



Daimler-Benz  
Geschäftsbericht  
**1980**

# Daimler-Benz-Konzern in Zahlen

	1980	1979	80 : 79 in %
<b>Mitarbeiter</b> (jeweils am Jahresende)	183.392	174.431	+ 5,1
im Inland	146.323	142.164	+ 2,9
im Ausland	37.069 <sup>1)</sup>	32.267	+ 14,9
<b>Personalaufwendungen</b> (in Mill. DM)	9.816 <sup>2)</sup>	7.574	+ 29,6
Personalaufwendungen ohne Altersversorgung <sup>3)</sup> (in Mill. DM)	8.107	7.109	+ 14,0
<b>Produktion</b>			
<b>Personenwagen</b>	429.078	422.159	+ 1,6
<b>Nutzfahrzeuge</b>	272.868	256.467	+ 6,4
im Inland	203.041	188.772	+ 7,6
im Ausland	69.827	67.695	+ 3,1
<b>Umsatz</b> <sup>4)</sup>	31.054	27.367	+ 13,5
im Inland	13.855	12.938	+ 7,1
im Ausland	17.199	14.429	+ 19,2
<b>Investitionen</b>	2.140	1.969	+ 8,7
<b>Abschreibungen</b>	1.447	1.342	+ 7,8
<b>Jahresüberschuß</b>	1.102 <sup>5)</sup>	638	
<b>Ausschüttungssumme</b> <sup>6)</sup>	297	270	+ 10,0
<b>Dividende + Bonus je 50-DM-Aktie</b> (in DM) <sup>6)7)</sup>	10,- +1,-	10,-	

Anmerkung: Der Konzern umfaßt die Daimler-Benz AG sowie die in- und ausländischen Gesellschaften, an deren Kapital die Daimler-Benz AG direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist und die konsolidiert werden.

- 1) Ein Teil des Anstiegs ist auf den Erwerb von Gesellschaften im Ausland zurückzuführen.
- 2) Darin enthalten außerordentliche Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM aufgrund der Neustrukturierung der Altersversorgung für die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG.
- 3) Ohne Aufwendungen für Altersversorgung von 1.709 (davon 1.408 Mill. DM außerordentlicher Aufwand), im Vorjahr 465 Mill. DM.
- 4) Nachfolgende Angaben in Mill. DM.
- 5) Einschließlich aufgelöster Rückstellungen bei der Daimler-Benz AG in Höhe von 391 Mill. DM.
- 6) Vorgeschlagen bzw. gezahlt.
- 7) Zuzüglich 6,19 (i.V. 5,62) DM Steuergutschrift für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Stuttgart

Geschäftsbericht  
und Jahresabschluß

**1980**



# Inhaltsübersicht

	Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 1. Juli 1981	4
	Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	6
Bericht des Vorstands	Lagebericht	11
	Ausblick	25
	Forschung und Entwicklung	33
	Materialwirtschaft	37
	Produktion	39
	Verkaufs- und Kundendienstorganisation	42
	Personal- und Sozialwesen	45
	Beteiligungsgesellschaften	53
	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	
	Bilanz	67
	Gewinn- und Verlustrechnung	73
	Vorschlag über die Gewinnverwendung	76
Bericht des Aufsichtsrats		11
Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	Bilanz zum 31. Dezember 1980	78
	Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1980	80
Konzern-Geschäftsbericht	Erläuterungen zum Konzernabschluß	82
	Konzernbilanz zum 31. Dezember 1980	92
	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1980	94
Anhang	Daimler-Benz in Zahlen - Zehnjahresübersicht -	96
	Produktion und Absatz	98
	Tabellen und Schaubilder zur Entwicklung der Automobilindustrie in wichtigen Ländern	100

# Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 1. Juli 1981, um 10 Uhr, im Museumsgebäude der Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim, Mercedesstraße, stattfindende

## 85. Ordentliche Hauptversammlung

- 1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1980, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1980.**
- 2. Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn von	DM	480.655.400,-
wie folgt zu verwenden:		
3 ⅓% Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM	64.050,-
DM 10,- Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	270.125.970,-
DM 1,- Bonus je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	27.012.597,-
	DM	297.202.617,-
Einstellung in die freien Rücklagen	DM	126.123.788,-
Zusätzlicher Aufwand bei Beschlußfassung nach diesem Vorschlag	DM	57.328.995,-
Bilanzgewinn	DM	480.655.400,-

- 3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands.**  
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die Entlastung zu beschließen.
- 4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats.**  
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die Entlastung zu beschließen.
- 5. Beschlußfassung über die Erhöhung des Grundkapitals gegen Bareinlagen und Satzungsänderung.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, das Grundkapital gegen Bareinlagen wie folgt zu erhöhen, wobei außer dem Beschluß der Hauptversammlung zusätzlich in gesonderter Abstimmung zu fassende Beschlüsse der Stammaktionäre und der Vorzugsaktionäre erforderlich sind:

Das Grundkapital von DM 1.358.955.500,- wird um DM 169.869.500,- auf DM 1.528.825.000,- durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien gegen Bareinlagen mit voller Dividendenberechtigung für 1981 zu pari erhöht.

Die neuen Aktien werden von einem Konsortium unter Führung der Deutschen Bank AG mit der Verpflichtung übernommen, den Aktionären im Verhältnis 8 :1 neue Aktien zum Ausgabepreis von DM 50,- je Aktie im Nennbetrag von DM 50,- zum Bezug anzubieten.

Von dem den Aktionären eingeräumten Bezugsrecht sind lediglich Spitzenbeträge ausgenommen, die nicht mehr auf alle Aktionäre verteilt werden können.

Der Vorstand wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung, die spätestens bis zum 31. Dezember 1981 durchzuführen ist, festzusetzen.

§ 3 der Satzung (Grundkapital) wird § 3 Abs. 1 mit folgendem Wortlaut:

„§ 3. Grundkapital

(1) Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt

DM 1.528.825.000,-.

Es setzt sich zusammen aus:

DM 1.526.903.500,-	Stammaktien, und zwar
1.469.000	Stück über je DM 1.000,-,
397.854	Stück über je DM 100-
und 362.362	Stück über je DM 50-,
DM 1.921.500,	— Vorzugsaktien, und zwar
1.919	Stück über je DM 1.000,-,
22	Stück über je DM 100-
und 6	Stück über je DM 50,-"

#### **6. Beschlußfassung über die Schaffung eines genehmigten Kapitals und Satzungsänderung.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Juni 1986 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder in Teilbeträgen um insgesamt bis zu DM 350.000.000 — durch Ausgabe neuer Stammaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit nicht Spitzenbeträge auszugleichen sind. Die Aktien sollen von Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten.

§ 3 der Satzung (Grundkapital) erhält einen Absatz 2 mit folgendem Wortlaut:

„(2) Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Juni 1986 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder in Teilbeträgen um insgesamt bis zu DM 350.000.000, — durch Ausgabe neuer Stammaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit nicht Spitzenbeträge auszugleichen sind.“

Außer dem Beschluß der Hauptversammlung sind zusätzlich in gesonderter Abstimmung zu fassende Beschlüsse der Stammaktionäre und der Vorzugsaktionäre erforderlich.

#### **7. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1981.**

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1981 zu wählen.

#### **8. Wahl zur Ergänzung des Aufsichtsrats.**

Herr Robert Dhom, Königstein (Taunus), hat zum Ende der Hauptversammlung am 1. Juli 1981 sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, an seine Stelle Herrn Dr. jur. Walter Seipp, Frankfurt (Main), Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG, als Aufsichtsratsmitglied der Aktionäre zu wählen, und zwar für die restliche Amtszeit der übrigen Aufsichtsratsmitglieder.

Der Aufsichtsrat setzt sich nach §§ 96 Abs. 1, 101 Abs. 1 Aktiengesetz und § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Mitbestimmungsgesetz aus je zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Aktionäre und der Arbeitnehmer zusammen.

Die Hauptversammlung ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

# Aufsichtsrat

**Hermann J. Abs, Frankfurt (Main)**  
Ehrenvorsitzender der Deutsche Bank AG

Ehrenvorsitzender

**Dr. rer. pol. Wilfried Guth, Frankfurt (Main)**  
Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG

Vorsitzender

**Herbert Lucy, Mannheim\*)**  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG

stellv. Vorsitzender

**Karl Aspacher, Stuttgart\*)**  
Mitglied des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale

**Dr.-Ing. Hans Bacher, Stuttgart**  
Mitglied der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH

**Willi Böhm, Kandel\*)**

Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth

**Robert Dhom, Königstein (Taunus)**

**Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf**  
Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter der Friedrich Flick KG

**Prof. Dr. jur. Gunther Hartmann, Köln**  
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG

**Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen, Düsseldorf**  
Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG

**Erich Hirth, Gaggenau\*)**  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Gaggenau

**Rudolf Kuda, Frankfurt (Main)\*)**  
Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall

**Hugo Lotze, Reinhardshagen\*)**  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Kassel

**Dr. jur. Heribald Närgel, München**  
Mitglied des Vorstands der Siemens AG

**Dr. rer. pol. Wolfgang Rölller, Frankfurt (Main)**  
Mitglied des Vorstands der Dresdner Bank AG

**Alfred Schaible, Renningen\*)**  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Sindelfingen

**Franz Steinkühler, Stuttgart\*)**  
Bezirksleiter der IG Metall

**Dipl.-Ing. Maria-Christine Fürstin von Urach, Stuttgart\*)**  
Abteilungsleiterin

**Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf**

**Bernhard Wurl, Hofheim (Taunus)\*)**  
Stellvertretender Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall

**Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München (ab 2. Juli 1980)**

Am 2. Juli 1980 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

**Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart**

Rechtsanwalt

\*) Von den Arbeitnehmern gewählt.



# Vorstand

**Dr. jur. Gerhard Prinz, Stuttgart**  
Vorsitzender

**Prof. Dipl.-Ing. Werner Breitschwerdt, Stuttgart**  
Forschung und Entwicklung

**Heinz C. Hoppe, Stuttgart**  
Vertrieb

**Dr.-Ing. E. h. Werner Niefer, Stuttgart**  
Produktion

**Dr. jur. Richard Osswald, Stuttgart**  
Gesamtes Personal- und Sozialwesen, Verwaltung

**Edzard Reuter, Stuttgart**  
Finanz- und Betriebswirtschaft

**Walter Ulsamer, Stuttgart (stellvertretend)**  
Materialwirtschaft



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

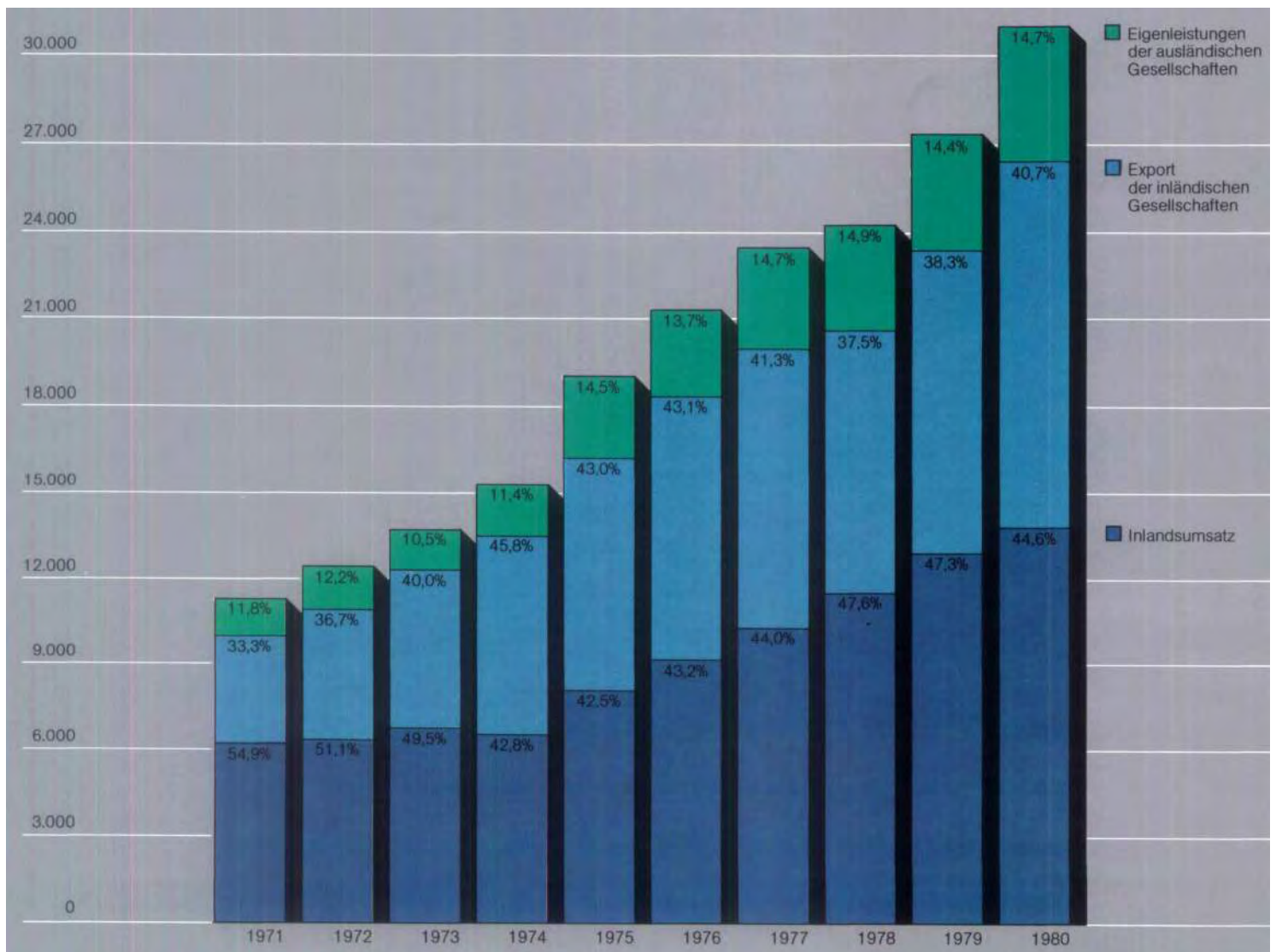


Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

# Umsatz —Konzern

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(Werte in Millionen DM)										
<b>Konzernumsatz</b>	<b>11.343</b>	<b>12.466</b>	<b>13.794</b>	<b>15.283</b>	<b>19.051</b>	<b>21.303</b>	<b>23.496</b>	<b>24.236</b>	<b>27.367</b>	<b>31.054</b>
davon:										
Inlandsumsatz	6.230	6.374	6.821	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855
Auslandsumsatz	5.113	6.092	6.973	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199
davon:										
Eigenleistungen der ausl. Gesellschaften	1.341	1.515	1.457	1.747	2.758	2.916	3.467	3.612	3.955	4.568
Export der inl. Gesellschaften	3.772	4.577	5.516	6.995	8.191	9.190	9.693	9.085	10.474	12.631



# Bericht des Vorstands

an die Aktionäre unserer Gesellschaft

## Lagebericht

Gesamt-  
würdigung

Die weltwirtschaftliche Entwicklung war im Jahre 1980 durch die erneute drastische Ölverteuerung geprägt. Diese verstärkte die Inflationstendenzen, engte die Wachstumsmöglichkeiten der auf Erdölimporte angewiesenen Staaten empfindlich ein und belastete deren Leistungsbilanzen.

Obwohl die ungünstigen Einflüsse die weltweiten Wirtschafts- und Marktbedingungen erheblich verschlechterten, hat sich Daimler-Benz auch im Geschäftsjahr 1980 erfolgreich behauptet. Wir konnten den Absatz von Personenwagen und Nutzfahrzeugen erneut steigern und damit die Position unserer Marke „Mercedes-Benz“ weiter festigen. Der Konzernumsatz stieg um mehr als 13 % auf über 31 Mrd. DM. Die Kapazitäten waren während des ganzen Jahres in allen Unternehmensbereichen voll ausgelastet.

Der gute Geschäftsverlauf begünstigte den Ertrag; ergebnisfördernd haben sich 1980 ferner der hohe Zinsüberschuß sowie Veränderungen der Währungsparitäten im internationalen Geschäft ausgewirkt. Auf der anderen Seite hatten wir erhebliche Steigerungen der Personal- und Materialkosten zu verkraften.

Das ungewöhnliche Zusammentreffen günstiger Umstände führte zu einem insgesamt recht erfreulichen Jahresüberschuß. Dieser ermöglicht eine weitere Stärkung unseres Eigenkapitals, die wir insbesondere im Hinblick auf die vor uns liegenden großen Investitionsaufgaben begrüßen. Darüber hinaus schlugen wir der Hauptversammlung zusätzlich zur Dividende von 10,- DM einen Bonus von 1,- DM je 50-DM-Aktie zur Ausschüttung vor.

### Überblick

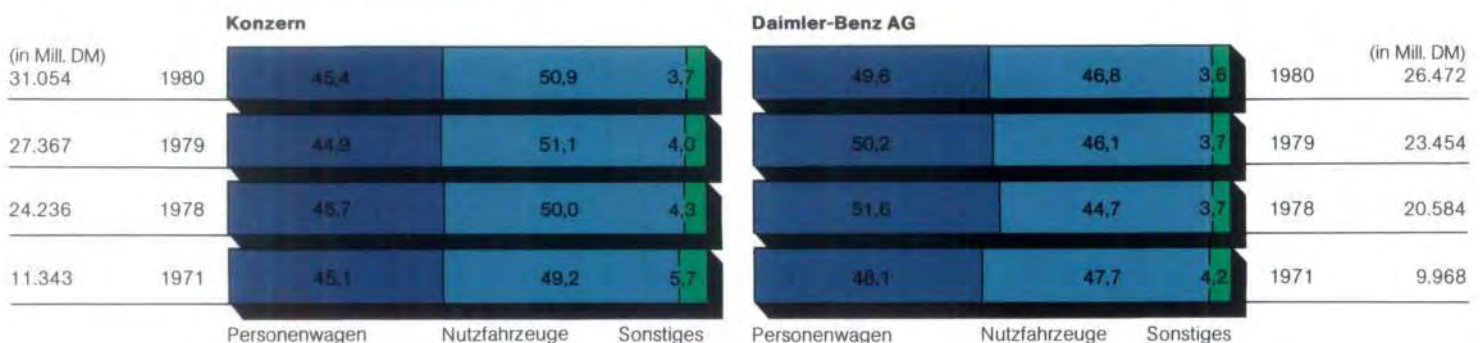
Mit der Steigerung um 3,7 Mrd. DM auf 31,1 Mrd. DM hat sich der Konzernumsatz in den letzten sechs Jahren verdoppelt. Die Geschäftsausweitung im Berichtsjahr haben wir sowohl im Inland als auch im Ausland erzielt. Der Inlandsumsatz nahm um 7,1 % auf 13,9 Mrd. DM zu. Wesentlich stärker hat sich der Auslandsumsatz erhöht, nämlich um 19,2% auf 17,2 Mrd. DM, vor allem wegen einer erheblichen Zunahme der Exporte unserer Inlandswerke.

Die Daimler-Benz AG allein erreichte 1980 einen Umsatz von 26,5 Mrd. DM; die Erhöhung um 12,9% beruht überwiegend auf einem realen Wachstum des Geschäfts. Der Pkw-Umsatz stieg um 11,6% auf 13,1 Mrd. DM, der Nutzfahrzeug-Umsatz um 14,6% auf 12,4 Mrd. DM. Damit haben unsere beiden großen Unternehmensbereiche fast gleichmäßig zur Umsatzsteigerung beigetragen.

Einschließlich des Inlandsgeschäfts erzielten wir nahezu drei Viertel unserer Umsätze auf europäischen Märkten. Die stärkeren Wachstumsimpulse kamen jedoch aus den Ölförderländern. So konnten wir unseren Export in den Nahen Osten und nach Nordafrika-vor allem bei Nutzfahrzeugen-um rd. 1 Mrd. DM auf 2,8 Mrd. DM steigern; damit übertrafen wir das bisher höchste Volumen des Jahres 1975. Größter einzelner Exportmarkt blieben die Vereinigten Staaten; trotz der anhaltenden Schwäche-des amerikanischen Automobilmarktes konnten wir unsere Lieferungen in die USA um 8% auf 2,1 Mrd. DM steigern.

