Halbjahresfinanzbericht 2010

1. Januar bis 30. Juni 2010

Audi
Vorsprung durch Technik

Kennzahlen Audi Konzern

		1–6/2010	1–6/2009	Veränderung in %
Produktion	Automobile	**567.658**	432.051	31,4
	Motoren	**877.074**	662.018	32,5
Auslieferungen an Kunden [1]	Automobile	**666.642**	570.214	16,9
Marke Audi [1]		**554.939**	465.804	19,1
Deutschland		**108.113**	113.882	– 5,1
Außerhalb Deutschlands [1]		**446.826**	351.922	27,0
Marke Lamborghini		**674**	825	– 18,3
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns		**111.029**	103.585	7,2
Belegschaft [1]	Durchschnitt	**58.182**	57.913	0,5
Umsatzerlöse	Mio. EUR	**17.565**	14.527	20,9
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	**1.331**	823	61,6
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	**1.414**	994	42,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	**994**	697	42,6
Operative Umsatzrendite	Prozent	**7,6**	5,7	
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	**8,0**	6,8	
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	**788**	863	– 8,7
Aktivierte Entwicklungskosten		**314**	297	5,6
Abschreibungen	Mio. EUR	**1.153**	850	35,7
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	**2.617**	2.215	18,1
		30.6.2010	31.12.2009	
Bilanzsumme	Mio. EUR	**28.820**	26.550	8,5
Eigenkapitalquote	Prozent	**37,5**	40,0	

1) Der Vorjahreswert wurde geringfügig angepasst.

Hinweis: Alle Zahlen sind jeweils für sich gerundet, was bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

VORWORT

Rupert Stadler,
Vorsitzender des Vorstands

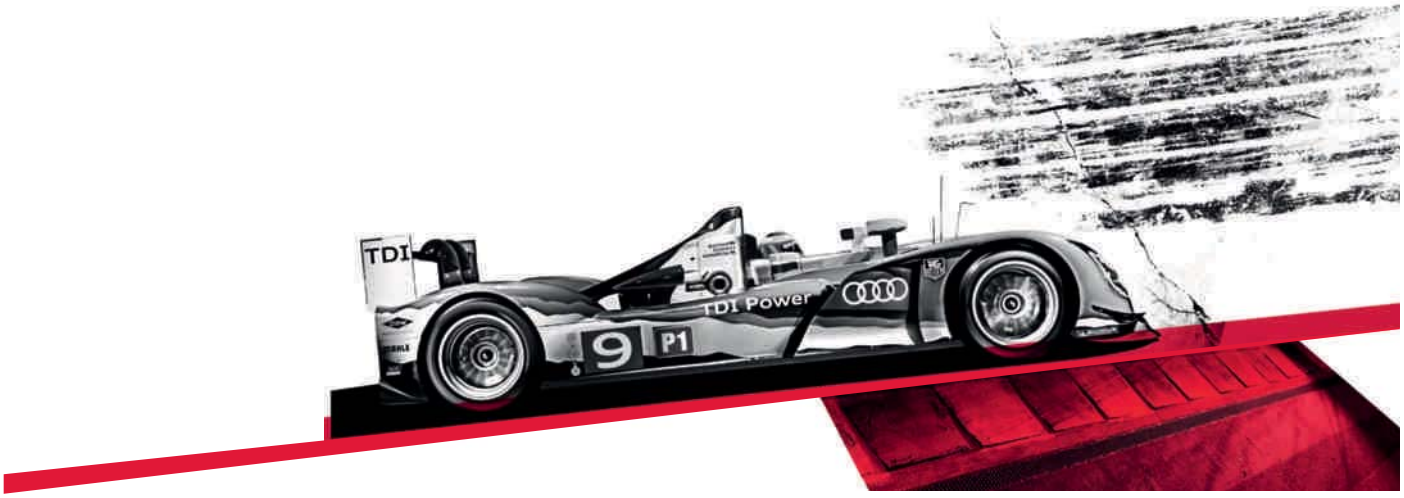
Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,
liebe Leserinnen und Leser,

Erfolg mit Substanz, das ist das Credo von Audi – und wir halten uns daran. Deshalb stehen wir heute auch im Vergleich zum Wettbewerb stärker da denn je, deshalb ist Audi in der Spitzengruppe der automobilen Premiumliga unterwegs.

Die Weltwirtschaft befindet sich noch immer in einer labilen Phase. Zwar erholen sich die Automobilmärkte, doch die einzelnen Regionen entwickeln sich sehr unterschiedlich. Asien und Nordamerika werden das Wachstum treiben, während wir in Westeuropa aufgrund des Auslaufens der staatlichen Maßnahmen zur Konjunkturbelebung einen Absatzrückgang erleben.

Audi hat die Chancen im ersten Halbjahr 2010 erneut voll ausgeschöpft: Wir haben unsere Auslieferungen in vielen Regionen der Welt um zweistellige Prozentwerte gesteigert, dabei die Entwicklung der jeweiligen Gesamtmärkte übertroffen und das beste erste Halbjahr unserer Unternehmensgeschichte bei den Auslieferungen erzielt. Von Januar bis Juni lagen die Verkaufszahlen mehr als 19 Prozent über denen des Vorjahres, und zwar bei nahezu 555.000 Einheiten. Diese Entwicklung schlägt sich auch in den Ergebnisgrößen nieder: Wir haben hier alle wesentlichen Kennziffern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesteigert, das Operative Ergebnis beträgt 1.331 Millionen Euro, die Operative Umsatzrendite 7,6 Prozent. Für das Gesamtjahr gehen wir davon aus, bei den Auslieferungen die 1-Millionen-Marke des Rekordjahres 2008 zu überspringen – und zwar deutlich – und ein starkes Ergebnis einzufahren.

Wir haben in Westeuropa unsere Marktführerschaft behauptet. Auch in den USA stärken wir unsere Marktposition mit guten Zahlen. Dieser Trend wird anhalten, denn wir wissen, dass die US-Händler Audi als die Premiummarke mit dem größten Potenzial sehen – und sie werden entsprechend in exklusive Händlerbetriebe investieren. China hat Deutschland als größten Absatzmarkt



Im schnellsten Rennen der Le-Mans-Geschichte ist Audi der neunte Triumph gelungen.

überholt, hier verzeichnen wir Wachstumsraten von über 60 Prozent und führen das Premiumsegment weiter klar an. Auch in zahlreichen kleineren Märkten erleben wir ein starkes Wachstum.

Audi bereitet seinem Wachstum konsequent den Boden und investiert auf hohem Niveau in neue Produkte und Zukunftstechnologien: Für den Zeitraum 2010 bis 2012 sprechen wir hier von mehr als 5,5 Milliarden Euro. Rund 80 Prozent davon fließen direkt in neue Produkte, in die Optimierung konventioneller Antriebe sowie in künftige Antriebstechnologien und in den Leichtbau.

„Auch der A1 ist ein Vollblut Audi, Zentimeter für Zentimeter progressiv, sportlich, hochwertig, das erste echte Premiummodell in seinem Segment."
Rupert Stadler

Wir haben derzeit das breiteste Produktportfolio aller Premiummarken. Die Bandbreite reicht vom neuen Flaggschiff A8, das wir erfolgreich in den Markt eingeführt haben, bis hin zum neuen A1, der in der zweiten Jahreshälfte einen weiteren Schub bringen wird. Diese beiden Modelle sind dabei keine Antipoden: Auch der A1 ist ein Vollblut Audi, Zentimeter für Zentimeter progressiv, sportlich, hochwertig, das erste echte Premiummodell in seinem Segment. Der A1 ist ein elementarer Bestandteil unserer Wachstumsstrategie, mit ihm werden wir viele neue, junge Kunden an die Marke heranführen. Und noch ein neues Modell wird die Begeisterung für die Marke weiter anfachen: der A7 Sportback. Das fünftürige Coupé der Luxusklasse feierte Ende Juli Weltpremiere, schließt die Lücke zwischen A6 und A8 und verschmelzt zwei Welten: Es ist hochfunktional – und gleichzeitig unsere neue Design-Ikone, die in direkter Linie zu Audi TT und A5 Coupé steht.

Ob A1, A7 oder A8, wir lösen unser Markenversprechen „Vorsprung durch Technik" immer wieder aufs Neue ein. So auch beim härtesten Langstreckenrennen der Welt, den 24 Stunden von Le Mans: Im Juni fuhren wir hier unseren neunten Sieg ein und eroberten das gesamte Siegertreppchen. Dieser Erfolg basiert auf einer extrem zuverlässigen und effizienten Technologie, auf einer hervorragenden Strategie, auf Besonnenheit und auf einer herausragenden Mannschaftsleistung. Qualitäten, die bei uns in Serie sind.

Die kontinuierliche Optimierung herkömmlicher Antriebe ist von größter Bedeutung – auch wenn das in der öffentlichen Wahrnehmung oft anders empfunden wird. Doch bis eine nennenswerte Zahl Elektroautos auf den Straßen fahren wird, dauert es noch einige Jahre. Deshalb bringt es zunächst den größten Effekt, die Emissionen bei Autos mit Verbrennungsmotoren weiter zu senken.

