

VOLKSWAGEN AG



Geschäftsbericht 1992



Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			Volkswagen AG		
		1992	1991	%	1992	1991	%
Umsatzerlöse	Mio. DM	85.403	76.315	+ 11,9	53.182	47.328	+ 12,4
Absatz	Automobile	3.432.631	3.236.806	+ 6,0	1.876.134	1.747.300	+ 7,4
Produktion	Automobile	3.499.678	3.238.024	+ 8,1	1.657.605	1.576.086	+ 5,2
Belegschaft	im Jahresdurchschnitt	273.309	277.075	- 1,4	122.749	126.802	- 3,2
Investitionen	Mio. DM	9.254	9.910	- 6,6	4.063	5.406	- 24,8
Zugänge vermieteter Gegenstände	Mio. DM	6.139	4.961	+ 23,7	-	-	-
Cash-flow							
ohne verm. Gegenstände	Mio. DM	7.004	7.133	- 1,8	4.814	4.750	+ 1,3
einschl. verm. Gegenstände	Mio. DM	12.079	11.510	+ 4,9	-	-	-
Abschreibungen	Mio. DM	5.037	4.021	+ 25,3	3.240	2.655	+ 22,0
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	Mio. DM	2.758	2.362	+ 16,7	-	-	-
Jahresergebnis	Mio. DM	147	1.114	- 86,8	132	447	- 70,4
Dividende der Volkswagen AG	Mio. DM				66	369	- 82,0
davon auf Stammaktien	Mio. DM				54	297	- 81,8
Vorzugsaktien	Mio. DM				12	72	- 83,0

Die ŠKODA, automobilová a. s. wurde 1992 erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen. Für das Vorjahr wurden die Mengendaten des Rumpfgeschäftsjahres (18.04.-31.12.1991) berücksichtigt. Die Finanzzahlen wurden dagegen nicht angepaßt.

Produktion

Volkswagen	1992	1991	Audi	1992	1991	Überseegeschäft	1992	1991
Golf	914.178	712.754	Audi 80/90	319.370	261.055	Gol	153.715	117.137
Passat	326.853	398.429	Audi 100/200	150.564	166.538	Käfer	86.613	85.681
Vento	100.118	3.230	Audi Cabriolet	9.855	6.567	Voyage	69.559	58.641
Caravelle, Kombi	97.237	77.196	Audi Coupé/quattro	9.265	13.033	Jetta	67.972	62.345
Polo	84.268	133.582	Audi VB	3.031	3.126	Golf	50.606	88.201
Corrado	16.085	17.058		492.085	450.319	Passat	31.252	28.966
Jetta	5.592	110.818	SEAT	1992	1991	Apollo, Gacel, VW1500	27.860	35.505
Scirocco	3.317	6.036	Polo	222.222	191.700	Caravelle, Kombi	20.764	20.289
LT-Kombi	1.914	3.494	Toledo	144.205	76.336	Audi 100/200*	2.618	2.244
Transporter	78.847	73.787	Ibiza	112.334	173.236	Vento	5.215	-
Lasttransporter (LT)	16.030	21.289	Marbella	74.637	80.005	Audi Coupé	36	-
Taro, Hilux	11.598	12.017	Terra	25.034	22.198	Voyage Pick-up	27.070	22.608
Caddy	1.645	6.396	Malaga	-	8.735	Transporter	22.770	19.279
	1.657.682	1.576.086		578.432	552.210	Gol Furgao	3.868	2.769
			ŠKODA	1992	1991	VW Lkw	3.333	5.996
			Favorit	118.714	93.475	Golf Pick-up	857	749
			Forman	64.516	13.775		574.108	550.410
			Pick-up	16.829	2.436			
				200.059	109.686			

*Einschließlich Montagesätze der AUDI AG für Volkswagen of South Africa.

Der Geschäftsbericht enthält den Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns, den zusammengefaßten Lagebericht des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG sowie zusätzliche freiwillige Informationen.

Der Jahresabschluß der Volkswagen AG wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und zum Handelsregister beim Amtsgericht Wolfsburg eingereicht. Der Abschluß kann bei der Volkswagen AG, Finanz-Publizität und Statistik, Postfach, W-3180 Wolfsburg 1 lab 01.07.1993: 38436 Wolfsburg, unentgeltlich angefordert werden.

2	Aufsichtsrat und Vorstand der Volkswagen AG sowie Leitung der Marken
4	Bericht des Aufsichtsrats
6	Brief an die Aktionäre
	Bericht des Vorstands
8	Lagebericht des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG
	Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
14	Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns
16	Volkswagen
28	Audi
34	SEAT
38	ŠKODA
42	Überseegeschäft
48	Finanzdienstleistungen
50	Technik und Sicherheit
52	Umweltschutz
54	Die Volkswagen-Aktie
56	Finanzen
	Volkswagen-Konzernabschluß zum 31.12.1992
59	Bilanz
60	Gewinn- und Verlustrechnung
60	Anhang
72	Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

Aufsichtsrat und Vorstand der Volkswagen AG sowie Leitung der Marken

Aufsichtsrat

Dr. jur. Klaus Liesen (61)
Essen, Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands
der Ruhrgas AG
02.07.1987 *

Franz Steinkühler (55)
Frankfurt
Stellvertretender Vorsitzender
1. Vorsitzender der Industrie-
gewerkschaft Metall
02.07.1987

Josef Bauer (53)
Ingolstadt, Mitglied des
Betriebsausschusses der
AUDI AG, 02.07.1987

Rolf Diel (70)
Düsseldorf, Vorsitzender
des Aufsichtsrats der
Dresdner Bank AG, 30.06.1988

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (66)
Wolfsburg, ehemaliger Vor-
sitzender des Vorstands der
Volkswagen AG, 01.01.1993

Wilhelm Hemer (49)
Frankfurt, Gewerkschafts-
sekretär beim Vorstand der
Industriegewerkschaft Metall
03.05.1989

Walter Hiller (60)
Hannover, Niedersächsischer
Minister für Soziales
09.04.1986–20.06.1990
und seit 17.07.1990

Albert Hoffmeister (64)
Wolfsburg, Prokurist der
Volkswagen AG, 05.07.1977

Jann-Peter Janssen (48)
Norden
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Emden der Volkswagen AG
09.04.1986

Walther Leisler Kiep (67)
Frankfurt, Persönlich haftender
Gesellschafter Gradmann &
Holler, 03.03.1976–01.07.1982
und seit 26.01.1983

Dr. jur. Otto Graf Lambsdorff (66)
Düsseldorf, Präsident
Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e. V.
02.07.1987

Karl Heinrich Mihr (57)
Kassel, Mitglied des Betriebs-
rats Werk Kassel der Volks-
wagen AG, 27.11.1972

Dr.-Ing. E. h.
Günther Saßmannshausen (62)
Hannover, Mitglied des
Aufsichtsrats der Preussag AG
02.07.1987

Dr. rer. pol. Friedrich Schiefer (53)
München, Mitglied der
Geschäftsführung der Robert
Bosch GmbH, 04.07.1991

Siegfried Schinowski (52)
Hannover, Vorsitzender des
Betriebsrats Werk Hannover
der Volkswagen AG
02.07.1992

Gerhard Schröder (48)
Hannover, Ministerpräsident
des Landes Niedersachsen
17.07.1990

Dr. rer. pol. Albert Schunk (51)
Frankfurt, Leiter der Abteilung
Internationales beim Vorstand
der Industriegewerkschaft
Metall, 05.07.1977

Bernd Sudholt (46)
Wolfsburg
Stellvertretender Konzern- und
Stellvertretender Gesamt-
betriebsratsvorsitzender der
Volkswagen AG, 02.07.1992

Klaus Volkert (50)
Wolfsburg, Konzern- und
Gesamtbetriebsratsvorsitzender
der Volkswagen AG,
02.07.1990

Dr. rer. pol. Ulrich Weiss (56)
Frankfurt, Mitglied des
Vorstands der Deutschen
Bank AG, 30.06.1988

Aus dem Aufsichtsrat sind
ausgeschieden:

Hans-Günter Hoppe (70)
Berlin
Senator a. D.
09.07.1974–31.12.1992

Klaus-Peter Mander (50)
Wolfsburg
Abteilungsleiter
Volkswagen Finanz GmbH
25.03.1985–02.07.1992

Gerhard Mogwitz (59)
Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Hannover der
Volkswagen AG
05.07.1977–02.07.1992

Aus dem Vorstand sind
ausgeschieden:

Dr. rer. pol.
Carl H. Hahn (66)
Vorsitzender des Vorstands
01.01.1982–31.12.1992
Vertrieb
01.05.1964–31.12.1972

Dr.-Ing. E. h.
Günter Hartwich (57)
Produktion (Konzernlogistik)
01.07.1972–28.02.1993

Prof. Dr.-Ing.
Ulrich Seiffert (51)
Forschung und Entwicklung
(Konzern-Einkaufsstrategie
und -koordination)
03.09.1988–16.03.1993

Dieter Ullsperger (47)
Controlling und Finanz
01.08.1987–16.03.1993

Vorstand Volkswagen AG

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand Piëch (55)
Vorsitzender (seit 01.01.1993)
Mitglied des Vorstands
10.04.1992

Daniel Goeudevert (51)
Stellvertretender Vorsitzender
(seit 01.01.1993)
Mitglied des Vorstands
01.09.1989

Juan Antonio
Diaz Alvarez (54)
Vorsitzender der Geschäfts-
leitung der SEAT, S.A.
10.04.1992

Dr. jur. Peter Frerk (62)
Recht, Regierungsbezie-
hungen, Revision und
Volkswirtschaft
07.12.1971

Alexander Kowling (53)
Personal, Arbeitsdirektor
13.01.1993

Dr.-Ing. José Ignacio López
de Arriortúa (52)
Produktionsoptimierung
und Beschaffung
16.03.1993

Dr. jur. Jens Neumann (47)
Konzernstrategie,
Organisation und Systeme
01.01.1993

Dr. jur. Martin Posth (49)
Asien-Pazifik
(seit 13.01.1993)
Personal, Arbeitsdirektor
01.08.1988–13.01.1993

Dr. rer. pol.
Werner P. Schmidt (60)
Controlling und Finanz
(seit 16.03.1993)
Überseegegeschäfte (Overseas
Operations) und Vertriebs-
strategie
01.08.1975–16.03.1993



Leitung der Marken

Daniel Goeudevert (51)
Vorsitzender des Marken-
vorstands Volkswagen
01.01.1991

Bruno Adelt (53)
Controlling und
Rechnungswesen
01.08.1992

Hans-Jörg Hungerland (51)
Vertrieb
01.03.1991

Alexander Kowling (53)
Personal
01.01.1991

Prof. Dr.-Ing.
Ulrich Seiffert (51)
Forschung und Entwicklung
(seit 16.03.1993)
Entwicklung
01.01.1991–16.03.1993

Werner Svetlik (54)
Beschaffung
01.01.1991

Folker Weißgerber (51)
Produktion
(seit 16.03.1993)
Stv. Produktion und Logistik
01.12.1991–16.03.1993

Aus der Markenleitung Volks-
wagen sind ausgeschieden:

Johannes-Josef
Baumhardt (56)
Controlling und
Rechnungswesen
01.01.1991–31.07.1992

Dr.-Ing. E. h.
Günter Hartwich (57)
Produktion und Logistik
01.01.1991–28.02.1993

Dr.-Ing. Wolfgang Lincke (58)
Stv. Entwicklung
01.01.1991–31.12.1992

Dr. jur. Martin Posth (49)
Personal, Arbeitsdirektor
01.01.1991–13.01.1993

Prof. Dr. oec. Ulrich Steger (49)
Umwelt und Verkehr
01.09.1991–28.02.1993

Juan Antonio
Díaz Álvarez (54)
Vorsitzender der Geschäfts-
leitung der SEAT, S.A.
18.06.1986

Ricardo Ibarra Balda (45)
Personal
01.10.1989

Dr. rer. pol.
Eberhard Müller (59)
Finanzen
01.07.1986

Juan José Díaz Ruiz (49)
Vertrieb
01.03.1988

Prof. Dr.-Ing.
Peter Walzer (55)
Technik
01.11.1990

Ing. Ludvík Kalma (51)
Vorsitzender des Vor-
stands der ŠKODA,
automobilová a. s.
16.04.1991

Volkerhard Köhler (49)
Stv. Vorstandsvorsitzender
Kaufmännischer Bereich
16.04.1991

Dr. jur. Pavel Nováček (44)
Personalwesen
16.04.1991

Detlev Schmidt (48)
Vertrieb
01.07.1991

Dr.-Ing. Gerald Weber (43)
Technik
07.06.1991

Franz-Josef Kortüm (42)
Vorsitzender des Vorstands
der AUDI AG,
Marketing und Vertrieb
(seit 01.01.1993)
Marketing
01.05.1992

Dr. techn. Herbert Demel (39)
Technische Entwicklung
01.03.1993

Andreas Schlee (49)
Personal- und Sozialwesen
27.03.1985

Erich Schmitt (46)
Einkauf, Finanz und
Organisation
25.11.1992

Jürgen Gebhardt (49)
Produktion
01.02.1993

Aus dem Vorstand der
AUDI AG sind ausgeschieden:

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand Piëch (55)
Vorsitzender des Vorstands
der AUDI AG
01.01.1988–31.12.1992
Technische Entwicklung
01.08.1975

Gunnar Larsson (50)
Technische Entwicklung
16.01.1991–28.02.1993

Dr. phil. Kurt Lauk (46)
Stellvertretender Vorsit-
zender, Finanz und
Betriebswirtschaft
01.10.1989–03.06.1992

Dr.-Ing. E. h.
Hermann Stübig (59)
Produktion
01.09.1981–31.12.1992

* Das Datum bezeichnet den Beginn
oder den Zeitraum der Zugehörig-
keit zu dem jeweiligen Organ.

Die Leitung des Konzerns erfolgt durch
den Vorstand der Volkswagen AG
unter Einbeziehung der Vorsitzenden
der Markenleitungen.

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat wurde während des abgelaufenen Geschäftsjahres vom Vorstand regelmäßig und umfassend über die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf und die Unternehmenspolitik unterrichtet. Geschäftliche Vorgänge, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Vorschriften die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderten oder von besonderer Wichtigkeit waren, sind in den Aufsichtsratsitzungen eingehend beraten worden. Anhand schriftlicher und mündlicher Berichterstattung des Vorstands wurde die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überwacht. Der Aufsichtsrat konnte daher seine ihm laut Gesetz übertragene Funktion uneingeschränkt wahrnehmen.

Auf der Hauptversammlung am 2. Juli 1992 wurde mit 99,99 % der abgegebenen Stimmen die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover (ab 20. November 1992: C&L TREUARBEIT DEUTSCHE REVISION Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft), zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1992 gewählt.

Der Jahresabschluß der Volkswagen AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1992 sowie der Lagebericht der Volkswagen AG und der Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 1992 wurden unter Einbeziehung der Buchführung durch den Abschlußprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Den Ergebnissen dieser Prüfung stimmte der Aufsichtsrat zu.

Die Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichts und des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns durch den Aufsichtsrat hat keinen Anlaß zu Einwendungen gegeben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist, und schließt sich dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Im Berichtsjahr fand die turnusmäßige Neuwahl des Aufsichtsrats statt. Die Vertreter der Arbeitnehmer sind am 28. April 1992 gewählt worden. Mit Ablauf der Hauptversammlung am 2. Juli 1992 schieden die Herren Klaus-Peter Mander, der dem Aufsichtsrat sieben Jahre angehörte, und Gerhard Mogwitz, der dem Aufsichtsrat fünfzehn Jahre angehörte, aus dem Gremium aus. Neu traten in den Aufsichtsrat die Herren Siegfried Schinowski und Bernd Sudholt ein.

Die Vertreter der Anteilseigner wurden in der Hauptversammlung am 2. Juli 1992 gewählt. Änderungen ergaben sich dabei nicht.

In seiner konstituierenden Sitzung am 2. Juli 1992 wählte der neue Aufsichtsrat Herrn Dr. jur. Klaus Liesen zum Vorsitzenden und Herrn Franz Steinkühler zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Zum Jahresende 1992 legte Herr Hans-Günter Hoppe sein Aufsichtsratsmandat nach über 18jähriger Tätigkeit nieder. Der Aufsichtsrat dankt den Herren Hoppe, Mander und Mogwitz für ihre langjährige verdienstvolle Mitarbeit.

Am 31. Dezember 1992 schied der Vorsitzende des Vorstands der Volkswagen AG, Herr Dr. rer. pol. Carl H. Hahn, aus dem Vorstand aus. Herr Dr. Hahn übernahm den Vorstandsvorsitz im Januar 1982 und hat in seiner 11jährigen Tätigkeit das Unternehmen auf den 1. Platz in Europa geführt. Darüber hinaus wurde von Herrn Dr. Hahn die Internationalisierung des Konzerns entscheidend vorangetrieben. Dem Unternehmen hat er damit zukunftsweisende Impulse gegeben. In seine Amtszeit fielen u. a. die Übernahme von SEAT in Spanien, die Schaffung der AUTOLATINA zusammen mit Ford in Südamerika, die Gründung zweier Gemeinschaftsunternehmen in China, das Engagement in Sachsen, der Einstieg bei ŠKODA und das Großraumlimousinen-Projekt mit Ford in Portugal. Herr Dr. Hahn hatte bereits in den Jahren 1964 bis 1972 dem Vorstand der damaligen Volkswagenwerk AG mit der Verantwortung für das Ressort „Vertrieb“ angehört. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Dr. Hahn für seinen unermüdelichen Einsatz und seine hervorragenden Verdienste um das Unternehmen seinen Dank aus.

Herr Dr. Hahn wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1993 vom Amtsgericht Wolfsburg zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG als Nachfolger von Herrn Hoppe bestellt.

Zum Nachfolger von Herrn Dr. Hahn hat der Aufsichtsrat den Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG, Herrn Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Piëch, berufen. Herr Dr. Piëch wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1993 zum Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG bestellt. Seit dem 10. April 1992 gehörte Herr Dr. Piëch dem Vorstand als Mitglied für den Verantwortungsbereich Audi an.

In seiner Sitzung am 13. November 1992 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. jur. Jens Neumann mit Wirkung vom 1. Januar 1993 zum Vorstandsmitglied der Volkswagen AG für das neugeschaffene Vorstandsressort „Konzernstrategie, Organisation und Systeme“ bestellt.

Aufgrund der wachsenden Bedeutung des asiatisch-pazifischen Raumes hat der Aufsichtsrat am 13. Januar 1993 die Einrichtung des Vorstandsressorts „Asien-Pazifik“ auf Konzernebene beschlossen. Mit der Leitung wurde Herr Dr. jur. Martin Posth, bisher Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG mit der Zuständigkeit für Personal (Arbeitsdirektor), betraut.

Zum Nachfolger von Herrn Dr. Posth wurde vom Aufsichtsrat Herr Alexander Kowling mit Wirkung vom 13. Januar 1993 berufen. Herr Kowling war zuvor in der Markenleitung Volkswagen Stellvertreter des Vorstandsmitglieds für das Ressort „Personal“. Die Verantwortung für dieses Ressort nimmt Herr Kowling in Personalunion wahr.

Herr Dr.-Ing. E. h. Günter Hartwich, Vorstandsmitglied für „Produktion und Konzernlogistik“, ist am 28. Februar 1993 aus dem Vorstand ausgeschieden. Herr Dr. Hartwich gehörte dem Vorstand des Unternehmens seit 1972 an und wird dem Unternehmen weiterhin als Berater zur Verfügung stehen. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Hartwich für seinen langjährigen, unermüdlichen Einsatz.

Herr Dieter Ullsperger, verantwortlich für das Vorstandsressort „Controlling und Finanz“, ist am 16. März 1993 einvernehmlich aus dem Unternehmen ausgeschieden. Wir danken Herrn Ullsperger für seine engagierte Mitarbeit.

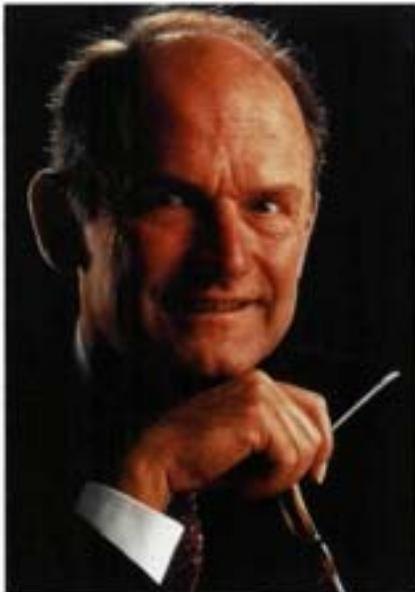
Mit Wirkung vom 16. März 1993 wurde der Geschäftsbereich „Forschung und Entwicklung, Konzerneinkaufsstrategie und -koordination“ der Volkswagen AG aufgelöst und das Aufgabengebiet „Forschung und Entwicklung“ der Marke Volkswagen zugeordnet. Herr Prof. Dr.-Ing. Ulrich Seiffert scheidet deshalb aus dem Vorstand der Volkswagen AG aus, bleibt aber weiterhin Mitglied des Markenvorstands Volkswagen mit Zuständigkeit für den Geschäftsbereich „Forschung und Entwicklung“ sowie Vorsitzender des Konzern-Produktstrategie-Komitees.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat auf seiner Sitzung am 16. März 1993 Herrn Dr.-Ing. José Ignacio López de Arriortúa mit sofortiger Wirkung zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den neu geschaffenen Geschäftsbereich „Produktionsoptimierung und Beschaffung“ bestellt.

Herrn Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt, bisher Mitglied des Vorstands für „Übersee-geschäft (Overseas Operations) und Vertriebsstrategie“, wurde am 16. März 1993 die Leitung des Geschäftsbereichs „Controlling und Finanz“ übertragen. Der bisher von ihm geleitete Geschäftsbereich „Übersee-geschäft (Overseas Operations)“ wird regionalisiert.

Wolfsburg, den 16. März 1993

Dr. Klaus Liesen
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Sehr verehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär,

in einer Zeit des deutlichen konjunkturellen Abschwungs und des immer aggressiver werdenden internationalen Wettbewerbs habe ich zum Jahresbeginn 1993 die Leitung des Volkswagen-Konzerns übernommen. Es sind zum Teil schmerzliche Maßnahmen notwendig, um eine nachhaltige Reduzierung der Kosten im Volkswagen-Konzern zu erreichen und das Unternehmen langfristig zu sichern. Dabei werden die Schwerpunkte der Unternehmensaktivitäten die weitere Verbesserung der Qualität, die Erhöhung der Produktivität und vor allem die Stärkung der Ertragskraft sein.

Rückläufige Auftragseingänge und geringere Absatzerwartungen, verbunden mit Ertragseinbußen, zwingen uns zu einschneidenden Investitionskürzungen bzw. -verschiebungen – ohne daß wir jedoch auf die bisher eingeleiteten großen Vorhaben und Projekte verzichten. Darüber hinaus wurde bei Volkswagen, Audi und SEAT Kurzarbeit durchgeführt sowie die dringend notwendige Personalanpassung forciert.

Die Situation auf dem Weltautomobilmarkt ist weiterhin durch die Vormachtstellung der japanischen Hersteller gekennzeichnet. Um im Wettbewerb zu bestehen, müssen wir uns auf die europäischen Stärken – Individualität und Kreativität – besinnen und durch die Kombination von Innovationskraft und der von den Japanern perfektionierten Methode des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses ein beherrschtes Wachstum verwirklichen. Ein Beispiel für diesen Verbesserungsprozeß ist das sogenannte Simultaneous Engineering unter frühzeitiger Einbeziehung der Zulieferer bei der Entwicklung neuer Modelle und Fahrzeugkomponenten.

Darüber hinaus werden wir weiter daran arbeiten, überlegene und damit marktgerechte Produkte zu entwickeln und diese zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten. Nachdem die Ansprüche an das Automobil wie ausgereifte Technik, Wirtschaftlichkeit, Komfort, Langlebigkeit und Sicherheit weitgehend erfüllt sind, rücken nunmehr Kundenbedürfnisse wie Betreuungsqualität, umfassende Gewährleistung sowie die Lösung der ökologischen Probleme in den Vordergrund.

Ich weiß, daß die vor uns liegenden Aufgaben nur mit besonderen Anstrengungen aller Beteiligten bewältigt werden können. Der Mensch mit seiner fachlichen Kompetenz, Kreativität und Initiative muß daher noch stärker als bisher effizient und eigenverantwortlich einbezogen werden.

Dann können wir sicher sein, die Herausforderungen der kommenden Jahre zu bewältigen und unserem Ziel, im Wettbewerb die Erfolgreichsten zu sein, ein großes Stück näherzukommen.

Ich hoffe, Sie als Anteilseigner schenken uns weiterhin das Vertrauen, das wir benötigen, um entschlossen die Herausforderungen der Zukunft in unser aller Interesse anzugehen.

Ihr

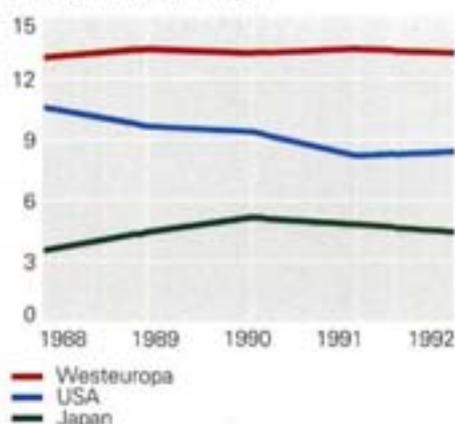
A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'F. Piëch', written in a cursive style.