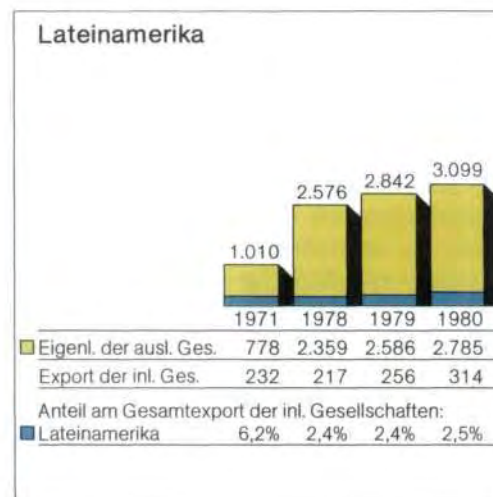
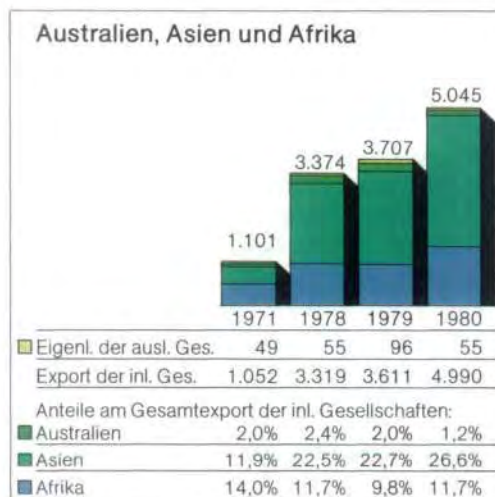
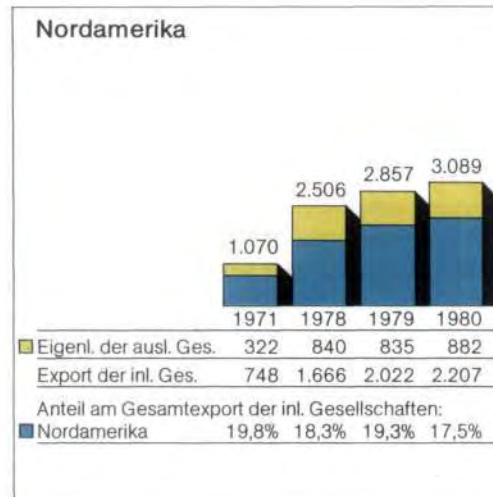
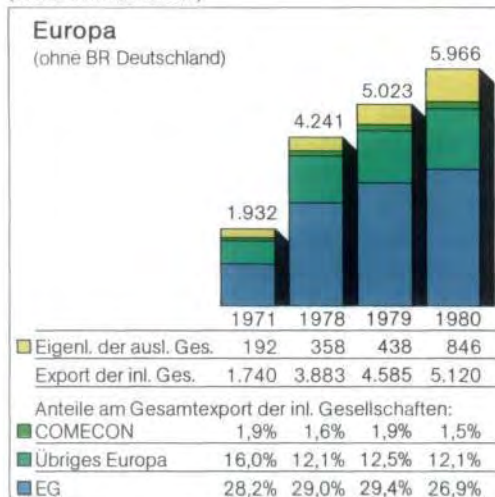
Umsatzanstieg  
auf über  
31 Mrd. DM

### Struktur des Umsatzes in %



## Struktur des Auslandsumsatzes

(Werte in Millionen DM)



### Erfreuliche Ergebnis- entwicklung

Auf das Ergebnis hat sich die volle Kapazitätsauslastung in allen Werken günstig ausgewirkt; die Steigerung der Produktion sowie der größere Anteil höherwertiger Fahrzeuge, vor allem von Schwer-Lastwagen, brachten eine nochmalige Verbesserung unserer Fixkostendeckung. Im außerbetrieblichen Bereich ergab sich ein erheblicher Anstieg der Zinserträge. Soweit diese bei unseren Gesellschaften im Ausland entstanden, gleichen sie allerdings überwiegend nur inflationsbedingte Kaufkraftminderungen im Geldvermögen aus; dies gilt vor allem für Brasilien. Bei der AG stieg der Zinsüberschuß aufgrund weiter erhöhter Liquidität und des hohen allgemeinen Zinsniveaus auf 374 (i. V. 241) Mill. DM.

Beträchtliche Ergebnisbelastungen resultierten 1980 aus den anhaltenden Kostensteigerungen - insbesondere durch wesentlich höhere Energie- und Rohstoffpreise sowie durch Lohn- und Gehaltserhöhungen -; sie konnten mit den vorgenommenen Preisanpassungen nur zum Teil ausgeglichen werden.

Der Jahresabschluß für das Geschäftsjahr 1980 ist in besonderem Maße durch die Neustrukturierung der Altersversorgung für unsere Mitarbeiter im Inland geprägt. Bei der Daimler-Benz Unterstützungskasse konnte wegen der bekannten steuerlichen Begrenzungen das Deckungskapital für die bestehenden Versorgungsverpflichtungen

### Neustrukturierung der Alters- versorgung

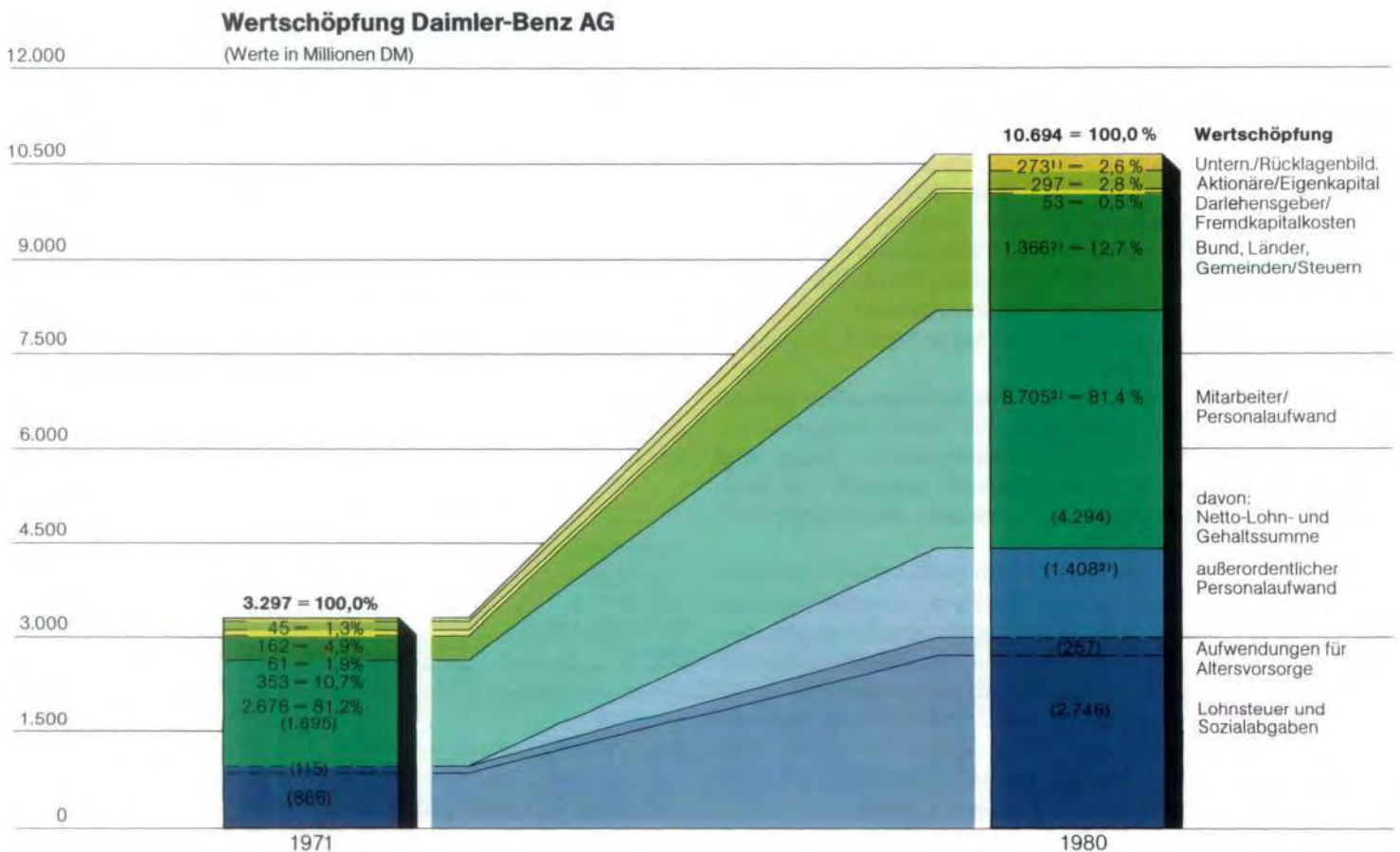
nicht in der versicherungsmathematisch erforderlichen Höhe gebildet werden; zum 31. Dezember 1980 hätte sich auf der Basis der bereits früher erteilten Zusagen eine Unterdeckung von rd. 1,4 Mrd. DM ergeben. Da wir jedoch nach der arbeitsgerichtlichen Rechtsprechung davon ausgehen müssen, daß die Daimler-Benz AG als Trägerunternehmen letztlich für die Versorgungsansprüche haftet („Durchgriffshaftung“), haben wir unsere Altersversorgung umstrukturiert und teilweise Versorgungszusagen seitens der Daimler-Benz AG direkt erteilt. Diese Maßnahme führte im vorliegenden Jahresabschluß dazu, die Deckungslücke zum Zwecke einer betriebswirtschaftlich zutreffenden Abgrenzung künftiger Aufwendungen - durch eine entsprechende zusätzliche Pensionsrückstellung zu schließen. Mit dieser notwendigen bilanziellen Vorsorge war im Berichtsjahr eine

ertragsteuerliche Entlastung von rd. 875 Mill. DM verbunden, die sonst erst in späteren Jahren eingetreten wäre.

Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung konnte eine in früheren Jahren wegen der Unterdeckung, die bei der Unterstützungskasse bestand, gebildete, versteuerte Rückstellung in Höhe von 391 Mill. DM aufgelöst werden. Der daraus resultierende außerordentliche Ertrag erhöhte den Jahresüberschuß; er wurde im gesetzlich zulässigen Rahmen zur Aufstockung der Offenen Rücklagen verwendet.

Für den Konzern ergibt sich rechnerisch ein Jahresüberschuß von 1.102 Mill. DM, für die AG von 961 Mill. DM. Der mit dem Vorjahr vergleichbare Jahresgewinn stieg im Konzern von 638 Mill. DM auf 711 Mill. DM, bei der Daimler-Benz AG allein um 5,6% auf 570 (i. V. 540) Mill. DM.

Jahres-  
überschuß



<sup>1)</sup> Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mill. DM.

<sup>2)</sup> Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM.

Vorschläge  
an die Haupt-  
versammlung

Die günstige Gesamtentwicklung und das Zusammenwirken der erwähnten ertragssteigernden Faktoren sowie die Berücksichtigung der im Jahresabschluß getroffenen außerordentlichen Maßnahmen haben uns veranlaßt, unseren Aktionären eine Dividende von wieder 10 - DM und zusätzlich einen Bonus von 1,- DM je 50-DM-Aktie vorzuschlagen; damit würde sich der Ausschüttungsbetrag um 10% von 270 Mill. DM auf 297 Mill. DM erhöhen.

Zur weiteren Stärkung der Eigenkapitalbasis schlagen wir vor, einen zusätzlichen Betrag von 126 Mill. DM den Offenen Rücklagen zuzuweisen, ferner das Grundkapital im Verhältnis 8 : 1 zu pari zu erhöhen; die jungen Aktien sollen für das Geschäftsjahr 1981 voll dividendenberechtigt sein.

Im Sinne finanzieller Vorsorge und zu einer weiteren Erhöhung der unternehmerischen Flexibilität beantragen wir ein genehmigtes Kapital in Höhe von 350 Mill. DM.

Besondere  
Ereignisse

Als für unser Unternehmen bedeutende Ereignisse und Entwicklungen des Berichtsjahres heben wir hervor:

Unser Pkw-Programm erhielt durch die Neue S-Klasse, die eine positive Resonanz im In- und Ausland fand, einen starken - und für unser Image wichtigen - neuen Akzent. Die modernen 4-Zylinder-Benzinmotoren für die Modelle 200 und 230 E und die daraus abgeleiteten Coupes und T-Modelle, die wir im Juni 1980 auf den Markt brachten, verbinden fortschrittliche Technik mit zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit; trotz höherer Leistung sind sie erheblich sparsamer im Verbrauch.

Von unserer Neuen Generation schwerer Lastwagen mit ihrem breitgefächerten Angebot leistungsstarker Saug- und Turbo-Dieselmotoren erwarten wir eine Ausdehnung unseres Wettbewerbsvorsprungs.

Ein elektronisch gesteuertes Anti-Blokier-System (ABS) wird nunmehr auch für unser Nutzfahrzeug-Programm angeboten.

In Belgien und in den Niederlanden haben wir den Vertrieb unserer Produkte in eigene Regie übernommen und uns in Österreich und in der Schweiz maßgeblich an Vertriebsgesellschaften beteiligt. Dadurch sind wir noch näher am Markt.

In Nigeria ist das gemeinsam mit nigerianischen Partnern errichtete Lkw-Montagewerk eingeweiht worden. Die erforderlichen ckd-Teilesätze (Montageteile) werden von unseren Inlandswerken geliefert.

In Spanien haben wir die Kapitalmehrheit an der Mercedes-Benz Espana S. A. (früher: „MEVOSA“) übernommen und so unseren unternehmerischen Einfluß auf die Herstellung und den Vertrieb von Nutzfahrzeugen und Industriemotoren dieser Gesellschaft verstärkt.

Im Staate Virginia in den USA wurde ein Montagewerk für mittelschwere Mercedes-Lkw in Betrieb genommen. Die Zulieferteile werden vor allem von unserer Produktionsgesellschaft in Brasilien beige- stellt. Der beabsichtigte Erwerb des Schwer-Lkw-Herstellers Freightliner ist ein weiterer wichtiger Schritt zum Ausbau unserer Nutzfahrzeug-Aktivitäten in den USA.

Unser Investitionsprogramm haben wir 1980 planmäßig weitergeführt. Im Konzern wurden 2,1 Mrd. DM in Sachanlagen investiert, davon 1,7 Mrd. DM in den inländischen Werken und Niederlassungen.

Schwerpunkte unserer Investitionen im Inland lagen bei der Ergänzung und Weiterentwicklung unserer Fahrzeugprogramme und Aggregate sowie dem weiteren Ausbau des Verkaufs- und Kundendienstnetzes. In der Fertigung wurden Engpässe beseitigt, die Kapazitäten erhöht, die Einrichtungen zum Schutz der Umwelt weiter verbessert und eine Reihe von Produktionsabläufen höher mechanisiert - dies nicht zuletzt zur Entlastung unserer Mitarbeiter von schwerer körperlicher Arbeit.

Die Sachinvestitionen im Inland verteilen sich auf die Bereiche:

	1980		1979	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	937	56	1.111	64
Nutzfahrzeuge	398	24	346	20
Niederlassungen	112	6	81	5
Entwicklung, Versuch	104	6	56	3
Leasing	132	8	149	8
	1.683	100	1.743	100

Der leichte Rückgang gegenüber dem Vorjahr steht im Zusammenhang mit der Bauverzögerung bei einigen Großprojekten.

Weltweit  
2,1 Mrd. DM  
Sachanlage-  
investitionen



Investitions-  
finanzierung  
aus eigenen  
Mitteln

Im Ausland betrafen die Investitionen von zusammen rd. 0,4 Mrd. DM vor allem unsere Gesellschaft in Brasilien, den erwähnten Erwerb der Vertriebsgesellschaften in Belgien und in den Niederlanden sowie unsere spanische Gesellschaft.

Die Investitionen in Sach- und Finanzanlagen sowie die Ausweitung des Geschäftsvolumens konnten auch im Berichtsjahr durch im Unternehmen erwirtschaftete Mittel finanziert werden. Die Vermögens- und Kapitalstrukturen sind weiterhin ausgewogen.

Im Berichtsjahr haben wir im Konzern etwa 9.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Zum Jahresende beschäftigten wir weltweit 183.392 Mitarbeiter, davon 146.323 im Inland.

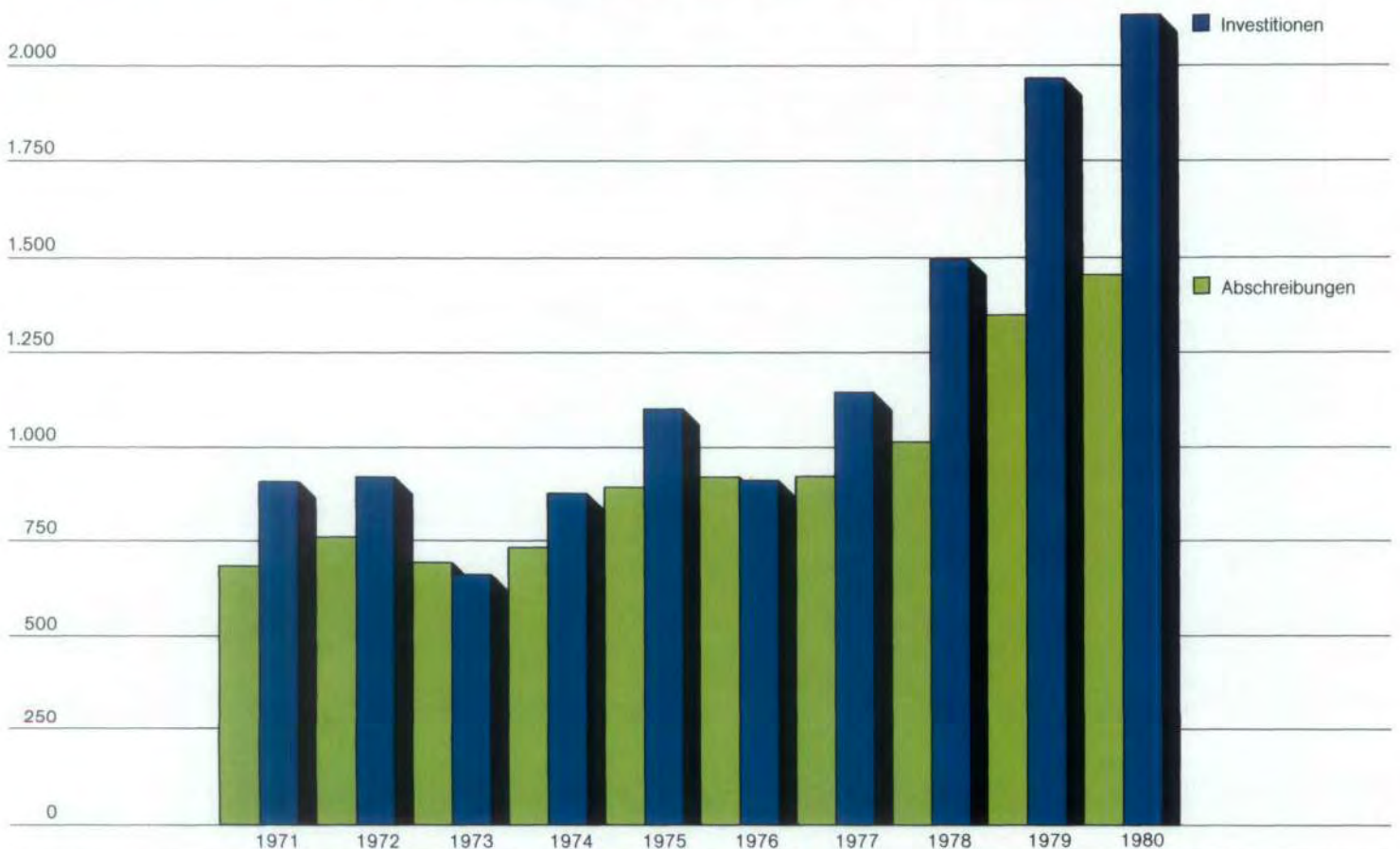
9.000 neue  
Arbeitsplätze

Wir danken allen Mitarbeitern sowie ihren Vertretern in den Betriebsräten und im Gesamtbetriebsrat für ihre konstruktive und erfolgreiche Mitarbeit. Für viele war 1980 ein schwieriges Jahr, das große Anstrengungen, den Willen zur Zusammenarbeit sowie gegenseitiges Verständnis verlangte. Dies möchten wir auch hier hervorheben und anerkennen.

