

Zwischenmitteilung

Bericht über die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2009/10

Die vorliegende Zwischenmitteilung der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) bezieht sich auf den Geschäftsverlauf in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 und enthält Informationen über den Berichtszeitraum vom 1. August 2009 bis zur Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung am 18. Juni 2010. Die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“) und ihre Tochtergesellschaften (zusammen der „Volkswagen Konzern“) werden in die vorliegende Zwischenmitteilung mit Werten für den Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 31. März 2010 einbezogen. Auch die Effekte aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie die in dieser Zwischenmitteilung veröffentlichten Absatz- und Produktionszahlen des Volkswagen Konzerns beziehen sich auf diesen Zeitraum.

Wesentliche Ereignisse

Die Porsche SE fungiert als Holding

Die Porsche SE fungiert im Wesentlichen als Holding für ihre Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Beteiligungen am Volkswagen Konzern und am Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (Porsche Zwischenholding GmbH sowie die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) und ihre Tochtergesellschaften) wurden bis Anfang Dezember 2009 im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Volkswagen Konzern wurde mit Wirkung zum 3. Dezember 2009, der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern mit Wirkung zum 7. Dezember 2009 entkonsolidiert.

Maßgeblich für die Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns war der Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 3. Dezember 2009, das Entsenderecht des Landes Niedersachsen in die Satzung der Volkswagen AG aufzunehmen. Mit Eintragung dieser Satzungsänderung ermöglicht dieses Recht dem Land Niedersachsen, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange ihm mittelbar oder unmittelbar mindestens 15 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Die Aufnahme des Entsenderechts war in der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automo-

bilkonzerns von Porsche und Volkswagen („GLV“) zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG vereinbart worden. Für Zwecke der Konzernrechnungslegung verlor die Porsche SE damit in Übereinstimmung mit internationalen Rechnungslegungsstandards (International Financial Reporting Standards, „IFRS“) die Möglichkeit, alleine über die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu bestimmen. Da die Porsche SE auch zukünftig einen maßgeblichen Einfluss im Sinne der IFRS auf die Volkswagen AG ausüben kann, wird die Gesellschaft seit dem 3. Dezember 2009 als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns zum 7. Dezember 2009 war vorzunehmen, nachdem sich die Volkswagen AG an diesem Tag im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH beteiligt hatte. Im Zuge dieser Beteiligung verlor die Porsche SE für Zwecke der Konzernrechnungslegung die alleinige Kontrolle im Sinne der IFRS über die Porsche Zwischenholding GmbH, die seither als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG ebenfalls nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen wird. Im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung flossen der Porsche SE auf der Basis eines Unternehmenswerts der Porsche AG von 12,4 Milliarden Euro liquide Mittel in Höhe von rund 3,9 Milliarden Euro zu, die im Wesentlichen zur Schuldentilgung verwendet wurden.

Bezüglich der verbleibenden 50,1 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH, die von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten werden, haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Diese Optionen sind zu festgelegten Perioden im Zeitraum vom 15. November 2012 bis zum 31. Januar 2015 ausübbar für den Fall, dass es nicht zu einer Verschmelzung der Porsche SE und der Volkswagen AG kommen sollte.

Erweiterung des Vorstands der Porsche SE

Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch sind mit Wirkung zum 25. November 2009 zusätzlich zu ihren entsprechenden Funktionen bei Volkswagen in den Vorstand der Porsche SE eingetreten und erweitern damit das Vorstandsgremium, dem darüber hinaus Michael Macht, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, und Thomas Edig, Vorstand Personal und Sozialwesen sowie Arbeitsdirektor der Porsche AG, angehören. Prof. Winterkorn übernahm den Vorsitz des Gremiums, Herr Pötsch nimmt die Position des Finanzvorstands ein.

Strategischer Investor Qatar

Bereits am 14. August 2009 hatte die Porsche SE mit der Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC eine weitere Voraussetzung der GLV für den integrierten Automobilkonzern erfüllt. Mit Vollzug der Transaktion wurden für die Porsche SE liquide Mittel in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro verfügbar, die bis zu diesem Zeitpunkt als Sicherheit für die auf Barausgleich gerichtete Optionsstruktur dienten. Ferner hat sich die Qatar Holding LLC im September 2009 mit 265 Millionen Euro an dem syndizierten Kredit der Porsche SE beteiligt, der im November 2009 durch eine neue Finanzierung abgelöst wurde. Auch an dieser ist die Qatar Holding LLC beteiligt. Parallel zu dieser Transaktion hat die Qatar Holding LLC mittelbar zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE erworben.

Die Porsche SE plant, die verbleibenden noch gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf rund drei Prozent der VW-Stammaktien beziehen, zu veräußern.

Abschluss der Gespräche mit Konsortialbanken

Parallel zu den ersten Schritten zur Umsetzung der GLV wurden im November 2009 die Finanzierungen der Porsche SE und der Porsche AG unter Ablösung der bisherigen Kredite mit dem Abschluss zweier neuer Konsortialkredite jeweils auf eigene Beine gestellt.

Für die Porsche SE beträgt der Gesamtkreditrahmen nunmehr 8,5 Milliarden Euro aufgeteilt in eine Tranche von 2,5 Milliarden Euro mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2011 und in zwei weitere Tranchen mit Laufzeiten bis zum 31. Dezember 2012.

Die Porsche AG hat sich Ende November 2009 eine neue operative Kreditlinie mit einem Bankenkonsortium gesichert. Die revolvingende Linie von bis zu 2,5 Milliarden Euro ersetzt die bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Kreditlinien der Porsche AG. Sie stellt einen ausreichenden Finanzierungsspielraum für die operative Geschäftsentwicklung zu marktüblichen Bedingungen bis zum 31. Dezember 2012 sicher.

Gut besuchte Hauptversammlung der Porsche SE

An der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE, die am 29. Januar 2010 in der Stuttgarter Porsche Arena stattfand, nahmen rund 5.700 Besucher teil. Die von der Hauptversammlung beschlossene Dividende für das Geschäftsjahr 2008/09 beträgt je Stammaktie 0,044 Euro und je Vorzugsaktie 0,050 Euro. Im vergangenen Jahr hatte die Dividende 0,694 Euro plus 2,00 Euro Sonderdividende je Stammaktie sowie 0,70 Euro plus 2,00 Euro Sonderdividende je Vorzugsaktie ausgemacht. An die Aktionäre wird damit der gesamte handelsrechtliche Bilanzgewinn ausgeschüttet, der nach Entnahme von einer Milliarde Euro aus den Gewinnrücklagen 8,23 Millionen Euro beträgt. Damit sinkt die Ausschüttungssumme von 471,9 Millionen Euro im Vorjahr auf 8,23 Millionen Euro.

Als Vertreter des Emirates Qatar wählte die Hauptversammlung der Porsche SE Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani in den Aufsichtsrat des Unternehmens. Er nimmt den Sitz des bisherigen Aufsichtsratsmitglieds Hans-Peter Porsche ein, der sein Mandat mit der Beendigung der Hauptversammlung am 29. Januar 2010 niedergelegt hatte. Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani wurde für die verbleibende vierjährige Amtszeit von Hans-Peter Porsche bestellt. Die Qatar Holding LLC hält über ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE. Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani ist Chairman des Boards der Qatar Foundation International, USA, und Board-Mitglied der Qatar National Bank, der InvestCorp Bank und des Qatar Foundation Endowment Fund.

