Halbjahresfinanzbericht 2011

1. Januar bis 30. Juni 2011

Audi
Vorsprung durch Technik

Kennzahlen Audi Konzern

		1–6/2011	1–6/2010	Veränderung in %
Produktion	Automobile	**661.133**	567.658	16,5
	Motoren	**938.938**	877.074	7,1
Auslieferungen an Kunden [1]	Automobile	**769.641**	666.567	15,5
Marke Audi [1]	Automobile	**652.970**	554.864	17,7
Deutschland	Automobile	**125.091**	108.113	15,7
Außerhalb Deutschlands [1]	Automobile	**527.879**	446.751	18,2
Marke Lamborghini	Automobile	**674**	674	0,0
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	**115.997**	111.029	4,5
Belegschaft	Durchschnitt	**61.732**	58.182	6,1
Umsatzerlöse	Mio. EUR	**21.526**	17.565	22,5
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	**2.540**	1.331	90,9
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	**2.350**	1.414	66,3
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	**1.688**	994	69,9
Operative Umsatzrendite	Prozent	**11,8**	7,6	
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	**10,9**	8,0	
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	**1.006**	788	27,7
Aktivierte Entwicklungskosten	Mio. EUR	**251**	314	– 20,2
Abschreibungen	Mio. EUR	**888**	1.153	– 23,0
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	**2.933**	2.617	12,1

		30.6.2011	31.12.2010	
Bilanzsumme	Mio. EUR	**33.530**	30.772	9,0
Eigenkapitalquote	Prozent	**45,4**	36,8	

1) Der Vorjahreswert wurde geringfügig angepasst.

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

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,
liebe Leserinnen und Leser,

fragt man Studenten, wer der beliebteste Arbeitgeber in Deutschland ist, dann gibt es für viele nur eine Antwort: Audi. In den jüngsten Studien der Beratungsinstitute trendence und Universum hat unser Unternehmen bei angehenden Ingenieuren und Wirtschaftswissenschaftlern den ersten Platz erreicht. Ein weiterer Beleg für die erfolgreiche Entwicklung der Marke mit den Vier Ringen.

Im ersten Halbjahr 2011 hat die Marke Audi die soliden Spitzenwerte von 2010 übertroffen. In vielen Märkten haben wir die Auslieferungszahlen um zweistellige Prozentwerte gesteigert. Insgesamt lagen die Verkaufszahlen zwischen Januar und Juni bei 652.970 Einheiten, ein Zuwachs um 17,7 Prozent. Diese erfreuliche Entwicklung schlägt sich auch in den wesentlichen Finanzkennzahlen nieder: Der Audi Konzern steigerte sein Operatives Ergebnis auf 2.540 Millionen Euro und erzielte eine Operative Umsatzrendite von 11,8 Prozent.

Die Entwicklung der weltweiten Automobilkonjunktur stabilisiert sich auf einem sehr hohen Niveau. Gleichzeitig machen Risikofaktoren wie steigende Rohstoffpreise und die Schuldenkrise in einzelnen Eurostaaten deutlich, dass die Konjunktur weiter fragil ist. Der Automarkt entwickelte sich indessen weltweit insgesamt positiv. Wir sind deshalb zuversichtlich, unser Ziel von 1,2 Millionen ausgelieferten Automobilen der Marke Audi am Ende dieses Jahres zu erreichen. Dabei setzen wir auf eine stabile Drei-Säulen-Strategie. In Westeuropa behaupten wir unsere Marktführerschaft; in den USA planen wir dieses Jahr mit einer zweistelligen Wachstumsrate. China (inkl. Hongkong) überholt mit 140.699 ausgelieferten Automobilen im ersten Halbjahr den deutschen Markt, erobert sich damit den Spitzenrang in der Audi Absatzstatistik und bestätigt somit die Führungsposition im chinesischen Premiummarkt. Ein wichtiges Signal, denn schließlich wollen wir unsere zweite Million Autos im Reich der Mitte binnen drei Jahren verkaufen.

Um diese ambitionierten Ziele erreichen zu können, wird Audi bis 2015 mehr als elf Milliarden Euro investieren – mehr als je zuvor in unserer über 100-jährigen Unternehmensgeschichte. Über 77 Prozent fließen direkt in neue Produkte, in die Weiterentwicklung konventioneller Antriebe sowie in künftige Antriebstechnologien und in den Leichtbau. Darüber hinaus erweitern wir aufgrund der wachsenden Nachfrage unsere Fertigungskapazitäten. So bauen wir derzeit unseren ungarischen Standort Győr aus, damit hier ab 2013 rund 125.000 Automobile pro Jahr vom Band rollen können. Wir planen, in den nächsten drei Jahren dafür mehr als 900 Millionen Euro zu investieren und in Ungarn rund 2.100 neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Rupert Stadler,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

Der neue urbane Offroader Audi Q3 überzeugt neben seinem sportlich-progressiven Design mit innovativen Assistenz- und Multimediasytemen, die den Fahrer, das Fahrzeug und die Umwelt stärker vernetzen.

Diese Investitionen stärken auch unsere anderen Standorte im In- und Ausland. Bis 2020 wollen wir insgesamt rund 10.000 neue Stellen schaffen. Allein dieses Jahr stellt Audi in Deutschland mehr als 2.000 Mitarbeiter ein – darunter 1.200 Experten, die uns vor allem in wichtigen Technologiefeldern wie im Leichtbau und bei der Elektromobilität verstärken. Denn letztlich ist es unabdingbar, die Mobilität der Zukunft ganzheitlich zu betrachten.

Ein wichtiger Wegweiser dafür ist das Audi Design, das unsere neuen Modelle ganz gezielt nach den Wünschen unserer Kunden entwirft. Aktuellstes Beispiel: Mit dem Audi Q3* bringen wir ein kompaktes Premium-SUV auf den Markt, das perfekt zu Lifestyle-orientierten Menschen in Metropolen passt – vielseitig und hocheffizient. Mit seinem 2.0 TDI-Motor mit 103 kW (140 PS) Leistung verbraucht der Q3 gerade mal 5,2 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometern.

Die Effizienz unserer Modelle steigern wir über die gesamte Flotte hinweg: Insgesamt haben wir 62 Motor- und Getriebevarianten mit CO_2-Emissionen von durchschnittlich weniger als 140 Gramm pro Kilometer im Programm. 19 Motor- und Getriebevarianten liegen im Schnitt unter 120 Gramm CO_2 pro Kilometer. Ein wichtiger Baustein dafür ist der Leichtbau – seit Jahrzehnten eine unserer Kernkompetenzen und künftig unter dem Begriff Audi ultra gebündelt. Damit gelingt es uns, die Gewichtsspirale umzukehren. So wiegt der neue Audi A6 bis zu 80 Kilogramm weniger als das Vorgängermodell – dank eines Mischbaukonzepts, das Aluminiumkomponenten und Hightechstähle geschickt miteinander kombiniert.

Das soll uns auch künftig für jedes neue Modell gelingen. Den Kunden freut‘s gleich mehrfach: Weniger Gewicht ermöglicht ein besseres Handling, mehr Fahrdynamik und gleichzeitig weniger Verbrauch und weniger Emissionen.

Wenn wir über die Mobilität der Zukunft sprechen, spielt auch die Vernetzung des Automobils mit seiner Umwelt eine entscheidende Rolle. Unter dem Namen Audi connect fassen wir unsere Lösungen in diesem Bereich zusammen. Während sich im vergangenen Jahrzehnt das Auto in sich vernetzt hat, geht es in diesem Jahrzehnt nun um die nahtlose Vernetzung mit seiner Umwelt. So lassen sich schon heute viele Modelle der Audi Flotte auf Wunsch per UMTS direkt mit dem Internet verbinden – vom A1 bis zum A8. Dies liefert zum Beispiel eine hochpräzise Stauerfassung über die Audi Verkehrsinformation online und bringt Nachrichten sowie Wetter- und Reisedaten direkt ins Auto. Die Audi Modelle der Zukunft werden aber auch mit der Infrastruktur kommunizieren. Durch das gezielte Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie mit Ampeln, Parkhäusern oder Tankstellen wird das Fahren komfortabler und sicherer. Und mindestens ebenso wichtig: Durch den verbesserten Verkehrsfluss lassen sich die CO_2-Emissionen um rund 15 Prozent senken.