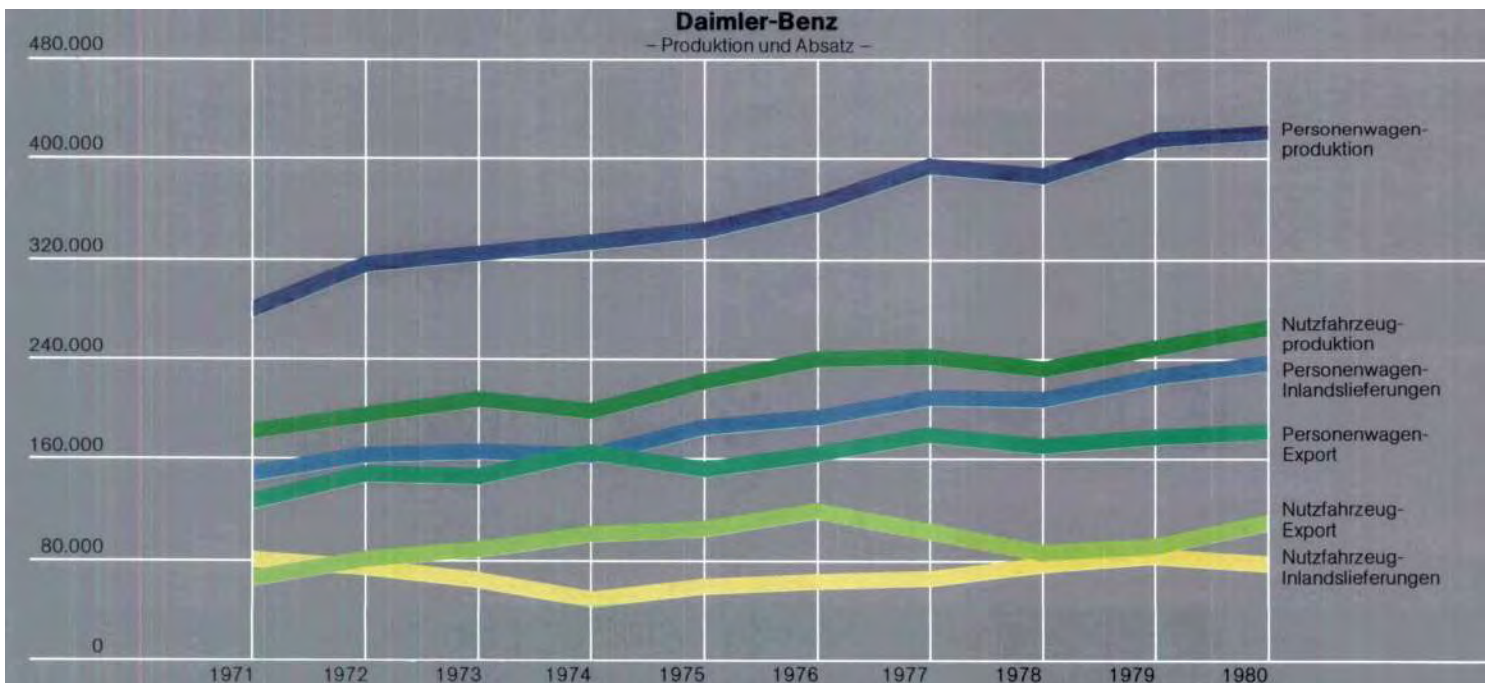
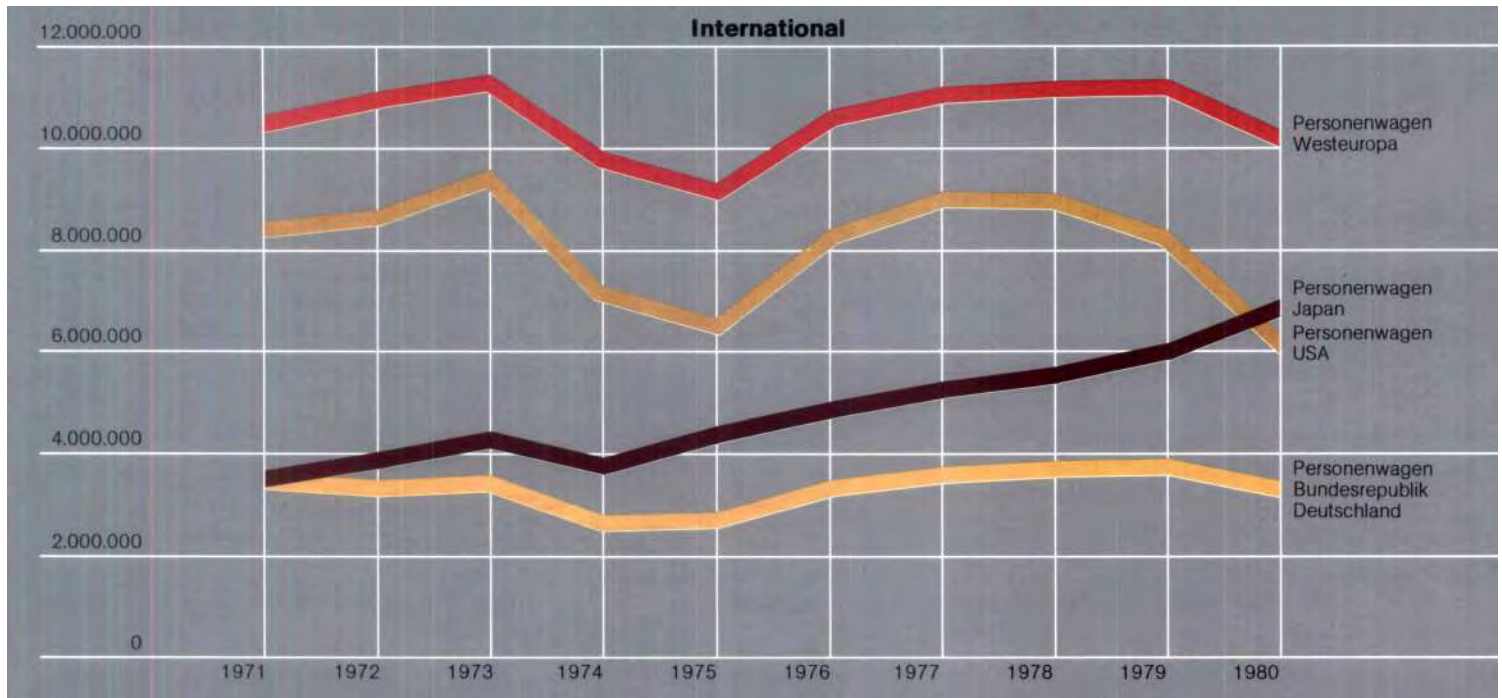
### Investitionen und Abschreibungen – Konzern

(Werte in Millionen DM)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<b>Investitionen</b>	<b>906</b>	<b>915</b>	<b>654</b>	<b>871</b>	<b>1.096</b>	<b>908</b>	<b>1.140</b>	<b>1.498</b>	<b>1.969</b>	<b>2.140</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>677</b>	<b>760</b>	<b>688</b>	<b>731</b>	<b>884</b>	<b>917</b>	<b>918</b>	<b>1.013</b>	<b>1.342</b>	<b>1.447</b>



# Automobilproduktion 1971 - 1980



Anmerkung: Nutzfahrzeug-Produktion Konzern

**Pkw-Nachfrage  
weltweit  
rückläufig**

**Personenwagen**

Die verschlechterte weltwirtschaftliche Entwicklung und der Konjunkturabschwung in der Pkw-Nachfrage waren für nahezu alle wichtigen Pkw-Märkte bestimmend. Die Produktion von Personenwagen ging weltweit um 7% auf 29,2 Mill. Fahrzeuge zurück. Durch die Notwendigkeit, sich weitgehend auf kompakte und wirtschaftlichere Fahrzeuge - wie sie europäischen Verhältnissen entsprechen - umzustellen, wurde die amerikanische Automobilindustrie hart getroffen; sie mußte ihre Produktion um 24% auf 6,4 Mill. zurücknehmen, den niedrigsten Stand seit 1961. Damit wurde die amerikanische Pkw-Produktion 1980 rein zahlenmäßig erstmals von der japanischen (7 Mill. Pkw) überholt.

Die japanische Pkw-Industrie konnte ihre Exporte erneut stark ausweiten; für sie sind die Vereinigten Staaten weiterhin das wichtigste Abnehmerland. Ein bedeutsames Merkmal für die Strukturverschiebungen in der internationalen Automobilindustrie ist auch der Rückgang des Anteils der USA an der gesamten Weltproduktion von 32,7% im Jahre 1971 auf 21,8% im Jahre 1980. In diesem Zeitraum hat sich der Anteil Westeuropas von 40,7% auf 35,6% (darunter Bundesrepublik Deutschland von 14,1% auf 12,1%) vermindert. Demgegenüber stieg der Anteil Japans von 14,2% auf 24,1%.

**Bundesrepublik:  
Neuzulassungen  
-7,5 %**

In der Bundesrepublik Deutschland lagen die Neuzulassungen mit 2,43 Mill. Pkw um 7,5% unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Der Rückgang entspricht - nach Jahren starker Absatzausweitung - der erwarteten Annäherung an den längerfristigen Trend der Nachfrage. Während im Berichtsjahr 11 % weniger Fahrzeuge deutscher Marken neu zugelassen wurden, erzielten die ausländischen Fabrikate eine Steigerung um 5%; sie erhöhten damit ihren Anteil am deutschen Pkw-Markt auf 26,3 (i.V. 23,2)%. Dieser Zuwachs kam ausschließlich der japanischen Automobilindustrie zugute; sie hat 1980 in der Bundesrepublik 70% mehr Fahrzeuge als ein Jahr zuvor verkauft. Der Marktanteil hat sich mit 10,4 % fast verdoppelt. Er ist erstmals höher als derjenige der französischen Hersteller (9,4%).

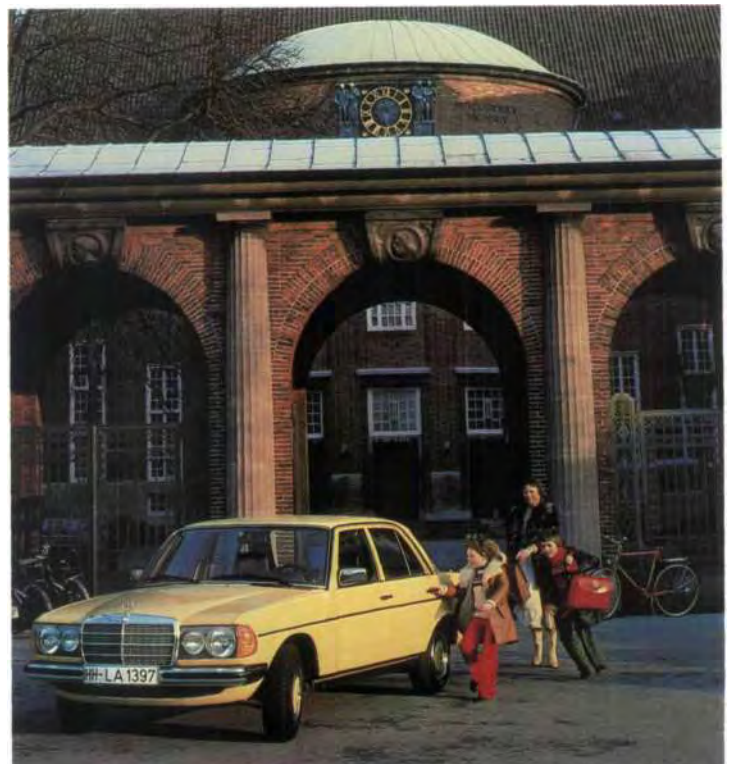
Von den Auslandsmärkten, die im Vorjahr noch einen Ausgleich für die Rückgänge im Inland gebracht hatten, gingen 1980 kaum belebende Impulse aus. Der deutsche Pkw-Export nahm um 6,2% auf 1,87 Mill. Fahrzeuge ab. Als Folge der geringeren Absatzmöglichkeiten sank die Beschäftigung in der deutschen Pkw-Industrie; einige Hersteller mußten Kurzarbeit einführen. Insgesamt verminderte sich die deutsche Pkw-Fertigung um 10,5% auf 3,52 Mill. Fahrzeuge - ein Volumen, das schon 1970 einmal erreicht worden war.

Rückgang der Exporte um 6%

Demgegenüber hat sich im Pkw-Bereich von Daimler-Benz auch 1980 das kontinuierliche Wachstum fortgesetzt. Wir konnten als einziger deutscher Hersteller die Neuzulassungen im Inland erhöhen, und zwar um 2,9% auf 241.000 Pkw. Damit stieg unser Marktanteil auf über 10 (i. V. 9,1) %. Mit der Neuen S-Klasse ist es uns gelungen, dem bei allen anderen Herstellern deutlich rückläufigen Trend im oberen Marktsegmenterfolgreich entgegenzuwirken; die Neuzulassungen von Mercedes-Benz-Modellen der S-Klasse sowie der SL- und SLC-Typenreihe stiegen um etwa ein Viertel.

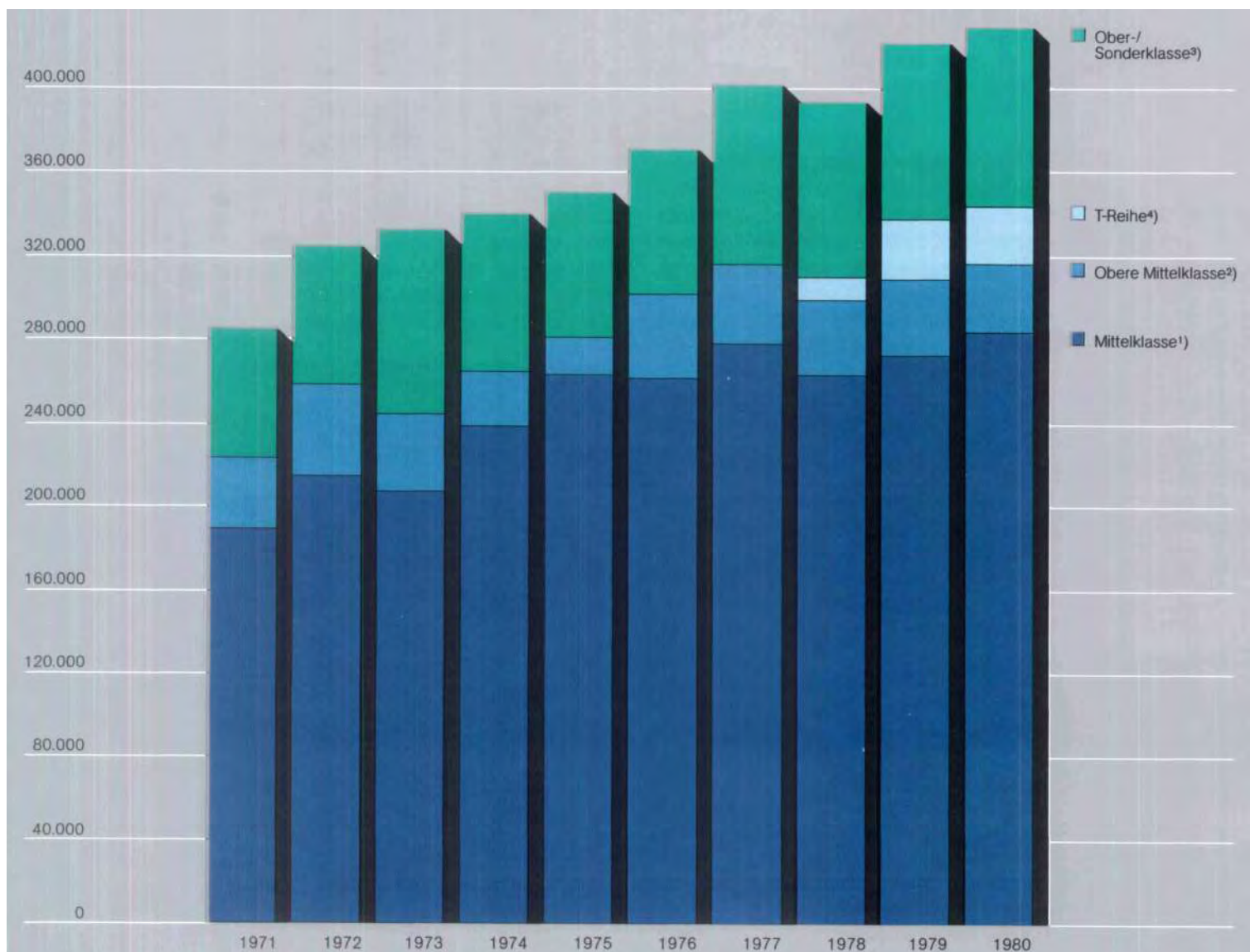
**Daimler-Benz:  
Weiteres  
Wachstum**

*Leistungsfähiger  
und sparsamer.  
Das sind die Haupt-  
merkmale der  
neuen 4-Zylinder-  
Benzinmotoren für  
die Pkw-Typen  
200 und 230 E*



# Personenwagen-Produktion

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1980 : 71
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>284.230</b>	<b>323.878</b>	<b>331.682</b>	<b>340.006</b>	<b>350.098</b>	<b>370.348</b>	<b>401.255</b>	<b>393.203</b>	<b>422.159</b>	<b>429.078</b>	<b>+ 51,0%</b>
davon:											
Mittelklasse <sup>1)</sup>	189.076	214.317	206.549	239.668	262.966	262.062	278.411	262.773	273.055	283.346	
Obere Mittelklasse <sup>2)</sup>	34.452	44.170	37.071	25.536	17.375	35.188	37.736	36.742	35.742	33.509	
Ober-/Sonderklasse <sup>3)</sup>	60.702	65.391	88.062	74.802	69.757	73.098	85.108	83.107	84.957	84.993	
T-Reihe <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	10.581	28.405	27.230	



1) Typen 200-250 und 200 D-300 D  
 2) Typen 280-280 E, 230 CE-280 CE und 300 CD  
 3) Typen ab 280 S und SL  
 4) Typen 200 T-280 TE und 240 TD-300 TD

in den Vorjahren jeweils entsprechende Typen



*Die Neue S-Klasse: Durch aerodynamische Optimierung konnte der Luftwiderstand der Fahrzeuge auf einen für Serienlimousinen besonders niedrigen Wert gesenkt werden.*

Unseren Pkw-Export konnten wir 1980 um 2,7% auf 188.000 Fahrzeuge erhöhen. In den USA haben wir unsere Verkäufe um 2% auf 53.800 nochmals gesteigert, obwohl der Gesamtmarkt um 16% zurückging. Zu diesem Erfolg haben unsere Diesel-Fahrzeuge wesentlich beigetragen. Etwa die Hälfte unseres Exports lieferten wir in europäische Länder; in Italien, Belgien, der Schweiz und Finnland erreichten wir hohe Zuwachsraten.

Aufgrund der im Vergleich zur Branche sehr guten Absatzsituation im In- und Ausland konnten wir 1980 unsere Pkw-Produktion von 422.159 um 1,6% auf 429.078 Fahrzeuge erhöhen. Der größere Teil des Zuwachses entfiel auf Diesel-Typen; sie erreichten einen Anteil von 48,4% an der Produktion. Die Nachfrage nach Diesel-Modellen hat sich in den jüngsten Monaten

erneut stark gefestigt. Dabei spielen die - im Vergleich zum Benzin - günstigeren Preise für Diesel-Kraftstoff, der niedrigere Verbrauch sowie die herausragende Dauerhaltbarkeit in Verbindung mit dem hohen Wiederverkaufswert unserer Fahrzeuge eine beherrschende Rolle.

In der S-Klasse, die wesentliche Fortschritte in der Wirtschaftlichkeit mit gesteigertem Gebrauchsnutzen verbindet, haben sich die neuentwickelten Leichtmetall-Motoren (V-8 mit 3,8 und 5,0 Liter Hubraum) voll bewährt. Zusammen mit der für eine Serienlimousine besonders günstigen Aerodynamik der Karosserie, neu entwickelten automatischen 4-Gang-Getrieben sowie der Verwendung von gewichtssparenden Werkstoffen führten sie zu einem um mehr als 10% geringeren Kraftstoffverbrauch. Der neue Mercedes 500 SE/SEL

**Neuheiten im Pkw-Programm**

**429.000  
Mercedes-Pkw  
hergestellt**



*Raum und Leistung nach Wunsch. Die Mercedes-T-Reihe mit sechs Modellen, darunter der 300 TD mit Turbo-Dieselmotor.*



wurde von den Lesern einer führenden Automobil-Zeitschrift zur "besten Limousine aller Klassen" gewählt.

Mit unseren Mitte des Jahres herausgebrachten 4-Zylinder-Benzinmotoren konnten wir technische Neuerungen einführen, die Verbrauchsverminderungen bis zu 13 % ermöglichen. Diese Fortschritte konnten wir durch verbesserte Wirkungsgrade der Motoren sowie durch eine optimierte Abstimmung von Motor, Getriebe und Achsübersetzung erzielen.

Mit dem neuen Modell 300 TD Turbo-Diesel haben wir unser T-Programm (Touristik und Transport) um eine attraktive Variante ergänzt. Diese zeichnet sich durch hohe Fahrleistungen und einen niedrigen Kraftstoffverbrauch aus.

Gleichfalls wurde der 3-Liter-Dieselmotor mit Turboaufladung an die für die USA bestimmten Typen der Neuen S-Klasse angepaßt. Die größte amerikanische Motorzeitschrift vergab die Prädikate „Importauto des Jahres“ und „bestes Serienauto der Welt“ an den Mercedes 300 SD und damit erstmals an ein Diesel-Fahrzeug.

Im März 1980 haben wir auf dem Genfer Automobilsalon unsere weiterentwickelten neuen Modelle der Sonderklasse vorgestellt. Die Typen 380 SL/SLC und 500 SL/SLC sind seitdem mit den neuen 8-Zylinder-Leichtmetall-Motoren und der neuen 4-Gang-Automatik der S-Klasse ausgerüstet. Auch bei diesen Fahrzeugen konnte durch Steigerung der Wirkungsgrade sowie verfeinerte Abstimmung zwischen Motor, Getriebe und Achsantrieb der Kraftstoffverbrauch bei höherer Fahrleistung gesenkt werden.

*Daimler-Benz arbeitet intensiv auf dem Gebiet alternativer Antriebe und Kraftstoffe - von der Forschung bis zum praktischen Versuchseinsatz.*

**Gutes Nutz-  
fahrzeugjahr  
außer in den  
USA**

**Nutzfahrzeuge**

Bei einer noch guten Konjunktur für Investitionsgüter und einer beträchtlichen Nachfrage aus den Ölförderstaaten sind Absatz und Produktion von Nutzfahrzeugen in den meisten Ländern gestiegen. Nicht so in den USA: Geringe Kapazitätsauslastung und schlechte Absatzerwartungen haben die Investitionsneigung beeinträchtigt. Im größten Nutzfahrzeugmarkt der Welt ging die Nachfrage dramatisch zurück; so wurden die amerikanischen Hersteller gezwungen, ihre Produktion um 46% auf 1,6 Mill. Fahrzeuge herabzusetzen. Gemessen an den Stückzahlen ist die amerikanische Produktion auf weniger als die Hälfte der japanischen gesunken; allerdings muß hierbei der in Japan hohe Anteil von kleinen Typen berücksichtigt werden, die eng aus der Pkw-Großserienfertigung abgeleitet sind.

Insbesondere aufgrund des Rückgangs in den USA sank die Produktion weltweit um 8% auf 9,6 Mill. Nutzfahrzeuge.

In der Bundesrepublik Deutschland stieg der Nutzfahrzeugabsatz 1980 noch um 3,1 % auf 175.527 Einheiten. Allerdings schwächte sich die zunächst noch gute Nachfrage aus dem gesamten Investitionsgüterbereich - und hier in erster Linie der Bauwirtschaft- im Verlaufe des Jahres ab. Der Anteil derausländischer Fahrzeuge hat sich - bei starker Zunahme der Transporter - auf 16,4 (i.V. 15,3)% erhöht.

Auf den Auslandsmärkten konnten sich die deutschen Nutzfahrzeuge trotz weiter verschärften Wettbewerbs gut behaupten. Der Export stieg um 18,3% auf erstmals über 210.000 Einheiten. Die hohe Auslandsnachfrage ermöglichte eine Steigerung der Produktion um 12,8%; diese erreichte mit 357.619 Einheiten ihren bisher höchsten Stand.

Trotz voller Beschäftigung unserer Werke konnten wir 1980 nicht allen Lieferwünschen entsprechen. Im Konzern stieg die Produktion um 6,4% auf 272.868 Nutzfahrzeuge. Unsere Inlandswerke haben erstmals mehr als 200.000 Einheiten hergestellt (+ 7,6%), unsere südamerikanischen Tochtergesellschaften 69.827 Einheiten (+ 3,1 %); ein Streik in der brasilianischen Fabrik hat hier einen größeren Zuwachs verhindert.