Mit jeder neuen Motorengeneration erzielen wir große Effizienzsprünge. Das TT Coupé mit 2,0-Liter-TFSI-Motor* verbraucht rund 15 Prozent weniger Kraftstoff als der Vorgänger, beim Q7 mit neuer Motorengeneration sind es bis zu 19 Prozent* und beim RS 5 sind es gegenüber dem RS 4 sogar 30 Prozent*. Wir trimmen dabei das gesamte Automobil mit unserem Modularen Effizienzbaukasten auf Sparsamkeit. Zum Beispiel mit Start-Stopp-Automatik, neuem Thermomanagement, Bremsenergie-Rückgewinnung und ganz essenziell: mit Leichtbau.

Gleichzeitig treiben wir die Elektrifizierung des Antriebsstrangs voran. Ende 2010 werden wir den Q5 hybrid vorstellen und Anfang 2011 in den Markt einführen. In Genf haben wir im März den seriennahen A8 hybrid und die Konzeptstudie A1 e-tron präsentiert. Der A8 hybrid hat die souveränen Fahrleistungen eines großen

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Sechszylinders, sein Verbrauch beträgt im Mittel aber nur 6,2 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (144 Gramm CO_2/km). Der A1 e-tron mit Elektroantrieb und Wankelmotor als Range Extender kommt im Mittel mit 1,9 Litern Benzin auf 100 Kilometer aus (45 Gramm CO_2/km). Und schließlich: 2012 geht unser Elektrosportwagen e-tron in Kleinserie. Dieses Modell wird unseren Aufbruch in die Mobilität der Zukunft markieren, e-tron wird dabei zu unserem Markennamen für Elektromobilität.

Eine starke Bestätigung unserer Innovationsstrategie haben wir Anfang Juni bei der Michelin Challenge Bibendum 2010 erfahren, dem weltweit anerkannten Forum für nachhaltige Mobilität. Audi erzielte hier bei einer Öko-Rallye gegen 80 weitere teilnehmende Fahrzeuge den Gesamtsieg mit einem A5 Leichtbau-Prototypen. Dazu erhielt der Audi e-tron einen Preis für das beste Design. Das zeigt einmal mehr: Audi steht für „Vorsprung durch Technik“ und für automobile Leidenschaft – und diese Werte transportieren wir in die Zukunft.

„Audi wird die Premiummarke Nummer 1. Für dieses Ziel haben wir unsere Unternehmensstrategie evolutionär weiterentwickelt und die Strategie 2020 mit einer klaren Mission überschrieben ...“
Rupert Stadler

Doch Premium bedeutet mehr als absolute Spitzenprodukte. Premium bedeutet, herausragenden Service und ein einzigartiges Markenerlebnis zu bieten. Auch hier wird Audi neue Wege gehen, um sich vom Wettbewerb zu differenzieren und einen emotionalen Mehrwert zu erzeugen. Das Ziel ist klar: Audi wird die Premiummarke Nummer 1. Für dieses Ziel haben wir unsere Unternehmensstrategie evolutionär weiterentwickelt und die Strategie 2020 mit einer klaren Mission überschrieben: „Wir begeistern Kunden weltweit“ – durch innovative und emotionale Produkte, eine konsequent am Kunden ausgerichtete Organisation sowie das beste Markenerlebnis, das auch den besten individuellen Service mit einschließt.

Audi feiert dieses Jahr 30 Jahre quattro. Es gibt kaum ein besseres Sinnbild für die Stärke unseres Unternehmens, unserer Marke: Audi fährt mit hervorragender Bodenhaftung und stabiler Kurvenlage selbst durch unwegsames Gelände und arbeitet sich zielstrebig an die Spitze im Wettbewerb vor.

Herzlichst

„Vorsprung durch Technik“ neu definiert: der Audi A7

Zwischenlagebericht des Audi Konzerns
vom 1. Januar bis 30. Juni 2010

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN
WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft hat sich im ersten Halbjahr 2010 schneller als erwartet von der globalen Wirtschaftskrise erholt. Als wichtige Einflussfaktoren erwiesen sich dabei die weiterhin expansiv ausgerichtete Geldpolitik und umfangreiche Konjunkturprogramme in zahlreichen Ländern. Das Zentrum des weltwirtschaftlichen Wachstums bildeten die asiatischen Schwellenländer.
So zeigte die Wirtschaftsentwicklung in Westeuropa nach dem starken Einbruch in der Vorjahresperiode wieder einen leichten Aufwärtstrend. Insbesondere die Staatsschuldenkrise in mehreren EU-Ländern belastete das Wirtschaftsklima deutlich.
In Deutschland hat sich die moderate Konjunkturerholung bis zur Jahresmitte 2010 verstärkt. Wichtige Impulse kamen dabei von den Exporten, die infolge des Aufschwungs der Weltwirtschaft zulegten. Dagegen schwächte sich der private Konsum ab.
Nach der tiefen Rezession des Vorjahres ist die Wirtschaft in den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas ebenfalls in eine Erholungsphase eingetreten.
In den USA setzte sich der im Sommer 2009 begonnene Aufschwung bis zur Jahresmitte 2010 weiter fort. Mit dem Abklingen der Finanz- und Immobilienkrise lieferte auch der private Konsum wieder einen stärkeren Wachstumsbeitrag, wenngleich die Konjunkturerholung bislang nur zu einer leichten Verringerung der hohen Arbeitslosenquote führte.
Die chinesische Wirtschaft verzeichnete ein anhaltend hohes Wachstum, das vom anziehenden Export wie auch zunehmend von der Inlandsnachfrage getragen wurde. In Japan erholte sich die Konjunktur nicht zuletzt dank der stark gewachsenen Ausfuhren deutlich.

AUTOMOBILMÄRKTE

Im Zuge des weltwirtschaftlichen Aufschwungs wies die globale Pkw-Nachfrage im ersten Halbjahr 2010 wieder eine Aufwärtstendenz auf. Vor allem die asiatischen Pkw-Märkte expandierten weiter mit hoher Dynamik, während sich das Absatzvolumen in den USA und den meisten Ländern Westeuropas gegenüber dem krisenbedingt niedrigen Vorjahresniveau deutlich erholte.
Die Marktentwicklung im westeuropäischen Ausland war im Berichtszeitraum nochmals stark von der Wirkung staatlicher Stützungsmaßnahmen geprägt. Während diese vor allem im ersten Quartal 2010 noch für hohe Zuwächse bei den Pkw-Neuzulassungen sorgten, ließ mit dem Ende dieser Förderprogramme im zweiten Quartal auch die Marktdynamik in den großen Automobilmärkten spürbar nach. Insgesamt erhöhten sich die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa (ohne Deutschland) um 13,8 Prozent auf insgesamt 5,6 Mio. Fahrzeuge.
In Deutschland führte dagegen das Auslaufen der bis September 2009 gewährten Umweltprämie bereits im ersten Halbjahr 2010 zu einem starken Nachfragerückgang gegenüber dem Rekordwert des Vorjahres um 28,7 Prozent auf knapp 1,5 Mio. Pkw.
In den Ländern Zentral- und Osteuropas setzte sich die sehr schwache Automobilkonjunktur des Vorjahres weiter fort. Dabei wiesen zahlreiche Pkw-Märkte Einbußen bei den Neuzulassungen im zweistelligen Bereich auf. In Russland erreichte der Automobilmarkt mit 0,7 Mio. Pkw im ersten Halbjahr trotz der positiven Impulse einer eingeführten Verschrottungsprämie nur das niedrige Vorjahresniveau.
Der Automobilabsatz in den USA erhöhte sich infolge der wieder verbesserten wirtschaftlichen Situation deutlich gegenüber dem niedrigen Niveau des ersten Halbjahres 2009. So lagen die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtszeitraum bei 5,6 Mio. Einheiten, ein Zuwachs um 16,7 Prozent.
Das Wachstumszentrum der globalen Automobilnachfrage bildete erneut die Region Asien-Pazifik. Vor allem der chinesische Pkw-Markt verzeichnete einen steilen Anstieg um 45,6 Prozent auf 5,3 Mio. Fahrzeuge, auch wenn die Dynamik zuletzt etwas nachgelassen hatte. Eine positive Entwicklung zeigte der seit Längerem rückläufige Pkw-Markt in Japan. Das Neuzulassungsvolumen erholte sich dort dank Steuervergünstigungen und einer Umweltprämie mit einem Plus von 23,2 Prozent auf 2,3 Mio. Pkw vom starken Rückgang im Vorjahreszeitraum.

Audi R8 GT*

PRODUKTION AUF REKORDNIVEAU

Der Audi Konzern steigerte die Fahrzeugproduktion im ersten Halbjahr 2010 infolge der positiven Marktentwicklung sowie dank zahlreicher neuer Produkte deutlich und erzielte mit 567.658 (432.051) Automobilen einen Produktionsrekord.

