



**Markus Duesmann**  
Vorsitzender des Vorstands  
und Vorstand für Baureihen



**Dr. Arno Antlitz**  
Mitglied des Vorstands  
Finanz und Recht



## **Reden**

# Jahrespressekonferenz

18. März 2021 | AUDI AG, Ingolstadt



**Markus Duesmann**  
**Vorsitzender des Vorstands**  
**und Vorstand für Baureihen der AUDI AG**

**Rede zur Jahrespressekonferenz**  
**18. März 2021**

**Teil 1**

– Es gilt das gesprochene Wort –

Zusammenstehen und trotzdem Abstand halten ist seit vergangenem Jahr das bestimmende Gebot. 2020 war für viele Menschen wirtschaftlich und emotional eine Herausforderung, auch für die Automobilindustrie war es ein extrem herausforderndes Jahr.

Vor knapp einem Jahr bin ich bei Audi gestartet. Ich kenne Audi nur mit Corona. Meine ersten Monate waren geprägt von der Arbeit im Krisenmodus und dem Sichern von Liquidität und Handlungsfähigkeit. Wir haben alles getan, um gestärkt aus der Krise zu kommen und wieder produzieren zu können. Wir haben zehntausende Arbeitsplätze Corona-ready gemacht und die Lieferketten nach dem Shutdown im Frühjahr wiederaufgebaut. Wir haben diese Krise als neues Vorstandsteam gemeistert und sind daran gewachsen – auch zusammengewachsen. Dafür erstmal ein großes Dankeschön an mein Vorstandsteam und an alle Audianer\_innen. Das musste ich als erstes loswerden nach so einem Jahr.

Corona hat uns nicht ausgebremst. Wir haben im vergangenen Jahr trotzdem mehr Tempo in der Transformation aufgenommen. Wir gehen unseren Weg, mit einem klaren Fokus auf E-Mobilität, einer starken Zusammenarbeit im Volkswagen Konzern und einer Kultur, die Vorsprung fördert.

Lassen Sie uns einen kurzen Blick auf die Absatz- und Finanzzahlen werfen. Nachdem Anfang 2020 die weltweite Nachfrage nach Autos eingebrochen war, haben sich die Märkte im weiteren Jahresverlauf stabilisiert. Zunächst in China, später auch in Europa und den USA. Dank der Learnings aus dem Frühjahr 2020 und der umfangreichen Schutzmaßnahmen konnten wir im Herbst und Winter weitgehend auf Normalniveau produzieren. Das vierte Quartal haben wir sogar mit einem Rekordabsatz abgeschlossen. Zum ersten Mal haben wir mehr als eine halbe Million Fahrzeuge in einem einzigen Quartal an Kund\_innen ausgeliefert. Unsere weltweiten Handelspartner in den Märkten haben dafür alles gegeben und größte Flexibilität bewiesen. Gemeinsam als starkes Team haben wir schnell auf die Veränderungen reagiert. Wir haben viele Prozesse digitalisiert, von E-Commerce bis hin zu interaktiven Beratungsformaten. Unter dem Strich stehen rund 1,7 Millionen ausgelieferte Fahrzeuge – ein Minus von 8,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr.



Mit dem e-tron\* ist Audi 2018 in das Zeitalter der Elektromobilität gestartet. Er begeistert immer mehr Kund\_innen. Letztes Jahr war er Weltmarktführer in seinem Segment – in Norwegen sogar das meistverkaufte Auto überhaupt. Gegenüber 2019 lieferten wir fast doppelt so viele voll-elektrische Modelle aus.

Dennoch belastete Corona unsere Finanzkennzahlen deutlich. Unser Operatives Ergebnis erreichte 2,6 Milliarden Euro, die Operative Umsatzrendite lag bei 5,1 Prozent. Auf die Finanzzahlen geht mein Kollege Arno Antlitz gleich noch im Detail ein.

Die Pandemie hatte auch weitreichende Auswirkungen auf unsere italienischen Töchter Lamborghini und Ducati. Das Ducati-Werk in Bologna war im Frühjahr 2020 für sieben Wochen geschlossen. Dank der großen Nachfrage nach Motorrädern im Sommer hat Ducati 2020, trotz der Pandemie, 48.000 Motorräder verkauft. Das zweite Halbjahr war das beste in der Geschichte von Ducati und hat das Absatzminus für das Gesamtjahr auf weniger als 10 Prozent begrenzt. Heute steht Ducati solider da als vor einem Jahr. Der aktuelle Auftragsbestand ist der beste seit Jahren. Ducati Deutschland unterstreicht mit dem Umzug von Köln nach Ingolstadt auch räumlich die Zugehörigkeit zu Audi und zum Volkswagen Konzern.