**Weltweit  
273.000  
Mercedes-  
Nutzfahrzeuge**

Die Neuzulassungen von Mercedes-Nutzfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland erreichten mit 85.845 (i. V. 87.846) fast den hohen Stand des Vorjahres. Eine Zunahme (+ 2% auf 26.600 Einheiten) konnten wir bei den Transportern (bis 4 t zulässiges Gesamtgewicht) erzielen. Bei den Schwer-Lkw wirkte sich im Verlauf des Jahres die Konjunkturabschwächung in der Bauwirtschaft aus.

Den Export konnten wir - über die gesamte Breite unseres Programms - um 21,9% auf 105.526 Lkw steigern; besonders stark war die Nachfrage aus den OPEC-Ländern und aus einigen Staaten Afrikas.

Auch in Westeuropa vermochten wir, in einigen wichtigen Märkten-beispielsweise in Italien und der Schweiz - den Absatz erheblich zu erhöhen. Als größter europäischer Hersteller von Lkw über 6 t hat Daimler-Benz in Westeuropa einen Marktanteil von rd. 25% und bei Lkw insgesamt von 11%.

Bei unseren Nutzfahrzeugen steht die Wirtschaftlichkeit-hohe Transportleistung und sparsamer Kraftstoffverbrauch - ganz im Vordergrund. Schwerpunkt unserer Entwicklungsaufgabe war 1980 neben der Verbesserung der schon günstigen spezifischen Verbrauchswerte unserer Motoren vor allem die noch verfeinerte Anpassung von Motor, Getriebe und Achsübersetzung an die unterschiedlichen Fahrzeugtypen und Einsatzbedingungen. Die Motorenpalette wurde um turboaufgeladene V-8-Motoren mit günstigem Drehmoment-Verlauf ergänzt. Mit der Turboaufladung allein erreichen sie eine Leistung von 243 kW (330 PS); zusätzlich mit Ladeluftkühlung ausgestattet leistet unser stärkster Nutzfahrzeug-Motor 276 kW (375 PS).

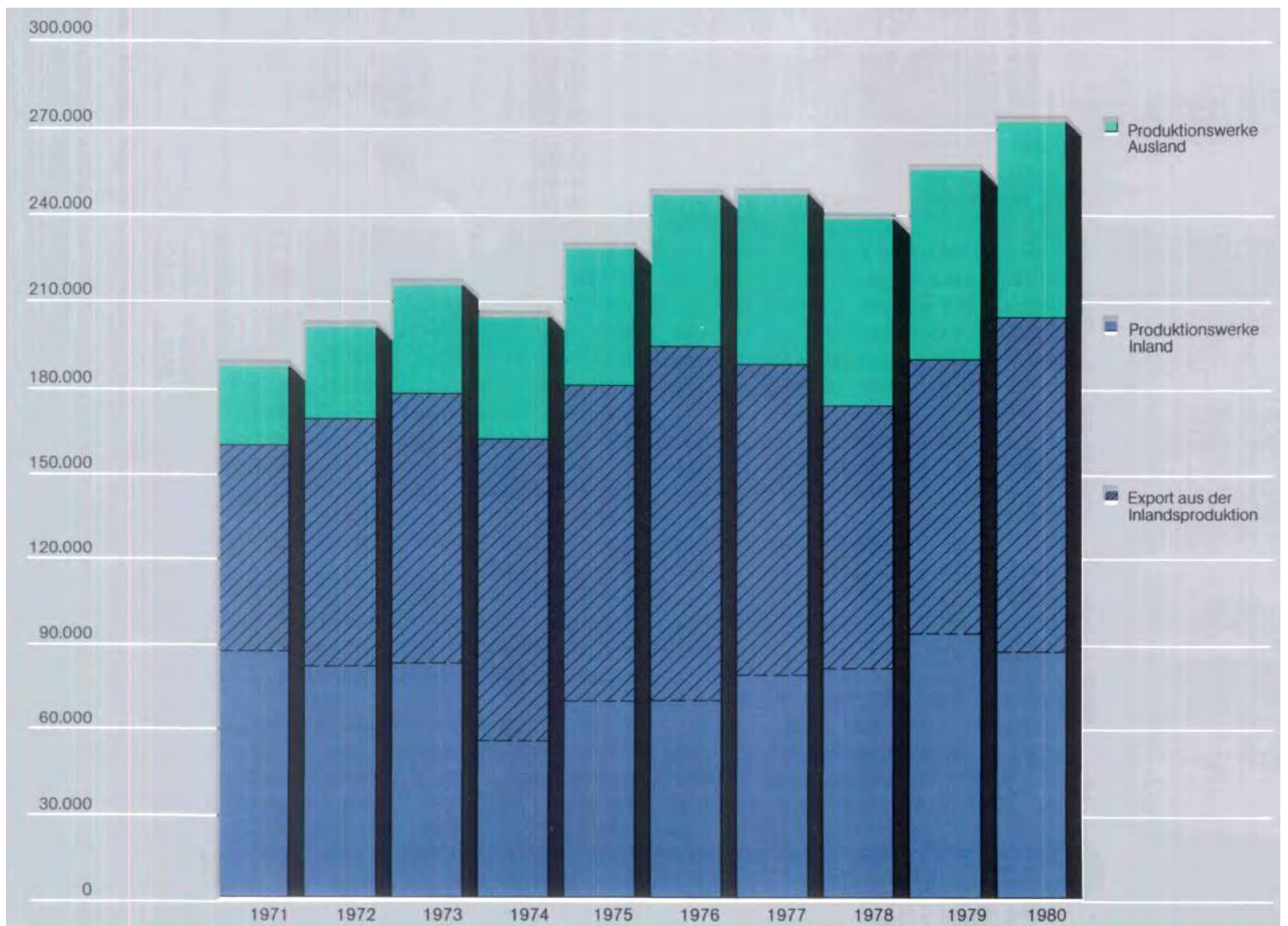
**Neuheiten im  
Nutzfahrzeug-  
Programm**

Im Omnibusbereich entwickelte sich das Verkaufsgeschäft weiterhin gut. Im Inland konnten wir 3.186 (i. V. 2.694) Fahrzeuge, vor allem Linienbusse für den öffentlichen Nahverkehr, absetzen; allerdings sind gerade in dieser Sparte die Erlöse höchst unbefriedigend. Im Export haben wir - nach dem schon hohen Zuwachs im Vorjahr (+ 26,1 %) - unseren Absatz nochmals um 2,6% auf 6.347 Einheiten gesteigert und

**Omnibusse**

# Nutzfahrzeug-Produktion

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1980 : 71
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>188.095</b>	<b>201.937</b>	<b>215.935</b>	<b>205.344</b>	<b>229.302</b>	<b>247.756</b>	<b>248.100</b>	<b>239.702</b>	<b>256.467</b>	<b>272.868</b>	<b>+ 45,1%</b>
INLAND	159.677	168.482	177.061	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	+ 27,2%
davon:											
Transporter											
bis 4 t <sup>1)</sup>	35.524	47.447	45.292	30.597	29.975	41.878	40.257	47.333	51.815	53.353	
über 4 bis 6 t <sup>1)</sup>	38.176	35.536	36.256	24.726	25.470	29.906	30.358	26.481	28.270	30.624	
Lastwagen											
über 6 bis 8 t <sup>1)</sup>	14.018	16.560	18.012	13.953	15.924	18.658	18.228	18.746	17.141	17.213	
über 8 bis 15,9 t <sup>1)</sup>	31.143	28.555	31.166	33.465	34.007	32.330	28.940	23.721	24.242	29.047	
ab 16 t <sup>1)</sup>	24.479	21.994	26.424	34.789	53.831	47.844	48.375	39.310	48.625	53.241	
Omnibusse	8.047	10.997	12.100	13.726	13.344	12.824	11.595	8.210	8.529	9.643	
Unimog und MB-trac	8.290	7.393	7.811	10.144	7.454	9.764	9.545	9.300	10.150	9.920	
Export aus der Inlandsproduktion	73.580	87.476	95.570	107.468	111.575	124.965	110.100	93.163	97.022	116.431	+ 58,2%
AUSLAND	28.418	33.455	38.874	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	+ 145,7%



<sup>1)</sup> zulässiges Gesamtgewicht





*Mercedes-Benz G.  
Ein Geländewagen-  
programm mit  
4 Motoren,  
2 Radständen,  
3 Aufbauten und  
zahlreichen Aus-  
stattungsvarianten.*

unsere führende Position auf wichtigen Märkten gefestigt. In den Inlandswerken Mannheim, Düsseldorf, Bremen und Würth wurden 9.643 Einheiten hergestellt (+ 13,1 %). Weltweit stieg die Produktion auf 29.963 (i. V. 27.474) Mercedes-Omnibusse und -Fahrgestelle.

Im Oktober 1980 lief in Mannheim der erste Fernreise-Hochdeckerbus 0 303 RHD mit Panoramascheibe vom Band. Dieses Fahrzeug der Luxusklasse zeichnet sich durch hohe Fahrleistung sowie wesentlich verbesserten Reisekomfort aus: Bequeme Sitzplätze für Passagiere und Fahrer, besonders geringe Geräuschentwicklung im Innenraum sowie optimierte Heizung und Belüftung.

Unimog und MB-trac

Bei Unimog und MB-trac konnten wir einen Rückgang der Inlandslieferungen (- 8,5%) durch erhöhten Export (+ 7,4%) fast ausgleichen. Die Produktion belief sich auf 9.920 Fahrzeuge (-2,3%).

Auf der 56. DLG-Ausstellung (Deutsche Landwirtschaftliche Gesellschaft) 1980 in Hannover haben wir zwei neue aufgetriebene Schlepper - den MB-trac 700 S und den MB-trac 1500 - vorgestellt. Der MB-trac 1500 ist mit einem turboaufgela-

denen Dieselmotor von 110 kW (150 PS) ausgerüstet; er ist der leistungsstärkste Typ unseres bei 48 kW (65 PS) beginnenden, fünf Leistungsstufen umfassenden MB-trac-Angebots.

Im Bereich „Industriemotoren und Fahrzeugaggregate“ lag der Umsatz mit 240 Mill. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Während sich unsere Lieferungen an Hersteller von Sonderfahrzeugen und Stromaggregaten erhöhten, war der Bedarf bei Landmaschinen rückläufig. Innerhalb unseres Dieselmotoren-Programms, das einen Leistungsbereich von 17 bis 452 kW (23 bis 615 PS) umfaßt, erfreuten sich die Motoren mit über 150 kW (200 PS) starker Nachfrage. Bei Fahrzeugaggregaten (Getriebe, Lenkungen) erzielten wir eine Umsatzsteigerung um 6%.

Industrie-  
motoren und  
Aggregate



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

# Ausblick

## Wandel in den Rahmen- bedingungen

Hohe Inflation, vermindertes Wachstum oder sogar echte Rückgänge des Bruttosozialprodukts in verschiedenen Ländern, unzureichend ausgenutzte Kapazitäten und wachsende Arbeitslosigkeit belasten weltweit das Wirtschaftsgeschehen. Dessen Rahmenbedingungen haben sich als Folge der drastischen Ölverteuerungen empfindlich verschlechtert. Der Kaufkraftentzug zugunsten der Ölexportländer bedeutet auch in den kommenden Jahren eine Einengung des Wachstumsspielraums für die Ölimportländer. Vermehrte und intensivierte Anstrengungen werden erforderlich, um die Abhängigkeit von importiertem Öl zu vermindern sowie Angebots- und Produktionsstrukturen zu verändern.

Die Automobilindustrie ist besonders eng mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung verflochten. Daher hat sie schon Mitte der 70er Jahre den notwendigen Anpassungsprozeß eingeleitet und zielstrebig weiterverfolgt. Beweis hierfür sind die seither im Markt eingeführten neuen Modelle mit geringerem Verbrauch. Alle Automobilhersteller planen und verwirklichen außerordentlich hohe Investitionsprogramme. Motor des so betriebenen Strukturwandels ist die Notwendigkeit, die für das Autofahren benötigte Energie so sparsam wie möglich und nach wirtschaftlichen Kriterien sinnvoll zu verwenden.

Eine ähnlich entschiedene Inangriffnahme und Förderung der notwendigen Strukturanpassung mit klarer Weichenstellung für die Zukunft ist im Bereich der Energiepolitik bisher nicht zu erkennen. Unentbehrlich ist auch ein Bekenntnis zu klaren Prioritäten, wenn es darum geht, sich zwischen den gegenläufigen technischen Möglichkeiten eines - oftmals überzogenen - Mehr an Umweltschutz und eines Weniger an Energieverbrauch politisch zu entscheiden. Dies ist von besonderer Wichtigkeit für die Automobilindustrie. Sie kann nicht gleichzeitig übertriebene Ansprüche an eine Verringerung der Schadstoffe im Abgas erfüllen, die Geräusche deutlich absenken, den Kraftstoffverbrauch wesentlich herabsetzen und dabei noch die Fahrzeuge ständig in ihrer aktiven und passiven Sicherheit verbessern. Dem stehen physikalische Gesetzmäßigkeiten entgegen. Daher ist es unentbehrlich, langfristig

gültige, international abgestimmte Prioritäten festzulegen und an ihnen festzuhalten. Im Interesse einer gesunden deutschen Wirtschaft muß vorrangiges Ziel die Energieeinsparung bleiben; dabei werden die deutschen Hersteller auch in Zukunft die technisch-wirtschaftlichen Möglichkeiten zur weiteren Umweltentlastung fortentwickeln. Sie haben dies in der Vergangenheit nicht nur mit ständig reduzierten Schadstoffanteilen im Abgas der Fahrzeuge bewiesen, sondern auch durch steigende Investitionen zur weitergehenden Vermeidung von Emissionen und Geräuschen in der eigenen Produktion.

Demgegenüber verhindern Regelungen und Gesetze, die oft nur in einzelnen Staaten gelten, einheitliche und damit wirtschaftlich tragbare Kompromisse zwischen den Zielsetzungen Energieeinsparung, Fahrzeugsicherheit und Umweltentlastung. Zudem könnten z.B. beim Straßenbau, bei der Verkehrsregelung und durch entsprechendes Fahrverhalten wesentlich größere Beiträge zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs erzielt werden als durch eine noch so verfeinerte Fahrzeugtechnik die zudem kaum mehr bezahlbar ist. Daher sind Versäumnisse beim Bau umweltentlastender und kraftstoffsparender Umgehungsstraßen und bei der Verbesserung des Verkehrsflusses in Ballungsräumen geeignet, viele technische Anstrengungen ins Leere laufen zu lassen.

Ungeachtet der Bereitschaft der Automobilindustrie, das ihr Mögliche und dem Verbraucher Zumutbare zu tun, um noch verbrauchsgünstigere Fahrzeuge zu bauen, sind Sparmaßnahmen in den Bereichen des viel höheren stationären Energieverbrauchs mengenmäßig ergiebiger, technisch meist einfacher und volkswirtschaftlich billiger.

Während die europäische Pkw-Industrie vor einer geradlinigen und kontinuierlichen Fortentwicklung ihrer Fahrzeuge steht, befindet sich die amerikanische Industrie in einem strukturellen Umbruch großen Ausmaßes. Zunächst durch einschneidende Energiespargesetze, sodann durch einen scharfen Wechsel im Nachfragetrend zugunsten wirtschaftlicher und kompakter Fahrzeuge - als Folge der plötzlichen Frei-

**US-Automobil-  
industrie  
im Umbruch**

*Die Neue S-Klasse  
von Mercedes-  
Benz: Zukunfts-  
weisende Technik  
und zeitgemäße  
Wirtschaftlichkeit.*



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

## **Japanische Export-offensive**

gabe der vorher kontrollierten Mineralölpreise - sind die amerikanischen Unternehmen zu einer vollständigen Revision ihrer Programmpolitik und -struktur sowie zu einer weitgehenden Erneuerung ihrer Anlagen gezwungen. Dafür sind gewaltige Investitionen notwendig, die an die Leistungsfähigkeit und Finanzkraft höchste - manchmal zu hohe - Anforderungen stellen. Nach erfolgreich vollzogener Umstellung werden die amerikanischen Hersteller allerdings mit modernen Produktionsverfahren und kostengünstigen Seriengrößen eine wesentlich verbesserte Wettbewerbsfähigkeit erreichen; mit ihrer Hilfe werden sie in erster Linie versuchen, die hohen Importe auf dem US-amerikanischen Markt zurückzudrängen.

Die bedeutenden Produktions- und Export-erfolge der in den letzten Jahren rasch expandierenden japanischen Automobilindustrie liegen weniger in der Fertigungstechnologie, der Verarbeitungsqualität oder einem überlegenen Marketing als vielmehr darin begründet, daß die japanischen Hersteller mit geringeren Personalkosten je geleisteter Stunde arbeiten. Ferner tragen die Produktivitätsvorteile aufgrund wesentlich längerer Arbeitszeit und die damit einhergehende bessere Anlagennutzung zu günstigeren Kosten bei. Im Unterschied zu diesen marktwirtschaftlichen Vorteilen ist die für Japan typische, staatlich gesteuerte und unterstützte Branchen- und Unternehmensförderung mit unserem Verständnis von freiem, privatwirtschaftlichem Wettbewerb nicht vereinbar.

Mit ihrer stürmischen Exportoffensive und aggressiven Kapazitätsexpansion setzen sich die Japaner zunehmend der Gefahr protektionistischer Gegenmaßnahmen in Europa und in den USA aus-zum Nachteil nicht nur eines freien Warenaustausches, sondern auch der eigenen künftigen Exportmöglichkeiten, auf die sie selbst zur Auslastung der geschaffenen Kapazitäten angewiesen sind. In einigen europäischen Ländern - wie Großbritannien, Frankreich, Italien - sind Pkw-Importe aus Japan bereits eingeschränkt. In anderen Ländern - voran in den USA - werden verstärkt Abwehrmaßnahmen gefordert und erwogen. Für die Bundesrepublik Deutschland läßt

sich dieses Problem nach unserer-oftmals wiederholten - Überzeugung durch protektionistische Maßnahmen nicht lösen, zumal die deutsche Automobilindustrie selbst etwa die Hälfte ihrer Produktion exportiert und damit auf einen freien Warenaustausch angewiesen ist.

Die deutsche Automobilindustrie, die in den Kosten je Arbeitsstunde im internationalen Vergleich einen gefährlichen ersten Platz einnimmt, wird in Zukunft noch mehr darauf angewiesen sein, ihre traditionellen Wettbewerbsvorteile - darunter Spitzentechnik, erstklassige Verarbeitungsqualität und zuverlässiger Service - zu pflegen und weiter zu festigen. Ein Verlust ihres technischen Vorsprungs würde bei dem derzeitigen Niveau der Personalkosten zu weiteren Markteinbußen führen müssen - mit einschneidenden Folgen für die Beschäftigung und für die deutsche Leistungsbilanz.

Selbst wenn es uns jedoch gelingt, technische und andere Produktvorteile zu behaupten, werden wir den bestehenden Kostenabstand zu den Konkurrenten - insbesondere den Abstand im Personalkostenniveau - verringern müssen. Dabei räumen wir ein, daß dies nicht abrupt geschehen kann.

Aber ein sofortiges Umdenken in diese Richtung und ein den veränderten Anforderungen entsprechendes Verhalten werden für den künftigen Erfolg der deutschen Wirtschaft und der deutschen Automobilindustrie bestimmend sein. Dabei geht es auch um die Erhaltung von Arbeitsplätzen. Sie würden in bisher nicht gekanntem Maße gefährdet werden, wenn wir unsere Wettbewerbsfähigkeit in Kosten und Preisen nicht wieder verbessern. Nur durch größere Anstrengungen werden wir in der Lage sein, die mit dem tiefgreifenden Strukturwandel verbundenen Chancen für technische Innovation und qualitatives Wachstum der Automobilindustrie zu nutzen. Voraussetzung hierfür sind volkswirtschaftliche und nicht zuletzt politische Rahmenbedingungen, die weder die Fahrzeughalter noch die Industrie überfordern und die den Konstrukteuren genügend sowie eindeutig definierten Handlungsspielraum für die Entwicklung technisch und qualitativ hochwertiger Fahrzeuge belassen.

**Kosten-nachteile für die deutsche Automobil-industrie**

### **Stärkere Schwankungen und Belastungen für die Pkw-Nachfrage**

Bei zunehmender Sättigung der Pkw-Märkte in den westlichen Industrieländern ist mit immer schärferem Wettbewerb zu rechnen. Mit dem wachsenden Anteil des - auch einmal aufschiebbaren - Ersatzbedarfs werden Nachfrageschwankungen häufiger und größer. Ein durch die enge Verflechtung der internationalen Wirtschaft im In- und Ausland weitgehend synchroner Konjunkturverlauf begrenzt die Chancen aus früheren Jahren, Nachfragerückgänge des Inlands etwa im Export auszugleichen.

Am deutschen Pkw-Markt rechnen wir für 1981 wegen der gesamtwirtschaftlich gedämpften Erwartungen und wegen der zusätzlichen Belastungen des Automobils - so auch der drastischen Anhebung der Mineralölsteuer zum 1. April 1981 - noch nicht mit einer generellen Wende zum Besseren.

### **Pkw-Bereich Daimler-Benz**

*MB-trac und Unimog mit erweitertem Programm. Der Leistungsbereich umfaßt 38 bis 110 kW (52-150 PS).*

Im Pkw-Bereich sichert die günstige Gesamtauftragslage bei Daimler-Benz weiterhin eine gute Beschäftigung. Dem anhaltenden Trend zu wirtschaftlichen, technisch hochwertigen Fahrzeugen mit gehobener Ausstattung entspricht unsere Modellpolitik. Vorrangige Aufgabe bleibt es, weitere Kraftstoffeinsparungen zu erzielen. Den Arbeiten an neuen Motortechniken und Getrieben, an verbesserter Aerodynamik, an Gewichtsreduzierung und an der Diesel-

technik - einschließlich Turbo-Aufladung - werden wir weiterhin große Anstrengungen widmen.

