



Audi e-tron S Sportback – geplante Markteinführung in Europa im 4. Quartal 2020

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 27,6–27,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0.  
Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom Reifen-/Rädersatz.

# Audi Konzern Zwischenmitteilung

1. Januar bis 30. September 2020



## AUDI KONZERN VON JANUAR BIS SEPTEMBER 2020 – KERNBOTSCHAFTEN

### // CORONAPANDEMIE BEEINFLUSST SPITZENKENNZAHLEN TROTZ ERFREULICHEM 3. QUARTAL WEITERHIN:

- Dank Markterholung und guter operativer Performance im 3. Quartal Spitzenkennzahlen wieder auf bzw. über Vorjahreswert
- Weltweiter Rückgang der Nachfrage und Unterbrechungen in der Lieferkette führten vor allem im ersten Halbjahr zu Produktionsstopps und Kurzarbeit an Audi Standorten – Auslieferungsvolumen und finanzielle Performance stark beeinflusst
- Fortsetzung des positiven Trends im 4. Quartal erwartet – vorbehaltlich weiterer Einschränkungen durch die Coronapandemie

### // AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE DER MARKE AUDI

- Bei einem um –20 Prozent gesunkenen Automobilmarkt um **–13 Prozent** auf **1.187.190** (1.357.102) **Fahrzeuge** rückläufig
- China dank starker Marktnachfrage kumuliert 4 Prozent über Vorjahreswert
- Im 3. Quartal Auslieferungen an Kunden durch Erholung in den Kernmärkten 6 Prozent über Vorjahr

### // UMSATZERLÖSE

- Mit **33,3** (41,3) **Mrd. EUR** insgesamt unter Vorjahr, im 3. Quartal aber bereits 2 Prozent über Vorjahreswert

### // OPERATIVES ERGEBNIS

- **Mit starkem 3. Quartal coronabedingte Verluste** aus dem ersten Halbjahr **ausgeglichen**
- Kumuliert **0,1** (3,2) **Mrd. EUR** [vor Sondereinflüssen: 0,2 (3,2) **Mrd. EUR**]
- Sondereinflüsse von –0,1 (–) Mrd. EUR in Zusammenhang mit der Dieselthematik

### // OPERATIVE UMSATZRENDITE

- Bei **0,3** (7,8) **Prozent** [vor Sondereinflüssen: 0,7 (7,8) **Prozent**]

### // NETTO-CASHFLOW

- Aufgrund krisenbedingter Investitionspriorisierung, aktiven Vorratsmanagements und von Einmaleffekten aus Beteiligungstransaktionen bei **3,8** (3,3) **Mrd. EUR**; **Netto-Liquidität** weiterhin hoch bei **21,7** (21,8) **Mrd. EUR**

### // AUSBLICK: GESAMTJAHR 2020

- Auslieferungen und Umsatzerlöse deutlich unter Vorjahr; Operatives Ergebnis erheblich unter Vorjahr, aber klar positiv erwartet
- Netto-Cashflow auf Vorjahresniveau erwartet; Kapitalrendite (RoI) voraussichtlich unter Vorjahr sowie unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent
- FuE-Quote trotz Umsatzverlust aus Coronapandemie unter Vorjahr und Sachinvestitionsquote deutlich unter Vorjahresniveau
- Der Audi Konzern blickt aktuell vorsichtig optimistisch auf das verbleibende Jahr, dennoch sind die Auswirkungen der zweiten Welle der Coronapandemie kaum verlässlich abschätzbar.



## BESONDERE EREIGNISSE

### **/ WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)**

Ende Dezember 2019 wurden erste Fälle einer Krankheit, die durch ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren (SARS-CoV-2) hervorgerufen wurde, in China bekannt. Weltweit stieg die Anzahl der Infizierten in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 stark an – jedoch mit regional unterschiedlicher Ausprägung. Um die Ausbreitung des SARS-CoV-2 zu verlangsamen und die dadurch hervorgerufene Pandemie einzudämmen, haben seit dem ersten Quartal 2020 weltweit zahlreiche Regierungen Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen beispielsweise Ausgangsbeschränkungen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben.

Die Folgen der Pandemie stellen die gesamte Wirtschaft und auch Audi, insbesondere durch den Rückgang der Kundennachfrage und durch Engpässe bei Lieferanten, vor große Herausforderungen. An den deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm führte dies zu Produktionsstopps und damit zur Einführung von Kurzarbeit in betroffenen Bereichen.

Ebenso kam es zu Produktionsstopps an zahlreichen ausländischen Standorten. Ende April wurde die Automobilproduktion an den Audi Standorten schrittweise wieder hochgefahren. Ende des zweiten Quartals hatten alle Produktionswerke den Betrieb wieder aufgenommen. Im Verlauf des dritten Quartals 2020 erholte sich die Kundennachfrage und stabilisierte sich die Situation in unserem Produktionsnetzwerk weiter.

Um die Krise aktiv zu managen, besteht ein geschäftsbereichsübergreifender Krisenstab, der seitdem alle Maßnahmen steuert und koordiniert. Der Krisenstab überwacht die Situation hinsichtlich der weiteren Ausbreitung der Pandemie kontinuierlich. Die Gesundheit unserer Mitarbeiter steht hierbei an erster Stelle. Gleichzeitig liegt der Fokus seit Ausbreitung des Coronavirus darauf, die Kernprozesse stabil zu halten und die Zahlungsflüsse zu optimieren, um die Handlungsfähigkeit von Audi sicherzustellen.

Neben den nachfrage- und lieferkettenbedingten Produktionsstopps beeinflussten auch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten aufgrund der Coronapandemie das Ergebnis des Audi Konzerns in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 signifikant.

Im Berichtszeitraum gab es insgesamt eine Vielzahl an Auswirkungen, die in dieser Zwischenmitteilung näher beschrieben sind.

Der Audi Konzern blickt aktuell vorsichtig optimistisch auf das verbleibende Jahr, dennoch sind die Auswirkungen der zweiten Welle der Coronapandemie kaum verlässlich abschätzbar.

### **/ VOLKSWAGEN AG LEITET VOLLSTÄNDIGE ÜBERNAHME DER AUDI AKTIEN EIN**

Im Zuge einer Neustrukturierung von Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Volkswagen Konzern hat die Volkswagen AG, Wolfsburg, einen aktienrechtlichen Squeeze-out eingeleitet, um ihre Beteiligung an der AUDI AG, Ingolstadt, von derzeit 99,64 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen. Mit der Ad-hoc-Mitteilung der AUDI AG vom 16. Juni 2020 wurde die von der Volkswagen AG festgelegte Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre der AUDI AG in Höhe von 1.551,53 EUR je Aktie veröffentlicht. Am 31. Juli 2020 hat die 131. Ordentliche Hauptversammlung der AUDI AG den Beschluss gefasst, die Aktien der Minderheitsaktionäre auf die Hauptaktionärin Volkswagen AG zu übertragen. Dieser Beschluss wird mit Eintragung ins Handelsregister wirksam, dann werden die Minderheitsaktionäre als Gegenleistung für die Abtretung ihrer Aktien die festgesetzte Barabfindung erhalten. Die Mitbestimmung der Beschäftigten und die Eigenständigkeit der Marke Audi im Konzernverbund sind ebenso wie die Rechtsform der AUDI AG als Aktiengesellschaft vom Squeeze-out unberührt.



Lamborghini Huracán EVO RWD Spyder  
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 14,5; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 329

## GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN <sup>1)</sup>

### Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts und Automobilmärkte ausgewählter Länder/Regionen

|                            | Bruttoinlandsprodukt [in %] |            | Automobilmärkte [in Fahrzeuge] |                   | Δ in %       |
|----------------------------|-----------------------------|------------|--------------------------------|-------------------|--------------|
|                            | 1-9/2020                    | 1-9/2019   | 1-9/2020                       | 1-9/2019          |              |
| Europa                     | -8,0                        | 1,5        | 9.809.393                      | 13.568.406        | -27,7        |
| davon: Westeuropa          | -8,4                        | 1,4        | 7.817.829                      | 11.091.343        | -29,5        |
| <i>davon: Deutschland</i>  | -6,3                        | 0,7        | 2.041.831                      | 2.740.158         | -25,5        |
| <i>Großbritannien</i>      | -11,2                       | 1,3        | 1.243.656                      | 1.862.271         | -33,2        |
| <i>Italien</i>             | -11,6                       | 0,4        | 971.676                        | 1.474.525         | -34,1        |
| <i>Spanien</i>             | -12,8                       | 2,0        | 647.523                        | 1.045.332         | -38,1        |
| <i>Frankreich</i>          | -11,0                       | 1,7        | 1.164.256                      | 1.636.662         | -28,9        |
| davon: Zentral-/ Osteuropa | -4,7                        | 1,5        | 1.991.564                      | 2.477.063         | -19,6        |
| <i>davon: Russland</i>     | -4,6                        | 1,0        | 1.025.614                      | 1.182.386         | -13,3        |
| China <sup>2)</sup>        | 0,8                         | 6,2        | 13.374.216                     | 15.241.927        | -12,3        |
| Japan                      | -6,2                        | 1,1        | 2.835.742                      | 3.463.341         | -18,1        |
| USA                        | -3,9                        | 2,1        | 10.340.541                     | 12.756.586        | -18,9        |
| Kanada                     | -6,3                        | 1,7        | 1.145.055                      | 1.500.955         | -23,7        |
| Mexiko                     | -10,3                       | -0,1       | 664.218                        | 955.393           | -30,5        |
| Brasilien                  | -6,2                        | 1,0        | 1.301.658                      | 1.940.166         | -32,9        |
| <b>Weltweit</b>            | <b>-4,5</b>                 | <b>2,6</b> | <b>47.273.314</b>              | <b>59.276.068</b> | <b>-20,2</b> |

1) Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen für die ersten neun Monate 2020 sind vorläufig.