Bis 2020 will Deutschland zum Leitanbieter und Leitmarkt im Feld der Elektromobilität werden. Eine Million Elektroautos sollen dann auf deutschen Straßen rollen. Mit dem Q5 hybrid quattro* haben wir gerade unseren ersten Vollhybrid mit Lithium-Ionen-Batterie vorgestellt.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Und es geht Schlag auf Schlag weiter: mit dem A6 hybrid*, dem A8 hybrid* und dem Sportwagen R8 e-tron, der Ende 2012 in einer Kleinserie auf die Straße kommt. Unser Audi A1 e-tron startet in wenigen Wochen mit einem Kundenversuch in München. Die Teilnehmer können den kompakten Elektroflitzer mit Range Extender ein halbes Jahr lang testen. Dabei geht es zum einen um das technologische Konzept des Fahrzeugs. Zum anderen wollen wir gezielt analysieren, wie das Elektroauto unser Mobilitätsverhalten verändert. Denn auch wenn die aktuelle Batterietechnik die Reichweite der Fahrzeuge noch deutlich begrenzt: Wir wollen unseren Kunden auch künftig maßgeschneiderte und zugleich flexible Konzepte anbieten – eben Mobilität ohne Verzicht.

Neben der Technik im Automobil liegt vor allem der nachhaltige Umgang mit den natürlichen Ressourcen in unserem Fokus – mit dem langfristigen Ziel der CO_2-neutralen Mobilität. Unsere Vision heißt balanced mobility. Dafür benötigen wir „sauberen“ Kraftstoff aus erneuerbaren Energien. Im Audi e-gas project produzieren wir über Windräder in der Nordsee Ökostrom für unseren A1 e-tron. Wir nutzen die Windenergie außerdem, um in einer e-gas Anlage Wasserstoff und synthetisches Erdgas zu gewinnen und damit mittelfristig entsprechend ausgerüstete Audi Modelle wie zum Beispiel den Audi A3 zu betreiben. 2013 soll im Emsland die weltweit erste Anlage dieser Art e-gas im großen Stil produzieren. Mittelfristig kann auch die deutsche Energiewirtschaft von einem solchen Konzept profitieren. Es beantwortet die heute noch offene Frage, wie sich Ökostrom effizient und ortsunabhängig speichern lässt.

Das öffentliche Gasnetz bietet hier den größten verfügbaren Energiespeicher und könnte allein zwei Monate lang den Strombedarf der Bundesrepublik decken.

Ob im Design oder Leichtbau, bei Audi connect oder in der Elektromobilität: Schon heute arbeiten wir mit Hochdruck an der Mobilität von morgen. Unsere Unternehmensstrategie stellt dabei den Kunden ins Zentrum. Diese Mission verankern wir systematisch im Unternehmen: zum Beispiel mit einem Customer-Delight-Index sowie mit Mobilitätsdienstleistungen, die wir im neuen Geschäftsfeld Audi mobility entwickeln werden.

Um unsere Mission Kundenbegeisterung zu erfüllen, gilt deshalb: Wir prägen Innovation – ein exzellentes Produkt mit einer Topqualität ist und bleibt der Nervenstrang für unseren Erfolg. Wir gestalten Audi – wir brauchen nicht nur vielfältiges Expertenwissen, wir müssen es auch perfekt organisieren und vernetzen. Wir leben Verantwortung – Ökologie und Ökonomie gehören für uns eng zusammen; was wir tun, ist von ethischen Werten und Überzeugungen geprägt. Und: Wir schaffen immer wieder neue, begeisternde Erlebnisse rund um unsere Marke.

Herzlichst

Ihr R. Stadler

Zwischenlagebericht des Audi Konzerns
vom 1. Januar bis 30. Juni 2011

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN
WELTWIRTSCHAFT

Im ersten Halbjahr 2011 setzte sich das Wachstum der Weltwirtschaft fort. Dabei war die wirtschaftliche Dynamik vor allem in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas hoch, während die Wachstumsgeschwindigkeit in den meisten Industrieländern moderat blieb. Als Belastung für das weltweite Wirtschaftsklima erwiesen sich insbesondere die Schuldenkrisen mehrerer EU-Länder, die Folgen der Naturkatastrophe in Japan und die Unruhen im arabischen Raum. Darüber hinaus kam es in zahlreichen Ländern zu einem Anstieg der Inflation infolge höherer Rohstoff- und Nahrungsmittelpreise sowie einer expansiven Geldpolitik.
In Westeuropa dauerte die Konjunkturerholung im Berichtszeitraum an. Die Wirtschaftsentwicklung verlief jedoch in den einzelnen Ländern sehr heterogen. Besonders die südlichen EU-Länder wiesen ein sehr niedriges Wachstum und teilweise sogar eine sinkende Wirtschaftsleistung auf. Dagegen erzielte die deutsche Wirtschaft eine kräftige Steigerung des Bruttoinlandsprodukts. Dazu trug neben der starken Zunahme der Exporte auch die Belebung der Binnennachfrage bei. Hierbei profitierte der private Konsum insbesondere von der günstigen Lage am Arbeitsmarkt.
In Zentral- und Osteuropa hat sich das dynamische Wirtschaftswachstum weiter stabilisiert.
Die Konjunktur in den USA befand sich im ersten Halbjahr 2011 weiterhin in einem moderaten Aufschwung. Vor allem der private Konsum wurde durch die gestiegenen Energie- und Nahrungsmittelpreise sowie die hohe Arbeitslosigkeit belastet. Hingegen wiesen die Länder Lateinamerikas, darunter Argentinien und Brasilien, hohe Wachstumsraten auf.
Die chinesische Wirtschaft expandierte im laufenden Jahr mit nur leicht vermindertem Tempo.
In Japan führten die Auswirkungen der schweren Naturkatastrophe im März 2011 dagegen zu einem starken Konjunktureinbruch.

AUTOMOBILMÄRKTE

Die weltweite Automobilnachfrage verzeichnete in den ersten sechs Monaten des Jahres eine stabile Aufwärtstendenz. Dabei wiesen insbesondere die USA und Deutschland sowie die aufstrebenden Märkte China, Indien und Russland steigende Absatzzahlen auf. Dagegen waren die Pkw-Neuzulassungen im westeuropäischen Ausland rückläufig.
Der deutsche Automobilmarkt befand sich im ersten Halbjahr 2011 auf einem Normalisierungskurs, nachdem er in den vergangenen beiden Jahren aufgrund der Wirkungen der Umweltprämie starken Schwankungen ausgesetzt war. Mit 1,6 Mio. Fahrzeugen erreichten die Pkw-Neuzulassungen einen Zuwachs um 10,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert.
Die Entwicklung der übrigen westeuropäischen Märkte verlief im Berichtszeitraum uneinheitlich. Während die Automobilkonjunktur in zahlreichen Ländern, darunter die Niederlande und Österreich, aufwärts gerichtet war, verzeichneten die Volumenmärkte Großbritannien, Italien und Spanien deutliche Nachfragerückgänge. Haupteinflussfaktor war hierbei das Ende staatlicher Fördermaßnahmen. Insgesamt verringerten sich die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa (ohne Deutschland) um 5,4 Prozent auf insgesamt 5,3 Mio. Fahrzeuge.
Als sehr dynamisch erwies sich die Automobilkonjunktur in Zentral- und Osteuropa. Vor allem der russische Pkw-Markt erholte sich infolge des Wirtschaftsaufschwungs und der Gewährung einer Verschrottungsprämie mit einem Plus von 56,5 Prozent auf 1,2 Mio. Fahrzeuge deutlich.
Auch in den USA verzeichnete der Automobilabsatz eine steigende Tendenz. So lagen die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis Juni mit 6,3 Mio. Einheiten um 12,8 Prozent über dem Vorjahresniveau. Wichtige Impulse kamen dabei insbesondere von effizienten Fahrzeugmodellen, die angesichts hoher Kraftstoffpreise überdurchschnittlich nachgefragt wurden.
In der Region Asien-Pazifik ging die Wachstumsgeschwindigkeit im laufenden Jahr dagegen deutlich zurück. So dämpfte die Reduzierung staatlicher Kaufanreize die Marktentwicklung in China spürbar. In den ersten sechs Monaten nahm die chinesische Pkw-Nachfrage um 11,9 Prozent auf 5,9 Mio. Fahrzeuge zu. Im Vorjahreszeitraum hatte das Wachstum noch 45,6 Prozent betragen.
Auf dem japanischen Automobilmarkt machten sich die Folgen der Naturkatastrophe vom März 2011 stark bemerkbar. Das Neuzulassungsvolumen sank auf 1,6 Mio. Pkw, was einem deutlichen Rückgang um 29,0 Prozent entspricht.