Entlastung ehemaliger Vorstandsmitglieder vertagt

Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Kursmanipulation, der verspäteten Veröffentlichung einer Ad-hoc-Mitteilung und der unbefugten Weitergabe von Insiderinformationen in einem Fall. Die Porsche SE hat diese Sachverhalte geprüft und hierzu Gutachten von zwei Universitätsprofessoren mit besonderer Expertise im Kapitalmarktrecht eingeholt. Die Prüfung und die Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass keine Rechtsverstöße vorliegen. Vorstand und Aufsichtsrat waren und sind trotzdem der Auffassung, dass die Beschlussfassung über die Entlastung der beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder nicht erfolgen sollte, bevor die Ermittlungsverfahren abgeschlossen sind. Die Hauptversammlung vom 29. Januar 2010 folgte diesem Vorschlag und vertagte die Beschlussfassung über die Entlastung der ehemaligen Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2008/09.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Porsche SE wird den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit einer Ausnahme entsprechen. Eine Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente (Ziffer 6.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex) wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die vollumfänglich eingehaltenen gesetzlichen Veröffentlichungspflichten genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere die Aktionäre der Porsche SE ausreichend zu informieren.

Die Gesellschaft wird künftig die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder individualisiert offenlegen. Die Beschlüsse der Hauptversammlungen der Gesellschaft zur Befreiung von der individuellen Offenlegung der Vorstandsbezüge aus den Jahren 2006 und 2007 wurden im Einklang damit von der Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 mit Wirkung für die Zukunft aufgehoben. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat – wie vom Kodex gefordert – bereits einen Prüfungs- und einen Nominierungsausschuss eingerichtet.

Außerdem entspricht die Porsche SE bereits für das laufende Geschäftsjahr der Empfehlung, den Konzernabschluss binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende und die Zwischenberichte binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich zu machen.

Geschäftsjahresumstellung bei Porsche

Im Hinblick auf die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen hat die Hauptversammlung der Porsche SE beschlossen, das derzeit vom 1. August bis zum 31. Juli des folgenden Kalenderjahres dauernde Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das Kalenderjahr umzustellen. Für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 wird ein Rumpfgeschäftsjahr gebildet werden. Außerdem wurde eine Satzungsänderung im Hinblick auf den Unternehmensgegenstand der Porsche SE beschlossen, welche die Möglichkeit eröffnet, dass die Porsche SE auch als reine beteiligungsverwaltende Holding – insbesondere in Bezug auf ihre Beteiligung an der Volkswagen AG – agieren kann. Beide Satzungsänderungen wurden Mitte März 2010 ins Handelsregister eingetragen und sind damit wirksam geworden.

Neues Genehmigtes Kapital

Von der Ermächtigung, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 25. Januar 2012 um bis zu 22,75 Millionen Euro durch ein oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bar-einlagen oder Sacheinlagen zu erhöhen, wurde bis zur Hauptversammlung am 29. Januar 2010 kein Gebrauch gemacht. Die Versammlung in der Stuttgarter Porsche Arena beschloss, diese Ermächtigung durch eine neue, bis zum 28. Januar 2015 laufende Ermächtigung in Höhe von 87,5 Millionen Euro zu ersetzen. Die damit verbundene Änderung der Satzung wurde Mitte März 2010 ins Handelsregister eingetragen und ist damit wirksam.

Die Ermächtigung darf nur in der Weise ausgeübt werden, dass der Anteil der stimmrechtslosen Vorzugsaktien am Grundkapital zu keiner Zeit den Anteil der Stammaktien am Grundkapital übersteigt. Die Ermächtigung umfasst die Befugnis, stimmrechtslose Vorzugsaktien auszugeben, die den früher ausgegebenen stimm-

rechtslosen Vorzugsaktien bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens gleichstehen. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen. Die Aktien können dabei auch von einem Kreditinstitut mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten (sog. „mittelbares Bezugsrecht“). Der Vorstand wurde jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Fall der gleichzeitigen Ausgabe von Stammaktien und stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Verhältnis des Anteils der Gattungen am Grundkapital das Bezugsrecht der Inhaber von Aktien einer Gattung auf Aktien der anderen Gattung auszuschließen (sog. „gekreuzter Bezugsrechtsausschluss“). Der Vorstand wurde ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, sofern neue auf den Inhaber lautende Stammaktien gegen Sacheinlagen zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Teilen von Unternehmen, Beteiligungen an Unternehmen oder sonstigen Vermögensgegenständen ausgegeben werden. Der Vorstand wurde ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats etwaige Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen.

Liquiditätssituation der Porsche SE

Die Liquiditätssituation hat sich seit dem 31. Juli 2009 deutlich verbessert. Entscheidend hierfür waren vor allem drei Umstände: Erstens die Abgabe eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC kurz nach dem Ende des Geschäftsjahres 2008/09. Dies führte zu einer Aufhebung der mit den verkauften Optionen in Zusammenhang stehenden Verfügungsbeschränkungen in Bezug auf bestehende Tages- und Termingeldeinlagen. Die Veräußerung führte insgesamt zu einer Erhöhung der freien Liquidität um mehr als eine Milliarde Euro.

Zweitens wurde die mit der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH verbundene Bareinlage in Höhe von rund 3,9 Milliarden Euro, wie im Abschnitt „Die Porsche SE fungiert als Holding“ beschrieben, größtenteils genutzt, um die Verschuldung der Porsche SE zu reduzieren. Drittens wurde in diesem Zusammenhang im Dezember 2009 mit den Banken eine Ablösung der im März 2009 vereinbarten Kreditlinie von rund 10,8 Milliarden Euro durch einen neuen, deutlich geringeren Kredit in Höhe von 8,5 Milliarden Euro vereinbart (wir ver-

weisen diesbezüglich auch auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Abschluss der Gespräche mit Konsortialbanken“). Von diesen 8,5 Milliarden Euro werden aktuell jedoch nur 7 Milliarden Euro in Anspruch genommen, so dass eine noch ungenutzte Linie in Höhe von 1,5 Milliarden Euro für die Porsche SE verbleibt. Der Kredit ist durch die Verpfändung aller Aktien der Porsche SE an der Volkswagen AG besichert. Für den Fall, dass eine etwaige Verwertung der verpfändeten VW-Aktien nicht zur Befriedigung der Banken ausreicht, wurden den Banken als weitere Sicherheiten ein Pfandrecht an der 50,1 Prozent-Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie ein Pfandrecht an den der Porsche SE im Fall der Ausübung der Call- oder Put-Option in Bezug auf die 50,1-prozentige Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH zustehenden Ansprüche eingeräumt. Die 50,1-prozentige Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ist an einen Treuhänder sicherungsübereignet.

Die Höhe des Finanzmittelbestands der Porsche SE, ohne liquide Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, belief sich zum 30. April 2010 auf 0,9 Milliarden Euro. Darüber hinaus steht der Porsche SE grundsätzlich auch die oben erwähnte, aktuell ungenutzte Linie von 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Für die Liquiditätssicherung auch über den 30. Juni 2011 hinaus ist es erforderlich, dass die für das erste Halbjahr 2011 geplante Kapitalerhöhung der Porsche SE bis zu diesem Zeitpunkt in einem Volumen von mindestens 2,5 Milliarden Euro durchgeführt wird. Über entsprechende Kapitalmaßnahmen soll durch die Hauptversammlung der Gesellschaft im Herbst 2010 entschieden werden. Gemäß den Bestimmungen des neuen Konsortialkredits über 8,5 Milliarden Euro ist die erste Tranche über 2,5 Milliarden Euro am 30. Juni 2011 zur Rückzahlung fällig. Dabei sieht der Konsortialkreditvertrag vor, dass die zur Rückführung verwendeten Mittel nicht aus der Verwertung von Vermögensgegenständen, insbesondere von Aktien der Volkswagen AG, erzielt werden dürfen. Die Familien Porsche und Piëch haben sich gegenüber der Porsche SE im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV unter bestimmten Voraussetzungen zur Zeichnung der neuen Stammaktien aus dieser Kapitalerhöhung gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro verpflichtet. Zur Finanzierung einer Einlage von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro durch die Familien Porsche und Piëch könnten insbesondere Erlöse

genutzt werden, die die Familien aus einer Übertragung des operativen Vertriebsgeschäftes der Porsche Holding Salzburg (Porsche Holding GmbH und Porsche Gesellschaft m.b.H, beide mit Sitz in Salzburg) bis zum 31. Dezember 2013 (frühestens zum 1. Januar 2011) an Volkswagen erzielen können.