Lamborghini hat 7.430 Automobile im Jahr 2020 verkauft. Das war das zweitbeste Jahr in der Geschichte dieser Marke. Zum Erfolg trägt weiterhin das SUV-Modell Urus\* bei, welches das Team in Sant'Agata bislang über 10.000-mal verkauft hat. Für den Urus\* hat sich seinerzeit Stephan Winkelmann sehr engagiert. Er ist im Dezember 2020 als CEO zu Lamborghini zurückgekehrt. Das freut mich sehr. Gemeinsam mit allen Mitarbeitenden wird er die Zukunft der Marke weiter erfolgreich gestalten.

Wie ich vorhin schon erwähnte, haben wir auch mit der Pandemie die Transformation von Audi entschlossen vorangetrieben. Ein Beispiel ist die Neuorganisation der Technischen Entwicklung. Seit dem Sommer 2020 verbessern wir systematisch die Art, wie wir entwickeln. Zum einen denken wir das Auto als „Mobile Device“, das heißt der Grad der Digitalisierung, also das Bordnetz, ist ein wichtigeres Ordnungskriterium als das Blechkleid. Das bildet die neue Organisation ab. Zum anderen hat die Reorganisation das klare Ziel, Entwicklungszyklen zu verkürzen und Innovationen schneller in Serie zu bringen. Apropos Geschwindigkeit: Mit Artemis haben wir im vergangenen Juni ein ambitioniertes Projekt für ein hocheffizientes Elektroauto gestartet, das wir Ende 2024 vorstellen werden. Dazu später mehr.

Unser klarer Fokus auf Elektrifizierung spiegelt sich auch in unserer Motorsport-Strategie wider. 2020 haben wir unser Engagement deshalb neu und zukunftsweisend ausgerichtet. Das Erfolgskapitel DTM haben wir mit dem Triple-Gewinn aus Fahrer,- Team- und Herstellertitel standesgemäß abgeschlossen. Die Speerspitze unseres werkseitigen Motorsport-Engagements bildet künftig der Marathon-Rallyesport. Mit der Rallye Dakar ersetzen wir ab 2022 unser Engagement in der Formel E, denn wir wollen uns im elektrifizierten Motorsport den extremsten Bedingungen stellen. Im Jahr darauf wird Audi außerdem zu den 24 Stunden von Le Mans zurückkehren. Mit einem Sportwagen mit Hybridsystem werden wir in der neuen Le Mans Daytona Hybrid-Klasse (LMDh) an den Start gehen – und das zum ersten Mal gemeinsam mit Porsche. Für Motorsportfans wie mich ein historischer Moment.



Mit Blick auf die Serie ist diese Zusammenarbeit ein logischer Schritt. Wir arbeiten überall dort eng zusammen, wo es Sinn macht und Synergien ermöglicht. Auf der Produktseite, mit gemeinsamen Plattformen und Technologien, von denen beide Marken profitieren. Auch das ist ein Beleg für die neue Kultur der Zusammenarbeit im Volkswagen Konzern. Bei Audi möchten wir genau dafür stehen: für Offenheit und gegenseitige Wertschätzung. Daneben ist uns auch wichtig, dass wir an den Themen Integrität und Compliance nach dem erfolgreichen Abschluss des Monitorships weiter dranbleiben. Denn das ist die Grundlage.

Ein Highlight habe ich noch in meinem Rückblick. Ende des vergangenen Jahres ist die Produktion des e-tron GT\* in den Böllinger Höfen angelaufen. Der e-tron GT\* steht für unsere elektrische Zukunft bei Audi. Er ist der beste Beweis dafür, dass Elektromobilität richtig Spaß macht. Er verbindet Nachhaltigkeit mit Gänsehaut.