Audi A6 Avant*

PRODUKTION

Infolge der positiven Nachfrageentwicklung steigerte der Audi Konzern die Fahrzeugproduktion im ersten Halbjahr 2011 auf den Rekordwert von 661.133 (567.658) Automobilen. Dabei wurden 660.446 (566.993) Modelle der Premiummarke Audi sowie 687 (665) Supersportwagen der Marke Lamborghini gefertigt.

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN

	1–6/2011	1–6/2010
Audi A1	**63.518**	1.407
Audi A3	**14.869**	20.765
Audi A3 Sportback	**74.933**	84.039
Audi A3 Cabriolet	**8.523**	8.538
Audi Q3	**380**	41
Audi TT Coupé	**11.320**	9.625
Audi TT Roadster	**4.190**	3.330
Audi A4 Limousine	**100.702**	96.914
Audi A4 Avant	**52.600**	59.704
Audi A4 allroad quattro	**6.112**	5.459
Audi A5 Sportback	**28.270**	24.931
Audi A5 Coupé	**18.771**	21.051
Audi A5 Cabriolet	**13.647**	12.692
Audi Q5	**88.761**	74.219
Audi A6 Limousine	**86.578**	88.032
Audi A6 Avant	**19.588**	20.183
Audi A6 allroad quattro	**2.721**	3.063
Audi A7 Sportback	**17.997**	294
Audi Q7	**26.380**	21.611
Audi A8	**18.762**	9.535
Audi R8 Coupé	**899**	732
Audi R8 Spyder	**925**	828
Gesamt Marke Audi	**660.446**	566.993
Lamborghini Gallardo	**652**	523
Lamborghini Murciélago	**–**	141
Lamborghini Aventador	**35**	1
Gesamt Marke Lamborghini	**687**	665
Gesamt Konzern	**661.133**	567.658

Am Standort Ingolstadt stellte der Audi Konzern im Berichtszeitraum 293.762 (286.533) Fahrzeuge her. Neben der stark angestiegenen Nachfrage nach dem Audi Q5 lässt sich das höhere Fertigungsvolumen auch auf die anhaltend gute Nachfrage nach den Modellen der Baureihen A3, A4 und A5 zurückführen. Zudem wurden 69.319 (46.492) Teilesätze für die CKD-Fertigung im Werk Changchun (China) und im indischen Aurangabad produziert. Das Gesamtproduktionsvolumen im Werk Ingolstadt lag damit bei 363.081 (333.025) Einheiten.
Die Anzahl der in Neckarsulm gefertigten Automobile stieg im ersten Halbjahr 2011 auf 127.596 (110.042) Fahrzeuge. Darüber hinaus wurden 54.949 (62.372) Teilesätze für die CKD-

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Fertigung in China und Indien hergestellt. Insgesamt produzierte das Werk Neckarsulm damit 182.545 (172.414) Einheiten. Nachdem schon das Jahr 2010 von bedeutenden Produktanläufen gekennzeichnet war, stand im Berichtszeitraum die Serienfertigung der neuen A6 Generation im Mittelpunkt.
Im ungarischen Győr stellte die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. in der ersten Jahreshälfte 24.542 (21.493) Fahrzeuge her. Dabei wurden neben 15.510 (12.955) Modellen der TT Baureihe 8.523 (8.538) A3 Cabriolet* im Verbund mit dem Werk Ingolstadt produziert. Auch der RS 3 Sportback* wird seit Kurzem in Győr gefertigt.
Bei der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), begann 2011 das erste volle Produktionsjahr des Audi A1, von dem im Berichtszeitraum bereits 63.518 (1.407) Fahrzeuge vom Band rollten.
Im Juni 2011 startete zudem die Serienfertigung des Audi Q3* im spanischen Martorell. Für das neueste Premium-SUV der Marke Audi rechnet das Unternehmen mit einem jährlichen Produktionsvolumen von rund 100.000 Fahrzeugen.

Auch die Motorenproduktion verzeichnete im Berichtszeitraum erneut Zuwächse. Der Audi Konzern stellte insgesamt 938.938 (877.074) Aggregate her und übertraf somit den Vorjahreswert deutlich um 7,1 Prozent. Dabei wurde im April 2011 bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. in Győr das Produktionsjubiläum des 20-millionsten Motors gefeiert.

MOTORENPRODUKTION

	1–6/2011	1–6/2010
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**938.903**	876.932
Automobili Lamborghini S.p.A.	**35**	142
Audi Konzern	**938.938**	877.074

AUSLIEFERUNGEN

Im ersten Halbjahr 2011 lieferte der Audi Konzern insgesamt 769.641 (666.567) Fahrzeuge an Kunden aus. Die Kernmarke Audi erzielte dabei mit einer Steigerung um 17,7 Prozent ein beträchtliches Wachstum auf den neuen Rekordwert von weltweit 652.970 (554.864) Automobilen.
Auf dem deutschen Heimatmarkt konnte sich die Marke Audi erfolgreich behaupten und die Anzahl der verkauften Fahrzeuge deutlich auf 125.091 (108.113) erhöhen.
Auch auf den westeuropäischen Auslandsmärkten erreichte das Unternehmen ein zweistelliges Auslieferungswachstum auf 235.399 (211.319) Automobile. Dabei zeigten insbesondere die wichtigen Exportmärkte Großbritannien, Frankreich und Italien eine positive Entwicklung.
In den USA erzielte die Marke Audi im ersten Halbjahr 2011 ebenfalls eine wesentliche Steigerung der Auslieferungen um 15,4 Prozent auf 55.909 (48.440) Fahrzeuge.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi Q3

Die Region Asien-Pazifik verzeichnete im Berichtszeitraum erneut einen starken Anstieg. Hier lieferte das Unternehmen mit 171.124 (135.300) Automobilen 26,5 Prozent mehr Fahrzeuge aus als im Vorjahreszeitraum. Treiber für das deutliche Wachstum war der chinesische Markt (inklusive Hongkong), in dem die Marke Audi die Auslieferungen um 28,0 Prozent auf 140.699 (109.887) Einheiten steigerte.

Der Anstieg der Auslieferungen liegt neben der erhöhten Gesamtmarktnachfrage vor allem in der attraktiven Produktpalette der Marke Audi begründet.
Besonders positiv entwickelte sich dabei die Nachfrage nach den SUV-Modellen. So wurden im ersten Halbjahr 85.660 (68.534) Audi Q5* und 27.938 (19.889) Audi Q7* ausgeliefert, was einem Plus von 25,0 bzw. 40,5 Prozent entspricht.
Die Auslieferungen der A8 Baureihe haben sich mit einer Steigerung auf 16.722 (7.135) Automobile mehr als verdoppelt.
Darüber hinaus verzeichnete der Audi A1 in seinem ersten vollen Produktionsjahr einen großen Markterfolg und sorgte im ersten Halbjahr mit 63.105 Einheiten für ein spürbares Auslieferungswachstum.
Auch der Audi A7 Sportback*, von dem im Berichtszeitraum 15.367 Fahrzeuge verkauft wurden, lieferte einen wichtigen Impuls zur Steigerung der Auslieferungen.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MODELLEN [1)]

	1–6/2011	1–6/2010
Audi A1	**63.105**	599
Audi A3	**15.819**	20.661
Audi A3 Sportback	**75.105**	83.759
Audi A3 Cabriolet	**7.312**	7.576
Audi TT Coupé	**11.477**	10.136
Audi TT Roadster	**4.123**	3.358
Audi A4 Limousine	**102.634**	95.233
Audi A4 Avant	**54.621**	59.575
Audi A4 allroad quattro	**5.911**	5.838
Audi A4 Cabriolet	**–**	158
Audi A5 Sportback	**28.076**	26.981
Audi A5 Coupé	**19.759**	22.392
Audi A5 Cabriolet	**13.387**	13.178
Audi Q5	**85.660**	68.534
Audi A6 Limousine	**80.675**	85.224
Audi A6 Avant	**20.603**	19.790
Audi A6 allroad quattro	**2.575**	3.003
Audi A7 Sportback	**15.367**	283
Audi Q7	**27.938**	19.889
Audi A8	**16.722**	7.135
Audi R8 Coupé	**863**	1.088
Audi R8 Spyder	**964**	474
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	**274**	–
Gesamt Marke Audi	**652.970**	554.864
Lamborghini Gallardo	**646**	481
Lamborghini Murciélago	**7**	193
Lamborghini Aventador	**21**	–
Gesamt Marke Lamborghini	**674**	674
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**115.997**	111.029
Gesamt Konzern	**769.641**	666.567

1) Die Vorjahreswerte wurden geringfügig angepasst.

