



Rupert Stadler
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

Rede zur Jahrespressekonferenz
Ingolstadt, 11. März 2014

Teil 2

- Es gilt das gesprochene Wort -

Meine Damen und Herren,
lassen Sie mich zusammenfassen: Unser Zwischenziel beim Volumenwachstum haben wir zwei Jahre eher erreicht als geplant. Mit einem beispiellosen Investitionsprogramm schaffen wir die Grundlagen für unseren zukünftigen Erfolg. Und mit einer kundenorientierten Innovationsoffensive forcieren wir unseren Vorsprung durch Technik – etwa, indem wir unsere e-tron-Technik in die Mittel- und Oberklasse bringen.

Was bedeutet dies konkret für 2014? Zunächst zu unserem Wachstum. Wir werden unsere Verkäufe weiter steigern und unsere Umsatzerlöse auf mehr als 50 Milliarden Euro erhöhen. Bei den Auslieferungen werden wir in allen Weltregionen zulegen – auch in Europa. In den USA machen wir den nächsten großen Schritt in Richtung 200.000, unserer Messlatte für das Jahr 2020. Wir sind sehr optimistisch, sie bereits früher zu überspringen. Und in China wollen wir 2014 als erster Premiumanbieter mehr als eine halbe Million Kunden erreichen.

Wir sind sehr gut von der Startlinie dieses Jahres weggefahren: Im Januar und Februar haben wir insgesamt bereits 242.400 Automobile ausgeliefert und damit den Vorjahreswert um 9,3 Prozent übertroffen.
Besonders unsere Kompaktklasse erweist sich als Kundenmagnet. Die A3-Nachfrage lag um 53 Prozent über dem Vorjahreswert. Und dies, obwohl die neue Generation noch nicht überall verfügbar ist.

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments.
(3/2014)



Der Verkaufsstart der neuen A3-Familie* in China und den USA gehört zu unseren nächsten, wichtigen Markteinführungen dieses Jahres. In beiden Ländern ist die Kompaktklasse in der Verkaufstatistik des Premiummarktes noch unterrepräsentiert. Doch dies ändert sich: In China zum Beispiel wächst dieses Segment mehr als doppelt so schnell wie der Premiummarkt insgesamt. Vor allem mit der A3 Limousine* werden wir von dieser Entwicklung profitieren. Sie ist das optimale Modell, zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Gleichzeitig stärken wir die Oberklasse mit der neuen Version des A8*. Sie wird dieses Jahr weltweit verfügbar sein – ein wichtiger Schritt, denn zwei Drittel unserer A8-Kunden stammen aus China oder Nordamerika.

Einige unserer besonders sportlichen Modellneuheiten in diesem Jahr sehen Sie hier auf der Bühne. Erstmals gibt es das Cabriolet der A3-Familie als S3* mit quattro. Der Audi S1* ist unser Beweis, dass die Erfolgsformel quattro in jeder Größe aufgeht – das ist reine Fahrfreude made by Audi in Brüssel. Und der neue TT* verkörpert Audi pur.

Vor einer Woche haben in Genf auch unsere Tochtermarken wichtige Modellneuheiten gezeigt: Lamborghini schlägt mit dem Huracán* ein ganz neues Kapitel auf. Er beerbt den Gallardo, den bislang erfolgreichsten Lamborghini der Markenhistorie. Der Huracán erweist sich schon jetzt als würdiger Nachfolger: Mehr als 1.000 Lamborghinifans haben bereits bestellt. Ducati hat die Weltpremiere der neuen Diavel* gefeiert. Sie wird das Geschäft 2014 ebenso stärken wie die neue Monster 1200*, die bereits im November ihre Messepremiere absolvierte.

Doch zurück zu unserer Kernmarke – und hier zu unseren neuen ultra-Modellen. Was steckt hinter diesem Label? Wir haben über die gesamte Modelpalette hinweg eine Effizienz-Meisterschaft gestartet. Als Audi ultra-Modell bezeichnen wir unsere CO₂-Champions in jeder Baureihe. Davon profitieren die Kunden, denn dank des neuen Effizienz-Siegels haben sie Gewissheit, dass sie das sparsamste Modell fahren. Und für uns bei Audi bedeutet ultra einen zusätzlichen Ansporn, mit jeder Modellvariante eine neue Effizienz-Benchmark zu setzen.