– Ende –



**Dr. Arno Antlitz**  
**Mitglied des Vorstands der AUDI AG**  
**Finanz und Recht**

**Rede zur Jahrespressekonferenz**  
**18. März 2021**

– Es gilt das gesprochene Wort –

Audi ist gut durch die Corona-Krise gekommen, denn wir haben auf die Pandemie schnell und entschlossen reagiert. Wir haben die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeitenden und deren Familien in den Mittelpunkt gerückt. Wir haben zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um unsere Prozesse und unsere operative Handlungsfähigkeit zu stabilisieren. Zudem haben wir unsere Liquidität und finanzielle Stabilität gesichert.

Trotzdem spüren wir die Auswirkungen der Corona-Krise deutlich in unseren Geschäftszahlen. Corona-Maßnahmen, die rückläufige Nachfrage unserer Kund\_innen und unterbrochene Lieferketten führten in der ersten Jahreshälfte zu hohen Absatzverlusten. Dank eines starken zweiten Halbjahres konnten wir diese Volumenverluste jedoch deutlich reduzieren.

Auf Gesamtjahressicht lagen unsere Auslieferungen mit rund 1,7 Millionen Fahrzeugen weltweit um nur noch 8 Prozent unter Vorjahr. Dabei kamen uns unsere attraktive Modellpalette, der umsichtig organisierte Wiederanlauf und die konsequente Umstellung auf digitale Vertriebsprozesse zu Gute. Taktgeber der Erholung an den weltweiten Pkw-Märkten war China, wo unsere Auslieferungen bereits im April das Vorjahresniveau übertrafen und auch im Corona-Jahr 2020 ein neuer Bestwert erreicht wurde. In Europa und den USA gewann die Erholung im zweiten Halbjahr an Fahrt.

Die Umsatzerlöse des Audi-Konzerns erreichten 50,0 Milliarden Euro. Für positive Impulse beim Umsatz sorgte die e-tron-Familie. Unser vollelektrisches SUV verzeichnete 2020 eine deutlich gesteigerte Nachfrage mit einem Zuwachs von rund 80 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Umsatzrückgang um 10 Prozent ist auf das rückläufige Absatzvolumen im ersten Halbjahr zurückzuführen. So lagen die Umsätze in den ersten sechs Monaten 2020 noch 29 Prozent im Minus. In der zweiten Jahreshälfte wurde der Vorjahreswert um 10 Prozent übertroffen.

Im Gesamtjahr 2020 erreichte unser Operatives Ergebnis 2,6 Milliarden Euro. Dies erachten wir vor dem Hintergrund der Corona-Krise als respektables Ergebnis. Das gilt auch für die Operative Umsatzrendite von 5,1 Prozent.



Der unterjährige Ergebnisverlauf spiegelt die Entwicklung der Märkte im Geschäftsjahr 2020 wider. So traf uns die Corona-Krise im ersten Quartal zunächst in China. Unser Ergebnis wurde zusätzlich von negativen Bewertungseffekten aus der Absicherung von Rohstoffen und Währung belastet.

Dann kamen das zweite Quartal und der weltweite Lockdown. Trotz vieler Maßnahmen auf der Kostenseite und beim Wiederanlauf der Produktion ergab sich ein Quartalsverlust in Höhe von 0,8 Milliarden Euro.

Im dritten Quartal machten sich die gute Kostenarbeit und unsere Restart-Maßnahmen auf der Absatzseite positiv bemerkbar und wir haben kumuliert den Break-even überschritten.

Im vierten Quartal konnten wir zeigen, wozu Audi in der Lage ist. Mit einer Rendite von 14,7 Prozent war das vierte Quartal ein Rekordquartal. Hierzu haben im Wesentlichen drei Umstände beigetragen: Unser Produkt-Momentum und Nachholeffekte in den Märkten führten zu hohen Fahrzeug-Absätzen. Wir haben unsere strikte Kosten- und Investitionsdisziplin auch zum Jahresende beibehalten. Zusätzlich haben nun Bewertungseffekte aus Rohstoffen positiv gewirkt.

Welche Faktoren haben zu diesem Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr geführt?

Der Corona-bedingte Absatzrückgang stellte mit 1,9 Milliarden Euro die mit Abstand größte Ergebnisbelastung im Geschäftsjahr 2020 dar. Die bereits erwähnten Effekte aus Währungs- und Rohstoffeinflüssen haben das Operative Ergebnis um weitere 0,3 Milliarden Euro belastet. Nachteilig wirkten darüber hinaus geringere Materialkosteneinsparungen mit 0,5 Milliarden Euro. Darin enthalten sind Aufwendungen zur Stabilisierung unserer Lieferketten insbesondere im ersten Halbjahr. Sondereinflüsse in Verbindung mit der Diesel-Thematik haben unser Ergebnis mit 0,2 Milliarden Euro belastet.

