vier Jahren fällig	728.437	-
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.680.693	2.672.237
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener		
Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	778.537	786.169
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.839.521	4.608.492
Erhaltene Anzahlungen	81.530	63.467
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		
davon aus Lieferungen und Leistungen	20	62
Sonstige Verbindlichkeiten	1.641.156	1.673.848
	10.021.499	9.804.309
Rechnungsabgrenzungsposten	179.738	66.812
Konzernbilanzgewinn	-	38.327
Verbindlichkeiten aus der Begebung		
und Übertragung von Wechseln	616.549	-
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	173.675	-
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	2.906	-
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	47.399	-
	28.858.797	25.929.037

¹⁾ In diesen Positionen ist die gesetzliche Rücklage der Volkswagenwerk AG in Höhe von 843.387 Tsd. DM enthalten.

²⁾ saldiert mit Kursdifferenzen in Höhe von 8.533 Tsd. DM.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1983
in Tausend DM

	1983	1982
Außenumsatzerlöse	40.088.871	37.434.009
Bestandserhöhung/Bestandsverminderung der Erzeugnisse	76.526	- 141.685
	40.165.397	37.292.324
Andere aktivierte Eigenleistungen	514.539	737.383
Gesamtleistung	40.679.936	38.029.707
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren	20.851.808	19.573.340
Rohertrag	19.828.128	18.456.367
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	-	59
Erträge aus Beteiligungen	49.225	36.216
Erträge aus anderen Finanzanlagen	16.104	14.620
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	961.630	1.113.259
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	184.305	186.265
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	185.821	382.300
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	43.825	162.192
Sonstige Erträge	1.393.014	1.292.641
davon außerordentliche	255.712	-
	2.833.924	3.187.555
	22.662.052	21.643.922
Löhne und Gehälter	9.959.170	9.900.172
Soziale Abgaben	1.569.086	1.582.218
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	842.300	586.269
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	3.451.270	3.002.576
Abschreibungen auf Finanzanlagen (1983 einschließlich 217.000 auf konsolidierte Beteiligungen)	237.306	35.693
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	190.136	79.763
Verluste aus Anlageabgängen	85.827	83.254
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.447.603	1.422.684
Steuern		
auf vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	494.088	457.827
sonstige	86.286	85.170
	580.374	542.997
Aufwendungen aus Verlustübernahme	20	-
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	74.285	201.859
Sonstige Aufwendungen	4.439.877	4.506.555
	22.877.254	21.944.040
Jahresfehlbetrag	215.202	300.118
Gewinnvortrag der Volkswagenwerk AG	26.350	5.276
	188.852	294.842
Veränderung der Konzernrücklagen		
Entnahmen	94.487	265.695
Einstellungen	49.108	-
	45.379	265.695
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	2.971	2.748
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	87.633	70.222
Konzernbilanzverlust (1982 Konzernbilanzgewinn)	58.762	38.327

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

Hannover, den 27. März 1984

TREUARBEIT Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster
Wirtschaftsprüfer

Siepe
Wirtschaftsprüfer

Wolfsburg, den 27. März 1984

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bilanz der Volkswagenwerk AG zum 31. Dezember 1983