Ferdinand Piëch



Der Toledo – das elegante Topmodell der SEAT-Reihe

Die bedeutendsten Pkw-Märkte der Welt (Mio. Fahrzeuge)



Erholung der Weltwirtschaft schwächer als erwartet

Die Belebung der Weltwirtschaft ist 1992 deutlich schwächer ausgefallen als erwartet. In den westlichen Industrieländern lag die Zuwachsrates des Bruttoinlandsprodukts mit ca. 1,3 % nur wenig höher als im Vorjahr (0,9 %).

Das Wachstum in den USA war mit 2,1 % zu gering, um wesentliche Impulse für die Weltwirtschaft zu geben. Die japanische Wirtschaft durchlief 1992 eine Schwächephase, die noch anhält. In Westeuropa lag das durchschnittliche Wachstum lediglich bei 1,0 %, wobei sich die rezessive Entwicklung in Großbritannien, Schweden und Finnland fortsetzt. In Westdeutschland hat sich das Wirtschaftswachstum 1992 gegenüber 1991 stark abgeschwächt. Dabei hat sich die konjunkturelle Situation insbesondere seit Mitte des Jahres verschlechtert. Belastend wirkten sich neben der Schwäche der Weltkonjunktur die starke DM-Aufwertung gegenüber wichtigen Handelspartnern aus. Die für die neuen Bundesländer erwartete umfassende Erholung blieb aus. Eine positivere Entwicklung zeigte sich dort lediglich in Teilbereichen der Wirtschaft. In den zentral- und osteuropäischen Reformländern kam es zu einem weiteren Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Leistung und einem starken Anstieg der Arbeitslosenzahlen.

In den meisten Ländern Lateinamerikas setzte sich der günstige wirtschaftliche Trend fort. Mexiko und Argentinien erreichten Wachstumsraten von 2,7 bzw. 6,7 %. In Brasilien kam es trotz eines Rückgangs des Bruttosozialprodukts zu einem erneuten Inflationsschub. In Südafrika hielt der bereits 1989 begonnene Schrumpfungsprozeß der Wirtschaft im vergangenen Jahr an.

Im Jahre 1992 war in der asiatisch-pazifischen Region wiederum das stärkste Wachstum zu verzeichnen, wobei die Volksrepublik China mit einer Expansionsrate von 12,8 % die Spitzenposition einnahm.

Stagnation im internationalen Automobilgeschäft

In Deutschland lief der Absatzboom als Folge der Wiedervereinigung Mitte 1992 aus. Während das Jahr 1991 vor allem aufgrund gestiegener Gebrauchtwagenpreise durch ein lebhaftes Neuwagengeschäft geprägt war, entfiel dieser Effekt 1992. Trotz der hohen Auftragsbestände zu Beginn des vergangenen Jahres ging der Automobilabsatz im Gesamtjahr – vor allem aufgrund des Nachfragerückgangs in der zweiten Jahreshälfte – um 5,5 % zurück.

Die westeuropäischen Pkw-Auslandsmärkte erhöhten sich insgesamt leicht um 2,3 %, wobei allerdings in Spanien – durch das starke 1. Halbjahr 1992 – und in Portugal ein deutliches Wachstum zu verzeichnen war. In Japan entwickelte sich im Zuge der allgemeinen konjunkturellen Schwäche der Pkw-Markt weiter

rückläufig. Nach den beträchtlichen Rückgängen im Vorjahr wies der amerikanische Automobilmarkt 1992 eine leichte Nachfragebelebung auf.

Auslieferungen über Vorjahresniveau

Der Volkswagen-Konzern lieferte im vergangenen Jahr 3.516.253 Fahrzeuge aus; damit wurde die Vorjahreszahl um 6,7 % übertroffen. Dieser Anstieg der Gesamtverkäufe im Berichtsjahr täuscht jedoch darüber hinweg, daß in der zweiten Jahreshälfte eine krisenhafte Entwicklung begann, die zu deutlichen Einbußen bei den Bestelleingängen führte und sich im laufenden Jahr verstärkt auswirken wird. Auf die Marke SKODA, die erstmals in die Konzernzahlen einbezogen wurde, entfielen 199.682 Automobile (+ 16,0 %). Die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen beliefen sich auf 316.881 Einheiten (+ 10,7 %).

In Westeuropa hat der Volkswagen-Konzern 1992 – bei einem insgesamt rückläufigen Gesamtmarkt – seine führende Position, die er bereits im 8. Jahr in Folge innehat, deutlich ausgebaut. Mit 2.556.929 verkauften Volkswagen-, Audi-, SEAT- und SKODA-Modellen (+ 6,3 %) erreichte er einen Marktanteil von 17,5 nach 16,4 % im Vorjahr.

Volumenstärkster Exportmarkt war auch 1992 Italien, gefolgt von Frankreich, Spanien, Großbritannien und Belgien. Insgesamt wurden im Ausland 2.267.420 Automobile (+ 9,1 %) ausgeliefert. Mit 1.248.833 verkauften Fahr-

Auslieferungen an Kunden Automobile	1992	1991	%
Westeuropa	2.556.929	2.404.838	+ 6,3
Deutschland	1.248.833	1.214.962	+ 2,8
Italien	363.916	311.513	+ 16,8
Frankreich	217.226	190.454	+ 14,1
Spanien	184.190	178.977	+ 2,9
Großbritannien	106.793	111.018	- 3,8
Belgien	87.906	84.322	+ 4,3

Absatz an Händler	Automobile	1992	1991	%
Weltweit		3.432.631	3.236.806	+ 6,0
Volkswagen		2.428.856	2.316.524	+ 4,8
Audi		473.495	451.356	+ 4,9
SEAT		337.369	358.127	- 5,8
ŠKODA		192.911	110.799*	+ 74,1

*Für das Rumpfgeschäftsjahr ab 16. April 1991.

zeugen (+ 2,8 %) konnte der Volkswagen-Konzern seinen Marktanteil im Inland um 2,1 Prozentpunkte auf 29,3 % erhöhen.

An dieser Stelle möchten wir unseren Kunden in aller Welt für ihr Vertrauen in unsere Produkte und die bewiesene Markentreue danken.

Zuwachs bei Umsatz und Absatz

Im Geschäftsjahr 1992 nahmen die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns um 11,9 % auf 85,4 Mrd. DM zu. Hierfür war vor allem der Anstieg des Absatzes an die Händlerorganisation um 6,0 % auf 3.432.631 Wagen ausschlaggebend. Die ŠKODA, automobilová a. s., die erstmals in den Konzernabschluß einbezogen wurde, erzielte Umsatzerlöse in Höhe von 1.677,3 Mio. DM. Darüber hinaus trug der weiter anhaltende Erfolg im Vermiet- und Leasinggeschäft zur Ausweitung des Konzernumsatzes bei. Während sich im Inland die Umsatzerlöse nur um 8,7 % auf 39,5 Mrd. DM erhöhten, nahmen sie im Ausland aufgrund des überproportional gestiegenen Absatzvolumens um 14,9 % auf 45,9 Mrd. DM zu, so daß ihr Anteil am Gesamtumsatz von 52,4 auf 53,7 %

stieg. Die Volkswagen AG setzte 1.876.134 Fahrzeuge an die Händlerorganisation ab und übertraf damit die Vorjahreszahl um 7,4 %. Gegenüber 1991 nahmen die Umsatzerlöse um 12,4 % auf 53,2 Mrd. DM zu; davon stammten 49,7 (46,8) % aus dem Exportgeschäft.

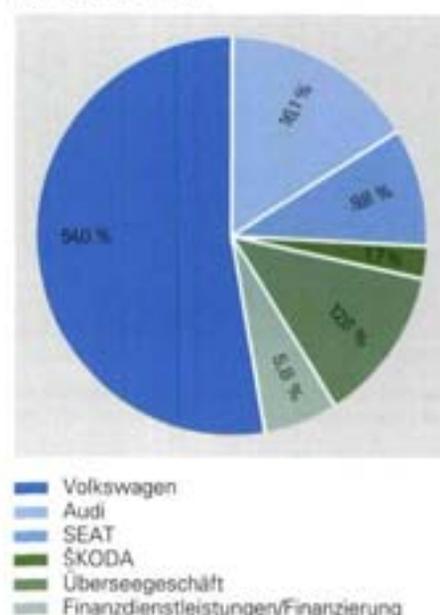
Produktion bei 3,5 Millionen Fahrzeugen

Mit einem Zuwachs von 8,1 % auf insgesamt 3.499.678 Einheiten erreichte die Produktion im Konzern eine neue Höchstmarke. Davon entfielen 1.657.605 Fahrzeuge auf die Volkswagen AG (+ 5,2 %). Arbeitstäglich wurden im Volkswagen-Konzern 15.078 Wagen hergestellt (+ 5,1 %). Der Anteil der im Ausland gefertigten Fahrzeuge belief sich auf 44,9 % an der Gesamtproduktion.

Einkaufsvolumen erreichte 54 Mrd. DM

Das Einkaufsvolumen des Volkswagen-Konzerns – ohne Umsatzsteuer – stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 53,8 Mrd. DM (47,4 Mrd. DM). Auch bei der Volkswagen AG nahm das Beschaffungsvolumen weiter zu und erreichte einen Wert von 27,8 Mrd. DM (25,9 Mrd. DM). Auf Roh-, Hilfs- und Betriebs-

Umsatz nach Unternehmensbereichen (vor Konsolidierung)



stoffe sowie Halb- und Fertigfabrikate entfielen 20,3 Mrd. DM. Die Einkäufe von Investitionsgütern und Dienstleistungen beliefen sich bei der Muttergesellschaft auf 7,5 Mrd. DM. Im vergangenen Jahr haben die Einkäufe des Volkswagen-Konzerns in den neuen Bundesländern sprunghaft zugenommen. Sie erreichten ein Volumen von 1,9 Mrd. DM nach 1,1 Mrd. DM im Jahr 1991. Damit hat Volkswagen seine Bezüge aus den neuen Bundesländern innerhalb eines Jahres verdoppelt und einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Aufbau Ostdeutschlands geleistet.

Infolge der weltweiten konjunkturellen Schwächephase und der damit verbundenen rückläufigen Nachfrage auf den Weltmärkten wurde ein allgemeiner Rückgang des Preisniveaus für wichtige Rohstoffe verzeichnet.

Auch in Zukunft wird unser Augenmerk darauf gerichtet sein, die Zusammenarbeit mit den Lieferanten unter den Gesichtspunkten gemeinsame Entwicklung, Sicherheit, Umweltschutz und Recycling zu optimieren. Ihnen gilt unser Dank für die gute Zusammenarbeit im zurückliegenden Geschäftsjahr.

Produktion	Automobile	1992	1991	%
Weltweit		3.499.678	3.238.024	+ 8,1
Pkw		3.291.797	3.048.500	+ 8,0
Nfz		207.881	189.524	+ 9,7
Inland*		1.928.855	1.814.256	+ 6,3
Ausland		1.570.823	1.423.768	+ 10,3

*Ohne Montagesätze für die Volkswagen Bruxelles, Volkswagen of South Africa und Volkswagen Bratislava.

AutoEuropa

Seit der Grundsteinlegung im Dezember 1991 im portugiesischen Setúbal, wo wir gemeinsam mit der Ford Motor Company unter dem Gesellschaftsnamen AutoEuropa (50/50 Joint-venture) eine Fabrik zur Produktion einer Großraumlimousine errichten, befindet sich das Projekt in der Realisierungsphase. Das unter Federführung von Volkswagen entwickelte Produktkonzept ist voll auf die europäischen Markterfordernisse zugeschnitten, und das Fahrzeug wird in einer an modernsten Maßstäben orientierten Fertigungsstätte an einem der attraktivsten Industriestandorte gefertigt werden.

Die Entwicklung des Fahrzeugs sowie die baulichen Maßnahmen in Portugal verlaufen planmäßig. Im Dezember 1992 konnten mit der Fertigstellung des AutoEuropa-Trainingszentrums wichtige Voraussetzungen für den Ende 1994 vorgesehenen Serienanlauf mit einer Jahreskapazität von 180.000 Fahrzeugen geschaffen werden.

Mit der Einrichtung eines Industrieparks auf dem Gelände der AutoEuropa mit unmittelbarem Anschluß an die diversen Montageplätze konnten schon jetzt wichtige Lieferanten gewonnen werden.

Das Großraumlimousinen-Projekt stellt die bislang größte ausländische Investition in Portugal dar.

SEAT-Kompaktwagen-Projekt

SEAT plant gemeinsam mit dem in Japan führenden Kompaktwagenhersteller Suzuki die Entwicklung eines Fahrzeugs unterhalb der Polo-Klasse.

Für die Kooperation wurde bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die Genehmigung beantragt.

Der Kompaktwagen soll von SEAT in Barcelona gefertigt werden.

Neuaufgabe des „Käfer“ in Brasilien

In Abstimmung mit der brasilianischen Regierung wird die 1986 eingestellte Produktion des VW Käfer im Laufe dieses Jahres wiederaufgenommen. Mit diesem preiswerten Modell erschließen wir ein zusätzliches Absatzpotential im unteren Marktsegment.

Grundsteinlegung für Fabrik in Taiwan

Zur Abrundung unseres Asien-Engagements wird mit dem taiwanesischen Partner Ching Fong Investment Co., Ltd. eine Produktionsstätte für den Transporter errichtet. Die Grundsteinlegung für die neue Fabrik erfolgte im Juni 1992; sie ist für eine Kapazität von jährlich 30.000 Fahrzeugen ausgelegt. Gesellschaftsrechtliche Grundlage ist das Gemeinschaftsunternehmen Ching Chung Motor Co., Ltd., an dem die Volkswagen AG einen Anteil von einem Drittel hält.

Dividende

Die Ergebnisentwicklung des Volkswagen-Konzerns verlief in den beiden Halbjahren 1992 unterschiedlich. Noch bis zum Sommer des abgelaufenen Geschäftsjahres wurde trotz der Belastungen aus den Modellläufen von Golf und Vento von einem insgesamt befriedigenden Jahresergebnis ausgegangen. In der zweiten Jahreshälfte verstärkten sich jedoch die rückläufigen Tendenzen. Insbesondere wirkte sich die Verschiebung der Verkäufe zum ertragschwächeren Ausland negativ auf das Ergebnis aus. Die durch den starken Wettbewerb im europäischen Ausland ohnehin niedrigeren Margen gerieten durch die im Rahmen der Währungsturbulenzen gegenüber wichtigen europäischen Handelspartnern aufgewertete D-Mark nochmals unter Druck. Darüber hinaus mußten zusätzliche Belastungen aus den Rückstellungen für sozialverträgliche Personalanpassungen und aus dem vierwöchigen Produktionsstopp in Mexiko verkräftet werden. Ferner beeinträchtigte der Ausfall des Gemeinschaftsunternehmens TAS in Bosnien-Herzegowina das Ergebnis.

Der Volkswagen-Konzern weist daher für 1992 nur einen Gewinn nach Steuern in Höhe von 147 Mio. DM nach 1.114 Mio. DM im Vorjahr aus. Das Jahresergebnis der Volkswagen AG betrug 132 Mio. DM (447 Mio. DM).

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen, nach Einstellung von 66 Mio. DM in die freien Rücklagen, der Hauptversammlung eine einheitliche Dividende in Höhe von 2,- DM für die Stamm- und die Vorzugsaktie vor.

Ausblick

Da die Erholung der US-Konjunktur auch zu Beginn dieses Jahres weniger dynamisch als in früheren Aufschwungphasen verläuft und die japanische Volkswirtschaft mit dem seit 20 Jahren stärksten Wachstumseinbruch konfrontiert ist, sind die Chancen für eine nachhaltige Belebung der Weltkonjunktur in diesem Jahr nur gering.

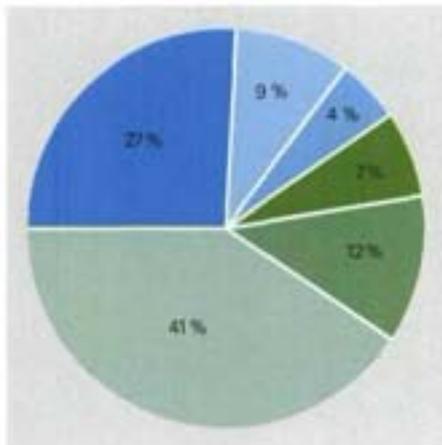
Das Wirtschaftswachstum in Westeuropa wird trotz der vom Europäischen

Gewinnverwendungsvorschlag

	DM
Ausschüttung auf das gezeichnete Kapital – 1.664,4 Mio. DM* –	66.258.000
davon auf	
Stammaktien	54.000.000
Vorzugsaktien	12.258.000
Restbetrag	
(Vortrag auf neue Rechnung)	4.488.382
Bilanzgewinn	70.746.382

* 8,0 Mio. DM aus der Kapitalerhöhung von November 1992 waren für das Geschäftsjahr 1992 noch nicht dividendenberechtigt.

Investitionen 1993-1997 nach Unternehmensbereichen (76 Mrd. DM)



- Volkswagen
- Audi
- SEAT
- SKODA
- Überseegeschäft
- Finanzdienstleistungen/Finanzierung

Binnenmarkt ausgehenden Impulse in diesem Jahr wahrscheinlich niedriger als 1992 sein.

Nach einem Anstieg um 1,9 % im Vorjahr wird das gesamtdeutsche Bruttoinlandsprodukt 1993 stagnieren. Für Westdeutschland ist ein Rückgang wahrscheinlich. In den neuen Bundesländern

scheint der Tiefpunkt der Anpassungskrise zwar überwunden zu sein, die Breite des wirtschaftlichen Aufschwungs ist jedoch nicht ausreichend für ein sich selbst tragendes stärkeres Wirtschaftswachstum.

In der Tschechischen Republik, Ungarn und Polen sind die Chancen gestiegen, daß erstmalig seit 1989 wieder ein Wirtschaftswachstum erreicht wird. Dabei ist die schnelle Realisierung marktwirtschaftlicher Reformen – in Verbindung mit einer zügigen Umorientierung auf westliche Absatzmärkte – hilfreich. Unser Engagement bei SKODA findet früher als erwartet eine Bestätigung im wirtschaftlichen Erfolg unserer vierten Konzernmarke. Auch die anhaltend günstige Entwicklung Mexikos im Rahmen der Nordamerikanischen Freihandelszone (NAFTA), die dynamisch wachsende chinesische Volkswirtschaft sowie die wirtschaftliche Entwicklung Spaniens und Portugals in den letzten Jahren bestärken uns in der strategischen Orientierung auf die Internationalisierung unseres Geschäfts und die weltweite Präsenz unserer Marken.

Vor dem Hintergrund einer angespannten wirtschaftlichen Gesamtsituation bestehen für das laufende Jahr große Unsicherheiten für die Automobilindustrie. Der westeuropäische Markt könnte 1993 um 10 % – der deutsche

sogar um 20 % – zurückgehen. Negative Auswirkungen auf die Ertragslage sind damit unvermeidlich. Nachdem bereits Ende 1992 als Reaktion auf die gesunkene Nachfrage in den inländischen Werken der Volkswagen AG – mit Ausnahme des Stammwerkes Wolfsburg – und bei SEAT Arbeitsruhe durch Freizeitentnahme bzw. Kurzarbeit durchgeführt wurde, hat uns die derzeitige Krise in der Automobilindustrie gezwungen, diese Maßnahmen im ersten Quartal dieses Jahres auf alle inländischen Werke, die Produktionsstätte in Brüssel und die AUDI AG auszudehnen.

Der Vorstand der Volkswagen AG hat umfassende gegensteuernde Maßnahmen ergriffen, bei denen zu einem großen Teil Einvernehmen mit der Arbeitnehmervertretung erzielt wurde. Mit diesen Maßnahmen werden wir die dringend notwendige Verbesserung der Kostenstrukturen und die Erhöhung der Produktivität sicherstellen. Sie sollen, verbunden mit der Intensivierung der innovativen Produktpolitik, unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern und damit den Marktrisiken begegnen. Spürbare Entlastungen sind jedoch kurzfristig nicht zu erwarten; zunächst sind sogar noch zusätzliche Belastungen zu verkräften.

Wolfsburg, den 21. Februar 1993

Der Vorstand

[Handwritten signature]

Munder

[Handwritten signature]

Freuh

[Handwritten signature]

A. Köhler

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Die wichtigsten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns



Volkswagen AG

Wolfsburg
Gezeichnetes Kapital:
DM 1.664.425.000

Werke:
Wolfsburg
Hannover
Kassel
Emden
Salzgitter
Braunschweig

Volkswagen Sachsen GmbH

Mosel
DM 10.000.000
100 %

Volkswagen Bruxelles S.A.

Brüssel, Belgien
BEC 1.925.000.000
100 %

V.A.G France S.A.

Paris, Frankreich
FRF 50.000.000
100 %

AUTOGERMA S.p.A.

Verona, Italien
ITL 90.000.000.000
100 %

AutoEuropa Automóveis Lda.

Palmela, Portugal
ESC 4.000.000.000
50 %

V.A.G Sverige AB

Södertälje, Schweden
SEK 84.000.000
33,33 %

Volkswagen Bratislava, spol. s r. o.

Bratislava, Slowakische Republik
CSK 1.054.800.000
80 %

V.A.G Transport GmbH & Co. OHG

Wolfsburg
DM 1.000.000
81 % Volkswagen AG
19 % AUDI AG

VOTEX GmbH

Dreieich
DM 1.000.000
100 %

Europcar International S.A.

Boulogne-Billancourt
FRF 553.500.000
50 %

SEAT, S.A.

Barcelona, Spanien
ESP 84.000.000.000
99,99 %

Seat Deutschland GmbH

Mörfelden-Walldorf
DM 10.000.000
100 % SEAT, S.A.

Seat France, S.A.

St. Quen l'Aumone, Frankreich
FRF 50.000.000
100 % SEAT, S.A.

Seat Italia, S.p.A.

Mailand, Italien
ITL 20.000.000.000
100 % SEAT, S.A.

Seat UK Ltd.

Crawley, West Sussex
Großbritannien
£ 4.000.000
100 % SEAT, S.A.

Gearbox del Prat, S.A.

El Prat de Llobregat, Spanien
ESP 9.800.000.000
100 % SEAT, S.A.

ŠKODA, automobilová a. s.

Mladá Boleslav, Tschechische Republik
CSK 9.642.000.000
31 %

ŠKODA France Automobiles S.A.

Paris, Frankreich
FRF 15.000.000
99,95 % V.A.G France S.A.

ŠKODA Automobili Italia S.r.l.

Verona, Italien
ITL 1.000.000.000
100 % AUTOGERMA S.p.A.

■ Produktionsgesellschaften
■ Vertriebsgesellschaften
■ Sonstige Gesellschaften

AUDI AG
Ingolstadt
DM 215.000.000
98,99 %

Volkswagen of America, Inc.
Auburn Hills, Mi., USA
USD 242.422.222,92
100 %

Volkswagen Canada Inc.
Toronto, Ontario, Kanada
CAD 500.000
100 %

**Autolatina
Comércio, Negócios e
Participações Ltda.**
São Paulo, SP, Brasilien
BRE 364.050.926.000
51 %*

Autolatina Brasil S.A.
São Paulo, SP, Brasilien
BRE 849.414.336.936
42,58 %*

Autolatina Argentina S.A.
Buenos Aires, Argentinien
ARS 99.651.856
51 %*

**Volkswagen de Mexico,
S.A. de C.V.**
Puebla/Pue., Mexiko
MXP 304.343.224.000
100 %

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

Volkswagen of Nigeria Ltd.
Lagos, Nigeria
NGN 38.000.000
40 %

**Shanghai-Volkswagen
Automotive Company Ltd.****
Shanghai, China
CNY 958.000.000
50 %

**FAW-Volkswagen
Automotive Co., Ltd.****
Changchun, China
CNY 1.440.000.000
40 %

Volkswagen Audi Nippon K.K.**
Toyohashi, Japan
JPY 15.360.000.000
100 %

V.A.G Bank GmbH
Braunschweig
DM 600.000.000
100 % Volkswagen
Finanz GmbH

V.A.G Leasing GmbH
Braunschweig
DM 100.000.000
100 % Volkswagen
Finanz GmbH

V.A.G Financement S.A.
Paris, Frankreich
FRF 95.000.000
99,68 % V.A.G France S.A.
0,32 % Volkswagen AG

Financiera Seat, S.A.
Madrid, Spanien
ESP 8.207.390.000
100 % SEAT, S.A.

VW Credit, Inc.
Auburn Hills, Mi., USA
USD 100.000
100 % Volkswagen of
America, Inc.

FINGERMA S.p.A.
Verona, Italien
ITL 10.000.000.000
100 % AUTOGERMA S.p.A.

ŠkoFIN s r. o.
Prag, Tschechische Republik
CSK 30.000.000
100 % Volkswagen
Finanz GmbH

**Coordination Center
Volkswagen S.A.**
Brüssel, Belgien
BEC 14.000.000.000
60 % Volkswagen AG
40 % Volkswagen Bruxelles S.A.

**Volkswagen International
Finance N.V.**
Amsterdam, Niederlande
NLG 226.000.000
100 %

Volkswagen Investments Ltd.
Dublin, Irland
DM 600.000.000
100 %

**VW-GEDÁS & Co. Projekt-
management OHG**
Berlin
DM 300.000.000
99,97 %

* Direkte und indirekte
Beteiligung der
Volkswagen AG.