Audi A8 L W12 quattro*

ERWEITERUNG DES PRODUKTPORTFOLIOS

Im ersten Halbjahr 2011 setzte der Audi Konzern die Erweiterung des Produktportfolios weiter fort.
Mit der Weltpremiere des Audi Q3* auf der Automobilmesse Auto Shanghai im April 2011 vergrößerte die Marke Audi ihre SUV-Familie um ein Modell, das die Dynamik eines Kompaktwagens mit dem Raumangebot und der Vielseitigkeit eines SUV verbindet. Der sportliche Audi Q3 ist seit Juni in vier Motorvarianten bestellbar und wird ab dem vierten Quartal 2011 ausgeliefert.
Darüber hinaus führte das Unternehmen die siebte Generation der Oberklassenlimousine A6* in die Märkte ein, die neben ihrer Leichtbaukarosserie insbesondere durch eine große Auswahl an innovativen Assistenz- und Multimediasystemen überzeugt. In der zweiten Jahreshälfte ist auch der neue Audi A6 Avant* erhältlich, der in sechs Motorvarianten mit einer Leistung von 130 kW (177 PS) bis 230 kW (313 PS) zur Verfügung stehen wird.
Im April wurde die A3 Baureihe um den Audi RS 3 Sportback* erweitert. Das Topmodell ist mit einem 2.5 TFSI-Motor ausgestattet, der in den Jahren 2010 und 2011 als „International Engine of the Year“ ausgezeichnet wurde (http://www.ukipme.com/engineoftheyear). Der Fünfzylinder-Motor knüpft an eine lange Audi Tradition an, die auf die 1980er Jahre zurückgeht, als starke Fünfzylinder-Motoren die Marke Audi an die Spitze des Rallyesports brachten.
Mit dem A8 L W12 quattro* führte das Unternehmen darüber hinaus die Topversion der A8 Baureihe ein. Neben allen hochwertigen Eigenschaften der Luxuslimousine bietet das Fahrzeug dank des kraftvollen Zwölfzylinder-Motors mit 6,3 Litern Hubraum und einer Leistung von 368 kW (500 PS) besonders souveräne und dynamische Fahrleistungen.
Seit April wird das Spitzenmodell der R8 Baureihe – der R8 GT* – in einer limitierten Auflage von 333 Exemplaren ausgeliefert. Der 5.2 FSI-Motor mit quattro Antrieb und einer Leistung von 412 kW (560 PS) beschleunigt den Hochleistungssportwagen in nur 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Zu einem späteren Zeitpunkt wird mit dem R8 GT Spyder* auch eine offene Variante, ebenfalls in einer limitierten Auflage von 333 Exemplaren, angeboten.
Weiterhin wurde auf dem Genfer Automobilsalon 2011 der Q5 hybrid quattro* vorgestellt, der gegen Ende des Jahres erhältlich sein wird. Der Vollhybrid verfügt über einen 2.0 TFSI- und über einen Elektromotor und kann entweder nur mit dem Verbrennungsmotor, allein mit dem Elektromotor oder im Hybridmodus fahren. Zudem gewinnt der Q5 hybrid quattro in Verzögerungsphasen Energie zurück und aktiviert bei starker Beschleunigung beide Motoren gemeinsam.
Auf der Auto Shanghai 2011 wurde im Frühjahr die Studie A3 e-tron concept vorgestellt. Der Plug-in-Hybrid wird von einem 1.4 TFSI-Vierzylinder-Motor und einem Elektromotor mit einer Systemleistung von 175 kW (238 PS) angetrieben. Im rein elektrischen Betrieb sind Reichweiten von bis zu 54 Kilometern möglich.
Im Berichtszeitraum wurden zudem der ab Spätsommer 2011 lieferbare A8 L Security sowie das Showcar A3 concept der Öffentlichkeit vorgestellt.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

AUSZEICHNUNGEN

In der ersten Jahreshälfte 2011 erhielt die AUDI AG erneut eine Vielzahl an Auszeichnungen. So waren etwa in der renommierten Leserumfrage „Die besten Autos 2011“ die Fahrzeuge der Marke Audi wie schon in den Vorjahren unter den Siegern. Dabei erreichten der Audi A1, die Modellreihe A4/A5 sowie der R8 Spyder* und der Audi Q5 den ersten Platz in ihrer jeweiligen Kategorie (auto motor und sport, Ausgabe 4/2011, S. 104 ff.).
Auch in der Leserwahl „Die sportlichsten Autos 2011“ der Fachzeitschrift sport auto wurden zahlreiche Modelle der Marke Audi ausgezeichnet. Der RS 3 Sportback* erzielte dabei in seiner Kategorie den ersten Platz. Insgesamt sechs weitere Audi Fahrzeuge wurden auf zweite und dritte Plätze in ihren jeweiligen Klassen gewählt (Ausgabe 7/2011, S. 46 ff.).
Weiterhin erhielt der Audi A6 allroad quattro* den „OFF ROAD AWARD 2011“ in der Leserwahl der Zeitschrift OFF ROAD (Ausgabe 4/2011, S. 44 ff.).
Die Oberklassenlimousine Audi A6* wurde auf der North American International Auto Show in Detroit mit dem „EyesOn Design Award“ ausgezeichnet (http://www.brophy.com/NAIAS/).
Eine Expertenjury der Fachzeitschrift AUTO BILD kürte zudem den Audi A7 Sportback* zum Gewinner des „Design Gipfel“ (Ausgabe 6/2011, S. 52 ff.).

SIEG IN LE MANS

Mit dem zehnten Sieg in 13 Jahren hat Audi die Erfolgsgeschichte beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Jahr 2011 um ein weiteres Kapitel ergänzt.
Nachdem im ersten Renndrittel zwei der Audi R18 TDI durch schwere Unfälle ausschieden, ruhten alle Hoffnungen auf dem Fahrzeug mit der Startnummer „2“, das bereits im Qualifying die Pole-Position erzielte.
Das Siegerfahrzeug überzeugte nicht nur durch Schnelligkeit, sondern auch durch seine Zuverlässigkeit – so musste es während des gesamten Rennens keinen einzigen außerplanmäßigen Boxenstopp einlegen.

BELEGSCHAFT

Die Belegschaft des Audi Konzerns erhöhte sich im ersten Halbjahr 2011 im Wesentlichen aufgrund der Erweiterung des Konsolidierungskreises auf durchschnittlich 61.732 (58.182) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
Im Jahr 2011 wird die AUDI AG rund 1.200 Experten sowie 700 Auszubildende einstellen und darüber hinaus mindestens 300 Leiharbeitnehmer in ein festes Arbeitsverhältnis übernehmen. Neben der Einstellung neuer Fachkräfte legt das Unternehmen einen weiteren Schwerpunkt auf die kontinuierliche Weiterqualifizierung der Mitarbeiter.

Audi RS 3 Sportback*

Im Rahmen der Strategie 2020 hat sich der Audi Konzern zum Ziel gesetzt, weltweit ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Schon heute befindet sich die AUDI AG in den renommierten Arbeitgeberrankings der Beratungsinstitute trendence und Universum jeweils auf dem ersten Platz. Das Unternehmen wurde 2011 in beiden Studien von Absolventen der Wirtschafts- und der Ingenieurwissenschaften zum „beliebtesten Arbeitgeber" gewählt und konnte somit den großen Erfolg aus dem Vorjahr bestätigen (manager magazin, Ausgabe 5/2011, S. 115 f.; WirtschaftsWoche, Ausgabe 20/2011, S. 120 ff.). Auch die ungarische AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. wurde im Frühjahr 2011 von Berufserfahrenen und Berufseinsteigern erneut zum „attraktivsten Unternehmen" des Landes gewählt. Dies ging aus einer Umfrage hervor, die von der Unternehmensberatung Aon Hewitt und der Internationalen Studentenorganisation AIESEC durchgeführt wurde (http://www.balaton-zeitung.info/nachrichten/Audi-Hungaria-Attraktivstes-Unternehmen-in-Ungarn).

