Audi
Vorsprung durch Technik

Halbjahresfinanzbericht 2009

1. Januar bis 30. Juni 2009

Kennzahlen Audi Konzern

		1–6/2009	1–6/2008	Veränderung in %
Produktion	Automobile	**432.051**	518.850	–16,7
	Motoren[1]	**662.018**	1.024.345	–35,4
Auslieferungen an Kunden[1]	Automobile	**570.388**	640.684	–11,0
Marke Audi[1]		**465.978**	516.219	–9,7
Deutschland		**113.882**	122.404	–7,0
außerhalb Deutschlands[1]		**352.096**	393.815	–10,6
Marke Lamborghini		**825**	1.309	–37,0
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns		**103.585**	123.156	–15,9
Belegschaft[1]	Durchschnitt	**58.094**	57.472	1,1
Umsatzerlöse	Mio. EUR	**14.527**	17.387	–16,4
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	**823**	1.299	–36,6
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	**994**	1.372	–27,5
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	**697**	930	–25,0
Operative Umsatzrendite	Prozent	**5,7**	7,5	
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	**6,8**	7,9	
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	**863**	963	–10,4
Aktivierte Entwicklungskosten		**297**	308	–3,5
Abschreibungen	Mio. EUR	**850**	1.042	–18,4
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	**2.215**	2.468	–10,3

		30.6.2009	31.12.2008	
Bilanzsumme	Mio. EUR	**25.588**	26.056	–1,8
Eigenkapitalquote	Prozent	**43,3**	39,6	

[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,

die ersten sechs Monate eines außergewöhnlichen Jahres liegen hinter uns: Wir befinden uns inmitten einer Weltwirtschaftskrise und erleben eine grundlegende Verunsicherung – sei es in der Wirtschaft, in der Politik oder bei den Kunden. Die Finanzmärkte scheinen noch immer wie gelähmt und es ist nach wie vor nicht absehbar, wie die weitere Wirtschaftsentwicklung aussehen wird. Darüber hinaus werden die Ressourcen, allen voran das Rohöl, langfristig knapp und ökologische Nachhaltigkeit wird damit immer bedeutsamer. Es ist offensichtlich: Wir stehen vor einer Dekade großer Veränderungen und die Automobilbranche als Schlüsselindustrie ist hier in besonderem Maße betroffen. Das gilt für Strukturen wie auch Technologien und Kundenanforderungen. Letztlich geht es um eine komplexe Frage: Wie sieht die Zukunft des Automobils aus?

Trotz dieser enormen Herausforderungen blicken wir bei Audi mit Zuversicht in die Zukunft. Zwar können auch wir uns den Krisenerscheinungen nicht vollständig entziehen. Unsere weltweiten Auslieferungen an Kunden sind im ersten Halbjahr 2009 um 9,7 Prozent zurückgegangen. Allerdings durchfahren wir die Krise damit weitaus besser als der Wettbewerb. Darüber hinaus haben wir mit 823 Millionen Euro ein signifikant positives Operatives Ergebnis erwirtschaftet und erhalten uns so Handlungsfreiräume, die viele unserer Wettbewerber derzeit nicht mehr haben.

Die Finanzkennzahlen des Audi Konzerns zeigen sehr deutlich, dass wir unser Unternehmen in den vergangenen Jahren zukunfts- und wettbewerbsfähig ausgerichtet haben. Wir haben nicht nur nachhaltig und profitabel gewirtschaftet,

sondern auch eine beispiellose Aufholjagd absolviert und Audi zur führenden Premiummarke in Europa, China und einer Reihe weiterer Einzelmärkte gemacht. Das Unternehmen steht auf einem starken Fundament. Wir halten an unserem langfristigen Wachstumskurs fest, investieren auf gleichbleibend hohem Niveau in unsere Produkte und nutzen die Marktturbulenzen, um unsere Marktanteile auszubauen.

„Die Marke Audi ist mit ihrem attraktiven und jungen Produktportfolio hervorragend für die heutigen und zukünftigen Marktbedürfnisse aufgestellt."
Rupert Stadler

Beispiel Westeuropa: Hier hat Audi im ersten Halbjahr zwar 12,3 Prozent weniger Automobile an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr, setzte sich damit aber an die Spitze des Premiumsegments.
In China haben wir das beste erste Halbjahr unserer Unternehmensgeschichte eingefahren und führen das Premiumfeld unangefochten an. Wir haben die Langversion des A4 eingeführt, ein Novum in der Mittelklasse, das bei den chinesischen Kunden großen Anklang findet. Weiter haben wir eine 100-prozentige Tochtergesellschaft in Peking gegründet, um die Audi Aktivitäten vor Ort zu bündeln.
In den USA wollen wir nach wie vor langfristig wachsen, aber auch hier gilt: unter allen Umständen nachhaltig und profitabel. Deshalb investieren wir gerade jetzt gezielt in das Image unserer Marke. Ein wesentlicher Treiber ist dabei der im Frühjahr in den Markt eingeführte Audi Q5.

Wir sind überzeugt, dass dieses Modell neben dem A4 das größte Verkaufsvolumen in den USA erzielen wird. Mit dem Q7 3.0 TDI clean diesel, mit der derzeit saubersten Dieseltechnologie der Welt, geben wir eine weitere passgenaue Antwort für typisch US-amerikanische Kundenwünsche: großes Raumangebot und hohe Effizienz.

Die Marke Audi ist mit ihrem attraktiven und jungen Produktportfolio hervorragend für die heutigen und zukünftigen Marktbedürfnisse aufgestellt. Wir haben ganz offensichtlich ein gutes Gespür für die Wünsche unserer Kunden und wir setzen unsere Modelloffensive ungebremst fort: Die wichtigsten Neuheiten des Jahres 2009 sind das A5 Cabriolet, der A4 allroad quattro und der A5 Sportback. 2010 bieten wir unseren Kunden mit dem Audi A1 erstmals ein vollwertiges Premiumprodukt im Sub-Kompaktsegment.

Jedes einzelne dieser Automobile steht für unseren „Vorsprung durch Technik". Daher fokussieren wir in unserer Innovationsstrategie drei Themenfelder: den langfristigen Aufbau von Kompetenzen beim Elektroantrieb, die bereits profilierte Audi Domäne Leichtbau sowie die weitere Verfeinerung unserer leistungsstarken und hocheffizienten TDI- und TFSI-Antriebe.
Beim Elektroantrieb haben wir unsere Kompetenzen gebündelt, arbeiten eng mit dem japanischen Batterie-Spezialisten Sanyo zusammen und werden zunächst einen Q5 Hybrid auf den Markt bringen. Den Hybrid betrachten wir dabei als Übergangstechnologie zum vollelektrischen Autofahren.

Spricht die Sinne an:
Das Audi A5 Cabriolet.

Der Audi A5 Sportback vereint sportliches Design und hohe Funktionalität.

Im Leichtbau – Aluminium statt Stahl – sind wir bereits seit 1994 mit dem Audi A8 Pionier. Heute kommt unser Audi Space Frame in vier Modellen zum Einsatz: im R8, im A8, im TT Coupé und im TT Roadster. Diese Hochtechnologie birgt noch ein enormes Potenzial. Wir werden das Fahrzeuggewicht um mindestens weitere zehn Prozent reduzieren können – und 100 Kilogramm weniger Gewicht bedeuten 0,3 Liter weniger Kraftstoffverbrauch.
Gleichzeitig steigern wir permanent die Effizienz unserer Verbrennungsmotoren, denn diese werden unsere Mobilität noch auf Jahrzehnte dominieren. Der Trend geht dabei zu aufgeladenen Motoren mit kleineren Hubräumen, die hocheffizient sind und gleichzeitig von unseren Kunden keinen Verzicht in Sachen Fahrdynamik verlangen.