Das Diesel-Prinzip wird mit seinem günstigen Gesamtwirkungsgrad auch in Zukunft eine Spitzenstellung in der Antriebstechnik einnehmen. Deshalb sind wir bemüht, unseren langjährigen Vorsprung auf diesem Gebiet auszunutzen und auszubauen. Neben der Verbrauchssparsamkeit werden wir die bewährten Eigenschaften unserer Mercedes-Fahrzeuge - wie aktive und passive Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Dauerhaltbarkeit, höchste Verarbeitungsqualität - weiter zu steigern versuchen.

Auf den internationalen Nutzfahrzeugmärkten wird sich der Kampf um Marktanteile und Beschäftigung weiter verschärfen. Hinzu kommen auf der Angebotsseite die noch wachsenden Kapazitäten aufgrund neuer Gruppierungen, auf der Nachfrageseite Importrestriktionen und Marktabstottungen. Dennoch beurteilen wir langfristig die Aussichten für den Nutzfahrzeugabsatz im ganzen positiv.

Der konjunkturelle Verlauf zeigt im Nutzfahrzeug-Geschäft eine Abschwächung der Nachfrage für das Inland und das europäische Ausland - sehr ausgeprägt bei leichteren Lastwagen; hinzu kommt bei

### **Umkämpfte Nutzfahrzeugmärkte**





Schwere Nutzfahrzeuge mit leistungsstarken, sparsamen Motoren.

Transportern ein schärferer Wettbewerb seitens japanischer Hersteller. Die Nachfrage aus Übersee, speziell aus OPEC-Ländern, ist anhaltend stark.

**Nutzfahrzeug-Bereich  
Daimler-Benz**

Für unser breites, lückenloses Angebot sehen wir dennoch anhaltend günstige Marktmöglichkeiten. Um wirtschaftliche Seriengrößen in der Produktion und dennoch zahlreiche Angebotsvarianten zu ermöglichen, werden wir das rationelle Baukastensystem mit einer vielfältigen Verlockung von Teilen und Aggregaten erweitern und intensivieren. Die Flexibilität in der Fertigung werden wir weiter verbessern, um möglichst schnell und reibungslos auf Marktveränderungen reagieren zu können.

Ohne die Beschäftigung unserer Inlandswerke zu beeinträchtigen, werden wir unsere internationalen Aktivitäten auch auf den Märkten verstärken, die für Exporte aus der Bundesrepublik Deutschland nur schwer oder überhaupt nicht erreichbar sind.



**Erwerb von  
Freightliner**

Der Erschließung des US-amerikanischen Marktes für schwere Lkw ab 15 t aufwärts dient der beabsichtigte Erwerb des Unternehmens „Freightliner“ mit Sitz in Portland, Oregon. Zwar sind die Verhandlungen über einen endgültig verbindlichen Vertrag noch nicht abgeschlossen; dennoch erwarten wir



Die wirtschaftlichste Lösung: für jede Aufgabe den genau passenden Mercedes-Benz-Transporter.



in diesem Bereich mittelschwerer Lkw sind uns Exporte in die USA bei Fahrzeugen ab 15 t Gesamtgewicht wegen erheblicher Unterschiede in den Kunden- und Marktanforderungen, in der Struktur des Gesamtgeschäfts, des technischen Konzepts und der Zulassungsvorschriften nicht möglich. Für den Aufbau einer Position bei schweren Lkw ist daher der Erwerb eines US-amerikanischen Herstellers unentbehrliche Voraussetzung.

Fahrzeuge der Marke „Freightliner“ genießen in den USA einen guten Ruf. Sie haben einen Marktanteil von 8 bis 10%. Mit Hilfe dieses Unternehmens werden wir bemüht sein, das gesamte Nutzfahrzeuggeschäft ab 9 t Gesamtgewicht auszubauen und auf die Dauer eine gefestigte und erfolgreiche Stellung im US-Markt zu begründen.

eine Einigung im Rahmen des von uns mit der Muttergesellschaft von Freightliner, der Consolidated Freightways in San Francisco, ausgetauschten „Letter of Intent“. Der Erwerb entspricht unserem seit mehreren Jahren verfolgten Bemühen, eine Position im Bereich der schweren Straßenfahrzeuge auch in den USA zu erringen; hier sind wir bei Lkw bisher nur in den Klassen von 9 bis 15 t Gesamtgewicht vertreten. Anders als

Unsere mittelfristige Investitionsplanung, die sich nunmehr auf die Jahre 1981 bis 1985 erstreckt, sieht im Inland Investitionen in der Größenordnung von jährlich mehr als 2 Mrd. DM vor; diese werden der Technik und Qualität sowie der Wirtschaftlichkeit unserer Personenwagen und Nutzfahrzeuge dienen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt beim Pkw-Programm, das um ein zusätzliches Modell - den sogenannten W 201 - ergänzt werden wird. Bei der Er-

**Investitionsprogramm  
1981 bis 1985**

100.000 Omnibusse aus dem Werk Mannheim von 1949 bis 1980.







*Neuer Hochdecker-Luxus-Reiseomnibus O 303 RHD mit besonders großem Komfort.*

richtung der hierfür erforderlichen Kapazitäten werden wir verstärkt darauf achten, daß uns eine flexible Fertigungstechnik in den Stand setzt, auf Nachfrageveränderungen möglichst elastisch zu reagieren.

\*

**Daimler-Benz:  
Positive Entwicklung 1981**

In den ersten drei Monaten 1981 hat Daimler-Benz auf der Grundlage einer anhaltend positiven Nachfrage nach Mercedes-Fahrzeugen im Inland 105.500 Personenwagen und 52.000 Nutzfahrzeuge hergestellt. Hinzu kommen 22.400 Nutzfahrzeuge unserer Produktionsgesellschaften in Brasilien, Argentinien und - erstmals in den Konzern einbezogen - Spanien. Der Konzernumsatz betrug im ersten Quartal 1981 insgesamt 8,3 Mrd. DM gegenüber 7,5 Mrd. DM im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Für den weiteren Verlauf des Jahres 1981 erwarten wir, daß Absatz und Produktion unserer Personenwagen und Nutzfahrzeuge das hohe Volumen des Berichtsjahres insgesamt wieder erreichen, teilweise überschreiten.

**Auch künftig:  
Kontinuität und Stabilität**

Daimler-Benz sieht sich für die kommenden Jahre - wie die gesamte Automobilindustrie - umfangreichen und vielschichtigen Anforderungen gegenüber. Unser hohes Investitionsprogramm bringt unsere

positive Einschätzung der Marktchancen für unsere Fahrzeugprogramme zum Ausdruck. Wir werden auch künftig den langfristigen Absatzmöglichkeiten für unsere Personenwagen und Nutzfahrzeuge mit einer behutsamen, jedoch zielstrebigem Kapazitätspolitik Rechnung tragen.

Wichtigstes Ziel unserer breit angelegten Forschungs- und Entwicklungsarbeit wird es bleiben, die starke Stellung unserer Mercedes-Benz-Produkte im Wettbewerb zu erhalten. Bei der Einführung moderner Fertigungstechnologien sind wir weiterhin um eine ausgewogene Synthese von Produktivität, technischer Qualität und Verbesserung der Arbeitsbedingungen bestrebt. Unser weltweites, marktnahes Verkaufs- und Kundendienstnetz werden wir weiter ausbauen.

Bei unseren Anstrengungen zur Erfüllung der anspruchsvollen Zukunftsaufgaben vertrauen wir auf unser technisches Potential, unsere gefestigte Marktposition, unsere solide finanzielle Grundlage und nicht zuletzt auf den bewährten Einsatzwillen unserer Mitarbeiter.

\*

Nachstehend berichten wir über die verschiedenen Bereiche im einzelnen:



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

# Forschung und Entwicklung

Im Berichtsjahr hat sich die traditionelle Ausrichtung unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit wiederum bewährt. Unverändert ist es unser wichtigstes Entwicklungsziel, den hohen technischen Standard der Mercedes-Benz-Produkte aufrechtzuerhalten. Schwerpunkte liegen bei der weiteren Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, bei der Weiterentwicklung von aktiver und passiver Sicherheit unserer Fahrzeuge und der Verminderung der Umweltbelastung.

## Über 1 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Für Forschung und Entwicklung haben wir 1980 über 1,1 Mrd. DM aufgewendet. In diesem Bereich sind z.Z. mehr als 9.000 Mitarbeiter tätig, davon etwa 400 in der Forschung. In den weiteren Ausbau und in die Modernisierung von Versuchseinrichtungen investierten wir im Berichtsjahr rd. 100 Mill. DM, u.a. für Abgas- und Geräuschprüfstände sowie für Sicherheits- und Korrosionsuntersuchungen.

## Elektronik im Kraftfahrzeug

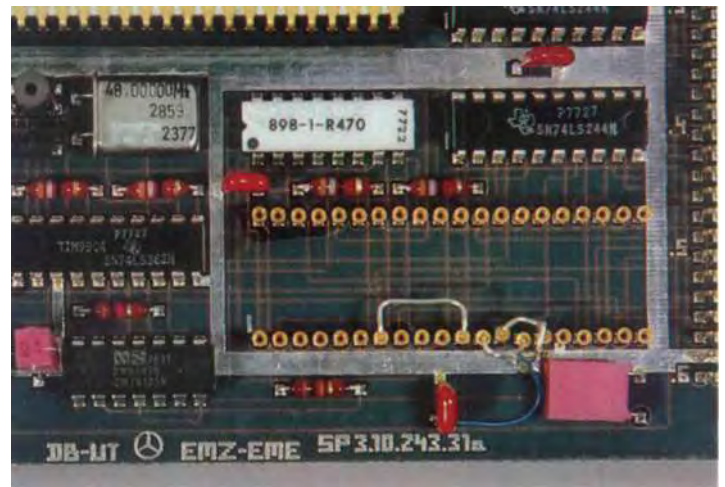
Die Elektronik im Kraftfahrzeug wird immer bedeutsamer - auch auf dem Gebiet der Sicherheit. Seit Herbst 1980 wird das elektronisch gesteuerte Anti-Blockier-System (ABS) für unser gesamtes Pkw-Programm angeboten.

Auch für unsere Nutzfahrzeuge ist ein ABS nunmehr serienreif. Die große Vielfalt an Fahrzeugtypen und Einsatzbedingungen auf diesem Sektor erforderte bei gleichem Grundprinzip der Regelung technisch völlig neue Lösungen, die gemeinsam mit unserem Partner bei der Entwicklung von Nutzfahrzeug-Bremsanlagen erarbeitet wurden. Dieses ABS wird zunächst für Omnibusse und schwere Sattelschlepper angeboten.

Als Ergänzung der im Pkw serienmäßig eingebauten Gurte haben wir eine elektronisch gesteuerte Systemkombination aus Luftsack für den Fahrer und Gurtstrammer für den Beifahrer entwickelt, die zunächst für die Fahrzeuge der S-Klasse als Sonderausstattung angeboten wird. Beide Systeme sorgen dafür, daß die Folgen eines Frontalaufpralls für die Insassen auch bei höheren Geschwindigkeiten weiter vermindert werden.

Darüber hinaus arbeiten wir an verschiedenen Elektroniksystemen, z.B. um

*Mit Laserabtastrung wird die für den Luftwiderstand des Fahrzeugs wesentliche Querschnittsfläche sichtbar gemacht.*

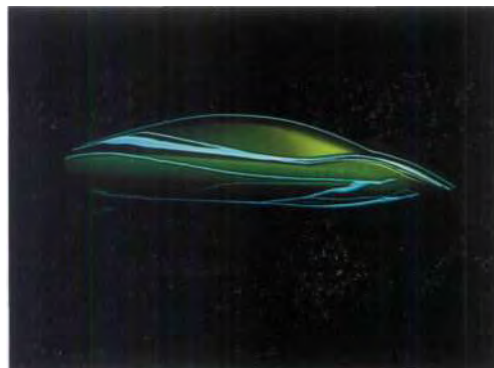


die Verbrennung im Motor zu steuern, um die Fahrzeugsicherheit, die Fahrzeugüberwachung sowie die Orientierung und Zielführung des Fahrers zu verbessern. Hierzu gehören u.a. ein Abstandswarnradar, Füllstands- und Reifendruckanzeigen, Routen- und Navigationsrechner sowie ein Fahrer-kommunikationssystem. Über den Einsatz elektronischer Systeme entscheiden wir ausschließlich nach den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit und Zuverlässigkeit. Dabei lassen wir uns von dem Grundsatz leiten: Elektronik-nicht wo möglich oder in der Werbung reizvoll, sondern wo technisch besser oder wirtschaftlicher.

*Ausschnitt einer im Daimler-Benz-Meßzentrum entwickelten und gefertigten Platine - sie wird bei Entwicklungsarbeiten an der Kraftfahrzeug-Elektronik eingesetzt.*

Nach wie vor wird ein großer Teil der Entwicklungskapazität dadurch gebunden, daß die Bau- und Zulassungsvorschriften für Kraftfahrzeuge international nicht ausreichend abgestimmt sind. Auch innerhalb Europas sind wir noch weit entfernt von einer dringend notwendigen Harmonisierung der oft in der Zielsetzung einander widerspre-

**Keine einheitlichen Bau- und Zulassungsvorschriften**



*Darstellung des Strömungsverlaufs an einer extrem luftwiderstandsarmen Experimentalform.*



*Computer-Berechnungen: Hier für die Konstruktion der neuen 4-Zylinder-Benzinmotoren.*

chenden Vorschriften über Fahrzeugsicherheit, Verminderung von Geräusch und über sonstige Umweltentlastung. Solche Zielkonflikte ergeben sich etwa durch die Abgas- und Verbrauchsgesetze für Pkw in den USA; aber auch für Nutzfahrzeuge werden dort gegenwärtig tiefgreifende Änderungen der Abgasvorschriften und -meßverfahren vorbereitet.

Nationale Alleingänge, wie z.B. in der Schweiz, wo schärfere Gesetze gegen Lärm gelten und die Kündigung der ECE-einheitlichen Pkw-Abgasbestimmungen erwogen wird, belasten zusätzlich unsere Entwicklungskapazität. Solche isolierten Lösungen führen nicht nur zu einem höheren Energieverbrauch, sondern auch zum Nachteil der Verbraucher zu einer Reduktion des Typen-Angebots und einer Verteuerung der Fahrzeuge.

Die Rolle des Automobils in Wirtschaft und Gesellschaft wird oft emotional und unsachlich diskutiert. Daran anknüpfende technische und verkehrspolitische Überlegungen des Gesetzgebers fördern Unsi-

cherheit und behindern technisch mögliche und wirtschaftlich tragbare Lösungen; sie gefährden die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, die auf große Serien in der Fertigung angewiesen ist und angesichts eines begrenzten Inlandsmarktes auf den Export nicht verzichten kann. Deshalb unterstützen wir alle politischen Bestrebungen, gesetzliche Vorschriften international abzustimmen. Wir sehen darin auch wichtige vorbeugende Maßnahmen gegen weitere protektionistische Gefahren.

Wir haben unsere umfangreichen Arbeiten auf den Gebieten „Alternative Energien“ und „Alternative Antriebe“ fortgeführt. Die intensive Beschäftigung mit Kraftstoffen und Antrieben hat gezeigt, daß es für die überschaubare Zukunft keine gleichwertigen Alternativen zu den klassischen Flüssigkraftstoffen und zum Hubkolbenmotor gibt. Für den Fahrzeugbetrieb mit Alkoholen, Flüssiggasen oder Wasserstoff sind Techniken vorhanden. Bei einer Abkehr vom Erdöl müßten diese Kraftstoffe synthetisch hergestellt werden. Hierfür wären die erforderlichen Anlagen und Energien erst noch bereitzustellen.

An dem vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten Demonstrations- und Forschungsprogramm „Alternative Energien für den Straßenverkehr“, das bis Ende 1982 läuft, ist Daimler-Benz mit etwa 150 Fahrzeugen aus seinen Pkw- und Nutzfahrzeug-Programmen beteiligt. Im Rahmen dieses Großversuchs wird der praktische Einsatz von Alkoholkraftstoffen, Wasserstofftechnologie und Elektrotraktion erprobt. Daimler-Benz ist als einziger Automobilhersteller in allen drei Projektgruppen vertreten.

### **Alternative Energien und Antriebe**

*Untersuchungen von Gemischbildung, Flamm-entwicklung und Luffterfassung im Dieselmotor mit Hilfe der Hochgeschwindigkeitsfotografie.*





*In Essen wurde die erste Mercedes-Benz-Spurbus-Verkehrslinie eröffnet. 21 Mercedes-Benz-Schubgelenkbusse O 305 G sind im Einsatz.*

### **Entwicklungsarbeiten im Ausland**

Die Forschungsarbeiten an der Gasturbine haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt. Sie kann mit verschiedenen flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden und zeichnet sich insbesondere durch Laufruhe und geringe Schadstoffe im Abgas aus. Technologisches Neuland haben wir insbesondere auf dem Gebiet von hochbeanspruchten Turbinenrädern aus Keramik betreten - einem Werkstoff, der zur Erzielung höherer Prozeßtemperaturen erforderlich ist.

Mit Hilfe der in unseren ausländischen Werken eingerichteten Entwicklungsaußenstellen wurden die in diesen Ländern anfallenden besonderen Aufgaben in Angriff genommen. Ein Beispiel hierfür ist die Anpassung unserer Nutzfahrzeuge für den Betrieb mit Äthanol aus Zuckerrohr in Brasilien.

Die Weiterentwicklung des Hubkolbenmotors und seiner Komponenten haben wir zielstrebig fortgesetzt. Schwerpunkte lagen bei der Gemischaufbereitung sowie der Zündung und Verbrennung. Wesentliches Ziel ist hier die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und die Anpassung an unterschiedliche Kraftstoffarten und -qualitäten.

Aufwendige Untersuchungen befaßten sich mit der Geräuschenstehung durch motorische Verbrennung, durch Massenkräfte und durch mechanische Übertragung von Kräften und Leistungen. Forschungsarbeiten an hochdämpfenden Werkstoffen und an der Schallisolierung haben das Ziel, die Leitung und Abstrahlung von Geräuschen weitgehend zu reduzieren.

Intensive Untersuchungen galten dem Mechanismus der Rußentstehung bei Dieselmotoren und deren Beeinflussung. Um

### **Weiterentwicklung des Hubkolbenmotors**

### **Verminderung von Emissionen**



*Der rechnergesteuerte Rüttelprüfstand für Nutzfahrzeuge erspart Dauerfahrten auf Prüfstrecken.*

**„Transport-system Straße“**

die Schadstoffe im Abgas weiter zu verringern und gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch zu senken, analysieren wir den Verbrennungsvorgang im Motor theoretisch und experimentell, wobei wir uns u.a. neuerartiger Rechenprogramme und der Hochgeschwindigkeitsfilmtechnik bedienen.

Durch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, die sich mit dem gesamten „Transportsystem Straße“ befassen, haben wir wissenschaftliche Grundlagen und Prototypen für neue Technologien, Produkte und Systeme geschaffen. So wurde im September 1980 in Essen die erste Spurbus-Verkehrslinie mit 21 Mercedes-Benz-Schubgelenkbussen 0 305 G eröffnet. Die Fahrzeuge sind mit der von uns entwickelten mechanischen Spurführungseinrichtung ausgestattet. Dieses kostengünstige System ermöglicht eine optimale Verbindung von Flexibilität in der Fläche mit den Vorteilen der Spurführung in Ballungsgebieten.

**Neue Meß- und Prüfstrecke**

Zur ständigen technischen Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge und zum Nachweis der Erfüllung der zahlreichen gesetzlichen Auflagen benötigen wir dringend eine neue Meß- und Prüfstrecke. In Abstimmung mit den zuständigen staatlichen und kommunalen Stellen haben wir in der struktur-



*Kommunalfahrzeug im neuen Geräuschprüfstand (links). Elektronische Meß- und Aufzeichnungsanlage für Geräuschprüfungen (unten).*



schwachen Region Boxberg im Main-Tauber-Kreis Gelände erworben. Wir haben die Öffentlichkeit mehrfach über die Notwendigkeit dieses Projekts für unser Haus sowie über die positiven Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region unterrichtet. Hier geht es sowohl um zusätzliche Arbeitsplätze im Raum Boxberg als auch um die Sicherung der Arbeitsplätze in unserem Unternehmen; diese können nur dann langfristig erhalten werden, wenn wir für die Entwicklung, die Fertigung und den Absatz unserer Fahrzeuge auf gesicherten Versuchsergebnissen fußen können.

Das Baugesuch wurde inzwischen zur Genehmigung eingereicht, das Flurbereinigerungsverfahren ist im Gang. Über den Baubeginn kann wegen der Aktivitäten einer zahlenmäßig kleinen Gruppe von Gegnern der Anlage noch nichts gesagt werden.

*Tonnenschwere Stahlblechrollen - sogenannte „coils“ - im Materiallager des Werkes Sindelfingen (rechts).*

# Materialwirtschaft

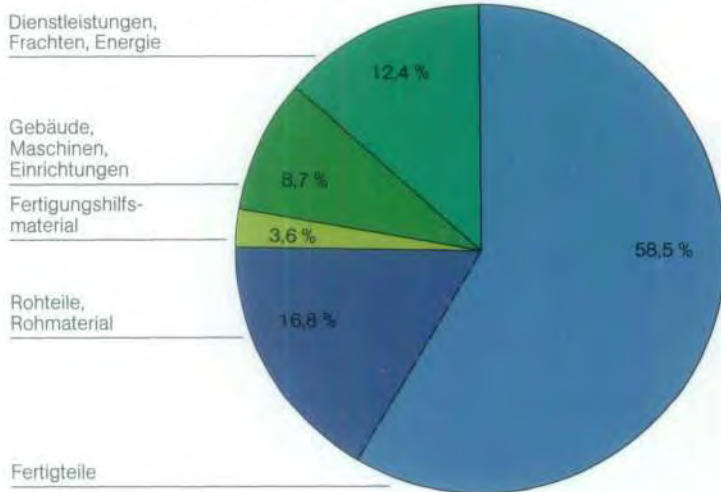
## Höhere Materialpreise

Die Preise für Material und Vorleistungen haben sich 1980 im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht. Rationalisierungserfolge unserer Lieferanten standen die Verteuerung von NE-Metallen sowie die weltweit stark erhöhten Preise für Energie und erdölabhängige Produkte gegenüber. Gestiegene Personalkosten bei unseren Lieferanten wirkten sich auch beim Bezug von Fertigteilen verteuernd aus.