** Seit 13.01.1993
dem Vorstandsbereich
„Asien-Pazifik“
zugeordnet.

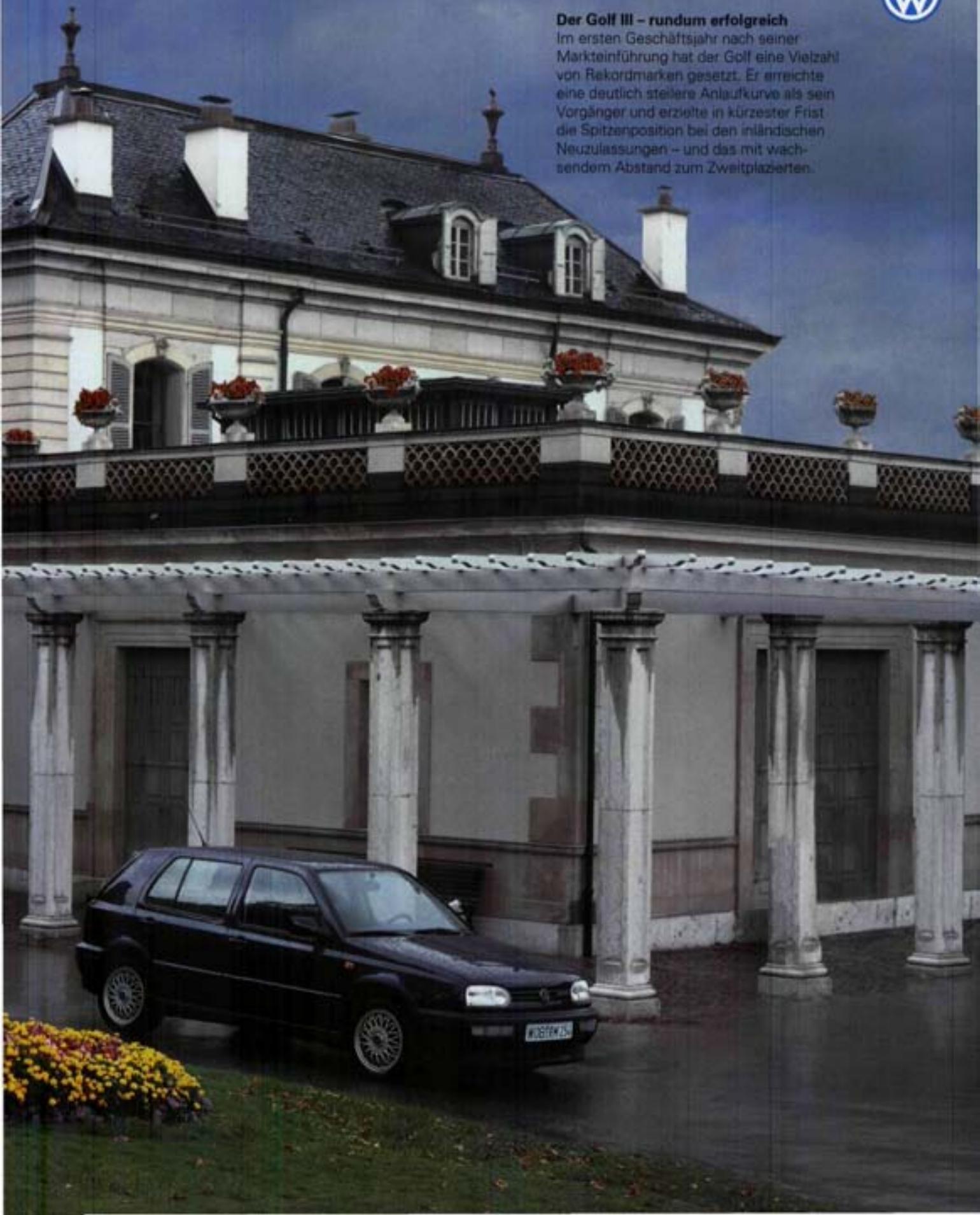


Volkswagen



Der Golf III – rundum erfolgreich

Im ersten Geschäftsjahr nach seiner Markteinführung hat der Golf eine Vielzahl von Rekordmarken gesetzt. Er erreichte eine deutlich steilere Anlaufkurve als sein Vorgänger und erzielte in kürzester Frist die Spitzenposition bei den inländischen Neuzulassungen – und das mit wachsendem Abstand zum Zweitplatzierten.



Darüber hinaus errang er souverän alle wesentlichen in- und ausländischen Automobilpreise seit seiner Markteinführung. In diesem Jahr wurde der Golf zum zehnten Mal in Folge zum „Besten Auto der Welt“ seiner Klasse gewählt. Das Spitzenmodell – der Golf VR6 – wurde gleichzeitig zum „Trendauto des Jahres“ gekürt.

In seinem zweiten Modelljahr erhielt der Golf III besonders in der CL-Version eine noch umfangreichere Serienausstattung. In der neugeschaffenen Golf-VR6-Klasse wurden weitere Ausstattungsumfänge serienmäßig angeboten, wie der höhenverstellbare Beifahrersitz, die geteilte Rücksitzbank und -lehne, die höhenverstellbare Lenksäule sowie beheizbare Scheibenwaschdüsen vorn. Die Produktpalette wurde mit dem Golf GTI 16V und dem Golf syncro weiter abgerundet.

Auf Wunsch werden ab dem Modelljahr 1993 zahlreiche Golf- und Vento-Motorisierungen mit einer elektronisch gesteuerten Viergangautomatik geliefert. In dieser Kombination sind Kraftstoffökonomie und entspannte Fahrzeugführung auf ideale Weise verbunden. Neu ist auch eine vollelektronische Zündanlage bei allen VR6-Motoren.

Der Vento – die innovative und komfortable Alternative in der Mittelklasse

Der Vento hat sich vom Start weg als eigenständiges Modell zwischen Golf und Passat in der Mittelklasse etabliert und ein überaus positives Echo in der Fachwelt und bei den Kunden gefunden.

Er kombiniert die hervorragenden Fahreigenschaften und Sicherheitsmerkmale des Golf sowie dessen Umweltverträglichkeit mit dem Transportvolumen von Stufenhecklimousinen der oberen Mittelklasse. Der Gepäckraum faßt 550 l und ist durch das Umlegen der geteilten Rücksitzbank und -lehne variabel auf maximal 885 l zu vergrößern. Der Vento ist damit eine ideale Familienlimousine. Zusätzlich bietet er als erstes Fahrzeug

seiner Klasse serienmäßig die Möglichkeit, die Rücksitzlehne separat abzuschließen, um den unbefugten Zugang zum Kofferraum zu verhindern.

Dieses Fahrzeug verfügt aber auch über großzügige Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer. Besonders bedienungsfreundlich ist die Instrumententafel durch die leicht gebogene Grundform gestaltet. Alle Bedienelemente liegen im direkten Zugriffsbereich des Fahrers. Der Vento VR6 sowie einige GT-Versionen bieten neben der übersichtlichen Instrumentierung, die alle Modellvarianten serienmäßig aufweisen, auch eine in den Drehzahlmesser integrierte Multifunktionsanzeige. Sie zeigt neben der Uhrzeit wahlweise die Fahrzeit, die Fahrstrecke, die Durchschnittswerte für Geschwindigkeit und Kraftstoffverbrauch sowie die Motoröl- und Außentemperatur an. Im Tachometer meldet die Service-Intervallanzeige eventuell anstehende Wartungsarbeiten. Sie arbeitet zeit- und wegstreckenabhängig und prüft nach jedem Einschalten der Zündung, ob ein Ölwechsel oder eine Inspektion fällig ist.

Chico – ein innovatives Kompaktfahrzeug

Der Chico, als Konzeptstudie der Volkswagen-Forschung auf der IAA 1991 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt, soll als Serienfahrzeug gebaut werden. Wegen seiner Kürze und Wendigkeit eignet er sich vor allem für den Verkehr in Ballungsgebieten. Das gegenüber dem Polo deutlich kürzere Fahrzeug wird zunächst mit einem sparsamen Benzinmotor angeboten. Auch beim Chico wird besonderer Wert auf Sicherheit und Umweltverträglichkeit gelegt.

Produktion

„Schlanke“ Produktion

Im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt und den sich damit weiter verschärfenden Wettbewerb ist zur Sicherung der Unternehmensposition am Markt und zur Sicherung des Produktionsstandortes Deutschland die Suche nach kostengünstigen Produktionsverfahren unabdingbar. Einen der Schwerpunkte der Aktivitäten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bildet die konsequente



Der Vento – die komfortable Reise-limousine zwischen Golf und Passat mit dem Kofferraum der Oberklasse

Hinwendung zur „schlanken“ Produktion. Diese Veränderung ist eingebettet in die Weiterentwicklung der gesamten Unternehmensstrukturen. Die praktische Umsetzung geschieht im wesentlichen auf folgenden Gebieten:

Neue Fabrikstrukturen

Eine der wichtigsten und auch sichtbaren Veränderungen vollzieht sich in den Fabrikstrukturen. Charakteristisch sind vernetzte und auf höchste Qualität und Produktivität ausgerichtete Produktionssysteme, mitarbeiterorientierte Arbeitsabläufe sowie eine starke logistische Vernetzung sowohl intern als auch mit Lieferanten.

Diese Entwicklung zeigt sich im gesamten Volkswagen-Konzern. Die neuen Fabriken von SEAT in Martorell und der Volkswagen Sachsen GmbH in Mosel bei Zwickau werden nach den neuesten Erkenntnissen auf dem Gebiet der „lean production“ ausgerichtet. Von entscheidender Bedeutung ist jedoch die erfolgreiche Veränderung bereits bestehender Fabrikstrukturen. Auch hier vollzogen sich bzw. vollziehen sich spürbare Verbesserungen, meist in Verbindung mit der Einführung neuer Modelle wie z. B. dem Golf III in den Werken Wolfsburg, Mosel und Brüssel sowie an den Überseeestandorten Puebla/Mexiko und Uitenhage/Südafrika. Eine ähnliche Entwicklung ist an den bestehenden Produktionsstandorten von Audi, SEAT und ŠKODA zu erkennen, an denen vergleichbare Umstrukturierungen in den nächsten Jahren vorgesehen sind.

Dezentrales Produktionsmanagement

Eine weitere grundlegende Voraussetzung für die erfolgreiche Realisierung einer „schlanken Produktion“ ist die Veränderung der betrieblichen Organisation. Hier hat Volkswagen die bereits eingeleiteten Schritte zur Dezentralisierung im Sinne einer Übertragung von Verantwortung auf nachgeordnete Funktionsträger – mit Schwerpunkt auf der betrieblichen Ebene – intensiviert. Charakteristische Beispiele hierfür sind die neue Meisterorganisation sowie verschiedene Formen von Teamarbeit. Ein Großteil der Mitarbeiter des produktiven Bereichs ist bereits in derartigen flexiblen Strukturen organisiert.



Teamarbeit bei der Frontend-Vormontage

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

Ein Schlüsselement auf dem Gebiet der „lean production“ ist die kontinuierliche Verbesserung der Qualität und Produktivität aller Fertigungsprozesse durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort. In Verbindung mit der dezentralen Organisation bietet sich ihnen die Chance, ihr bisheriges Tätigkeitsspektrum erheblich zu erweitern und neue Felder für kreatives Handeln mit weitergehender Verantwortung zu erschließen. Ein entsprechendes Programm wurde inzwischen in allen inländischen wie auch einigen ausländischen Konzernwerken mit Erfolg etabliert und darüber hinaus die konzernweite Verbreitung sichergestellt.

Es ist dem Volkswagen-Konzern gelungen, mit den eingeleiteten und teilweise realisierten Maßnahmen sowie ihrer ausgewogenen Verknüpfung mit unseren traditionellen Stärken die Wettbewerbsfähigkeit als Beitrag zur Zukunftssicherung zu erhöhen.



Rohbaufertigung der Volkswagen Sachsen GmbH in Mosel

Personal

Mehr und bessere Leistung mit weniger Mitarbeitern

Die Entwicklung im zweiten Halbjahr machte Personalanpassungen bei der Volkswagen AG erforderlich. Die Abnahme der Belegschaft um 5,8 % auf 118.587 Mitarbeiter zum Ende des Jahres konnte jedoch mit sozialverträglichen Regelungen erreicht werden. Fluktuation wurde weitestgehend nicht ersetzt, und rd. 6.300 Mitarbeiter schieden im Rahmen einer Altersregelung aus. Ab November mußte für einige inländische Produktionsstätten Arbeitsruhe (durch Freizeitentnahme) und Kurzarbeit vereinbart werden. Mehr als 12.700 Mitarbeiter in drei Werken waren 1992 von Kurzarbeit betroffen.

Vernetzung von Personalentwicklung mit neuen Formen der Arbeitsorganisation

Zunehmender Wettbewerbsdruck und die notwendige Produktivitätsverbesserung erfordern eine permanente Optimierung des Zusammenspiels von Technik, Arbeitsorganisation und Belegschaft. Dafür ist es unabdingbar, das Ideenpotential, die Kreativität und das Engagement der Mitarbeiter freizusetzen und damit den kontinuierlichen Verbesserungsprozeß im Unternehmen zu unterstützen.

In diesem Prozeß wird die Verantwortung der Mitarbeiter für alle Arbeitsschritte gefördert. „Mach – du darfst“ ist dabei die Devise. Jeder Mitarbeiter ist einzeln oder in Gruppen an der Optimierung seines Arbeitsbereichs in vielen kleinen Schritten beteiligt. Dieser Prozeß läuft in den Werken und Bereichen im Zusammenhang mit neuen Projekten und wird durch eine verstärkte Teamorganisation sowie eine Überarbeitung der hierarchischen Strukturen und Führungsspannen unterstützt.

All dies kann jedoch nicht ohne eine qualitativ orientierte Personalentwicklung stattfinden. Neue richtungweisende Konzepte und Angebote für die Bereiche Fortbildung und Führungskräfte-Schulung sind erarbeitet worden. Die Begleitung von Lernprozessen im Arbeitsablauf sowie neue Formen von Bildungsangeboten außerhalb des Arbeitsumfeldes hat sich die Personalentwicklung zum Ziel gesetzt. So wurde z. B. ein Selbstlernzentrum eröffnet, in dem die Mitarbeiter ihr Wissenspotential vor, während und nach der Arbeitszeit ihren beruflichen Interessen und betrieblichen Notwendigkeiten entsprechend computerunterstützt auf- und ausbauen können. Auch die Einführung von betrieblichen Bildungsangeboten außerhalb der Arbeitszeit steht hierfür beispielhaft. Mit mehr als 3.200 Anmeldungen bei Anknüpfung wurde diese Weiterbildungsmöglichkeit von den Mitarbeitern hervorragend angenommen.

Arbeitsschutz – der Mensch steht im Mittelpunkt

Ausgehend von dem bereits hohen Niveau in der Anlagen- und Maschinensicherheit, zielten die Aktivitäten verstärkt auf eine Integration des Arbeitsschutzes in alle Planungsprozesse. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei der Ersatzstoffprüfung gewidmet, um Gefährdungen durch chemische Substanzen möglichst von Anfang an zu vermeiden. Auch in der Arbeitsumweltgestaltung konnten erhebliche Fortschritte erzielt werden.

Befragungen in neugestalteten Fertigungsbereichen zeigen, daß Motivation, Konzentrationsfähigkeit und Kommunikationsbereitschaft zunehmen. Arbeitsschutzaktivitäten leisten somit einen direkten Beitrag zur Qualitäts- und Produktivitätssteigerung.

Zur Verbesserung des Arbeitsschutzes vor Ort wurden zusätzlich zum Unfallindex weiterführende Analyse- und Steuerungsinstrumente geschaffen. Anhand von Stärken-/Schwächenprofilen können Mitarbeiter und Führungskräfte im Rahmen der Ursachenforschung Verbesserungsmöglichkeiten selbst erkennen. Durch diese Hilfe zur Selbst-

hilfe soll die Eigenverantwortung gestärkt und der angestrebte Verbesserungsprozeß vor Ort möglich gemacht werden.

Frauenförderung

Die 1989 verabschiedeten „Grundsätze zur Frauenförderung“ wurden weiter konsequent umgesetzt. Die Frauenförderung wird bei Volkswagen zentral koordiniert und von Frauenbeauftragten in allen Werken unterstützt. Auf Basis einer umfangreichen Bestandsanalyse wurden dezentrale und zielgruppenorientierte Maßnahmen zur Frauenförderung erarbeitet und realisiert. Die Veranstaltungsreihe „Frauen informieren Frauen“, monatliche Gesprächsrunden der Frauenförderung, eine umfassende Beratungsarbeit und ein frauenspezifisches Seminarprogramm dienen dazu, das notwendige Informations-, Kommunikations- und Kooperationsnetzwerk aufzubauen. Darüber hinaus wurde der Grundstein zu einer qualitativen Personalentwicklung für Frauen gelegt – vor allem im Hinblick auf die Integration in die neuen Formen der Arbeitsorganisation. Erste Erfolge zeigen sich bereits: Im Bereich der Nachwuchsrekrutierung stieg der Anteil der weiblichen Trainees eines Jahrganges von 3 % im Jahr 1989 auf über 30 % im Berichtsjahr.

Selbstlernzentrum in Wolfsburg bietet interaktives Lernen mit dem Computer



Internationaler Personalaustausch

Mit den globalen Aktivitäten haben internationale Personaleinsätze erheblich an Bedeutung gewonnen. Erfolgreichen Versetzungen früher hauptsächlich vom Stammhaus zu Tochtergesellschaften, sind heute auch Bewegungen in umgekehrter Richtung und zwischen den Gesellschaften selbstverständlich. Aufgrund des steigenden Bedarfs an international erfahrenen Führungskräften dienen solche Einsätze neben dem Transfer praktischer Erfahrungen auch als Instrument einer gezielten Entwicklung von Führungskräften.

Management-Entwicklung im Konzern

Im Jahre 1992 wurde eine neue Konzeption zur konzernorientierten Weiterbildung und -entwicklung der obersten Führungsebene, ihrer Nachfolger und einer jüngeren Nachwuchsgruppe mit hohem Zukunftspotential erstellt. Die Maßnahmen sollen die Teilnehmer gezielt in den Prozeß der strategischen Entwicklung des Volkswagen-Konzerns einbinden. Damit werden der internationalen Führungsmannschaft gleichzeitig wirkungsvolle Foren der Kommunikation bereitgestellt. Die Konzerntagung 1992 in Detroit (USA) ist ein erfolgreiches Beispiel.

Internationale Personalentwicklungsprogramme

Die Internationalisierung des Volkswagen-Konzerns wird durch firmenübergreifende Personalentwicklungsprogramme gefördert, die sich an verschiedene Zielgruppen wenden und Auslandsaufenthalte unterschiedlicher Dauer vorsehen:



Treffen der Austauschschüler vor dem einjährigen Auslandsaufenthalt

Wege ins Ausland	Aufenthalt	Zielgruppe	Programmziel
Studien-, Diplomarbeiten, Praktika	Individuell	Fachhoch- und Hochschüler/innen	Kontakte zu Hochschulen und potentiellen Bewerbern
Internationales Traineeprogramm	Projektabhängig	Absolventen von Fachhoch-, Hochschulen und Business Schools	Qualifizierten Nachwuchs mit internationalen Erfahrungen sichern, Know-how-Transfer
Internationales Personalentwicklungsprogramm (IPD)	18-24 Monate	Führungsnachwuchskräfte, junge Mitarbeiter/innen mit Führungspotential	Vorbereitung auf internationale Aufgaben, Förderung qualifizierter Mitarbeiter/innen, Know-how-Transfer
Führungsnachwuchskräfteprogramm	Bis zu 3 Jahren	Führungsnachwuchskräfte	Persönliche Entwicklung, Know-how-Transfer



Michail Gorbatschow, gefeierter Redner auf einer Betriebsversammlung im Werk Wolfsburg

Der Weg zur Internationalisierung fängt nicht erst bei den Erwachsenen an. Zur Förderung des internationalen Schüleraustausches unterstützt die Volkswagen-Gruppe den American Field Service (AFS), der über die Vergabe von Stipendien Schülern einen einjährigen Schulbesuch im Ausland ermöglicht. Für dieses Stipendium können sich auch die Kinder von Mitarbeitern bewerben. Weltweit wurden im Startjahr 1992 aus dem Konzern mehr als 30 Jungen und Mädchen im Alter von 15 – 17 Jahren vom AFS als Stipendiatengruppe ausgewählt. Sie verbringen ihren Aufenthalt bei Gastfamilien in Ländern, in denen die Volkswagen-Gruppe vertreten ist.

Tarifrunde 1992

Im August 1992 einigten sich die Tarifvertragsparteien über Arbeitszeitmodelle zur Umsetzung der 1990 vereinbarten 36-Stunden-Woche, die ab dem 1. April 1993 gilt. Mit der Arbeitszeitverkürzung werden in den Werken der Volkswagen AG unterschiedliche Arbeitszeitmodelle

eingeführt. Für die Mitarbeiter erfolgt entweder eine Neufestsetzung ihrer täglichen Arbeitszeit oder ein Ausgleich über zusätzliche arbeitsfreie Tage.

Im November vereinbarten die Tarifkommissionen einen Tarifvertrag über Löhne und Gehälter. Der Abschluß beinhaltet – bei einer Laufzeit von 21 Monaten – eine Erhöhung der Löhne und Gehälter ab dem 1. November 1992 von 4,9 % (Laufzeit: 12 Monate) und ab dem 1. November 1993 von 3,5 % (Laufzeit: 9 Monate).

Internationale Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretungen

Am 7. Februar 1992 wurde die zukunftsweisende Vereinbarung über den Europäischen Volkswagen-Konzernbetriebsrat (EuroKBR) mit Informations- und Konsultationsrechten im Europäischen Parlament unterzeichnet. Der EuroKBR vertritt die Interessen von über 90 % aller Mitarbeiter im europäischen Automobilbereich des Konzerns. Als

Ziele der Vereinbarung wurden eine größere internationale Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns und die konstruktive und kooperative Bewältigung europäischer Fragestellungen im Unternehmen und eventueller Konflikte festgelegt.

Dank an die Belegschaft

Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an allen Standorten des Unternehmens in der Welt wurden auch im vergangenen Jahr wieder außerordentliche Leistungen abverlangt. Für das große Engagement und den hohen Einsatz danken wir ihnen.

Unser Dank gilt auch den Arbeitnehmervertretungen für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit, mit der die Aufgaben und Probleme gelöst werden konnten.

Absage an Gewalt und Ausländerfeindlichkeit

Unsere Zusammenarbeit im Unternehmen lebt von der Toleranz, dem gegenseitigen Verständnis und der Motivation, mit der Menschen aus unterschiedlichen Kulturen über die Grenzen hinweg im internationalen Konzernverbund zusammenwirken. Zum Selbstverständnis unseres Unternehmens gehört es, rechtsextremistischen und ausländerfeindlichen Tendenzen entschieden entgegenzutreten.



Unternehmensbereich Nutzfahrzeuge

Nochmals Steigerungen in Europa

In Westeuropa war das Nutzfahrzeuggeschäft im vergangenen Jahr durch rückläufige Zulassungen gekennzeichnet; insgesamt wurden auf diesem Markt (bis zu 6 t zulässigem Gesamtgewicht) ca. 1,5 Mio. Fahrzeuge (- 1,2 %) verkauft. In Deutschland lagen nach zwei Boom-Jahren die Neuzulassungen 1992 mit 361.758 Einheiten noch einmal knapp über dem Vorjahresniveau. Im europäischen Ausland ist nach zwei schwächeren Jahren die erwartete Nachfragebelebung ausgeblieben.

Entgegen dem rückläufigen Trend in Europa konnte die Volkswagen AG – insbesondere durch den hohen Auftragsbestand aus dem Jahre 1991 – die Verkäufe von Fahrzeugen bis zu 6 t zulässigem Gesamtgewicht (einschl. Nutzfahrzeugen mit Pkw-/Kombi-Zulassung) um 5,9 % auf 183.833 Einheiten steigern. Zur Jahresmitte 1992 haben wir auch bei den Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in Europa mit den Transporter-/Caravelle-Modellen die Marktführerschaft übernommen. Im Inland wurde mit 118.765 Kundenauslieferungen (+ 10,7 %) ein Marktanteil von 32,8 % erreicht.

Weltweit erhöhten sich die Volkswagen-Nutzfahrzeug-Auslieferungen aus europäischer Fertigung um 6,8 % auf 199.376 Einheiten. Unter Berücksichtigung der Tochtergesellschaften in Südafrika, Mexiko und Südamerika (AUTOLATINA) lagen die Nutzfahrzeugauslieferungen von Volkswagen mit 277.656 Einheiten um 7,0 % über der Vorjahreszahl.

Aufgrund der stark verschlechterten Situation auf den europäischen Märkten ist auch bei der Volkswagen AG für das laufende Jahr mit deutlichen Produktions- und Verkaufsrückgängen zu rechnen. Vor dem Hintergrund einer schrumpfenden Nachfrage und eines verstärkten Wettbewerbsdrucks gilt unser Bestreben in erster Linie der Festigung unserer Marktposition. Wir haben daher für die Transporter/Caravelle-Baureihe durch die Einführung weiterer Vari-

anten – Modelle mit langem Radstand und Hochdach oder Allradantrieb – das Angebot wesentlich verbreitert. Außerdem wurde die Freizeit- und Wohnmobilalette neu strukturiert und durch zusätzliche Modelle ausgebaut. Darüber hinaus wurde im Januar 1993 ein umweltfreundlicher, besonders schadstoffarmer Dieselmotor präsentiert.

Dem Nutzfahrzeug-Nachfragerückgang in Westeuropa begegnet Volkswagen jedoch nicht nur mit einem erweiterten Produktangebot, sondern auch mit der Markteinführung der neuen Caravelle in den USA und der Erschließung neuer Märkte in Zentral- und Osteuropa sowie im Mittleren und Fernen Osten.

Motorsport

Volkswagen-Motoren als Basis für den Spitzen- und Breitensport

Die Erfolgskurve des Golf-Motors steigt auch im Motorsport weiter an. Durch eindrucksvolle Siege in der diesjährigen Deutschen Formel-3-Meisterschaft hat das auf 126 kW/172 PS modifizierte Golf-Triebwerk seine Stellung als erfolgreichstes Aggregat in der Formel-3-Geschichte gehalten. Im September 1992 konnte Volkswagen-Werksfahrer Sascha Maaßen auf dem Singener Aleermann-Ring mit einem überlegenen Doppelsieg die Anzahl der Einzelsiege in der Formel-3-Meisterschaft auf die Rekordmarke von 89 erhöhen.