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN

	1–6/2010	1–6/2009
Audi A1	**1.407**	30
Audi A3	**20.765**	21.196
Audi A3 Sportback	**84.080**	73.116
Audi A3 Cabriolet	**8.538**	5.754
Audi TT Coupé	**9.625**	8.542
Audi TT Roadster	**3.330**	2.885
Audi A4 Limousine	**96.914**	77.194
Audi A4 Avant	**59.704**	54.683
Audi A4 allroad quattro	**5.459**	4.052
Audi A4 Cabriolet	**–**	2.409
Audi A5 Sportback	**24.931**	142
Audi A5 Coupé	**21.051**	27.870
Audi A5 Cabriolet	**12.692**	7.136
Audi Q5	**74.219**	48.904
Audi A6 Limousine	**88.032**	58.623
Audi A6 Avant	**20.183**	21.201
Audi A6 allroad quattro	**3.063**	2.174
Audi A7	**294**	81
Audi Q7	**21.611**	10.173
Audi A8	**9.535**	3.991
Audi R8 Coupé	**732**	1.212
Audi R8 Spyder	**828**	35
Gesamt Marke Audi	**566.993**	431.403
Lamborghini Gallardo	**523**	477
Lamborghini Murciélago	**142**	171
Gesamt Marke Lamborghini	**665**	648
Gesamt Konzern	**567.658**	432.051

Am Standort Ingolstadt fertigte der Audi Konzern insgesamt 333.066 (260.491) Fahrzeuge. Das hohe Produktionsvolumen lässt sich dabei sowohl auf die stark angestiegene Nachfrage nach den Baureihen A4, A5 und Q5 als auch auf die weiterhin positive Nachfrage nach den Modellen der A3 Baureihe zurückführen.
Auch die Anzahl der in Neckarsulm produzierten Fahrzeuge stieg bis Juni deutlich auf insgesamt 172.414 (129.343) Einheiten. Im Mittelpunkt standen dabei der Modellwechsel des Audi A8 sowie der Produktionsanlauf des Audi R8 Spyder*.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Im ungarischen Győr fertigte die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. in den ersten sechs Monaten des Jahres insgesamt 21.493 (17.181) Fahrzeuge. Dabei wurden 12.955 (11.427) Modelle der TT Baureihe sowie 8.538 (5.754) A3 Cabriolet* im Auftrag der AUDI AG hergestellt.
Die Fahrzeugherstellung der AUDI BRUSSELS S.A./N.V. stand in der ersten Jahreshälfte im Zeichen des Produktionsstarts des Audi A1. Für das Anlaufjahr rechnet der Audi Konzern zunächst mit einem Produktionsvolumen von etwa 50.000 Fahrzeugen. Mit dem Beginn der Serienproduktion des Audi A1 wurde die Fertigung des Modells A3 Sportback* am belgischen Standort abgelöst, von dem im Berichtszeitraum noch 17.002 (11.776) Automobile produziert wurden.
Bei der Automobili Lamborghini S.p.A. in Sant'Agata Bolognese, Italien, wurden insgesamt 665 (648) Modelle der Supersportwagen Gallardo und Murciélago hergestellt.

Auch die Motorenproduktion verzeichnete im ersten Halbjahr 2010 deutliche Zuwächse. So fertigte der Audi Konzern 877.074 (662.018) Motoren und übertraf damit den Vorjahreswert deutlich um 32,5 Prozent.

MOTORENPRODUKTION

	1–6/2010	1–6/2009
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**876.932**	661.847
Automobili Lamborghini S.p.A.	**142**	171
Audi Konzern	**877.074**	662.018

AUSLIEFERUNGEN ERREICHEN SPITZENWERT

Der Audi Konzern lieferte im ersten Halbjahr 2010 weltweit 666.642 (570.214) Fahrzeuge an Kunden aus. Insbesondere die Kernmarke Audi konnte mit einer Steigerung um 19,1 Prozent ein deutliches Wachstum auf den Rekordwert von 554.939 (465.804) Automobilen erzielen.
Auf dem Heimatmarkt Deutschland, der nach Auslaufen der staatlichen Umweltprämie regelrecht eingebrochen war, behauptete sich die Marke Audi erfolgreich und lieferte 108.113 (113.882) Fahrzeuge aus.
Mit einem Auslieferungswachstum in den westeuropäischen Auslandsmärkten von 12,5 Prozent auf 211.338 (187.831) Fahrzeuge konnte das Unternehmen seine Marktführerschaft in Westeuropa erneut bestätigen. Insbesondere im wichtigen Exportmarkt Großbritannien verbesserte sich die Marke Audi mit einer Steigerung um 21,5 Prozent auf 56.737 (46.684) Automobile. Auch in Spanien lagen die Auslieferungen mit 23.531 (20.037) Einheiten weit über dem Vorjahreswert.
Im US-amerikanischen Markt agierte die Marke Audi in den ersten sechs Monaten des Jahres ebenfalls sehr erfolgreich und steigerte die Auslieferungen um 28,0 Prozent auf 48.440 (37.845) Fahrzeuge.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi Q7

Auch die Entwicklung in der Region Asien-Pazifik gestaltete sich weiterhin sehr positiv. Hier konnte das Unternehmen mit 135.300 (86.282) Automobilen deutlich mehr Fahrzeuge als im Vorjahr verkaufen und so um 56,8 Prozent wachsen. Treiber hierfür war der chinesische Markt (inkl. Hongkong), in dem die Marke Audi ihre Auslieferungen um mehr als 64 Prozent auf 109.887 (66.866) Fahrzeuge steigerte.

Neben der erhöhten Gesamtmarktnachfrage lässt sich der Anstieg der Auslieferungen insbesondere auf das attraktive Produktangebot der Marke Audi zurückführen.
Durch die konsequente Erweiterung um die Modelle A5 Cabriolet*, A5 Sportback* und S5 Sportback* konnten beispielsweise die Auslieferungen der A5 Baureihe mit 62.553 (30.678) Fahrzeugen mehr als verdoppelt werden.
Eine Vielzahl von Kunden entschied sich in den ersten sechs Monaten 2010 für einen Audi Q5*. Mit einem Anstieg auf 68.575 (45.889) Automobile sind die Auslieferungen des Premium-SUV im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um nahezu 50 Prozent gewachsen.
Auch die Nachfrage nach dem Audi A6 entwickelte sich weiter sehr erfreulich. So verbesserten sich die Auslieferungen trotz des fortgeschrittenen Lebenszyklus um 13,5 Prozent auf 108.040 (95.229) Fahrzeuge.
Darüber hinaus sorgte die Einführung des neuen Audi A8 im ersten Halbjahr für spürbare Nachfrageimpulse. Mit 7.137 (5.921) ausgelieferten Limousinen wurde das Vorjahresniveau um mehr als 20 Prozent übertroffen. Zusätzliches Potenzial besteht dabei durch die gegen Jahresende stattfindende Markteinführung in weiteren bedeutenden Absatzmärkten wie den USA und China.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MODELLEN [1)]

	1–6/2010	1–6/2009
Audi A3	**20.660**	23.679
Audi A3 Sportback	**83.746**	75.192
Audi A3 Cabriolet	**7.576**	7.909
Audi TT Coupé	**10.134**	10.759
Audi TT Roadster	**3.358**	3.826
Audi A4 Limousine	**95.243**	80.294
Audi A4 Avant	**59.575**	60.469
Audi A4 allroad quattro	**5.834**	1.811
Audi A4 Cabriolet	**158**	5.218
Audi A5 Sportback	**26.985**	101
Audi A5 Coupé	**22.391**	26.878
Audi A5 Cabriolet	**13.177**	3.699
Audi Q5	**68.575**	45.889
Audi A6 Limousine	**85.248**	70.004
Audi A6 Avant	**19.790**	22.154
Audi A6 allroad quattro	**3.002**	3.071
Audi Q7	**19.905**	17.333
Audi A8	**7.137**	5.921
Audi R8 Coupé	**1.089**	1.553
Audi R8 Spyder	**474**	44
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	**882**	–
Gesamt Marke Audi	**554.939**	465.804
Lamborghini Gallardo	**481**	658
Lamborghini Murciélago	**193**	167
Gesamt Marke Lamborghini	**674**	825
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**111.029**	103.585
Gesamt Konzern	**666.642**	570.214

1) Die Vorjahreswerte wurden geringfügig angepasst.