2) chinesischer Automobilmarkt inkl. Hongkong

#### / WELTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

Bedingt durch die globale Verbreitung des Coronavirus wurden im Jahr 2020 seitens zahlreicher Regierungen restriktive Maßnahmen – zum Beispiel Grenzschießungen und umfangreiche Kontaktbeschränkungen – ergriffen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben. Zudem wurde mit zum Teil erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen einer sich abzeichnenden Wirtschaftskrise entgegengesteuert. Im Zuge der daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite ging das Wachstum der Weltwirtschaft in den ersten neun Monaten 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um -4,5 (2,6) Prozent zurück. Dabei waren einzelne Länder aufgrund zeitlich versetzter Infektionsverläufe und Maßnahmen unterschiedlich stark beeinträchtigt. Das vergleichsweise niedrige Zinsniveau weltweit sank im Berichtszeitraum weiter. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten in den ersten neun Monaten 2020 merklich gegenüber dem Euro ab. Auf den Kapitalmärkten kam es im Berichtszeitraum zu erheblichen Schwankungen der Wertpapierkurse. Im dritten Quartal 2020 entwickelte sich das weltweite Wirtschaftswachstum zwar mit einer negativen Wachstumsrate, doch mit einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem zweiten Quartal 2020. Das Wirtschaftswachstum gemessen am Bruttoinlandsprodukt für Europa und die USA verzeichnete eine ähnliche Entwicklung in diesem Zeitraum. Dahingegen konnte die chinesische Wirtschaft bereits im zweiten und dritten Quartal 2020 eine positive Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts aufweisen.

#### / INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR

Von Januar bis September 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aufgrund der Coronapandemie um -20,2 Prozent auf 47,3 (59,3) Mio. Fahrzeuge signifikant zurückgegangen. Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichnete insbesondere die Region Westeuropa mit -29,5 Prozent auf 7,8 (11,1) Mio. Fahrzeuge. Deutlich rückläufig fiel die Nachfrage in der Region Zentral- und Osteuropa mit -19,6 Prozent auf 2,0 (2,5) Mio. Fahrzeuge, in China inklusive Hongkong mit -12,3 Prozent auf 13,4 (15,2) Mio. Fahrzeuge und in den USA mit -18,9 Prozent auf 10,3 (12,8) Mio. Fahrzeuge aus. Insgesamt zeigten sich im dritten Quartal aber deutliche Anzeichen einer Nachfrageverbesserung in allen Regionen, wobei etwa die Pkw-Märkte in Russland und China bereits ein Wachstum gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnen konnten.

#### / INTERNATIONALE MOTORRADKONJUNKTUR

Die Motorradmärkte im Hubraumsegment über 500 ccm verzeichneten von Januar bis September 2020 pandemiebedingt einen Nachfragerückgang von -4,9 Prozent. Dabei wiesen die weltweiten Motorradmärkte eine sehr heterogene Entwicklung auf, wobei sich einige Märkte gegenüber dem Halbjahr bereits wieder erholen konnten.

## PRODUKTION

Der Audi Konzern produzierte in den ersten drei Quartalen 2020 insgesamt 1.131.660 (1.321.501) Automobile und 34.108 (44.392) Motorräder. Auf die Premiummarke Audi entfielen 1.126.555 (1.315.009) Automobile. Darin enthalten sind 464.991 (418.140) Audi Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden. Die Automobili Lamborghini S.p.A. produzierte im Berichtszeitraum an ihrem Unternehmenssitz in Sant'Agata Bolognese (Italien) 5.105 (6.492) Fahrzeuge der Marke Lamborghini.

Der Rückgang im Segment Automobile um –14,4 Prozent zum Vorjahreszeitraum ist vor allem auf die weltwirtschaftliche Lage im Kontext der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. So passten wir im Verlauf des ersten Quartals 2020 unsere Produktion nicht nur aufgrund der deutlich reduzierten Nachfrage an, sondern reagierten damit sowohl auf Versorgungsengpässe als auch auf behördliche Vorgaben einiger Länder zu verordneten Werksschließungen. Die Fertigungsunterbrechung wirkte sich in den chinesischen Werken insbesondere im Februar 2020 aus. Erfreulicherweise stabilisierte sich das Produktionsvolumen in China bereits im März und konnte sogar bis Ende September 2020 kumuliert im Vorjahresvergleich um 11,2 Prozent gesteigert werden. Das assoziierte Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), fertigte im Berichtszeitraum erstmalig den Audi Q3 Sportback lokal im chinesischen Tianjin. Zudem startete nach dem Audi Q2 L e-tron im Jahr 2019 nun im dritten Quartal 2020 die lokale Produktion des zweiten vollelektrischen Fahrzeuges – des Audi e-tron – in

Changchun (China). Mit einer Standorterweiterung im Werk Qingdao (China) begann die Produktion des Audi A3 Sportback in der vierten Generation der Audi A3 Familie.

An den europäischen Standorten wurde die Produktion coronabedingt ab Mitte März 2020 kontrolliert heruntergefahren. Ende April 2020 erfolgte das schrittweise Wiederhochfahren der Produktion. Unser mexikanisches Werk in San José Chiapa konnte, aufgrund des verzögerten Verlaufs der Pandemie in Mexiko, erst im Juni 2020 wieder mit der Produktion beginnen. Im Laufe des dritten Quartals 2020 stabilisierte sich die Situation in unserem Produktionsnetzwerk weiter und wir konnten das Produktionsvolumen von Juli bis September 2020 aufgrund von Nachholeffekten im Vorjahresvergleich um 13,8 Prozent steigern.

In Ingolstadt startete im Berichtszeitraum die Produktion des neuen Audi A3 Sportback und der neuen Audi A3 Limousine. Damit wurde ein wichtiger Meilenstein beim Generationswechsel der A3 Familie erreicht.

Im dritten Quartal 2020 produzierte der Audi Konzern weltweit 456.013 (400.824) Fahrzeuge und 9.951 (9.633) Motorräder. Von den insgesamt hergestellten Automobilen entfallen 454.139 (398.925) Einheiten auf die Marke Audi. 186.395 (151.036) Audi Fahrzeuge wurden vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), gefertigt. Die Marke Lamborghini produzierte 1.874 (1.899) Fahrzeuge.

### Automobilproduktion der Marke Audi nach Werken

|                                  | 1-9/2020         | 1-9/2019         |
|----------------------------------|------------------|------------------|
| <b>Inland</b>                    | <b>330.462</b>   | <b>467.436</b>   |
| Ingolstadt                       | 224.261          | 333.815          |
| Neckarsulm                       | 106.201          | 133.621          |
| <b>Ausland</b>                   | <b>796.093</b>   | <b>847.573</b>   |
| Changchun (China)                | 324.436          | 309.780          |
| Győr (Ungarn)                    | 111.141          | 122.396          |
| Foshan (China)                   | 86.026           | 83.581           |
| San José Chiapa (Mexiko)         | 81.537           | 127.373          |
| Bratislava (Slowakei)            | 69.296           | 86.791           |
| Tianjin (China)                  | 54.438           | 24.779           |
| Martorell (Spanien)              | 41.449           | 61.186           |
| Brüssel (Belgien)                | 25.782           | 27.768           |
| São José dos Pinhais (Brasilien) | 1.361            | 1.794            |
| Aurangabad (Indien)              | 536              | 2.125            |
| Qingdao (China)                  | 91               | -                |
| <b>Marke Audi</b>                | <b>1.126.555</b> | <b>1.315.009</b> |

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen finden Sie auf Seite 19.