„Wir werden Audi zu einer Signaturmarke machen, einzigartig und unverwechselbar, eine Marke, die ganz eindeutig für Stil, Vorsprung und allerhöchste Qualität steht.“
Rupert Stadler

Mit unserem Modularen Effizienzbaukasten haben wir den Verbrauch bereits maßgeblich reduziert, und zwar quer über die gesamte Modellpalette. Dazu gehören Innovationen wie die Start-Stopp-Automatik, Bremsenergie-Rückgewinnung und ein Fahrerassistenzsystem, das effizientes Fahren unterstützt. Ein anschauliches Beispiel ist der A4 2.0 TDI e mit 100 kW (136 PS): Das Modell verbraucht auf 100 Kilometer im Schnitt 4,6 Liter Diesel, das entspricht einem CO_2-Ausstoß von 119 Gramm pro Kilometer. Damit ist dieser Audi eines der effizientesten Mittelklassemodelle. Wir haben es uns zum Ziel gesetzt, bis 2012 durch den flächendeckenden Einsatz von Effizienztechnologien die CO_2-Emissionen unserer Fahrzeuge im Flottendurchschnitt um weitere 20 Prozent zu senken.

All das zeigt, dass Audi auch im Krisenjahr 2009 gut aufgestellt ist. Es ist dabei ein besonderer Impuls, dass wir gerade jetzt den 100. Geburtstag unserer Marke feiern und auch mal kurz innehalten, um einen Blick zurückzuwerfen. Denn der Erfolg von Audi beruht auf starken Wurzeln, auf einer ausgeprägten Identität und auf vielen kreativen Köpfen, die mit Tatkraft mutig ihren Weg gehen. Das Bewusstsein darum ist ein kraftvolles Sprungbrett, von dem aus wir in eine starke Zukunft abheben können: Wir werden Audi zu einer Signaturmarke machen, einzigartig und unverwechselbar, eine Marke, die ganz eindeutig für Stil, Vorsprung und allerhöchste Qualität steht.

Herzlichst

Ihr R. Stadler

Zwischenlagebericht des Audi Konzerns
vom 1. Januar bis 30. Juni 2009

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN
WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft setzte im ersten Halbjahr 2009 ihren Abwärtstrend weiter fort. Dabei wurden neben den Industrienationen auch die meisten Schwellen- und Entwicklungsländer von dem starken Konjunkturabschwung erfasst. Das Welthandelsvolumen hat sich im Zuge der Krise deutlich verringert. Weltweit versuchten Regierungen und Zentralbanken über Konjunkturprogramme und eine expansive Geldpolitik die Wirtschaftsentwicklung zu stützen und den Finanzsektor zu stabilisieren.
Gegenüber der negativen Entwicklung zum Jahresende 2008 hat sich die wirtschaftliche Situation in Westeuropa im ersten Halbjahr 2009 nochmals verschlechtert. Dabei sind auch ehemals wachstumsstarke Länder wie Spanien und Großbritannien in eine tiefe Wirtschaftskrise geraten. Die deutsche Wirtschaft erlebte im ersten Quartal 2009 einen unerwartet starken konjunkturellen Einbruch und befand sich zur Jahresmitte in einer scharfen Rezession. Der deutliche Rückgang der Exportnachfrage führte zu tiefen Einschnitten bei der Industrieproduktion und den Investitionen. Als relativ robust erwies sich dagegen bislang der private Konsum.
Die meisten Länder Zentral- und Osteuropas konnten sich 2009 dem globalen Abwärtstrend nicht mehr entziehen und verzeichneten ebenfalls einen Rückgang ihrer Wirtschaftsleistung.
In den USA dauerte die Rezession im Berichtszeitraum trotz umfangreicher wirtschaftspolitischer Maßnahmen weiter an. Dabei wurde der private Konsum durch den raschen Anstieg der Arbeitslosenzahlen sowie die Vermögensverluste infolge der Immobilienkrise belastet.
Die chinesische Wirtschaft blieb dank der staatlichen Konjunkturprogramme auf Wachstumskurs, wenngleich sich die Dynamik nicht zuletzt infolge der stark abgeschwächten Auslandsnachfrage verringerte. Dagegen setzte sich in Japan die tief greifende Wirtschaftskrise fort.

AUTOMOBILMÄRKTE

Im ersten Halbjahr 2009 haben die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise die Automobilkonjunktur in vollem Umfang erfasst. So verzeichnete die weltweite Pkw-Nachfrage einen Einbruch in bislang unerreichtem Ausmaß. Infolge dessen haben inzwischen zahlreiche Länder neben staatlichen Maßnahmen zur Konjunkturstützung auch Programme zur Stabilisierung des Automobilabsatzes ins Leben gerufen.
Trotz dieser Stützungsmaßnahmen folgten die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa in der ersten Jahreshälfte 2009 einem steilen Abwärtstrend. Von den großen westeuropäischen Automobilmärkten erlitten vor allem Spanien und Großbritannien mit einem Minus von 38,3 bzw. 25,9 Prozent dramatische Rückgänge. Erfreulicher entwickelte sich der französische Automobilmarkt, der um 0,2 Prozent über dem Vorjahresniveau lag. Insgesamt schrumpfte das Pkw-Neuzulassungsvolumen in Westeuropa (ohne Deutschland) um 19,3 Prozent auf 4,9 Mio. Pkw.
Mit einem Marktwachstum von 26,1 Prozent auf insgesamt 2,1 Mio. Fahrzeuge erlebte Deutschland 2009 als einziges Land in Westeuropa einen Boom bei den Pkw-Neuzulassungen. Dabei ist die positive Entwicklung auf die zu Jahresbeginn eingeführte staatliche Umweltprämie für die Verschrottung von Altfahrzeugen zurückzuführen, von der insbesondere die Anbieter in den niedrigeren Preissegmenten profitierten.
In Zentral- und Osteuropa hat der Automobilboom dagegen ein Ende gefunden. In zahlreichen Ländern der Region entwickelte sich der Pkw-Absatz negativ. Mit 0,7 Mio. Pkw hat sich in Russland das Volumen bis zur Jahresmitte 2009 gegenüber dem Vorjahreswert nahezu halbiert.
Der Automobilmarkt in den USA wurde besonders stark von der Rezession getroffen. Nach einem Rückgang um 35,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert erreichte der Fahrzeugabsatz im Berichtszeitraum lediglich 4,8 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.
In der bislang wachstumsstarken Region Asien-Pazifik wiesen nur noch der chinesische und der indische Pkw-Markt eine positive Entwicklung auf. Der hohe Zuwachs von 30,1 Prozent auf 3,6 Mio. abgesetzte Pkw in China resultierte vor allem aus umfangreichen Konjunkturprogrammen wie beispielsweise der Steuervergünstigung beim Kauf von Kleinwagen. Dagegen verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen in Japan einen deutlichen Einbruch um 20,8 Prozent auf 1,8 Mio. Einheiten.

GEZIELTE PRODUKTIONSANPASSUNG

Infolge der rückläufigen Gesamtmarktnachfrage reduzierte der Audi Konzern im ersten Halbjahr die Fahrzeugproduktion deutlich auf 432.051 (518.850) Automobile.

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN[1)]

	1–6/2009	1–6/2008
Audi A3	**94.342**	103.670
Audi A3 Cabriolet	**5.754**	9.544
Audi TT / TT RS	**11.427**	23.086
Audi A4 / RS 4	**131.877**	182.393
Audi A4 Cabriolet / RS 4 Cabriolet	**2.409**	9.700
Audi A4 allroad quattro	**4.052**	6
Audi A5 Coupé	**28.012**	25.899
Audi A5 Cabriolet	**7.136**	122
Audi Q5	**48.904**	303
Audi A6 / RS 6	**79.905**	106.446
Audi A6 allroad quattro	**2.174**	6.636
Audi Q7	**10.173**	34.112
Audi A8	**3.991**	12.446
Audi R8	**1.247**	3.200
Gesamt Marke Audi	**431.403**	517.563
Lamborghini Gallardo	**477**	937
Lamborghini Murciélago	**171**	350
Gesamt Marke Lamborghini	**648**	1.287
Gesamt Konzern	**432.051**	518.850

[1)] Die Vorjahreswerte wurden geringfügig angepasst.