BELEGSCHAFT

Durchschnitt	**1–6/2011**	1–6/2010
Inländische Gesellschaften	**46.852**	45.713
davon:		
AUDI AG	**45.101**	44.261
Werk Ingolstadt	**32.010**	31.355
Werk Neckarsulm	**13.091**	12.906
Ausländische Gesellschaften	**12.475**	10.170
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	**2.350**	2.149
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**6.610**	5.690
Lamborghini-Gruppe	**822**	799
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.	**880**	882
Beschäftigte Arbeitnehmer	**59.327**	55.882
Auszubildende	**2.130**	2.007
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**61.457**	57.889
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	**275**	293
Belegschaft	**61.732**	58.182

PERSONELLE VERÄNDERUNGEN

Im Berichtszeitraum gab es keine Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand der AUDI AG.

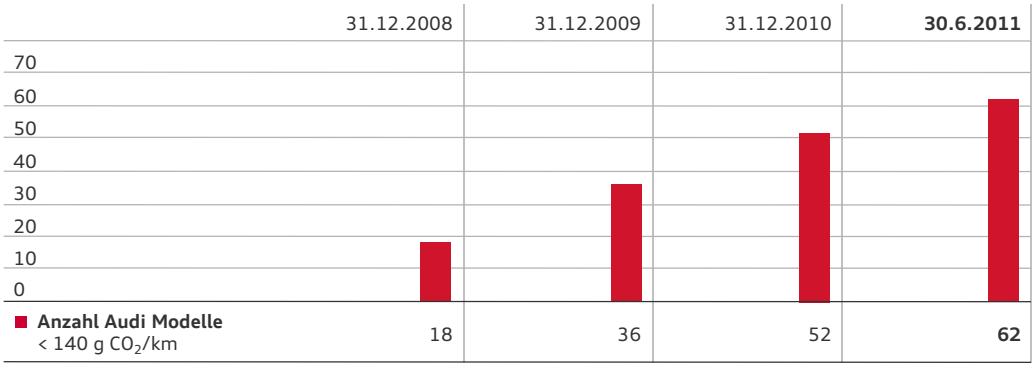
* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi A6 Avant*

ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG

Mit zahlreichen Innovationen beeinflusst die Marke Audi die Effizienzstandards im Automobilbau seit vielen Jahren nachhaltig. So werden dank des Einsatzes fortschrittlicher Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten bereits heute 62 Modelle mit einem kombinierten CO_2-Ausstoß von weniger als 140 g/km angeboten – 19 der Fahrzeuge stoßen durchschnittlich sogar lediglich bis 120 g CO_2/km aus.

AUDI MODELLE UNTER 140 G CO_2/KM



Neben der Entwicklung effizienter Verbrennungsmotoren treibt das Unternehmen verstärkt die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte voran. So bringt die Marke Audi 2011 mit dem Q5 hybrid quattro* das erste Hybridmodell auf den Markt, dem 2012 der Audi A6 hybrid* und der Audi A8 hybrid* folgen werden. Auch die für elektrisches Fahren stehende e-tron Familie wurde im ersten Halbjahr 2011 mit der Vorstellung der Studie A3 e-tron concept um ein weiteres Konzeptfahrzeug ergänzt.

Unter dem Begriff Audi balanced mobility richtet die AUDI AG darüber hinaus seit dem Frühjahr 2011 ihre Aktivitäten auf eine ganzheitliche CO_2-neutrale Mobilität aus. Das Unternehmen hat sich dabei zum Ziel gesetzt, die Führungsrolle in der Automobilindustrie beim nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen zu übernehmen.
In einem ersten Schritt beteiligt sich die AUDI AG am Bau von Off-Shore-Windanlagen in der Nordsee. Mit dem dadurch gewonnenen Ökostrom können zum einen die Modelle der e-tron Familie produziert und betrieben werden. Ein anderer Teil des Windstroms soll genutzt werden, um per Elektrolyse Wasserstoff zu gewinnen. Dieser könnte künftig als Energiequelle für Brennstoffzellenfahrzeuge dienen. Alternativ dazu lässt sich in einem weiteren Schritt Methan bzw. Erdgas herstellen, das bei Audi „e-gas“ heißt. Dieses kann wiederum für gasbetriebene Fahrzeuge – bei Audi TCNG genannt – verwendet werden, die ab 2013 in Serie gehen.
Das e-gas lässt sich im öffentlichen Gasnetz speichern und kann jederzeit wieder ins Stromnetz zurückgespeist werden. Somit begegnet die AUDI AG der aktuellen Herausforderung, dass die Stromproduktion aus Wind- und Sonnenkraft naturbedingten Schwankungen unterliegt.

Weiterhin achtet das Unternehmen im Zuge der Integrierten Produktpolitik (IPP) auf einen effizienten Umgang mit Ressourcen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Entwicklung und der Produktion über die Fahrzeugnutzung bis hin zur Entsorgung.
Daher hat sich die AUDI AG zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die standort- und unternehmensbezogenen spezifischen CO_2-Emissionen unter Berücksichtigung der geplanten Produktionssteigerung gegenüber dem Wert von 1990 um 30 Prozent zu reduzieren.
Als Anerkennung seiner Umweltaktivitäten führt das Unternehmen das Markenzeichen der Europäischen Union für hervorragenden Umweltschutz – so sind alle Standorte des Audi Konzerns nach dem weit über die Standardanforderungen hinausgehenden Umweltmanagementsystem der Europäischen Union EMAS (Eco Management and Audit Scheme) validiert.

Audi R8 GT Spyder*

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN
ERTRAGSLAGE

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 steigerte der Audi Konzern die Umsatzerlöse um 22,5 Prozent auf 21.526 (17.565) Mio. EUR. Neben der insgesamt positiven Entwicklung der Auslieferungen lässt sich dieser deutliche Anstieg auch auf einen verbesserten Modellmix zurückführen, der insbesondere durch die gestiegene Nachfrage nach den Modellen Audi Q7, A7 Sportback* und Audi A8 begründet ist.
Die Herstellungskosten erhöhten sich leicht unterproportional zu den Umsatzerlösen auf 17.693 (14.872) Mio. EUR. Der Audi Konzern erzielte somit im ersten Halbjahr 2011 ein Bruttoergebnis in Höhe von 3.832 (2.694) Mio. EUR und steigerte die Bruttomarge auf 17,8 (15,3) Prozent.
Die Vertriebskosten lagen mit 1.627 (1.580) Mio. EUR lediglich um 3,0 Prozent über dem Vorjahreswert, während die allgemeinen Verwaltungskosten 189 (157) Mio. EUR erreichten. Das sonstige betriebliche Ergebnis erhöhte sich auf 523 (375) Mio. EUR.
Mit einem Anstieg um 90,9 Prozent erzielte der Audi Konzern im ersten Halbjahr 2011 ein Operatives Rekordergebnis in Höhe von 2.540 (1.331) Mio. EUR und belegt damit erneut die nachhaltige Ertragsstärke und hohe Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Die Operative Umsatzrendite verbesserte sich auf 11,8 (7,6) Prozent.
Das Finanzergebnis reduzierte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 272 Mio. EUR. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf höhere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Sicherungsinstrumente zurückzuführen.
Mit einem Ergebnis vor Steuern von 2.350 (1.414) Mio. EUR erzielte der Audi Konzern eine Steigerung um 66,3 Prozent. Die Umsatzrendite vor Steuern erhöhte sich damit auf 10,9 Prozent nach 8,0 Prozent im Vorjahreszeitraum.