Trotz schärfster Konkurrenz ging die Deutsche Rallye-Trophäe an die niedersächsischen Privatfahrer Armin Holz/Hans-Wolf Stein auf Golf GTI 16V.

Teamarbeit – Mitarbeiter des Preßwerkes Hannover lösen gemeinsam Aufgaben



Volkswagen

Sieben Starts mit sieben ersten oder zweiten Plätzen untermauerten einmal mehr die Zuverlässigkeit des Golf.

Der Motorsport wird von den Volkswagen-Importeuren zunehmend als Marketing-Instrument genutzt. Nach dem Muster des bis 1988 in Deutschland veranstalteten Polo-Cups führten die Importeure in Portugal, Großbritannien und der Schweiz nationale Wettbewerbe durch, die ein beachtliches Medieninteresse fanden. SEAT hat mit Hilfe von Volkswagen Motorsport den Marbella-Cup ins Leben gerufen und verzeichnet inzwischen über 2.000 Teilnehmer. In Österreich wurde der Rallye-Golf erfolgreich in der Meisterschaft eingesetzt.

Sponsoring

Volkswagen unterstützt kulturelle, sportliche und Umwelt-Aktivitäten

Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit bedeutet bei Volkswagen seit langem die Nutzung effektiver und aktueller Public-Relations-Instrumente. Eine von Volkswagen verstärkt genutzte Form der Sympathiewerbung ist das Sponsoring. Die Marke wird dadurch im In- und Ausland positiv ins Bewußtsein der Öffentlichkeit gerückt.



Das Golf-Triebwerk ist das erfolgreichste Aggregat in der Formel-3-Meisterschaft

Mit einer ganz besonderen Sponsoring-Maßnahme erregten wir 1992 europaweit Aufsehen: Volkswagen präsentierte die Super-Pop-Gruppe „Genesis“. Über 1,5 Millionen Zuschauer wurden bei 27 Konzerten in 11 Ländern live erreicht,

weitere 180 Millionen erfuhren durch die Medien und durch Promotion-Aktivitäten von dieser spektakulären Partnerschaft.

In Leipzig wurde bereits zum dritten Mal der Volkswagen-Cup – ein Damen-Tennis-Grand-Prix-Turnier – ausgetragen. Unter den Teilnehmerinnen waren Spitzenspielerinnen wie Stefanie Graf, Jana Novotna und Anke Huber.

Im September 1992 war Volkswagen auf der Weltausstellung im spanischen Sevilla als Partner des Landes Niedersachsen vertreten.

Wir unterstützten im vergangenen Jahr die Fernsehserie mit Michael Schanze zur Verkehrserziehung von Kindern und starteten die nationale Tournee „Volkswagen präsentiert Spiel und Spaß mit Michael Schanze“. Damit etablierte sich Volkswagen als kompetenter Partner auf dem Feld der Kinderverkehrssicherheit.

Die erfolgreichste Kommunikations-Kampagne der Branche 1992 – Volkswagen und Genesis auf Tour





Marke Volkswagen

Wesentliche Zahlen		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	55.952	50.145	+ 11,6
Produktion	Automobile	1.657.682	1.576.086	+ 5,2
Absatz an Händler	Automobile	1.954.006	1.815.822	+ 7,6
Belegschaft	am Jahresende	132.874	138.975	- 4,4
Investitionen	Mio. DM	5.338	5.901	- 9,5

Volkswagen Sachsen GmbH

Im neuen Werk der Volkswagen Sachsen GmbH in Mosel bei Zwickau befinden sich die Lackiererei, der Montagebereich und das Verbundpreßwerk im Bau. Im Juni 1992 wurde als erster Fertigungsabschnitt der neuen Fabrik der Rohbau in Betrieb genommen. Bis zum Jahresende wurden schon 34.086 Rohkarossen vom Golf III gebaut und an die Sächsische Automobilbau GmbH, eine Tochtergesellschaft der Treuhand mit einer 12,5%igen Minderheitsbeteiligung von Volkswagen, geliefert. Die Sächsische Automobilbau GmbH hat die Karossen lackiert und zu fertigen Fahrzeugen montiert. Insgesamt produzierte diese Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr 45.736 Einheiten des Golf II und 34.000 des Golf III.

Der traditionsreiche Industriestandort Chemnitz erhielt am 12. Juni 1992 durch die Grundsteinlegung für ein neues Motorenwerk, für das ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 700 Mio. DM vorgesehen ist, einen bedeutsamen Entwicklungsschub. Hier entsteht hinsichtlich Qualität, Arbeitsproduktivität und Kosten eines der modernsten Motorenwerke der Welt, in dem rd. 550 Mitarbeiter arbeitstäglich 2.000 Viertaktmotoren für den Liefer- und Leistungsverbund des Konzerns produzieren werden. Die Volkswagen Sachsen GmbH integrierte im Laufe des Jahres den Produktionsbereich der Motorenwerk Chemnitz GmbH, deren Anteile sie Anfang 1992 erworben hatte. Im Berichtsjahr wurden 184.674 Motoren in Chemnitz gefertigt. Unter dem Dach der Volkswagen

Sachsen GmbH befindet sich auch die Zylinderkopffertigung Eisenach GmbH.

Die Ausbauplanung für die Fahrzeugfertigung in Mosel sowie die Motorenfertigung Chemnitz wird den aktuellen und überschaubaren Markterfordernissen angepaßt, das heißt, der Zeitraum, in dem diese Investitionen realisiert werden, wird verlängert. An der ursprünglich geplanten Größenordnung der Projekte in Sachsen von rd. 4,2 Mrd. DM ändert sich dadurch jedoch nichts. Im Jahr 1992 beliefen sich die Investitionen der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilien VerwaltungsgmbH auf 930 Mio. DM.

In Sachsen entstehen modernste Fertigungsanlagen, die nach den neuesten Erkenntnissen im Bereich des Umweltschutzes geplant sind. Das betrifft u. a. die Behandlung der Produktions- und Sanitärabwässer, für die ein Abwasserzentrum errichtet wurde, sowie eine umweltfreundliche Lackieranlage. Auch die Landschaftspflege wurde in die Planungen einbezogen. Die Ackerflächen um das Werksgelände werden zu Grünflächen mit Bäumen und kleinen Seen umgestaltet.

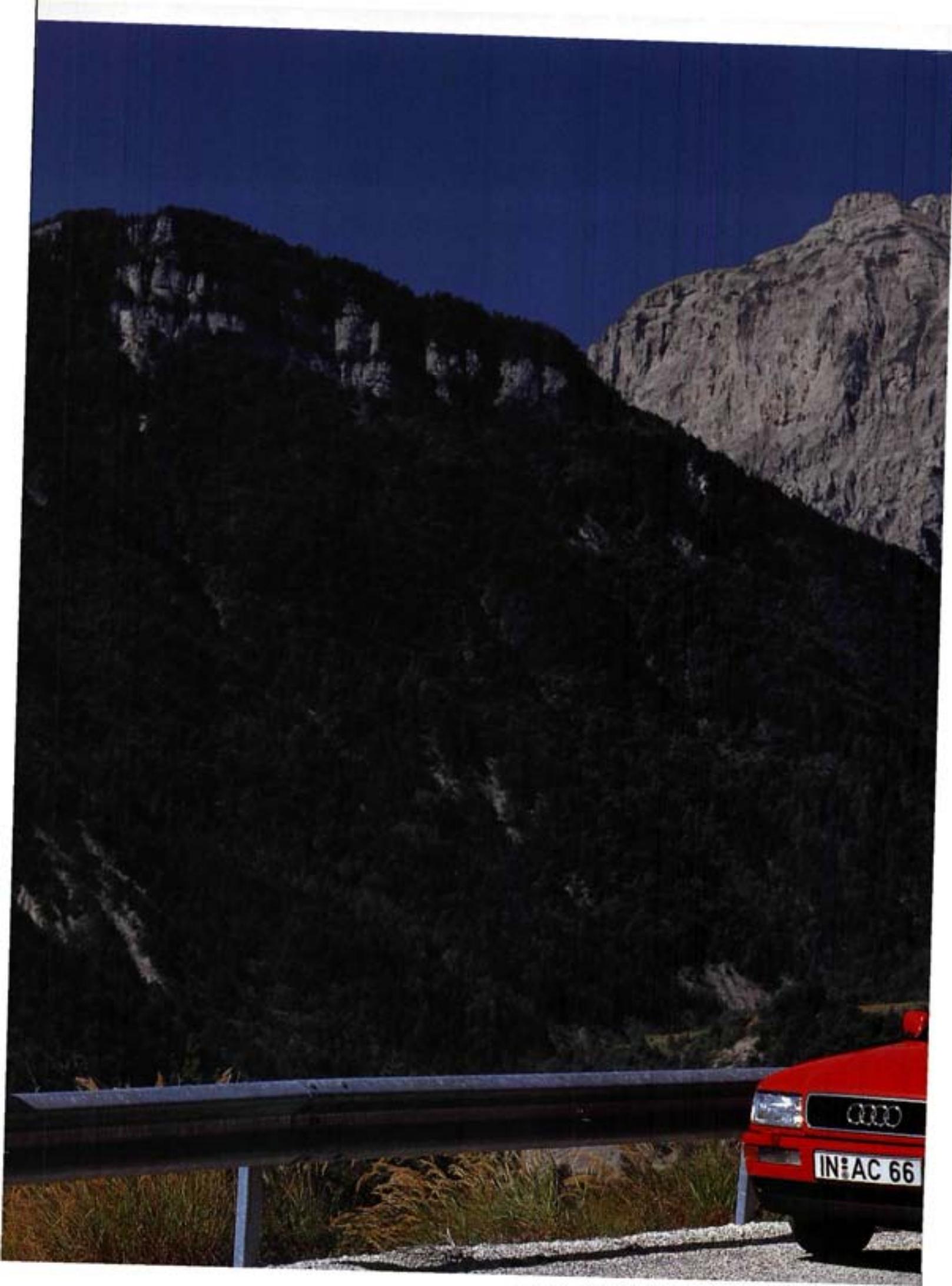
Den Aufbau der neuen Fabrikation in Sachsen, die an schlanken Produktionsstrukturen ausgerichtet ist, verknüpft der Volkswagen-Konzern eng mit der Entwicklung einer leistungsstarken Zulieferindustrie in dieser Region. Zahlreiche Betriebe haben sich bereits in der näheren Umgebung angesiedelt und werden in das Just-in-time-Konzept ein-

gebunden. Zur Unterstützung dieses Konzepts wird gegenwärtig die notwendige Infrastruktur errichtet, mit deren größtem Vorhaben – der Autobahnanbindung der Bundesstraße 93 – im Juni begonnen wurde.

Volkswagen Bratislava, spol. s r. o.

Nachdem Ende 1991 der erste Volkswagen – ein Passat – in Bratislava vom Montageband rollte, produzierte die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr 2.230 Fahrzeuge. Die Qualität der Fahrzeuge liegt auf dem Niveau der Passatproduktionsstätten Emden und Brüssel. Der Belegschaftsstand stieg zum Jahresende auf 434 Personen. Die Umsatzerlöse der Gesellschaft betragen 54,7 Mio. DM.

Bedingt durch die Anlaufphase, wies die Volkswagen Bratislava für das Geschäftsjahr 1992 ein leicht negatives Ergebnis aus.





Audi

Audi Cabriolet mit erweitertem Motorenangebot

Das formschöne Audi Cabriolet sorgt in der „offenen Gesellschaft“ für frischen Wind und besticht durch seine eigenständige, sportlich-elegante Note.

Den Liebhabern offener Fahrzeuge bietet Audi mit dem Audi Cabriolet 2.8 E mit Sechszylinder-Triebwerk und einer Leistung von 128 kW/174 PS eine ansprechende Alternative zur 98-kW/133-PS-Motorsierung. Das besonders lauffruhige 2,8-Liter-V6-Aggregat sorgt für einen äußerst angenehmen Fahrkomfort.



Audi 80 Avant – die formschöne Alternative

Im Oktober 1992 wurde der Audi 80 Avant vorgestellt. Mit diesem Fahrzeug bietet Audi nun auch in der kompakten Mittelklasse eine sportlich-exklusive Limousinen-Alternative mit großer Hecktür und erweiterten, variablen Nutzungsmöglichkeiten für Freizeit und Beruf.

Hinter dem eleganten Design verbergen sich funktionale Vorteile und ein ausgeprägtes Sicherheitskonzept. Mit großer Hecktür, im Verhältnis eins zu zwei

geteilter, umklappbarer Rücksitzlehne und geteilter, aufstellbarer Rücksitzbank bietet dieses Modell eine Ladekapazität bis zu 1.200 l. Das markante Heck mit dem breiten roten Leuchtenband fügt sich harmonisch in die Silhouette des Audi 80 ein. Der sportlich-exklusive Charakter des Audi 80 Avant wird durch seine hochwertige Ausstattung unterstrichen.

Wirksamen Insassenschutz gewährleisten die hervorragende Steifigkeit der Karosserie, das Sicherheitssystem procon-ten sowie der zusätzliche Flan-

kenschutz in den Türen. ABS ist seit dem 1. Januar 1993 Serienstandard bei allen Audi-Modellen.

Für den Antrieb stehen fünf bereits in der Limousine bewährte Motoren zur Verfügung: der extrem sparsame 1,9-Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 66 kW/90 PS sowie zwei Vierzylinder, ein Fünf- und ein Sechszylinder mit einer Leistungsbandbreite von 66 kW/90 PS bis 110 kW/150 PS. Die Fünf- und Sechszylinder-Modelle werden mit quattro-Antrieb angeboten.

Der Audi 80 Avant – sportlich-exklusive Alternative mit hochwertiger Ausstattung



Das Audi Coupé S2 – beeindruckende Fahrleistungen bei großer Wirtschaftlichkeit

Kleiner Bruder mit der Laufkultur des großen – ein neuer V6-Motor von Audi

Mit einem Hubraum von 2,6 l und einer Leistung von 110 kW/150 PS bietet Audi in der Audi 80-, Audi 100- und Coupé-Modellreihe neben dem 2,8-Liter-Motor nun auch ein hubraumkleineres Triebwerk mit sechs Zylindern an. Der neue V6-Motor schließt die Lücke zwischen dem Fünfzylinder-Reihenmotor mit 98 kW/133 PS und dem 2,8-Liter-V-Sechszylinder mit 128 kW/174 PS und sorgt damit für ein fein abgestuftes Leistungsangebot. Das neue Aggregat besticht durch sein angenehmes Drehmomentverhalten und sorgt für überzeugende Fahrleistungen bei gleichzeitig moderatem Verbrauch.

230-PS-Motor für das Audi Coupé S2 und den Audi Avant S2

Das Audi Coupé S2 erhielt den vom Audi S4 bekannten 2,2-Liter-20-Ventil-Turbo-motor mit 169 kW/230 PS. Der Fünfzylinder beeindruckt durch sein hohes Drehmoment und bietet eine turbinenähnliche Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich. Trotz des Kraftpotentials und der erreichbaren Fahrleistungen zeichnet sich der Motor durch große Wirtschaftlichkeit aus. Der quattro-Antrieb bringt die hohe Leistung souverän auf die Straße. Mit dem gut abgestuften Sechsganggetriebe wird ein hervorragendes Beschleunigungs- und Durchzugsvermögen erreicht. Die neue Motorisierung ersetzt das bisherige Aggregat, das 162 kW/220 PS leistete.

Der Audi Avant S2 ist das Topmodell der Audi 80-Avant-Baureihe und zielt auf das sportliche Segment des wachsenden Marktes der kompakten Kombiwagen. Er verbindet die praktischen Eigenschaften von Mehrzwecklimousinen mit sportwagentgleichen Fahrleistungen. In Motorisierung, Getriebe und Ausstattung entspricht er dem modifizierten Audi Coupé S2 mit 169 kW/230 PS. Die Markteinführung fand im Februar dieses Jahres statt.



Audi Avant S4 4.2 – acht Zylinder in der Audi 100-Reihe

Auch mit dem Audi Avant S4 4.2 spricht Audi eine Käuferschicht an, die sowohl die Variabilität des Avant-Innenraums zu schätzen weiß, als auch die Fahrleistungen eines V8-Motors nicht missen möchte. Der 4,2-Liter-V8-Motor besticht – ebenso wie im Audi V8 – durch seine temperamentvolle Leistungs- und Drehmomententfaltung und bietet in einem breiten Drehzahlbereich die Basis für entspanntes, souveränes Fahren.

Serienmäßig wird das neue Modell mit quattro-Antrieb, Sechsganggetriebe und einer anspruchsvollen und reichhaltigen Innenausstattung geliefert.

Unternehmens- und Produktions-jubiläum

Am 29. Juni 1932 schlossen sich in Chemnitz die sächsischen Automobilunternehmen Audi, DKW, Horch und die Automobilabteilung von Wanderer zur Auto Union AG unter dem Zeichen der Vier Ringe zusammen. Dieses Symbol, das 1992 sein 60jähriges Jubiläum feierte, steht auf der ganzen Welt für technisch fortschrittliche Automobile.

Im März 1992 verließ der dreimillionste Audi 100 seit Produktionsbeginn vor 24 Jahren das Werk Neckarsulm. Die vierte Generation des Audi 100 kam im Dezember 1990 auf den Markt.

Einen Monat später rollte der achtmillionste Audi, ein Audi 80 2.8 E, im Werk Ingolstadt vom Band. Die Herstellung von Audi-Modellen an diesem Produktionsstandort begann 1965.

Audi nimmt neues Auslieferungs-Center in Betrieb

Im Mai 1992 wurde in Ingolstadt das neue Auslieferungs- und Informations-Zentrum, das Audi Center, eröffnet. Audi-Kunden, die ihr Fahrzeug selbst abholen möchten, werden dort von geschulten Mitarbeitern betreut. Es besteht auch die Möglichkeit, an einer Werksbesichtigung teilzunehmen, um einen ganz persönlichen Eindruck vom Unternehmen zu gewinnen.

Zufriedenstellender Verlauf des Geschäftsjahres

Mit weltweit 472.685 Auslieferungen an Kunden (+ 5,2 %) konnte die AUDI AG im vergangenen Geschäftsjahr mit einer jungen und anspruchsvollen Modellpalette ihre Position weiter ausbauen. Trotz des gedämpften Konjunkturverlaufs verbesserte sich die Verkaufszahl im Inland auf 228.246 Fahrzeuge (+ 0,3 %). Der Marktanteil stieg aufgrund des rückläufigen Pkw-Marktes um 0,3 %-Punkte auf 5,7 %. Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatte der neue Audi 80.

Positiv gestaltete sich auch das Exportgeschäft. Insgesamt wurden 244.439 Audi (+ 10,2 %) an ausländische Kunden ausgeliefert. Bei recht unterschiedlichen Entwicklungen der Automobilmärkte in den einzelnen westeuropäischen Exportländern konnte Audi mit 189.017 verkauften Fahrzeugen (+ 7,6 %) zumeist deutliche Zuwachsraten aufweisen. Auf dem weiterhin kritischen US-Markt gelang aufgrund der guten Marktaufnahme des Audi 100 und des neuen Audi 80 eine Verkaufssteigerung um 20,1 % auf 14.754 Automobile. Auf den übrigen Märkten wurden 40.668 Fahrzeuge (+ 20,0 %) an Kunden ausgeliefert. Erstmals war hier China, wo im Rahmen einer Kooperation zwischen Audi und der First Automobile Works (FAW) der Audi 100 gefertigt wird, mit 15.110 Fahrzeugen größter Einzelmarkt. In Japan lagen die Verkäufe mit 12.952 Fahrzeugen (- 9,2 %) im insgesamt rückläufigen Trend.

Entsprechend den gestiegenen Verkäufen entwickelte sich die Produktion. In den Werken Ingolstadt und Neckarsulm wurden 492.085 Audi gefertigt, 9,0 % mehr als im Vorjahr. Die Motorenproduktion belief sich auf 689.175 Einheiten (+ 6,8 %).

Die Investitionen der AUDI AG lagen mit 947 Mio. DM um 13,7 % unter dem Vorjahresvolumen, das durch die Vielzahl der Modellanläufe gekennzeichnet war. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr waren die Weiterentwicklung der Produktpalette sowie bauliche Maßnahmen.

Das Ergebnis nach Steuern lag bei 172 Mio. DM (- 53,5 %). Davon wurde die Hälfte im Rahmen des Gewinnabführungsvertrages von der Volkswagen AG übernommen.

Die insgesamt positiven Zahlen spiegeln den Verlauf des zurückliegenden Geschäftsjahres nur unvollständig wider. Auch Audi geriet in der zweiten Jahreshälfte in den Sog der zunehmend schlechteren Automobilkonjunktur. Vor diesem Hintergrund wurden zum einen Maßnahmen zur Reduzierung der Belegschaft eingeleitet, zum anderen in den Werken Ingolstadt und Neckarsulm je 21 Tage Kurzarbeit im ersten Quartal 1993 durchgeführt.

Wesentliche Zahlen		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	16.736	14.814	+ 13,0
Produktion	Automobile	492.085	451.265*	+ 9,0
Absatz an Händler	Automobile	483.566	451.604	+ 7,1
Belegschaft	am Jahresende	37.166	38.331	- 3,0
Investitionen	Mio. DM	947	1.097	- 13,7

* Einschl. 946 Porsche-Fahrzeuge.

*Audi – die
gelungene Verbindung von
Tradition und Fortschritt*







SEAT

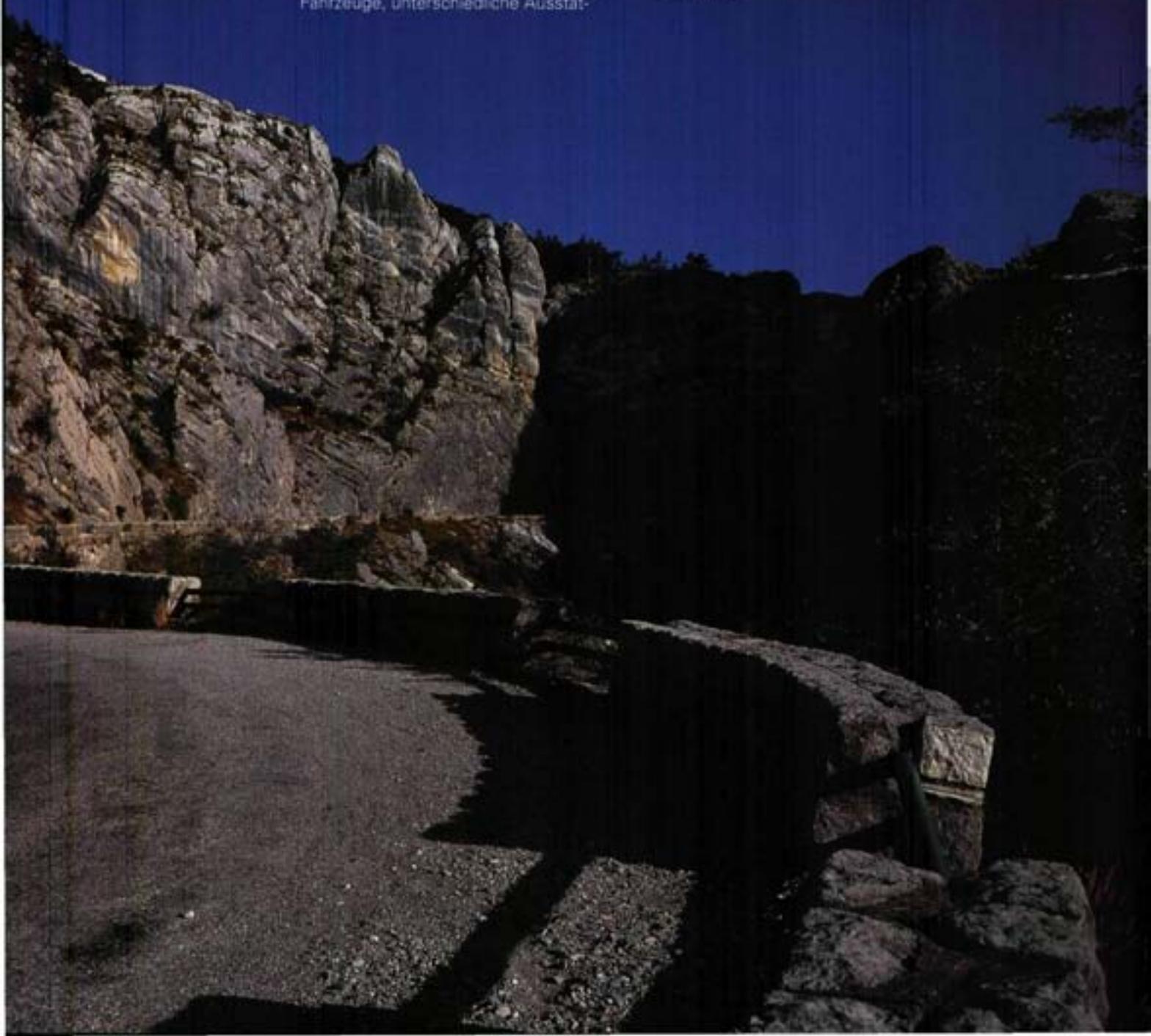
Der neue Ibiza – zweites Modell der neuen SEAT-Generation

Anfang 1993 nahm die Fabrik in Martorell die Produktion des neuen Ibiza auf. Nach der erfolgreichen Markteinführung des Toledo im Jahr 1991 markiert dieses Modell die konsequente Fortführung der Erneuerung der SEAT-Produktpalette. Seine offizielle Pressevorstellung in Spanien erfolgte am 15. März 1993.