Am Konzernsitz in Ingolstadt lag das Fertigungsvolumen mit insgesamt 260.491 (257.570) Fahrzeugen über dem hohen Niveau des Vorjahres. Neben der weiterhin positiven Nachfrage nach dem Audi A5 Coupé* lässt sich das anhaltend hohe Produktionsvolumen insbesondere auf den großen Markterfolg des neuen Audi Q5 zurückführen.
In Neckarsulm produzierte der Audi Konzern in den ersten sechs Monaten insgesamt 129.343 (167.049) Fahrzeuge. Hierbei stand der erfolgreiche Start der Serienproduktion der neuen Audi Modelle A5 und S5 Cabriolet* im Mittelpunkt. Zudem wurden im Rahmen der Produktions-Drehscheibe mit dem Standort Ingolstadt, die eine flexible Steuerung der Auslastung beider Werke erlaubt, rund 35.000 Fahrzeuge der Audi A4 Limousine* hergestellt.
Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. fertigte im ungarischen Győr bis Juni insgesamt 17.181 (32.630) Fahrzeuge. Neben den besonders sportlichen Modellen der TT Baureihe wurden auch 5.754 (9.544) Audi A3 Cabriolet* im Auftrag der AUDI AG hergestellt.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Bei der AUDI BRUSSELS S.A./N.V. rollten in den ersten sechs Monaten des Jahres 11.806 (16.502) Audi A3 sowie, im Auftrag der Volkswagen AG, Wolfsburg, 26.361 (28.962) VW Polo vom Band. Der belgische Produktionsstandort bereitet sich derzeit zudem intensiv auf die exklusive Serienfertigung des neuen Audi A1 ab dem Frühjahr 2010 vor.

AUSLIEFERUNGEN ENTWICKELN SICH BESSER ALS GESAMTMARKT

Inmitten der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen behauptete sich die Marke Audi dank ihres jungen und attraktiven Produktportfolios erfolgreich. Mit 465.978 (516.219) Automobilen lieferte das Unternehmen trotz des Rückgangs der weltweiten Automobilnachfrage um 18,0 Prozent insgesamt nur 9,7 Prozent weniger Audi Modelle aus und steigerte so die Marktanteile in zahlreichen Absatzmärkten.
Die Auslieferungen auf dem Heimatmarkt Deutschland lagen mit 113.882 (122.404) verkauften Fahrzeugen unter dem Vorjahreswert. Von der staatlichen Umweltprämie konnte die Marke Audi dabei nur bedingt profitieren.
Auf den westeuropäischen Auslandsmärkten entwickelte sich die Marke Audi in nahezu allen Ländern deutlich besser als der Gesamtmarkt und wurde damit in Westeuropa zum Marktführer im Premiumsegment. Im stark einbrechenden Markt Großbritannien konnte das Unternehmen seinen Marktanteil auf 5,1 Prozent erhöhen. Ebenfalls erfolgreich agierte die Marke in Italien, wo die Auslieferungen mit 30.199 (30.461) Fahrzeugen trotz eines Gesamtmarktrückgangs um 10,4 Prozent nahezu den hohen Vorjahreswert erreichten.
Im anhaltend hart umkämpften US-amerikanischen Markt konnte sich die Marke Audi gut behaupten und mit 37.845 (45.023) ausgelieferten Fahrzeugen den Marktanteil am Premiumimportmarkt von 6,7 auf 8,2 Prozent steigern.
Sehr erfolgreich agierte das Unternehmen auch in der Region Asien-Pazifik. In China (inkl. Hongkong) erzielte die Marke mit den Vier Ringen mit 66.866 (60.509) ausgelieferten Fahrzeugen erneut einen Rekordwert und ist damit weiterhin Marktführer im chinesischen Premiumsegment. Im japanischen Importmarkt verbesserte die Marke Audi mit 7.579 (7.893) Auslieferungen den Marktanteil von 7,5 auf 9,9 Prozent.

AUSLIEFERUNGEN VON AUDI FAHRZEUGEN – GRÖSSTE MÄRKTE[1)]

	1–6/2009	1–6/2008
Deutschland	**113.882**	122.404
China (inkl. Hongkong)	**66.866**	60.509
Großbritannien	**46.684**	57.983
USA	**37.845**	45.023
Italien	**30.199**	30.461
Frankreich	**24.914**	27.993
Spanien	**20.039**	30.348
Belgien	**16.618**	18.197
Österreich	**8.999**	8.520
Schweiz	**8.133**	8.367
Japan	**7.579**	7.893
Niederlande	**7.574**	8.393
Russland	**7.404**	8.660
Schweden	**6.193**	8.196
Australien	**5.612**	5.103
Sonstige	**57.437**	68.169
Audi Fahrzeuge weltweit	**465.978**	516.219

[1)] Die Vorjahreswerte wurden geringfügig angepasst.

ERFOLGREICHER AUDI A5 UND AUDI Q5

Im ersten Halbjahr 2009 lieferte das Unternehmen 106.836 (120.167) Modelle der A3 Baureihe an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelte sich das Audi A3 Cabriolet* mit einem Anstieg um 50,1 Prozent auf 7.911 (5.272) verkaufte Fahrzeuge.
Von den Modellen Audi TT Coupé* und TT Roadster* wurden im Berichtszeitraum insgesamt 14.590 (24.455) Fahrzeuge an Kunden übergeben.
Die Auslieferungen der Baureihe Audi A4 lagen konjunkturbedingt mit 147.948 (177.590) Fahrzeugen unter dem hohen Niveau des Vorjahres.
Eine hervorragende Entwicklung zeigte der Audi A5 im ersten Halbjahr 2009. So stiegen die Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr insbesondere durch die Einführung der Modelle Audi A5 und S5 Cabriolet* um beachtliche 14,0 Prozent auf insgesamt 30.545 (26.800) Fahrzeuge.
Auch die Nachfrage nach dem im November 2008 eingeführten Audi Q5* entwickelte sich überaus erfreulich. Von dem neuen, sportlichen Premium-SUV wurden in den ersten sechs Monaten bereits 45.880 Modelle ausgeliefert. Damit trägt der Audi Q5 schon nach kurzer Zeit wesentlich zum Erfolg der Marke Audi bei.
Dagegen verfehlten die Auslieferungen der Audi A6 Baureihe mit 95.204 (118.528) Fahrzeugen den hohen Vorjahreswert.
Auch die Verkäufe des Audi Q7 lagen im Berichtszeitraum mit 17.348 (33.725) ausgelieferten Automobilen unter dem Niveau des Vorjahres.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Bedingt durch den fortgeschrittenen Lebenszyklus wurden von der Luxuslimousine Audi A8 bis einschließlich Juni 5.783 (11.613) Fahrzeuge verkauft.
Vom Mittelmotor-Sportwagen R8 lieferte die Marke Audi 1.549 (2.953) Exemplare aus.
Die Marke Lamborghini verkaufte in der ersten Jahreshälfte 2009 insgesamt 825 (1.309) Supersportwagen der Baureihen Gallardo und Murciélago.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MODELLEN[1)]

	1–6/2009	1–6/2008
Audi A3	**98.925**	114.895
Audi A3 Cabriolet	**7.911**	5.272
Audi TT / TT RS	**14.590**	24.455
Audi A4 / RS 4	**140.919**	166.854
Audi A4 Cabriolet / RS 4 Cabriolet	**5.218**	10.736
Audi A4 allroad quattro	**1.811**	–
Audi A5 Coupé	**26.846**	26.730
Audi A5 Cabriolet	**3.699**	70
Audi Q5	**45.880**	388
Audi A6 / RS 6	**92.138**	111.643
Audi A6 allroad quattro	**3.066**	6.885
Audi Q7	**17.348**	33.725
Audi A8	**5.783**	11.613
Audi R8	**1.549**	2.953
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	**295**	–
Gesamt Marke Audi	**465.978**	516.219
Marke Lamborghini	**825**	1.309
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**103.585**	123.156
Gesamt Konzern	**570.388**	640.684

[1)] Die Vorjahreswerte wurden geringfügig angepasst.