## Einkaufsvolumen

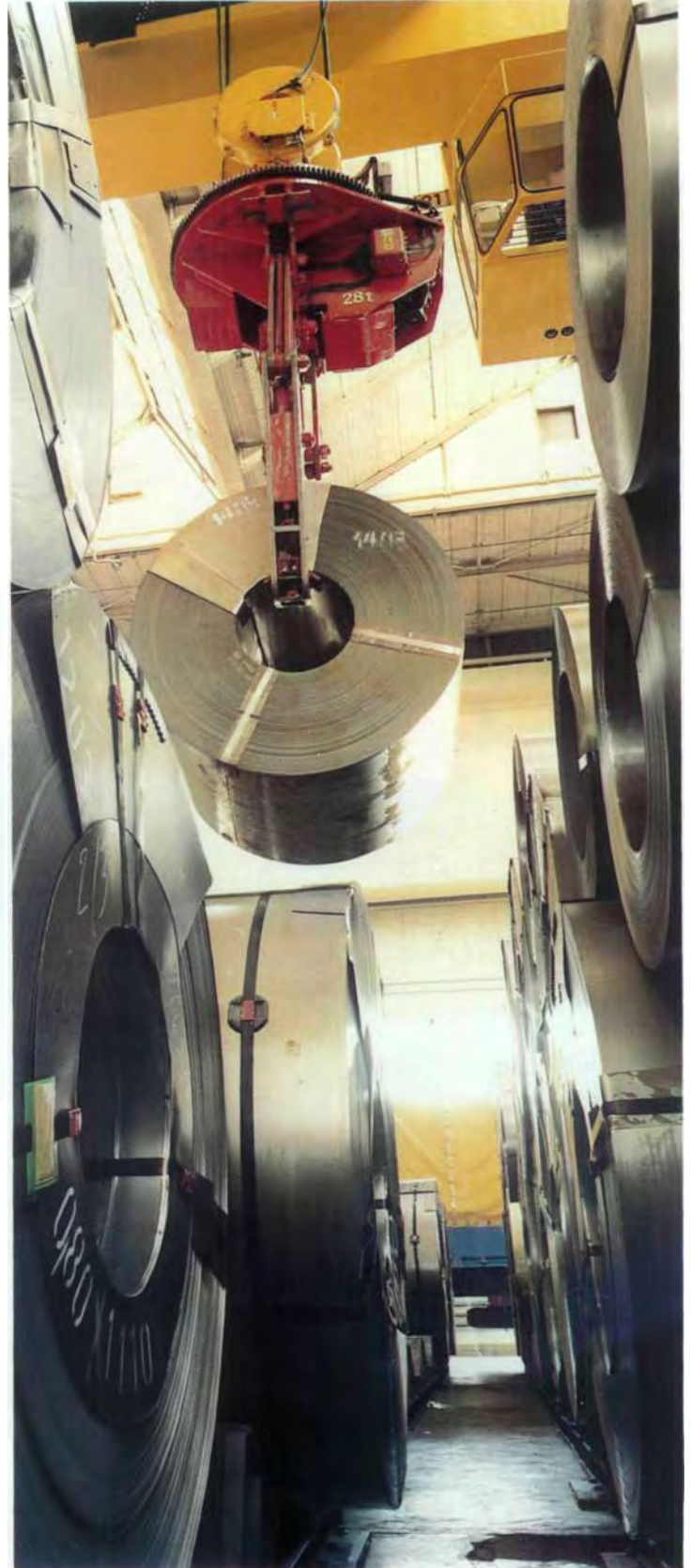
Mit einem Einkaufsvolumen für Zulieferteile, Material und Investitionen von weltweit mehr als 18 Mrd. DM trägt Daimler-Benz in erheblichem Umfang zur Beschäftigung in der überwiegend mittelständischen Zulieferindustrie bei.

Einkaufsvolumen im Konzern:  
18,5 Milliarden DM in 1980



## Reibungslose Materialversorgung

Die erheblich gesteigerte Produktion und die oft kurzfristigen Veränderungen im Fertigungsprogramm - besonders im Nutzfahrzeugbereich - sowie mehrere Serienanläufe neuer Fahrzeugtypen und Aggregate erforderten auch von unseren Lieferanten große Anpassungsfähigkeit. Nur durch deren Einsatzbereitschaft - und durch den Einsatz all derer, die den Transport zu unseren Werken durchführen - konnte die Materialversorgung reibungslos erfolgen. Für diese Leistung wie auch für den unverändert hohen Qualitätsstandard möchten wir uns auch an dieser Stelle besonders bedanken.





Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.



# Produktion

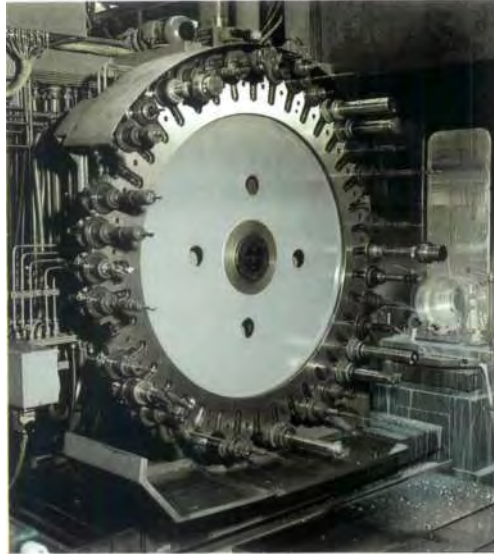
*Schmelzbetrieb der Gießerei im Werk Mannheim.*

Wir haben uns mit Erfolg bemüht, die Fertigungsqualität weiter zu verbessern; sie bestimmt wesentlich die Zuverlässigkeit und Dauerhaltbarkeit unserer Mercedes-Benz-Produkte. Zusätzlich ist es eines unserer wichtigsten Ziele, in der Produktion die Wirtschaftlichkeit durch Erhöhung der Produktivität zu steigern und durch entsprechende technologische Vorkehrungen eine hohe Flexibilität zu gewährleisten. Unsere Aufmerksamkeit galt ferner weiterhin der Verbesserung der allgemeinen Arbeitsbedingungen und dem Umweltschutz.

## **Moderne Produktionstechnologien**

Einen Schritt zu moderner Fertigungstechnologie mit hohem Automatisierungsgrad und gesteigerter Produktivität haben wir beim Bau der Anlagen für die neuen 4-Zylinder-Benzinmotoren im Werk Untertürkheim getan; das gilt in gleicherweise für die Gießerei, die spanende Fertigung und die Montage. Mit den neuen Einrichtungen haben wir die bisher üblichen spanabhebenden Verfahren zum Teil durch energie- und materialsparende Guß- und Umformverfahren ersetzt. Die Einrichtungen sind beispielhaft für moderne Arbeitsplatzgestaltung. So erfolgt die Montage vielfach ergonomisch günstig an kippbaren Werkstücken.

*Pressenstraße für Pkw-Karosserieteile im neu gebauten Preßwerk III in Sindelfingen.*



*Automatische Wechseinrichtung für 30 verschiedene Werkzeuge. Rechnergesteuertes Bearbeitungszentrum für Nutzfahrzeug-Automatikgetriebe im Werksteil Rastatt des Werkes Gaggenau.*

Die planmäßig angelaufene Produktion der Neuen S-Klasse löste den erfolgreichen Vorgängertyp ab, von dem wir in acht Jahren 473.000 Einheiten hergestellt haben. Der für den Nachfolgetyp im Werk Sindelfingen notwendige Ausbau umfaßt den Karosserierohbau, ein neues Preßwerk, ein neues Lackierwerk und eine zum Teil mechanisierte Montagelinie. Als Beispiele der modernen Produktionstechnik seien erwähnt: im Rohbau weitgehende Automatisierung mit Industrierobotern; im Preßwerk erheblich geringere Rüstzeiten und damit bessere Kapazitätsauslastung mit Hilfe der sogenannten „Schiebetischtechnik“ für den Werkzeugwechsel; Lackieren der Karosserien durch Industrieroboter.

Die Märkte verlangen, daß Fahrzeuge möglichst genau auf die oftmals sehr unterschiedlichen Transportaufgaben ausgerichtet sind; die Fahrzeuge werden deshalb in ihren Baumustern und Sonderausführungen immer differenzierter. Dies erfordert eine hohe Flexibilität in der Fertigung. Für Motoren, Getriebe und Achsen haben wir vermehrt numerisch gesteuerte Bearbeitungsmaschinen und -Systeme mit automatischer Beschickung eingeführt, die Umrüstung und Umbau kurzfristig ermöglichen.

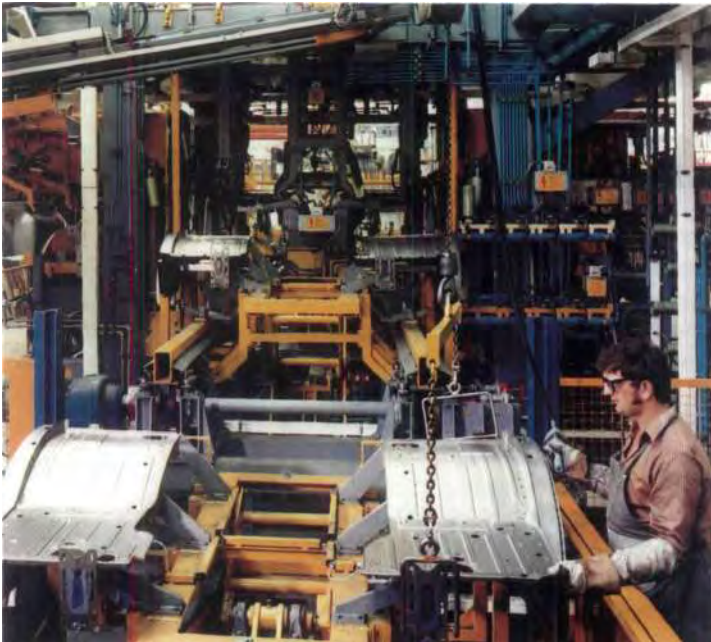
Der Flexibilität in der Fertigung dient auch das im Werk Wörth installierte Fahrerhaus-Zwischenlager; es ermöglicht einen

## **Flexible Nutzfahrzeugfertigung**

Neubau für die Motorenmontage im Werk Untertürkheim.



Im Werk Wörth: Schwenkbare Vorrichtung für Schweißarbeiten am Fahrerhaus.



Lenkungfertigung in Düsseldorf.



freien Zugriff auf alle Fahrerhäuser und damit eine optimale Reihenfolge auf dem Montageband, d.h. bestmögliche Kapazitätsauslastung. An Bildschirmgeräten werden Montagefortschritt und Qualitätsstandard überwacht.

In Wörth lief im Berichtsjahr der millionste Lkw dieses Werkes vom Band. Im Werk Mannheim wurde der 100.000ste Bus ausgeliefert.

Durch Zusammenfassung artgleicher Fertigungsaufgaben streben wir an, über größere Stückzahlen die Vorteile einer Kostendegression zu nutzen, die Wirtschaftlichkeit zu steigern und nicht zuletzt eine möglichst stetige Beschäftigung unserer Werke zu erreichen. So wurden die restlichen Haubenfahrzeuge und die ckd-Verpackung in Wörth sowie die Herstellung der Radsätze und Ausgleichsgetriebe für Nutzfahrzeuge in unserem Achswerk in Kassel konzentriert; außerdem haben wir weitere Fertigungen von Kunststoffteilen nach Wörth, von Textilteilen nach Mannheim und von Automatenteilen nach Berlin verlagert.

**Produktionsordnung**

Für die beabsichtigte Kapazitätserweiterung im Pkw-Bereich - Ergänzungstyp W 201 - haben wir in Bremen mit der Aufbereitung des Werksgeländes und den Baumaßnahmen begonnen.

**Kapazitätsausweitung Bremen**

## Sicherung der Fertigungsqualität

Wir treiben einen großen personellen und materiellen Aufwand, um durch Weiterbildung das Qualitätsbewußtsein unserer Mitarbeiter zu schärfen. Darüber hinaus erleichtern zunehmend automatisierte Fertigungssysteme die Arbeit und schalten Fehlerquellen weitergehend aus. Elektronische Systeme für Qualitätssicherung in Verbindung mit Meßautomaten steuern die Produktion.

Wegen der zunehmenden Korrosionsbeanspruchung haben wir nun auch für alle Düsseldorfer Transporter und Bremer T-Modelle die Kataphorese-Grundierung als weiter verbesserten Rostschutz eingeführt; für das Wörther Programm wird ihr Einsatz z.Z. vorbereitet.

## Energieeinsparung im Fertigungsprozeß

Zur Energieeinsparung in der Produktion haben wir Anlagen zur Leistungsbegrenzung für Stromverbraucher installiert; Abwärme wird zur Klimatisierung von Hallen und zur Aufheizung von Brauchwasser genutzt. Bei Um- und Neubauten legen wir besonderen Wert auf Wärmedämmung. So konnte der durch die fortschreitende Automatisierung verursachte Mehrverbrauch an Energie ungefähr ausgeglichen werden. Dennoch führte die steigende Produktion insgesamt zu einem höheren Energiebedarf. Der Anteil des Mineralöls am gesamten Energieverbrauch in den inländischen



Entlastung von schwerer körperlicher Arbeit. Im Pkw-Werk Sindelfingen spritzen Industrieroboter den PVC-Unterbodenschutz.



Fertigung der neuen Pkw-4-Zylinder-Benzinmotoren in Untertürkheim - ergonomisch günstig an kippbaren Werkstücken.

Werken konnte seit 1973 von 47% auf rd. 33% verringert werden.

Für Anlagen, die ausschließlich der Luftreinhaltung, dem Gewässerschutz und der Abfallbeseitigung dienen, haben wir im Berichtsjahr 75 Mill. DM investiert. Zum Umweltschutz gehört auch die Schonung der Ressourcen. So sind unsere neu installierten Galvanikanlagen nahezu abwasserfrei, weil eine große Anzahl von Ultrafiltrationsanlagen die mehrfache Nutzung des benötigten Wassers ermöglicht. Auch die Einrichtungen, die im Produktionsprozeß anfallende Reststoffe wieder aufbereiten, wurden erweitert.

## Umweltschutz ist aufwendig

In den ausländischen Werken standen 1980 Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung - insbesondere in Brasilien - im Vordergrund. In großem Umfang wurden Werkzeugmaschinen und Vorrichtungen erneuert. Im Rahmen des immer engeren Verbundes mit den Inlandswerken fand ein intensiver Erfahrungsaustausch statt, so z. B. bei der Einrichtung des neuen 4-Zylinder-Benzinmotors und der Neuen S-Klasse in Südafrika sowie des verbesserten Spanien-Transporters.

## Ausweitung im Ausland

# Verkaufs- und Kundendienstorganisation

Unter den erschwerten Markt- und Wettbewerbsbedingungen hat sich unsere Vertriebsorganisation erneut als besonders flexibel erwiesen. Dabei stellten die oft kurzfristigen Veränderungen in der Nachfrage- und Absatzstruktur im Berichtsjahr wieder hohe Anforderungen.

Einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil sehen wir einmal in dem Zusammenspiel von Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft in einer weitgehend einheitlichen Verkaufs- und Kundendienstorganisation und zum anderen in dem ausgewogenen Verhältnis von eigenen Niederlassungen und selbständigen Vertretungen im Inland sowie von eigenen Vertriebsgesellschaften und selbständigen Vertragspartnern im Ausland. Wir haben uns verstärkt um Marktnähe bemüht und in eigene Niederlassungen und Vertriebsgesellschaften beträchtliche Mittel investiert. Parallel dazu haben unsere Vertragspartner im In- und Ausland mit erheblichen Aufwendungen dazu beigetragen, unsere Marktstellung weiter zu festigen und auszubauen.

*Ersatzteil-Expresß auch in Frankreich. Dringend benötigte Teile werden den Werkstätten über Nacht zugestellt.*

Im Inland umfaßt die Vertriebsorganisation derzeit 98 eigene Niederlassungen und Zweigbetriebe. Für eine Vielzahl von Projekten zur Erweiterung und Modernisierung von Verkaufs- und Serviceeinrichtungen haben wir im Berichtsjahr 112 Mill. DM investiert.

Zusammen mit unseren Vertragspartnern verfügen wir im Inland über mehr als 1.200 Stützpunkte für Personenwagen und Nutzfahrzeuge sowie über weitere 560 Stationen für Unimog und MB-trac. Etwa 60.000 Beschäftigte, davon 17.182 in eigenen Niederlassungen, betreuen unsere Kunden im Inland.

Als besonderen Service bieten wir über unsere Tochtergesellschaft „Mercedes-Leasing-GmbH“ Leasing-Verträge für das gesamte Fahrzeugprogramm an. Die Miet- und Fahrzeugumsätze stiegen im Berichtsjahr um 40% auf 133 Mill. DM. Die Neuzugänge an Leasing-Fahrzeugen erhöhten sich um 18% auf rd. 4.000 Einheiten; hier-

**1.700 Stützpunkte im Inland**

**Mercedes-Leasing**



für wurden 132 Mill. DM investiert. Den Hauptanteil am Leasing-Geschäft hatten auch 1980 wiederum die Nutzfahrzeuge, insbesondere der Klassen 2-8 t, auf die rd. 60% des Gesamtvolumens entfielen. Auch für die nächsten Jahre erwarten wir eine erhebliche Expansion im Leasinggeschäft.

#### 4.500 Stützpunkte im Ausland

Im Ausland sind wir in rd. 170 Ländern mit mehr als 4.500 Stützpunkten vertreten; etwa 68.000 Mitarbeiter sind im Verkauf und Kundendienst eingesetzt. In enger Zusammenarbeit mit unseren Vertragspartnern haben wir unser weltweites Werkstattnetz, vor allem für Nutzfahrzeuge, weiter ausgebaut. Der Mercedes-Benz-Transeuropa-Service, der unsere Stützpunkte in Europa ergänzt, wurde um 13 auf 51 mobile Einheiten erweitert; dieser Service leistet vorwiegend in Ländern mit starkem internationalem Verkehr - nicht nur für Mercedes-Benz-Fahrzeuge - Pannenhilfe auf der Straße und unterstützt vorhandene Werkstätten.

Die fachliche Weiterbildung des Personals unserer Vertragspartner haben wir mit Hilfe moderner Lehrsysteme intensiviert; sie erfolgt zum Teil zentral in unserem neuen Schulungszentrum in Esslingen-Brühl, zum Teil auch unmittelbar am Arbeitsplatz. Darüber hinaus wird die Beratung und Betreuung von Behörden und Großkunden zunehmend wichtiger.

#### Ersatzteil-Service weiter ausgebaut

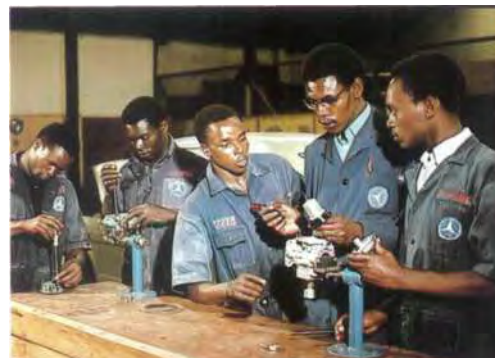
Der Ersatzteil-Service, ein unentbehrlicher Bestandteil der technischen und wirtschaftlichen Leistung für den Kunden, wurde im In- und Ausland weiter ausgebaut. Die mehrjährige Erfahrung mit unserem zentralen Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge in Würth hat bestätigt, daß sich höchstmögliche Verfügbarkeit der Teile und wirtschaftliche Optimierung gleichzeitig erreichen lassen. Deshalb haben wir auch für unser Pkw-Programm das Ersatzteilwesen im Werk Sindelfingen konzentriert. In dem neuerstellten Pkw-Zentralersatzteillager werden auf einer Fläche von über 100.000 qm täglich Aufträge von über 14.000 Positionen abgewickelt. Über 100.000 verschiedene Teile stehen zur Verfügung, davon werden zwei Drittel nicht mehr serienmäßig hergestellt.



In unserem neuen Rechenzentrum für den Ersatzteilbereich sind die logistischen Systeme der Lagersteuerung, Auftragsabwicklung und Information so integriert, daß eingehende Aufträge von der Erfassung bis zur Fakturierung weitgehend automatisch bearbeitet werden können. Unsere beiden zentralen Ersatzteillager können im europäischen Raum jedes gewünschte Teil innerhalb kürzester Frist ausliefern.

*Lager- und Bestandskontrolle für rund 100.000 Pkw-Ersatzteile im Werk Sindelfingen.*

Die Markenbildung unter dem Begriff „Mercedes-Benz-Original-Teile“ bedeutet für uns weiterhin die Verpflichtung, mit einem besonders breiten Ersatzteil Sortiment von über 250.000 verschiedenen Positionen unsere Kunden schnell zu versorgen. In gleicher Weise wollen wir auch mit unserer für den Reparaturssektor wichtigen technischen Dokumentation an der Spitze bleiben.



*Ausbildung von Kundendienst-Monteuren in Nairobi, Kenia.*



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

# Personal- und Sozialwesen

## **Kontinuität der Personalpolitik**

Wir haben 1980 unseren Weg einer kontinuierlichen, an längerfristigen Zielen orientierten Personalpolitik fortgesetzt.

Unsere Beschäftigungspolitik wahrte eine Kontinuität, die den ausschließlich absatz- und produktionsorientierten Wechsel zwischen kurzfristigen Personalaufstokungen und -reduzierungen vermeidet. Insofern konnten wir 1980 - unterstützt durch die gute wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens - erneut ohne Kurzarbeit oder weitergehende Personalmaßnahmen auskommen.