2/7 *Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments. (3/2014)



Als „non-plus ultra“ ist unser Ziel dann die CO₂-neutrale Mobilität. Dabei blicken wir über die Nutzungsphase eines Autos hinaus und richten die gesamte Wertschöpfungskette nach diesem Ziel aus. Zum Beispiel stammen 100 Prozent des Stroms, den wir für unser Werk hier in Ingolstadt beziehen, aus regenerativen Quellen.

Meine Damen und Herren,
auch bei der modularen Bauweise unserer Automobile dreht sich alles um Effizienz. Wir ziehen beim Ausbau unserer Modellpalette konsequent sämtliche Synergie-Register. Aktuell entwickeln wir die nächste Evolutionsstufe unseres Modularen Längsbaukastens. Neben unseren Standortprojekten und Investitionen in Zukunftstechnologien gehen wir derzeit somit auch bei unserer Modulstrategie massiv in Vorleistung für zukünftiges Wachstum. Wir säen heute, was wir morgen ernten. Und dennoch werden wir uns 2014 innerhalb unseres strategischen Zielkorridors, also zwischen acht und zehn Prozent Operativer Umsatzrendite, bewegen. Wir fahren einen klaren Kurs des langfristigen, nachhaltigen Erfolgs.

Über die technischen Innovationen, mit denen wir dauerhaft Erfolg sichern, haben wir bereits ausführlich gesprochen. Wie richten wir Audi darüber hinaus für die Zukunft aus? Personell werden wir uns weiter gezielt verstärken. Schwerpunkte sind die Kompetenzfelder Elektromobilität und CO₂-Performance, Vernetzung des Automobils und Leichtbau durch Multi-Materialmix. Alleine in Deutschland stellen wir 2014 rund 1.500 Mitarbeiter neu ein und bieten mehr als 750 Jugendlichen einen Ausbildungsplatz an. Mittelfristig gehen wir auf die neue Marke von 80.000 Mitarbeitern zu.

Parallel gilt es, unsere Prozesse und Strukturen kontinuierlich so weiterzuentwickeln, dass wir selbst in einer Welt nahezu unendlicher Optionen schnell und flexibel auf die Wünsche am Markt reagieren können. Denn der Kunde ist das Maß aller Dinge. Und Flexibilität und Schnelligkeit sind die Wettbewerbsvorteile der Zukunft.

Alle Bereiche der Wertschöpfungskette sind gefordert: Beim Entwickeln unserer Automobile spielen wir als Trumpfkarte unsere Modulbauweise aus. In der Beschaffung geht es darum, die jeweils besten Partner für unsere Innovationsvorhaben zu identifizieren und starke Lieferantenstrukturen um unsere neuen Werke aufzubauen.



„Globalisierung durch Lokalisierung“ heißt hier das Stichwort. Je geringer die räumliche Distanz in der Zulieferkette, desto präziser lassen sich Bauteile „just in time“ und „just in sequence“ bereitstellen. Deshalb beginnen wir zum Beispiel in Mexiko dieses Jahr den Bau eines Lieferantenparks in Werksnähe und schaffen wichtige Voraussetzungen, damit sich unsere Partner vor Ort ansiedeln. Bis zum Produktionsstart des Q5* wollen wir zwei Drittel der Bauteile in Mexiko lokalisieren.

Dann zur Produktion: Je größer die Modellvielfalt, desto flexibler müssen wir mehrere Modelle in einem Werk auf der gleichen Linie fertigen. Auch hier sind unsere modulare Entwicklungsstrategie und das Audi Produktionssystem entscheidende Wettbewerbsvorteile. Aktuell bereiten wir zum Beispiel unsere Fabriken auf den Bau von Plug-in-Hybriden vor. Wir integrieren diese in bestehende Fertigungslinien und brauchen kein eigenes Werk für unsere e-tron-Modelle. So können wir auf regional unterschiedliche Bedürfnisse eingehen und unsere Produktion flexibel der Nachfrage anpassen, ohne dabei hohe Schwankungen der Auslastung zu riskieren. Diese Flexibilität erleichtert es uns, unseren e-tron-Antrieb nun rasch in weitere Segmente und mehrere Fabriken zu skalieren.