ZAHLREICHE NEUE PRODUKTE

Auch in der ersten Jahreshälfte 2009 setzte der Audi Konzern seine Modelloffensive unverändert fort.
Im März 2009 wurden mit der Audi S4 Limousine* und dem Audi S4 Avant* die besonders sportlichen Versionen der A4 Baureihe in die Märkte eingeführt. Angetrieben werden beide Fahrzeuge von einem neu entwickelten Dreiliter-V6-Aggregat, das gegenüber dem Vorgängermodell durch mehr Leistung bei einer gleichzeitigen Verbrauchsreduktion um bis zu durchschnittlich 26 Prozent überzeugt. So leistet der 3,0-Liter-TFSI-Motor 245 kW (333 PS) und verbraucht in der Limousine mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic durchschnittlich 9,4 Liter Superkraftstoff. Der Emissionswert beträgt hierbei 219 Gramm $C0_2$/km.*

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

Audi TT RS*

Ein weiteres Highlight wurde außerdem im März 2009 auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert. Der Audi TT RS*, erhältlich als Coupé und Roadster, reiht sich in die lange Tradition sportlicher Fünfzylinder-Ottomotoren ein, für die Audi spätestens seit den großen Rennerfolgen des Urquattro der 1980er Jahre bekannt ist.
Das erfolgreiche Offroad-Konzept des Audi A6 allroad quattro* ist seit diesem Frühjahr auch in der Baureihe A4 erhältlich. Der Audi A4 allroad quattro* besticht durch sein ausdrucksstarkes Design und überzeugt dank permanentem Allradantrieb quattro und erhöhter Bodenfreiheit auch abseits der Straße durch hervorragende Fahrdynamik. Bereits seit der Markteinführung im April 2009 stehen den Kunden drei kraftvolle Benzin- und Dieselmotoren mit fortschrittlicher TFSI- und TDI-Technologie zur Verfügung.
Pünktlich zur Sommersaison wurden im Frühjahr 2009 zudem das Audi A5 Cabriolet* und das Audi S5 Cabriolet* eingeführt. Beide Fahrzeuge verfügen über ein klassisches Stoffverdeck, das für eine sportlich-dynamische Designlinie sorgt und sich bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h in rund 15 Sekunden öffnen lässt. Optional erhältlich ist ein Akustikverdeck, das die Innengeräusche nahezu auf das Niveau des Coupé reduziert. Die hervorragende Fahrdynamik des A5 Cabriolet wird mit Effizienzbausteinen wie Rekuperation, Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm und Start-Stopp-Automatik kombiniert.
Mit der Markteinführung des Audi R8 5.2 FSI quattro* wurde das Angebot des Supersportwagens im April 2009 um eine besonders leistungsstarke Motorenvariante ergänzt. Ein Zehnzylinder-Ottomotor mit Benzindirekteinspritzung beschleunigt das Fahrzeug dank seiner Leistung von 386 kW (525 PS) in nur 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Neben seiner atemberaubenden Fahrleistung besticht der R8 5.2 FSI quattro durch innovative Technologien wie Voll-LED-Scheinwerfer und Aluminiumkarosserie in bewährter Audi Space Frame Bauweise. Diese wiegt gerade einmal 210 Kilogramm und belegt damit eindrucksvoll die hohe Leichtbaukompetenz und den „Vorsprung durch Technik“ der Marke mit den Vier Ringen.
Darüber hinaus wurde der Öffentlichkeit im April 2009 auf der Automesse in Shanghai die neue Generation des Audi Q7* vorgestellt. Dank eines verfeinerten Designs wirkt das Sport Utility Vehicle jetzt noch dynamischer und eleganter. Weiterhin wurde der Verbrauch bei allen Motoren gesenkt, sodass die neue Generation noch effizienter und emissionsärmer auftritt. Als TDI clean diesel überzeugt der Audi Q7 mit seinem 3,0-Liter-TDI-Aggregat zudem mit der derzeit saubersten Dieseltechnologie weltweit und einem kombinierten Verbrauch von gerade einmal 8,9 Litern Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer.
Seit Juni 2009 stehen zudem zwei besonders effiziente Audi Modelle bei den Händlern. Das aktuelle e-Modell der A4 Baureihe, der A4 2.0 TDI e*, verbraucht dank Start-Stopp-Automatik und Rekuperation bei einer Leistung von 100 kW (136 PS) im Durchschnitt lediglich 4,6 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer. Mit einem $C0_2$-Ausstoß von 119 g/km ist die A4 2.0 TDI e Limousine damit eine der effizientesten ihrer Klasse.* Auch der neue A3 1.6 TDI* steht für effizienten Fahrspaß. So verbraucht der 1.6 TDI bei einer Leistung von 77 kW (105 PS) durchschnittlich nur 4,1 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer und stößt dabei geringe 109 Gramm CO_2/km aus.*

AUSZEICHNUNGEN FÜR AUDI FAHRZEUGE

In der ersten Jahreshälfte 2009 hat die AUDI AG bereits wieder zahlreiche Auszeichnungen erhalten. So konnte der begehrte ADAC-Preis „Gelber Engel“ für die beste Marke erfolgreich verteidigt werden („ADACmotorwelt“, Ausgabe 2/2009). Auch in der renommierten Leserumfrage „Die besten Autos 2009“ der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ (Ausgabe 4/2009) befanden sich die Audi Fahrzeuge wie bereits in den Vorjahren unter den Siegern. So erreichten die Modelle Audi A4, Audi A6 und Audi Q5 in ihrer jeweiligen Kategorie die Topplatzierung. Das hervorragende Ergebnis rundeten die Modelle Audi A3, Audi A8 und Audi R8 mit jeweils zweiten Plätzen in ihren Kategorien ab.
Erneut erfolgreich war die Marke mit den Vier Ringen auch in der Leserwahl „AUTO BILD Design Award“ („Auto Bild“, Ausgabe 20/2009). Mit jeweils ersten Plätzen für den Audi A4 allroad quattro* und den Audi Sportback concept sowie einem zweiten Platz für das Audi A5 Cabriolet* können sich die Audi Modelle zu den schönsten Autos Deutschlands zählen.
Darüber hinaus nahm das Unternehmen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres viele weitere nationale und internationale Auszeichnungen in den Bereichen Technik, Design und Sicherheit in Empfang.

GROSSER ERFOLG FÜR DEN AUDI GESCHÄFTSBERICHT 2008

2009 hat die AUDI AG den renommierten „BCP Best of Corporate Publishing Award“ für den besten Geschäftsbericht des Jahres 2008 erhalten und damit den ersten Platz aus dem Vorjahr wiederholt. Die Sieger des größten europäischen Wettbewerbs für Unternehmenkommunikation werden jährlich durch eine 100-köpfige Jury aus den Fachbereichen Journalismus, Marketing, Editorial Design sowie Unternehmens- und Finanzkommunikation ausgewählt.
Der Audi Geschäftsbericht 2008 konnte in vielerlei Hinsicht überzeugen. So wird in einem Magazinteil mit ausgewählten journalistischen Beiträgen das Leitmotiv „Vorsprung“ unterhaltsam und abwechslungsreich präsentiert. Dieses fortschrittliche Gesamtkonzept wird durch ein außergewöhnliches Design ergänzt: Der Geschäftsbericht ist in drei Farbvarianten mit unterschiedlichen Titelbildern erhältlich. Eine Besonderheit ist zudem der multimediale Geschäftsbericht, für den die Beiträge des Magazinteils online aufbereitet und um spannende Hintergrundinformationen ergänzt wurden. Auf http://www.audi.de/gb2008 lassen sich auf einer interaktiven Weltkugel die Destinationen der journalistischen Beiträge virtuell bereisen und die dazugehörigen Geschichten per Audio oder Video verfolgen.