Bei unseren langfristigen personalpolitischen Überlegungen spielt im Rahmen der wirtschaftlichen Leistungskraft des Unternehmens die Sicherung der Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiter eine entscheidende Rolle. Die Zielsetzungen 1980 waren besonders auf die Ausgestaltung - zum Teil Neustrukturierung - von Sozialleistungen, auf Arbeitsplatzplanung und -gestaltung sowie auf erneute erhebliche Investitionen im Bildungsbereich gerichtet.

Wir sind dafür dankbar, daß die Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiter in allen Bereichen dazu beigetragen hat, die jeweiligen Ziele erfolgreich anzusteuern.

Grundlage unseres personalpolitischen Erfolges war aber auch 1980 die Tatsache, daß in z.T. schwierigen Fragen mit dem Gesamtbetriebsrat und den Betriebsräten in den Werken vertretbare Kompromisse erzielt werden konnten.

Zum 1. Februar 1980 wurde in der metallverarbeitenden Industrie eine 6,8%ige Tarifierhöhung wirksam. Darüberhinaustrat im Berichtsjahr eine weitere Stufe der tariflichen Urlaubsverlängerung aus dem Abkommen von 1979 in Kraft. Im Durchschnitt stieg der Jahresurlaub um 1,3 Tage. Einschließlich des tariflich oder gesetzlich abgesicherten Zusatzurlaubs für Jubilare und Schwerbehinderte hatten die Mitarbeiter im Jahre 1980 im Durchschnitt 29,6 Arbeitstage bezahlten Jahresurlaub.

Wir haben auch 1980 aufmerksam die Entwicklung der arbeitsgerichtlichen Rechtsprechung aller Instanzen verfolgt.

Gegen die Daimler-Benz AG wurden im Berichtsjahr 164 Arbeitsgerichtsprozesse angestrengt. Das ist etwa ein Prozeß je 1.000 Mitarbeiter. Drei Verfahren haben wir rechtskräftig verloren.

Daimler-Benz nimmt an der sozialpolitischen Diskussion und Meinungsbildung bei den Trägern der sozialen Selbstverwaltung aktiv teil. Etwa 130 Mitarbeiter waren 1980 als Arbeitgeber- oder Arbeitnehmervertreter in den paritätischen Selbstverwaltungsgremien der Renten-, Kranken- und Unfallversicherungen sowie der Arbeitsverwaltung tätig.

Im Sozialrecht wirkte sich 1980 vor allem die Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenze in der Sozialversicherung auf 4.200 DM aus.

Im Konzern waren am Jahresende 183.392 (i.V. 174.431) Mitarbeiter beschäftigt, davon im Inland 146.323 (i.V. 142.164) und im Ausland 37.069 (i.V. 32.267). Die Belegschaft der Daimler-Benz AG ist nach dem hohen Zuwachs um 7.000 im Vorjahr - 1980 nochmals um 4.000 Mitarbeiter gestiegen. Im Zeitraum 1970 bis 1980 haben wir damit allein in der Bundesrepublik Deutschland knapp 30.000 Arbeitsplätze neu geschaffen.

Unter Berücksichtigung der Fluktuation bestand unsere Aufgabe 1980 u.a. darin, über 11.700 neue Mitarbeiter - einschließlich der Übernahmen nach Ausbildung - in das Unternehmen zu integrieren; 2.600 Auszubildende begannen ihre Lehre.

## **Tarifpolitischer Rahmen**

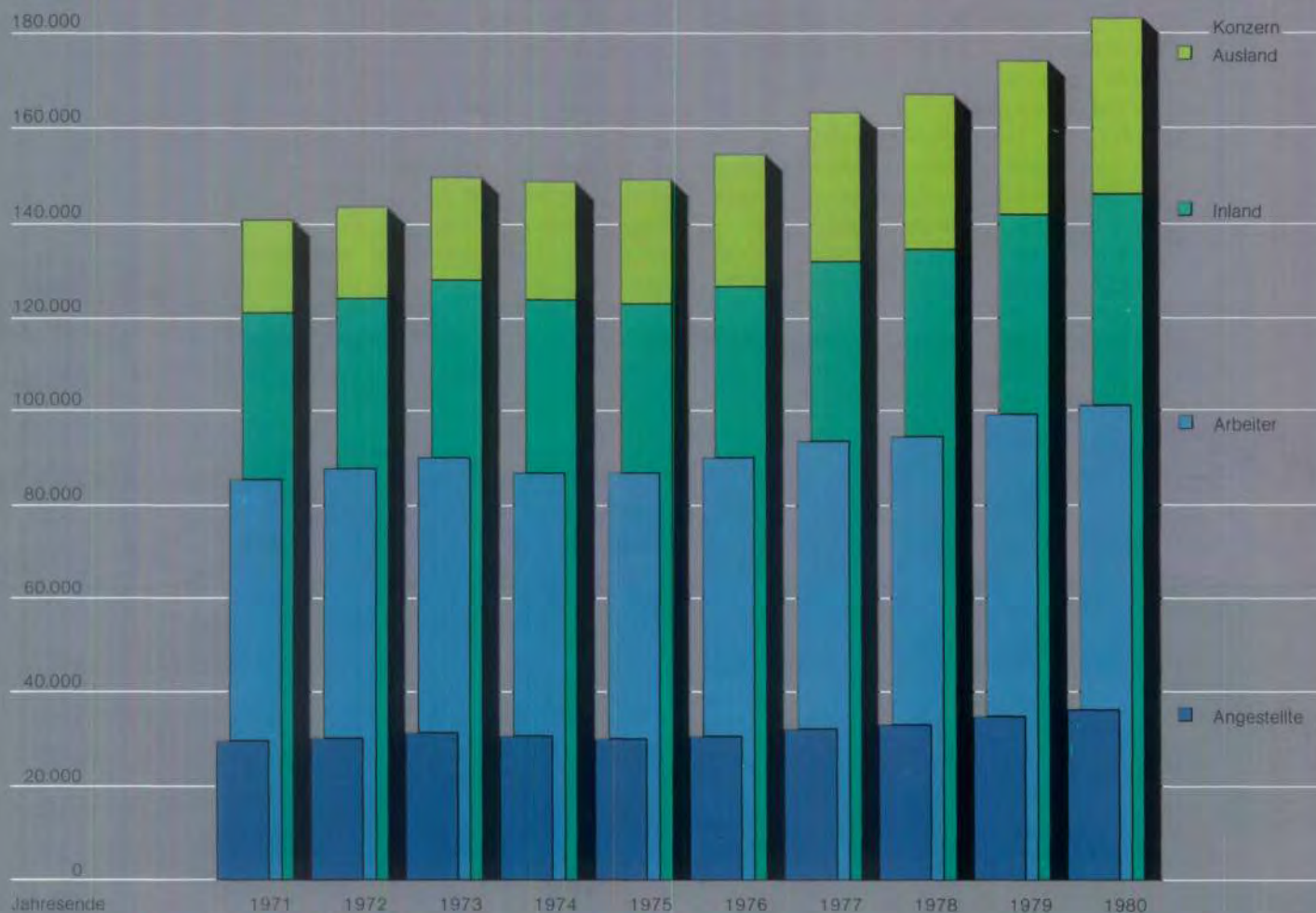
## **Arbeitsrecht**

## **Sozialrecht**

## **Mitarbeiter**

# Mitarbeiter

Jahresende	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<b>Konzern</b>	<b>141.083</b>	<b>143.793</b>	<b>150.014</b>	<b>149.175</b>	<b>149.742</b>	<b>155.003</b>	<b>163.302</b>	<b>167.165</b>	<b>174.431</b>	<b>183.392</b>
Ausland	19.605	19.498	21.638	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.069
Inland	121.478	124.295	128.376	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323
darunter: <b>Daimler-Benz AG</b>	<b>119.029</b>	<b>122.601</b>	<b>126.855</b>	<b>122.899</b>	<b>122.775</b>	<b>126.652</b>	<b>131.807</b>	<b>134.437</b>	<b>141.401</b>	<b>145.532</b>
davon: Zentrale <sup>1)</sup>	5.798	6.100	6.735	6.599	6.533	6.728	7.220	7.649	8.180	8.810
Werke										
Untertürkheim <sup>2)</sup>	21.725	22.794	23.411	22.469	22.095	22.950	24.115	24.495	25.054	25.565
Sindelfingen	28.113	30.567	31.580	30.682	30.955	33.232	34.359	34.558	36.551	37.194
Mannheim	12.350	12.373	12.730	12.863	12.900	12.901	13.383	13.584	14.053	14.619
Wörth	6.737	7.458	8.201	8.400	8.687	8.430	8.853	8.774	9.622	10.192
Gaggenau	8.381	7.968	8.397	8.704	8.680	8.608	8.696	8.860	9.177	9.354
Bremen	3.872	4.099	3.923	3.496	4.099	4.293	4.727	5.994	6.571	6.515
Düsseldorf	4.750	4.652	4.712	4.476	4.401	4.572	4.664	4.621	4.954	5.118
Kassel	4.631	3.795	4.012	3.774	3.838	3.931	4.089	3.969	4.086	4.341
Berlin	2.438	2.504	2.754	2.723	2.886	2.895	3.065	3.054	3.191	3.252
Hbg-Harburg	1.919	2.065	1.875	1.706	1.736	2.184	2.265	2.385	2.475	2.535
Bad Homburg	620	660	696	685	692	715	736	767	814	855
Niederlassungen	16.227	16.537	17.162	15.689	14.705	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182



1) einschließlich Forschung und Entwicklung in Untertürkheim, ohne Versuch  
 2) einschließlich Versuch





Ausbildung am realen Objekt im Achsenwerk Kassel. Schnittmodell einer Lkw-Hinterachse.

Ende 1980 waren bei der Daimler-Benz AG 145.532 (i.V. 141.401) Mitarbeiter beschäftigt, davon etwa 4.000 Meister und Gruppenmeister und 7.000 andere Führungskräfte aller Ebenen.

sche Arbeitnehmer - vor allem die Maßnahmen zur Förderung der Berufsausbildung für die jungen „Ausländer der zweiten Generation“ - weiter ausgebaut.

**Steigender Anteil von „Monatslöhnern“**

Daimler-Benz hat mit der wesentlichen Ausweitung des Kreises der „Monatslöhner“ einen weiteren personalpolitischen Schritt zur Angleichung der Arbeitsverhältnisse von Arbeitern und Angestellten unternommen. Ende 1980 beschäftigten wir bereits etwa 22.000 Monatslöhner, das sind 21 % aller Arbeiter.

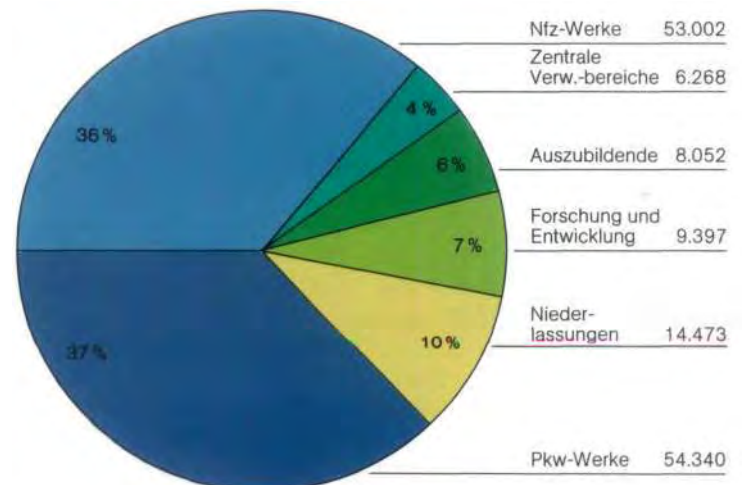
Die Altersversorgung für die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG ist 1980 teilweise umstrukturiert worden. Schon in den Vorjahren haben wir auf die steuerlich unzureichende Bildung von Deckungskapital bei der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH (DBUK) hingewiesen. Das Vermögen der

**Soziale Sicherung**

**Schwerbehinderte**

Die Zahl der Mitarbeiter, die als Schwerbehinderte anerkannt sind, erreichte Ende 1980 rd. 7.800, das sind 5,7 % der Arbeiter und Angestellten. Darüber hinaus erteilen wir in erheblichem Umfang Aufträge an Behindertenwerkstätten und sichern so weitere Arbeitsplätze für Behinderte. Angesichts des Anteils der Schwerbehinderten kommt unseren personalpolitischen Bemühungen um einen angemessenen Arbeitseinsatz leistungsgewandelter Mitarbeiter besondere Bedeutung zu.

**Gesamtbelegschaft Daimler-Benz AG 1980: 145.532 Mitarbeiter**



**Ausländische Arbeitnehmer**

Der Anteil der ausländischen Arbeitnehmer an der Belegschaft ist geringfügig von 21,1% auf 21,0% zurückgegangen. Wir haben unser Bildungsangebot für ausländi-



Speziell eingerichtete Arbeitsplätze für gehörlose Mitarbeiter.

DBUK von annähernd 2,1 Mrd. DM reicht nicht aus, um die in den Richtlinien vorgesehenen Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenen-Versorgungsleistungen versicherungsmathematisch voll abzudecken. Nach eingehenden Gesprächen mit dem Gesamtbetriebsrat haben wir deshalb zum 1. November 1980 eine Zusage zur Übernahme von Versorgungsleistungen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH auf die Daimler-Benz AG abgegeben und mit dem Gesamtbetriebsrat eine Vereinbarung über eine neue Versorgungsordnung der Daimler-Benz AG abgeschlossen. Dabei wurden die Hinterbliebenenversorgung in vollem Umfang sowie die Anwartschaften auf Alters- und Invaliditätsversorgung der Mitarbeiter zu einem Teil auf die Daimler-Benz AG übernommen. Nach wie vor liegt der größere Teil der Alters- und Invaliditätsversorgung bei der Daimler-Benz Unterstützungskasse.

Die DBUK zahlte im Berichtsjahr 101 (i.V. 97) Mill. DM für laufende Beihilfen an 30.044 (i.V. 28.177) Pensionäre, Witwen und Kinder. Die Beihilfen der DBUK für die 1980 pensionierten Mitarbeiter betragen durchschnittlich 510 (i.V. 471) DM monatlich. Ende 1980 hatten 1.400 ausgeschiedene Mitarbeiter (davon ca. 50% Ausländer) unverfallbare Anwartschaften auf betriebliche Altersversorgungsleistungen.

An Pensionäre und deren Hinterbliebene wurden 15 Mill. DM Überbrückungsgelder bezahlt. Außerdem konnte durch einmalige Beihilfen 5.400 Mitarbeitern im Einzelfall geholfen werden.

Außer den nebenberuflichen Vertragsärzten für unsere Niederlassungen und Zweigbetriebe beschäftigten wir Ende 1980 insgesamt 154 Mitarbeiter als Werksärzte, medizinisches Hilfspersonal und Sanitäter.

Der Einsatz insbesondere der Führungskräfte und der Fachkräfte für Arbeitssicherheit zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit und -schwere war auch 1980 erfolgreich: Je 1 Mill. geleisteter Arbeitsstunden ereigneten sich 72 Unfälle mit 737 Ausfalltagen. Somit ist die Quote der Betriebsunfälle seit 1975 um 18% zurückgegangen.

Dagegen ist die Entwicklung des Krankenstandes weiterhin unbefriedigend. Bezogen auf die Soll-Arbeitszeit belief sich der Krankenstand auf 8,7% (Arbeiter 10,1 % und Angestellte 5,1 %).

Die Personalkosten - Löhne und Gehälter einschließlich Sozialabgaben-je geleisteter Arbeitsstunde wuchsen 1980 um 8%. Der Anteil der Personalaufwendungen an der Gesamtleistung insgesamt - ohne Sonderzuführung zur Pensionsrückstellung - betrug 27,3% (siehe dazu auch Schaubild auf Seite 74).

Bei der Festlegung von Weihnachtsgeld und Sondervergütung haben wir insbesondere die gute Kapazitätsauslastung, die von den Mitarbeitern erbrachten Leistungen und den günstigeren Geschäftsverlauf berücksichtigt. Deshalb haben wir im Berichtsjahr Weihnachtsgeld und Sondervergütung auf 328 (i.V. 280) Mill. DM erhöht. Der durchschnittliche Betrag pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) stieg von 2.094 auf 2.348 DM.

Über die tariflich abgesicherten 624 DM hinaus erhielt jeder Mitarbeiter 1980 als freiwillige Zuwendung 156 DM zur Vermögensbildung. Als Anlageformen standen „Belegschaftsaktie“ und „Arbeitnehmerdarlehen“ zur Wahl. Mehr als 10.000 Mitarbeiter haben das Arbeitnehmerdarlehen gewählt. Die Zahl der Belegschaftsaktio-

**Gesundheit,  
Arbeitssicherheit**

**Personalkosten**

**Weihnachtsgeld,  
Sondervergütung**

**Vermögens-  
bildung**

## Struktur der Personalaufwendungen - Daimler-Benz AG

	1973		1979		1980		1980 : 1973 Veränderung in %
	Mill. DM (ohne Zusatzkosten)	in % der Löhne und Gehälter	Mill. DM (ohne Zusatzkosten)	in % der Löhne und Gehälter	Mill. DM (ohne Zusatzkosten)	in % der Löhne und Gehälter	
<b>Löhne und Gehälter (ohne Zusatzkosten)</b>	<b>2.273,1</b>	<b>100,0</b>	<b>3.884,1</b>	<b>100,0</b>	<b>4.311,0</b>	<b>100,0</b>	+ 89,7%
<b>Urlaubs- und Feiertagsvergütung</b>	<b>402,0</b>	<b>17,7</b>	<b>938,2</b>	<b>24,1</b>	<b>1.081,7</b>	<b>25,1</b>	+169,1%
Bezahlte Feiertage	93,7		169,1		190,1		
Bezahlter (Tarif-) Urlaub	238,8		511,6		598,3		
Tarifliche Urlaubsvergütung	69,5		257,5		293,3		
<b>Soziale Abgaben, Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit</b>	<b>560,0</b>	<b>24,6</b>	<b>1.081,8</b>	<b>27,9</b>	<b>1.216,7</b>	<b>28,2</b>	+117,3%
Kranken- und Sozialversicherungsbeiträge	371,7		730,4		817,5		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	27,2		52,8		58,1		
Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit	161,1		296,1		337,6		
Beiträge an Pensionssicherungsverein	—		2,5		3,5		
<b>Andere soziale Aufwendungen</b>	<b>210,6</b>	<b>9,3</b>	<b>358,3</b>	<b>9,2</b>	<b>430,1</b>	<b>10,0</b>	+104,2%
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	137,4		279,5		328,1		
Leistungen für Vermögensbildung	73,2		78,8		102,0		
<b>Personalkosten (ohne Altersversorgung)</b>	<b>3.445,7</b>	<b>151,6</b>	<b>6.262,4</b>	<b>161,1</b>	<b>7.039,5</b>	<b>163,3</b>	+104,3%
<b>Aufwendungen für Altersvorsorge</b>	<b>165,6</b>	<b>7,3</b>	<b>438,6</b>	<b>11,3</b>	<b>1.665,1*)</b>	<b>38,6</b>	
<b>Personalaufwendungen insgesamt</b>	<b>3.611,3</b>	<b>158,9</b>	<b>6.701,0</b>	<b>172,5</b>	<b>8.704,6*)</b>	<b>201,9</b>	+141,0%

\*) Darin enthalten a. o. Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM aufgrund Neustrukturierung der Altersversorgung.

näre stieg eindrucksvoll auf insgesamt 62.110 (i.V. 44.010). Seit 1973 haben unsere Mitarbeiter insgesamt über 203.000 Belegschaftsaktien erworben.

Daimler-Benz hat gerade angesichts der schwierigen Situation auf dem Wohnungsmarkt die Förderung des Wohnungsbaus konsequent fortgesetzt. Im Berichtsjahr haben wir den Bau von 1.700 Wohnungen oder Eigenheimen mit Darlehen in Höhe von insgesamt 28,7 Mill. DM gefördert.

Wir haben uns auch 1980 kontinuierlich um eine qualifizierte Arbeitsplatzplanung bemüht. Das neu eingeführte MTM-Verfahren hat sich als wirksames Mittel zur verbesserten Arbeitsgestaltung bereits in der Planungsphase erwiesen. Daneben haben wir 1980 Arbeitseinsatz und Arbeitsplatzplanung systematisch weiterentwickelt.

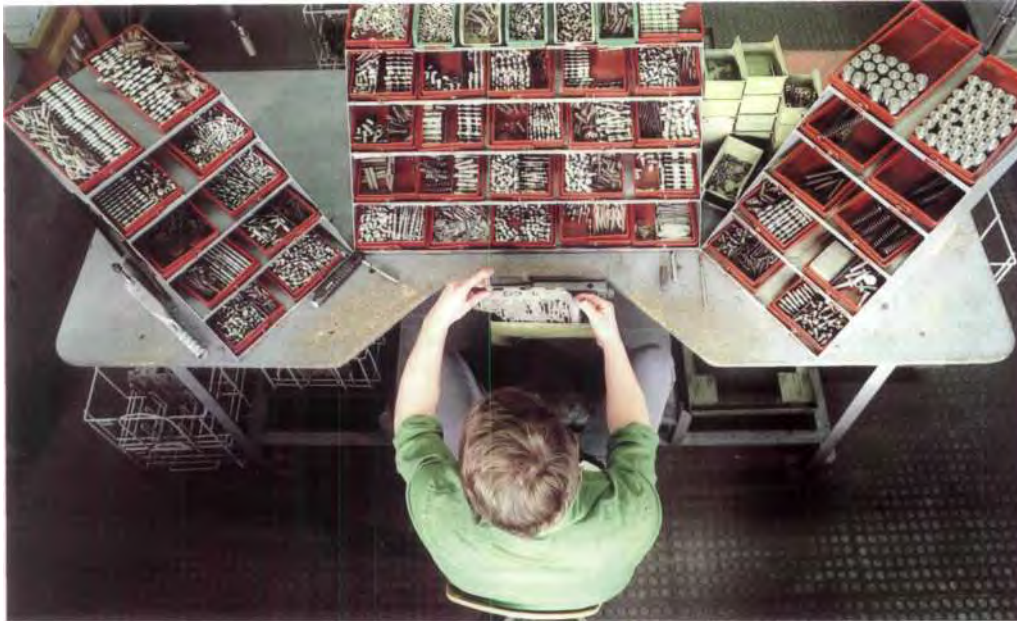
Unser personalpolitisches Konzept ist weniger auf spektakuläre Einzelmaßnahmen zur „Humanisierung der Arbeit“ aus-

## Arbeitsplatzgestaltung



Bei der Restaurierung von Oldtimern lernen Auszubildende, technische Abläufe und Funktionen zu verstehen und mit Material umzugehen.