Aktivo

	Vortrag 1.1.1983 DM	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschrei- bungen DM	Stand 31.12.1983 DM	Stand 31.12.1982 Tausend DM
Anlagevermögen							
A. Sachanlagen							
Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.480.630.180	123.138.644	11.446.598	66.049.588	161.606.504	1.496.765.310	1.480.630
mit Wohnbauten	10.882.388	368.180	31.394	1.983.265	277.805	8.058.104	10.882
ohne Bauten	40.777.710	1.178.353	392.833	46.018	1.083.973	40.433.239	40.778
Bauten auf fremden Grundstücken	27.828.721	607.078	8.841	980.311	6.068.502	21.378.145	27.829
Maschinen und maschinelle Anlagen	522.546.471	560.038.111	9.892.245	51.311.464	586.976.186	537.027.615	522.546
Betriebs- und Geschäftsausstattung	939.163.848	618.745.564	3.258.622	166.330.614	530.814.713	1.190.166.691	939.164
Anlagen im Bau	288.866.949	156.838.945	21.393.216	235.819.943	18.400.000	170.092.735	288.867
Anzahlungen auf Anlagen	46.807.841	19.105.037	1.494.378	44.862.129	5.100.000	14.456.371	46.808
	3.357.504.108	1.480.019.912	47.918.127	-	1.310.327.683	3.479.278.210	3.357.504
B. Finanzanlagen							
Beteiligungen	1.825.417.911	920.766.208	8.638.209	-	739.081.791	1.998.464.119	1.825.418
Andere Wertpapiere des Anlagevermögens							
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	136.545.620	42.969.525	23.719.068	-	14.823.837	140.972.240	136.546
Nennbetrag am 31.12.1983 DM 253.558.513							
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 91.808.567							
an verbundene Unternehmen gegeben DM 63.470.688							
Ausleihungen gemäß § 89 AktG DM 1.296.479							
Ausleihungen gemäß § 115 AktG DM 163.475							
	1.961.963.532	963.735.733	32.357.278	-	753.905.628	2.129.436.359	1.961.964
	5.319.467.640	2.443.755.645	80.275.405	-	2.064.233.311	5.618.714.569	5.319.468
Umlaufvermögen							
A. Vorräte							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						551.509.252	468.619
Unfertige Erzeugnisse						852.990.506	810.422
Fertige Erzeugnisse, Waren						753.764.909	584.188
						2.158.264.667	1.863.229
B. Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						3.678.153	5.108
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						462.682.035	404.988
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	DM	-					
Wechsel						8.981.749	8.407
davon bundesbankfähig	DM	-					
Kassenbestand und Postcheckguthaben						1.632.978	989
Guthaben bei Kreditinstituten						870.982.795	1.164.091
Wertpapiere						2.073.499.371	1.134.916
Eigene Aktien (Nennbetrag DM 15.060.300)						21.234.776	21.235
Forderungen an verbundene Unternehmen						3.054.833.158	2.533.378
Sonstige Vermögensgegenstände						259.024.701	503.714
						6.756.589.716	5.776.826
						8.914.834.383	7.640.055
Rechnungsabgrenzungsposten							
						418.373	259
Bilanzverlust							
						58.761.995	-
						14.592.729.320	12.959.782

Passiva

	Stand 31.12.1983 DM	Stand 31.12.1982 Tausend DM
Grundkapital		
	1.200.000.000	1.200.000
Offene Rücklagen		
Gesetzliche Rücklage	843.387.000	843.387
Rücklage für eigene Aktien	21.234.776	21.235
Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	1.855.179.345	1.855.179
	2.719.801.121	2.719.801
Sonderposten mit Rücklagenanteil		
Rücklage gemäß § 52 Abs. 5 EStG	136.800.000	172.500
Rücklage für Investitionen in Entwicklungsstadium gemäß § 1 Entwicklungsländer-Steuergezet	115.307.608	137.512
Rücklage gemäß §§ 1 u. 3 Auslandsinvestitionsgesetz	14.297.749	100.924
Rücklage gemäß § 6 b EStG	344.296	624
	286.749.653	411.560
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		
	4.663.000	4.101
Rückstellungen		
Pensionsrückstellungen	3.438.570.000	2.954.000
Andere Rückstellungen		
Rückstellung für im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltung	5.700.000	6.300
Rückstellung für Gewährleistungen ohne rechtliche Verpflichtung	7.100.000	8.200
Sonstige Rückstellungen	4.016.031.026	3.146.500
	7.468.401.026	6.115.000
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren		
Anleihen	120.000.000	150.000
durch Grundpfandrechte gesichert		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	22.881.535	25.000
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM	5.000.000
Sonstige Verbindlichkeiten	200.121.236	129
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	DM	200.000.000
vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM	142.914.327
	343.002.771	175.129
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.256.577.312	1.121.628
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	306.827.245	141.576
Erhaltene Anzahlungen	33.978.651	24.664
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	121.882.601	138.075
Sonstige Verbindlichkeiten	850.438.322	869.556
	2.569.705.131	2.295.499
Rechnungsabgrenzungsposten		
	406.618	365
Bilanzgewinn		
	-	38.327
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln		
	DM	1.029.833.000
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften		
	DM	2.855.694.410
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen		
	DM	579.426.020
	14.592.729.320	12.959.782

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagenwerk AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1983

	DM	1983 DM	1982 Tausend DM
Umsatzerlöse		29.186.987.117	27.027.742
Bestandserhöhung/Bestandsverminderung der Erzeugnisse		187.088.011	- 66.962
		29.374.075.128	26.960.780
Andere aktivierte Eigenleistungen		223.043.504	287.628
Gesamtleistung		29.597.118.632	27.248.408
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bezogene Waren		19.566.601.852	17.487.536
Rohertrog		10.030.516.780	9.760.872
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		193.336.967	97.042
Erträge aus Beteiligungen		196.560.744	235.588
Erträge aus anderen Finanzanlagen		4.678.526	3.056
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		310.335.851	433.823
Gewinne aus Anlageabgängen		22.661.639	23.422
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		-	29
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen		30.371.452	201.218
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		124.810.242	52.700
Sonstige Erträge		974.915.815	682.056
davon außerordentliche	95.899.529		
		1.857.671.236	1.728.934
		11.888.188.016	11.489.806
Löhne und Gehälter		5.863.735.293	5.556.163
Soziale Abgaben		878.754.405	836.772
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		581.428.179	391.006
Abschreibungen auf Sachanlagen		1.310.327.683	1.330.683
Abschreibungen auf Finanzanlagen		753.905.608	571.618
Abschreibungen auf andere Gegenstände des Umlaufvermögens und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		66.976.489	60.648
Verluste aus Anlageabgängen		7.561.924	3.161
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		48.954.202	44.271
Steuern			
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	323.290.462		333.368
b) sonstige	3.345.105		2.400
		326.635.567	335.768
Aufwendungen aus Verlustübernahme		97.842.676	140.795
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		-	172.500
Sonstige Aufwendungen		2.036.777.990	2.013.370
		11.973.300.036	11.456.755
Jahresfehlbetrag (1982 Jahresüberschuß)		85.112.020	33.051
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		26.350.025	5.276
Bilanzverlust (1982 Bilanzgewinn)		58.761.995	38.327