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns lag zum 30. Juni 2011 mit 33.530 (30.772) Mio. EUR um 9,0 Prozent über dem Wert vom 31. Dezember 2010.
Dabei veränderte sich die Summe der langfristigen Vermögenswerte nur geringfügig auf 10.898 (10.584) Mio. EUR. Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 12,1 Prozent auf 22.632 (20.188) Mio. EUR, vorrangig bedingt durch gestiegene Termingeldanlagen mit einem Anlagehorizont von mehr als drei Monaten.
Das Eigenkapital nahm gegenüber dem Jahresendstand 2010 deutlich um 3.925 Mio. EUR auf 15.235 (11.310) Mio. EUR zu. Dies ist im Wesentlichen auf das höhere Ergebnis nach Steuern, die erfolgsneutral erfasste Wertsteigerung der Cashflow-Hedge-Rücklage sowie die Kapitalzuführung durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage der AUDI AG in Höhe von 1.005 Mio. EUR zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote stieg somit von 36,8 Prozent auf 45,4 Prozent.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Die langfristigen Schulden reduzierten sich auf 7.254 (7.484) Mio. EUR. Insbesondere infolge der Gewinnabführung an die Volkswagen AG verringerten sich die kurzfristigen Schulden auf 11.041 (11.979) Mio. EUR.

FINANZLAGE

Der Audi Konzern steigerte den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreswert um 12,1 Prozent auf 2.933 (2.617) Mio. EUR.
Die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit lagen ohne Berücksichtigung der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen bei 975 (750) Mio. EUR. Die Investitionstätigkeit konnte erneut vollständig aus dem laufenden Geschäft finanziert werden. Zudem erzielte das Unternehmen einen Mittelüberschuss von 1.958 (1.867) Mio. EUR.
Dabei intensivierte der Audi Konzern mit Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 1.502 (1.313) Mio. EUR seine Aktivitäten zur Entwicklung neuer Technologien und Produkte.
Der Audi Konzern erhöhte die Netto-Liquidität gegenüber dem Jahresendstand 2010 um 7,1 Prozent auf 14.328 (13.383) Mio. EUR.

RISIKEN UND AUSBLICK

RISIKOBERICHT

Im Rahmen des unternehmensweiten Risikomanagementsystems wird die Risikosituation des Audi Konzerns über alle Geschäftsbereiche hinweg beobachtet, um gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zu definieren und zu ergreifen.
Im Zuge der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan wurden umfangreiche Risikosteuerungsmaßnahmen ergriffen, um potenzielle Schäden vom Unternehmen abzuwenden. Hierzu wurden insbesondere kurzfristig Task Force Arbeitsgruppen gemeinsam mit Lieferanten und Geschäftspartnern initiiert, um eine Beeinträchtigung der weltweiten Fahrzeugproduktion zu vermeiden. Auf Grundlage der mittlerweile hohen Beurteilungssicherheit geht der Audi Konzern davon aus, dass zukünftig keine negativen Einflüsse zu erwarten sind.
Das Unternehmen rechnet damit, dass die im Lagebericht des Geschäftsberichts 2010 beschriebenen Risiken auch in der zweiten Jahreshälfte 2011 weiter bestehen.
Darüber hinaus liegen unter Berücksichtigung aller bekannten Tatsachen und Umstände keine Risiken vor, die den Fortbestand des Audi Konzerns in einem überschaubaren Zeitraum gefährden könnten.

Audi A6

PROGNOSEBERICHT

Voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der Audi Konzern erwartet für die zweite Jahreshälfte 2011 eine Fortsetzung des weltweiten Wirtschaftsaufschwungs mit verminderter Geschwindigkeit. Dabei wird die Wirtschaft in den Schwellenländern weiterhin kräftig expandieren, während das moderate Wachstum in zahlreichen Industrieländern anhalten wird. Belastungsfaktoren sind insbesondere die steigende Inflation, die zu einer weiteren Straffung der Geldpolitik in vielen Ländern führen wird, sowie die anhaltende Schuldenkrise in Europa.
Die Wirtschaftsleistung in Westeuropa wird nach Einschätzung des Audi Konzerns bis Ende 2011 mit gemäßigtem Tempo zunehmen. Dagegen wird die deutsche Wirtschaft dank der kräftigen Exportentwicklung und der erstarkten Binnennachfrage voraussichtlich mit überdurchschnittlichen Raten wachsen. In den Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte der Aufschwung anhalten.
Für die USA rechnet das Unternehmen in der zweiten Jahreshälfte mit einer Verringerung der wirtschaftlichen Dynamik. Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit und der weiterhin angespannten Lage auf dem Immobiliensektor wird der private Konsum bis auf Weiteres gedämpft bleiben.
In China dürfte sich die Wachstumsgeschwindigkeit bis Jahresende nur leicht verringern, da die von der Regierung eingeleiteten Maßnahmen zur Konjunkturdämpfung nur langsam ihre Wirkung entfalten.

Die weltweite Automobilnachfrage wird sich im Jahr 2011 nach Einschätzung des Audi Konzerns insgesamt positiv entwickeln. Dabei werden alle Absatzregionen mit Ausnahme des westeuropäischen Pkw-Marktes deutlich zunehmen.
Auf dem deutschen Automobilmarkt dürfte die Pkw-Nachfrage angesichts positiver wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, insbesondere aufgrund des guten Konsumklimas, auch in der zweiten Jahreshälfte 2011 kräftig bleiben. Dagegen wird sich die Marktsituation im westeuropäischen Ausland in den kommenden Monaten zwar etwas verbessern, jedoch wird das Neuzulassungsvolumen das Vorjahresniveau infolge der negativen Entwicklung im ersten Halbjahr voraussichtlich nicht erreichen.
In den Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte die positive Marktentwicklung bis zum Jahresende anhalten, wenngleich sich die Dynamik in der Region etwas verringert.
Für die US-amerikanische Automobilnachfrage rechnet der Audi Konzern in der zweiten Jahreshälfte 2011 mit einer Fortsetzung des stabilen Wachstumstrends. In Anbetracht der weiterhin hohen Kraftstoffpreise wird dabei die Nachfrage nach verbrauchsgünstigen Fahrzeugmodellen hoch bleiben.
In China dürfte die im ersten Halbjahr 2011 erfolgte Abschwächung der Pkw-Nachfrage weiter andauern, sodass der Gesamtmarkt im Jahr 2011 voraussichtlich mit einer einstelligen Wachstumsrate expandiert. Die japanische Automobilkonjunktur dürfte sich in der zweiten Jahreshälfte 2011 nur langsam vom starken Einbruch der Pkw-Neuzulassungszahlen infolge der schweren Naturkatastrophe erholen. Auf Jahressicht wird der Automobilmarkt deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi A7 Sportback*

Voraussichtliche Entwicklung des Audi Konzerns

Auf Grundlage des positiven Geschäftsverlaufs im ersten Halbjahr 2011 und infolge der erwarteten Nachfrageentwicklung nach Premiumfahrzeugen plant der Audi Konzern, das Wachstum auch in der zweiten Jahreshälfte fortzusetzen.

So sollen 2011 über 1,2 Mio. Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert werden. Dabei sollen neben dem neuen Premium-SUV Audi Q3* insbesondere die Nachfolgemodelle der A6 Baureihe für zusätzliche Wachstumsimpulse sorgen.

Mit dem geplanten Auslieferungswachstum werden die Umsatzerlöse im Gesamtjahr 2011 das Vorjahresniveau entsprechend übertreffen. Auf Grundlage der effizienten Strukturen und Prozesse sowie durch kontinuierliche Kostenoptimierungen rechnet das Unternehmen damit, auch das Operative Ergebnis und die Operative Umsatzrendite deutlich zu steigern und somit das qualitative Wachstum der vergangenen Jahre fortsetzen zu können.

Im Hinblick auf ein nachhaltiges Wachstum investiert das Unternehmen auch in Zukunft in neue Produkte und innovative Technologien. Insgesamt sieht der Audi Konzern Sachinvestitionen von über 11 Mrd. EUR für den Zeitraum 2011 bis 2015 vor.

Die geplanten Mittelabflüsse sollen dabei vollständig aus dem erwirtschafteten Cashflow finanziert werden.

Im Zuge des Unternehmenswachstums wird die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der zweiten Jahreshälfte voraussichtlich weiter ansteigen.

Hinsichtlich der im Lagebericht des Geschäftsberichts 2010 angegebenen Chancen zur zukünftigen Entwicklung rechnet der Audi Konzern für das Gesamtjahr 2011 mit keinen bedeutenden 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.