BELEGSCHAFT

Im ersten Halbjahr 2009 zählten insgesamt durchschnittlich 58.094 (57.472) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Belegschaft des Audi Konzerns.
Um das zukünftige Wachstum des Unternehmens zu sichern, stellt die AUDI AG 2009 trotz der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen 300 Experten ein. Der Schwerpunkt liegt hier im Bereich der Ingenieurswissenschaften. Darüber hinaus startet das Unternehmen anlässlich des 100-jährigen Jubiläums eine Ausbildungsplatzoffensive, welche im Jahr 2010 die zusätzliche Schaffung von einmalig 100 Ausbildungsplätzen, insbesondere in innovativen Bereichen wie Elektrifizierung oder Leichtbau, vorsieht.
Die hohe Arbeitgeberattraktivität des Unternehmens spiegelt sich auch 2009 in zahlreichen Auszeichnungen wider. So wurde die AUDI AG in der renommierten Employer-Branding-Studie des Marktforschungsinstituts Universum von Studierenden der Ingenieurswissenschaften erneut zum beliebtesten Arbeitgeber gewählt („WirtschaftsWoche“, Ausgabe 21/2009).

* Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Halbjahresfinanzberichts

BELEGSCHAFT (IM DURCHSCHNITT)

	1–6/2009	1–6/2008
Inländische Gesellschaften	**45.469**	44.689
davon:		
AUDI AG	**44.417**	43.820
Werk Ingolstadt	**31.482**	31.172
Werk Neckarsulm	**12.935**	12.648
Ausländische Gesellschaften	**10.250**	10.447
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	**2.150**	2.118
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**5.649**	5.927
Lamborghini-Gruppe[1)]	**1.012**	985
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.[2)]	**907**	888
Beschäftigte Arbeitnehmer	**55.719**	55.135
Auszubildende	**1.905**	1.856
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**57.624**	56.991
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	**471**	482
Belegschaft	**58.094**	57.472

[1)] ohne VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A. und VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A.

[2)] ohne VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A.

ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG

Die Übernahme ökologischer Verantwortung ist eine wichtige Voraussetzung für erfolgreich nachhaltiges Wirtschaften. Diesem Anspruch wird der Audi Konzern durch umfassende produkt- und standortbezogene Maßnahmen gerecht und trägt damit zu einem gewissenhaften Umgang mit der Umwelt bei. So werden nach dem Prinzip der Integrierten Produktpolitik (IPP) Umweltaspekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von der Entwicklung über die Produktion bis hin zur Fahrzeugnutzung und -entsorgung, eingebunden.
Als Automobilhersteller verfolgt das Unternehmen hierbei insbesondere die konsequente Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Fahrzeugemissionen und beweist so, dass Effizienz und Sportlichkeit kein Widerspruch sein müssen. Erklärtes Ziel ist es, den durchschnittlichen Verbrauch der Modellpalette bis 2012 um 20 Prozent zu reduzieren. Dabei setzen die Entwickler bei neuen Modellen verstärkt auf effiziente Technologien, umweltgerechte Materialien und Leichtbau. Einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung leisten hier die verschiedenen Bausteine des Modularen Effizienzbaukastens: Das Rekuperationssystem dient zur Rückgewinnung von überschüssiger Bremsenergie, die in elektrische Energie umgewandelt und in der Autobatterie zwischengespeichert wird. Diese Energie wird in das Fahrzeugnetz zurückgeführt, sodass der Generator entlastet und damit Kraftstoff gespart wird. Im ersten Halbjahr 2009 wurde der Effizienzbaukasten außerdem um die sogenannte Start-Stopp-Automatik ergänzt, die den Motor während des Stillstands, wie bei Ampelphasen, automatisch abschaltet und daher vor allem im

Stadtverkehr von Vorteil ist. Sie ermöglicht im genormten Fahrzyklus eine Einsparung von rund 0,2 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer bzw. 5 Gramm CO_2/km. Eine weitere Neuheit ist das Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm, welches dem Autofahrer Empfehlungen für eine effizientere Fahrweise gibt. Da bis zu 30 Prozent des Kraftstoffverbrauchs von der individuellen Fahrweise abhängen, birgt diese Technologie zusätzlich hohes Einsparpotenzial. Auch das Gewicht eines Fahrzeugs beeinflusst den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen deutlich. Daher nehmen das Thema Leichtbau sowie die Nutzung innovativer Materialien schon seit 15 Jahren einen besonders hohen Stellenwert innerhalb des Audi Konzerns ein. Ein herausragendes Ergebnis dieser Bemühungen ist der leichte und zugleich hochfeste Audi Space Frame, welcher derzeit neben der Vollaluminiumvariante im Audi R8 und Audi A8 auch als Stahl-Aluminium-Hybrid-Bauweise in den Audi TT Modellen Anwendung findet. Auch in der Zukunft setzt der Audi Konzern mit dem Leichtbauzentrum in Neckarsulm verstärkt auf seine Kernkompetenz in diesem Bereich.
Neben der Entwicklung von verbrauchs- und schadstoffärmeren Fahrzeugen bedeutet Umweltschutz für den Audi Konzern auch die Schonung von Ressourcen im Rahmen des Produktionsprozesses. So wurde im April 2009 der Hauptstandort Ingolstadt erneut von Umweltgutachtern nach dem EG-Öko-Audit-System (EMAS) revalidiert und nach der Umweltmanagementnorm ISO 14001:2004 zertifiziert. Als einer der Vorreiter des standortbezogenen Umweltschutzes ist der Audi Konzern außerdem bestrebt, durch zahlreiche Einzelmaßnahmen übergeordnete ökologische Ziele wie die Reduktion von Energie, Lärm, Abwasser und Abfällen zu erreichen. Im Mittelpunkt steht dabei der Energieverbrauch, der in den vergangenen Jahren trotz steigendem Produktionsvolumen auf einem stabilen Niveau gehalten werden konnte. Umfassende Umweltmaßnahmen haben zudem dazu geführt, dass das Unternehmen in den letzten 20 Jahren am Standort Ingolstadt das bei der Produktion anfallende Abwasser pro Fahrzeug von 4,9 auf 1,6 Kubikmeter verringert hat und bereits heute 95 Prozent der Abfälle im Produktionsprozess recycelt. Darüber hinaus hat sich die AUDI AG das Ziel gesetzt, die CO_2-Emissionen je produziertem Fahrzeug im Zeitraum von 1990 bis 2020 um 30 Prozent zu senken und somit einen weiteren entscheidenden ökologischen Beitrag zu leisten.

ERTRAGSLAGE

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 erzielte der Audi Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 14.527 (17.387) Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die konjunkturbedingt niedrigeren Auslieferungszahlen zurückzuführen. Die Herstellungskosten konnten dank einer umsichtigen Unternehmenssteuerung proportional zur Entwicklung der Umsatzerlöse auf 12.396 (14.852) Mio. EUR reduziert werden. Damit lag das Bruttoergebnis des Audi Konzerns im ersten Halbjahr bei 2.131 (2.535) Mio. EUR. Die Bruttomarge erhöhte sich sogar leicht um 0,1 Prozentpunkte auf nunmehr 14,7 Prozent.
Die Vertriebskosten sowie die allgemeinen Verwaltungskosten konnte das Unternehmen auf 1.549 (1.603) Mio. EUR bzw. 140 (143) Mio. EUR senken. Das sonstige betriebliche Ergebnis reduzierte sich insbesondere bedingt durch ein niedrigeres Ergebnis aus abgerechneten Devisen- und Rohstoffsicherungsgeschäften auf 382 (510) Mio. EUR.
Erwartungsgemäß konnte der Audi Konzern damit das Rekordergebnis des ersten Halbjahres 2008 nicht erreichen. Trotz weiterer Belastungen aus Fremdwährungseffekten gegenüber dem

Vorjahr belegt der Audi Konzern mit einem deutlich positiven Operativen Ergebnis von 823 (1.299) Mio. EUR eindrucksvoll seine hohe Wettbewerbsfähigkeit unter den aktuell schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. So profitiert das Unternehmen heute von den kontinuierlichen Anstrengungen der letzten Jahre zur Steigerung der Effizienz entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Diese Bemühungen wurden im aktuellen Jahr sogar nochmals verstärkt. Die Operative Umsatzrendite lag im ersten Halbjahr 2009 bei 5,7 (7,5) Prozent.
Der Anstieg des Finanzergebnisses auf 171 (73) Mio. EUR ist neben positiven Effekten aus der Bewertung von Devisensicherungsgeschäften insbesondere auf ein verbessertes Beteiligungsergebnis zurückzuführen.
Damit erzielte der Audi Konzern im ersten Halbjahr 2009 ein positives Ergebnis vor Steuern von 994 (1.372) Mio. EUR, was einer Umsatzrendite vor Steuern von 6,8 (7,9) Prozent entspricht.