Pensionszahlungen im Geschäftsjahr 1983 DM 92.986.479; voraussichtliche Zahlungen in den folgenden fünf Geschäftsjahren 10, 124, 130, 133, 138 % dieses Betrages

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

Wolfsburg, den 27. März 1984

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Hannover, den 27. März 1984

TREUARBEIT Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Forster
WirtschaftsprüferSiepe
Wirtschaftsprüfer

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1974 - 1983

1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	
16.966	18.857	21.423	24.152	26.724	30.707	33.288	37.878	37.434	40.089	Umsatzerlöse (Mio. DM)
0	11	14	13	11	15	8	14	- 1	7	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
5.161	6.552	8.068	9.714	11.229	12.499	11.850	12.064	12.027	14.453	im Inland
11.805	12.305	13.355	14.438	15.495	18.208	21.438	25.814	25.407	25.636	im Ausland
8.547	7.142	8.744	9.914	10.932	12.337	14.102	14.957	15.733	15.460	Export der inländischen Konzerngesellschaften
3.826	5.798	5.570	5.634	5.970	7.398	8.733	12.398	11.346	11.812	Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften
2.052	2.038	2.142	2.240	2.393	2.539	2.495	2.279	2.120	2.127	Absatz (Tsd. Automobile)
- 10	- 1	5	5	7	6	- 2	- 9	- 7	0	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
548	626	726	811	895	901	788	738	672	750	im Inland
1.504	1.412	1.416	1.429	1.498	1.638	1.707	1.541	1.448	1.377	im Ausland
2.068	1.949	2.166	2.219	2.385	2.542	2.574	2.246	2.130	2.116	Produktion (Tsd. Automobile)
- 11	- 6	11	2	7	7	1	- 13	- 5	- 1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.359	1.229	1.436	1.561	1.569	1.558	1.499	1.410	1.381	1.413	im Inland
709	720	730	658	816	984	1.075	836	749	703	im Ausland
204	177	183	192	207	240	258	247	239	232	Belegschaft am Jahresende (Tsd. Mitarbeiter)
- 5	- 13	4	5	8	16	8	- 4	- 3	- 3	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
142	118	124	133	139	157	159	160	158	156	im Inland
62	59	59	59	68	83	99	87	81	76	im Ausland
1.902	941	1.141	1.697	1.990	3.100	4.279	4.851	4.892	4.858	Investitionen (Mio. DM)
22	- 51	21	49	17	56	38	13	1	- 1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.313	594	657	969	1.559	2.374	3.163	3.089	3.654	3.476	im Inland
589	347	484	728	431	726	1.116	1.762	1.238	1.382	im Ausland
618	1.320	3.055	2.488	2.609	2.993	3.141	3.936	3.452	5.207	Cash flow (Mio. DM)
- 63	114	131	- 19	5	15	5	25	- 12	51	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
- 807	- 157	1.004 ¹¹⁾	419	574	667	321	136	- 300	- 215	Jahresergebnis (Mio. DM)
-	-	90	144 ²¹⁾	189	240	192	120	-	-	Dividende der Volkswagenwerk AG (Mio. DM)