Erheblich positiv wirkte die verstärkte Kostendisziplin. So konnten wir unsere Fixkosten deutlich reduzieren, ohne Abstriche bei wichtigen Zukunftsprojekten zu machen. Hierbei spielte der Audi Transformationsplan eine wichtige Rolle. Im Corona-Jahr 2020 gelang uns insbesondere eine Optimierung unserer ausgabenwirksamen Sachgemeinkosten, wie zum Beispiel für Dienstleistungen, Reisekosten und Marketing. Seit seinem Beginn 2018 hat das Programm bereits 7 Milliarden Euro eingespielt und leistet damit einen wichtigen Beitrag für unsere Profitabilität.

Zusätzlich haben wir die indirekten Personalkosten reduziert. Im Rahmen der 2019 beschlossenen Grundsatzvereinbarung Audi.Zukunft haben mehr als 1.300 Mitarbeitende zum 1. Juli 2020 das Vorruhestandsprogramm angenommen.

Für das Jahr 2020 standen in Summe 2,6 Milliarden Euro Operatives Ergebnis in unseren Büchern.

Keine Kompromisse haben wir bei unseren Forschungs- und Entwicklungsleistungen gemacht. Die Reduzierung um 17 Prozent ist im Wesentlichen auf drei Effekte zurückzuführen: Erstens auf die Bündelung der Softwareentwicklung innerhalb des Konzerns bei der Car.Software Organisation, zweitens auf Effizienzsteigerungen in der Technischen Entwicklung und drittens auf die konsequente Nutzung von Synergien.



Eine Stärke von Audi war auch 2020 die Cash-Generierung: Mit 4,6 Milliarden Euro erreichte der Netto-Cashflow ein starkes Niveau und lag deutlich über Vorjahr. Darin spiegelt sich unsere strikte Investitionsdisziplin und unser umsichtiges Management der Fahrzeug-Bestände wider. So haben wir die Sachinvestitionen deutlich – um circa 30 Prozent – auf 1,9 Milliarden Euro reduziert, vor allem bei Strukturinvestitionen. Die Sachinvestitionsquote lag 2020 bei 3,8 Prozent und damit mehr als 1 Prozentpunkt unter Vorjahr.

Zudem haben wir die Produktion nachfrageorientiert gesteuert und unsere Vorräte um 9,3 Prozent gegenüber dem Jahresende 2019 abbauen können. Konzerninterne Beteiligungsveräußerungen von rund 1,5 Milliarden Euro wirkten sich ebenfalls deutlich positiv aus. Bereinigt um diesen Sondereffekt läge unser Netto-Cashflow trotz Corona-Krise nahezu auf Vorjahresniveau – ein klarer Beleg für die Robustheit unseres Unternehmens.

2021 wollen wir an das starke Momentum vom Jahresende anknüpfen. Dabei wissen wir: Es bleibt herausfordernd. Es bleiben Unsicherheiten in der weiteren Entwicklung der Pandemie. Und das gilt auch für mögliche Auswirkungen auf die konjunkturelle Entwicklung und die Pkw-Gesamtmärkte weltweit. Ein weiteres Risiko besteht bezüglich der ausreichenden Versorgung mit Halbleitern in der gesamten Automobilindustrie. Wir sind bestrebt, die operativen Auswirkungen aus der aktuellen Unterversorgung so gering wie möglich zu halten und im Jahresverlauf so gut wie möglich zu kompensieren. Wir wollen 2021 auch bei den Auslieferungen der Marke Audi und bei den Umsatzerlösen zulegen. Wir erwarten eine Operative Umsatzrendite zwischen 7 und 9 Prozent.

Wir werden den Weg strikter Investitions- und Kostendisziplin weiter beschreiten. Dabei gehen wir mit Augenmaß vor und priorisieren konsequent Zukunftsinvestitionen. Wir erhöhen unsere Vorleistungen in Produkte und Zukunftstechnologien: Statt bisher 5 bis 6 Prozent sehen wir künftig 6 bis 7 Prozent der Umsatzerlöse für Forschung und Entwicklung vor. Zur Finanzierung dieser Transformation reduzieren wir unseren Zielkorridor für die Sachinvestitionen um einen Prozentpunkt auf 4 bis 5 Prozent der Umsatzerlöse. Wir untermauern unseren Innovationsanspruch und forcieren unseren Wandel hin zum Anbieter von vernetzter, nachhaltiger Premiummobilität.