Der Ibiza ist ein modernes Kompaktfahrzeug mit südländischem Flair und einem sportlich-dynamischen Fahrcharakter. Die Modellreihe umfaßt 5- und 3-türige Fahrzeuge, unterschiedliche Ausstat-

tungsniveaus sowie Servolenkung. Die Motorleistung kann zwischen 33 kW/45 PS und 85 kW/115 PS gewählt werden. Als Sonderausstattungen stehen Klimaanlage, ABS, Sonnendach und in Kürze auch der Airbag für Fahrer und Beifahrer zur Verfügung.

Das Fahrzeug zeichnet sich durch hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandards aus. Sein Beitrag zum Umweltschutz besteht in dem niedrigen Kraftstoffverbrauch in Verbindung mit der Katalysatortechnik sowie der Verwendung recycelbarer Materialien.



Martorell – Standort der modernsten Automobilfabrik Spaniens

Konzipiert für eine Tageskapazität von 1.500 Fahrzeugen, ist die SEAT-Fabrik in Martorell unter Berücksichtigung der neuesten produktionswirtschaftlichen Erkenntnisse geplant und realisiert worden. Dies bedeutet neben einem hohen Qualitätsniveau der Produkte auch eine hohe Produktivität und optimierte Arbeitsbedingungen. So wurden unter anderem modernste Logistiksysteme unter Einbeziehung der Lieferanten geplant und Teamarbeit von Anfang an durchgeführt. Darüber hinaus kommen in der neuen Fabrik umweltschonende Produktionsverfahren zum Einsatz.

Wirtschaftslage beeinflusste Wachstum der SEAT-Gruppe

Der spanische Automobilmarkt wies im Verlauf des Jahres 1992 eine unterschiedliche Entwicklung auf. Während in den ersten sechs Monaten eine starke Zunahme der Neuzulassungen (+ 18,9 %) verzeichnet werden konnte, verlangsamte sich das Wachstum in der zweiten Jahreshälfte (+ 2,1 %), so daß das Gesamtjahr mit einer Steigerung von

10,7 % abgeschlossen wurde. Gründe dafür waren eine Kaufkraftabschöpfung durch Erhöhung der Lohn- und Einkommensteuer sowie die allgemeine Unsicherheit hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts betrug 1,2 % und blieb damit um mehr als einen Prozentpunkt hinter der Steigerung des Vorjahres zurück.

Die weltweiten Auslieferungen von SEAT-Modellen an Kunden beliefen sich 1992 auf 363.611 Einheiten und lagen damit um 2,9 % über dem Niveau des Vorjahres.

Die Gesamtverkäufe der SEAT-Gruppe in Spanien betragen 184.190 Fahrzeuge (+ 2,9 %); davon entfielen 104.107 Einheiten (+ 3,8 %) auf die Marke SEAT und 80.083 Fahrzeuge auf die Marken Volkswagen, Audi und ŠKODA (+ 1,8 %). Der Anteil am spanischen Pkw-Markt belief sich auf 17,6 %.

Nach dem überdurchschnittlichen Wachstum des deutschen Marktes im Jahre 1991 nahmen die Kundenauslieferungen 1992 um 2,7 % auf 95.727 Fahr-

zeuge ab. In Frankreich verzeichneten die SEAT-Verkäufe eine Abnahme um 0,5 % auf 40.984 Einheiten. In Italien konnte mit 62.336 verkauften Automobilen die Vorjahreszahl um 3,7 % übertroffen werden. Der britische Markt nahm 8.542 Fahrzeuge auf; das waren 2,0 % mehr als 1991. Die Verkäufe in Belgien lagen mit 8.291 Wagen um 15,2 % über dem Vorjahr.

Im vergangenen Jahr wurden bei SEAT 578.432 Wagen produziert (+ 4,7 %); davon entfielen 356.210 auf SEAT-Modelle (- 1,2 %) und 222.222 (+ 15,9 %) auf Polo-Fahrzeuge. Seit August 1992 ist das Werk Pamplona alleiniger Standort für die Produktion dieses Volkswagen-Modells. Dort lief im Juni der millionste Polo spanischer Produktion vom Band.

Im Verlauf der zweiten Jahreshälfte kam es auf dem spanischen Automobilmarkt und auf den wichtigsten europäischen Auslandsmärkten zu einem deutlichen Rückgang der Automobilnachfrage. Um die Produktion an die veränderte Situation anzupassen, wurde im Dezember 1992 an den Standorten Barcelona und Pamplona Kurzarbeit durchgeführt.



Das neue Werk in Martorell



Der SEAT Toledo in der sportlichen GT-Version

Darüber hinaus war im ersten Quartal 1993 im Werk Barcelona Arbeitsruhe durch Freizeitentnahme sowie Kurzarbeit erforderlich.

Die durch den verschärften preislichen Wettbewerb verringerten Margen in

Spanien und auf den europäischen Volumenmärkten, die Belastungen durch das umfangreiche Investitionsprogramm und die anlaufbedingten Kosten für neue Produkte führten zu einem negativen Ergebnis der SEAT-Gruppe.

Wesentliche Zahlen*		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	10.350	9.380	+ 10,3
Produktion	Automobile	578.432	552.210	+ 4,7
Absatz an Händler	Automobile	630.140	617.481	+ 2,1
Belegschaft	am Jahresende	27.738	28.666	- 3,2
Investitionen	Mio. DM	2.445	1.927	+ 26,9

*Teilkonzern



LAPIDARIUM NA

Martin
Prager
sochy



ŠKODA

ŠKODA – erstes volles Jahr im Konzernverbund

Am 16. April 1991 übernahm Volkswagen die Management-Verantwortung bei der ŠKODA, automobilovni a. s. und startete ein bedeutendes finanzielles Engagement in der damaligen ČSFR. Die drittälteste Automobilmarke der Welt ist heute mit einem eigenständigen Modellprogramm die vierte Marke im Volkswagen-Konzern. Über die wirtschaftliche Bedeutung für die Region hinaus leistet dieses Projekt einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung von Zentraleuropa. In der Tschechischen Republik sind die Reformen inzwischen schon weit gediehen.

ODNIHO MUZEA

Andrej
Kohout
braxy



Die Entwicklung zeigt, daß es eine richtige und wichtige Entscheidung der Volkswagen AG war, sich in diesem Land zu engagieren und den Menschen beim Aufbau einer funktionsfähigen Wirtschaft zu helfen. Es ist ein Gebot der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den Menschen, die Hinwendung zur sozialen Marktwirtschaft in den östlichen Reformländern nicht nur mit Sympathie, sondern auch mit Know-how und Kapital zu unterstützen. Strategisch fügt sich die Marke ŠKODA nahtlos in die Konzern-Produktpalette ein. Sie stellt das zentral-europäische Gegenstück zur eher mediterran orientierten Marke SEAT dar. Die Modelle Favorit, Forman und Pick-up eignen sich mit ihrem guten Preis/Leistungs-Verhältnis vor allem für die Durchdringung preissensibler Märkte. Zusammen mit unserer vierten Marke, ŠKODA, sind wir in der Lage, ein größeres Absatzpotential zu erschließen, den differenzierter werdenden Wünschen unserer Kunden zu entsprechen und gleichzeitig Synergieeffekte zu nutzen. Als Brückenkopf für den zentral- und osteuropäischen Raum bietet ŠKODA für den Volkswagen-Konzern die Chance, seine europäische Basis zu erweitern und damit seine führende Position in Europa zu stärken.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Mit den mittlerweile fest installierten marktwirtschaftlichen Grundlagen wurde der Wirtschaft in der Tschechischen Republik ein verlässlicher Handlungsrahmen gegeben. Die deutliche Senkung

der Inflationsrate bedeutete einen wesentlichen Erfolg für die Wirtschaftspolitik. In der zweiten Jahreshälfte 1992 wurden Aufschwungtendenzen sichtbar, die 1993 erstmals nach Beginn der marktwirtschaftlichen Reformen eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts möglich erscheinen lassen.

Standortvorteile

Als logistisch besonders vorteilhaft erweist sich die Nähe der ŠKODA-Fabrikationsstätten zu den Werken des Volkswagen-Konzerns in Deutschland. Weitere Standortvorteile, die in den nächsten Jahren von erheblicher Bedeutung sein werden, sind die qualifizierten Arbeitskräfte, die Flexibilität der Mitarbeiter und ein vergleichsweise niedriges Kostenniveau.

Moderne Modellpalette

Mit der Favorit-Baureihe einschließlich der Kombi- und Pick-up-Version verfügt das Unternehmen über eine zeitgemäße Produktpalette, die bereits heute in Westeuropa erfolgreich angeboten wird. Die Wettbewerbsfähigkeit basiert vor allem auf den Faktoren Kundennutzen, Preiswürdigkeit und Qualität. Die Verkäufe in Westeuropa und auf Drittmarkten zeigen, daß ŠKODA dort ein Äquivalent für die teils rückläufigen oder ausgefallenen traditionellen Märkte in Zentral- und Osteuropa findet.

Beschaffungsmarkt

ŠKODA ist es im letzten Jahr möglich gewesen, seine Materialeinkäufe weiter zu optimieren, was entscheidend zum

wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens beigetragen hat. Dabei ist es eine gemeinsame Zielsetzung, die Lieferanten in der Tschechischen und der Slowakischen Republik über die wachsenden Anforderungen von ŠKODA in die Lage zu versetzen, Zulieferer für den gesamten Volkswagen-Konzern zu werden.

Offensiver Umweltschutz

Umweltschutz bei ŠKODA ist eingebunden in die ökologieorientierte Strategie des Konzerns. Bis zur Mitte der 90er Jahre soll durch eine Rauchgasentschwefelungsanlage und den Bau einer neuen Lackiererei die Belastung von Boden, Wasser und Luft auf westeuropäische Standards gesenkt werden.

Aufbau der Vertriebsorganisation

Der gesamte Vertrieb der ŠKODA, automobilová a. s. wurde neu strukturiert und auf allen Absatzmärkten eine weitgehend markenexklusive Vertriebsorganisation aufgebaut. Die im September 1991 gegründete Gesellschaft „ŠKODA Automobile Deutschland GmbH“ setzte im abgelaufenen Geschäftsjahr bereits 21.746 Wagen ab. Mit Beginn des Jahres 1992 ist der gesamte Export in eigene Regie übernommen worden. Das ŠKODA-Vertriebsnetz umfaßt derzeit insgesamt 1.800 Händler, davon ca. 250 auf dem tschechischen und slowakischen Markt und 1.300 in Westeuropa. Die Steuerung und Betreuung der Händlerbetriebe erfolgt gegenwärtig durch 27 Generalimporteure.

Darüber hinaus ist ŠKODA seit der Einbindung in den Volkswagen-Konzern Generalimporteur für Volkswagen-, Audi- und SEAT-Fahrzeuge in der Tschechischen und der Slowakischen Republik.

Wesentliche Zahlen		1992	1991*	%
Umsatz	Mio. DM	1.677	803	x
Produktion	Automobile	200.059	109.686	+ 82,4
Absatz an Händler	Automobile	198.658	110.799	+ 79,3
Belegschaft	am Jahresende	17.105	16.359	+ 4,6
Investitionen	Mio. DM	198	61	x

* Für das Rumpfgeschäftsjahr ab 16. April 1991.

Wesentliche Zahlen deutlich verbessert

Die Verkäufe bewegten sich spürbar über dem Vorjahreswert (1992: 199.682 Einheiten; Gesamtjahr 1991: 172.209 Wagen). Im Inland wurden 95.429 Wagen ausgeliefert und damit die Vorjahreszahl nahezu verdoppelt. In Deutschland konnten trotz einer abgeschwächten Gesamtnachfrage mit 26.653 Automobilen 1.754 Fahrzeuge



Der ŠKODA Pick-up – die vielseitige Nutzfahrzeugausführung des Favorit

mehr als im Vorjahr verkauft werden. Die westlichen Märkte lagen insgesamt leicht über Vorjahr, während die Auslieferungen in Zentral- und Osteuropa insbesondere aufgrund des Einbruchs auf dem ehemals jugoslawischen Markt deutlich darunter blieben. ŠKODA konnte durch die Erschließung neuer Absatzgebiete wie der Türkei und Israel diesen Rückgang jedoch mehr als kompensieren.

Im abgelaufenen Jahr wurden insgesamt 200.059 Fahrzeuge in Mladá Boleslav, Vrchlabí und Kvasiny produziert, was ein neuer Produktionsrekord in der fast 100jährigen Unternehmensgeschichte war. Die arbeitstägliche Produktion erhöhte sich von 756 auf 820 Fahrzeuge.

Im Berichtszeitraum wurden schwerpunktmäßig Rationalisierungsinvestitionen und Investitionen zur Qualitätsverbesserung vorgenommen. Hinsichtlich der Finanzierung unserer Investitionen stehen die Vertragsverhandlungen mit der International Finance Corporation (IFC) – einer Tochtergesellschaft der Weltbank –, der Europäischen Investitionsbank (EIB) sowie der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) vor dem Abschluß. Das Investitionsprogramm dient der nachhaltigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Marke ŠKODA.

Die Gesellschaft wies für das Geschäftsjahr 1992 ein positives Ergebnis aus.

Überseegeschäft

Wesentliche Zahlen		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	13.109	12.408	+ 5,6
Produktion	Automobile	574.108	550.410	+ 4,3
Absatz an Händler	Automobile	652.945	631.196	+ 3,4
Belegschaft	am Jahresende	55.332	57.498	- 3,8
Investitionen	Mio. DM	1.849	1.941	- 4,7

Das Ressort „Überseegeschäft“ nimmt unternehmensstrategische und wirtschaftliche Führungsfunktionen gegenüber den zugeordneten Landesgesellschaften und Regionen wahr. Der zuneh-

menden Bedeutung des chinesischen Marktes wurde durch die Einrichtung des Vorstandsressorts „Asien-Pazifik“ im Januar dieses Jahres Rechnung getragen.

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

Wesentliche Zahlen*		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	3.178	3.285	- 3,2
Produktion	Automobile	188.449	208.939	- 9,8
Absatz an Händler	Automobile	180.852	209.898	- 13,8
Belegschaft	am Jahresende	16.659	18.643	- 10,6
Investitionen	Mio. DM	617	677	- 8,8

* Teilkonzern

Die aufwärtsgerichtete gesamtwirtschaftliche Entwicklung setzte sich auch 1992 fort. Nach dem von der mexikanischen Regierung schon weitgehend realisierten marktwirtschaftlichen Reformprogramm wurden zusätzliche günstige Rahmenbedingungen durch den Abschluß des Freihandelsabkommens zwischen Mexiko, den USA und Kanada geschaffen.

Unter dem Einfluß der guten Konjunktur setzte sich mit 10,0% das starke Wachstum des mexikanischen Automobilmarktes fort. Die Volkswagen de Mexico konnte diese Entwicklung infolge der Produktionsumstellung auf die neuen Modelle Golf und Vento – letzterer wird

auf den nordamerikanischen Märkten weiterhin unter dem Namen Jetta angeboten – und der Fertigungsverluste durch einen vierwöchigen Arbeitskonflikt jedoch nicht begleiten. Mit 148.821 auf dem Inlandsmarkt ausgelieferten Modellen – unter Einbeziehung der Nutzfahrzeuge – wurde das Vorjahresniveau um 3,7 % unterschritten. Die Marktführerschaft konnte aber mit 135.308 in Mexiko verkauften Pkw und einem Marktanteil von 32,0 % mit weitem Abstand zur Konkurrenz gehalten werden, wobei die positive Marktaufnahme des neuen Golf und Jetta eine Festigung unserer führenden Position erwarten läßt. Mit der Produktionsumstellung wurde gleichzeitig eine weitere

Anhebung des Qualitätsniveaus verfolgt. Die verstärkte Belieferung der Märkte USA und Kanada setzt hochwertige Fahrzeuge voraus, wobei das Motto „Qualität vor Volumen“ gilt.

Durch den Modellwechsel sowie den Produktionsstopp gingen auch die Exporte nach Nordamerika um 42,4 % auf 27.985 Fahrzeuge zurück. Neben den Lieferungen in die USA und nach Kanada sind im Berichtsjahr 302.819 Motoren und 306.652 Achsen in den Konzernverbund eingebracht worden. Der Belegschaftsstand wurde – auch aufgrund produktivitätssteigernder Maßnahmen – reduziert.

Wegen der Produktionsverluste und der Belastungen aus dem Anlauf der neuen Modelle mußte die Volkswagen de Mexico einen Verlust ausweisen.

21 Millionen VW Käfer – ein neuer Produktionsrekord im Automobilbau

Am 23. Juni 1992 lief bei der Volkswagen de Mexico in Puebla der 21millionste VW Käfer vom Band. Damit hat dieser legendäre Ur-Volkswagen, der zum Symbol für die Motorisierung in vielen Ländern geworden ist, eine neue Bestmarke erreicht. Der Käfer feierte am 17. Oktober 1985 seinen 50. Geburtstag. Über mehr als ein halbes Jahrhundert behielt er seine charakteristischen Züge, die jedermann überall auf der Welt sofort erkennt. In den vergangenen drei Jahren erlebte der Käfer in Mexiko sogar eine Renaissance. Die Verkaufszahlen erhöhten sich von rd. 33.000 im Jahr 1989 auf ca. 86.000 Fahrzeuge 1992.

Grundsteinlegung für Industriepark von Zulieferern

Im Rahmen seines Staatsbesuches stattete Bundespräsident Richard von Weizsäcker der Volkswagen de Mexico einen Besuch ab. Anlässlich seines Aufenthaltes in Puebla legte der Bundespräsident den Grundstein für einen Industriepark von Zulieferbetrieben, der neben dem Werksgelände der Volkswagen de Mexico errichtet wird.

Volkswagen of America, Inc.

Wesentliche Zahlen*		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	2.952	3.019	- 2,2
Absatz an Händler	Automobile	86.711	99.044	- 12,5
Belegschaft	am Jahresende	1.395	1.749	- 20,2
Investitionen	Mio. DM	779	247	x

* Teilkonzern

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der USA zeigte im Jahresverlauf vermehrt Zeichen eines Aufschwungs. Vom geringfügigen Wachstum des Pkw-Marktes – die Zulassungen stiegen um 1,8 % auf 9,2 Mio. Automobile – profitierten jedoch hauptsächlich die natio-

nenen Anbieter. Die Auslieferungen von Volkswagen-Modellen an Kunden reduzierten sich um 21,6 % auf 75.873 Einheiten, was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 20.849 Fahrzeuge entsprach. Dagegen konnte Audi – insbesondere durch die sehr gute

Marktaufnahme des neuen Audi 100 und des Audi 80, der hier den Namen Audi 90 trägt – einen 20,1%igen Verkaufszuwachs auf 14.754 Fahrzeuge verzeichnen. Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir von der im zweiten Halbjahr 1992 erfolgten Markteinführung des Audi 90 und des EuroVan – der neuen Transporter-Generation – sowie der Vorstellung des neuen Golf und Jetta (Vento) in der ersten Hälfte dieses Jahres eine Stärkung unserer Wettbewerbsposition.

Die Gesellschaft wies für das Jahr 1992 einen Verlust aus.

*Der AVUS quattro –
Beleg für die Kompetenz im Aluminiumbau*



Volkswagen Canada Inc.

Wesentliche Zahlen*		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	995	1.167	- 14,8
Absatz an Händler	Automobile	27.998	33.380	- 16,1
Belegschaft	am Jahresende	969	1.003	- 3,4
Investitionen	Mio. DM	30	41	- 27,1

* Teilkonzern

Die für 1992 erwartete Überwindung der Rezession in Kanada ist nicht eingetreten. Dies wirkte sich auch auf den Automobilmarkt aus, der um 8,9 % unter dem Vorjahr lag. Während Audi aufgrund der guten Marktaufnahme seiner neuen Modelle einen Verkaufszuwachs von 12,7 % auf 1.270 Fahrzeuge verzeichnen konnte, lagen die Kundenauslieferungen von Pkw der Marke Volkswagen mit 26.249 Einheiten um 18,3 % unter der Vorjahreszahl. Der neue Golf und der Jetta (Vento) wurden Ende 1992 bzw.

Anfang dieses Jahres auf dem kanadischen Markt eingeführt. Positive Impulse ergaben sich im Marktsegment der leichten Nutzfahrzeuge durch den neuen EuroVan; mit 1.911 Einheiten haben sich die Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr nahezu verdoppelt.

Die Volkswagen Canada verzeichnete im zurückliegenden Geschäftsjahr ein negatives Ergebnis.

AUTOLATINA-Gruppe

Wesentliche Zahlen*		1992	1991	%
Umsatz**	Mio. DM	4.034	3.529	+ 14,3
Produktion***	Automobile	341.179	290.463	+ 17,5
Absatz an Händler***	Automobile	342.948	295.992	+ 15,9
Belegschaft**	am Jahresende	26.159	25.863	+ 1,1
Investitionen**	Mio. DM	192	337	- 42,9

*Teilkonzern **Anteilmäßig *** Nur Volkswagen-Modelle.

Die zum Jahresende 1991 einsetzende allgemeine Nachfrageschwäche in Brasilien, die im ersten Quartal 1992 bei den Kfz-Herstellern zu Produktionsunterbrechungen führte, wurde nach dem Zustandekommen des Automobilabkommens von Ende März 1992 zwischen Wirtschaftsministerium, Kfz-Herstellern, Zulieferern, Händlern und Gewerkschaften weitgehend überwunden. Als Folge davon fielen – unter anderem durch Margenverzicht der Kfz-Industrie und Steuersenkungen – die Auto-

mobilpreise um 22 %. Die bald darauf aufgrund der Kosten- bzw. Inflationsentwicklung notwendigen Preiserhöhungen konnten aus politischen Gründen nur verzögert realisiert werden. Dies führte im ersten Halbjahr 1992 zu erheblichen Verlusten. Durch eine verbesserte Absatzsituation und gegensteuernde Maßnahmen der AUTOLATINA konnten die Verluste im zweiten Halbjahr wieder ausgeglichen werden. Die Nachhaltigkeit der Belebung des Automobilmarktes bleibt jedoch bei monatlichen Inflations-

raten von durchschnittlich über 20 % unsicher.

Im Zuge der Liberalisierung der brasilianischen Wirtschaft wurden durch ein stufenweises Herabsetzen der Zollsätze für Kfz-Importe bestehende Einfuhrerschwerenisse reduziert. Dies bedeutet für die heimische Automobilindustrie erhebliche Anstrengungen in bezug auf Produktivitäts- und Effizienzsteigerung, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Die seit dem zweiten Halbjahr 1991 zu beobachtende deutliche konjunkturelle Belebung in Argentinien hielt auch 1992 bei einer durchschnittlichen monatlichen Inflationsrate von unter 2 % an. Die jährliche Inflationsrate ist von 84,0 auf 17,7 % im Berichtsjahr gesunken. Bereits seit Jahresbeginn 1992 sind auch in Argentinien Kfz-Importe erheblich erleichtert worden.

Der Absatz der AUTOLATINA-Gruppe stieg um 9,6 % auf 507.488 Fahrzeuge, wovon Volkswagen 342.948 (+ 15,9 %) und Ford 164.540 (- 1,4 %) Einheiten verkaufte.

In Brasilien betrugen die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen der Marke Volkswagen 283.475 Einheiten; dies bedeutete einen Anstieg um 6,1 %. Auf dem Pkw-Markt blieb unsere Marktführerschaft mit einem Anteil von 39,1 (36,5) % ungefährdet. Der Lkw-Markt war weiterhin von starken Rückgängen gekennzeichnet. Im Bereich bis 22 t ergab sich bei den Volkswagen-Lkw eine Verkaufsabnahme auf 3.042 Fahrzeuge (- 44,8 %). Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden von der AUTOLATINA 41.275 Volkswagen-Modelle – ohne die Lieferungen von Montagesätzen nach Argentinien – aus Brasilien exportiert.

Auf einen positiven Geschäftsverlauf blickt die Autolatina Argentina S.A. zurück. Sie profitierte von der Ausweitung des Gesamtmarktes und konnte ihre Verkäufe mit 29.482 Volkswagen mehr als verdoppeln (+ 110,2 %).

Die AUTOLATINA konnte das Geschäftsjahr sowohl in Brasilien als auch in Argentinien mit einem positiven Ergebnis abschließen.

Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.

Wesentliche Zahlen		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	1.289	1.304	- 1,1
Produktion	Automobile	44.480	51.008	- 12,8
Absatz an Händler	Automobile	46.449	50.026	- 7,2
Belegschaft	am Jahresende	8.231	8.214	+ 0,2
Investitionen	Mio. DM	82	95	- 13,9

In Südafrika trat im Jahr 1992 keine erkennbare Verbesserung der konjunkturellen Situation ein. Landesweite Streiks verhinderten weiterhin eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage. Insbesondere als Folge der geringen Kaufkraft ging der Automobilmarkt um 7,5 % auf rd. 183.000 Einheiten zurück.

Angesichts dieser schwierigen Rahmenbedingungen mußte die Gesellschaft eine Verminderung ihrer Konzern-Auslieferungen um 17,8 % auf 40.202 Fahrzeuge hinnehmen. Sie erreichte einen Pkw-Marktanteil von 18,1 % gegenüber 20,1 % im Vorjahr.

Für 1992 wies die Volkswagen of South Africa ein leicht negatives Ergebnis aus.