Mehr Modelle, mehr Antriebskonzepte, mehr Ausstattungsvarianten – das stellt auch den Vertrieb vor eine knifflige Aufgabe. Die Kunst besteht darin, dem Kunden alle erdenklichen Optionen zu bieten, ihn gleichzeitig mit der Auswahl aber nicht zu überfordern. Unsere Audi City-Schauräume zeigen, wie es geht. Sie sind unser Innovationslabor für den Vertrieb von morgen. Spielerisch erleben Kunden dort die Vielfalt von Audi bis ins Detail. Im Februar haben wir in Berlin unsere dritte Audi City weltweit eröffnet. Weitere werden folgen. Und wir nutzen Elemente der digitalen Audi City-Technik künftig auch im klassischen Handel. Gleichzeitig sind wir überzeugt: Zu einem Premium-Produkt gehört eine Top-Beratung, die individuell auf die Wünsche der Kunden eingeht. Deshalb bleibt der persönliche Kontakt Herzstück im Audi-Vertrieb. Das Beispiel zeigt: Unser Vorsprung durch Technik stellt sich immer in den Dienst des Menschen.



Diesen Ansatz verfolgen wir auch beim pilotierten Fahren. Hier geht es vor allem um mehr Sicherheit und einen besseren Verkehrsfluss auf der Straße. Noch für dieses Jahrzehnt planen wir den Serieneinsatz mit einer Geschwindigkeit bis 60 Stundenkilometer. Als Basis der Entwicklung dienen Fahrerassistenzsysteme, die wir heute schon in Serie anbieten. Anfang des Jahres haben wir auf der Consumer Electronics Show in Las Vegas unser zFAS Board vorgestellt. Dieses neue Steuergerät fasst alle Fahrerassistenzsysteme zusammen – und zwar bei minimalem Platzbedarf im Auto, denn es ist gerade einmal so groß wie ein Tablet Computer. Damit bringen wir das pilotierte Fahren bereits jetzt nah an die Serienreife heran.

Warum erwähne ich dieses Thema noch einmal? Weil wir neben technischen Aspekten immer betont haben, dass auch die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden müssen. Seit wenigen Wochen gibt es dazu nun Gespräche am Runden Tisch zwischen Herstellern, Verbänden, Versicherungen und den betroffenen Bundesministerien. Wir begrüßen diese Initiative sehr und bringen uns aktiv ein. Bereits jetzt steht fest: Es geht um eine Herkulesaufgabe, denn die unterschiedlichsten Rechtsnormen – teilweise ein halbes Jahrhundert alt – sind hiervon grundlegend betroffen. Doch unsere Haltung ist klar: Kneifen gilt nicht. Denn wer – wie wir – die Nummer eins werden will, muss über die Grenzen des eigenen Unternehmens hinausblicken. Zukunft denken heißt eben auch um die Ecke denken. Und ganz gleich ob beim Mitgestalten der Rahmenbedingungen, bei der Internationalisierung unseres Unternehmens, mit zukunftsweisender Technik oder mit faszinierenden Audi-Modellen – wir spielen bei unserem Vorhaben in jeder Disziplin auf Sieg! Vielen Dank.

– Ende –

Kontakt:

Kommunikation Unternehmen – Jürgen De Graeve

Tel. +49 841 89-34084

5/7 *Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments. (3/2014)



Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi A1/S1:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 - 3,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 - 99

Audi A1/S1 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 - 3,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 168 - 99

Audi A3/S3:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 - 3,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 85

Audi A3/S3 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 - 3,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 88

Audi A3/S6 Limousine:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 - 3,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 99

Audi A3/S3 Cabriolet:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 4,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 - 110

Audi A3 Sportback e-tron:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 35

Audi A3 Sportback g-tron:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: CNG 3,3-3,2 kg/100 km, Benzin 5,2 - 5,0 l/100 km
CO₂-Emission kombiniert: CNG 92-88 g/km | Benzin 120 - 115 g/km

A4/S4

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,1 - 4,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 190 - 104

A4/S4/RS46 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7 - 4,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 249 - 109

A4 allroad quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 5,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 - 153

A6/S6

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 - 4,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 225 - 114



A6/S6/RS6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,8 - 4,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 229 - 119

A6 allroad quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 - 6,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206 - 159

A8/S8

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,3 - 5,9;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 264 - 155

Audi Q3/RS Q3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8 - 5,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206 - 137

Audi Q5/SQ5

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 - 5,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199 - 139

Audi Q7

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7 - 7,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 249 - 189

Audi TT/TTS:

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.
Vorläufige Werte: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 4,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 - 110

Lamborghini Huracán LP 610-4:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 290

Ducati Diavel:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 169

Ducati Monster 1200:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 150