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns lag zum 30. Juni 2009 mit 25.588 (26.056) Mio. EUR leicht unter dem Wert vom 31. Dezember 2008.
Dabei reduzierten sich die langfristigen Vermögenswerte im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Sonstige Forderungen und Vermögenswerte auf 9.297 (9.537) Mio. EUR.
Infolge der Anpassung der Produktion an die veränderte Nachfragesituation konnten die zum Jahresende angestiegenen Lagerbestände im ersten Halbjahr deutlich abgebaut werden. So reduzierten sich die kurzfristigen Vermögenswerte bis zum 30. Juni 2009 auf 16.291 (16.519) Mio. EUR.
Das Eigenkapital erhöhte sich im Wesentlichen durch die Einstellung des Ergebnisses nach Steuern des laufenden Jahres sowie die Kapitalzuführung der Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von 308 Mio. EUR im Berichtszeitraum auf 11.079 (10.328) Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote stieg damit von 39,6 Prozent zum 31. Dezember 2008 auf 43,3 Prozent zum 30. Juni 2009.
Während sich die langfristigen Schulden vor allem durch gestiegene Rückstellungen für Pensionen auf 6.157 (6.029) Mio. EUR erhöhten, verringerten sich die kurzfristigen Schulden insbesondere durch die Abführung des Vorjahresgewinns an die Volkswagen AG auf 8.353 (9.699) Mio. EUR.

FINANZLAGE

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit erreichte trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im ersten Halbjahr 2.215 (2.468) Mio. EUR.
Mit 844 (989) Mio. EUR lagen die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ohne Berücksichtigung der Veränderung der Wertpapiere und Darlehen leicht unter Vorjahr. Dabei wurde an geplanten Investitionen in neue Produkte und Technologien festgehalten, um das Unternehmen auf das weitere Wachstum vorzubereiten. So erreichten die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit 1.193 Mio. EUR nahezu den hohen Vorjahreswert. Die sonstigen Investitionsvorhaben wurden intensiv auf den Prüfstand gestellt.

Wie in den Vorjahren konnte der Audi Konzern den Cashflow aus der Investitionstätigkeit vollständig aus der laufenden Geschäftstätigkeit finanzieren und darüber hinaus einen Mittelüberschuss von 1.371 Mio. EUR erzielen. Der Audi Konzern steigerte damit seit Jahresbeginn die Netto-Liquidität deutlich um 437 Mio. EUR auf 9.729 Mio. EUR.

RISIKOBERICHT

Im Zuge der Halbjahresberichterstattung wurden die Risikomeldungen im Rahmen des Risikomanagementsystems des Audi Konzerns aktualisiert. Gegenüber den im Lagebericht des Geschäftsberichts 2008 genannten Risiken ergab sich hierbei keine wesentliche Änderung in der Risikosituation des Audi Konzerns. Daher geht das Unternehmen davon aus, dass die gemeldeten Risiken auch in der zweiten Jahreshälfte 2009 ohne wesentliche Veränderungen weiter bestehen.
Zudem liegen unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Tatsachen und Umstände keine Risiken vor, welche den Fortbestand des Audi Konzerns in einem überschaubaren Zeitraum gefährden können.

PROGNOSEBERICHT

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN

Der Audi Konzern erwartet, dass der weltweite Konjunkturabschwung in der zweiten Jahreshälfte 2009 allmählich ein Ende finden wird. Die anschließende Erholung wird in den einzelnen Ländern und Regionen allerdings unterschiedlich stark ausgeprägt sein.
So wird sich die Konjunktur in Westeuropa und insbesondere auch in Deutschland zunächst weiter schwach entwickeln. Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas werden sich bis Jahresende in einer Rezession befinden. Ab 2010 ist dann in Europa voraussichtlich mit einer wirtschaftlichen Erholung zu rechnen, die allerdings von einer geringen Dynamik gekennzeichnet sein dürfte.
In den USA sollten die aufgelegten Konjunkturprogramme im weiteren Jahresverlauf für zunehmende Impulse sorgen, sodass die Wirtschaft mittelfristig wieder auf einen moderaten Wachstumspfad einschwenken wird.
Dagegen wird sich das robuste Wirtschaftswachstum Chinas und Indiens in der zweiten Jahreshälfte und auch im kommenden Jahr mit leicht verringerter Dynamik fortsetzen. Die übrigen Schwellenländer Asiens dürften ihren konjunkturellen Tiefpunkt bereits zu Beginn dieses Jahres erreicht haben, sodass die Wirtschaft dort im weiteren Jahresverlauf wieder leicht expandieren wird.

Infolge der globalen Wirtschaftskrise wird sich die Automobilnachfrage im Gesamtjahr 2009 in nahezu allen Ländern deutlich gegenüber dem Vorjahresniveau verringern.
So erwartet der Audi Konzern in der zweiten Jahreshälfte 2009 für die Pkw-Neuzulassungen im westeuropäischen Ausland keine wesentliche Verbesserung der Marktlage gegenüber der Halbjahresbilanz. In Deutschland wird dagegen die staatliche Umweltprämie weiterhin für eine Belebung der Automobilnachfrage sorgen. Der Audi Konzern rechnet daher im Gesamtjahr mit einem starken Zuwachs der deutschen Pkw-Neuzulassungen, der allerdings in erster Linie aus positiven Impulsen in den unteren Preissegmenten resultiert.
In Zentral- und Osteuropa, insbesondere auf dem bisherigen Wachstumsmarkt Russland, wird die schwache Marktentwicklung bis zum Jahresende fortdauern.
Der US-amerikanische Automobilmarkt wird den seit 2006 anhaltenden Abwärtstrend auch in der zweiten Jahreshälfte fortsetzen. So wird der Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in den kommenden Monaten, wenn auch mit leicht verringertem Tempo, weiter schrumpfen.
Für den chinesischen Pkw-Markt rechnet der Audi Konzern dagegen insbesondere infolge der positiven Wirkung der Konjunkturprogramme mit einer Fortsetzung des derzeitigen Aufwärts-

trends. In Japan dürfte sich der starke Einbruch des Automobilmarkts bis zum Jahresende etwas abmildern.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES AUDI KONZERNS