### Automobilproduktion nach Modellen<sup>1)</sup>

|                           | 1-9/2020         | 1-9/2019         |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Audi A1 Sportback         | 41.445           | 61.168           |
| Audi Q2 <sup>2)</sup>     | 86.748           | 93.254           |
| Audi A3 Sportback         | 77.298           | 93.871           |
| Audi A3 Limousine         | 65.121           | 76.838           |
| Audi A3 Cabriolet         | 4.620            | 6.563            |
| Audi Q3                   | 113.428          | 133.421          |
| Audi Q3 Sportback         | 41.036           | 3.600            |
| Audi TT Coupé             | 4.919            | 9.996            |
| Audi TT Roadster          | 1.576            | 2.605            |
| Audi A4 Limousine         | 119.850          | 169.577          |
| Audi A4 Avant             | 35.169           | 62.590           |
| Audi A4 allroad quattro   | 4.387            | 6.876            |
| Audi A5 Sportback         | 25.144           | 51.411           |
| Audi A5 Coupé             | 3.176            | 9.585            |
| Audi A5 Cabriolet         | 4.463            | 8.838            |
| Audi Q5                   | 185.794          | 212.336          |
| Audi A6 Limousine         | 156.198          | 121.998          |
| Audi A6 Avant             | 27.776           | 41.446           |
| Audi A6 allroad quattro   | 6.519            | 3.209            |
| Audi A7 Sportback         | 11.693           | 10.907           |
| Audi e-tron               | 17.109           | 27.621           |
| Audi e-tron Sportback     | 8.687            | 147              |
| Audi Q7                   | 43.980           | 52.514           |
| Audi Q8                   | 25.316           | 34.716           |
| Audi A8                   | 14.066           | 18.211           |
| Audi R8 Coupé             | 644              | 1.143            |
| Audi R8 Spyder            | 393              | 568              |
| <b>Marke Audi</b>         | <b>1.126.555</b> | <b>1.315.009</b> |
| Lamborghini Urus          | 3.120            | 3.994            |
| Lamborghini Huracán       | 1.395            | 1.751            |
| Lamborghini Aventador     | 590              | 747              |
| <b>Marke Lamborghini</b>  | <b>5.105</b>     | <b>6.492</b>     |
| <b>Segment Automobile</b> | <b>1.131.660</b> | <b>1.321.501</b> |

1) Die Tabelle enthält 464.991 (418.140) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), hergestellt wurden.

2) Darin enthalten sind 1.764 (58) vollelektrische Audi Q2 L e-tron, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), für den chinesischen Markt gefertigt wurden.

### Produktion von Motoren und elektrischen Antrieben

|   | 1-9/2020         | 1-9/2019         |
|---|------------------|------------------|
| Audi Hungaria Zrt.                      | 1.166.113        | 1.526.621        |
| Automobili Lamborghini S.p.A.           | 618              | 735              |
| <b>Motoren und elektrische Antriebe</b> | <b>1.166.731</b> | <b>1.527.356</b> |

Der Audi Konzern fertigte in den ersten drei Quartalen 2020 insgesamt 1.166.731 (1.527.356) Motoren und elektrische Antriebe. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ging die Produktion bedingt durch die Folgen der Coronapandemie um -23,6 Prozent zurück. Die Audi Hungaria Zrt. im ungarischen Győr reagierte Mitte März mit dem kontrollierten Herunterfahren der Produktion. Mitte April 2020 erfolgte jedoch der schrittweise Wiederanlauf der Fertigung von Motoren und elektrischen Antrieben. Mit der steigenden Nachfrage nach Automobilen konnte auch das Produktionsvolumen von Motoren und elektrischen Antrieben ab August 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat gesteigert werden, so dass die Produktion im dritten Quartal 2020 lediglich um -3,6 Prozent unter dem Vorjahresvergleichsquarter lag.

### Motorradproduktion

|   | 1-9/2020      | 1-9/2019      |
|---|---------------|---------------|
| Scrambler   | 6.185         | 8.074         |
| Naked/Sport Cruiser<br>(Diavel, Monster, Streetfighter) | 13.029        | 13.056        |
| Dual/Hyper<br>(Hypermotard, Multistrada)                | 7.643         | 15.269        |
| Sport (SuperSport, Panigale)                            | 7.251         | 7.993         |
| <b>Segment Motorräder -<br/>Marke Ducati</b>            | <b>34.108</b> | <b>44.392</b> |

Die Marke Ducati produzierte in den ersten neun Monaten 2020 weltweit insgesamt 34.108 (44.392) Motorräder. Der Rückgang in Höhe von -23,2 Prozent ist ebenfalls auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückzuführen. Am Unternehmenssitz in Bologna (Italien) wurden 26.999 (36.999) Zweiräder gefertigt. Zudem stellte Ducati im gleichen Zeitraum 6.196 (6.789) Motorräder am thailändischen Standort Amphur Pluakdaeng her. Darüber hinaus wurden 913 (604) Zweiräder in Manaus (Brasilien) im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.



Lesen Sie mehr zu den **Produktionsstandorten** der jeweiligen Modelle im **Audi Finanzbericht 2019** auf der **Seite 10**.

## VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN <sup>1)</sup>

Im Zeitraum von Januar bis September 2020 lieferte der Audi Konzern weltweit 1.192.858 (1.363.659) Automobile an Kunden aus. Von der Marke Audi wurden 1.187.190 (1.357.102) Fahrzeuge an Kunden übergeben. Mit dem pandemiebedingten Rückgang von -12,5 Prozent entwickelten sich die Auslieferungen der Marke Audi besser als die mit -20,2 Prozent deutlich rückläufige Gesamtnachfrage. Nachdem im Februar 2020 vor allem der chinesische Markt durch die Folgen der Coronapandemie belastet war, breitete sich im Laufe des Monats März die Pandemie in weiteren wichtigen Märkten aus. Insbesondere gesetzliche Maßnahmen wie das Schließen der Handelsbetriebe und Ausgangsbeschränkungen führten zu signifikanten Rückgängen unserer Auslieferungen. In China zeigt sich allerdings seit März 2020 eine deutliche Erholung der Auslieferungszahlen. Kumuliert stiegen die Auslieferungen an Kunden in China in den ersten neun Monaten 2020 im Vorjahresvergleich um 4,4 Prozent.

Auch in Europa haben seit April 2020 durch Lockerungen der Behörden Handelsbetriebe schrittweise wiedereröffnet. Gemäß den jeweiligen Bestimmungen der unterschiedlichen US-Bundesstaaten haben Händler in den USA ebenfalls seit April 2020 wieder geöffnet. Fortan ist ein Anziehen der Kundennachfrage und damit der Bestelleingänge in den europäischen und nordamerikanischen Märkten erkennbar, allerdings mit starken regionalen Unterschieden. Dieser Aufwärtstrend spiegelt sich auch in den Auslieferungen des dritten Quartals 2020 wider, in dem die Auslieferungen der Marke Audi im Vergleich zum Vorjahresquartal weltweit um 6,4 Prozent gestiegen sind. Trotz der in den ersten neun Monaten insgesamt rückläufigen Auslieferungen an Kunden verzeichnen die Baureihen Audi e-tron, Audi Q3, Audi A6 und Audi A8 eine positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr.

### Auslieferungen Automobile an Kunden der Marke Audi nach Regionen

|                           | 1-9/2020         | 1-9/2019         |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Europa                    | 440.832          | 595.132          |
| davon: Westeuropa         | 410.463          | 559.994          |
| <i>davon: Deutschland</i> | 153.196          | 215.515          |
| <i>Großbritannien</i>     | 80.477           | 113.336          |
| <i>Italien</i>            | 35.053           | 47.811           |
| <i>Frankreich</i>         | 30.478           | 42.346           |
| <i>Spanien</i>            | 27.032           | 39.589           |
| <i>Belgien</i>            | 18.598           | 23.892           |
| davon: Zentral-/Osteuropa | 30.369           | 35.138           |
| <i>davon: Russland</i>    | 10.131           | 11.346           |
| China inkl. Hongkong      | 512.891          | 491.040          |
| Japan                     | 15.518           | 17.792           |
| USA                       | 124.103          | 158.471          |
| Kanada                    | 18.730           | 25.071           |
| Mexiko                    | 6.451            | 8.895            |
| Brasilien                 | 4.482            | 5.796            |
| Übrige Märkte             | 64.183           | 54.905           |
| <b>Weltweit</b>           | <b>1.187.190</b> | <b>1.357.102</b> |

Im April 2020 wurde mit dem Audi A3 Sportback die neue Generation der Audi A3 Familie erstmals rein digital den Händlern vorgestellt und sukzessive in die Märkte eingeführt. Die Audi A3 Limousine startete im Juli 2020, eine Version mit Erdgasantrieb sowie ein Plug-in-Hybridmodell werden das Portfolio bis zum Jahresende ergänzen.

Vollelektrisch startete in Europa im Mai 2020 das zweite Modell der erfolgreichen Audi e-tron Baureihe, der Audi e-tron Sportback, welcher seitdem schrittweise in weitere Märkte eingeführt wird. Nach der bereits seit dem ersten Quartal 2020 bestellbaren Limousine als Plug-in-Hybridmodell folgte im Sommer 2020 mit dem Avant ein weiteres elektrisches Modell in der A6 Baureihe.

<sup>1)</sup> Die Vorperiodenwerte wurden geringfügig angepasst.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen finden Sie auf Seite 19.



Audi Q3 Sportback

Die Marke Lamborghini lieferte in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 insgesamt 5.631 (6.517) Fahrzeuge an Kunden aus. Infolge der weltweiten Ausbreitung der Coronapandemie und des Produktionsstopps in Sant'Agata Bolognese (Italien) reduzierten sich die Auslieferungen trotz eines stabilen Auftragsbestands um -13,6 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode.