Sollten die Schritte zur Zusammenführung der Porsche SE mit der Volkswagen AG nicht wie geplant erfolgen, könnte bei der Porsche SE nach Rückführung der oben genannten ersten Tranche eine Restverschuldung verbleiben, die ggf. durch die Veräußerung von Anteilen an der Volkswagen AG abgebaut werden müsste. Der Vorstand der Porsche SE ist jedoch vom Zustandekommen der Verschmelzung mit der Volkswagen AG überzeugt.

Rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten

Am 25. Januar 2010 haben 17 Kläger eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE und deren frühere Vorstände Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter beim United States District Court des Southern District of New York in den USA eingereicht. Am 29. April 2010 und 4. Juni 2010 wurde die Klage auf insgesamt 41 Kläger erweitert und eine Bezifferung des angeblichen Schadens auf mehr als zwei Milliarden USD vorgenommen. Am 20. Mai 2010 wurde eine weitere Schadensersatzklage beim gleichen Gericht in New York eingereicht und ein Schaden in Höhe von „mehreren hundert Millionen USD“ geltend gemacht. In beiden Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 zu einer Marktmanipulation und zu einem Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act geführt haben. Porsche ist der Auffassung, dass beide Klagen unzulässig und unbegründet sind und tritt den Klagevorwürfen entgegen. Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurde nach Einschätzung der Gesellschaft in ausreichendem Umfang Vorsorge getroffen.

In Deutschland haben institutionelle Investoren Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften gegen die Porsche SE beantragt. Die behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich auf angeblich entgangenen Gewinn und werden von den Investoren insgesamt mit rund 2,4 Milliarden Euro beziffert. Die Por-

sche SE wird nicht in die Güteverfahren eintreten und hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet.

Kapitalerhöhung der Volkswagen AG erfolgreich platziert

Mit der Ausgabe von rund 65 Millionen neuen Vorzugsaktien hat die Volkswagen AG im März 2010 ihr Grundkapital um nominal rund 166,2 Millionen Euro erhöht und dabei in den Monaten März und April einen Nettoemissionserlös von insgesamt rund 4,1 Milliarden Euro erzielt. Der Vorstand der Volkswagen AG hatte am 23. März 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Kapitalerhöhung gegen Bar einlagen mit Bezugsrechten der Stamm- und Vorzugsaktionäre unter teilweiser Ausnutzung des vorhandenen Genehmigten Kapitals beschlossen. Die neuen Aktien sind rückwirkend ab dem 1. Januar 2009 voll dividendenberechtigt. Diese weltweit größte öffentlich platzierte Kapitalerhöhung im Automobilsektor stieß vor allem bei institutionellen Investoren auf großes Interesse. Den Bezugspreis hatte der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 25. März 2010 auf 65,00 Euro festgelegt; das Bezugsverhältnis betrug 37:6.

Der Emissionserlös soll der Verbesserung der Kapitalausstattung des Volkswagen Konzerns vor dem Hintergrund der geplanten Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche dienen. Darüber hinaus soll diese Transaktion die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen stärken und dazu beitragen, das bestehende Kreditrating von Volkswagen aufrechtzuerhalten.

Die Porsche SE nahm an dieser Kapitalerhöhung nicht teil. Dadurch verwässerte sich der Anteil der Porsche SE am Gesamtkapital der Volkswagen AG von 37,4 Prozent auf 32,2 Prozent. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von rund 50,7 Prozent blieb unverändert. Aus der Kapitalerhöhung resultierte für den Porsche SE Konzern (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) ein nicht liquiditätswirksamer Gesamteffekt in Höhe von rund minus 1,4 Milliarden Euro.

Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Am 7. Dezember 2009 beteiligte sich die Volkswagen AG im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Die Porsche SE fungiert als Holding“.

Wie bereits im Abschnitt „Abschluss der Gespräche mit Konsortialbanken“ dargestellt, hat sich die Porsche AG Ende November 2009 eine neue operative Kreditlinie mit einem Bankenkonsortium gesichert. Die revolvingende Linie von bis zu 2,5 Milliarden Euro ersetzte die bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Kreditlinien der Porsche AG. Sie stellt einen ausreichenden Finanzierungsspielraum für die operative Geschäftsentwicklung zu marktüblichen Bedingungen bis zum 31. Dezember 2012 sicher.

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Die 50. Ordentliche Hauptversammlung und die 9. Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG fanden am 22. April 2010 im Congress Center Hamburg statt. Die Stammaktionäre der Volkswagen AG stimmten bei einer Präsenz von 91,1 Prozent für die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, für die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (einschließlich der Schaffung eines Bedingten Kapitals und der entsprechenden Satzungsänderung) und für das im Geschäftsbericht 2009 dargestellte System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands. Ferner erteilten sie dem Abschluss von Unternehmensverträgen ihre Zustimmung. Mit Ablauf der Hauptversammlung hatte Herr Roland Oetker sein Amt im Aufsichtsrat der Volkswagen AG niedergelegt; die Hauptversammlung wählte Herrn Dr. Hussain Ali Al-Abdulla für eine volle Amtszeit zu dessen Nachfolger. Ebenfalls für eine volle Amtszeit wurde Herr Jörg Bode in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Bode war bereits am 4. November 2009 als Nachfolger von Herrn Dr. Philipp Rösler gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt worden. Die Hauptversammlung beschloss außerdem, für das Geschäftsjahr 2009 eine Dividende in Höhe von 1,60 Euro je Stammaktie und 1,66 Euro je Vorzugsaktie auszuschütten.

Bei der Gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre betrug die Präsenz 28,6 Prozent. Dieser Versammlung war vorgeschlagen worden, dem Ermächtigungsbeschluss der Hauptversammlung vom selben Tag zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (Bedingtes Kapital) zuzustimmen. Die Zustimmung dazu wurde mit einer Mehrheit von 92,6 Prozent erteilt.

Der Volkswagen Konzern ist über seinen 50 Prozent-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 Prozent an dem Gemeinschaftsunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, beteiligt. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 ihre gegenüber der Volkswagen AG bestehende Verkaufsoption ausgeübt. Volkswagen hat sich zwischenzeitlich mit der Fleet Investments B.V., Amsterdam, Niederlande, einer Beteiligungsgesellschaft der Familie von Metzler, auf den Einstieg als neuer Co-Investor für zunächst zwei Jahre verständigt. Basierend auf einer im September 2009 getroffenen Vereinbarung haben die bisherigen Co-Investoren ihre Anteile am 1. Februar 2010 auf Geheiß der Volkswagen AG auf die Fleet Investments B.V. zum gleichen Kaufpreis von 1,4 Milliarden Euro zu übertragen. Die Volkswagen AG gewährte dem neuen Co-Investor ein Andienungsrecht über seine Anteile, bei dessen Ausübung Volkswagen den ursprünglichen Kaufpreis zuzüglich anteiliger thesaurierter Vorzugsdividenden oder dem gegebenenfalls höheren Zeitwert zu leisten hat. Das Andienungsrecht wird mit seinem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Daneben verpfändete Volkswagen Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,4 Milliarden Euro für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit. Durch diese Verpfändung wird das Risiko des Volkswagen Konzerns aus der vorgenannten Stillhalterposition nicht erhöht.