KONSEQUENTE ERWEITERUNG DES PRODUKTPORTFOLIOS

Die Marke Audi setzte ihre Modelloffensive auch im ersten Halbjahr 2010 unverändert fort. So ergänzt der S5 Sportback* die A5 Baureihe bereits seit Jahresbeginn. Das sportliche Topmodell ist mit einem kraftvollen 3,0-Liter-TFSI-Motor mit 245 kW (333 PS) Leistung sowie einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic und permanentem Allradantrieb quattro ausgestattet. Das Fahrzeug überzeugt mit einem in seiner Leistungsklasse geringen Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 9,4 Litern pro 100 Kilometer, was einem CO_2-Ausstoß von 219 g/km entspricht.
Das Audi Produktportfolio wurde darüber hinaus durch den R8 Spyder 5.2 FSI quattro* erweitert. Der Supersportwagen vereint atemberaubende Dynamik mit dem Erlebnis des offenen Fahrens und ist wie das Coupé mit einem 386 kW (525 PS) starken V10-Mittelmotor mit Benzindirekteinspritzung ausgestattet. Vielfältige innovative Technologien wie etwa die leichte Aluminiumkarosserie in Audi Space Frame Bauweise (ASF) und Voll-LED-Scheinwerfer belegen den hohen technologischen Anspruch der Marke mit den Vier Ringen. Das Modellangebot wird durch einen V8-Motor mit 4,2-Liter-Hubraum ergänzt, der nach dem R8 Coupé nun auch im R8 Spyder zum Einsatz kommt.* Mit dem im Mai vorgestellten Audi R8 GT* legt die Marke Audi darüber hinaus eine Topversion des Hochleistungssportwagens auf, die noch leichter, leistungsstärker und schneller als der R8 5.2 FSI quattro* ist. Durch die Verwendung innovativer Leichtbaumaterialien wie Karbon und Magnesium wird das Gewicht auf 1.525 Kilogramm reduziert. Der 412 kW (560 PS) starke Motor beschleunigt das Fahrzeug in beeindruckenden 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die exklusive Serie ist auf 333 Exemplare limitiert, von denen jedes mit einer individuellen Nummer gekennzeichnet ist.
Auch der neu eingeführte Audi A8 überzeugt neben hochklassigem Komfort und Sportlichkeit durch fortschrittliche Technologien. So fanden zusätzlich zur ASF Bauweise und zu Voll-LED-Scheinwerfern der Nachtsichtassistent oder das Sicherheitssystem Audi pre sense ihren erstmaligen Einsatz. Auch das Multi Media Interface (MMI) Navigation plus wurde neu entwickelt und ist mithilfe eines optionalen Touchpads noch einfacher und komfortabler bedienbar. Der A8 ist in vier leistungsstarken Motorvarianten erhältlich, die dank intelligenter Effizienztechnologien mit hervorragenden Verbrauchswerten überzeugen. So benötigt etwa der 3.0 TDI quattro mit 184 kW (250 PS) Leistung durchschnittlich nur 6,6 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer, was einem CO_2-Ausstoß von 174 g/km entspricht.* Zudem wurde die ab Herbst verfügbare Langversion des A8* vorgestellt, die mit einem um 130 Millimeter größeren Radstand deutlich mehr Komfort und Raumangebot im Fond bietet.
Mit dem Audi RS 5* ist seit Juni ein Hochleistungsmodell erhältlich, das dynamisch, kraftvoll und elegant zugleich ist. Der 4,2-Liter-FSI-Motor wird in Handarbeit gefertigt und beschleunigt das Coupé mit 331 kW (450 PS) Leistung in 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das serienmäßige 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic sowie ein neu entwickeltes Mittendifferenzial im quattro Antriebsstrang leiten die Kräfte dabei auf alle vier Räder.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi A8

Den Kunden stehen seit diesem Frühsommer darüber hinaus die aufgewerteten Modelle der A3 Baureihe zur Wahl, bei denen der Premiumcharakter sowohl im Interieur als auch im Exterieur mit neuen Details noch stärker herausgearbeitet wurde. Weiterhin stellte das Unternehmen im Berichtszeitraum die überarbeiteten Versionen der Modelle Audi TT Coupé und Roadster vor.* Zudem wurde die Motorenpalette des Audi Q7 durch drei neue, effizientere Sechszylinder-Motoren ersetzt. So verbraucht der 3,0-Liter-TDI-Motor mit 176 kW (240 PS) Leistung durchschnittlich lediglich 7,4 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt damit 195 Gramm CO_2/km aus.*
Im Mai startete schließlich der europaweite Vorverkauf des Audi A1. Das dynamische Premiumfahrzeug richtet sich vor allem an eine junge Zielgruppe und ist durch seine kompakten Maße und modernen Effizienztechnologien insbesondere für den Einsatz in Metropolen geeignet. Darüber hinaus überzeugt der A1 mit sportlichem Design, zahlreichen Individualisierungsoptionen sowie einem hochklassigen Infotainmentangebot. Zur Markteinführung im Spätsommer 2010 wird der A1 in zwei attraktiven Motorisierungen – einem 1,4-Liter-TFSI- und einem 1,6-Liter-TDI-Motor – zur Verfügung stehen. In Kürze wird auch ein 1,2-Liter-TFSI-Motor erhältlich sein.*
Im ersten Halbjahr 2010 präsentierte das Unternehmen darüber hinaus mit dem A8 hybrid, dem Detroit-Showcar Audi e-tron und dem A1 e-tron drei Technikstudien mit alternativen Antriebskonzepten (vgl. „Ökologische Verantwortung“, S. 11 f.).

ZAHLREICHE AUSZEICHNUNGEN

Die AUDI AG konnte auch in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 erneut zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen in Empfang nehmen.
So setzte die Marke mit den Vier Ringen ihre Erfolgsgeschichte der letzten Jahre in der bedeutenden Leserumfrage „Die besten Autos 2010“ der Fachzeitschrift auto motor und sport (Ausgabe 4/2010, S. 132 ff.) fort. Dabei erreichten die Modelle Audi A4, Audi Q5 und R8 Spyder* die Topplatzierung in ihrer jeweiligen Kategorie. Die Modelle Audi A3, Audi A6 und Audi R8 Coupé* ergänzten das hervorragende Ergebnis mit jeweils zweiten Plätzen.
Weitere Auszeichnungen erhielten beispielsweise der Audi A4 mit quattro Antrieb und der neue Audi A8 als „Allradauto des Jahres“ in ihrer jeweiligen Kategorie (Auto Bild, Ausgabe 15/2010, S. 15) sowie der Audi R8 5.2 FSI quattro* als „World Performance Car 2010“ („World Car Awards“, 1. April 2010).
Mit dem ADAC-Preis „Gelber Engel“ wurde Audi bereits zum dritten Mal in Folge für die beste Marke ausgezeichnet (ADAC Motorwelt, Ausgabe 2/2010, S. 26 ff.). In der Leserwahl „Design Trophy 2010“ der Fachzeitschrift Auto Zeitung (Ausgabe 8/2010, S. 82) wurde Audi darüber hinaus zur Marke mit den schönsten Autos gewählt.
Zahlreiche weitere Auszeichnungen in den Bereichen Design, Sicherheit, Technik und Kundenzufriedenheit rundeten den Erfolg der AUDI AG im Berichtszeitraum ab.

Audi RS 5*

DREIFACHSIEG IN LE MANS

Bei der 78. Auflage des legendären 24-Stunden-Rennens von Le Mans konnte das Audi Sport Team Joest die ersten drei Plätze belegen und so nach den Jahren 2000, 2002 und 2004 bereits den vierten Dreifachsieg für die Marke Audi erzielen. Die drei Audi R15 TDI liefen während des gesamten Rennens ohne technische Probleme und legten dabei die beeindruckende Rekordistanz von 5.410 Kilometern zurück. Durch den insgesamt neunten Sieg des französischen Langstrecken-Klassikers holte die Marke Audi den Mitstreiter Ferrari in der ewigen Bestenliste ein und liegt nun auf dem zweiten Platz hinter Porsche.

BELEGSCHAFT

Im ersten Halbjahr 2010 stieg die Belegschaft des Audi Konzerns vor allem im Zuge der Erweiterung des Konsolidierungskreises leicht auf durchschnittlich 58.182 (57.913) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
Die AUDI AG investiert auch 2010 nachhaltig in das Personal sowie in die Aus- und Weiterbildung. So werden dieses Jahr insgesamt rund 350 Experten und Nachwuchskräfte eingestellt, um das zukünftige Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Darüber hinaus werden im Herbst 782 junge Menschen ihre Ausbildung bei der AUDI AG an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm beginnen – 100 Ausbildungsplätze wurden dabei im Zuge des 100-jährigen Jubiläums der Marke Audi im Jahr 2009 geschaffen. Der Schwerpunkt der Einstellungen liegt weiterhin in den Zukunftsfeldern Elektromobilität, Batterietechnologie sowie Leistungselektronik.
Im Rahmen der Strategie 2020 hat sich der Audi Konzern zum Ziel gesetzt, attraktivster Arbeitgeber zu sein. Bereits heute belegt die AUDI AG in den renommierten Arbeitgeberrankings der Beratungsinstitute trendence und Universum den ersten Platz. So wurde das Unternehmen im Frühjahr 2010 von den Studenten der Ingenieurwissenschaften als attraktivster Arbeitgeber bestätigt; auch in der Kategorie der Wirtschaftswissenschaften erzielte die AUDI AG dieses Jahr in beiden Studien den Siegerplatz („trendence Absolventenbarometer 2010 – Business und Engineering Edition“, 21.5.2010; „The Universum German Student Survey“, 3.5.2010).