#### Auslieferungen Automobile an Kunden nach Modellen <sup>2)</sup>

|   | 1-9/2020         | 1-9/2019         |
|---|------------------|------------------|
| Audi A1                                 | -                | 153              |
| Audi A1 Sportback                       | 45.956           | 62.616           |
| Audi Q2 <sup>3)</sup>                   | 90.702           | 98.043           |
| Audi A3                                 | -                | 15               |
| Audi A3 Sportback                       | 84.028           | 113.274          |
| Audi A3 Limousine                       | 69.160           | 82.267           |
| Audi A3 Cabriolet                       | 4.998            | 7.342            |
| Audi Q3                                 | 116.733          | 129.869          |
| Audi Q3 Sportback                       | 35.642           | 346              |
| Audi TT Coupé                           | 5.804            | 9.143            |
| Audi TT Roadster                        | 1.876            | 3.201            |
| Audi A4 Limousine                       | 126.466          | 178.116          |
| Audi A4 Avant                           | 44.141           | 64.654           |
| Audi A4 allroad quattro                 | 5.687            | 5.383            |
| Audi A5 Sportback                       | 36.272           | 57.544           |
| Audi A5 Coupé                           | 5.714            | 10.545           |
| Audi A5 Cabriolet                       | 6.139            | 9.030            |
| Audi Q5                                 | 182.916          | 219.365          |
| Audi A6 Limousine                       | 160.196          | 119.455          |
| Audi A6 Avant                           | 27.247           | 46.110           |
| Audi A6 allroad quattro                 | 6.143            | 2.028            |
| Audi A7 Sportback                       | 12.583           | 13.574           |
| Audi e-tron                             | 27.475           | 16.159           |
| Audi e-tron Sportback                   | 4.307            | 18               |
| Audi Q7                                 | 43.648           | 61.949           |
| Audi Q8                                 | 26.550           | 31.299           |
| Audi A8                                 | 15.626           | 14.216           |
| Audi R8 Coupé                           | 669              | 951              |
| Audi R8 Spyder                          | 433              | 437              |
| Interne Fahrzeuge vor Markteinführung   | 79               | -                |
| <b>Marke Audi</b>                       | <b>1.187.190</b> | <b>1.357.102</b> |
| Lamborghini Urus                        | 3.278            | 3.896            |
| Lamborghini Huracán                     | 1.672            | 1.751            |
| Lamborghini Aventador                   | 681              | 870              |
| <b>Marke Lamborghini</b>                | <b>5.631</b>     | <b>6.517</b>     |
| Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns | 37               | 40               |
| <b>Segment Automobile</b>               | <b>1.192.858</b> | <b>1.363.659</b> |

<sup>2)</sup> Die Tabelle enthält 477.497 (446.330) ausgelieferte Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.

<sup>3)</sup> Darin enthalten sind 3.036 (-) vollelektrische Audi Q2 L e-tron für den chinesischen Markt.

#### Auslieferungen Motorräder an Kunden

|  | 1-9/2020      | 1-9/2019      |
|--|---------------|---------------|
| Scrambler  | 7.535         | 9.655         |
| Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter) | 13.035        | 11.297        |
| Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)                | 9.889         | 14.078        |
| Sport (SuperSport, Panigale)                         | 8.330         | 8.796         |
| <b>Segment Motorräder - Marke Ducati</b>             | <b>38.789</b> | <b>43.826</b> |

Die Auslieferungen an Kunden der Marke Ducati betragen von Januar bis September 2020 weltweit 38.789 (43.826) Motorräder. Der Rückgang von -11,5 Prozent im Vorjahresvergleich ist auch in diesem Fall auf die Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Auch im Segment Motorräder erholen sich die Auslieferungszahlen seit Beginn der Lockerungen spürbar. Diese lagen im dritten Quartal 2020 um 21,4 Prozent über dem Vorjahresvergleichsquartal.

Bezogen auf das dritte Quartal 2020 stiegen die Auslieferungszahlen des Audi Konzerns weltweit auf 482.066 (452.899) Fahrzeuge an. Von der Marke Audi wurden insgesamt 479.965 (450.922) Modelle ausgeliefert, von denen 193.676 (167.054) lokal bei der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Changchun (China), gefertigt wurden. Die Marke Lamborghini lieferte im Zeitraum von Juli bis September 2020 weltweit insgesamt 2.083 (1.964) Fahrzeuge aus, während das Auslieferungsvolumen der Marke Ducati in diesem Zeitraum bei 14.694 (12.104) Motorrädern lag.



**Im Berichtszeitraum eingeführte Audi und Lamborghini Modelle**

**Q1/2020**

Elektrische Modelle



Audi A6 Limousine TFSI e

Modelle mit konventionellem Antrieb



Audi R8 V10 RWD  
Coupé/Spyder



Audi A5/S5 Familie



Lamborghini  
Huracán EVO RWD

**Q2/2020**

Elektrische Modelle



Audi e-tron Sportback

Modelle mit konventionellem Antrieb



Audi RS 5  
Sportback/Coupé



Audi A3 Sportback



Lamborghini  
Huracán EVO RWD Spyder

**Q3/2020**

Elektrische Modelle



Audi A6 Avant TFSI e

Modelle mit konventionellem Antrieb



Audi A3 Limousine

Neues Modell ohne Vorgänger // Neues Modell // Produktaufwertung

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen finden Sie auf Seite 19.

### Im Berichtszeitraum eingeführte Ducati Modelle

Die Panigale V2 wurde mit zahlreichen Verbesserung hinsichtlich Optik und Leistung als erstes neues Modell im Jahre 2020 an die Händler ausgeliefert. Daneben ist die neue Panigale V4 mit einer Reihe von Optimierungen ebenfalls im Handel verfügbar.

Im März 2020 kam dann die neue Streetfighter V4 auf den Markt, die seitdem auch in der S-Version angeboten wird.

Neu im Modelljahr 2020 ist zudem die Multistrada 1260 S Grand Tour, eine spezielle Version der 1260 S.

Mit der Scrambler 1100 PRO und Scrambler 1100 Sport PRO sind seit Ende März zwei neu Icon Dark Modelle der Scrambler Reihe im Handel.

Im Juni 2020 wurde mit der Produktion und Auslieferung der auf 500 Stück limitierten Ausgabe der Superleggera V4 begonnen. Ebenfalls im Juni präsentierte Ducati die neue Hypermotard 950 RVE. Sie wurde im selben Monat an die Händler übergeben und zeichnet sich durch eine spezielle „Graffiti“-Lackierung aus. Seit Juli wurde die neue Multistrada 950 GP White vorgestellt und ist bei den Ducati Händlern erhältlich, ebenso wie die neue Lackierung White Rosso der Panigale V2. Die neue Scrambler 1100 PRO und die Scrambler 1100 Sport PRO sind mittlerweile in Japan und Indien eingetroffen, während die Streetfighter V4 und die Panigale V2 nunmehr auf dem chinesischen Markt verfügbar sind.

10

## FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

### / ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Volkswagen Konzern bündelt seit dem 1. Januar 2020 in der Car.Software-Organisation Beteiligungen und Tochterunternehmen, die Software im Fahrzeug und für weitere digitale Anwendungen entwickeln. In diesem Zusammenhang veräußerte Audi im Januar 2020 die bis zum 31. Dezember 2019 als vollkonsolidierte Holdinggesellschaft ohne eigenen Geschäftsbetrieb in den Konzernabschluss einbezogene Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim.

Zudem wurde zum 30. März 2020 die Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert.

Bereits am 12. Juli 2019 hat die Volkswagen AG, Wolfsburg, bekanntgegeben, dass sie zusammen mit der Ford Motors Corporation, Dearborn (USA), in das auf Softwareplattformen

für autonomes Fahren spezialisierte Unternehmen Argo AI, Pittsburgh (USA), investiert wird und dies unter anderem durch die Einbringung der vollkonsolidierten AUDI AG Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, erfolgt. Die Einbringung der Autonomous Intelligent Driving GmbH erfolgte zum 1. Juni 2020. Die AUDI AG hat die Gesellschaft zuvor innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert.

Darüber hinaus gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises.

### / BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die AUDI AG hielt zu Beginn des Jahres 2020 fünf Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China), die unter anderem Fahrzeuge der Marke Audi für den chinesischen Markt herstellt und vertreibt.



Ducati Scrambler 1100 Sport PRO

Am 15. Mai 2020 hat die AUDI AG im Rahmen eines Treuhandvertrages das wirtschaftliche Eigentum an vier Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., an die Volkswagen AG übertragen. Die At-Equity-Bewertung basiert nunmehr auf einem Anteil von einem Prozent. Durch die Repräsentanz im Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan dieses Unternehmens ist die AUDI AG unverändert in der Lage, einen maßgeblichen Einfluss auszuüben.

Im Januar 2020 wurde bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der Audi teilgenommen hat.