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation, Tokio, haben am 9. Dezember 2009 eine Rahmenvereinbarung zur Aufnahme einer langfristigen strategischen Partnerschaft unterzeichnet. Mit Wirkung zum 15. Januar 2010 hat Volkswagen 19,89 Prozent der Aktien an Suzuki zu einem Kaufpreis von 1,7 Milliarden Euro erworben. Die zuständigen Behörden haben der Transaktion

zugestimmt. Nach Ausübung ausstehender Wandelschuldverschreibungen anderer Investoren ist der Anteil von Volkswagen an Suzuki zum 31. März 2010 auf 19,37 Prozent gesunken. Es ist vorgesehen, durch den Kauf weiterer Aktien den Anteil wieder auf 19,89 Prozent zu erhöhen.

Der Volkswagen Konzern und die Italdesign Giugiaro S.p.A. (IDG), Turin, werden ihre erfolgreiche Zusammenarbeit intensivieren und auf eine neue Grundlage stellen. In diesem Zusammenhang wird – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden – der Volkswagen Konzern 90,1 Prozent an der IDG, einschließlich der Namensrechte und Patente, übernehmen. Die Gesellschaftsanteile werden durch die AUDI Tochtergesellschaft Lamborghini Holding S.p.A. Italien erworben. Die restlichen Anteile werden weiterhin von der bisherigen Eigentümerfamilie Giugiaro gehalten. Mit Italdesign beteiligt sich der Volkswagen Konzern an einem der renommiertesten und traditionsreichsten Design- und Entwicklungsunternehmen in der Automobilindustrie.

Geschäftsverlauf

Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen ausschließlich die operativen Entwicklungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns.

Stabile Entwicklung

In den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres 2009/10 konnten sich der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern, der auch die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften umfasst, und der Volkswagen Konzern weiterhin gut behaupten.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern erreichte in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 einen Absatz von 53.605 Fahrzeugen. Er lag damit etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums, in dem 53.635 Fahrzeuge abgesetzt wurden, und konnte gleichzeitig das noch zum 31. Januar 2010 erkennbare Minus aufholen. Von den einzelnen Baureihen kam der Panamera bereits auf 13.906 Einheiten, obwohl die Einführung dieser neuen Baureihe erst im September 2009 erfolgte. In manchen Regionen erfolgte der Marktstart sogar erst im Dezember 2009. Die meist verkaufte Baureihe blieb der Cayenne mit 18.932 Fahrzeugen. Dies entspricht einem Rückgang von 23,3 Prozent, der darauf zurückzuführen ist, dass sich die aktuelle Modellgeneration dieses Bestsellers am Ende ihres Lebenszyklus befindet. In den kommenden Monaten wird der Nachfolger in die Märkte weltweit eingeführt. Der 911 erreichte im Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 30. April 2010 einen Absatz von 13.137 Einheiten, was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 35,1 Prozent entspricht und dem anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Umfeld geschuldet ist. Der Absatz der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle sank um 12,2 Prozent auf 7.630 Fahrzeuge.

Im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 31. März 2010 setzte der Volkswagen Konzern insgesamt 5.004.745 Fahrzeuge ab. Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw betrug in diesem Zeitraum 2.753.692 Fahrzeuge. Überproportional nachgefragt wurden die Modelle Fox, Polo, Scirocco, Golf und Golf Plus sowie die in China erhältlichen Versionen des Jetta und des Passat.

Der Absatz der Marke Audi lag in diesem Zeitraum bei 932.194 Einheiten. Erfreuliche Absatzzahlen wiesen neben den Modellen Audi A3 Cabrio, Audi A3 Sportback und Audi Q5 auch der neue Audi A5 Sportback, das neue Audi A5 Cabriolet und der neue Audi A4 allroad quattro auf. Die Marke Škoda setzte 431.624 Fahrzeuge ab. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Octavia und Superb. Der neue Škoda Yeti wurde positiv im Markt aufgenommen. Im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 31. März 2010 betrug der Absatz der Marke SEAT 252.572 Fahrzeuge. Der Absatz der Marke Bentley beläuft sich in diesem Zeitraum auf 3.493 Fahrzeuge. Die chinesischen Joint-Venture trugen mit 1.188.604 Fahrzeugen zum Absatz bei.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte von 1. Juli 2009 bis 31. März 2010 213.281 Einheiten ab. Der Absatz von Scania betrug 34.723 Fahrzeuge. Auf die Position „Sonstiges“, die im Wesentlichen die Eliminierungen konzerninterner Lieferungen im Volkswagen Konzern beinhaltet, entfallen 805.438 Fahrzeuge.

Regionale Unterschiede

In Europa nahm der Absatz des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns vom 1. August 2009 bis zum 30. April 2010 um 5,1 Prozent auf 18.607 Einheiten ab, davon wurden in Deutschland 7.204 Einheiten verkauft (minus 6,3 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum). In Nordamerika betrug der Rückgang bei 15.592 verkauften Fahrzeugen dagegen 17,8 Prozent und spiegelt das anhaltend schwierige wirtschaftliche Umfeld auf diesem Porsche-Kernmarkt wider. In den anderen Weltregionen konnte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres kräftig wachsen. Der Absatz erreichte 19.406 Einheiten und damit 28,9 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf die neuen Märkte zurückzuführen, allen voran China, wo Porsche auf ein nachhaltig stabiles Händlernetz zurückgreifen kann und mit dem Panamera nunmehr über ein sportliches Angebot im Bereich der von chinesischen Kunden stark nachgefragten viertürigen, viersitzigen Limousinen verfügt.

Der Volkswagen Konzern setzte vom 1. Juli 2009 bis zum 31. März 2010 in der Region Europa/Übrige Märkte 2.619.834 Fahrzeuge ab. In Nordamerika lag der Absatz bei 363.983 Einheiten. Der Absatz in Südamerika lag im Berichtszeitraum bei 643.018 Fahrzeugen und war unter anderem positiv beeinflusst durch das staatliche

Unterstützungsprogramm in Brasilien. Einschließlich der Joint-Ventures in China setzte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 auf den Pkw-Märkten in der Region Asien-Pazifik 1.377.910 Einheiten ab. Insbesondere in dieser Region war die Nachfrage nach Konzernmodellen anhaltend hoch.

Leicht erhöhte Produktion

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtszeitraum 60.043 Fahrzeuge produziert, das Plus im Vorjahresvergleich betrug 0,7 Prozent. In Leipzig liefen vom 1. August 2009 bis zum 30. April 2010 mit 19.841 Einheiten der Baureihe Cayenne 24,2 Prozent weniger Fahrzeuge vom Band als im Vergleichszeitraum des vorangegangenen Geschäftsjahres. Vom neuen Panamera wurden 16.970 Fahrzeuge gefertigt. Im Werk Zuffenhausen machte der Rückgang bei der Modellreihe 911 34,0 Prozent auf 14.344 Einheiten aus. Die Produktion der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle nahm insgesamt um 22,0 Prozent auf 8.888 Einheiten ab. In Finnland sank die Anzahl hergestellter Fahrzeuge um 45,4 Prozent auf 5.833 Einheiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Boxster-Modelle seit Februar 2009 teilweise in Zuffenhausen gefertigt werden.

Der Volkswagen Konzern produzierte in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 weltweit 4.966.060 Fahrzeuge.