BELEGSCHAFT

Im Durchschnitt	**1–6/2010**	1–6/2009
Inländische Gesellschaften	**45.713**	45.469
davon:		
AUDI AG	**44.261**	44.417
Werk Ingolstadt	**31.355**	31.482
Werk Neckarsulm	**12.906**	12.935
Ausländische Gesellschaften	**10.170**	10.250
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	**2.149**	2.150
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**5.690**	5.649
Lamborghini-Gruppe	**799**	1.012
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.	**882**	907
Beschäftigte Arbeitnehmer	**55.882**	55.719
Auszubildende	**2.007**	1.905
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**57.889**	57.624
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns [1]	**293**	290
Belegschaft [1]	**58.182**	57.913

1) Die Vorjahreswerte wurden geringfügig angepasst.

Audi A1

ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG

Eine wichtige Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaften ist die Übernahme ökologischer Verantwortung. Der Audi Konzern trägt daher durch umfassende produkt- und standortbezogene Maßnahmen zu einem gewissenhaften Umgang mit der Umwelt bei und bindet gemäß einer integrierten Produktpolitik (IPP) ökologische Aspekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette ein.
Als Automobilhersteller arbeitet das Unternehmen bereits seit Jahren insbesondere an der konsequenten Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Fahrzeugemissionen und beweist so, dass Sportlichkeit und Effizienz kein Widerspruch sein müssen. Die Entwickler setzen hier verstärkt auf die verschiedenen Bausteine des Modularen Effizienzbaukastens, wie etwa das Rekuperationssystem, das Start-Stopp-System oder die Leichtbautechnologie. Somit soll bis 2012 das Ziel erreicht werden, den durchschnittlichen Verbrauch der Modellpalette im Vergleich zum Jahr 2007 um 20 Prozent zu reduzieren.
Neben der Entwicklung effizienter Verbrennungsmotoren arbeitet der Audi Konzern auch intensiv an Konzepten der zukünftigen Mobilität. So beteiligt sich die AUDI AG aktiv an der im Mai 2010 gestarteten Initiative „Nationale Plattform Elektromobilität“, mit der sich die deutsche Politik zum Ziel gesetzt hat, einen Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln. Im Jahr 2011 wird das Unternehmen mit dem Q5 hybrid bereits den ersten Vollhybrid der Marke Audi auf den Markt bringen.
Im ersten Halbjahr 2010 wurden zudem bereits drei Fahrzeugstudien mit alternativen Antriebskonzepten vorgestellt. Der A8 hybrid soll ab 2012 erhältlich sein und ist mit einem 2,0-Liter-TFSI- und einem Elektromotor ausgestattet. Als Vollhybrid zeichnet sich das Modell dadurch aus, dass es entweder allein mit dem Verbrennungs- oder dem Elektromotor fahren oder aber die kombinierte Kraft beider Antriebe nutzen kann. Darüber hinaus hat die Marke Audi die e-tron Familie um zwei Showcars erweitert: Das Detroit-Showcar Audi e-tron ist durch zwei Elektromotoren an der Hinterachse mit reinem Elektroantrieb ausgerüstet. Die vorwiegend für den Stadtverkehr konzipierte Studie A1 e-tron fährt auch mit Elektroantrieb, hat allerdings zusätzlich zum Elektromotor einen Wankelmotor an Bord. Dieser sogenannte Range Extender kann die Batterie nachladen, wodurch die Reichweite etwa für Überlandfahrten erhöht wird. Bei dem im Juni 2010 erstmalig verliehenen „e-car-award“ der Fachzeitschrift AUTO TEST wurde der Audi A1 e-tron bereits von mehr als 36.000 Lesern zum Sieger gekürt, der auf der Detroit Motor Show vorgestellte Audi e-tron erzielte in diesem Wettbewerb den vierten Platz (Auto Bild, Ausgabe 23/2010, S. 19).

Als einer der Vorreiter des standortbezogenen Umweltschutzes ist der Audi Konzern darüber hinaus bestrebt, die Schonung von Ressourcen – insbesondere die Reduktion von Energieverbrauch, Lärm, Abwasser und Abfällen – zu erreichen. Die AUDI AG hat sich dabei zum Ziel gesetzt, die standort- und unternehmensbezogenen spezifischen CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Wert von 1990 um 30 Prozent zu reduzieren. Bereits seit vielen Jahren bewähren sich hier technische Lösungen wie die Nutzung von Abwärme oder der Einsatz einer modernen Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungsanlage. Im Bestreben nach ständiger Verbesserung werden auch regenerative Energien erprobt – so sind auf den Dächern des Standorts Ingolstadt bereits Photovoltaikmodule auf einer Fläche von mehr als 11.000 Quadratmetern installiert, künftig sollen zudem Windkraft und Biogas zur Energiegewinnung genutzt werden. Weiterhin

schloss das Unternehmen im April ein Abkommen mit der „DESERTEC Industrie Initiative“, die eine klimafreundliche Gewinnung von Energie in den Wüsten Nordafrikas und des Nahen Ostens zum Ziel hat. Als Assoziierter Partner setzt sich die AUDI AG dabei zunächst für den Aufbau einer notwendigen Infrastruktur und passender Rahmenbedingungen ein.
Die Ergebnisse dieser kontinuierlichen Bemühungen werden in regelmäßig durchgeführten internen Überprüfungen sowie externen Zertifizierungen festgehalten. So bestätigten Gutachter der DEKRA dem Standort Ingolstadt im Frühjahr 2010 ein vorbildlich geführtes Umweltmanagementsystem. Neben der europäischen Verordnung EMAS III und der internationalen Norm DIN EN ISO 14001 erfüllt dieses auch die Vorgaben der neuen europäischen Norm DIN EN 16001, die besonders hohe Anforderungen an eine stetige und systematische Reduzierung des Energieverbrauchs stellt.

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN
ERTRAGSLAGE

Der Audi Konzern erzielte im ersten Halbjahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 17.565 (14.527) Mio. EUR und konnte damit den Vorjahreswert deutlich übertreffen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die positive Entwicklung der Auslieferungen zurückzuführen.
Die Herstellungskosten erhöhten sich leicht unterproportional zu den Umsatzerlösen auf 14.872 (12.396) Mio. EUR. So erzielte der Audi Konzern in den ersten sechs Monaten ein Bruttoergebnis von 2.694 (2.131) Mio. EUR und verbesserte die Bruttomarge auf 15,3 (14,7) Prozent.
Die Vertriebskosten stiegen im Berichtszeitraum geringfügig auf 1.580 (1.549) Mio. EUR, während die allgemeinen Verwaltungskosten 157 (140) Mio. EUR erreichten. Das sonstige betriebliche Ergebnis lag mit 375 (382) Mio. EUR leicht unter dem Vorjahresniveau.
Mit einem Plus von 61,6 Prozent steigerte der Audi Konzern das Operative Ergebnis im ersten Halbjahr deutlich auf 1.331 (823) Mio. EUR und stellte damit die nachhaltige Ertragsstärke des Unternehmens erneut unter Beweis. Die Operative Umsatzrendite verbesserte sich auf 7,6 (5,7) Prozent.
Der Rückgang des Finanzergebnisses auf 83 (171) Mio. EUR ist im Wesentlichen durch ein geringeres Zinsergebnis infolge verschlechterter Marktzinskonditionen sowie durch die Bewertung von Rohstoffsicherungsgeschäften bedingt.
Der Audi Konzern erzielte im Berichtszeitraum ein positives Ergebnis vor Steuern von 1.414 (994) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern verbesserte sich damit auf 8,0 Prozent nach 6,8 Prozent in der Vorjahresperiode.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi S5 Sportback*

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2010 gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2009 auf 28.820 (26.550) Mio. EUR.
Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte mit 9.767 (9.637) Mio. EUR nur geringfügig an. Der Zuwachs der kurzfristigen Vermögenswerte auf 19.053 (16.913) Mio. EUR lässt sich insbesondere auf den geschäftsbedingten Anstieg der Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückführen. Darüber hinaus erhöhten sich die Termingeldanlagen mit einem Anlagehorizont von über drei Monaten.
Das Eigenkapital lag mit 10.822 (10.632) Mio. EUR auf dem Niveau des Jahresendstands 2009; die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 37,5 (40,0) Prozent.
Die langfristigen Schulden stiegen vor allem infolge höherer sonstiger Verbindlichkeiten sowie gestiegener Pensions- und sonstiger Rückstellungen auf 7.809 (6.425) Mio. EUR. Auch die kurzfristigen Schulden erhöhten sich – im Wesentlichen durch höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – auf 10.189 (9.493) Mio. EUR.