Im Dezember 2019 wurde der Einstieg weiterer Investoren bei der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), bekanntgegeben. Nach dem im Dezember 2019 erfolgten Signing erwarten Mitsubishi Corporation (MC), Tokio (Japan), und Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT), Tokio (Japan), zum 29. Mai 2020, nach Zustimmung aller Kartellbehörden, gemeinsam 30 Prozent der Anteile an der HERE International B.V. Der Anteil der THERE Holding B.V. an der HERE International B.V. reduzierte sich infolgedessen von rund 85 Prozent auf rund 60 Prozent. In Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf fanden auf Ebene der THERE Holding B.V. im Juni 2020 und September 2020 Kapitalherabsetzungen statt. Die Beteiligungsquote von Audi an der THERE Holding B.V. beträgt weiterhin rund 29,7 Prozent.

### / ERTRAGSLAGE

In den ersten neun Monaten des Jahres 2020 lagen die Umsatzerlöse des Audi Konzerns bei 33.264 (41.332) Mio. EUR. Der Rückgang im Vorjahresvergleich ist dabei insbesondere auf die geringere Nachfrage im ersten Halbjahr im Zusammenhang mit der Coronapandemie zurückzuführen.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir Umsatzerlöse in Höhe von 32.754 (40.765) Mio. EUR. Dabei reduzierte sich der Umsatz aus dem Verkauf von Fahrzeugen der Marke Audi marktbedingt auf 21.991 (29.577) Mio. EUR. Eine positive Umsatzentwicklung im Vorjahresvergleich verzeichnete unter anderem unser vollelektrischer Audi e-tron.

Mit 6.468 (6.053) Mio. EUR übertrafen die Umsatzerlöse aus Motoren, elektrischen Antrieben, Aggregaten und Teilelieferungen das Vorjahresniveau. Positiv wirkten hier insbesondere die Teilelieferungen für die lokale Fertigung in China. Infolge der Coronapandemie entwickelten sich die Umsatzerlöse mit Fahrzeugen der Marke Lamborghini mit 1.182 (1.343) Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreszeitraum ebenfalls rückläufig.

Im Segment Motorräder erwirtschaftete die Marke Ducati Umsatzerlöse in Höhe von 509 (567) Mio. EUR. Der Rückgang ist

dabei ebenfalls auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückzuführen.

### Operative Ergebniskennzahlen Audi Konzern

| in Mio. EUR                                     | 1-9/2020     | 1-9/2019     |
|---|--------------|--------------|
| <b>Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen</b> | <b>221</b>   | <b>3.239</b> |
| Sondereinflüsse                                 | -108         | -            |
| <b>Operatives Ergebnis</b>                      | <b>114</b>   | <b>3.239</b> |
| Segment Automobile                              | 98           | 3.200        |
| Segment Motorräder                              | 16           | 39           |
| <i>bereinigt um PPA-Effekte<sup>1)</sup></i>    | 29           | 56           |
| <b>Ergebnis vor Steuern</b>                     | <b>1.202</b> | <b>3.668</b> |

| in %  | 1-9/2020   | 1-9/2019   |
|---|------------|------------|
| <b>Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen</b> | <b>0,7</b> | <b>7,8</b> |
| <b>Operative Umsatzrendite</b>                      | <b>0,3</b> | <b>7,8</b> |
| Segment Automobile                                  | 0,3        | 7,8        |
| Segment Motorräder                                  | 3,1        | 6,9        |
| <i>bereinigt um PPA-Effekte<sup>1)</sup></i>        | 5,6        | 9,9        |
| <b>Umsatzrendite vor Steuern</b>                    | <b>3,6</b> | <b>8,9</b> |

1) Effekte in Verbindung mit der Kaufpreisallokation

Die Entwicklung des laufenden Geschäfts spiegelt sich im Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen mit 221 (3.239) Mio. EUR wider. Die Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 bei 0,7 (7,8) Prozent. Belastet durch Sondereinflüsse aus dem zweiten Quartal 2020 in Höhe von -108 (-) Mio. EUR im Zusammenhang mit der Dieselthematik erreichte das Operative Ergebnis des Audi Konzerns 114 (3.239) Mio. EUR, was einer Operativen Umsatzrendite von 0,3 (7,8) Prozent entspricht.

Sondereinflüsse sind dabei bestimmte Sachverhalte, die sich im Abschluss widerspiegeln und deren gesonderte Angabe nach unserer Einschätzung eine bessere Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolgs des Audi Konzerns ermöglicht.

Neben der negativen Marktentwicklung haben auch Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten, die zu negativen Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen und negativen Währungseinflüssen führten, das Operative Ergebnis insbesondere im ersten Halbjahr beeinflusst. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich neben niedrigeren Personalkosten auch geringere Aufwendungen im Bereich Forschung und Entwicklung. Dieser Rückgang begründet sich dabei vor allem durch Effizienzsteigerungen. Darüber hinaus reduzierten sich die Entwicklungskosten im Audi Konzern durch die Bündelung der Softwareentwicklung bei der Car.Software-Organisation innerhalb des Volkswagen Konzerns. Zudem trug der Audi Transformationsplan (ATP) durch Maßnahmen auf der Kosten- und Erlösseite positiv zum Operativen Ergebnis bei.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir ein Operatives Ergebnis von 98 (3.200) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 0,3 (7,8) Prozent.

Im Segment Motorräder lag das Operative Ergebnis in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 pandemiebedingt bei 16 (39) Mio. EUR. Dies entspricht einer Operativen Umsatzrendite von 3,1 (6,9) Prozent. Bereinigt um die mit der Kaufpreisallokation verbundenen Effekte erzielten wir ein Operatives Ergebnis in Höhe von 29 (56) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 5,6 (9,9) Prozent.

### Finanzergebnis Audi Konzern

| in Mio. EUR  | 1-9/2020     | 1-9/2019   |
|--|--------------|------------|
| Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen                     | 332          | 130        |
| davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.                  | 97           | 138        |
| davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd. | 168          | 134        |
| davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.                  | 15           | 19         |
| davon There Holding B.V.                                       | 62           | - 84       |
| Zinsergebnis   | 30           | - 48       |
| Übriges Finanzergebnis   | 726          | 347        |
| davon Markenausgleich Chinageschäft <sup>1)</sup>              | 389          | 243        |
| <b>Finanzergebnis</b>  | <b>1.089</b> | <b>429</b> |
| davon Chinageschäft <sup>2)</sup>                              | 669          | 535        |

1) zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarter finanzieller Markenausgleich für das Chinageschäft im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen

2) beinhaltet die Positionen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited, SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Markenausgleich Chinageschäft

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 bei 1.089 (429) Mio. EUR.

Das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen hat sich im Wesentlichen bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), aufgrund des Anteilsverkaufs an die Mitsubishi Corporation (MC), Tokio (Japan), und die Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT), Tokio (Japan), auf Ebene der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), erhöht. Beim Zinsergebnis verzeichneten wir eine Verbesserung durch geringere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Schulden. Der Zuwachs beim Übrigen Finanzergebnis war im Wesentlichen auf das höhere Beteiligungsergebnis aufgrund der Veräußerung der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, zurückzuführen. Daneben trug auch der im Vorjahresvergleich gestiegene Markenausgleich von der Volkswagen AG, Wolfsburg, für das Chinageschäft zur positiven Entwicklung des Übrigen Finanzergebnisses bei.

Im Berichtszeitraum reduzierte sich das Ergebnis vor Steuern des Audi Konzerns auf 1.202 (3.668) Mio. EUR und die Umsatzerlöse vor Steuern auf 3,6 (8,9) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 1.166 (2.842) Mio. EUR.

Im dritten Quartal 2020 erwirtschaftete der Audi Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 12.788 (12.571) Mio. EUR.

Dem Segment Automobile sind Erlöse von 12.610 (12.440) Mio. EUR zuzuordnen. Im Segment Motorräder lagen die Umsätze bei 178 (131) Mio. EUR.

Mit 2.487 (1.900) Mio. EUR übertrafen die Umsatzerlöse aus Motoren, elektrischen Antrieben, Aggregaten und Teillieferungen das Vorjahresniveau deutlich. Positiv wirkten hier die Teillieferungen für die lokale Fertigung in China.

Das Operative Ergebnis des Audi Konzerns erreichte von Juli bis September 2020 insgesamt 864 (938) Mio. EUR. Die Operative Umsatzrendite betrug 6,8 (7,5) Prozent.

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag im dritten Quartal 2020 mit 253 (149) Mio. EUR über dem Niveau des Vorjahres.

In diesem Zeitraum erreichte der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 1.117 (1.088) Mio. EUR und die Umsatzerlöse vor Steuern belief sich auf 8,7 (8,7) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 1.078 (850) Mio. EUR.

### / VERMÖGENSLAGE

Zum 30. September 2020 verringerte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns gegenüber dem 31. Dezember 2019 auf 65.122 (66.878) Mio. EUR.