Zunehmende Bedeutung des China-Engagements

Die einzige Weltregion mit einer unverändert positiven Entwicklung ist der asiatisch-pazifische Raum. Im Rahmen unserer langfristig ausgerichteten Unternehmensstrategie kommt daher Asien – und hier insbesondere China, dem bevölkerungsreichsten Land der Erde – eine herausragende Bedeutung zu, die auch durch das neue Vorstandsressort „Asien-Pazifik“ zum Ausdruck kommt. Der Zukunftsmarkt China mit seinem enormen Wachstumspotential nahm in der Absatzstatistik des Volkswagen-Konzerns nach dem 16. Platz im Vorjahr 1992 bereits den 10. Rang ein und wird voraussichtlich schon 1996 auf Position 3 vorrücken. Im abgelaufenen Jahr konnten die Verkäufe mehr als verdoppelt werden.

Auch das Geschäftsjahr 1992 verlief für die Shanghai-Volkswagen erfolgreich. Mit der vollständigen Übernahme der benachbarten Shanghai Car Plant einschließlich ihrer 2.100 Beschäftigten zum 1. Januar 1992 begann bei dem ersten Volkswagen-Joint-venture in China die zweite Ausbauphase. Das Werk der ehemaligen Shanghai Car Plant wird gegenwärtig umgebaut und modernisiert.

Motorenfertigung bei der Shanghai-Volkswagen



Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd.

Wesentliche Zahlen		1992	1991	%
Umsatz	Mio. DM	1.967	1.073	+ 83,3
Produktion	Automobile	65.000	35.000	+ 85,7
Absatz	Automobile	65.944	33.851	+ 94,8
Belegschaft	am Jahresende	5.883	3.064	+ 92,0
Investitionen	Mio. DM	124	48	x

Von 1990 bis 1992 konnte die Produktion jedes Jahr nahezu verdoppelt werden. Insgesamt wurden bis Ende 1992 über 160.000 Volkswagen-Fahrzeuge in Shanghai gefertigt. Damit ist die Shanghai-Volkswagen wie in den Vorjahren der größte Pkw-Hersteller in China. Der nationale Fertigungsanteil erreichte im Berichtsjahr 75 %. Die arbeitstägliche Fertigung stieg 1992 um 90,5 % auf 280 Einheiten. Darüber hinaus wurden 37.385 Rumpfmotoren aus dem Shanghai-Motorenwerk in den Konzernverbund geliefert. Infolge der begrenzten Fertigungskapazität und des stark gestiegenen Eigenbedarfs sank der Export dieser Aggregate um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr. Im ersten Halbjahr 1992 wurde der Santana Variant als

zusätzliches Modell eingeführt. Für das laufende Geschäftsjahr ist eine weitere Steigerung des Produktionsvolumens auf 100.000 Fahrzeuge vorgesehen. Des Weiteren sollen die Entwicklung eines neuen Modells, der Aufbau des zweiten Fahrzeugwerkes sowie der Ausbau des vorhandenen Motorenwerkes forciert werden. Zielsetzung ist, die geplante Kapazitätserweiterung auf 150.000 Fahrzeuge pro Jahr und die Einführung des neuen Modells bis 1995 zu realisieren.

Für 1992 wies die Shanghai-Volkswagen einen Gewinn aus.

FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.

Der Aufbau unseres 1991 gegründeten zweiten Gemeinschaftsunternehmens in China, der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. in Changchun, hat gute Fortschritte gemacht. Bis zur vorgesehenen Fertigstellung des Fahrzeugwerkes 1994 erfolgt eine Fertigung auf CKD-Basis. Die Fahrzeugsätze werden aus Deutschland und von unserer Tochtergesellschaft in Südafrika bezogen. Unter Nutzung der bereits errichteten eigenen Produktionsanlagen und der unseres chinesischen Partners, der First Automobile Works (FAW), wurden im Berichtsjahr 8.050 Jetta gebaut. Mit FAW besteht seit 1988 eine erfolgreiche Kooperation bei der Lizenzfertigung des Audi 100, von dem bis Ende 1992 bereits 30.603 Einheiten hergestellt wurden.

Erwartungsgemäß schloß die Gesellschaft das zurückliegende Geschäftsjahr mit einem Verlust ab, da die Anlaufphase noch nicht beendet ist.

Volkswagen Audi Nippon K.K.

Die Abschwächung der japanischen Wirtschaft bewirkte neben dem starken Verfall des Aktienmarktes und der spekulativen Bodenpreise auch einen Rückgang des Pkw-Marktes um 8,5 % gegenüber dem Vorjahr, wobei die Importfahrzeuge 8,0 % weniger Zulassungen erreichten. Die Kfz-Produktion des Landes verringerte sich um 5,6 % auf 12,5 Mio. Fahrzeuge; die Fertigung von Personewagen unterschritt mit 9,4 Mio. Automobilen den Vorjahreswert um 3,7 %. Die Volkswagen- und Audi-Verkäufe verzeichneten entsprechend dem Markttrend eine Abnahme um 5,5 % auf 41.265 Einheiten. Durch die Ausweitung des Händlernetzes sowie

die Modernisierung der Produktpalette durch die Einführung des neuen Golf, Vento und Audi 80 konnte der Volkswagen-Konzern auch 1992 unter den Automobil-Importeuren die führende Position auf dem hartumkämpften japanischen Markt halten.

Nach dem Entschluß unseres langjährigen Importeurs Yanase, den Verkauf von Volkswagen- und Audi-Modellen mit Beginn dieses Jahres zu beenden, haben wir den Aufbau unserer eigenen Vertriebskanäle weiter vorange-trieben. Insgesamt bestand am 1. Januar 1993 ein Volkswagen-Audi-Händlernetz von 70 Betrieben, das bis zum Jahresende auf 112 ausgebaut werden soll.

Dabei kooperieren wir auf dem Vertriebssektor mit dem führenden Automobilhersteller Japans, Toyota. Um im Großraum Tokio unsere Händlerpräsenz zu verstärken, hat die Volkswagen-Audi Nippon K.K. Anfang Januar dieses Jahres die Mehrheitsbeteiligung an der JAX Co. Ltd., Tokio, einem renommierten Pkw-Importeurs- und -Einzelhandelsbetrieb, erworben. Im Oktober 1992 wurde planmäßig das neue Import- und Auslieferungszentrum in Toyohashi, in der Nähe von Nagoya, in Betrieb genommen.

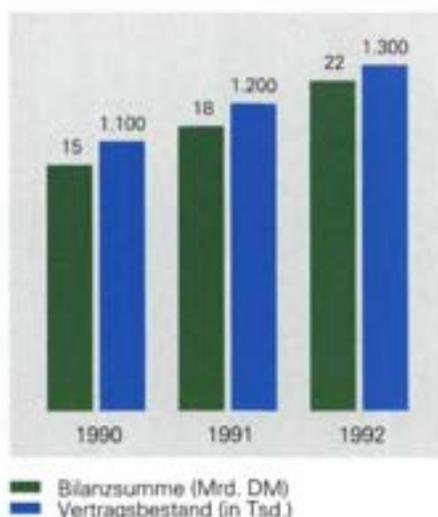
Anlaufbedingt weist die Volkswagen-Audi Nippon K.K. für das Geschäftsjahr 1992 einen Verlust aus.

Der Multivan – das vielseitige Fahrzeug für Familie und Freizeit



Finanzdienstleistungen

Konzernbereich Finanzdienstleistungen
(weltweit)



Weltweiter Anstieg des Finanzdienstleistungsvolumens

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen konnte das Geschäftsjahr 1992 erfolgreich abschließen. Mit einem Bilanzvolumen von 21,9 Mrd. DM (Vorjahr 18,5 Mrd. DM) unterstreicht er als größter industrieller Anbieter von Finanzdienstleistungen in Europa seine Bedeutung, die er als Instrument der Absatzförderung im Gesamtkonzern hat.

Der Bereich wird seit 1989 als Profit-Center geführt. Die Finanzdienstleistungsgesellschaften in Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien, Mexiko, den USA und Kanada, die von einem Financial-Services-Stub betreut und gesteuert werden, trugen maßgeblich zum positiven Konzernergebnis bei. Die Volumenentwicklung konnte gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

Neue Finanzdienstleistungsgesellschaft

Als weiteres Standbein in Europa wurde im Juni vergangenen Jahres die ŠkoFIN s r. o. – eine neue Finanzdienstleistungsgesellschaft – in Prag gegründet. Sie hat den Auftrag, auf dem tschechischen und slowakischen Markt speziell auf ŠKODA zugeschnittene Dienstleistungen anzubieten. Die bislang erfolg-

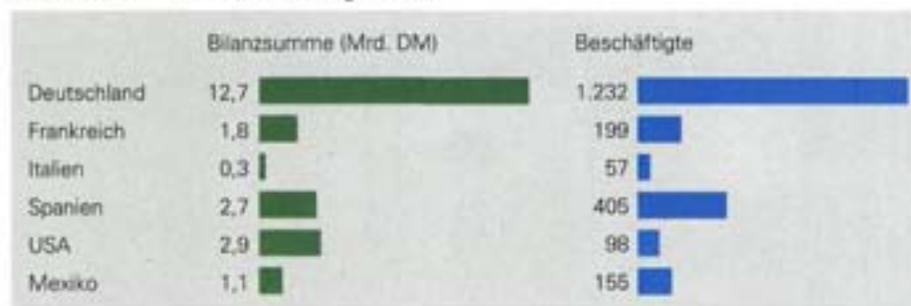
reiche Entwicklung dieser Gesellschaft läßt uns optimistisch in die Zukunft blicken. In Deutschland werden die Vertriebsaktivitäten von ŠKODA mit der Gründung der ŠKODA Leasing und ŠKODA Bank als Zweigniederlassungen der V.A.G Leasing und der V.A.G Bank unterstützt. Die Erschließung weiterer wichtiger europäischer Märkte ist in Vorbereitung.

Erfolgreiches Geschäftsjahr für die Volkswagen Finanz GmbH

Im zurückliegenden Geschäftsjahr wurden die Gesellschaftsanteile der Volkswagen AG an der V.A.G Leasing GmbH und der V.A.G Bank GmbH in Höhe von 700 Mio. DM auf die Volkswagen Finanz GmbH übertragen. Mit dieser Umstrukturierung wird eine Straffung der Finanzdienstleistungen unter einheitlicher Führung angestrebt.

Zusammengefaßt ergab sich für den Finanzdienstleistungsbereich in Deutschland eine Bilanzsumme von 12,7 Mrd. DM (Vorjahr 11,4 Mrd. DM). Das erwirtschaftete Ergebnis war zufriedenstellend. Mit einem Bestand von 808.600 Leasing- und Finanzierungsverträgen konnte im Geschäftsjahr 1992 die führende Rolle auf dem deutschen Markt weiter ausgebaut werden.

Konzernbereich Finanzdienstleistungen 1992



Im Leasing-Geschäft wurden 173.000 Verträge abgeschlossen. Dies entsprach einem Zuwachs um 6,2 % gegenüber dem Vorjahr. Der Bestand stieg auf 381.200 Verträge (+ 9,2 %). Neben sämtlichen Serviceleistungen rund um das Auto bietet die V.A.G. Leasing den Markenhändlern und Werkstätten maßgeschneiderte Leasing-Verträge für ihre Betriebsausstattungen an.

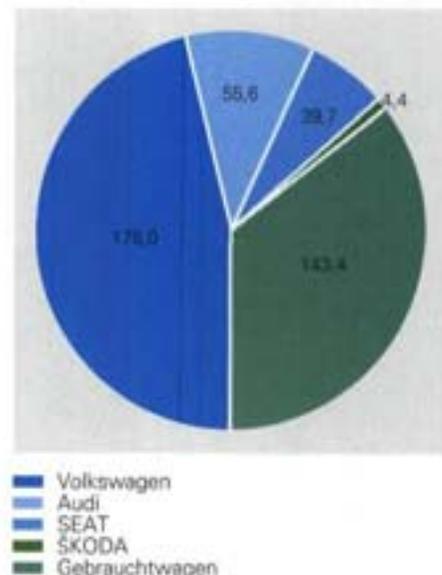
Auch der Bankbereich entwickelte sich gut. So konnten 248.100 neue Verträge für Kundenfinanzierungen abgeschlossen werden, so daß der Vertragsbestand zum Jahresende 427.400 betrug (+ 16,7 %). Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung bewegten sich mit 3.090 Mio. DM auf einem hohen Niveau.

Hoher Einlagenbestand im Kreditkartengeschäft

Mit dem Volkswagen/Audi Card System – EUROCARD/MasterCard und VISA in einem Paket – bietet der Volkswagen-Konzern ein Produkt mit vorrangig kundenbindendem und mobilitätsförderndem Charakter an.

Die rd. 90.100 Card-System-Inhaber machen verstärkt von der Möglichkeit Gebrauch, Einlagen auf dem damit verbundenen Plus-Minus-Konto zu bilden. Ein nach Höhe des Guthabens gestaffelter Zins sichert eine attraktive Rendite. Im Jahre 1992 hat jeder Card-System-Inhaber durchschnittlich 2.900 DM Guthaben gebildet. Somit konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr 85 Mio. DM an zusätzlichen Einlagen gewonnen werden; der Gesamtbestand stieg auf 270 Mio. DM an.

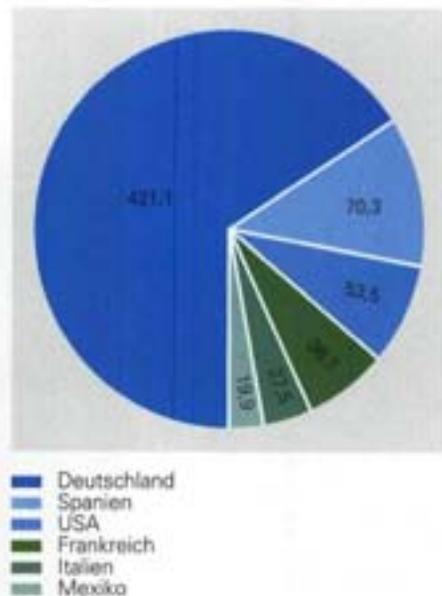
Vertragszugänge 1992 (in Tsd.)
Leasing und Finanzierung in Deutschland



Attraktive Finanzdienstleistungen im Volkswagen-Konzern – ein zusätzlicher Service für mehr Flexibilität und Mobilität



Vertragszugänge 1992 (in Tsd.)
Leasing und Finanzierung nach Ländern



Für Volkswagen sind Sicherheit und hoher technischer Standard seiner Fahrzeuge seit jeher wichtige Qualitätsmerkmale. Die umfassenden Erfahrungen und das Verantwortungsbewußtsein unserer Ingenieure sind für die erfolgreiche Weiterentwicklung auf diesem Gebiet ganz wesentliche Faktoren.

Volkswagen startete 1992 eine umfangreiche internationale Initiative mit Veranstaltungen und ausführlichen Informationen zum Thema Fahrzeugsicherheit und Sicherheitsstandards. Für die Kunden rückt dieses Thema bei der Kaufentscheidung zunehmend in den Vordergrund. Volkswagen hat die Entwicklung frühzeitig erkannt und sowohl im Bereich der aktiven – unfallvorbeugenden – als auch der passiven – unfallfolgenmildernden – Sicherheit neue Maßstäbe gesetzt und damit eine Vorreiterrolle übernommen.

Airbag für Fahrer und Beifahrer

Herausragendes Ereignis im Bereich der passiven Sicherheit war die Einführung des Volkswagen-Airbag-Systems für Fahrer und Beifahrer, das als preisgünstige Sonderausstattung für die Modelle Golf, Vento und Passat angeboten wird. Zum kompletten Schutzsystem gehören neben den Airbags die Dreipunktsicherheitsgurte, die optimierten Sitze und das speziell konstruierte Lenkrad. Gemeinsam bieten diese Komponenten einen erheblich verbesserten Unfallschutz. Das nachgiebige Luftkissen vermindert bei schweren Zusammenstößen den möglichen Kopfaufprall auf das Lenkrad. Der Beifahrer wird durch ein zweites Kissen geschützt. Die Unfallschwere wird von einem Auslösegerät bewertet, bevor es den Treibsatz auf Fahrer- und Beifahrerseite zündet und den schützenden Airbag in knapp 30 Millisekunden aufbläst.

Weitere Verbesserungen bei der passiven Sicherheit wurden mit einem in die Türen integrierten Flankenschutz, verstärkten Türschweller und Querträgern erreicht. Der erweiterte Flanken-

schutz setzt Aufprallkräften 50 % mehr Widerstand entgegen. Vorn und hinten verbesserte Knautschzonen sowie verstärkte Bodengruppen machen die Fahrzeuge noch sicherer.

Solche Sicherheitsmerkmale waren bislang – wenn überhaupt – nur wenigen Fahrzeugen der Oberklasse vorbehalten. Die Modelle Golf und Vento übertrafen bei ihrer Markteinführung die strengen amerikanischen Normen.

Die aktive Sicherheit wird auch durch Fahrfehler „verzeihende“ Fahrwerke erhöht. Spurrückstellende „mitdenkende“ Lager der Verbundlenker-Hinterachse tragen zu sicheren Fahreigenschaften wesentlich bei. Diese Lager kompensieren unerwünschte Seitenkraft einflüsse z. B. bei Kurvenfahrt. Beim Plus-Fahrwerk der stärker motorisierten Varianten werden die leistungsbedingt zunehmenden Antriebseinflüsse auf die Lenkung reduziert und die Kursstabilität beim Bremsen erhöht – das heißt, der Geradeauslauf wird insgesamt nochmals verbessert.



Neuer Sicherheitsstandard – Airbag für Fahrer und Beifahrer im Golf, Vento und Passat

Auch ein intelligentes Design steigert die aktive Sicherheit. Bei der Heckgestaltung des Vento z. B. gelang ein vernünftiger Kompromiß zwischen niedrigem Luftwiderstand und dem wichtigen geringen Heckauftrieb.

Audi erhöht Fahrzeugsicherheit

Auch Audi hat bei der Optimierung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit mit technischen Errungenschaften wie dem quattro-Antrieb oder dem Sicherheitssystem procon-ten bereits seit langem Maßstäbe gesetzt. Für alle V8- und Audi-100-Modelle ist in Ergänzung zum Fahrer-Airbag auch ein Beifahrer-Airbag erhältlich, der im Gegensatz zum Fahrer-Airbag mit 80 l Inhalt über ein Volumen von 130 l verfügt. Durch technische Neuentwicklungen – wie das Dynamische Schaltprogramm „DSP“ und die Elektronische Differentialsperre „EDS“ – ermöglicht Audi ein noch komfortableres und sichereres Fahren. Das Dynamische Schaltprogramm steuert das Automatikgetriebe beim Audi S4 und beim Audi 100 mit V6-Motor. Es zeichnet sich durch seine „Lernfähigkeit im Fahrbetrieb“ und die Anpassung an die jeweiligen Anforderungen des Fahrers aus. Die Häufigkeit der verschiedenen Fahrzustände wird durch das System permanent aufsummiert; so „erlernt“ es die jeweilige Fahrweise und stimmt die Schaltvorgänge darauf ab. Für alle frontangetriebenen Audi-Modelle wurde die Elektronische Differentialsperre entwickelt, die als Sonderausstattung angeboten wird. Die neue Technik erleichtert das Anfahren auf unterschiedlich griffiger Fahrbahn. „EDS“ sorgt automatisch für die Kraftumverteilung zu dem Antriebsrad auf griffigem Untergrund, wobei keine Motordrosselung erfolgt.

Neben dem mehrfach preisgekrönten und auf der Welt einmaligen Audi-Sicherheitssystem procon-ten, dem Flankenschutz, der Karosseriesteifigkeit und vielfältigen anderen Komponenten im Bereich der Fahrzeugsicherheit hat Audi mit der Elektronischen Differentialsperre und dem Dynamischen Schaltprogramm weitere wichtige Sicherheitselemente zur Erhöhung des Schutzes der Fahrzeuginsassen entwickelt.



Funktionsweise des Doppel-Airbag-Systems

Mehr Sicherheit und Komfort durch übersichtliche Anordnung der Bedienelemente



Volkswagen als Vorreiter im Umweltschutz

Für die Aufgaben der Zukunft kommt es entscheidend darauf an, die industriellen Prozesse und die Produkte so zu gestalten, daß Umweltbeeinträchtigungen – soweit technisch möglich – von vornherein vermieden werden. Es geht darum, unsere natürlichen Ressourcen nicht über ein verträgliches Maß hinaus zu beanspruchen. Denn nur so können die Chancen des Unternehmens langfristig gesichert werden.

Die Notwendigkeit des Umweltschutzes auf allen Gebieten hat Volkswagen frühzeitig erkannt und danach gehandelt. Dazu gehören die zahlreichen Innovationen der Forschung und Entwicklung, die die Umweltverträglichkeit des Autos verbessern. Der vor zwei Jahren etablierte Bereich „Umwelt und Verkehr“ hat als vorrangige Aufgabe in Zusammenarbeit mit allen Geschäftsbereichen aktiven Umweltschutz als eine umfassende Unternehmensaufgabe dauerhaft in den Unternehmensstrukturen zu verankern. Integrierter Umweltschutz setzt auf allen Ebenen fachlich qualifizierte und motivierte Mitarbeiter voraus. Mit der Aufnahme des Umweltschutzes in die Bildungsprogramme wird diesem Erfordernis entsprochen und die Sachkompetenz der Belegschaft erweitert.

Die Tätigkeitsfelder erstrecken sich von der Erprobung und Etablierung neuer Verfahren und Instrumente im produktionsbezogenen Umweltschutz über die Erweiterung des produktintegrierten Umweltschutzes durch eine umfassende Recycling-Konzeption bis hin zur Produktverantwortung im Sinne eines verkehrsintegrierten Umweltschutzes, indem an der Schaffung von Verkehrssystemen mit umweltverträglicher Ausrichtung mitgearbeitet wird.

Umweltgerechte Produktion durch Schließen der Stoffkreisläufe

Die Reinhaltung von Boden, Wasser und Luft sowie die Abfallentsorgung, die Verminderung von Geräuschemissionen und der Naturschutz im Umfeld der Werke zählen zu den Hauptaktivitäten des produktionsintegrierten Umweltschutzes.

Der sorgsame Umgang mit Wasser hat bei Volkswagen seit jeher hohe Priorität. Das Wasserwirtschaftskonzept des Stammwerkes Wolfsburg hat noch heute Vorbildfunktion. Durch den Einsatz neuartiger Behandlungskonzepte werden hier jährlich 100.000 Kubikmeter Trinkwasser eingespart, und die Wiederverwertungsquote konnte auf nunmehr 98,5 % gesteigert werden.

Ein weiteres Beispiel einer kreislauforientierten Produktion ist der Einsatz von Wärmerückgewinnungsanlagen, die bis zu 75 % Energie einsparen.

Technologiekompetenz für umweltfreundliche Produkte

Die Optimierung der Fahrzeuge unter Umweltschutzgesichtspunkten ist eine permanente Aufgabe unserer Ingenieure. Vorrangiges Ziel ist dabei die Verbrauchsreduzierung, um eine Schonung der fossilen Energiequellen und eine Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen.

In der Dieseltechnologie hat Volkswagen mit der Serieneinführung eines Katalysators sowie mit der Direkteinspritzung – der TDI-Motor wird 1993 im Golf einen Drittmix-Verbrauch von weniger als 5 l/100 km ermöglichen – ebenso Akzente gesetzt wie bei der Katalysatornachrüstung für Otto-Motoren. Volkswagen hat über 1 Mio. Fahrzeuge nachgerüstet; inzwischen ist das Werk Kassel zur größten Katalysatorfabrik der Welt geworden.

Mit der elektronisch gesteuerten Schwungnutzautomatik des Öko-Golf – im Schubtrieb und Leerlauf wird der Motor automatisch abgeschaltet – in Kombination mit einem Kat-Diesel läßt sich im Stadtverkehr der Kraftstoffverbrauch um 20 % senken.

Ein zukunftsträchtiges Konzept ist der Hybridantrieb, weil er die Vorteile des Verbrennungsmotors – Reichweite und Fahrleistungen – mit dem großen Plus des Elektroantriebes – emissionsfreier Betrieb vor Ort – verbindet.

Volkswagen beteiligt sich auf der Insel Rügen mit 19 Golf CitySTROMern und Elektro-Vans an dem „Demonstrationsprojekt zur Erprobung von Elektrofahrzeugen der zweiten Generation“, das vom Bundesforschungsministerium gefördert wird.

Im neuen Golf wurden viele Detailmaßnahmen realisiert, die sich positiv auswirken. So wurde durch den Ersatz von lösemittelhaltigen Klebstoffen durch alternative Klebeverbindungen die Lösemittelmenge deutlich gesenkt. Darüber hinaus sind die Klimaanlage sämtlicher Volkswagen-Modelle ab dem Modelljahr 1993 FCKW-frei.

Trendsetter im Umweltschutz war Volkswagen auch durch die Rücknahmegarantie für die Golf- und Vento-Reihe. Im Jahr 1992 wurde die Volkswagen AG für die Entwicklung des Golf III, bei dem auf die Recyclingfähigkeit der verwendeten Materialien geachtet wurde und in dem rund 60 Kunststoffteile aus Recyclingmaterial eingesetzt werden, mit dem Umweltpreis der kommunalen Umweltaktion „UAN“ ausgezeichnet.

Das Konzept für eine ökologische Altfahrzeugentsorgung – auf Basis der Erfahrungen aus dem Pilotprojekt in Leer – liegt nunmehr fest. Die Anlage in Leer wird unter wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter betrieben. Ein flächendeckendes Altfahrzeugrücknahmenetz sowie Entsorgungsbetriebe für die Bundesrepublik Deutschland sind in Planung.