Abermals mehr Arbeitsplätze

Zum 30. April 2010 beschäftigte der Porsche SE Konzern 41 Mitarbeiter (31. Juli 2009 vor Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns: 375.959 Mitarbeiter). Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns lag am 30. April 2010 mit 12.643 Personen um 0,3 Prozent über dem Stichtagswert zum 31. Juli 2009 (12.602 Personen).

Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns umfasste zum 31. März 2010 371.289 Personen (nach 363.307 Mitarbeitern zum 30. Juni 2009). Im Inland waren 172.907 Mitarbeiter tätig (plus 0,8 Prozent). Die Zahl der im Ausland beschäftigten Personen betrug 198.382 (plus 3,5 Prozent).

Erläuterungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die strukturellen Veränderungen in den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres hatten beträchtliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns zum 30. April 2010 hat sich aufgrund der Entkonsolidierungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns gegenüber dem 31. Juli 2009 um 186,4 Milliarden Euro auf 27,2 Milliarden Euro vermindert.

Im Rahmen dieser Entkonsolidierungen wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden, die nicht beherrschenden Anteile sowie die auf den Volkswagen Konzern und den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern entfallenden Teile des kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgebucht. Forderungen und Verbindlichkeiten, die entkonsolidierte Gesellschaften betreffen und die aus diesem Grunde bislang im Konzernabschluss der Porsche SE zu eliminieren waren, werden nun wieder in der Konzernbilanz erfasst.

Das langfristige Vermögen des Porsche SE Konzerns verringerte sich ebenso wie das kurzfristige Vermögen aufgrund der Entkonsolidierungen deutlich. Das langfristige Vermögen enthält zum 30. April 2010 zum überwiegenden Teil die at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie an der Volkswagen AG. Das kurzfristige Vermögen beinhaltet zum Stichtag im Wesentlichen Sonstige Forderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG sowie die flüssigen Mittel der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften.

Die aufgrund der beschriebenen Entkonsolidierungen gegenüber dem 31. Juli 2009 ebenfalls deutlich gesunkenen Finanzschulden enthalten zum 30. April 2010 neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns.

Die Netto-Liquidität – also die liquiden Mittel vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – des Porsche SE Konzerns verbesserte sich im Vergleich zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres deutlich und belief sich am 30. April 2010 auf minus 6,0 Milliarden Euro. Die positive Entwicklung ist vor allem auf die im Rahmen der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH zugeflossenen Mittel in Höhe von 3,9 Milliarden Euro, die im Wesentlichen zur Tilgung von Bankverbindlichkeiten genutzt wurden, sowie auf die Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, zurückzuführen.

Ertragslage

Der Porsche SE Konzern weist in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 0,7 Milliarden Euro aus, nachdem im vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein Ergebnis in Höhe von 4,2 Milliarden Euro erzielt wurde. Während das Vorjahresergebnis insbesondere durch positive Effekte aus den auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG geprägt war, ist das Ergebnis in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 erheblich durch die dargestellten strukturellen Veränderungen beeinflusst.

So führte die Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns zu einem deutlichen Verlust, der jedoch durch ein positives Ergebnis aus der erneuten Einbeziehung der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode teilweise kompensiert wurde. Die Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns wiederum führte zu einem positiven Ergebnisbeitrag.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen des Porsche SE Konzerns beläuft sich auf minus 6,2 Milliarden Euro und enthält die Ergebnisbeiträge des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung am 3. Dezember 2009 bzw. am 7. Dezember 2009 sowie das Ergebnis aus den Entkonsolidierungen beider Konzerne.

Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten beträgt zum 30. April 2010 5,5 Milliarden Euro und beinhaltet das Ergebnis der Porsche SE und ihrer

Tochtergesellschaften sowie das dem Porsche SE Konzern zuzurechnende at Equity-Ergebnis aus den Beteiligungen am Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und am Volkswagen Konzern. Das at Equity-Ergebnis enthält dabei insbesondere den positiven Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung der Beteiligung am Volkswagen Konzern nach der Equity-Methode sowie einen nicht liquiditätswirksamen Effekt von rund minus 1,4 Milliarden Euro aus der Kapitalerhöhung der Volkswagen AG, an der die Porsche SE nicht teilgenommen hatte.

Aufgrund der zum 3. Dezember 2009 erfolgten erstmaligen Einbeziehung der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen, der zum 7. Dezember 2009 erstmaligen Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Bilanzierung beider Beteiligungen nach der Equity-Methode sind für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und für den Volkswagen Konzern separate Kaufpreisallokationen durchzuführen. Diese sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung noch nicht abgeschlossen. Die sich aus der Fortführung der dabei aufgedeckten Stillen Reserven und Lasten ergebenden Effekte und somit das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind folglich vorläufig.

Unter Kaufpreisallokation ist dabei die umfassende Neubewertung aller Vermögenswerte und Schulden beider Konzerne und der Vergleich der ermittelten Werte mit den jeweiligen Anschaffungskosten zur Bestimmung eines Geschäfts- oder Firmenwerts oder eines negativen Unterschiedsbetrags zu verstehen. Die bei der erstmaligen Erfassung des Volkswagen Konzerns zum 5. Januar 2009 durchgeführte Kaufpreisallokation war im November 2009 abgeschlossen worden. Anpassungen gegenüber den im Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 enthaltenen Werten ergaben sich nicht.

Die bilanziellen Folgewirkungen aus den im Dezember 2009 begonnenen Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern, das heißt insbesondere die Fortentwicklung der Stillen Reserven und Lasten, haben das at Equity Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in einer Größenordnung von rund 0,5 Milliarden Euro belastet.

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das laufende operative Geschäft des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum. Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, das heißt insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten Stillen Reserven und Lasten, bleiben unberücksichtigt.

Der Absatz des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns betrug in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 53.605 Fahrzeuge. Der Umsatz stieg dabei um 11,8 Prozent auf 5,2 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns für die ersten neun Monate des aktuellen Geschäftsjahres 2009/10 beläuft sich auf 0,6 Milliarden Euro. Der Konzern weist nach wie vor eine zweistellige Umsatzrendite auf.

Der Volkswagen Konzern setzte im Berichtszeitraum 5.004.745 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 82,6 Milliarden Euro beläuft sich das operative Ergebnis auf 1,5 Milliarden Euro.

Attraktive neue Modelle

Im Berichtszeitraum erfolgte die Markteinführung des neuen Panamera*. Seit 12. September 2009 bietet Porsche den Gran Turismo an, zunächst als Achtzylinder mit Leistungen von 400 und 500 PS sowie Heck- und Allradantrieb; im Mai 2010 folgte ein Sechszylinder-Benziner und später wird eine Hybridvariante das Angebot abrunden.

Wie kein anderes Fahrzeug in seiner Klasse kombiniert der Panamera Sportlichkeit und Komfort. Trotz seiner flachen Silhouette bietet das bei 4,97 Meter Länge nur 1,42 Meter hohe Fahrzeug ein großzügiges Raumgefühl auf vier Plätzen. Mit dem Panamera feierten mehrere technische Innovationen Weltpremiere, die erstmals in der Oberklasse eingeführt werden – darunter das erste Start-Stopp-System in Verbindung mit einem automatisch schaltenden Getriebe, eine Luftfederung mit schaltbarem Zusatzvolumen in jeder Feder sowie die aktive Aerodynamik mit einem beim Panamera Turbo mehrdimensional verstellbaren, ausfahrbaren Heckspoiler.