Für den Netto-Cashflow erwarten wir 2021 ein Niveau zwischen 3,5 und 4,5 Milliarden Euro. Mit der vollständigen Erholung und einer Rückkehr der Pkw-Märkte auf Vor-Krisen-Niveau rechnen wir 2022. Davon wollen wir profitieren und gleichzeitig unseren Marktanteil ausbauen – dank unseres emotionalen Produktportfolios. Für 2022 streben wir wieder eine Rendite innerhalb unseres strategischen Zielkorridors von 9 bis 11 Prozent an. Denn nur eine nachhaltige Profitabilität schafft den Freiraum für notwendige Investitionen in die Zukunft.

Mit 35 Milliarden Euro über den gesamten Planungszeitraum bis 2025 bleiben unsere Vorleistungen trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds auf hohem Niveau. Die Hälfte – rund 17 Milliarden Euro – entfällt auf Zukunftstechnologien, davon 10 Milliarden Euro für Elektromobilität. 5 Milliarden Euro sehen wir für die Hybridisierung vor. Bis 2025 planen wir ein Angebot von mehr als 20 vollelektrischen Modellen im Markt sowie einen weiteren Ausbau des PHEV-Portfolios. Jeder dritte ausgelieferte Audi wird 2025 unserer Planung zufolge ein Elektro- oder Hybridauto sein.



Weitere 3 Milliarden Euro entfallen auf die Digitalisierung. In diesem Zukunftsfeld profitiert Audi von der Bündelung fahrzeugbezogener Softwarekompetenzen bei der Car.Software Organisation. Die neue Volkswagen-Konzerngesellschaft entwickelt eine einheitliche Elektronikarchitektur und ein Betriebssystem für alle Marken.

Unsere Investitionsplanung spricht eine deutliche Sprache: Wir machen keine Abstriche bei der Produksubstanz und priorisieren Zukunftsthemen. Audi wird elektrisch, digital, nachhaltig.

Die wirtschaftliche Skalierung der Elektromobilität ist dabei ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg. Hierfür nutzt Audi konzernweite Synergien und setzt auf markenübergreifende Plattformen. Gemeinsam mit Porsche nutzen wir die Premium Platform Electric, kurz PPE, mit einem Planvolumen von bis zu 7 Millionen Fahrzeugen bis 2030 in der Ober- und Luxusklasse. Für die Kompakt- und Mittelklasse nutzen wir den MEB, den Modularen E-Antriebs-Baukasten. Diese Plattform setzt schon ab 2021 mit unserer neuen Q4 e-tron-Familie ein.

Mit Blick auf die Zukunft freue ich mich, dass wir bei Audi klare Prioritäten gesetzt haben: Wir zielen nachhaltig auf eine Operative Umsatzrendite zwischen 9 und 11 Prozent. Wir treiben unsere Produktoffensive bei der E-Mobilität und die Digitalisierung in unseren Produkten und Prozessen voran. Dabei nutzen wir Konzernsynergien bei Hard- und Software zum Wohle unserer Kund\_innen. Wir optimieren unsere Kostenbasis. Wir investieren weiter in die Marke Audi und verbessern so unsere Positionierung. Und wir entwickeln unsere Unternehmenskultur weiter. Integrität und Compliance sind fest verankerte Bestandteile unserer Strategie und unserer Kultur.

Das ist meine letzte Jahrespressekonferenz als Audi CFO. Es war eine Ehre und ein Privileg, für diese wunderbare Marke und mit diesem Team um Markus Duesmann arbeiten zu dürfen. Ich werde ab April den Weg von Audi in neuer Funktion begleiten: Den Weg in eine emissionsfreie, digitale und profitable Zukunft. Davon bin ich fest überzeugt.