Audi Q5 hybrid quattro*

Audi Konzernabschluss zum 30. Juni 2011

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	1–6/2011	1–6/2010
Umsatzerlöse	**21.526**	17.565
Herstellungskosten	**– 17.693**	– 14.872
Bruttoergebnis vom Umsatz	**3.832**	2.694
Vertriebskosten	**– 1.627**	– 1.580
Allgemeine Verwaltungskosten	**– 189**	– 157
Sonstige betriebliche Erträge	**829**	649
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**– 305**	– 274
Operatives Ergebnis	**2.540**	1.331
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	**118**	91
Finanzierungsaufwendungen	**– 57**	– 189
Übriges Finanzergebnis	**– 251**	181
Finanzergebnis	**– 190**	83
Ergebnis vor Steuern	**2.350**	1.414
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**– 662**	– 420
Ergebnis nach Steuern	**1.688**	994
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG	**1.622**	978
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	**66**	16

in EUR	1–6/2011	1–6/2010
Ergebnis je Aktie	**37,72**	22,75
Verwässertes Ergebnis je Aktie	**37,72**	22,75

Gesamtergebnisrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	1–6/2011	1–6/2010
Ergebnis nach Steuern	**1.688**	994
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Veränderungen	**– 20**	38
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**–**	–
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	**126**	– 213
Cashflow-Hedges		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	**1.669**	– 1.647
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**– 9**	– 34
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	**2**	4
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**1**	– 3
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuern	**– 528**	556
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	**– 9**	17
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**1.232**	– 1.282
Gesamtergebnis	**2.920**	– 288
Aktionären der AUDI AG zuzurechnen	**2.865**	– 319
Anderen Gesellschaftern zuzurechnen	**55**	31

Das Gesamtergebnis des ersten Halbjahres 2011 beruht in Höhe von 1.669 Mio. EUR auf Marktwertänderungen der effektiven Teile von Cashflow-Hedge-Beziehungen – im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Außenwertes des Euro zum 30. Juni 2011.

STEUEREFFEKTE FÜR DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. EUR	1–6/2011			1–6/2010		
	Ergebnis vor Steuern	**Steuern**	**Ergebnis nach Steuern**	Ergebnis vor Steuern	Steuern	Ergebnis nach Steuern
Währungsumrechnungsdifferenzen	**– 20**	**–**	**– 20**	38	–	38
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	**126**	**– 37**	**89**	– 213	60	– 152
Cashflow-Hedges	**1.660**	**– 490**	**1.170**	– 1.681	496	– 1.185
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)	**3**	**– 1**	**2**	1	0	1
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	**– 9**	**–**	**– 9**	17	–	17
Sonstiges Ergebnis	**1.760**	**– 528**	**1.232**	– 1.838	556	– 1.282

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte	**10.898**	10.584
Immaterielle Vermögenswerte	**2.339**	2.357
Sachanlagen	**5.893**	5.803
Vermietete Vermögenswerte	**8**	12
Finanzanlagen	**478**	506
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**2.181**	1.907
Kurzfristige Vermögenswerte	**22.632**	20.188
Vorräte	**3.580**	3.354
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**13.905**	4.770
davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**9.947**	2.040
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.656**	2.099
Wertpapiere	**1.490**	1.339
Zahlungsmittel	**3.657**	10.724
Bilanzsumme	**33.530**	30.772

PASSIVA in Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Eigenkapital	**15.235**	11.310
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	**15.042**	11.172
Anteile anderer Gesellschafter	**193**	138
Fremdkapital	**18.295**	19.462
Langfristige Schulden	**7.254**	7.484
Rückstellungen für Pensionen	**2.218**	2.331
Sonstige Rückstellungen	**3.841**	3.768
Sonstige Schulden	**1.195**	1.385
Kurzfristige Schulden	**11.041**	11.979
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**3.657**	3.510
Sonstige Verbindlichkeiten	**4.896**	6.115
Sonstige Rückstellungen	**2.488**	2.354
Bilanzsumme	**33.530**	30.772

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 1.1.2010	110	1.924	7.993	3	412	– 4	– 206	– 11	10.221	411	10.632
Ergebnis nach Steuern	–	–	978	–	–	–	–	–	978	16	994
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	–	23	– 1.185	1	– 152	17	– 1.297	15	– 1.282
Gesamtergebnis	–	–	978	23	– 1.185	1	– 152	17	– 319	31	– 288
Kapitalerhöhung	–	586	–	–	–	–	–	–	586	–	586
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	208	–	–	–	– 9	–	199	– 324	– 125
Übrige Veränderungen	–	–	16	–	–	–	–	–	16	–	16
Stand 30.6.2010	110	2.510	9.195	25	– 773	– 3	– 367	5	10.703	118	10.821
Stand 1.1.2011	110	2.510	8.776	28	97	– 11	– 346	8	11.172	138	11.310
Ergebnis nach Steuern	–	–	1.622	–	–	–	–	–	1.622	66	1.688
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	–	– 9	1.170	2	89	– 9	1.243	– 11	1.232
Gesamtergebnis	–	–	1.622	– 9	1.170	2	89	– 9	2.865	55	2.920
Kapitalerhöhung	–	1.005	–	–	–	–	–	–	1.005	–	1.005
Stand 30.6.2011	**110**	**3.515**	**10.398**	**19**	**1.267**	**– 8**	**– 257**	**– 1**	**15.042**	**193**	**15.235**

Kapitalflussrechnung des Audi Konzerns

vom 1. Januar bis 30. Juni

in Mio. EUR	1–6/2011	1–6/2010
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	**2.350**	1.414
Ertragsteuerzahlungen	**– 642**	– 363
Abschreibungen	**888**	1.153
Veränderung der Pensionsrückstellungen	**13**	23
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	**439**	41
Brutto-Cashflow	**3.048**	2.268
Veränderung der Vorräte	**– 250**	– 161
Veränderung der Forderungen	**– 943**	– 812
Veränderung der Verbindlichkeiten	**826**	959
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	**251**	364
Veränderung Working Capital	**– 116**	349
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**2.933**	2.617
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	**– 9.045**	– 5.595
davon Investitionen in Sachanlagen	**– 718**	– 423
davon Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	**– 251**	– 314
davon Veränderung der Wertpapiere, Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen	**– 8.070**	– 4.844
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**– 894**	– 615
Wechselkursbedingte Änderung der Zahlungsmittel	**– 61**	122
Veränderung der Zahlungsmittel	**– 7.067**	– 3.471
Zahlungsmittel Anfangsbestand	**10.724**	6.455
Zahlungsmittel Endbestand	**3.657**	2.985

in Mio. EUR	30.6.2011	30.6.2010
Zahlungsmittel	**3.657**	2.985
Wertpapiere, Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**11.552**	9.642
Brutto-Liquidität	**15.208**	12.626
Kreditstand	**– 881**	– 826
Netto-Liquidität	**14.328**	11.800

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält im Wesentlichen die Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2010 an die Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von 2.010 Mio. EUR, sowie die Kapitalzuführung der Volkswagen AG in Höhe von 1.005 Mio. EUR.

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 2011 wurden die Maßgaben des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) berücksichtigt.
Für das Halbjahr 2011 wurden sämtliche ab dem 1. Januar 2011 verpflichtend anzuwendenden Standards berücksichtigt.
Nach dem geänderten IAS 24 ergibt sich eine vereinfachte Berichterstattung gegenüber öffentlichen Instituten und deren Tochtergesellschaften. Audi nimmt dieses Wahlrecht nicht in Anspruch. Des Weiteren wurden Klarstellungen hinsichtlich der Definitionen nahe stehender Unternehmen und Personen und der berichtspflichtigen Transaktionen vorgenommen. Die Berichtspflichten zu den Verpflichtungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden entsprechend um weitere vertragliche Verpflichtungen ergänzt. Eine Anpassung der Vorjahreswerte wurde vorgenommen.
Der überarbeitete Standard IAS 34 fordert die Angabe wesentlicher Umgliederungen zwischen den verschiedenen Stufen der Fair-Value-Hierarchie, der die Bewertung von Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7 folgt, sowie Angaben über wesentliche Umklassifizierungen von finanziellen Vermögenswerten im Zwischenabschluss.
Die sonstigen im Geschäftsjahr 2011 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 5,3 (31. Dezember 2010: 4,9) Prozent verwendet. Die Erhöhung des Zinssatzes führte zu einer Verminderung der im Eigenkapital erfassten versicherungsmathematischen Verluste bei Pensionsrückstellungen.
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 2011 grundsätzlich die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet wie im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2010. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Geschäftsbericht 2010 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 2010 um die 2008 gegründeten Importeursgesellschaften AUDI TAIWAN CO. LTD., Taipeh (Taiwan), und AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur). Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	1–6/2011	1–6/2010
Umsatzerlöse Fahrzeuge	**18.714**	15.203
Sonstiges Automobilgeschäft	**2.811**	2.362
Umsatzerlöse	**21.526**	17.565

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.