Bei allen Modellen kommen die Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI) und VarioCam Plus, die einlassseitige variable Nockenwellenverstellung mit Ventilhubumschaltung, zum Einsatz. Panamera 4S und Panamera Turbo sind serienmäßig mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Die Kombination aus Leistungsfähigkeit und geringem Verbrauch ermöglicht auch der intelligente Leichtbau. Achsen, Türen, Motorhaube, Kotflügel und Heckklappe sind aus Aluminium gefertigt. Der Panamera S benötigt im NEFZ (Neuer europäischer Fahrzyklus) auf 100 Kilometer 12,5 Liter Kraftstoff, mit PDK sinkt der Verbrauch sogar auf 10,8 Liter. Der Panamera Turbo benötigt trotz seiner außergewöhnlichen Fahrleistungen nur 12,2 Liter pro 100 Kilometer.

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA), die im September 2009 in Frankfurt am Main stattfand, stellte Porsche den neuen 911 Turbo* vor. Der Motor mit 3,8 Liter Hubraum und 500 PS (368 kW) verfügt über eine Benzindirekteinspritzung und die Porsche-exklusiven Turbolader mit variabler Turbinengeometrie für Benzinmotoren. Als Option kann der Sechszylinder-Turbo mit einem Siebengang-Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) kombiniert werden. Gegenüber dem Vorgängermodell sinkt der CO₂-Ausstoß um bis zu knapp 18 Prozent. Je nach Fahr-

zeugkonfiguration begnügt sich das neue Topmodell mit 11,4 bis 11,7 Liter pro 100 Kilometer im NEFZ. Der 911 Turbo absolviert den Sprint von null auf 100 km/h mit Sport-Chrono Paket Turbo und PDK in 3,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 312 km/h.

Bei den Mittelmotorsportwagen von Porsche begann im Februar 2010 die Markteinführung des Boxster Spyder*. Er unterscheidet sich auf den ersten Blick von den anderen Boxster-Modellen, denn das Fahrzeug wurde in erster Linie zum Offenfahren entwickelt. Das flache, weit nach hinten reichende und leichte Stoffverdeck dient lediglich als Sonnen- und Wetterschutz. Der 3,4-Liter-Sechszylindermotor mit Benzindirekteinspritzung leistet 320 PS. Mit dem optionalen PDK liegt der Verbrauch bei 9,3 Liter auf 100 Kilometer im NEFZ.

Anfang März präsentierte Porsche auf dem Automobil-Salon in Genf die vollständig neu entwickelte Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne. Der Radstand des neuen Modells wurde mit Blick auf ein verbessertes Raumangebot im Innenraum und eine erhöhte Variabilität um 40 Millimeter verlängert. Insgesamt beträgt der Längenzuwachs 48 Millimeter. Trotzdem wirkt die neue Cayenne-Generation erheblich kompakter und dynamischer als das Vorgängermodell.

Der Cayenne startete europaweit im Mai 2010 in den Verkauf. Die Palette beginnt beim Cayenne mit 3,6-Liter-V6-Motor. Obwohl das Triebwerk jetzt 300 PS leistet, sinkt der Verbrauch im NEFZ in Verbindung mit der optionalen Achtgang-Tiptronic S im Vergleich zum Vorgänger um 20 Prozent auf 9,9 l/100 km. Ebenfalls 20 Prozent weniger Kraftstoff – nämlich 7,4 statt 9,3 l/100 km – konsumiert der Cayenne Diesel, dessen Dreiliter-V6-Dieselmotor 240 PS (176 kW) leistet und ein maximales Drehmoment von 550 Newtonmeter entwickelt.

Auch im durchzugsstarken Cayenne S mit 4,8-Liter-V8-Motor konnte der Verbrauch deutlich gesenkt werden: und zwar um 23 Prozent auf 10,5 Liter pro 100 Kilometer. Dabei leistet das Triebwerk jetzt 400 PS statt 385 PS und bietet wie alle Modelle der neuen Cayenne-Generation deutlich verbesserte Fahrleistungen. Das trifft auch auf den Cayenne Turbo zu. Dessen 4,8-Liter-V8-Biturbomotor mit 500 PS (368 kW)

verbraucht im NEFZ mit 11,5 l/100 km nun ebenfalls 23 Prozent weniger als der Vorgänger (14,9 l/100 km).

Höhepunkt des Generationswechsels ist aber die Weltpremiere des Cayenne S Hybrid mit dem technisch anspruchsvollen Parallel-Vollhybrid-Antrieb und einem Verbrauch im NEFZ von 8,2 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoß von 193 g/km entspricht.

Beim intelligenten Zusammenspiel des Dreiliter-V6-Kompressormotors und der Elektromaschine steht im Cayenne S Hybrid die größtmögliche Effizienz des Gesamtsystems im Vordergrund. Je nach Fahrsituation wird dieses Ziel erreicht, wenn nur einer der beiden Antriebe arbeitet oder beide gemeinsam. Dabei ist die 34 kW (47 PS) leistende Elektromaschine der ideale Partner für den 333 PS starken Kompressormotor und dessen hohen Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Zusammen liefern beide eine maximale Systemleistung von 380 PS und ein maximales Drehmoment von 580 Nm bereits bei 1.000/min und damit Fahrleistungen auf dem Niveau des Cayenne S mit V8-Triebwerk.

Die Sensation auf dem Porsche-Messestand in Genf war die Präsentation des 918 Spyder. Die Konzeptstudie kombiniert Rennsport-Hightech und Elektromobilität zu einem faszinierenden Spektrum: Einerseits Kleinwagen-Emissionen von 70 Gramm CO₂ pro Kilometer bei drei Liter Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilometer, andererseits Fahrleistungen eines Supersportwagens mit einer Beschleunigung von knapp unter 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von über 320 km/h.

Der Porsche 918 Spyder mit Plug-in-Hybrid-Antrieb wird von einem Hochdrehzahl-V8-Motor mit mehr als 500 PS und einer maximalen Drehzahl von 9.200/min sowie von Elektromaschinen an Vorder- und Hinterachse mit einer mechanischen Gesamtleistung von 218 PS (160 kW) angetrieben. Der V8 ist eine Weiterentwicklung des erfolgreichen 3,4-Liter-Triebwerks aus dem Rennwagen RS Spyder und in Mittelmotorposition vor der Hinterachse platziert. Diese Fahrzeugarchitektur garantiert dank ihrer guten Balance höchste Performance auf der Rennstrecke. Als Kraftübertragung dient ein Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe, über das zudem

die Kraft des Elektroantriebs an der Hinterachse eingeleitet wird. Der vordere Elektroantrieb treibt die Räder über eine feste Übersetzung an.

Als Energiespeicher dient eine flüchtig gekühlte Lithium-Ionen-Batterie hinter der Fahrgastzelle. Bei einem Plug-in-Hybrid kann die Batterie am Stromnetz aufgeladen werden. Außerdem wird die Bewegungsenergie des Fahrzeugs beim Bremsen in elektrische Energie umgewandelt und in die Batterie eingespeist. Für Beschleunigungsvorgänge steht damit zusätzliche Energie zur Verfügung.

Auch mit dem 911 GT3 R Hybrid zeigte die Marke aus Zuffenhausen in Genf ein Fahrzeug mit einem Hybridsystem, das für einen Rennwagen entwickelt wurde. Hier ergänzt ein elektrischer Vorderachs Antrieb mit zwei je 60 kW starken Elektromotoren den 480 PS starken Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor des 911 GT3 R Hybrid. Anstelle von Batterien liefert ein elektrischer Schwungradspeicher, der im Innenraum neben dem Fahrer untergebracht ist, die Energie für die Elektromotoren. Der 911 GT3 R Hybrid wird auf dem Nürburgring bei Langstreckenrennen erprobt.