– Ende –





**Markus Duesmann**  
**Vorsitzender des Vorstands**  
**und Vorstand für Baureihen der AUDI AG**

**Rede zur Jahrespressekonferenz**

**18. März 2021**

**Teil 2**

– Es gilt das gesprochene Wort –

Sie haben es gehört. Audi blickt trotz eines anspruchsvollen Geschäftsjahres optimistisch nach vorne. Wir bekennen uns eindeutig zu nachhaltiger Premiummobilität. Unser Fokus liegt klar auf batterieelektrischen Autos, die wir jetzt Jahr für Jahr auf die Straße bringen. 2021 nimmt unsere E-Offensive dazu weiter Fahrt auf. Erstmals werden mehr als die Hälfte aller neu eingeführten Modelle voll elektrisch angetrieben sein. Wir bringen in diesem Jahr vier neue Modelle in die Märkte: e-tron GT\*, RS e-tron GT\*, Q4 e-tron\*\* und Q4 Sportback e-tron\*\*. Damit steigern wir die Zahl unserer vollelektrischen Modelle auf mehr als das Doppelte, von drei auf sieben. Der Q4 e-tron\*\* ist unser Angebot für den Einstieg in die elektrische Welt von Audi. Ich freue mich schon jetzt auf die Präsentation im April. Insgesamt erhöhen wir die Zahl unserer elektrisch angetriebenen Modelle bis 2025 deutlich. Wir planen mehr als 20 vollelektrische Modelle sowie einen zügigen Ausbau des Plug-in-Hybrid-Portfolios. Plug-in-Hybride sind für uns als Brückentechnologie vor allem in Europa weiterhin relevant. Wir bauen unser Angebot in diesem Jahr deshalb auf mehr als ein Dutzend PHEV-Modelle aus. In gut jeder zweiten Verbrenner-Baureihe gibt es dann ein entsprechendes Modell. Bei Audi verfügen 2021 dann mehr als 80 Prozent der Baureihen über einen elektrifizierten Antrieb.

Parallel zu unserem Angebot ist auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur in vollem Gange. Die Politik hat dafür in letzter Zeit wichtige Impulse gesetzt – das ist ihr Beitrag zur Transformation hin zur E-Mobilität. Der Beitrag unserer Kund\_innen ist der Abschied vom Verbrenner und die persönliche Kaufentscheidung für ein Elektroauto. Unseren Beitrag als Audi und Volkswagen Konzern sehen wir darin, E-Mobilität attraktiv und profitabel zu gestalten. Unsere Anstrengung gilt daher der größtmöglichen Skalierbarkeit, unter anderem bei Batteriesystemen und Plattformen. Das erste Artemis-Modell wird eine neue Technologie im Bereich Batterie an Bord haben, das neue Einheitszellformat für den Konzern. Bei den Plattformen gehen wir schrittweise vor. Nach dem Modularen E-Antriebs-Baukasten, dem MEB, starten wir im nächsten Jahr mit der Premium Platform Electric, der PPE. In nächsten Schritt werden wir die E-Modelle aller Marken des Volkswagen Konzerns auf einer gemeinsamen flexiblen Plattform zusammenführen. Das wird unsere Aufgabe für die kommenden Jahre. Mit dem Green Deal wird Europa Vorreiter der Transformation hin zu E-Mobilität. Wir wollen dabei eine führende Rolle einnehmen.

Auch in China hat unsere Elektro-Offensive bereits begonnen. In den kommenden Jahren werden wir weitere Modelle der e-tron-Familie in China anbieten oder lokalisieren. Bis 2025 bauen wir unser Portfolio



so auf sieben lokal produzierte reine E-Modelle aus. Mit unserem Partner FAW haben wir ein neues Unternehmen gegründet, die Audi FAW New Energy Vehicle Company. Ab 2024 starten wir gemeinsam die lokale Produktion von Elektroautos auf der PPE-Plattform. Der Baubeginn für das neue Werk in Changchun ist für diesen Mai geplant. Vertriebs- und Marketingaktivitäten in China bündelt künftig eine neue Vertriebsgesellschaft, die FAW Audi Sales Company. Sie verantwortet den Verkauf von E-Autos des neuen Kooperationsunternehmens und vereint neue Geschäftsfelder unter einem Dach. Mit dem Hauptsitz in Hangzhou haben wir uns bewusst für eine der dynamischsten und innovationsstärksten Regionen des Landes entschieden. Gemeinsam mit Werner Eichhorn, unserem Chef von Audi China, treiben wir die Neuausrichtung des China-Geschäfts stark voran. Gerade im Premium-Segment sehen wir in China weiterhin großes Potenzial. Mit zusätzlichen Modellen werden wir mit unseren Partnern FAW und SAIC neue Segmente erschließen und uns noch intensiver auf die Bedürfnisse der chinesischen Kund\_innen fokussieren.