Erweiterte Produktverantwortung – Ansatzpunkte für ein integriertes Verkehrssystem

Die Verkehrsforschung der Volkswagen AG beteiligt sich aktiv an der Entwicklung von Verkehrskonzepten, die durch das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger zu einer erheblichen Effizienzsteigerung des

Gesamtsystems beitragen und damit die Umweltbelastung reduzieren. Volkswagen wirkt auch an dem von der europäischen Automobilindustrie initiierten Projekt PROMETHEUS (Programm für höchste Effizienz und Sicherheit im europäischen Verkehr) mit, von dem Teile nach erfolgreicher Erprobung ab 1995 für die Markteinführung vorgesehen sind. Dieses Forschungsvorhaben umfaßt u. a. Verkehrsleitsysteme für die Optimierung des Informationsflusses über die aktuelle Verkehrssituation und ist somit ein Beitrag für eine effiziente Verknüpfung der Verkehrsträger. Mit gleicher Ausrichtung ist Volkswagen an dem europäischen DRIVE-Forschungsprogramm (Infrastruktur und Elektronik zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Europa) mit dem Projekt PROMISE (Portable Reise-Informationssysteme für Europa) beteiligt, dessen Ziel es ist, in Feldversuchen die Machbarkeit und Akzeptanz von mobilen Reiseinformationssystemen zu prüfen.

Volkswagen hat das Pilotprojekt eines Rufbusystems Anfang 1992 im Landkreis Leer unter Beteiligung ausgewählter Gemeinden und des zuständigen Arbeitsamtes begonnen. Für die betriebswirtschaftlich optimale Abwicklung des Konzepts wird ein Fahrtendispositionssystem entwickelt.

Für die Einrichtung eines effizienten und komfortablen Parkraummanagements, das zugleich die Qualität der Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern erhöht, gibt es Verhandlungen mit mehreren Städten. Mit den Kommunen, öffentlichen Verkehrsträgern und der Verkehrswirtschaft werden Möglichkeiten der Kooperation bei neuen Lösungen für Ballungsräume diskutiert, wobei die notwendige Integration des städtischen Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt wird. Hierzu wurden der Öffentlichkeit auf der Nutzfahrzeug-IAA 1992 Konzepte präsentiert. Volkswagen ist in die verkehrstechnischen Vorbereitungen der EXPO 2000 maßgeblich eingebunden.



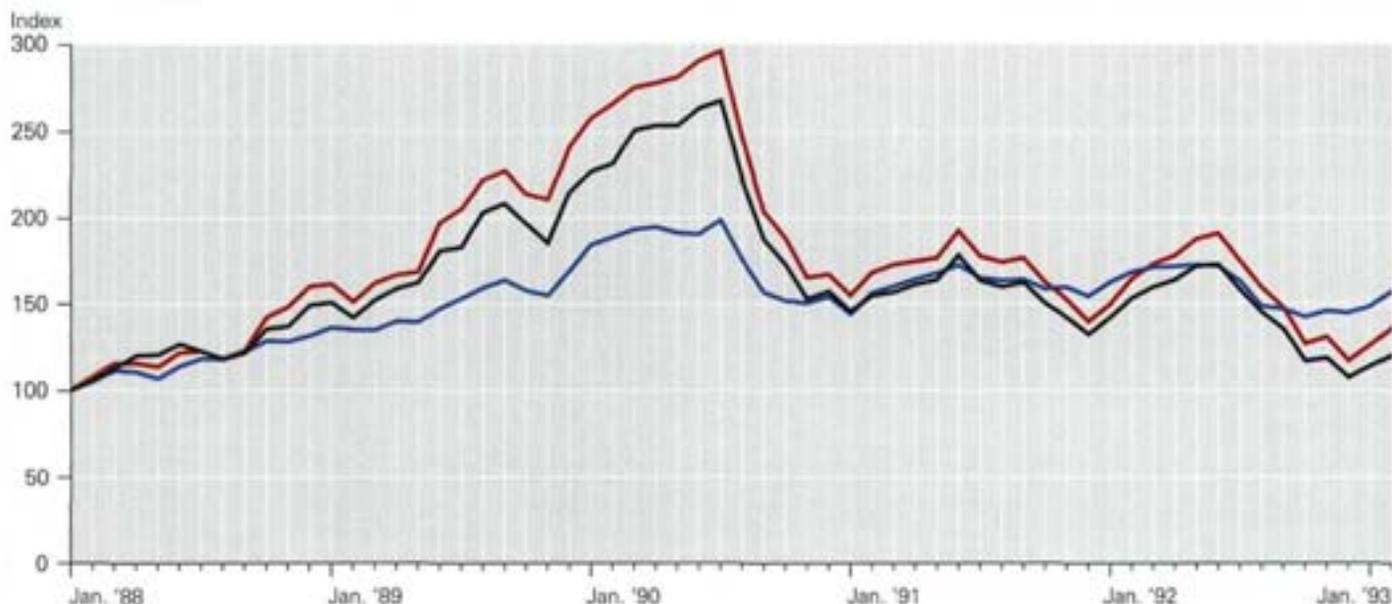
Umfassender Umweltschutz bei Volkswagen

Volkswagen in der globalen Verantwortung

Weltweit verändern sich die gesellschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln. Deshalb ist ein Leitbild erforderlich, das den neuen Anforderungen gerecht wird. Es beinhaltet ein Wirtschaften, das die Lebensbedingungen verbessert, ohne das Wohlergehen künftiger Generationen zu gefährden. Im Vorfeld der letztjährigen UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro, auf der 178 Staaten vertreten waren, hat sich Volkswagen daher aktiv an der Unternehmensinitiative beteiligt, die dafür ein Konzept entworfen hat. Darüber hinaus wurde der Umweltgipfel durch die Bereitstellung von 155 Volkswagen-Fahrzeugen mit dem UNCED-Logo unterstützt.

Volkswagen hat sich durch weitere Maßnahmen auf die zunehmende Bedeutung des Umweltschutzes im internationalen Umfeld eingestellt. So fand im November 1992 in China eine Konferenz statt, auf der wir unsere Kompetenz im Hinblick auf umweltverträgliche Herstellungsverfahren sowie verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge auf diesem wichtigen Zukunftsmarkt präsentieren konnten.

Die Volkswagen-Aktie



Aktienkursentwicklung im Monatsdurchschnitt

- Volkswagen-Stämme
- Volkswagen-Vorzüge
- FAZ-Index

Dividende unter Vorjahr

Die Belastungen des vergangenen Jahres machten eine Anpassung des Dividendenvorschlags an die Ertragssituation unumgänglich. Für den anrechnungsberechtigten Stamm- und Vorzugsaktionär ergibt sich unter Berücksichtigung des Steuerguthabens von 1,13 DM ein Gesamtbetrag von 3,13 DM.

Aktienmarktentwicklung

Der positiven Entwicklung des deutschen Aktienmarktes im ersten Halbjahr 1992 folgte im weiteren Jahresverlauf eine Abschwächung, die mit der restriktiven Geldpolitik der Bundesbank und den Instabilitäten im europäischen Währungssystem verknüpft war. Daneben wirkte sich die im letzten Jahr zunehmende Konjunkturschwäche, vor allem im zweiten Halbjahr, belastend aus. Während die Automobilwerte – parallel zum gesamten Aktienmarkt – in den ersten sechs Monaten eine zufriedenstellende Entwicklung aufwiesen, zeigten sie im weiteren Jahresverlauf einen Abwärtstrend.

Dieser Entwicklung konnte sich auch die Volkswagen-Aktie nicht entziehen. In den ersten beiden Monaten 1993 verzeichnete sie jedoch Kurssteigerungen.



Ausbau der Mitarbeiterbeteiligung über Belegschaftsaktien

Den Mitarbeitern der Volkswagen AG und einiger inländischer Tochtergesellschaften wurden nach dem erstmals 1991 erfolgten Belegschaftsaktien-Angebot im Oktober vergangenen Jahres erneut Aktien zu Vorzugsbedingungen angeboten. Das verstärkte Interesse der Mitarbeiter führte zur Zeichnung von 159.500 Aktien. Der Anteil der Belegschaftsaktionäre am dadurch um 7.975.000 DM gestiegenen gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich auf 1,3 %. Unter Berücksichtigung eines Agios von 185,- DM je Aktie nahm das Eigenkapital dadurch um 37,5 Mio. DM zu.

Die Belegschaftsaktie ist nicht nur ein wichtiges Element der Vermögensbildung in Arbeitnehmerhand, sondern auch Ausdruck der sozialen Verpflichtung des Unternehmens gegenüber den

Beschäftigten. Die Ausgabe zu attraktiven Bedingungen, als Instrument moderner Personalpolitik, dient auch der Anerkennung der hohen Leistungen und der Motivation der Belegschaft.

Investor-Relations-Aktivitäten

Die Präsenz der Volkswagen-Aktie an wichtigen Auslandsbörsen wird seit Jahren konsequent vorangetrieben. Dahinter steht das Bestreben, ausländischen Anlegern den Zugang zu VW-Aktien zu erleichtern. Das Interesse internationaler Investoren an unserem Unternehmen hat sich dadurch ständig erhöht. Um den gestiegenen Informationsbedarf zu befriedigen, veröffentlichen wir unseren Geschäftsbericht und unsere Quartalsberichte in mehreren Fremdsprachenfassungen.

Zusätzlich haben wir unsere Investor-Relations-Aktivitäten in den letzten Jahren weiter ausgeweitet. Mit der

Hauptversammlung, dem Geschäftsbericht und den regelmäßigen Zwischenberichten sprechen wir unsere Aktionäre direkt an. Für Finanzanalysten und institutionelle Anleger führen wir zusätzlich Unternehmenspräsentationen, insbesondere im Ausland, durch. Im Rahmen dieser Präsentationen und in zahlreichen Einzelgesprächen wurden Finanzanalysten und Fonds-Manager umfassend über Volkswagen informiert und das Bild des Unternehmens im persönlichen Kontakt gepflegt.

Wesentliche Zahlen	1992	1991
Anzahl der Aktien am 31.12. in Tsd.		
Stammaktien	27.000	27.000
Vorzugsaktien	6.289	6.129
Dividende in DM		
Stammaktie	2,00	11,00
Vorzugsaktie	2,00	12,00
Steuergutschrift in DM		
Stammaktie	1,13	6,19
Vorzugsaktie	1,13	6,75

Kennzahlen je Aktie	1992	1991
Jahresüberschuß	DM 4,44	DM 33,76
Ergebnis nach DVFA/SG	DM 5,00	DM 36,00
Cash-flow	DM 211,42	DM 216,15
Eigenkapital*	DM 544,90	DM 547,71

*Einschließlich der erst ab 1. Januar 1993 dividendenberechtigten Belegschaftsaktien.

Finanzen

Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns	Mio. DM		
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände		- 8.364	
Investitionen in Finanzanlagen (ohne ausgelagerte Liquidität)		- 667	
Zugänge vermieteter Gegenstände		- 6.139	
Erhöhung der Vorräte		- 687	
Erhöhung der lang- und mittelfristigen Forderungen		- 1.511	
Mittelbindung			- 17.368
Jahresüberschuß		+ 147	
Anlageabschreibungen und -abgänge vermindert um Zuschreibungen		+ 5.978	
Abschreibungen und Abgänge vermieteter Gegenstände		+ 5.075	
Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		+ 1.023	
Verminderung der Sonderposten mit Rücklageanteil und für Investitionszulagen		- 165	
Nicht liquiditätsmäßige Veränderungen der Rücklagen		+ 21	
Laufende Geschäftstätigkeit			+ 12.079
Ausschüttung an die Aktionäre der Volkswagen AG im Jahr 1992		- 369	
Ausschüttung an Minoritäten		- 8	
Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals		+ 4.013	
Kapitalerhöhung 1992 und Rücklagenzuführung		+ 37	
Eigenkapitalzuführung durch die erstmalige Konsolidierung von ŠKODA und Volkswagen Bratislava		+ 378	
Verminderung sonstiger Posten		- 91	
Finanzierungsvorgänge			+ 3.960
Veränderung der Liquiditätsposition			- 1.329

	Automobilbereich 31.12.92	Finanzdienst/ Finanzierung 31.12.92	Volkswagen-Konzern 31.12.92	Volkswagen-Konzern 31.12.91	Veränderung
Liquide Mittel	7.328	428	7.836	9.255	- 1.419
Wertpapiere	1.407	90	1.497	2.329	- 832
Ausgelagerte Liquidität*	714	397	1.111	2.175	- 1.064
	9.449	915	10.444	13.759	- 3.315
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen	10.273	14.315	15.552	13.370	+ 2.182
	19.722	15.230	25.996	27.129	- 1.133
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen (ohne Bankverbindlichkeiten)	- 20.123	- 5.962	- 17.733	- 17.388	- 345
Bankverbindlichkeiten	- 4.703	- 9.153	- 13.856	- 14.005	+ 149
	- 24.826	- 15.115	- 31.589	- 31.393	- 196
Finanzmittelfonds insgesamt	- 5.104	115	- 5.593	- 4.264	- 1.329
Netto-Liquidität (Liquidität abzüglich Bankverbindlichkeiten)	4.746	- 8.238	- 3.412	- 246	- 3.166

* Enthält Positionen des Finanzanlagevermögens.

Entwicklung der Finanzkennzahlen

Trotz der Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die die Ertragsentwicklung erheblich beeinträchtigt, befindet sich der Volkswagen-Konzern weiterhin in einer soliden finanziellen Situation. Die Bilanzsumme stieg um 7,4 % auf 75,3 Mrd. DM. Der Rückgang der Eigenkapitalquote von 25,9 auf 24,1 % resultierte im wesentlichen aus dem Anstieg des mittel- und langfristigen Fremdkapitals.

Der Cash-flow nahm um 1,8 % auf 7.004 Mio. DM ab. Die Finanzierungsquote der Investitionen aus den selbsterwirtschafteten Mitteln belief sich auf 75,7 %. Einschließlich der Abschreibungen und Abgänge vermieteter Gegenstände ergab sich ein Betrag von 12.079 Mio. DM, wodurch der Deckungsgrad der Investitionen einschließlich der Zugänge im Vermietvermögen auf 78,5 % anstieg. Hierin zeigt sich die anhaltend hohe Innenfinanzierungskraft des Volkswagen-Konzerns.

Die Liquidität als Summe aus Liquiden Mitteln und Wertpapieren lag mit 9,3 (11,6) Mrd. DM trotz der investiven Inanspruchnahme wiederum auf einem hohen Niveau. Unter Einbeziehung der ausgelagerten Liquidität erreichte sie einen Betrag von 10,4 (13,8) Mrd. DM.

Internationalisierung der Finanzierungspolitik fortgesetzt

Der Volkswagen-Konzern hat auch im Geschäftsjahr 1992 seiner zunehmenden Internationalisierung durch eine begleitende globale Finanzierungspolitik Rechnung getragen. Hierbei wurden moderne Instrumente des Liquiditäts-, Finanz- und Risikomanagements genutzt, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden.

Auf Basis der mittelfristigen Investitionsplanung wurden frühzeitig Liquiditätsreserven aufgebaut. Darin enthalten sind beispielsweise syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Kreditlinien im Umfang von 3,3 Mrd. DM und 1,5 Mrd. US-\$. Für die planmäßigen Investitionen der Volkswagen de Mexico sowie der First Automobile Works (FAW) wurden die internationalen Kapitalmärkte direkt

in Anspruch genommen. Hinsichtlich der Finanzierung der Hartwährungsanteile der Investitionen der Marke ŠKODA stehen die Vertragsverhandlungen mit der International Finance Corporation (IFC) – einer Tochtergesellschaft der Weltbank – der Europäischen Investitionsbank (EIB) sowie der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) vor dem Abschluß. Es ist beabsichtigt, diese Finanzierungspakete im 1. Halbjahr 1993 zu plazieren.

Die Grundlage unserer Finanzierungspolitik bildeten wiederum die Kriterien Liquidität, Sicherheit und Rentabilität. Diese Basis wird auch in einem schwierigeren wirtschaftlichen Umfeld die Absicherung unseres Kerngeschäfts gewährleisten.

Wertschöpfung der Volkswagen AG

Die Wertschöpfung kennzeichnet den von einem Unternehmen in einer Periode erwirtschafteten Wertzuwachs und ist sein Beitrag zum Sozialprodukt. Im vergangenen Jahr stieg die Wertschöpfung der Volkswagen AG um 6,3 % auf 13.630 Mio. DM. Von diesem Betrag entfallen 93,4 % auf die Mitarbeiter, 2,0 % auf den Staat, 3,6 % auf die Kreditgeber und jeweils 0,5 % auf das Unternehmen und die Aktionäre.

Entstehung		Mio. DM		1992		1991	
Umsatzerlöse				53.182		47.328	
+ Sonstige Erträge				3.648		4.421	
- Vorleistungen				43.200		38.927	
Wertschöpfung				13.630		12.822	

Verteilung		Mio. DM		1992		1991	
Adressatenkreis	Verwendungszweck		%		%		%
an Mitarbeiter	Löhne, Gehälter, Soziales	12.735	93,4	11.497	89,6		
an den Staat	Steuern, Abgaben	279	2,0	484	3,8		
an Kreditgeber	Zinsaufwand	484	3,6	392	3,1		
an das Unternehmen	Rücklagendotierung	66	0,5	80	0,6		
an Aktionäre	Dividende	66	0,5	369	2,9		
Wertschöpfung		13.630 100,0		12.822 100,0			

Bilanzstruktur der Volkswagen AG (Mio. DM)

Aktiva	31.12.1992	%	31.12.1991	%
Anlagevermögen	18.176	50,6	18.332	51,0
Vorräte	3.355	9,3	4.205	11,7
Forderungen	9.243	25,7	7.432	20,7
Flüssige Mittel	5.185	14,4	5.959	16,6
Gesamtvermögen	35.959	100,0	35.928	100,0
Passiva	31.12.1992	%	31.12.1991	%
Eigenkapital	12.542	34,9	13.194	36,7
Langfristiges Fremdkapital	6.789	18,9	6.047	16,8
Mittelfristiges Fremdkapital	6.196	17,2	5.321	14,8
Kurzfristiges Fremdkapital	10.432	29,0	11.366	31,7
Gesamtkapital	35.959	100,0	35.928	100,0

**Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG (Mio. DM)
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1992**

	1992	%	1991	%
Umsatzerlöse	53.182	100,0	47.328	100,0
Herstellungskosten	51.200	96,3	44.932	94,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	+ 1.982	3,7	+ 2.396	5,1
Vertriebs- und Verwaltungskosten	3.872	7,3	3.538	7,5
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	+ 1.120	2,1	+ 257	0,5
Finanzergebnis	+ 952	1,8	+ 1.596	3,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 182	0,3	+ 711	1,5
Steuern	50	0,1	264	0,6
Jahresüberschuß	132	0,2	447	0,9

Volkswagen-Konzernabschluss zum 31.12.1992

Bilanz zum 31. Dezember 1992 – in Mio. DM –

Aktiva	Anhang	31.12.1992	31.12.1991
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		631	372
Sachanlagen		24.050	21.126
Finanzanlagen		2.747	2.655
Vermietete Vermögensgegenstände		7.393	6.293
		34.821	30.446
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	9.736	9.049
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	21.065	18.675
Wertpapiere	(4)	1.497	2.329
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiro-guthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		7.836	9.255
		40.134	39.308
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	329	336
Bilanzsumme		75.284	70.090
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital der Volkswagen AG	(6)	1.664	1.656
Stammaktien	1.350		
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht	314		
Bedingtes Kapital	498		
Kapitalrücklage	(7)	4.253	4.223
Gewinnrücklagen	(8)	7.547	7.875
Bilanzgewinn		71	373
Anteile anderer Gesellschafter		927	176
		14.462	14.303
Sonderposten mit Rücklageanteil	(9)	3.659	3.823
Sonderposten für Investitionszulagen	(10)	18	19
Rückstellungen	(11)	22.209	20.282
Verbindlichkeiten	(12)	34.231	31.046
Rechnungsabgrenzungsposten		705	617
Bilanzsumme		75.284	70.090

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir grundsätzlich beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie zeitanteilig ab.

Die **Sachanlagen** und das **Vermietvermögen** bewerten wir zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Investitionszuwendungen werden grundsätzlich abgesetzt, soweit ihnen nicht durch Abschreibung Rechnung getragen wird. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz. Im Konzern erbrachte Planungsleistungen für die Errichtung kompletter Fabrikanlagen für Tochtergesellschaften sind aktiviert worden.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Gebäude 25 – 50 Jahre

Technische Gebäude und Grundstückseinrichtungen 8 – 20 Jahre

Produktionsmaschinen 6 – 8 Jahre

Maschinen zur Energieerzeugung 14 Jahre

Betriebs- und Geschäftsausstattung 4 – 8 Jahre

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

In Anlehnung an steuerrechtliche Möglichkeiten werden im Inland planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen degressiv mit späterem planmäßigen Übergang auf die lineare Methode jeweils unter Berücksichtigung des Schichtesatzes grundsätzlich – abweichend vom Jahresabschluß der Volkswagen AG – pro rata temporis vorgenommen. Auf Vermögensgegenstände, bei denen Sonderabschreibungen in Anspruch genommen werden, wenden wir die lineare Abschreibungsmethode an. Im Ausland schreiben wir ausschließlich linear ab. Durch die Anwendung der differenzierten Abschreibungsmethoden wird unter anderem der unterschiedlichen Entwertung durch technischen Fortschritt Rechnung getragen.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Zugangsjahr vollständig wertberichtigt und ausgebucht.

Unterschiede zwischen handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansätzen werden grundsätzlich unter den Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen.

Die **Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen**, soweit nicht nach der Equity-Methode bewertet, sowie die sonstigen **Beteiligungen** sind zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens bewerten wir zu Anschaffungskosten oder bei einer voraussichtlich dauernden Wertminderung mit dem niedrigeren Wert.

Die **Ausleihungen** bilanzieren wir zum jeweiligen Barwert.

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt. Forderungen in fremder Währung werden – abweichend vom Jahresabschluß der Volkswagen AG – mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht.

Der Ansatz der **Wertpapiere des Umlaufvermögens** erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren

beizulegenden Wert am Bilanzstichtag, soweit nicht niedrigere Werte zur Vermeidung zukünftiger Wertschwankungen zulässig sind.

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

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

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag aus. Verbindlichkeiten in fremder Währung werden – abweichend vom Jahresabschluß der Volkswagen AG – mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht.

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

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

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

In den **Vertriebskosten** weisen wir Personal- und Sachkosten unserer Vertriebsstellen sowie Versand-, Werbungs-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten aus. Durch veränderte Zuordnungen sind die Vertriebskosten zu Lasten der Herstellkosten niedriger ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden angepaßt.

Zu den **Allgemeinen Verwaltungskosten** gehören Personal- und Sachkosten der Verwaltungsstellen.

Die **Sonstigen Steuern** in Höhe von 444 Mio. DM (Vorjahr: 336 Mio. DM) werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefaßten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind auf den Seiten 64 und 65 dargestellt.

Der Buchwert des Anlagevermögens im Volkswagen-Konzern in Höhe von 34.821 Mio. DM umfaßt die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen und die Vermieteten Vermögensgegenstände.

Die Investitionen betragen:

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Immaterielle Vermögensgegenstände	337	178
Sachanlagen	8.027	8.351
Finanzanlagen	890	1.381
Vermietete Vermögensgegenstände	6.139	4.961

Die Investitionen umfassen auch die Vorträge erstmals in den Konzernabschluß einbezogener Unternehmen. Darüber hinaus sind in den Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände aktive Unterschiedsbeträge aus dem

Erwerb von Anteilen an zwei assoziierten Unternehmen enthalten.

Außerplanmäßige Abschreibungen bzw. Abzinsungen sind vorgenommen worden auf:

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Sachanlagen	17	8
Finanzanlagen	94	80
	111	88

Entwicklung des Anlagevermögens des Volkswagen-Konzerns - in Mio. DM -

	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.1992	Vortrag erstmal einbe- zogener Ge- sellschaften
Immaterielle Vermögensgegenstände¹⁾		
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	262	0
Geleistete Anzahlungen	200	-
	462	0
Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	13.145	255
Technische Anlagen und Maschinen	20.404	236
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.357	50
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.711	37
	55.617	578
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	691	-
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1	-
Anteile an assoziierten Unternehmen	410	-
Beteiligungen	731	-
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	18	-
Wertpapiere des Anlagevermögens	1.057	-
Sonstige Ausleihungen	942	-
Sonstige Finanzanlagen	49	-
	3.899	-
	59.978	578
Vermietete Vermögensgegenstände	9.798	-

¹⁾ Erworbene Goodwills sind mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

²⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von - 38 Mio. DM.

³⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 29 Mio. DM.

⁴⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von - 57 Mio. DM.

⁵⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 23 Mio. DM.

Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Anschaf- fungs-/Her- stellungs- kosten 31.12.1992	Kumulierte Abschrei- bungen	Zuschrei- bungen lfd. Jahr	Buchwerte 31.12.1992	Abschrei- bungen laufendes Jahr
94	5	43	318	121	-	197	72
234	0	0	434	-	-	434	-
328	5	43	752	121	-	631	72
654	702	95	14.661	7.335	0	7.326	478
1.062	1.152	642	22.212	16.620	-	5.592	1.833
2.078	1.143	1.098	19.530	13.708	0	5.822	2.560
3.656	- 3.003	90	5.311	1	-	5.310	-
7.450	- 6	1.925	61.714	37.664	0	24.050	4.871
90	0	676	105	4	-	101	0
1	-	0	2	-	-	2	-
315	0	71	654	41	0	613	15
21	-	-	752	670	-	82	49
1	-	13	6	5	0	1	-
225	-	2	1.280	21	-	1.259	2
230	0	20 ^h	1.152	574 ^h	107	685	26
7	-	7	49	45	-	4	2
890	-	789	4.000	1.360	107	2.747	94
8.668	- 1	2.757	66.466	39.145	107	27.428	5.037
6.139	1	4.443^h	11.495	4.102^h	-	7.393	2.758
						34.821	

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Vorräte

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.261	2.247
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.970	2.325
Fertige Erzeugnisse, Waren	5.492	4.445
Geleistete Anzahlungen	13	32
	9.736	9.049

(3) Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.856	3.325
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(–)	(1)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	198	25
– davon aus Lieferungen und Leistungen	(71)	(8)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	607	299
– davon aus Lieferungen und Leistungen	(491)	(71)
Sonstige Vermögensgegenstände	16.404	15.026
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(5.706)	(4.195)
	21.065	18.675

Wesentliche Bestandteile der Sonstigen Vermögensgegenstände sind die Forderungen aus der Geschäftstätigkeit unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften.