Ein weiterer Zuschauer magnet in Genf war der neue 911 Turbo S mit 530 PS (390 kW). Das maximale Drehmoment des Topmodells liegt bei 700 Newtonmetern. Trotz eines deutlichen Zuwachses an Kraft und Dynamik verbraucht er mit 11,4 Litern auf 100 Kilometer exakt gleich viel wie der 911 Turbo. Er ist damit der weitaus effizienteste Sportwagen seiner Leistungsklasse. Der Turbo S ist ausschließlich mit PDK erhältlich, das die Antriebsmomente auf den Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) überträgt. In Verbindung mit der Launch Control des ebenfalls serienmäßigen Sport Chrono Paket Turbo sprintet der Turbo S in 3,3 Sekunden von null auf 100 km/h und in 10,8 Sekunden von null auf 200 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 315 km/h. Die Markteinführung erfolgte im Mai 2010.

Mit einer großen Zahl attraktiver Modelle und faszinierender Studien haben die Marken des Volkswagen Konzerns das Modelljahr 2010 eröffnet. Den Auftakt bildeten die Messen in Detroit und Genf.

Volkswagen Pkw präsentierte auf der North American International Auto Show in Detroit der Weltöffentlichkeit erstmals das New Compact Coupe (NCC) – die Studie

eines komplett neuen Kompakt-Coupés mit Hybridantrieb in sportlich-elegantem Design. Die Kombination aus 110 kW (150 PS) starkem TSI-Motor und 20 kW (27 PS) leistendem Elektromotor in Verbindung mit dem innovativen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ermöglicht eine Spitzengeschwindigkeit von 227 km/h und eine Beschleunigung auf 100 km/h in 8,6 Sekunden. Der Verbrauch des NCC liegt durchschnittlich bei nur 4,2 l auf 100 km.

Audi stellte mit dem Detroit-Showcar Audi e-tron die Studie eines kompromisslosen puristischen Kompaktsportwagens mit reinem Elektroantrieb vor. Das in der preisgekrönten Aluminium Space Frame-Leichtbauweise gefertigte Coupé verfügt über zwei Elektromotoren mit zusammen 150 kW (204 PS). Diese ermöglichen eine Reichweite von bis zu 250 km und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h (abgeregelt). Darüber hinaus feierte die nächste Generation des Audi A8 ihre Messepremiere. Faszinierende Sportlichkeit, innovative Technologie und souveräner Komfort zeichnen das neue Flaggschiff der Marke Audi aus.

Die Marken des Volkswagen Konzerns präsentierten auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf erneut zahlreiche neue attraktive Modelle. Bei der Marke Volkswagen Pkw stand die Weltpremiere des neuen Sharan im Mittelpunkt. Das vollständig überarbeitete Modell wurde in allen Bereichen verbessert und ist erstmals mit Schiebetüren im Fond ausgestattet. Das höchst variable Sitzkonzept, Highend-Qualität, kompromisslose Sicherheit sowie clevere Detaillösungen zeichnen den in erster Linie auf Familien und geschäftliche Vielfahrer mit erhöhtem Raumbedarf zugeschnittenen MPV aus. Ebenfalls für Aufsehen sorgte der neue Touareg, der seine Weltpremiere wenige Tage zuvor in München feierte. Der komplett neu entwickelte Oberklasse-Geländewagen ist außen und innen noch hochwertiger geworden. Als in Europa bislang einziger SUV wird es den neuen Touareg auch in einer Hybrid-Version* geben. Die Neuauflagen von CrossGolf und CrossPolo sowie des Polo GTI** wurden ebenfalls zum ersten Mal der Weltöffentlichkeit präsentiert. Der CrossGolf ist das sechste eigenständige Modell der Baureihe und verbindet die Variabilität eines MPV mit der Robustheit eines SUV. Mit eigenständigen Ausstattungsmerkmalen, dem höhergelegten Fahrwerk und der hervorragenden Alltagstauglichkeit ist der CrossPolo eines der unkonventionellsten Fahrzeuge seiner Klasse. Der Polo GTI zeichnet sich insbesondere durch souveräne Hand-

lingeigenschaften, kompromisslose Antriebsagilität und ein Höchstmaß an Sicherheit aus.

Das Debüt des Audi A1 war der Messehöhepunkt der Marke Audi. Der A1 ist das erste Premiumautomobil im Segment der kleinen Kompaktwagen und spricht ganz neue Kundengruppen für die Marke an. Eigenständiges Design mit markanten LED-Scheinwerfern und sportlich fließendem Dachbogen, Individualität und Qualität auf höchstem Niveau zeichnen das kleinste Mitglied der Audi-Familie aus. Für Aufsehen sorgte auch die Vorstellung des neuen Audi RS 5*, ein kraftvolles und effizientes Coupé mit klassischer Eleganz. Die Marke Audi demonstrierte darüber hinaus ihre Kompetenz bei der Elektrifizierung der Mobilität: Das seriennahe Konzeptfahrzeug Audi A8 hybrid und die Studie A1 e-tron zogen das Interesse der Messebesucher auf sich.

Die Marke Škoda zeigte in Genf den Fabia Scout erstmals der Weltöffentlichkeit. Durch seine offroadtypischen, attraktiven Designelemente bringt er frischen Wind in die Kleinwagen-Klasse und erfüllt den Kundenwunsch nach einer ebenso preisgünstigen wie individuellen Mobilität. Weitere Premieren der Marke waren die neu gestalteten Frontpartien der Modelle Fabia und Roomster, die bei identischer Höhe die Fahrzeuge niedriger und breiter wirken lassen und ihnen damit ein dynamischeres Erscheinungsbild verleihen. Škoda präsentierte darüber hinaus den Fabia in der sportlichen RS-Variante*.

Mit der Studie IBE gab die Marke SEAT einen ersten Ausblick auf die Weiterentwicklung des SEAT Designs. Das Elektrofahrzeug besticht durch kompakte Proportionen und aufregende Gestaltung und ist als knapp geschnittener 2+2-Sitzer für einen jungen Lebensstil konzipiert. SEAT präsentierte in Genf außerdem den Ibiza ST, die Kombiversion des kompakten Erfolgsmodells, die sich vor allem an den Bedürfnissen von Familien ausrichtet.

Für große Begeisterung bei den Messebesuchern sorgten auch die Luxusmarken Bentley, Lamborghini und Bugatti. Bentley stellte mit dem Continental Supersports Convertible* das bislang schnellste und leistungsfähigste Cabriolet aus dem Hause Bentley vor. Der funktionelle und elegante Supersportwagen ist im Design und in

der handwerklichen Verarbeitung unverkennbar ein Bentley und kann dank der innovativen FlexFuel-Technologie auch mit Bioethanol betrieben werden. Das neue Topmodell der Gallardo-Baureihe, der Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera, war der Blickfang auf dem Messestand der italienischen Marke. Bugatti zeigte den 16C Galibier, die Studie einer viertürigen Limousine, deren 16-Zylinder-Motor ebenfalls mit Bioethanol betrieben werden kann.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte das Messedebüt des Amarok. Der Pickup setzt neue Maßstäbe in seiner Klasse, indem er die für dieses Segment typische Robustheit mit innovativer Technologie, hohen Sicherheitsstandards und Bestwerten hinsichtlich Verbrauch, Komfort und Ergonomie vereint. Bei der erfolgreichen Modellreihe Multivan/Transporter ist ab 2010 der Allradantrieb 4Motion auch in Kombination mit dem 7-Gang-DSG verfügbar.