FINANZLAGE

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit stieg im ersten Halbjahr 2010 um 402 Mio. EUR auf 2.617 (2.215) Mio. EUR.
Ohne Berücksichtigung der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen lagen die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit bei 750 (844) Mio. EUR. Mit Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 1.313 (1.193) Mio. EUR verstärkt der Audi Konzern dabei seine Aktivitäten zur Entwicklung neuer Produkte und Technologien. Wie in den Vorjahren konnte das Unternehmen die Investitionstätigkeit vollständig aus dem laufenden Geschäft finanzieren und darüber hinaus einen Mittelüberschuss von 1.867 (1.371) Mio. EUR erzielen.
Der Audi Konzern verbesserte so die Netto-Liquidität gegenüber dem Jahresendstand 2009 um 1.135 Mio. EUR auf 11.800 (10.665) Mio. EUR.

Audi R8 Spyder*

RISIKEN UND AUSBLICK

RISIKOBERICHT

Die Risikomeldungen des Audi Konzerns wurden zum Halbjahr aktualisiert. Dabei ergaben sich in der Risikosituation des Audi Konzerns keine wesentlichen Änderungen gegenüber den im Lagebericht des Geschäftsberichts 2009 beschriebenen Risiken. Das Unternehmen geht daher davon aus, dass die genannten Risiken auch für den weiteren Verlauf des Jahres 2010 ohne bedeutende Veränderungen bestehen.
Unter Berücksichtigung aller bekannten Tatsachen und Umstände liegen darüber hinaus keine Risiken vor, die den Fortbestand des Audi Konzerns in einem überschaubaren Zeitraum gefährden könnten.

PROGNOSEBERICHT

Voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der Audi Konzern rechnet für die zweite Jahreshälfte 2010 mit einer leichten Abschwächung der weltweiten Konjunkturerholung. Dabei wird die moderate wirtschaftliche Entwicklung in zahlreichen Industrieländern an Geschwindigkeit einbüßen, da mit dem Auslaufen staatlicher Konjunkturprogramme die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte zunehmend in den Mittelpunkt rückt. Dagegen wird die Wirtschaft in den Schwellenländern Asiens und Südamerikas weiterhin kräftig expandieren.
Das Wirtschaftswachstum in Westeuropa wird bis Ende 2010 niedrig bleiben, auch wenn sich die Erholung der deutschen Wirtschaft vor allem wegen der verbesserten Exportsituation fortsetzen wird. Auch in den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas ist nach der Vorjahresrezession mit einer Fortsetzung der konjunkturellen Aufwärtsbewegung zu rechnen.
In den USA erwartet der Audi Konzern in der zweiten Jahreshälfte eine Verlangsamung des bislang robusten Wachstums. Insbesondere der private Konsum wird in den nächsten Monaten durch die angespannte Situation am Arbeitsmarkt gedämpft werden.
Die chinesische Wirtschaft bleibt weiterhin wesentlicher Treiber des weltwirtschaftlichen Aufschwungs und wird auch im zweiten Halbjahr 2010 mit überdurchschnittlichen Raten wachsen.

Nach Einschätzung des Audi Konzerns wird sich die weltweite Automobilnachfrage 2010 vom starken Rückgang des Vorjahres erholen. Dabei werden mit Ausnahme des europäischen Pkw-Marktes weltweit alle Absatzregionen wieder steigende Verkaufszahlen verzeichnen.
Für das westeuropäische Ausland ist in der zweiten Jahreshälfte 2010 mit einer negativen Marktentwicklung zu rechnen. Haupteinflussfaktor ist das Auslaufen staatlicher Absatzförderungsmaßnahmen, was auf Jahressicht zu einem leichten Absinken der Pkw-Neuzulassungen führen dürfte.
Der deutsche Pkw-Markt bleibt bis Jahresende vom Sondereffekt der staatlichen Umweltprämie beeinflusst, die 2009 für das außergewöhnlich hohe Neuzulassungsvolumen verantwortlich war. So wird die Nachfrageschwäche anhalten und wie erwartet für einen starken Rückgang des Automobilmarktes im Gesamtjahr 2010 sorgen.
Auch in Zentral- und Osteuropa wird sich die schwache Marktentwicklung bis zum Jahresende fortsetzen. Lediglich der russische Pkw-Markt wird dank der eingeführten Verschrottungsprämie leicht zunehmen.
Auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt erwartet der Audi Konzern in der zweiten Jahreshälfte 2010 eine leichte Verminderung der bislang kräftigen Nachfrage. Die stabile Aufwärtstendenz bleibt jedoch erhalten.
China wird auch im zweiten Halbjahr 2010 das Wachstumszentrum der globalen Automobilkonjunktur sein. Für die kommenden Monate geht der Audi Konzern dort von einer weiterhin kräftigen Zunahme des Pkw-Marktes aus.

Voraussichtliche Entwicklung des Audi Konzerns

Der Anstieg der weltweiten Nachfrage nach Premiumfahrzeugen sowie die erfolgreiche Geschäftsentwicklung der ersten sechs Monate bestärken die Unternehmensleitung des Audi Konzerns darin, das Wachstum auch in der zweiten Jahreshälfte fortsetzen zu können.
So plant der Audi Konzern für das Jahr 2010, die Auslieferungen der Kernmarke Audi überproportional zum Gesamtmarkt auf deutlich mehr als 1 Mio. Fahrzeuge zu erhöhen. Grundlage für diese erfolgreiche Entwicklung ist dabei neben der Nachfrageerholung insbesondere das junge und attraktive Produktangebot, das in den vergangenen Monaten konsequent erweitert wurde. Zusätzlich zu den bereits eingeführten Modellen rechnet das Unternehmen für die zweite Jahreshälfte 2010 mit Impulsen durch die Markteinführung der Modelle Audi A1 und Audi A7 sowie durch die Verfügbarkeit des neuen Audi A8 in weiteren Absatzmärkten.
Als Basis für nachhaltigen Unternehmenserfolg setzt der Audi Konzern weiterhin auf qualitatives Wachstum. So beabsichtigt die Unternehmensleitung, auch die wesentlichen finanziellen Erfolgskenngrößen wieder deutlich steigern zu können. Neben den Umsatzerlösen werden dank zahlreicher Maßnahmen zu Produktivitäts- und Prozessverbesserungen auch das Operative Ergebnis und die Operative Umsatzrendite das Vorjahresniveau deutlich übertreffen.
Um das Wachstum fortzusetzen, investiert der Audi Konzern auch zukünftig verstärkt in neue Produkte und zukunftsweisende Technologien. Dabei sieht das Unternehmen Sachinvestitionen von mehr als 5,5 Mrd. EUR für den Zeitraum 2010 bis 2012 vor. Die Investitionen sollen wie bisher vollständig aus eigenen Mitteln finanziert werden. Durch den verbleibenden Mittelüberschuss wird die Netto-Liquidität des Audi Konzerns zum Jahresende im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.
Die Anzahl der Belegschaftsmitglieder wird im Gesamtjahr aufgrund des Unternehmenswachstums in der zweiten Jahreshälfte ansteigen.
Im Hinblick auf die im Lagebericht des Geschäftsberichts 2009 gemachten Angaben zu den Chancen der zukünftigen Entwicklung sieht der Audi Konzern für das Gesamtjahr 2010 keine wesentlichen Änderungen.

DISCLAIMER

Der Lagebericht enthält zukunftsbezogene Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ereignisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi A8 L*

Audi Konzernabschluss zum 30. Juni 2010

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	1–6/2010	1–6/2009
Umsatzerlöse	**17.565**	14.527
Herstellungskosten	**– 14.872**	– 12.396
Bruttoergebnis vom Umsatz	**2.694**	2.131
Vertriebskosten	**– 1.580**	– 1.549
Allgemeine Verwaltungskosten	**– 157**	– 140
Sonstige betriebliche Erträge	**649**	764
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**– 274**	– 382
Operatives Ergebnis	**1.331**	823
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	**91**	45
Finanzierungsaufwendungen	**– 189**	– 140
Übriges Finanzergebnis	**181**	266
Finanzergebnis	**83**	171
Ergebnis vor Steuern	**1.414**	994
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**– 420**	– 297
Ergebnis nach Steuern	**994**	697
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG	**978**	671
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	**16**	26

in EUR	1–6/2010	1–6/2009
Ergebnis je Aktie	**22,75**	15,59
Verwässertes Ergebnis je Aktie	**22,75**	15,59

Gesamtergebnisrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	1–6/2010	1–6/2009
Ergebnis nach Steuern	994	697
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Veränderungen	38	3
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	–	–
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	– 213	– 88
Cashflow-Hedges		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Zeitwertänderungen	– 1.647	41
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	– 34	– 332
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Zeitwertänderungen	4	7
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	– 3	4
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuern	556	108
At-Equity bewertete Anteile nach Steuern	17	3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	– 1.282	– 254
Gesamtergebnis	– 288	444
Aktionären der AUDI AG zuzurechnen	– 319	419
Anderen Gesellschaftern zuzurechnen	31	25

Das Gesamtergebnis des ersten Halbjahres 2010 beruht in Höhe von –1.647 Mio. EUR auf Marktwertänderungen der effektiven Teile von Cashflow-Hedge-Beziehungen – im Wesentlichen bedingt durch eine Veränderung des Außenwertes des Euro zum 30. Juni 2010.
Diesen negativen Zeitwertänderungen der Cashflow-Hedges stehen aber aufgrund der Effektivität der Sicherungen entsprechende Gewinnpotenziale in nahezu gleicher Höhe aus den zugrunde liegenden Grundgeschäften (Fahrzeugumsätze, Materialeinkäufe) gegenüber. Diese Gewinnpotenziale werden jedoch zum 30. Juni 2010 noch nicht berücksichtigt, sondern gehen erst in künftigen Perioden – zum Zeitpunkt der Erfüllung der Grundgeschäfte – in die Gesamtergebnisrechnung ein.