(4) Wertpapiere

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Eigene Anteile	6	6
Sonstige Wertpapiere	1.491	2.323
	1.497	2.329

Die Volkswagen AG hält 76.663 Eigene Aktien; 76.467 Stammaktien und 196 Vorzugsaktien im Gesamtnennwert von 3.833.150 DM entsprechen 0,2 % des Gezeichneten Kapitals. Die Stammaktien wurden 1971 im Rahmen eines den Audi-Aktionären unterbreiteten Umtauschgebots anlässlich einer Kapitalerhöhung erworben. Bei den Vorzugsaktien handelt es sich um einen Restbestand im Zusammenhang mit der Ausgabe von 159.500 Belegschaftsaktien zu je 50 DM mit einem Gesamtnennbetrag von 7.975.000 DM (= 0,5 % des Gezeichneten Kapitals) im November 1992. Der Ausgabekursbetrag betrug 235,00 DM je Aktie und der Bezugs-

preis für die Belegschaft 117,50 DM. Von den am 31.12.1991 vorhandenen 100 Vorzugsaktien aus der Kapitalerhöhung in 1991 sind noch 86 Stück an Belegschaftsmitglieder zu einem Bezugskurs von 165,50 DM/Aktie ausgegeben worden. Die restlichen 14 Stück sind zu einem Kurs von 208,00 DM/Aktie ausgegeben worden. In Höhe des Bilanzansatzes der Eigenen Aktien besteht die dafür gesetzlich vorgeschriebene Rücklage.

Die Sonstigen Wertpapiere bestehen überwiegend aus kurzfristigen Geldmarktpapieren verschiedener Konzerngesellschaften.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Rechnungsabgrenzungsposten sind im wesentlichen die noch nicht zu Lasten der Zinsaufwendungen aufgelösten Teile der Gegenposten zu den im Zusammenhang mit der Ausgabe von Options-

scheinen bei niedrig verzinslichen Anleihen vorgenommenen Dotierungen der Kapitalrücklage aktiviert. Hierfür sind noch 155 Mio. DM (Vorjahr: 176 Mio. DM) abgegrenzt.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital beträgt nach der im Geschäftsjahr – unter Inanspruchnahme eines Teils des bestehenden Genehmigten Kapitals – durchgeführten Kapitalerhöhung durch Ausgabe von Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an Belegschafts-

mitglieder in Höhe von 8 Mio. DM nunmehr 1.664 Mio. DM. Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 27.000.000 Stück Inhaberaktien im Nennbetrag von 50 DM und 6.288.500 Stück stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Nennbetrag von

50 DM. Darüber hinaus bestehen am Jahresende Genehmigte Kapitalien in Höhe von 150 Mio. DM bis zum 30. Juni 1994, in Höhe von 150 Mio. DM bis zum 30. Juni 1995, sowie in Höhe von 136 Mio. DM bis zum 30. Juni 1996. Ein Bedingtes Kapital von 98 Mio. DM kann durch die Inhaber der 192.000 Optionsscheine aus den 1986 begebenen Optionsanleihen in voller Höhe in Anspruch genommen werden. Ein weiteres Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM kann durch die Inhaber der 944.000 Optionsscheine aus den 1988 begebenen Optionsanleihen mit 194 Mio. DM in

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Aufgelder aus Kapitalerhöhungen und der Begebung von Optionsanlei-

Anspruch genommen werden. Ferner ist das Grundkapital um 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende Stammaktien und/oder auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien im Nennwert von je 50 DM bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von den Wandlungs- bzw. Optionsrechten der bis zum 13. Juli 1994 zu begebenden Wandel- und Optionsschuldverschreibungen im Gesamtbetrag von bis zu 800 Mio. DM Gebrauch machen.

hen. Im Geschäftsjahr wurden 30 Mio. DM aus der Erhöhung des Grundkapitals der Volkswagen AG eingestellt.

(8) Gewinnrücklagen

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Gesetzliche Rücklage	60	60
Rücklage für Eigene Anteile	5	6
Anderer Gewinnrücklagen	7.482	7.809
	7.547	7.875

Aus dem Jahresergebnis des Mutterunternehmens werden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 66 Mio. DM in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Im laufenden Jahr sind ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der erstmaligen

Konsolidierung und zwei aktive und ein passiver Unterschiedsbetrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung in Höhe von 275 Mio. DM mit den Anderen Gewinnrücklagen verrechnet worden.

(9) Sonderposten mit Rücklageanteil

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Steuerrechtliche Rücklagen	193	597
Steuerrechtliche Abschreibungen	3.466	3.226
	3.659	3.823

Im Volkswagen-Konzern bestehen Rücklagen gemäß § 3 Abs. 2a Zonenrandförderungsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuergesetz, § 52 Abs. 8 EStG, § 2 DDR-Investitionsgesetz und § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR. Als Steuerrechtliche Abschreibungen werden Wertberichtigungen gemäß § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz, § 4 Fördergebietsgesetz, § 7d EStG, § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR, § 14 Berlinförderungsgesetz, § 82d EStDV, § 82a EStDV und § 80 EStDV ausgewiesen.

Für die Bildung von Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 3 Zonenrandförderungsgesetz sind Genehmigungen durch die EG-Kommission erforderlich. Die entsprechenden Anträge sind bei der deutschen Finanzverwaltung gestellt. Eine Entscheidung dazu liegt noch nicht vor. Die Bilanzierung trägt dem Maßgeblichkeitsprinzip Rechnung.

Zwei ausländische Gesellschaften haben Sonderposten mit Rücklageanteil nach entsprechenden Vorschriften gebildet.

(10) Sonderposten für Investitionszulagen

Der Sonderposten für Investitionszulagen in Höhe von 18 Mio. DM (Vorjahr 19 Mio. DM)

ist in den Abschlüssen zweier ausländischer Gesellschaften gebildet worden.

(11) Rückstellungen

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9.113	8.089
Steuerrückstellungen	1.773	2.032
Sonstige Rückstellungen	11.323	10.161
	22.209	20.282

Im Konzernabschluss wurden wie in den Vorjahren nach § 249 Abs. 2 HGB für verschiedene Konzerngesellschaften steuerlich nicht abzugsfähige Aufwandsrückstellungen als Vorsorge für bestimmte wirtschaftlich bereits verursachte Belastun-

gen, u. a. aus Modellumstellungen, gebildet. Die Abwicklung führte im Berichtsjahr zu einem verminderten Aufwand, so daß das Ergebnis vor Steuern ohne diese Maßnahmen um 16 % niedriger (Vorjahr: 17 % niedriger) ausgefallen wäre.

Erläuterungen zur Bilanz

(12) Verbindlichkeiten

	31.12.1992	davon Rest- laufzeit bis 1 Jahr Mio. DM	31.12.1991	davon Rest- laufzeit bis 1 Jahr Mio. DM
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Anleihen	3.518	46	3.436	722
- davon konvertibel	(1.290)	(-)	(50)	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.119	13.809	16.219	13.283
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	123	123	127	127
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.440	5.372	5.769	5.743
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstel- lung eigener Wechsel	139	131	97	93
Verbindlichkeiten gegen- über verbundenen Unternehmen	50	50	6	6
Verbindlichkeiten gegen- über Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	165	165	69	69
Sonstige Verbindlichkeiten	5.678	4.175	5.323	3.654
- davon aus Steuern	(751)	(751)	(504)	(504)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(487)	(485)	(493)	(484)
	34.231	23.871	31.046	23.697

Der Gesamtbetrag der Ver-
bindlichkeiten mit einer Rest-
laufzeit von mehr als fünf Jah-
ren beträgt 4.557 Mio. DM
(Vorjahr 3.813 Mio. DM).

Von den in der Konzernbilanz
ausgewiesenen Verbindlich-
keiten sind insgesamt 1.679

Mio. DM (Vorjahr: 1.392 Mio.
DM) im wesentlichen durch
Grundpfandrechte gesichert.
Darüber hinaus bestehen
Sicherheiten in Form von
Sicherungsübereignungen
sowie bei Warenlieferungen
die üblichen Eigentums-
vorbehalte.

Haftungsverhältnisse / Eventualverbindlichkeiten

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	299	536
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	140	132
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	200	62
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	14	15

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zur AUTOLATINA-Gruppe gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 399 Mio. DM (Vorjahr: 374 Mio. DM).

Gegen die gewährten Investitionszuwendungen zugunsten zweier in den neuen Bundesländern ansässiger Tochtergesellschaften hat die EG-Kommission ein Einspruchsverfahren eingeleitet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Rahmen unseres Engagements in den neuen Bundesländern, in China, Taiwan und für unser Gemeinschaftsprojekt mit Ford in Portugal bestehen bis 1997 finanzielle Verpflichtungen – im wesentlichen für Kapitalzuführungen – von insgesamt 815 Mio. DM.

Außerdem betragen die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen im Volkswagen-Konzern jährlich ca. 605 Mio. DM. Darin sind Zahlungsverpflichtungen gegenüber zwei assoziierten Leasing-Unternehmen in Form von zukünftigen Leasing-Raten auf der Basis durchschnittlicher Laufzeiten von 35 Monaten enthalten, die sich für 1993 auf

311 Mio. DM belaufen. Diesen Verpflichtungen stehen entsprechende Ansprüche an Kunden gegenüber.

Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich im üblichen Rahmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(13) Umsatzerlöse

	1992		1991	
	Mio. DM	Anteile in %	Mio. DM	Anteile in %
Inland	39.508	46,3	36.360	47,6
Europa/ohne Inland	31.540	36,9	26.825	35,2
Nordamerika	3.774	4,4	3.984	5,2
Lateinamerika	6.345	7,4	5.706	7,5
Afrika	1.312	1,6	1.504	2,0
Asien/Ozeanien	2.924	3,4	1.936	2,5
Gesamt	85.403	100,0	76.315	100,0

Auf Fahrzeugverkäufe des Volkswagen-Konzerns entfallen im Geschäftsjahr 1992 78 % der Umsatzerlöse und auf das Ersatzteilegeschäft 8 %. 14 % betreffen die Son-

stigen Verkäufe. In den Sonstigen Verkäufen sind die Erlöse aus dem Verkauf der gebrauchten Gegenstände der Leasing- und Vermietgesellschaften enthalten.

(14) Sonstige betriebliche Erträge

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Sonstige betriebliche Erträge	4.246	4.406
– davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	(571)	(678)

Die Sonstigen betrieblichen Erträge bestehen darüber hinaus in erster Linie aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen, Differenzen aus der Umrechnung der Positionen der Gewinn- und Ver-

lustrechnungen ausländischer konsolidierter Gesellschaften sowie Erträgen aus der laufenden Abwicklung von Valuta-Ansprüchen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.634	3.104
– davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil	(406)	(1.619)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten neben den Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil insbesondere Abschreibungen auf Gegenstände des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus der laufenden

Abwicklung von Valuta-Verpflichtungen sowie Aufwendungen für verschiedene Risiken. Steuerrechtliche Abschreibungen in Höhe von 388 Mio. DM (Vorjahr: 1.112 Mio. DM) entfallen in voller Höhe auf das Anlagevermögen.

(16) Beteiligungsergebnis

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	222	111
– davon aus verbundenen Unternehmen	(20)	(0)
– davon aus assoziierten Unternehmen	(175)	(109)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0	1
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	99	13
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	68	2
	55	97

(17) Zinsergebnis

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	84	102
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.165	2.808
– davon aus verbundenen Unternehmen	(5)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.510	1.682
– davon an verbundene Unternehmen	(3)	(0)
	739	1.228

(18) Jahresüberschuß

Der Jahresüberschuß ist durch anderen Geschäftsjahren zuzuordnende Aufwendungen in Höhe von 581 Mio. DM (Vorjahr: 396 Mio. DM) und aperiodische Erträge in Höhe von 854 Mio. DM (Vorjahr: 1.547 Mio. DM) beeinflusst.

Das Jahresergebnis des Volkswagen-Konzerns ist durch steuerliche Maßnahmen erhöht. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die zwangsläufige Auflösung von Sonderposten nach § 3 Abs. 2 und 2a Zonenrandförderungsgesetz, denen die Bildung von Sonderabschreibungen nach § 4 des Gesetzes über Son-

derabschreibungen und Abzugsbeträge im Fördergebiet (Fördergebietsgesetz) gegenüberstanden. Als Folge dieser Maßnahmen sowie der daraus resultierenden Beeinflussung des Steueraufwands liegt der ausgewiesene Jahresüberschuß des Volkswagen-Konzerns um 84 % über (Vorjahr: 26 % unter) dem sonst auszuweisenden Wert.

Im Jahresüberschuß sind auf andere Gesellschafter entfallende Gewinnanteile in Höhe von 70 Mio. DM (Vorjahr: 18 Mio. DM) und Verlustanteile in Höhe von 1 Mio. DM (Vorjahr: 7 Mio. DM) enthalten.

Gesamtperiodenaufwand

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	49.128	42.138
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.689	4.901
	54.817	47.039

Personalaufwand

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Löhne und Gehälter	16.390	14.967
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	4.363	3.905
– davon für Altersversorgung	(1.430)	(1.186)
	20.753	18.872

Sonstige Angaben

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	1992	1991 (inkl. ŠKODA)
Fertigungslöhner	145.620	145.544
Zeitlöhner	64.965	70.389
Gehaltsempfänger	62.724	61.142
	273.309	277.075
Auszubildende	8.340	8.751
	281.649	285.826

Die durchschnittliche Anzahl der bei der AUTOLATINA-Gruppe Beschäftigten beträgt 50.865 Mitarbeiter (Vorjahr: 51.386 Mitarbeiter). Bei der Europcar-Gruppe waren durchschnittlich 4.508 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.700 Mitarbeiter) beschäftigt. Die Beschäftigtenzahl dieser Gesellschaften ist in Höhe der Beteili-

gungsquote in den Konzernwert eingegangen.

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Veränderung dieser Gremien befinden sich auf den Seiten 2 und 3 des Geschäftsberichts.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 1992 betragen im Volkswagen-Konzern 10.221.443 DM.

Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 7.864.426 DM erhalten. Hierfür bestehen Rückstellungen für laufende Pensionen von 78.122.419 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 1.079.000 DM.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 199 TDM (Tilgung 1992: 30 TDM) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 21. Februar 1993

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

„Der Konzernabschluß entspricht nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Konzernabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Konzernabschluß.“

Hannover, den 24. Februar 1993

C&L TREUARBEIT
DEUTSCHE REVISION
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Siepe
Wirtschaftsprüfer

Dr. Heine
Wirtschaftsprüfer

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

	1983	1984	1985	1986	1987
Umsatzerlöse (Mio. DM)	40.089	45.671	52.502	52.794	54.635
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	7	14	15	1	3
im Inland	14.453	14.638	16.171	18.839	22.555
im Ausland	25.636	31.033	36.331	33.955	32.080
Export der inländ. Konzerngesellschaften	15.460	20.108	24.025	23.414	22.898
Eigenleistung der ausländ. Konzerngesellschaften	11.812	12.864	14.698	14.127	13.080
Absatz (Tsd. Automobile)	2.127	2.145	2.398	2.758	2.774
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	0	1	12	15	1
im Inland	750	708	722	838	921
im Ausland	1.377	1.437	1.676	1.920	1.853
Produktion (Tsd. Automobile)	2.116	2.148	2.398	2.777	2.771
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 1	2	12	16	0
im Inland	1.413	1.474	1.635	1.654	1.666
im Ausland	703	674	763	1.123	1.105
Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) ¹⁾	232	238	259	276	260
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 3	3	9	7	- 6
im Inland	156	160	170	169	170
im Ausland	76	78	89	107	90
Investitionen (Mio. DM) ²⁾	4.858	2.782	3.388	6.371	4.592
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 1	x	22	88	- 28
im Inland	3.476	1.889	2.508	3.849	4.000
im Ausland	1.382	893	880	2.522	592
Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)		2.021	3.217	2.738	3.318
Veränderung gegenüber Vorjahr in %			59	- 15	21
Cash-flow (Mio. DM) ³⁾	5.207	4.081	4.558	4.285	4.874
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	51	x	12	- 6	14
Jahresergebnis (Mio. DM)	- 215	228	596	580	598
Dividende der Volkswagen AG (Mio. DM)	-	120	240	306	306
Stammaktien (Mio. DM)	-	120	240	240	240
Vorzugsaktien (Mio. DM)				66	66

¹⁾ Belegschaft am Jahresende; ab 1986 Belegschaft im Jahresdurchschnitt.

²⁾ Bis 1983 einschl. Zugänge vermieteter Gegenstände.

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

⁴⁾ Die SKODA automobilová a. s. wurde 1992 erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen. Für das Vorjahr wurden die Mengendaten des Rumpfgeschäftsjahres (16.04.-31.12.1991) berücksichtigt. Die Finanzdaten wurden dagegen nicht angepasst.

1988	1989	1990	1991	1992*	
59.221	65.352	68.061	76.315	85.403	Umsatzerlöse (Mio. DM)
8	10	4	12	12	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
22.653	23.682	26.929	36.360	39.508	im Inland
36.568	41.670	41.132	39.955	45.895	im Ausland
24.395	27.601	28.323	28.093	33.884	Export der inländ. Konzerngesellschaften
15.961	18.256	18.242	18.809	15.412	Eigenleistung der ausländ. Konzerngesellschaften
2.854	2.941	3.030	3.237	3.433	Absatz (Tsd. Automobile)
3	3	3	7	6	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
848	849	945	1.264	1.211	im Inland
2.006	2.092	2.085	1.973	2.222	im Ausland
2.848	2.948	3.058	3.238	3.500	Produktion (Tsd. Automobile)
3	4	4	6	8	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.694	1.783	1.816	1.814	1.929	im Inland
1.154	1.165	1.242	1.424	1.571	im Ausland
252	251	261	277	273	Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) [§]
- 3	- 1	4	6	- 1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
165	161	166	167	164	im Inland
87	90	95	110	109	im Ausland
4.251	5.606	5.372	9.910	9.254	Investitionen (Mio. DM) [§]
- 7	32	- 4	84	- 7	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
3.546	4.477	3.016	6.311	4.853	im Inland
705	1.129	2.356	3.599	4.401	im Ausland
3.447	4.069	4.419	4.961	6.139	Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)
4	18	9	12	24	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
5.018	5.412	5.701	7.133	7.004	Cash-flow (Mio. DM) [§]
3	8	5	25	- 2	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
780	1.038	1.086	1.114	147	Jahresergebnis (Mio. DM)
306	336	369	369	66	Dividende der Volkswagen AG (Mio. DM)
240	264	297	297	54	Stammaktien (Mio. DM)
66	72	72	72	12	Vorzugsaktien (Mio. DM)

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

Bilanzstruktur (Mio. DM)

Stand 31. Dezember	1983	1984	1985	1986 ^a	1987 ^a	1988 ^a
Aktiva				2	29	76
Sachanlagen	11.801	9.082	8.740	12.111	13.406	13.836
Finanzanlagen	464	544	574	1.099	1.125	1.304
Vermietete Gegenstände		2.433	3.717	4.106	4.919	5.427
Anlagevermögen	12.265	12.059	13.031	17.318	19.479	20.643
Vorräte und Geleistete				6.802	6.618	6.506
Anzahlungen	5.878	6.654	6.348			
Forderungen u. ä.	6.269	7.388	7.157	8.675	9.403	11.848
Liquide Mittel, Wechsel	1.815	5.253	4.326	364	426	488
Wertpapiere, Eigene Aktien	2.528	1.588	3.960	8.553	8.135	10.809
Umlaufvermögen	16.490	20.883	21.791	24.394	24.582	29.651
Gesamtvermögen	28.755	32.942	34.822	41.712	44.061	50.294
Passiva						
Grundkapital	1.200	1.200	1.200	1.500	1.500	1.500
Konzernrücklagen	5.227	5.165	5.929	7.891	8.496	9.040
Anteile in Fremdbesitz	281	320	266	408	405	405
Eigenkapital	6.708	6.685	7.395	307	308	308
Pensionsrückstellungen	4.235	4.739	5.029	3	17	42
Andere Rückstellungen	5.597	7.417	9.343	1.828	2.203	2.452
Rückstellungen	9.832	12.156	14.372	10	9	9
Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit				5.294	5.889	6.314
von mehr als vier Jahren	1.283	992	947	992	925	1.358
von 1 bis 4 Jahren	1.004	1.411	1.291	8.228	8.050	9.418
bis zu einem Jahr	9.925	11.570	10.569	14.514	14.864	17.090
Verbindlichkeiten	12.212	13.973	12.807			
Bilanzgewinn der Volkswagen AG	-	124	244	1.344	1.217	1.929
Minderheitenanteil am auszuschüttenden Gewinn	3	4	4	1.456	1.999	2.121
Fremdkapital	22.047	26.257	27.427	12.451	13.043	15.398
Gesamtkapital	28.755	32.942	34.822	29.765	31.123	36.538
Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar - Dezember						
Gesamtleistung	40.680	46.772	52.709	52.794	54.635	59.221
Materialaufwand	20.852	23.824	26.623	46.746	48.526	51.315
Personalaufwand	12.371	13.227	13.913			
Abschreibungen	3.689	2.961	3.411	5.380	5.498	6.321
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände		1.060	1.259	632	931	38
Steuern	580	1.368	2.124	295	68	513
davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	494	1.266	1.993	1.595	1.610	2.136
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	3.403	4.104	4.783	- 473	- 443	-
Jahresergebnis	- 215	228	596	542	569	1.356
				580	598	780

1989 ^a	1990 ^a	1991 ^a	1992 ^a	Veränd. 1992/91 in %	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
134	261	372	631	69,8	Aktiva
15.493	16.826	21.126	24.050	13,8	Immaterielle Vermögensgegenstände
1.621	1.418	2.655	2.747	3,5	Sachanlagen
5.561	5.834	6.293	7.393	17,5	Finanzanlagen
22.809	24.339	30.446	34.821	14,4	Vermietete Vermögensgegenstände
7.301	8.703	9.049	9.736	7,6	Anlagevermögen
					Vorräte
14.472	15.065	19.011	21.394	12,5	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
2.360	2.764	2.329	1.497	- 35,7	Wertpapiere
9.929	11.842	9.255	7.836	- 15,3	Liquide Mittel
34.062	38.374	39.644	40.463	2,1	Umlaufvermögen
56.871	62.713	70.090	75.284	7,4	Gesamtvermögen
					Passiva
1.500	1.650	1.656	1.664	0,5	Gezeichnetes Kapital
9.667	11.491	12.096	11.800	- 2,5	Konzernrücklagen
439	145	164	859	x	Anteile in Fremdbesitz
339	374	373	71	- 80,9	Bilanzgewinn
					Minderheitenanteil am auszusüttenden Gewinn
54	33	12	68	x	Sonderposten mit Rücklageanteil
2.925	2.882	3.823	3.659	- 4,3	Sonderposten für Investitionszulagen
12	13	19	18	- 5,3	Eigenkapital
14.936	16.588	18.145	18.139	0	Pensionsrückstellungen
6.652	7.283	8.089	9.113	12,7	Steuerrückstellungen
2.001	1.828	2.032	1.773	- 12,8	Sonstige Rückstellungen
10.454	10.680	10.161	11.323	11,4	Rückstellungen
19.107	19.791	20.282	22.209	9,5	Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren
					von 1 bis 5 Jahren
1.934	1.840	3.813	4.557	19,5	bis zu einem Jahr
3.289	3.339	3.900	6.222	59,6	Verbindlichkeiten
17.605	21.155	23.950	24.157	0,9	Fremdkapital
22.828	26.334	31.663	34.936	10,3	Gesamtkapital
41.935	46.125	51.945	57.145	10,0	Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar - Dezember
56.871	62.713	70.090	75.284	7,4	Umsatzerlöse
					Herstellungskosten
					Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten
					Sonstiges betriebliches Ergebnis
65.352	68.061	76.315	85.403	11,9	Finanzergebnis
56.196	61.890	69.472	79.155	13,9	Ergebnis
					der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
7.151	7.308	7.599	7.977	5,0	Außerordentliches Ergebnis
					Steuern vom Einkommen und Ertrag
209	2.615	1.302	1.612	23,8	Jahresergebnis
773	914	1.239	719	- 42,1	
2.987	2.392	1.785	602	- 66,3	
-	-	-	-	-	
1.949	1.306	671	455	- 32,2	
1.036	1.086	1.114	147	- 86,8	

^a Ausweis nach Bilanzrichtlinien-Gesetz, 1985 entsprechend neuem Recht gegliedert

Herausgeber:

Volkswagen AG
Finanz-Publizität und Statistik
Postfach
W-3180 Wolfsburg 1
(ab 01.07.1993: 38436 Wolfsburg)
Telefon (05361) 9-0
Telefax (05361) 9-28282

Neben der deutschen Fassung
erscheint der Geschäftsbericht
1992 in den Sprachen Englisch,
Französisch, Italienisch, Japa-
nisch und Spanisch. Sollten Sie
weitere Informationen zum
Geschäftsbericht wünschen,
wenden Sie sich bitte an die oben
genannte Adresse.

ISSN 0936-8795

358.809.413.00
Printed in Germany

Der Geschäftsbericht wurde
auf chlorfrei gebleichtem bzw.
recyceltem Papier gedruckt.