Von China zurück nach Deutschland. Der Standort Ingolstadt befindet sich mitten in den Vorbereitungen auf die Produktion rein elektrischer Modelle. Beispielsweise wird der alte A3-Karosseriebau aktuell zum PPE-Karosseriebau umgebaut. Das erste reine E-Modell, das ab 2022 in Ingolstadt vom Band fährt, ist der Q6 e-tron\*\*. Mit dem Start dieses Modells bauen wir auf einer Montagelinie ausschließlich reine E-Autos. Dafür errichten wir auch eine eigene Batteriemontage in unmittelbarer Nähe zur Montage. Auch hier laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Aktuell werden ca. 70 Roboter installiert, verkabelt, programmiert und in Betrieb genommen.

In der Transformation hin zu Zukunftstechnologien haben wir weltweit seit 2017 rund 28.000 Mitarbeitende für die E-Mobilität qualifiziert. Im vergangenen Jahr nochmal zusätzlich 3.000. Schritt für Schritt bereiten wir auch unseren zweiten deutschen Standort Neckarsulm auf die Elektrifizierung vor. Mit den Plug-in- und den Mild-Hybriden in A6, A7 und A8 hat das Werk schon heute die höchste Dichte an elektrifizierten Modellen an einem Audi-Standort. Seit Ende 2020 entsteht in Neckarsulm außerdem das erste vollelektrische Audi-Modell an einem deutschen Standort: der e-tron GT\*. Unser Standort Győr in Ungarn produziert bereits die Plug-in-Hybride von Audi Q3\* und Q3 Sportback\* und E-Antriebe für den e-tron\*. Mit neuen Produkten und innovativen Technologien in der E-Motoren-Produktion sichern wir die Zukunft der Antriebsfertigung vor Ort. Győr wird künftig die Produktion der neuen Generation von E-Antrieben für Modelle der PPE-Plattform übernehmen. Das ist mit Blick auf den wachsenden Markt für Elektroautos ein wichtiger Wettbewerbsvorteil.

Insgesamt hilft uns die internationale Aufstellung des Audi-Konzerns bei der kraftvollen Umsetzung unserer E-Roadmap. Jeder Standort leistet seinen Beitrag. Parallel zu der Elektrifizierung unserer Werke machen wir auch bei der Entwicklung zukunftsweisender E-Modelle Tempo. Nach knapp einem Dreivierteljahr haben wir im Artemis-Projekt einen wichtigen Meilenstein erreicht: Für das erste Artemis-Modell für 2024 haben wir die Konzeptphase erfolgreich abgeschlossen. Das Fahrzeugprojekt wird nun in der Technischen Entwicklung realisiert. Das Modell hat für die zugehörige Baureihe eine herausragende Bedeutung. Unter anderem ist es führend für die Weiterentwicklung unserer Elektronikarchitektur. Artemis konzipiert darüber hinaus innovative Entwicklungsmethoden, -prozesse und Tools.

Die Car.Software Organisation entwickelt parallel das neue, einheitliche Betriebssystem für das erste Artemis-Modell. Diese neue Software kommt perspektivisch in alle folgenden Konzernmodelle. Mit ihren rund 4.000 Mitarbeitenden wird die Car.Software Organisation gemeinsam mit den Marken neue



technologische Standards für die Automobilindustrie setzen. Sie bündelt als starker Technologiepartner zentrale Kompetenzen und ermöglicht enorme Skaleneffekte, beispielsweise beim automatisierten Fahren, das ab Mitte des Jahrzehnts eine immer wichtigere Rolle spielen wird. Gerade in diesem Bereich setzt die Car.Software Organisation auf eine strategische Partnerschaft. Gemeinsam mit Microsoft baut sie eine Cloud-basierte „Automated Driving Platform“ auf. Diese nutzt Cloud- und Datendienste, um automatisierte Fahrfunktionen schneller realisieren zu können. Persönlich ist mir dabei sehr wichtig, dass wir neue Technologien verantwortungsvoll einsetzen. Das bedeutet, dass wir vollautomatisierte Fahrfunktionen erst ausrollen, wenn sie ausreichend getestet und sicher sind.