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 17.693 (14.872) Mio. EUR sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Kosten ausgewiesen. Diese enthalten außerplanmäßige Abschreibungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 79 (299) Mio. EUR. Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und trugen insbesondere Marktrisiken Rechnung; in geringem Umfang betreffen sie auch Wertanpassungen von Schutzrechten aufgrund geänderter Nutzungskonzepte.

3 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 523 (375) Mio. EUR enthält im Wesentlichen Erträge und Aufwendungen aus abgerechneten Devisensicherungsgeschäften, aus Weiterberechnungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen.

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 2011 noch zum 30. Juni 2010 potenzielle Aktien ausstanden.

	1–6/2011	1–6/2010
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	**1.622**	978
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien (unverwässert entspricht verwässert)	**43.000.000**	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	**37,72**	22,75

5 Angaben zur Fair-Value-Hierarchie

Im ersten Halbjahr 2011 wurden finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 15 Mio. EUR (im Geschäftsjahr 2010: 45 Mio. EUR) sowie finanzielle Schulden in Höhe von 1 Tsd. EUR (im Geschäftsjahr 2010: 2 Mio. EUR) aus Stufe 3 in Stufe 2 umgegliedert.
Diese Umgliederungen betrafen langfristige Warentermingeschäfte, für die keine Extrapolation mehr notwendig ist, da aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit wieder beobachtbare Marktkurse für die Bewertungsparameter zur Verfügung stehen.

6 Haftungsverhältnisse

Es liegen gegenüber dem 31. Dezember 2010 keine wesentlichen Veränderungen der Eventualschulden vor.

7 Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

in Mio. EUR	**1–6/2011**	1–6/2010	**1–6/2011**	1–6/2010
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Volkswagen AG	**2.172**	1.820	**2.772**	2.527
Porsche Automobil Holding SE	**64**	25	**3**	2
Nicht dem Audi Konzern zugehörige konsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG	**4.910**	3.824	**1.607**	1.228
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG	**156**	273	**46**	55
Gemeinschaftsunternehmen und andere assoziierte Unternehmen der Volkswagen AG	**3.442**	1.324	**94**	40
Porsche Holding Salzburg und Mehrheitsbeteiligungen	**124**	376	**7**	18

Bis einschließlich 28. Februar 2011 gehörten die Porsche Holding, Salzburg (Österreich), und ihre Mehrheitsbeteiligungen zu den nahe stehenden Unternehmen des Audi Konzerns. Seit deren Übernahme durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, zum 1. März 2011, werden diese in der Gruppe der „Nicht dem Audi Konzern zugehörigen konsolidierten Tochtergesellschaften der Volkswagen AG“ zusammengefasst.
An das Land Niedersachsen und Unternehmen, an denen das Land Niedersachsen mehrheitlich beteiligt ist, wurden im ersten Halbjahr 2011 Lieferungen und Leistungen in einem Gesamtwert von 94 (72) Tsd. EUR erbracht.
Die an die Aufsichtsräte der AUDI AG im 1. Halbjahr 2011 erbrachten Lieferungen und Leistungen lagen bei 58 (48) Tsd. EUR.
Die Forderungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen und Personen beliefen sich zum 30. Juni 2011 auf 16.467 Mio. EUR; zum 31. Dezember 2010 wurden 14.138 Mio. EUR bilanziert. Die Verpflichtungen fielen im Berichtszeitraum von 7.551 Mio. EUR auf 5.565 Mio. EUR.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich gemäß IFRS 8 an der internen Unternehmenssteuerung.
Der Audi Konzern konzentriert seine wirtschaftlichen Aktivitäten auf das Automobilgeschäft. Infolgedessen sind sowohl die interne Berichterstattung als auch die Abstimmungs-, Steuerungs- und Entscheidungsprozesse auf Gesamtvorstandsebene auf den Audi Konzern als unternehmerische Einheit im Sinne einer Ein-Segment-Struktur auf das Automobilgeschäft ausgerichtet.
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 2011 steigerte der Audi Konzern das Operative Ergebnis auf 2.540 (1.331) Mio. EUR.

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

	1–6/2011		1–6/2010	
	in Mio. EUR	**in %**	in Mio. EUR	in %
Deutschland	**4.742**	**22,0**	4.135	23,5
Übriges Europa	**8.672**	**40,3**	7.761	44,2
Asien-Pazifik	**5.444**	**25,3**	3.474	19,8
Nordamerika	**2.247**	**10,4**	1.854	10,6
Südamerika	**228**	**1,1**	171	1,0
Afrika	**192**	**0,9**	171	1,0
Gesamt	**21.526**	**100,0**	17.565	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

Nach dem 30. Juni 2011 ergaben sich keine berichtspflichtigen Ereignisse, über die gemäß IAS 10 (Ereignisse nach dem Bilanzstichtag) zu berichten wäre.

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, 19. Juli 2011

Der Vorstand

Rupert Stadler

Ulf Berkenhagen

Michael Dick

Frank Dreves

Peter Schwarzenbauer

Thomas Sigi

Axel Strotbek

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 2011, 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, 19. Juli 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Klaus Schuster
Wirtschaftsprüfer

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Juli 2011 (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
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	13,1	6,8	9,1	212
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,4	5,2	6,0	139
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 Q3							
Q3 2.0 TFSI quattro	125	6-Gang	Super	9,5	6,1	7,3	174
Q3 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,2	6,4	7,7	179
Q3 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	6,2	4,7	5,2	138
Q3 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,3	5,9	156
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	8,8	5,9	7,0	184
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199
Q5 hybrid quattro	180	tiptronic, 8-stufig	Super	6,6	7,1	6,9	159
Audi A6 Limousine							
A6 2.8 FSI	150	6-Gang	Super	10,5	6,0	7,7	177
A6 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A6 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A6 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A6 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,0	4,4	4,9	129
A6 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,5	4,4	5,3	139
A6 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,8	4,6	5,1	133
A6 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,7	5,0	5,7	149
A6 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,2	5,9	156
A6 hybrid [1)]	180	tiptronic, 8-stufig	Super				
Audi A6 Avant							
A6 Avant 2.8 FSI	150	6-Gang	Super	10,5	6,0	7,7	177
A6 Avant 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A6 Avant 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A6 Avant 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A6 Avant 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,1	4,5	5,0	132
A6 Avant 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	6,1	4,5	5,1	135
A6 Avant 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,5	4,4	5,3	139
A6 Avant 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,9	4,7	5,2	136
A6 Avant 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,8	152
A6 Avant 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,2	5,9	156
Audi A6 allroad quattro							
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,6	9,7	225
A6 allroad quattro 2.7 TDI	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,9	6,2	7,5	199
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,4	5,9	7,2	189
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,7	6,2	7,5	199

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
Audi A7 Sportback							
A7 Sportback 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A7 Sportback 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A7 Sportback 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A7 Sportback 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,9	4,7	5,1	135
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,8	152
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,2	5,9	156
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	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,2	6,5	7,2	189
Q7 3.0 TDI quattro	180	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,6	6,7	7,4	195
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	180	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,8	6,6	7,4	195
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 8-stufig	Diesel	12,0	7,6	9,2	242
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 hybrid [1)]	180	tiptronic, 8-stufig	Super				
A8 L W12 quattro	368	tiptronic, 8-stufig	Super	18,2	9,0	12,4	290
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	21,5	10,2	14,2	332
R8 GT Spyder [1)]	412	R tronic, 6-Gang	Super Plus				

1) Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern-Scharnhausen, unentgeltlich erhältlich ist.

AUDI AG
Finanzkommunikation/Finanzanalytik
I/FF-3
85045 Ingolstadt
Deutschland
Telefon +49 841 89-40300
Telefax +49 841 89-30900
E-Mail ir@audi.de
www.audi.de/investor-relations