STEUEREFFEKTE FÜR DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. EUR	1–6/2010			1–6/2009		
	Ergebnis vor Steuern	Steuern	Ergebnis nach Steuern	Ergebnis vor Steuern	Steuern	Ergebnis nach Steuern
Währungsumrechnungsdifferenzen	38	–	38	3	–	3
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	– 213	60	– 152	– 88	26	– 62
Cashflow-Hedges	– 1.681	496	– 1.185	– 291	86	– 205
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)	1	0	1	11	– 3	8
At-Equity bewertete Anteile nach Steuern	17	–	17	3	–	3
Sonstiges Ergebnis	– 1.838	556	– 1.282	– 362	108	– 254

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	30.6.2010	31.12.2009
Langfristige Vermögenswerte	**9.767**	9.637
Immaterielle Vermögenswerte	**2.059**	2.171
Sachanlagen	**5.496**	5.795
Vermietete Vermögenswerte	**13**	12
Finanzanlagen	**350**	318
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**1.849**	1.340
Kurzfristige Vermögenswerte	**19.053**	16.913
Vorräte	**2.870**	2.568
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**12.282**	7.068
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.097**	2.281
Wertpapiere	**917**	821
Zahlungsmittel	**2.985**	6.455
Bilanzsumme	**28.820**	26.550

PASSIVA in Mio. EUR	30.6.2010	31.12.2009
Eigenkapital	**10.822**	10.632
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	**10.704**	10.221
Anteile anderer Gesellschafter	**118**	411
Fremdkapital	**17.998**	15.918
Langfristige Schulden	**7.809**	6.425
Rückstellungen für Pensionen	**2.334**	2.098
Sonstige Rückstellungen	**3.196**	2.979
Sonstige Schulden	**2.280**	1.348
Kurzfristige Schulden	**10.189**	9.493
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**3.870**	3.114
Sonstige Verbindlichkeiten	**3.560**	3.877
Sonstige Rückstellungen	**2.759**	2.502
Bilanzsumme	**28.820**	26.550

Eigenkapitalveränderungsrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen						Eigenkapital		
			Gesetzliche und andere Gewinnrücklagen	Währungsumrechnungsrücklage	Rücklage für Cashflow-Hedges	Rücklage für Marktbewertung Wertpapiere	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	At-Equity-bewertete Anteile	Anteil der Aktionäre der AUDI AG	Anteil anderer Gesellschafter	Gesamt
Stand 1.1.2009	110	1.617	7.865	– 6	538	– 24	– 129	– 11	9.960	368	10.328
Kapitalerhöhung	–	308	–	–	–	–	–	–	308	–	308
Dividendenausschüttung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gesamtergebnis	–	–	671	4	– 205	8	– 62	3	418	25	444
Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Stand 30.6.2009	110	1.924	8.536	– 3	333	– 16	– 190	– 8	10.686	393	11.079
Stand 1.1.2010	110	1.924	7.993	3	413	– 4	– 206	– 11	10.221	411	10.632
Kapitalerhöhung	–	586	–	–	–	–	–	–	586	–	586
Dividendenausschüttung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gesamtergebnis	–	–	978	23	– 1.185	1	– 152	17	– 319	31	– 288
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	208	–	–	–	– 9	–	199	– 324	– 125
Übrige Veränderungen	–	–	16	–	–	–	–	–	16	0	16
Stand 30.6.2010	**110**	**2.510**	**9.195**	**25**	**– 773**	**– 3**	**– 367**	**5**	**10.704**	**118**	**10.822**

Die Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote betreffen ausschließlich den Erwerb aller Anteile an der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), am 1. Juni 2010. Das nach Abzug des Kaufpreises verbleibende Eigenkapital wurde in die Anteile der Aktionäre der AUDI AG umgegliedert. Die übrigen Veränderungen resultieren aus der Erstkonsolidierung von bereits in Vorjahren gegründeten bzw. erworbenen Tochtergesellschaften.

Kapitalflussrechnung des Audi Konzerns

vom 1. Januar bis 30. Juni

in Mio. EUR	1–6/2010	1–6/2009
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	1.414	994
Ertragsteuerzahlungen	– 363	– 95
Abschreibungen	1.153	850
Veränderung der Pensionsrückstellungen	23	22
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	41	– 35
Brutto-Cashflow	2.268	1.736
Veränderung der Vorräte	– 161	627
Veränderung der Forderungen	– 812	– 223
Veränderung der Verbindlichkeiten	959	38
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	364	36
Veränderung Working Capital	349	479
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	2.617	2.215
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	– 5.595	– 3.142
davon Investitionen in Sachanlagen	– 423	– 531
davon Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	– 314	– 297
davon Veränderung der Wertpapiere und Darlehen	– 4.844	– 2.298
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	– 615	– 1.140
Wechselkursbedingte Änderung der Zahlungsmittel	122	– 2
Veränderung der Zahlungsmittel	– 3.471	– 2.069
Zahlungsmittel Anfangsbestand	6.455	4.833
Zahlungsmittel Endbestand	2.985	2.764

in Mio. EUR	30.6.2010	30.6.2009
Zahlungsmittel	2.985	2.764
Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	9.642	7.440
Brutto-Liquidität	12.626	10.204
Kreditstand	– 826	– 475
Netto-Liquidität	11.800	9.729

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält im Wesentlichen die Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2009 an die Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von 1.172 Mio. EUR, die aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der AUDI AG abzuführen war.

Anhang

ALLGEMEINE ANGABEN
GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Die AUDI AG erstellt ihren Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und nach den dazu erfolgten Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Alle verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden berücksichtigt. Die Vorjahreszahlen wurden nach denselben Grundsätzen ermittelt. Beim Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2010 wurden die Maßgaben des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) berücksichtigt. Für das Halbjahr 2010 wurden sämtliche ab dem 1. Januar 2010 verpflichtend anzuwendenden Standards berücksichtigt.
Die überarbeiteten IAS 27/IFRS 3 führen zu einer geänderten Darstellung künftiger Unternehmenszusammenschlüsse. Veränderungen der Beteiligungsquote an bereits vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nicht zu einem Verlust der Beherrschung führen, werden weiterhin direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.
Die sonstigen im Geschäftsjahr 2010 erstmalig anzuwendenden Rechnungslegungsnormen haben auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns keinen wesentlichen Einfluss.
Für den vorliegenden Halbjahresfinanzbericht wurde für Pensionsrückstellungen im Inland ein Abzinsungssatz von 4,8 Prozent verwendet.
Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für die Zwischenberichtsperiode erfolgt gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.
Im Übrigen wurden in der verkürzten Darstellung des Konzernabschlusses für das erste Halbjahr 2010 grundsätzlich die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet wie im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Geschäftsbericht 2009 veröffentlicht. Dieser ist auch im Internet unter www.audi.de/geschaeftsbericht abrufbar.
Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den Konzernabschluss werden neben der AUDI AG alle wesentlichen in- und ausländischen Gesellschaften einbezogen, bei denen die AUDI AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus der Tätigkeit dieser Unternehmen Nutzen zu ziehen.
Der Konsolidierungskreis erweiterte sich seit dem 31. Dezember 2009 um die 2009 gegründete Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking (China), die 2008 gegründete Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig, die 2007 erworbene Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart, sowie die aufgrund der Voraussetzungen des IAS 27.13 Satz 2 (c) zu konsolidierende Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware (USA). Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.
Zum 1. Juni 2010 wurden 100 Prozent der Anteile an der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), die bisher bereits nach den Voraussetzungen des IAS 27.13 Satz 2 (c) im Audi Konzern konsolidiert war, von der Volkswagen AG, Wolfsburg, erworben.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	1–6/2010	1–6/2009
Umsatzerlöse Fahrzeuge	**15.203**	12.537
Sonstiges Automobilgeschäft	**2.362**	1.990
Umsatzerlöse	**17.565**	14.527

Die Fahrzeugumsätze enthalten die Erlöse des Audi Konzerns aus dem Vertrieb von Fahrzeugen der Marken Audi und Lamborghini sowie der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns.
Die Umsätze aus dem sonstigen Automobilgeschäft umfassen im Wesentlichen Erlöse aus dem Verkauf von Motoren und Originalteilen sowie 2009 Erlöse aus der Auftragsfertigung von Fahrzeugen des Modells VW Polo in Höhe von 302 Mio. EUR bei der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien).