Die weltweite Automobilindustrie ist 2009 von einem der dramatischsten Absatzeinbrüche ihrer Geschichte gekennzeichnet. So sieht sich der Audi Konzern auch in der zweiten Jahreshälfte mit unverändert schwierigen Rahmenbedingungen konfrontiert. Neben der weltweit anhaltenden Kaufzurückhaltung zählen insbesondere schwer prognostizierbare Rohstoffpreise und Wechselkurse zu den aktuellen Herausforderungen in der Automobilindustrie.
Auch wenn sich der Audi Konzern den Auswirkungen der Krise grundsätzlich nicht vollständig entziehen kann, belegt das deutlich positive Operative Ergebnis des ersten Halbjahres, dass das Unternehmen gut gerüstet ist, um die Krise erfolgreich zu meistern.
Angesichts der zu erwartenden Nachfrageentwicklung auf den weltweiten Automobilmärkten plant der Audi Konzern, 2009 insgesamt 900.000 Audi Modelle an Kunden zu übergeben. Damit wird sich die Marke Audi dank ihres jungen und attraktiven Produktangebots deutlich besser als der Gesamtmarkt behaupten können und so in zahlreichen Ländern die Marktanteile im Premiumsegment steigern.
Als wesentliche Grundlage für eine weiterhin erfolgreiche Entwicklung wurde die Audi Produktpalette in der ersten Jahreshälfte um weitere neue Modelle ergänzt. Zusätzliche Impulse werden ab Herbst 2009 von der Markteinführung des Audi A5 Sportback* ausgehen. Das dritte Modell der A5 Baureihe ist ein sportlicher Mix aus Coupé und Avant, das sich durch Eleganz, Komfort und Alltagstauglichkeit auszeichnet und damit ein neues Marktsegment begründet.
Infolge des insgesamt rückläufigen Auslieferungsvolumens werden die Umsatzerlöse des Audi Konzerns auch im Gesamtjahr 2009 das Vorjahresniveau nicht erreichen. Der Audi Konzern hat bereits in den letzten Jahren umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um seine Wettbewerbsfähigkeit stetig zu verbessern. So kann sich das Unternehmen heute aufgrund der nachhaltigen Wirkung kontinuierlicher Prozessverbesserungen und Produktivitätssteigerungen erfolgreich in der Krise behaupten. Infolge weiterer Maßnahmen im Rahmen der Unternehmenssteuerung rechnet der Audi Konzern damit, im Gesamtjahr ein deutlich positives Operatives Ergebnis erzielen zu können.
Um die Grundlage für eine Fortsetzung des Wachstums zu schaffen, hält der Audi Konzern trotz der anhaltenden Wirtschaftskrise an den für 2009 geplanten Investitionen in neue Produkte und zukunftsweisende Technologien fest. Nicht produkt- oder technologiebezogene Investitionsvorhaben werden auf den Prüfstand gestellt und im Rahmen eines nachhaltigen Kosten- und Investitionsmanagements gegebenenfalls neu priorisiert. Das erforderliche Investitionsvolumen wird das Unternehmen wie in den Vorjahren vollständig aus eigenen Mitteln finanzieren. Durch frühzeitig eingeleitete Maßnahmen zur Verbesserung der Lagersituation wurden zusätzliche Mittel freigesetzt. Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns wird daher zum Jahresende erneut ein hohes Niveau erreichen.
Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Audi Konzerns wird sich in der zweiten Jahreshälfte nicht wesentlich verändern.
Der Audi Konzern sieht für das Gesamtjahr 2009 hinsichtlich der im Lagebericht des Geschäftsberichts 2008 gemachten Angaben zu den Chancen der künftigen Entwicklung keine wesentlichen Veränderungen.

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 Konzernabschluss zum 30. Juni 2009

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	1–6/2009	1–6/2008
Umsatzerlöse	**14.527**	17.387
Herstellungskosten	**– 12.396**	– 14.852
Bruttoergebnis vom Umsatz	**2.131**	2.535
Vertriebskosten	**– 1.549**	– 1.603
Allgemeine Verwaltungskosten	**– 140**	– 143
Sonstige betriebliche Erträge	**764**	724
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**– 382**	– 214
Operatives Ergebnis	**823**	1.299
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	**45**	26
Finanzierungsaufwendungen	**– 140**	– 130
Übriges Finanzergebnis	**266**	177
Finanzergebnis	**171**	73
Ergebnis vor Steuern	**994**	1.372
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**– 297**	– 442
Ergebnis nach Steuern	**697**	930
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG	**671**	907
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	**26**	23

in EUR	1–6/2009	1–6/2008
Ergebnis je Aktie	**15,59**	21,08
Verwässertes Ergebnis je Aktie	**15,59**	21,08

Gesamtergebnisrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	**1–6/2009**	1–6/2008
Ergebnis nach Steuern	**697**	930
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Zeitwertänderungen	**7**	– 28
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**4**	– 9
Cashflow-Hedges		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Zeitwertänderungen	**41**	706
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**– 332**	– 341
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	**3**	– 5
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuerpositionen	**108**	– 159
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsrückstellungen	**– 88**	210
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	**3**	– 1
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	**– 254**	373
Gesamtergebnis	**444**	1.303
Aktionären der AUDI AG zuzurechnen	**419**	1.282
Anderen Gesellschaftern zuzurechnen	**25**	21

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	30.6.2009	31.12.2008
Langfristige Vermögenswerte	**9.297**	9.537
Immaterielle Vermögenswerte	**2.169**	2.112
Sachanlagen	**5.761**	5.846
Vermietete Vermögenswerte	**5**	5
Finanzanlagen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	**1.362**	1.574
Kurzfristige Vermögenswerte	**16.291**	16.519
Vorräte	**2.752**	3.347
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**10.172**	7.550
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.405**	2.215
Wertpapiere	**603**	789
Zahlungsmittel	**2.764**	4.833
Bilanzsumme	**25.588**	26.056

PASSIVA in Mio. EUR	30.6.2009	31.12.2008
Eigenkapital	**11.079**	10.328
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	**10.686**	9.960
Anteile anderer Gesellschafter	**393**	368
Fremdkapital	**14.510**	15.728
Langfristige Schulden	**6.157**	6.029
Rückstellungen für Pensionen	**2.056**	1.946
Sonstige Rückstellungen	**2.765**	2.702
Sonstige Schulden	**1.336**	1.381
Kurzfristige Schulden	**8.353**	9.699
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**3.276**	3.302
Sonstige Verbindlichkeiten	**2.611**	3.895
Sonstige Rückstellungen	**2.466**	2.502
Bilanzsumme	**25.588**	26.056

Eigenkapitalveränderungsrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR							Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gesetzliche und andere Gewinn-rücklagen	Kumulierte direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	Anteile der Aktionäre der AUDI AG	Anteile anderer Gesell-schafter	Gesamt
Stand 1.1.2008	110	911	6.917	374	8.312	43	8.355
Kapitalerhöhung	–	706	–	–	706	–	706
Dividendenausschüttung	–	–	–	–	–	–	–
Erfasste Erträge und Aufwendungen	–	–	906	535	1.441	21	1.462
Latente Steuern	–	–	–	– 159	– 159	–	– 159
Unterschied aus Konsolidierungskreisänderung	–	–	–	–	–	289	289
Sonstige Veränderungen							
Stand 30.6.2008	110	1.617	7.823	750	10.300	353	10.653
Stand 1.1.2009	110	1.617	7.865	368	9.960	368	10.328
Kapitalerhöhung	–	308	–	–	308	–	308
Dividendenausschüttung	–	–	–	–	–	–	–
Erfasste Erträge und Aufwendungen	–	–	671	– 360	310	25	336
Latente Steuern	–	–	–	108	108	0	108
Sonstige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	–
Stand 30.6.2009	**110**	**1.924**	**8.536**	**116**	**10.686**	**393**	**11.079**

Kapitalflussrechnung des Audi Konzerns

vom 1. Januar bis 30. Juni

in Mio. EUR	1–6/2009	1–6/2008
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	**994**	1.372
Ertragsteuerzahlungen	**– 95**	– 512
Abschreibungen	**850**	1.042
Veränderung der Pensionsrückstellungen	**22**	20
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	**– 35**	104
Brutto-Cashflow	**1.736**	2.026
Veränderung der Vorräte	**627**	– 345
Veränderung der Forderungen	**– 223**	– 572
Veränderung der Verbindlichkeiten	**38**	1.121
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	**36**	238
Veränderung Working Capital	**479**	442
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**2.215**	2.468
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	**– 3.142**	– 939
davon Investitionen in Sachanlagen	**– 531**	– 647
davon Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	**– 297**	– 308
davon Veränderung der Wertpapiere und Darlehen	**– 2.298**	50
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**– 1.140**	– 784
Wechselkurs- und konzernkreisbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	**– 2**	236
Veränderung der Zahlungsmittel	**– 2.069**	981
Zahlungsmittel Anfangsbestand	**4.833**	6.740
Zahlungsmittel Endbestand	**2.764**	7.721

in Mio. EUR	30.6.2009	30.6.2008
Zahlungsmittel	**2.764**	7.721
Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	**7.440**	1.615
Brutto-Liquidität	**10.204**	9.336
Kreditstand	**– 475**	– 468
Netto-Liquidität	**9.729**	8.868