Teampplay und Konzernsynergien machen uns stark. Die Car.Software Organisation ist ein Beispiel dafür. Ein weiteres Beispiel wird in Zukunft die engere Zusammenarbeit zwischen Audi und Bentley sein. Zum 1. März hat Audi die Managementverantwortung für die britische Marke übernommen. Gemeinsam werden wir das zentrale Zukunftsthema Nachhaltigkeit vorantreiben. Bei der Elektrifizierungsstrategie von beiden Marken wollen wir signifikante Synergien heben. Porsche und Bentley haben in der Markengruppe „Sport & Luxury“ hervorragende Arbeit geleistet, auf die wir jetzt aufsetzen können. Dafür danke ich den Teams bei Porsche und Bentley. Bentley ist eine Marke mit einer einzigartigen Geschichte und DNA. Wir sehen es als unsere Verantwortung, Bentley auf dem Weg zur weltweit nachhaltigsten Luxusmarke im Automobilbereich zu unterstützen. Bei der langfristigen Entwicklung traditionsreicher Marken können wir auf unsere Erfahrung mit Lamborghini und Ducati zurückgreifen. Mit dem Erfolg von Lamborghini hat Audi bewiesen, dass anhaltende finanzielle Erfolge im „Ultra Luxury“-Segment möglich sind. Über die Jahre hat sich sowohl bei Audi als auch bei Lamborghini eine gegenseitige Identifikation für die jeweilige Marke gebildet. Dieses Gemeinschaftsgefühl ist uns auch mit Bentley wichtig.

Noch ein paar abschließende Worte zum Ausblick. Corona wird uns auch 2021 weiter begleiten. Gleichzeitig stellen wir uns neu auf und gestalten mit voller Kraft die Transformation von Audi. Die Pandemie hat die Verantwortung unserer Branche als Schlüsselindustrie noch deutlicher in den Fokus gerückt. Wir haben einen enormen Hebel, um die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands und Europas anzukurbeln. Umso mehr müssen wir unser Geschäftsmodell jetzt zukunftsfähig aufstellen. Nur eine gesunde Autoindustrie kann nachhaltige Mobilität gestalten. Das ist unsere Verantwortung für alle, die im vergangenen Jahr mit unermüdlichem Einsatz an der Zukunft von Audi gearbeitet haben. Auch in diesem Jahr gibt es wieder die Audi Ergebnisbeteiligung, die für Facharbeitende in den deutschen Werken 1.080 Euro beträgt. Zusätzlich zahlt Audi den Tarif-Beschäftigten als Zeichen der Wertschätzung für ihren Einsatz während der Corona-Pandemie einmalig 1.200 Euro.

In diesem Jahr feiert unser Markenclaim „Vorsprung durch Technik“ seinen 50. Geburtstag. In den vergangenen Monaten wurde ich oft in Interviews gefragt, ob Audi weiter für „Vorsprung durch Technik“ steht. Meine Antwort: Ja. Design, elektrischer Antrieb, Qualität. Hier haben wir heute schon Vorsprung. Bei Vernetzung und Digitalisierung holen wir auf. Audi als starke Marke und wir zusammen, haben das Potenzial dazu. Wir werden die Transformation unserer Branche führend gestalten. Wir werden alles dafür geben, unser Versprechen einzulösen. Für Vorsprung, der über technologische Innovationen hinausgeht und über herausragende Autos, die die Herzen unserer Kund\_innen erreichen.

– Ende –



## Kontakt

### Antje Maas

Kommunikation Unternehmen

Tel.: +49 841 89-34084

antje.maas@audi.de

## Verbrauchsangaben der genannten Modelle

*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

### Audi Q3 45 TFSI e

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,7 - 1,4;

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,0 - 14,4;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 39 - 32

### Audi Q3 Sportback 45 TFSI e

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,7 - 1,4;

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,9 - 14,6

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 38 - 33

### Audi e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,3 - 21,0 (NEFZ);

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### Audi e-tron Sportback

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 23,9 - 20,6 (NEFZ);

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### Audi e-tron GT quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6 - 18,8 (NEFZ), 21,6 - 19,9 (WLTP);

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### Audi RS e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2 - 19,3 (NEFZ), 22,5 - 20,6 (WLTP);

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### Lamborghini Urus

Kombinierter Verbrauch: 12,7 l/100km;

Kombinierte CO<sub>2</sub>-Emissionen: 325 g/km (WLTP)



Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.