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 14.872 (12.396) Mio. EUR sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Kosten ausgewiesen. Diese enthalten außerplanmäßige Abschreibungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 299 (6) Mio. EUR. Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und trugen insbesondere Marktrisiken Rechnung.

3 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 375 (382) Mio. EUR enthält im Wesentlichen Erträge und Aufwendungen aus abgerechneten Devisensicherungsgeschäften sowie aus Weiterberechnungen.

4 Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der AUDI AG durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktien.
Bei der AUDI AG entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, da weder zum 30. Juni 2010 noch zum 30. Juni 2009 potenzielle Aktien ausstanden.

	1–6/2010	1–6/2009
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	**978**	671
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien (unverwässert entspricht verwässert)	**43.000.000**	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	**22,75**	15,59

5 Haftungsverhältnisse

Es liegen gegenüber dem 31. Dezember 2009 keine wesentlichen Veränderungen der Eventualschulden vor.

6 Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

in Mio. EUR	**1–6/2010**	1–6/2009	**1–6/2010**	1–6/2009
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Volkswagen AG	**1.820**	2.098	**2.527**	2.027
Nicht dem Audi Konzern zugehörige konsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG	**3.824**	2.778	**1.228**	909
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG	**273**	209	**55**	52
Gemeinschaftsunternehmen und andere assoziierte Unternehmen der Volkswagen AG	**1.324**	753	**40**	12
Porsche-Gesellschaften	**401**	398	**21**	8

Die Forderungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen und Personen beliefen sich zum 30. Juni 2010 auf 13.132 Mio. EUR; zum 31. Dezember 2009 wurden 12.233 Mio. EUR bilanziert. Die Verbindlichkeiten stiegen im Berichtszeitraum von 4.090 Mio. EUR auf 4.418 Mio. EUR.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich an der internen Unternehmenssteuerung. Der Audi Konzern konzentriert sein Produktangebot auf das automobile Premiumsegment. Infolgedessen sind sowohl die interne Berichterstattung als auch die Abstimmungs-, Steuerungs- und Entscheidungsprozesse auf Gesamtvorstandsebene auf den Audi Konzern als unternehmerische Einheit ausgerichtet.
Die primäre Performance- und Steuerungskenngröße für den Vorstand ist das „Operative Ergebnis“ auf Konzernbasis. Eine weitergehende Aufgliederung des Konzerns und des Operativen Ergebnisses in Segmente im Sinne des IFRS 8 wird nicht vorgenommen. Aufgrund der Ein-Segment-Struktur des Audi Konzerns bestehen auch keine Umsätze mit anderen Segmenten.
Der Segmentumsatz des Audi Konzerns sowie die Definition und Zusammensetzung des Operativen Ergebnisses sind in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns auf Seite 16 des Halbjahresfinanzberichts dargestellt.
Im ersten Halbjahr 2010 steigerte der Audi Konzern das Operative Ergebnis auf 1.331 (823) Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse nach Regionen gemäß IFRS 8.33 wurden auf Basis des Herkunftslandes der externen Kunden ermittelt.

	1–6/2010		1–6/2009	
	in Mio. EUR	**in %**	in Mio. EUR	in %
Deutschland	**4.135**	**23,5**	4.705	32,4
Übriges Europa	**7.761**	**44,2**	6.474	44,6
Asien-Pazifik	**3.474**	**19,8**	1.821	12,5
Nordamerika	**1.854**	**10,6**	1.347	9,3
Afrika	**171**	**1,0**	108	0,7
Südamerika	**171**	**1,0**	72	0,5
Gesamt	**17.565**	**100,0**	14.527	100,0

DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG sind auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich.

EREIGNISSE NACH DEM HALBJAHRESSTICHTAG

Mit Wirkung vom 27. Juli 2010 hat die Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, einen Anteil von 90,1 Prozent an der Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien), einem renommierten Design- und Automotive-Entwicklungs-Dienstleister, erworben. Die restlichen Gesellschaftsanteile an der Italdesign Giugiaro S.p.A. werden weiterhin von der bisherigen Eigentümerfamilie Giugiaro gehalten. Der Beteiligungserwerb hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

Bilanzeid

„Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind."

Ingolstadt, 27. Juli 2010

Der Vorstand

Rupert Stadler

Ulf Berkenhagen

Michael Dick

Frank Dreves

Peter Schwarzenbauer

Axel Strotbek

Dr. Werner Widuckel

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

„Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die AUDI Aktiengesellschaft

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalveränderungsrechnung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2010, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.“

München, 27. Juli 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Franz Wagner
Wirtschaftsprüfer

Klaus Schuster
Wirtschaftsprüfer

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Juli 2010 (Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
Audi A1							
A1 1.2 TFSI	63	5-Gang	Super	6,2	4,4	5,1	118
A1 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,8	4,4	5,3	124
A1 1.4 TFSI 119 g CO_2/km	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,4	5,2	119
A1 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	122
A1 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	4,7	3,5	3,9	103
Audi A3 Sportback							
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,9	5,8	134
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,6	4,8	5,5	127
A3 Sportback 1.6	75	5-Gang	Super	9,5	5,4	6,9	164
A3 Sportback 1.6	75	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	5,1	6,7	159
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	153
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 Sportback 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,4	173
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,9	5,6	7,2	168
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,8	7,3	168
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	6,2	7,6	176
A3 Sportback 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,3	3,9	4,4	116
A3 Sportback 1.6 TDI 102 g CO_2/km	77	5-Gang	Diesel	4,8	3,4	3,9	102
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,2	112
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,9	4,3	112
A3 Sportback 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115
A3 Sportback 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129
A3 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	5,7	4,2	4,7	123
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,6	5,0	130
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,7	8,5	199
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,2	6,8	8,4	195
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.6	75	5-Gang	Super	9,6	5,5	7,0	167
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,9	5,5	6,7	156
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,7	5,4	6,6	154
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	169
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,9	7,4	171
A3 Cabriolet 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,3	114
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,7	3,9	4,6	119
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,0	4,6	5,1	134
Audi TT Coupé							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,5	5,2	6,4	149
TT Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,9	5,2	6,6	154
TT Coupé 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,4	7,1	164
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,7	7,2	169
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,0	7,7	179
Audi TT Roadster							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,6	5,3	6,5	152
TT Roadster 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,0	5,4	6,7	156
TT Roadster 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	168
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,2	5,7	7,4	172
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,5	5,5	144
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	10,9	6,4	8,1	189
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
Audi A5 Sportback							
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	5,9	7,3	172

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	175
A5 Sportback 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	6,8	9,3	216
A5 Sportback 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,4	4,5	5,2	135
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A5 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,5	4,5	5,2	137
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,8	5,6	147
A5 Sportback 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Sportback 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,0	5,6	6,5	169
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	176
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A5 Cabriolet							
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	10,0	5,9	7,4	172
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,5	6,4	7,5	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,1	5,4	6,8	159
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,5	6,6	7,7	179
A5 Cabriolet 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A5 Cabriolet 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,0	9,5	219
A5 Cabriolet 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi RS 5							
RS 5 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Gang	Super Plus	14,9	8,5	10,8	252
Audi Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,5	7,5	8,6	199
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Gang	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,2	5,6	6,2	162
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,3	5,6	6,2	163
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,2	6,0	6,8	179
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199
Audi Q7							
Q7 3.0 TFSI quattro	200	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TFSI quattro	245	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,6	6,7	7,4	195
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,9	6,9	8,4	219
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 8-stufig	Diesel	12,0	7,6	9,2	242
Q7 6.0 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	12,9	6,9	9,1	213
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	219
A8 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,8	6,6	174
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,2	6,1	7,6	199
Audi A8 L							
A8 L 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	13,1	7,1	9,3	217
A8 L 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,6	7,4	9,7	224
A8 L 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,8	6,6	176
A8 L 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,3	6,2	7,8	204
Audi A8 L 12-Zylinder							
A8 L W12 quattro	368	tiptronic, 8-stufig	Super	18,2	9,0	12,4	290
Audi R8							
R8 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,0	14,2	332
R8 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,4	13,3	310
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,6	14,9	346
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,1	9,9	13,9	326
R8 GT 5.2 FSI quattro	412	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,0	9,9	13,9	323
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,3	14,4	337
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,6	13,5	315
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,7	14,9	349
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,9	9,9	13,9	332

AUDI AG
Finanzkommunikation/Finanzanalytik
I/FF-12
85045 Ingolstadt
Deutschland
Telefon +49 (0)841 89-40300
Telefax +49 (0)841 89-30900
E-Mail ir@audi.de
www.audi.de/investor-relations