Emissions- und Verbrauchsangaben

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)
Audi RS 5 Coupé	331 (450)	14,9	8,5	10,8	252
Bentley Continental Supersports Convertible	463 (630)	25,7	11,5	16,7	388
Škoda Fabia RS	132 (180)	7,7	5,2	6,2	148
VW Polo BlueMotion	55 (75)	4,0	2,9	3,3	87
VW Touareg Hybrid	245 (333)	8,7	7,9	8,2	193
Porsche 911 Turbo	368 (500)	17,3	8,3	11,6	272
Porsche 911 Turbo PDK	368 (500)	17,0	8,1	11,4	268
Porsche 911 Turbo Cabriolet	368 (500)	17,5	8,3	11,7	275
Porsche 911 Turbo Cabriolet PDK	368 (500)	17,2	8,2	11,5	270
Porsche 911 Turbo S	390 (530)	16,5	8,1	11,4	268
Porsche 911 Turbo S Cabriolet	390 (530)	16,7	8,2	11,5	270
Porsche Boxster Spyder	235 (320)	14,2	7,1	9,7	228
Porsche Boxster Spyder PDK	235 (320)	14,0	6,6	9,3	218
Porsche Cayenne	220 (300)	15,9	8,4	11,2	263
Porsche Cayenne Tiptronic S	220 (300)	13,2	8,0	9,9	236
Porsche Cayenne Diesel	176 (240)	8,7	6,6	7,4	195
Porsche Cayenne S	294 (400)	14,5	8,2	10,5	245
Porsche Cayenne S Hybrid	279 (380)	8,7	7,9	8,2	193
Porsche Cayenne Turbo	368 (500)	16,2	8,8	11,5	270
Porsche Panamera	220 (300)	17,1	7,9	11,3	265
Porsche Panamera PDK	220 (300)	13,1	7,1	9,3	218
Porsche Panamera 4	220 (300)	13,5	7,3	9,6	225
Porsche Panamera S	294 (400)	18,8	8,9	12,5	293
Porsche Panamera S PDK	294 (400)	16,0	7,9	10,8	253
Porsche Panamera 4 S	294 (400)	16,4	8,1	11,1	260
Porsche Panamera Turbo	368 (500)	18,0	8,9	12,2	286

Ausblick

Vor dem Hintergrund der andauernden Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen insgesamt schwierig bleiben. Zwar deuten Prognosen darauf hin, dass die Weltwirtschaft die Talsohle erreicht hat und die konjunkturelle Entwicklung 2010 wieder nach oben zeigt, jedoch ist anzunehmen, dass die Erholung auf niedrigem Niveau erfolgt.

Die Automobilmärkte vermitteln kein einheitliches Bild. Auf den großen Absatzmärkten – abgesehen von den sich schnell entwickelnden Märkten in Asien und Südamerika – dürfte die Verunsicherung der Konsumenten noch lange spürbar sein. In Deutschland macht sich 2010 der Wegfall der staatlichen Umweltprämie negativ bemerkbar. Insgesamt dürfte der Weltmarkt 2010 nach Einschätzung des Verbandes der deutschen Automobilindustrie (VDA) um ein bis drei Prozent zulegen. Für die USA geht der VDA von einem Absatzwachstum von zehn Prozent aus, in China soll das Wachstum zwölf Prozent betragen.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern, der die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften umfasst, erwartet im Laufe des Jahres 2010 eine Belebung seiner Verkäufe. Dabei zählt der Automobilhersteller auf sein attraktives Produktprogramm und hier vor allem auf den neuen Panamera und die neue Cayenne-Generation. Mit dem Panamera, der vierten Baureihe, wird Porsche die Absatzzahlen im Geschäftsjahr 2009/10 leicht steigern.

Die Präsenz des Volkswagen Konzerns in allen wichtigen Regionen der Welt, die Mehrmarkenstrategie sowie die Technologiekompetenz und die daraus resultierende jüngste, umweltfreundlichste und breiteste Fahrzeugpalette sind von entscheidendem Vorteil. Die neun Marken des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2010 eine große Zahl neuer Modelle präsentieren und damit die Stellung des Volkswagen Konzerns auf den Weltmärkten konsequent ausbauen. Der Volkswagen Konzern geht deshalb davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden über denen des Jahres 2009 liegen werden.

Die Umsatzerlöse und das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns werden 2010 trotz Volumenverschiebungen zwischen den Märkten deutlich über den Wer-

ten des Vorjahres erwartet. Volkswagen setzt weiterhin auf eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse. Die ökologische Relevanz und die Rendite seiner Fahrzeugprojekte als zentrale Elemente der Strategie „18 plus“ werden dabei konsequent verfolgt.

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns war in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 stark durch die beschriebenen strukturellen Veränderungen und den Effekt aus der Nichtteilnahme an der Kapitalerhöhung der Volkswagen AG beeinflusst. Unter Berücksichtigung der Planung der Porsche SE sowie der erwarteten Ergebnisse aus den at Equity-Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG geht die Porsche SE zum Ende des Geschäftsjahres von einem negativen Gesamtergebnis von unter einer Milliarde Euro aus – und damit von einem besseren Ergebnis als noch bei der Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts erwartet.

Mit Blick auf die in der Grundlagenvereinbarung vorgezeichneten Transaktions-schritte sieht sich die Porsche SE auf einem guten Weg. Für die Liquiditätssicherung auch über den 30. Juni 2011 hinaus ist es erforderlich, dass die für das erste Halbjahr 2011 geplante Kapitalerhöhung der Porsche SE bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wird (wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Liquiditätssituation der Porsche SE“). Der Schlussstein zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns, die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG, wird nach Durchführung dieser Kapitalerhöhung angestrebt.

Der Zusammenführung von Volkswagen und Porsche zu einem Konzern mit zehn starken Marken liegt eine überzeugende strategische, industrielle und finanzielle Logik zugrunde. Der integrierte Konzern wird in Zukunft erhebliche zusätzliche Wachstumspotenziale realisieren können.

Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in Zahlen

		2009/10 (Aug. – April)	2008/09 (Aug. – April)	Veränderung in Prozent
Umsatz	Mrd. Euro	5,22	4,67	+ 11,8
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	53.605	53.635	– 0,1
911		13.137	20.254	– 35,1
Boxster/Cayman		7.630	8.692	– 12,2
Cayenne		18.932	24.689	– 23,3
Panamera		13.906	0	–
Regionen	Fahrzeuge	53.605	53.635	– 0,1
Inland		7.204	7.685	– 6,3
restl. Europa		11.403	11.919	– 4,3
Nordamerika		15.592	18.977	– 17,8
Rest der Welt		19.406	15.054	+ 28,9
Produktion	Fahrzeuge	60.043	59.618	+ 0,7
911		14.344	21.731	– 34,0
Boxster/Cayman		8.888	11.399	– 22,0
Cayenne		19.841	26.192	– 24,2
Panamera		16.970	296	> 100,0
Mitarbeiter (30. April 2010 bzw. 31. Juli 2009)		12.643	12.602	+ 0,3

Volkswagen Konzern in Zahlen

		2009/10 (Juli – März)
Umsatz	Mrd. Euro	82,63
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	5.004.745
Volkswagen Pkw		2.753.692
Audi		932.194
Škoda		431.624
SEAT		252.572
Bentley		3.493
Volkswagen Nutzfahrzeuge		213.281
Scania		34.723
VW China		1.188.604
Sonstiges*		- 805.438
Regionen	Fahrzeuge	5.004.745
Europa/Übrige Märkte		2.619.834
Nordamerika		363.983
Südamerika		643.018
Asien/Pazifik		1.377.910
Produktion	Fahrzeuge	4.966.060
Mitarbeiter (31. März 2010)		371.289

* Eliminierung konzerninterner Lieferungen