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält im Wesentlichen die Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2008 an die Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von – 1.230 Mio. EUR, die aufgrund des Gewinnabführungsvertrags 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 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 2009 wurden die Maßgaben des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) berücksichtigt.
Für das Halbjahr 2009 wurden sämtliche ab dem 1. Januar 2009 verpflichtend anzuwendenden Standards berücksichtigt. Diese sind im Wesentlichen IAS 1 zur Darstellung des Abschlusses, IAS 23 zur Aktivierung von Fremdkapitalkosten und IFRS 8 zur Segmentberichterstattung.
Der geänderte IAS 1 gliedert die Bestandteile des Konzernabschlusses neu.
Durch den geänderten IAS 23 wird die Aktivierung von Fremdkapitalkosten, die den qualifizierten Vermögenswerten zurechenbar sind, verlangt. Davon sind Vermögenswerte betroffen, deren Anschaffung oder Herstellung nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde und für deren Versetzung in den beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsbereiten Zustand ein Zeitraum von mindestens einem Jahr benötigt wird. Diese Änderung des IAS 23 wirkt sich auf den Abschluss des Audi Konzerns nicht wesentlich aus.
Die exakten Auswirkungen des IFRS 8 werden unter dem betreffenden Punkt „Segmentberichterstattung“ einzeln erläutert.
Die übrigen angewendeten neuen bzw. geänderten Standards blieben für die Darstellung im Konzernabschluss ohne wesentliche Effekte.
In der verkürzten Darstellung des Konzernabschlusses für das erste Halbjahr 2009 wurden grundsätzlich die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet wie im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2008. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Geschäftsbericht 2008 veröffentlicht. Dieser ist auch im Internet unter http://www.audi.de/geschaeftsbericht abrufbar.
Für den vorliegenden Halbjahresfinanzbericht wurde für Pensionsrückstellungen im Inland ein Abzinsungssatz von 5,5 Prozent verwendet.
Ab dem Geschäftsjahr 2009 sind alle Beträge 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.
Seit dem 31. Dezember 2008 hat sich der Konsolidierungskreis nicht wesentlich verändert. Aus der Verschmelzung einer unwesentlichen Beteiligung auf eine vollkonsolidierte Gesellschaft ergab sich eine geringfügige Anpassung der Eröffnungsbilanz 2009.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Konzerns stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	1–6/2009	1–6/2008
Umsatzerlöse Fahrzeuge	**12.838**	15.047
Sonstige Verkäufe	**1.689**	2.340
Umsatzerlöse	**14.527**	17.387

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 12.396 (14.852) Mio. EUR sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Kosten ausgewiesen.

3 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 382 (510) 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 2008 noch zum 30. Juni 2009 potenzielle Aktien ausstanden.

	1–6/2009	1–6/2008
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	**671**	907
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien (unverwässert entspricht verwässert)	**43.000.000**	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	**15,59**	21,08

5 Haftungsverhältnisse

Es liegen gegenüber dem 31. Dezember 2008 keine wesentlichen Veränderungen der Eventualschulden vor.

6 Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

in Mio. EUR	**1–6/2009**	1–6/2008	**1–6/2009**	1–6/2008
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Volkswagen AG	**2.098**	2.475	**2.027**	2.514
Nicht dem Audi Konzern zugehörige konsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG	**2.778**	4.528	**909**	1.711
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG	**209**	231	**52**	38
Gemeinschaftsunternehmen und andere assoziierte Unternehmen der Volkswagen AG	**753**	725	**12**	7
Porsche-Gesellschaften	**398**	493	**8**	6

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Im Geschäftsjahr 2009 findet erstmalig IFRS 8 Anwendung; danach orientiert sich die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten 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.
Dabei konnte der Audi Konzern erwartungsgemäß nicht das Rekordergebnis des Vorjahreszeitraums von 1.299 Mio. EUR erreichen. Dennoch wurde unter den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des ersten Halbjahres 2009 ein positives Operatives Ergebnis von 823 Mio. EUR erzielt.

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

	1–6/2009		1–6/2008	
	in Mio. EUR	**in %**	in Mio. EUR	in %
Deutschland	**4.705**	**32,4**	4.775	27,5
Übriges Europa	**6.474**	**44,6**	8.877	51,1
Asien-Pazifik	**1.821**	**12,5**	1.922	11,1
Nordamerika	**1.347**	**9,3**	1.567	9,0
Afrika	**108**	**0,7**	135	0,8
Südamerika	**72**	**0,5**	111	0,6
Gesamt	**14.527**	**100,0**	17.387	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 http://www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich.

EREIGNISSE NACH DEM HALBJAHRESSTICHTAG

Nach dem 30. Juni 2009 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, 23. Juli 2009

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 AG

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 AG, Ingolstadt, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2009, 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, 23. Juli 2009

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Franz Wagner
Wirtschaftsprüfer

Petra Justenhoven
Wirtschaftsprüferin

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Juli 2009 (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 A3							
A3 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,6	3,9	4,5	118
A3 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	109
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.6	75	5-Gang	Super	9,6	5,5	7,0	167
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,0	5,6	6,8	159
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	9,0	5,4	6,7	156
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	6,7	4,4	5,3	139
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	7,7	4,4	5,6	148
Audi TT Coupé							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,0	5,3	6,7	155
TT Coupé 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super Plus	10,7	6,0	7,7	183
TT Coupé 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,0	7,7	183
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,5	6,1	7,7	178
TT Coupé 3.2 quattro	184	6-Gang	Super Plus	14,7	7,8	10,3	247
TT Coupé 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Gang	Super Plus	12,9	7,3	9,4	224
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	11,0	6,4	8,1	188
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,4	7,9	184
Audi TT Roadster							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,1	5,6	6,9	159
TT Roadster 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super Plus	10,7	6,2	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,1	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,5	6,3	7,8	181
TT Roadster 3.2 quattro	184	6-Gang	Super Plus	14,8	7,8	10,4	250
TT Roadster 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Gang	Super Plus	13,0	7,4	9,5	227
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	11,1	6,7	8,3	193
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,7	6,5	8,0	187
Audi TT RS Coupé							
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	13,1	6,9	9,2	214
Audi TT RS Roadster							
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	13,3	7,2	9,5	221
Audi A4 Limousine							
A4 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,1	7,6	176
A4 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,3	6,3	7,4	172
A4 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A4 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,4	6,7	9,1	214
A4 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,1	7,0	9,3	215
A4 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	5,8	3,8	4,6	119
A4 2.0 TDI	100	6-Gang	Diesel	6,1	4,0	4,8	124
A4 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	129
A4 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,5	4,3	5,1	134
A4 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,0	4,8	5,6	147
A4 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	4,9	5,7	149
A4 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A4 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A4 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A4 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,8	5,9	6,9	182
S4 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	13,7	7,3	9,7	225
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A4 Avant							
A4 Avant 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	129
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	13,8	7,5	9,9	229
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi A4 allroad quattro							
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	10,2	6,5	7,9	184
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,2	6,8	8,1	189

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
A4 allroad quattro 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,6	5,8	7,2	189
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,7	6,1	7,1	189
Audi A5 Coupé							
A5 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A5 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,3	6,3	7,4	172
A5 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A5 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,4	6,7	9,1	214
A5 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,0	6,9	9,2	213
A5 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	4,9	5,7	149
A5 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A5 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A5 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,8	5,9	6,9	182
S5 4.2 quattro	260	6-Gang	Super Plus	18,1	8,7	12,1	288
S5 4.2 quattro	260	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,7	7,9	10,8	256
Audi A5 Sportback							
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 quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,3	6,3	7,4	172
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	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	7,3	5,0	5,8	152
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
Audi A5 Cabriolet							
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	8,5	5,7	6,7	156
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	177
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	7,0	4,9	5,7	148
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 Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,4	7,3	8,5	197
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Gang	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	8,2	5,8	6,7	175
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 A6 allroad quattro							
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,6	9,7	225
A6 allroad quattro 4.2 FSI	257	tiptronic, 6-stufig	Super	15,3	8,1	10,8	257
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
Audi Q7							
Q7 3.6 FSI quattro	206	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	16,9	9,3	12,1	289
Q7 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	17,5	9,9	12,7	304
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	11,3	7,8	9,1	239
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	11,2	7,6	8,9	234
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 6-stufig	Diesel	12,8	8,2	9,9	262
Audi Q7 V12 TDI quattro							
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298
Audi R8							
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	327

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