### Verkürzte Bilanz Audi Konzern

| in Mio. EUR                               | 30.9.2020     | 31.12.2019    |
|---|---------------|---------------|
| Langfristige Vermögenswerte               | 32.668        | 34.211        |
| Kurzfristige Vermögenswerte               | 32.454        | 32.422        |
| Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte | -             | 246           |
| <b>Bilanzsumme Aktiva</b>                 | <b>65.122</b> | <b>66.878</b> |
| Eigenkapital                              | 29.647        | 28.395        |
| Fremdkapital                              | 35.475        | 38.431        |
| davon langfristige Schulden               | 17.088        | 16.212        |
| davon kurzfristige Schulden               | 18.387        | 22.219        |
| Zur Veräußerung klassifizierte Schulden   | -             | 52            |
| <b>Bilanzsumme Passiva</b>                | <b>65.122</b> | <b>66.878</b> |

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns beliefen sich auf 32.668 (34.211) Mio. EUR. Wesentlicher Treiber für die Entwicklung war der Rückgang der Sachanlagen aufgrund krisenbedingter Investitionspriorisierung als aktive Maßnahme zur Liquiditätssteuerung.

Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen zum 30. September 2020 bei 32.454 Mio. EUR gegenüber 32.422 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019.

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2020 auf 29.647 (28.395) Mio. EUR. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 45,5 Prozent gegenüber 42,5 Prozent zum 31. Dezember 2019. Dabei ist der Anstieg des Eigenkapitals insbesondere auf höhere Rücklagen zurückzuführen.

Nach den ersten drei Quartalen 2020 beliefen sich die langfristigen Schulden auf 17.088 Mio. EUR gegenüber 16.212 Mio. EUR zum Jahresende 2019.

Die kurzfristigen Schulden des Audi Konzerns reduzierten sich auf 18.387 Mio. EUR gegenüber 22.219 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Dabei begründet sich der Rückgang vornehmlich mit der im ersten Quartal 2020 erfolgten Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2019 an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

**/ FINANZLAGE**

Der Audi Konzern erwirtschaftete in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 3.996 (5.791) Mio. EUR. Der Rückgang begründete sich dabei vor allem durch das pandemiebedingt geringere Ergebnis. Einen positiven Effekt hatte das Working Capital Management – auch durch die Reduktion der Vorräte.

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im Zeitraum von Januar bis September 2020 insgesamt 3.783 (3.271) Mio. EUR. Dabei wurde der niedrigere Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen durch die Desinvestition von Beteiligungen und die erhöhte (Sach-)Investitionsdisziplin überkompensiert.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns lag zum 30. September 2020 bei 21.680 Mio. EUR gegenüber 21.754 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019.

**Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern**

| in Mio. EUR  | 1-9/2020      | 1-9/2019      |
|--|---------------|---------------|
| <b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b> | <b>3.996</b>  | <b>5.791</b>  |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft             | -213          | -2.521        |
| Netto-Cashflow                                       | 3.783         | 3.271         |
| <b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>        | <b>-1.517</b> | <b>-1.402</b> |
| <b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>       | <b>-3.909</b> | <b>-1.222</b> |
| in Mio. EUR  | 30.9.2020     | 31.12.2019    |
| <b>Netto-Liquidität</b>                              | <b>21.680</b> | <b>21.754</b> |



Audi A6 Avant TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1-1,9; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,1-17,6; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 48-44; Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

## MITARBEITER

Aufgrund schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen infolge der Ausbreitung der Coronapandemie vereinbarten die AUDI AG und die Arbeitnehmervertretung, ab März 2020 an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm Kurzarbeit einzuführen. Insbesondere Nachfragerückgänge und Engpässe in der Lieferkette im Zusammenhang mit der Coronapandemie führten in verschiedenen direkten und indirekten Bereichen des Unternehmens zu Arbeitsausfällen. Im Zeitraum von Ende März bis Ende August 2020 waren durchschnittlich circa 18.000 Mitarbeiter in Kurzarbeit. Für den Monat September wurde an den deutschen Standorten keine Kurzarbeit in Anspruch genommen. Um Kontakte der Beschäftigten auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren, wurden an den Standorten strenge Sicherheitsvorkehrungen getroffen. In Bereichen, in denen die persönliche Anwesenheit für die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes nicht unbedingt notwendig ist, haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, verstärkt mobil zu arbeiten. Im Laufe des zweiten Quartals 2020

konnte der schrittweise und kontrollierte Wiederanlauf der Produktion unter Einhaltung aller gesundheitlichen Sicherheitsaspekte vorangetrieben werden. Ende des zweiten Quartals hatten alle Produktionswerke den Betrieb wieder aufgenommen. Im Verlauf des dritten Quartals 2020 stabilisierte sich die Situation in unserem Produktionsnetzwerk weiter. Die Fürsorgepflicht des Unternehmens gegenüber den Mitarbeitern und deren Gesundheit stand dabei und steht an erster Stelle.

Im September 2020 starteten in Ingolstadt und Neckarsulm rund 680 junge Menschen eine Berufsausbildung oder ein duales Studium bei der AUDI AG.

Darüber hinaus haben im ersten Halbjahr 2020 mehr als 1.300 Mitarbeiter das im Rahmen von „Audi.Zukunft“ angebotene Vorruhestandsprogramm angenommen. Diese Mitarbeiter haben das Unternehmen zum 1. Juli 2020 verlassen.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

### / PROGNOSEBERICHT

Der Vorstand der AUDI AG geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken sehen wir darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl gehen wir von einer sich fortsetzenden wirtschaftlichen Erholung im restlichen Verlauf des Jahres 2020 aus.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 haben wir aufgrund der Coronapandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die unterschiedliche geografische Ausbreitung der Coronapandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20 Prozent unter dem des Vorjahres liegen wird.

In Westeuropa rechnen wir für 2020 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das um rund 25 Prozent unter dem Niveau

des Vorjahres liegt. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals kam es in den folgenden Monaten zu einer Erholung, bei der zum Ende des Berichtszeitraums in einzelnen Monaten sogar der Vorjahreswert erreicht wurde. Wir haben unterstellt, dass es im vierten Quartal 2020 zu einer Seitwärtsbewegung des Marktes kommt, bei der das Vorjahresniveau merklich unterschritten wird.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa legen wir – nach dem Einbruch im zweiten und der Erholung im dritten Quartal – für die letzten drei Monate ebenfalls einen Seitwärtstrend zugrunde, wobei das Vorjahr signifikant verfehlt wird. Wir erwarten, dass die Zahl der Verkäufe 2020 hier den Vorjahreswert voraussichtlich um rund 20 Prozent unterschreiten wird.

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem Nachfragevolumen, das 20 bis 25 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei gehen wir davon aus, dass nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals und einer stetigen Erholung in den folgenden Monaten – bis hin zur Erreichung des Vorjahresniveaus im September – im letzten Quartal des Jahres 2020 eine erhebliche Abschwächung des Marktes zu verzeichnen sein wird.

Wir erwarten, dass die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf den südamerikanischen Märkten 2020 im

Vergleich zum Vorjahr insgesamt um bis zu 35 Prozent sinken werden. Nach dem drastischen Rückgang im zweiten und einer kräftigen Erholung im dritten Quartal wird sich der Markt im vierten Quartal voraussichtlich auf dem erreichten Niveau seitwärts bewegen, wobei die Werte des Vorjahres nach wie vor nicht wieder erreicht werden.

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2020 voraussichtlich zwischen 10 und 15 Prozent unter dem Vorjahresniveau liegen. Nach dem sehr starken Rückgang im ersten, der zügigen Erholung im zweiten und dem Wiedererreichen der Vorjahreswerte im dritten Quartal, rechnen wir im letzten Quartal 2020 mit einer Entwicklung moderat unter dem Vorjahresniveau.

In den für die Marke Ducati relevanten Motorradmärkten im Hubraumsegment über 500 ccm erwarten wir aufgrund der Coronapandemie einen weltweit rückläufigen Gesamtmarkt für das Gesamtjahr 2020.

Der Audi Konzern blickt aktuell vorsichtig optimistisch auf das verbleibende Jahr, dennoch sind die Auswirkungen der zweiten Welle der Coronapandemie kaum verlässlich abschätzbar. Vorbehaltlich dieser Entwicklung erwartet das Unternehmen für das Geschäftsjahr 2020 derzeit die folgende Entwicklung der Audi Spitzenkennzahlen:

Aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie rechnen wir aktuell damit, dass die Auslieferungen an Kunden der Marke Audi und die Umsatzerlöse des Audi Konzerns voraussichtlich deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen dürften.

Für das Operative Ergebnis des Audi Konzerns erwarten wir derzeit ein Ergebnis, das sich erheblich unter dem Ergebnis des Vorjahres bewegen sollte, jedoch klar positiv sein wird. Neben der negativen Marktentwicklung gehen wir dabei für das Gesamtjahr 2020 weiterhin von für uns im Vorjahresvergleich negativen Währungs- und Rohstoffbewertungseffekten aus – insbesondere infolge der Coronapandemie.

Für das Geschäftsjahr 2020 prognostizieren wir derzeit eine Kapitalrendite (RoI) für den Audi Konzern unter dem Vorjahreswert und unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent. Der Rückgang ist dabei vor allem auf das prognostizierte niedrigere Operative Ergebnis zurückzuführen.