¹¹⁾ aufgrund des Verlustvortrags
mit den anderen Jahren nicht
vergleichbar

²¹⁾ einschl. Bonus

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen 1974 - 1983

										Veränderung 1983/82	
1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	in %	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
Aktiva											
6.263	5.810	5.474	5.425	5.903	6.648	8.326	10.205	11.474	11.801	+ 2,8	Sachanlagen
636	524	560	530	410	726	839	414	449	464	+ 3,4	Finanzanlagen
6.899	6.334	6.034	5.955	6.313	7.374	9.165	10.619	11.923	12.265	+ 2,9	Anlagevermögen
4.117	2.949	3.267	3.180	3.491	4.400	6.073	5.996	5.662	5.878	+ 3,8	Vorräte und Geleistete Anzahlungen ¹¹
1.954	2.019	2.098	1.992	2.996	4.000	4.437	4.771	5.065	6.269	+ 23,8	Forderungen u. ä. ¹¹
472	1.619	2.888	3.837	4.364	4.781	3.971	2.822	1.953	1.815	- 7,0	Liquide Mittel, Wechsel
54	48	173	560	1.016	1.123	1.151	1.129	1.290	2.528	+ 96,0	Wertpapiere, Eigene Aktien
6.597	6.635	8.426	9.569	11.867	14.304	15.632	14.718	13.970	16.490	+ 18,0	Umlaufvermögen
13.496	12.969	14.460	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893	28.755	+ 11,1	Gesamtvermögen
Passiva											
900	900	900	900	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	-	Grundkapital
2.170	2.032	2.903	3.161	4.224	4.625	4.757	4.990	4.911	5.227	+ 6,4	Konzernrücklagen ²¹
188	186	198	199	192	373	205	198	223	281	+ 26,1	Anteile in Fremdbesitz ²¹
3.258	3.118	4.001	4.260	5.616	6.198	6.162	6.388	6.334	6.708	+ 5,9	Eigenkapital
1.035	1.143	1.754	2.048	2.341	2.749	3.107	3.475	3.626	4.235	+ 16,8	Pensionsrückstellungen
1.507	1.740	2.109	2.200	3.244	4.152	4.326	4.232	4.570	5.597	+ 22,5	Andere Rückstellungen ⁴¹
2.542	2.883	3.863	4.248	5.585	6.901	7.433	7.707	8.196	9.832	+ 20,0	Rückstellungen
Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit											
1.452	1.595	1.322	1.450	1.284	1.273	1.161	1.053	847	1.283	+ 51,6	von mehr als 4 Jahren
581	666	952	1.032	708	457	466	712	990	1.004	+ 1,4	von 1 bis 4 Jahren
5.654	4.705	4.220	4.355	4.776	6.592	9.378	9.351	9.485	9.925	+ 4,6	bis zu 1 Jahr
7.687	6.966	6.494	6.837	6.768	8.322	11.005	11.116	11.322	12.212	+ 7,9	Verbindlichkeiten
Bilanzgewinn der Volkswagenwerk AG ⁶¹											
-	-	90	173 ³¹	189	240	193	124	38	-	x	Minderheitenanteil
9	2	12	6	22	17	4	2	3	3	+ 6,3	am auszuschüttenden Gewinn
10.238	9.851	10.459	11.264	12.564	15.480	18.635	18.949	19.559	22.047	+ 12,7	Fremdkapital
13.496	12.969	14.460	15.524	18.180	21.678	24.797	25.337	25.893	28.755	+ 11,1	Gesamtkapital
Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar - Dezember											
17.711	18.351	22.029	24.503	27.285	31.638	34.989	38.197	38.030	40.680	+ 7,0	Gesamtleistung
10.068	10.066	11.598	12.746	14.099	15.835	18.238	19.752	19.573	20.852	+ 6,5	Materialaufwand
5.718	5.550	6.413	6.810	7.656	9.113	10.782	11.779	12.069	12.371	+ 2,5	Personalaufwand
1.148	1.246	1.263	1.600	1.456	1.696	2.102	2.934	3.038	3.689	+ 21,4	Abschreibungen
305	404	486	1.503	1.692	2.081	1.400	848	543	580	+ 6,9	Steuern
241	347	438	1.454	1.624	2.004	1.329	772	458	494	+ 7,9	davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen
1.279	1.242	1.265	1.425	1.808	2.246	2.146	2.748	3.107	3.403	+ 9,6	Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten
- 807	- 157	1.004 ⁷¹	419	574	667	321	136	- 300	- 215	+ 28,3	Jahresergebnis
- 262	- 14	+ 211	+ 248	+ 366	+ 443	+ 121	+ 104	- 266	- 45	+ 82,9	Rücklagenveränderung

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

²¹ einschließlich Eigenkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil sowie ggf. Bilanzverlust der Volkswagenwerk AG

³¹ ohne Anteile am auszuschüttenden Gewinn

⁴¹ einschließlich Fremdkapitalteil der Sonderposten mit Rücklageanteil

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

⁶¹ bis 1976 nur zur Ausschüttung vorgesehene Beträge

⁷¹ aufgrund des Verlustvortrags mit den anderen Jahren nicht vergleichbar

Volkswagenwerk AG
Postfach
3180 Wolfsburg 1
Fernsprecher (05361)
Sammel-Nr. 90
Fernschreiber 09 586-0 vwwd

458.809.362.00 - Printed in Germany