Zum aktuellen Zeitpunkt erwarten wir für das Geschäftsjahr 2020 – trotz der Coronapandemie – einen Netto-Cashflow, der auf dem Niveau des Vorjahres liegen sollte.

Trotz im Vorjahresvergleich deutlich geringerer Umsatzerlöse prognostizieren wir für das Geschäftsjahr 2020 derzeit eine Forschungs- und Entwicklungskostenquote, die unter der Quote des Vorjahres liegen sollte. Dies begründet sich vor allem durch geringere Entwicklungskosten im Zusammenhang mit der Bündelung der Softwareentwicklung in der Car.Software-Organisation im Volkswagen Konzern.

Im Zusammenhang mit der Coronapandemie stellen wir seit März 2020 insbesondere Investitionen auf den Prüfstand. So rechnen wir trotz der aktuell prognostizierten negativen Umsatzentwicklung mit einer Sachinvestitionsquote, die sich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres bewegen dürfte.

### **/ RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Zentrale Aufgabe des Risiko- und Chancenmanagements ist es, Risiken systematisch transparent zu machen, deren Beherrschbarkeit zu verbessern, aber auch Impulse zur Chancengenerierung oder -nutzung zu erzeugen. Dabei steht die Steigerung des Unternehmenswertes im Vordergrund.

Die Funktion des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie die Chancen und Risiken, die den Audi Konzern beeinflussen, sind im Audi Finanzbericht 2019 auf den Seiten 89 bis 108 ausführlich dargestellt. Die darin enthaltenen Aussagen bezüglich der Risikosituation für das Geschäftsjahr 2020 sind grundsätzlich weiterhin gültig. Innerhalb der berichteten Risikokategorien kam es zu Veränderungen von Einzelrisiken, welche im Folgenden näher beleuchtet werden. Die Aktualisierung der operativen Risiken (Risikoquartalsprozess) erfolgte im dritten Quartal 2020 und wurde dem Audi Topmanagement detailliert vorgestellt sowie an den Volkswagen Konzern gemeldet.

### **// RISIKEN AUS GESAMTWIRTSCHAFT, BRANCHE UND MÄRKTEN**

Die Risikosituation im Zusammenhang mit der Coronapandemie hatte sich seit Veröffentlichung des Audi Finanzberichts 2019 vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 verschärft, sich im dritten Quartal aber wieder reduziert. Insbesondere die seitens zahlreicher Regierungen weltweit ergriffenen Maßnahmen beeinflussten die Absatz- und Produktionsvolumen – vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 – stark. Die veränderte Risikosituation wurde bereits in der Zwischenmitteilung des Audi Konzerns zum ersten Quartal 2020 im Risiko- und Chancenbericht beschrieben.

Im Rahmen der Risikoerfassung werden grundsätzlich Risiken bewertet, die noch nicht in der finanziellen Planung berücksichtigt sind. Das pandemiebedingte Volumenrisiko hat sich gegenüber dem Finanzbericht 2019 reduziert, da es bereits in der aktuellen Planung für das Geschäftsjahr 2020 verarbeitet ist. Das Risiko einer zweiten Welle der Pandemie besteht allerdings

weiterhin. Eine signifikante Erhöhung der Coronainfektionen im Herbst 2020 könnte erneut weitreichende Einschränkungen im sozialen und wirtschaftlichen Umfeld nach sich ziehen. Damit verbunden wären möglicherweise erhebliche negative Auswirkungen für das Gesamtjahr 2020 auf die Lieferketten, die Produktion sowie unsere Spitzenkennzahlen.

In China gelten derzeit komplexe CO<sub>2</sub>-Gesetzgebungen. Diese beinhalten neben den Vorgaben zu den Flottenemissionen (CAFC) auch eine Quotenregelung für elektrische Fahrzeuge (NEV-Share) und verschiedene Anreizregulierungen wie zum Beispiel steuerliche Erleichterungen oder Mehrfachanrechnungen von NEV-Credits. Um diese in Anspruch zu nehmen, sind die stetig steigenden Anforderungen zu erfüllen. Hierbei besteht das Risiko, dass Audi mit importierten und mit lokal produzierten Fahrzeugen nicht von den Anreizregelungen profitieren könnte. Dies und mögliche Verzögerungen des lokalisierten elektrifizierten Fahrzeugportfolios könnten zu einer temporären Verfehlung von CO<sub>2</sub>-Zielen führen. Hierdurch könnten sich Auswirkungen auf unsere Auslieferungs- und Ergebniszahlen ergeben. Das Risiko, welches bereits im Finanzbericht 2019 beschrieben wurde, hat sich nach aktuellem Stand reduziert.

Im Rahmen des weltweiten Ausbaus der Mobilfunknetzwerke kann es in einzelnen Regionen dazu kommen, dass ältere Mobilfunkstandards nicht länger unterstützt werden. Dadurch könnten sich Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von fahrzeugbezogenen Dienstleistungen in Fahrzeugen älterer Modelljahre ergeben. Wir analysieren und bewerten die Situation fortlaufend. Technische Gegenmaßnahmen wurden im laufenden Jahr identifiziert. Dadurch hat sich das Risiko gegenüber dem Finanzbericht 2019 reduziert.

### // OPERATIVE RISIKEN

Der Audi Konzern nutzt bei der Beschaffung ein weltweites Lieferantennetzwerk. Grundsätzlich können sich aus vertraglichen Vereinbarungen bei signifikanten Abweichungen der Abnahmenvolumen finanzielle Kompensationsforderungen durch Lieferanten ergeben, die in Einzelfällen auch zu einer Inanspruchnahme

führen können. Dem Risiko wird mit einem aktiven Bedarfskapazitätsmanagement sowie fortlaufenden Verhandlungen mit unseren Lieferanten entgegengewirkt.

Das Risiko im Zusammenhang mit Verzögerungen bei der Verhandlung mit unserem chinesischen Partner bezüglich der Verortung einer lokalen Fertigung von Elektrofahrzeugen hat sich gegenüber dem Halbjahresfinanzbericht 2020 wieder reduziert. Mit dem stets zunehmenden Anteil von vollelektrischen Fahrzeugen und somit dem Einsatz von Lithium-Ionen-Batterien ändern sich auch die technischen Risiken in den Fahrzeugen. Wir beschäftigen uns unter anderem intensiv mit dem Thema Thermomanagement in der Batterie, um potenzielle Risiken von Beginn an auszuschließen. Mit zahlreichen Test- und Simulationsverfahren werden hierzu Gefahren- und Risikoanalysen erstellt, um wirksame Maßnahmen abzuleiten.

Das Risiko im Rahmen von Feldmaßnahmen für bestimmte Motoren und damit einhergehenden, veränderten Eigenschaften, aus denen sich potenziell Wechselwirkungen mit anderen Bauteilen ergeben können, besteht gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 nicht mehr.

Darüber hinaus besteht das Risiko im Zusammenhang mit der Batteriezellerversorgung unserer vollelektrischen Fahrzeuge gegenüber dem Finanzbericht 2019 aufgrund erfolgter technischer Änderungen mittlerweile nicht mehr.

### // VERTRIEBSRISIKEN

Im Zusammenhang mit möglichen Veränderungen bei der strategischen Ausrichtung des Unternehmens, zum Beispiel in China, besteht ein grundsätzliches Risiko der Marktversorgung durch unser globales Händlernetz. Daraus könnten Volumen- und Ergebnisrisiken resultieren. Dieses Risiko hat gegenüber dem Finanzbericht 2019 insgesamt zugenommen. Die Risikosteuerung erfolgt über einen laufenden Austausch mit unseren Partnern bezüglich der konkreten Ausgestaltung der Zusammenarbeit, der Optimierung des Vertriebssystems oder auch über die Durchführung von Kundenstudien und beinhaltet die regelmäßige Berichterstattung an das Topmanagement.



Audi A3 Sportback 30 g-tron

CNG-Verbrauch kombiniert in kg/100 km: 3,6–3,5; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km (CNG): 99–96

Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.



Zudem besteht ein Risiko hinsichtlich der geplanten Auslieferungen unserer vollelektrischen Modelle, da diese aus verschiedenen Gründen wie starkem Wettbewerb oder Ladeinfrastruktur möglicherweise nicht wie geplant erreicht werden können. Sollten diese möglichen Volumenverluste durch andere Modelle nicht ausgeglichen werden können, bestehen Risiken hinsichtlich der Erreichung unserer Volumen- und Finanzziele im laufenden Geschäftsjahr. Über verschiedene Produktions- und Vertriebssteuerungsmaßnahmen sowie eine regelmäßige Berichterstattung an den Vorstand wird dieses Risiko bestmöglich gesteuert.

Das Risiko, ein vollständiges Angebot aller Motor-Getriebe-Varianten in allen Regionen rechtzeitig sicherzustellen mit möglicher temporärer Nichtverfügbarkeit einzelner Modellvarianten hat sich gegenüber dem Finanzbericht 2019 abgeschwächt.

## // RECHTSRISIKEN

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen. Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG, unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren, erhoben.

In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien, unter anderem die AUDI AG, geschlossenen Vergleich genehmigt.

Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die Berufung von Volkswagen gegen die Entscheidung des High Court zu diesen Vorfragen wurde durch den Court of Appeal im August 2020 rechtskräftig zurückgewiesen. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der Entscheidung des High Court und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurden in verschiedenen europäischen Ländern, unter anderem den Niederlanden und Frankreich, Sammelklagen eingereicht, die sich gegen die Volkswagen AG und andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, richten. Zum Gegenstand haben die Sammelklagen verschiedene Diesel-Aggregate, unter anderen den EA189 und den V-TDI.

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Im August 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) die von Volkswagen beantragte Überprüfung dieser Entscheidung aus verfahrensrechtlichen Gründen abgelehnt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, weiter zu verhandeln sei. Im September 2020 hat das Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk das Verfahren in Ansehung eines Antrags ausgesetzt, mit dem Volkswagen voraussichtlich die Überprüfung der Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) beantragen wird.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0-l-TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Juni 2020 entschieden, dass ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen im aktuellen Verfahrensstand zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie dem bei der chinesischen Wettbewerbsbehörde anhängigen Verfahren zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angelegenheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volks-

wagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht, deren Abweisung die Beklagten im August 2020 beantragt haben. Im Oktober 2020 hat das Gericht dem Antrag der Beklagten stattgegeben und die überarbeiteten Klageschriften abschließend in Gänze abgewiesen. Gegen diese Entscheidung können die Kläger Rechtsmittel einlegen.

Im Februar 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Im Oktober 2020 wurden beim US District Court des Northern District von Kalifornien drei Sammelklagen eingereicht, mit denen die Kläger jeweils im Namen einer mutmaßlichen Klasse von US-Käufern und US-Leasingnehmern bestimmter Porsche-Fahrzeuge mit Benzinmotor Ansprüche geltend machen wollen. Eine Klage richtet sich unter anderem gegen die AUDI AG.

## EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 30. September 2020 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

Im September 2020 lief die Amtszeit des in Übereinstimmung mit dem Plea Agreement beauftragten unabhängigen Compliance Monitors aus. Im Juni 2020 endete bereits die Beauftragung als unabhängiger Compliance Auditor gemäß dem Third Partial Consent Decree und dem Third California Partial Consent Decree.

### // FINANZRISIKEN

Die Transformation in der Automobilindustrie erzeugte eine erhöhte Unsicherheit auf dem Kapitalmarkt über den zukünftigen Unternehmenswert. Es bestand die Gefahr, dass Analysten und Investoren mangels etablierter Bewertungsmodelle Audi bzw. den Volkswagen Konzern einer deutlich höheren Risikoklasse zuordnen. Dieses Risiko wurde im zweiten Quartal 2020 erneut bewertet mit dem Ergebnis, dass die Operationalisierung der strategischen Neuausrichtung die Zukunftsfähigkeit der AUDI AG untermauert und diesem Risiko entgegenwirkt und somit dieses Risiko nicht mehr berichtspflichtig im Rahmen des standardisierten Risikoprozesses ist.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Finanzbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der AUDI AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

## VERBRAUCHS- UND EMISSIONSWERTE

|                                    | Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch kombiniert | CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert [g/km] |
|------------------------------------|--|---|
| <b>Verbrennerfahrzeuge</b>         | <b>[l/100 km]</b>                          |   |
| Audi A1 Sportback                  | 4,6 - 5,0                                  | 106 - 115                                     |
| Audi A1 citycarver                 | 4,9 - 5,1                                  | 112 - 118                                     |
| Audi Q2                            | 4,6 - 5,4                                  | 116 - 128                                     |
| Audi A3 Sportback                  | 3,9 - 8,5                                  | 102 - 194                                     |
| Audi A3 Limousine                  | 3,8 - 7,3                                  | 97 - 166                                      |
| Audi Q3                            | 4,5 - 9,0                                  | 118 - 205                                     |
| Audi Q3 Sportback                  | 4,5 - 9,0                                  | 119 - 206                                     |
| Audi TT Coupé                      | 6,0 - 8,5                                  | 137 - 194                                     |
| Audi TT Roadster                   | 6,4 - 8,7                                  | 147 - 200                                     |
| Audi A4 Limousine                  | 4,0 - 7,1                                  | 104 - 163                                     |
| Audi A4 Avant                      | 4,0 - 9,2                                  | 109 - 211                                     |
| Audi A4 allroad quattro            | 4,8 - 7,3                                  | 126 - 168                                     |
| Audi A5 Sportback                  | 4,0 - 9,2                                  | 105 - 209                                     |
| Audi A5 Coupé                      | 4,0 - 9,1                                  | 104 - 208                                     |
| Audi A5 Cabriolet                  | 4,2 - 8,2                                  | 112 - 188                                     |
| Audi Q5                            | 4,7 - 7,5                                  | 123 - 181                                     |
| Audi A6 Limousine                  | 4,3 - 7,6                                  | 114 - 173                                     |
| Audi A6 Avant                      | 4,5 - 11,7                                 | 118 - 268                                     |
| Audi A6 allroad quattro            | 5,0 - 7,8                                  | 132 - 178                                     |
| Audi A7 Sportback                  | 4,4 - 11,6                                 | 117 - 265                                     |
| Audi Q7                            | 6,9 - 12,1                                 | 181 - 278                                     |
| Audi Q8                            | 6,9 - 12,3                                 | 182 - 281                                     |
| Audi A8                            | 5,7 - 11,4                                 | 151 - 260                                     |
| Audi A8 L                          | 5,8 - 11,1                                 | 152 - 254                                     |
| Audi R8 Coupé                      | 13,0 - 13,5                                | 297 - 310                                     |
| Audi R8 Spyder                     | 13,2 - 13,6                                | 303 - 311                                     |
| Lamborghini Urus                   | 12,6                                       | 292   |
| Lamborghini Huracán                | 14,0 - 14,5                                | 324 - 355                                     |
| Lamborghini Aventador              | 19,6 - 20,1                                | 452 - 464                                     |
| <b>Fahrzeuge mit Erdgasantrieb</b> | <b>[kg/100 km]</b>                         |   |
| Audi A3 Sportback g-tron           | 3,5 - 3,6                                  | 96 - 99                                       |
| Audi A4 Avant g-tron               | 3,9 - 4,1                                  | 105 - 111                                     |
| Audi A5 Sportback g-tron           | 3,8 - 4,1                                  | 104 - 111                                     |
| <b>Plug-in-Hybridfahrzeuge</b>     | <b>[l/100 km] und [kWh/100 km]</b>         |   |
| Audi A3 Sportback TFSI e           | 1,4/13,0 - 1,5/13,8                        | 30 - 34                                       |
| Audi Q5 TFSI e                     | 2,0/17,8 - 2,4/18,1                        | 46 - 53                                       |
| Audi A6 Limousine TFSI e           | 1,7/16,6 - 2,1/17,9                        | 39 - 47                                       |
| Audi A6 Avant TFSI e               | 1,9/17,6 - 2,1/18,1                        | 44 - 48                                       |
| Audi A7 Sportback TFSI e           | 1,8/16,6 - 2,1/18,1                        | 40 - 48                                       |
| Audi Q7 TFSI e                     | 2,6/21,7 - 3,0/22,6                        | 59 - 69                                       |
| Audi Q8 TFSI e                     | 2,6/21,9 - 2,8/22,9                        | 59 - 63                                       |
| Audi A8 TFSI e                     | 2,5/20,8 - 2,6/21,2                        | 57 - 60                                       |
| Audi A8 L TFSI e                   | 2,5/20,9 - 2,7/21,2                        | 57 - 61                                       |
| <b>Vollelektrische Fahrzeuge</b>   | <b>[kWh/100 km]</b>                        |   |
| Audi e-tron                        | 20,9 - 28,2                                | 0   |
| Audi e-tron Sportback              | 20,9 - 27,6                                | 0   |

Die Tabelle enthält die Verbrauchs- und Emissionswerte der im Dokument genannten Personenkraftwagen.

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

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

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

## DISCLAIMER

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Audi Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Audi Konzern relevanten Währungskursverhältnissen oder Rohstoffpreisen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Coronapandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflusst.

sen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Finanzbericht 2019 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken bzw. Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Die Zahlen in Klammern stellen die Werte des entsprechenden Vorjahreszeitraums dar. Alle Zahlen sind jeweils für sich gerundet, was bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

Lediglich aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird nur die grammatikalisch männliche Form verwendet. Gemeint sind stets Menschen jeglicher geschlechtlicher Identität.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen finden Sie auf Seite 19.



**Audi Q8 TFSI e quattro**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,8–2,6; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9–21,9; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 63–59; Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Radersatz.

**AUDI AG**

Financial Communication / Analytics,  
Investor Relations

I/FU-23

Auto-Union-Straße 1

85045 Ingolstadt

Deutschland

Telefon +49 841 89-0

Telefax +49 841 89-30900

E-Mail [ir@audi.de](mailto:ir@audi.de)

[www.audi.com/investor-relations](http://www.audi.com/investor-relations)