übersichtliche und griffgünstige Anordnung von Bauelementen zeichnen diesen nach wirtschaftlichen und ergonomischen Gesichtspunkten gestalteten Montagearbeitsplatz aus.



### Vorschlagswesen

Auch die Arbeit mit Mikroprozessoren gehört zum Ausbildungsumfang.

gerichtet, als vielmehr darauf, bereits in der Planungsphase die Kriterien einer menschengerechten Gestaltung der Arbeitsplätze systematisch zu berücksichtigen.

Die Förderung des Betrieblichen Vorschlagswesens sehen wir als wichtiges Führungsinstrument an. Etwa 6.400 Mitarbeiter haben über 13.000 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Dafür zahlten wir über 2,8 Mill. DM an Prämien und Anerkennungen. Die höchste Einzelprämie betrug 84.000 DM für einen Vorschlag, der die Halterung für die Lichtmaschine betrifft.



Daimler-Benz hat 1980 zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Schichtbetrieb wichtige Entscheidungen getroffen.

Unsere Überlegungen gingen von der Feststellung aus, daß Technologie und Produktivität des Unternehmens es zwingend erfordern, den Zwei-Schichtbetrieb uneingeschränkt weiterzuführen. Dagegen planen wir, den Drei-Schichtbetrieb (mit Nachtschicht) weiter zu reduzieren. Darüber hinaus haben wir uns bereiterklärt, zusätzliche sozialpolitische Maßnahmen zu ergreifen, um gesundheitlichen Schäden bei solchen Mitarbeitern vorzubeugen, die weiterhin im Drei-Schichtbetrieb tätig sein müssen. Dazu gehören u.a. regelmäßige Untersuchungen durch unsere Werksärzte, vorbeugende Kuraufenthalte sowie ein gleitender Übergang in den Ruhestand durch Teilzeitbeschäftigung oder - falls dies ausgeschlossen ist - eine vorzeitige Pensionierung. Da die Verhältnisse im Zwei-Schichtbetrieb (ohne Nachtschicht) grundlegend anders sind, ist hierfür ein besonders an diese Bereiche angepaßtes sozialpolitisches Programm vorgesehen.

Daimler-Benz wird darüber hinaus ein Forschungsprojekt unterstützen, das die Auswirkungen des Schichtbetriebs auf den Menschen wissenschaftlich untersucht. Mit den Ergebnissen soll auch die öffentliche Diskussion über die Schichtarbeit auf eine sichere Grundlage gestellt werden.

### Schichtarbeit

## Aus- und Weiterbildung

Die erweiterten Ausbildungskapazitäten haben es uns ermöglicht, 1980 noch einmal mehr Auszubildende einzustellen: insgesamt waren es 2.616 Jugendliche; das entspricht einer Steigerung um 1,3%. In den letzten fünf Jahren ist die Ausbildungskapazität um rd. 45% auf jetzt 7.700 Plätze in 36 technischen und 10 kaufmännischen Berufen erhöht worden. Hinzu kamen im Berichtsjahr 200 Plätze für Praktikanten aus dem In- und Ausland. Damit ist heute etwa jeder 18. Mitarbeiter der Daimler-Benz AG ein Auszubildender. In die Ausbildungseinrichtungen der Werke und Niederlassungen und in den im Oktober 1980 eingeweihten Erweiterungsbau des „Hauses Lämmerbuckel“ auf der Schwäbischen Alb haben wir in den vergangenen Jahren rd. 50 Mill. DM investiert.

Aus sozialpolitischen Gründen, aber auch angesichts sinkender Zahlen von Schulabsolventen sprechen wir zur Sicherung unseres Bedarfs an Nachwuchskräften zunehmend neue Bewerbergruppen an. Dazu gehört beispielsweise die verstärkte Ausbildung von Mädchen auch in technischen Berufen. Ferner ist die Ausbildung von Lernbehinderten zu nennen. Wir beteiligten uns in größerem Umfang an Maßnahmen zur beruflichen und sozialen Eingliederung junger Ausländer.

Der weiteren Differenzierung unseres Ausbildungsangebotes dienen das Berufskolleg für Realschüler und die Berufsakademie für Abiturienten.

1980 haben etwa 35.000 Mitarbeiter unser Angebot angenommen, ihre Fähigkeiten in internen und externen Bildungsveranstaltungen den sich wandelnden Anforderungen des Arbeitslebens anzupassen. Darüber hinaus hatten die rd. 5.000 in- und ausländischen Teilnehmer an den Fortbildungsveranstaltungen für Führungskräfte Gelegenheit, sich in Kleingruppenarbeit mit ihrer Führungsverantwortung gegenüber den Mitarbeitern und dem Unternehmen zu beschäftigen.

Wir beraten und betreuen unsere Tochter- und Beteiligungsgesellschaften und unsere Vertragspartner im In- und Ausland bei der Bildungsarbeit. Im Berichtsjahr waren 25 Ausbildungswerkstätten mit insgesamt über 2.000 Plätzen eingerichtet. Mit einer weiteren Steigerung der Kapazität in den kommenden Jahren rechnen wir durch die Fertigstellung von Bildungszentren, die mit unserer Unterstützung bei unserem Vertragspartner in Südafrika und bei der Tochtergesellschaft in Brasilien entstehen.



*Ausbildung nach bester Handwerkertradition:  
Hier die Polsterer-Lehrwerkstatt  
im Werk Bremen.*

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften — Überblick

Produktionsgesellschaften	Beteiligung in %	Umsatz <sup>1)</sup> Mill. DM		Belegschaft am Jahresende	
		1980	1979	1980	1979
<b>Inland</b>					
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	} 50,0	1.551,3	1.244,4	12.696	12.369
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen (83,8%)					
* Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	100,0	72,8	56,3	482	416
<b>Ausland</b>					
* Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	2.063,9	2.055,0	20.194	18.059
* Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo (100,0%)		106,6	111,2	3.487	3.471
* Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires	100,0	986,2	690,6	3.934	3.887
* Euclid, Inc., Cleveland, Ohio	100,0	320,5	443,6	1.145	1.431
Mercedes-Benz España, S.A., Madrid (früher: „MEVOSA“)	52,8	578,3	462,6	4.042	4.019
Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz	50,0	224,9	76,5	652 <sup>2)</sup>	889
Anambra Motor Manufacturing Company Ltd. (ANAMMCO), Enugu	40,0	25,2	-	565	7
FBW-Fahrzeug AG, Wetzikon	49,0	26,6	-	340	330
Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul	36,0	160,2	142,7	1.340	1.275
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta	33,3	36,0	17,7	1.879	1.266
P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta	49,0	246,5	123,0	339	282
Iranian Diesel Engine Manufacturing Company, Tabriz	30,0	89,0	56,3	1.314	1.252
UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100,0%)	} 26,7	781,7	550,1	2.794	2.640
National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah	26,0	488,9	349,9	477	470
Bajaj-Tempo Ltd., Poona <sup>3)</sup>	26,1	114,5	93,6	4.592	3.890
Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay (Automobile Division) <sup>3)</sup>	11,9	1.016,5	883,0	7.473	7.583
<b>Vertriebsgesellschaften</b>					
<b>Ausland</b>					
* Daimler-Benz of North America Inc., New York Mercedes-Benz Canada Inc., Toronto (100,0%)	100,0	} 2.822,9	2.463,4	+ 14,6	
* Mercedes-Benz of North America Inc., Montvale, N.J.	100,0				
* Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne	100,0	194,2	279,5	- 30,5	
* Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London	100,0	656,1	630,5	+ 4,1	
* Sofidel S.A., Rocquencourt Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100,0%)	} 96,3	1.453,8	1.249,8	+ 16,3	
* Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom	75,0	306,2	215,7	+ 42,0	
* Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	329,9 <sup>4)</sup>	116,6	.	
* Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel (Gruppe)	100,0	582,5	-	.	
* Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht (Gruppe)	95,0	694,3	-	.	

\*) Im Umsatz Konzern enthalten.

<sup>1)</sup> Die Umsätze (netto) der ausländischen Beteiligungsgesellschaften wurden mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet; durch die Veränderung der Währungsparitäten ergeben sich erhebliche, z.T. die Vergleichbarkeit ausschließende Veränderungen.

<sup>2)</sup> Davon sind 600 (i.V. 849) Steyr-Daimler-Puch-Mitarbeiter für die Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz, tätig.

<sup>3)</sup> Diese Gesellschaften fertigen Nutzfahrzeuge unter eigenem Warenzeichen, haben jedoch Lizenzen für einzelne Daimler-Benz-Aggregate.

<sup>4)</sup> Umsätze nicht vergleichbar, ab 1980 einschließlich Pkw-Vertrieb.

# Beteiligungsgesellschaften

## MTU-München/ MTU-Friedrichshafen

### Inland

Der konsolidierte Umsatz der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH und der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH hat sich 1980 um 25% auf 1,6 (i.V. 1,2) Mrd. DM erhöht. Aufgrund von Großaufträgen für Flugtriebwerke und Motoren erwarten wir bei einem Auftragsbestand von rd. 3,2 (i.V. 3,0) Mrd. DM auch in den nächsten Jahren eine gute Auslastung der Werke in München und Friedrichshafen. Beide Gesellschaften beschäftigten am Jahresende zusammen 12.696 (i.V. 12.369) Mitarbeiter.

Die MTU-Gruppe investierte 99 (i.V. 71) Mill. DM; davon wurden 55 Mill. DM aus Abschreibungen finanziert. Gemäß dem Ergebnisabführungsvertrag erhielten die beiden Gesellschafter Daimler-Benz und M.A.N. aus dem erwirtschafteten Ergebnis - nach Berücksichtigung einer Ertragsteuerumlage - jeweils 7,3 Mill. DM.

## Deutsche Automobilgesellschaft

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, an der die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat auch im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet elektrischer Antriebs- und Speichersysteme planmäßig fortgeführt. Das erwirtschaftete Ergebnis wurde vertragsgemäß zu gleichen Teilen auf die Partner übertragen.

Zur künftigen Verwertung bestimmter Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Industriebatterien wurde zwischen der Deutschen Automobilgesellschaft und der Accumulatorenwerk Hoppecke Claus Zoellner & Sohn, Hoppecke, ein Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen und ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet.

## Hanomag-Henschel

Die Gesellschaft führt das Ersatzteilgeschäft für Hanomag-Henschel-Fahrzeuge weiter; der Umsatz betrug 67,0 (i.V. 76,7) Mill. DM. Zum Jahresende waren 294 Mitarbeiter beschäftigt.

Als Folge der Neuordnung der Altersversorgung entstand ein Verlust von 2,0 Mill. DM, den die AG übernommen hat.

Diese Tochtergesellschaft, die im wesentlichen Fahrzeugteile und Aufbauten für Nutzfahrzeuge an unsere Werke liefert, hat ihren Umsatz um 29% auf 72,8 Mill. DM erhöht. Der Gewinn von 1,3 (i.V. 0,9) Mill. DM wird an die AG ausgeschüttet.

### Ausland

Das Konzept, durch eigene Produktions- und Vertriebsgesellschaften im Ausland das Wachstum unseres Unternehmens abzusichern, haben wir weitergeführt. Einschließlich der Vertriebsgesellschaften entfällt fast ein Drittel unseres Konzern-Außenumsatzes auf unsere ausländischen Tochtergesellschaften.

Im Berichtsjahr haben wir eigene Vertriebsgesellschaften in Belgien und in den Niederlanden sowie maßgebliche Beteiligungen in Österreich und in der Schweiz erworben. Dadurch sind wir auch in diesen Ländern - wie bisher schon in Frankreich, Großbritannien und Italien - am Markt unmittelbar präsent.

In den USA haben wir in den vergangenen Jahren das Aufgabengebiet unserer größten Vertriebsgesellschaft nach und nach erweitert. Zusätzlich zum Pkw-Verkauf wurde der Vertrieb von Lkw aufgebaut. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, haben wir im Berichtsjahr ein Montagewerk für mittelschwere Lastwagen in Betrieb genommen.

In Brasilien und Argentinien sind unsere Nutzfahrzeugwerke schon seit langem ein wichtiger Wirtschaftsfaktor; sie nehmen eine gefestigte Marktstellung ein. In Spanien haben wir 1980 unser Engagement durch den Erwerb der Kapitalmehrheit an der „MEVOSA“ - nunmehr unter der Firma „Mercedes-Benz Espana, S.A.“ - erweitert.

Die Umsätze unserer in den Konzernabschluß einbezogenen ausländischen Beteiligungsgesellschaften betragen 1980 - umgerechnet - 10,3 Mrd. DM; darin sind die - integrierten - Gesellschaften mit eigener Fertigung in Höhe von 3,2 Mrd. DM, die Vertriebsgesellschaften in Höhe von 7,1 Mrd. DM enthalten. Der gegenüber dem Vorjahr erheblich gestiegene Umsatz der Vertriebsgesellschaften ist vor allem auf die

## Holzindustrie Bruchsal

### Konzept: Wachstum begründen und absichern

### Erfolgreiche Auslands- gesellschaften

Einbeziehung der neu erworbenen Vertriebsgesellschaften in den Konzernabschluß zurückzuführen. Die Eigenleistung unserer ausländischen Konzerngesellschaften beträgt - umgerechnet - 4,6 (i.V. 4,0) Mrd. DM.

Die Ergebnisentwicklung war insgesamt zufriedenstellend. Der Jahresüberschuß stieg auf 189 (i.V. 131) Mill. DM, wobei ein Teil dieser Zunahme währungsbedingt ist. Die erwirtschafteten Mittel haben wir wiederum überwiegend den Tochtergesellschaften zur Eigenfinanzierung belassen.

Unsere Geschäftspolitik wird sich auch künftig im In- und Ausland an den Grundsätzen ausrichten, die in den „OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen“ niedergelegt sind.

Die ausländischen Produktions- und Montagegesellschaften mit Daimler-Benz-Beteiligung haben in folgenden Ländern Nutzfahrzeuge und Motoren hergestellt bzw. montiert:

### Produktionsgesellschaften

Unsere größte Tochtergesellschaft, die Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo, konnte 1980 ihre Produktion steigern. Das Stammwerk war im April/Mai von einem sechswöchigen Streik in der metallverarbeitenden Industrie Brasiliens betroffen, der bei unserer Gesellschaft zu einem Produktionsausfall von rd. 7.000 Nutzfahrzeugen führte. Dennoch erhöhte sich die Jahresproduktion um 2 % auf 60.030 (i.V. 58.943) Lkw und Omnibusse, die Fertigung von Industrie- und Einbaumotoren um 12% auf 32.897 Einheiten.

Mit einem Anteil von 46 (i.V. 51)% bei Lastwagen (ab 3 t) und 93 (i.V. 96)% bei Omnibussen und Omnibusfahrgestellten hat unsere Marke „Mercedes-Benz“ ihre führende Position auf dem brasilianischen Nutzfahrzeugmarkt behaupten können. Die Gesellschaft exportierte im Berichtsjahr 11.546 (i.V. 8.398) Nutzfahrzeuge (+ 37%) mit einem Umsatzwert von über 450 Mill. DM. Hauptabnehmer waren mit 5.228 Einheiten die USA. Auch die Lieferungen in die benachbarten südamerikanischen Länder sowie in einige afrikanische Staaten konnten gesteigert werden.

	Beteiligung in %	1980 Stück	1979 Stück	Veränderung in %
<b>Nutzfahrzeuge</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	60.030	58.943	+ 1,8
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	9.933	8.832	+ 12,5
Euclid, USA	100,0	647	893	- 27,5
Mercedes-Benz España, Spanien	52,8	10.800	14.596	- 26,0
<b>Sonstige Beteiligungen</b>				
Geländefahrzeug Gesellschaft, Österreich	50,0	7.523	2.812	+167,5
UCDD/CDA, Südafrika	26,7	5.091	4.578	+ 11,2
OTOMARSAN, Türkei	36,0	1.001	919	+ 8,9
PT German Motor Manufacturing, Indonesien	33,3	3.348	2.185	+ 53,2
National Automobile Industry, Saudi-Arabien	26,0	5.921	4.785	+ 23,7
ANAMMCO, Nigeria	40,0	795	-	
insgesamt		<b>105.089</b>	<b>98.543</b>	<b>+ 6,6</b>
<b>Industrie- und Einbaumotoren</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	32.897	29.455	+ 11,7
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	1.808	2.125	- 14,9
Mercedes-Benz España, Spanien	52,8	11.758	11.397	+ 3,2
<b>Sonstige Beteiligungen</b>				
Iranian Diesel Engine Manufacturing, Iran	30,0	8.196	6.978	+ 17,5
insgesamt		<b>54.659</b>	<b>49.955</b>	<b>+ 9,4</b>



*Das neue Werk Campinas unserer Tochtergesellschaft Mercedes-Benz do Brasil (rechts).*

Die Verlagerung der Omnibusfertigung in das neue Werk Campinas ermöglichte im Stammwerk Sao Bernardo do Campo eine Steigerung der Kapazität für Lastwagen und Aggregate. Mit dem Bau eines zentralen Ersatzteillagers wurde begonnen. Insgesamt hat die Gesellschaft 1980 rd. 105 Mill. DM investiert.

Die Zahl der Arbeitsplätze wurde um 12% auf 20.194 erhöht; inzwischen beschäftigt das Werk Campinas 3.120 (i.V. 2.050) Mitarbeiter. Der Umsatz stieg 1980, hauptsächlich inflationsbedingt, um 103% auf 59,1 Mrd. Cr\$; in D-Mark umgerechnet lag er mit 2,1 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Der Ertrag war zufriedenstellend; durch eine beträchtlich geringere Abwertung des Außenwertes des Cruzeiros im Vergleich zur Inflationsrate im brasilianischen Inland stieg der Jahresüberschuß in D-Mark erheblich- aber eben nur währungsbedingt.

#### **SOFUNGE Brasilien**

Die SOFUNGE S.A., São Paulo, eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S.A., beliefert ihre Muttergesellschaft sowie auch andere Unternehmen der brasilianischen Automobilindustrie mit Gußteilen; 1980 wurden rd. 70.000 t (+11 %) erzeugt. Wegen stark gestiegener Materialpreise konnte die Gesellschaft nur ein ausgeglichenes Ergebnis erzielen.

#### **Mercedes-Benz Argentinien**

Trotz der in Argentinien stagnierenden Wirtschaftsentwicklung erhöhte unsere dortige Tochtergesellschaft ihren Absatz aus eigener Fertigung um 8% auf 9.764 Nutzfahrzeuge; außerdem konnten 323 Mercedes-Nutzfahrzeuge, vor allem Leichttransporter aus unserem spanischen Werk, importiert werden. Bei Lastwagen über 3 t haben wir unseren Marktanteil in Argentinien auf 48 (i.V. 45)% erhöht.

Nach der Aufhebung des langjährigen Einfuhrverbots für Personenwagen im Jahre 1979 stieg der Absatz von Mercedes-Benz-Pkw auf 1.077 (i.V. 463).

Die Gesellschaft erzielte ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Inflationsrate in Argentinien lag 1980 —zum ersten Mal seit 1974 - wieder knapp unter 100%. Dagegen betrug die Abwertung des Peso nur 23%. Hierdurch entstanden erhebliche Verzerrungen bei der Umrechnung von Pe-



sowerten in D-Mark. Der Umsatz stieg in Landeswährung um 105%, in D-Mark umgerechnet um 43% auf 986 Mill. DM.

Der anhaltend schwache Konjunkturverlauf in den USA, vor allem in der Bauwirtschaft und im Bergbau, hat die Geschäftsentwicklung der Euclid Inc., Cleveland/Ohio, beeinträchtigt, so daß 1980 insgesamt nur 542 (i.V. 890) Schwerst-Nutzfahrzeuge verkauft werden konnten. Der Rückgang des Umsatzes auf - umgerechnet - 321 (i.V. 444) Mill. DM hat erstmals einen Verlust verursacht.

#### **Euclid, USA**



*Lkw-Kipper der Mercedes-Benz Argentinien im Einsatz.*

Die Gesellschaft hat ihr Produktangebot weiter verbessert und im Herbst 1980 durch ein 120 t-Fahrzeug mit diesel-elektrischem Antrieb ergänzt. Eine Wiederbelebung der Konjunktur in Nordamerika und der Ausbau der Kohleförderung im Tagebau werden wieder zu einem Anstieg der Nachfrage und zu einer Verbesserung der Geschäftsentwicklung führen.

**Mercedes-Benz  
Espana**

Im November 1980 haben wir die Aktienmehrheit (52,8 %) der nunmehr als Mercedes-Benz Espana, S.A., Madrid, firmierenden spanischen Tochtergesellschaft (früher: „MEVOSA“) erworben. Auf der Grundlage dieses Unternehmens ist es unser Ziel, synchron mit der zunehmenden Eingliederung von Spanien in die Europäische Gemeinschaft die Stellung unserer Mercedes-Benz-Produkte im dortigen Markt auszubauen. Die beiden Fertigungsstätten der Gesellschaft, das Motorenwerk in Barcelona und das Nutzfahrzeug-Montagewerk in Vitoria, werden wir stärker in den Produktions- und Vertriebsverbund des Konzerns einfügen. Im Herbst 1980 wurde der erste Typ einer neuen Transporterreihe in das Produktprogramm aufgenommen; diese ist speziell auf den spanischen Markt abgestimmt. Die dadurch notwendige Umstellung der Fertigungsanlagen führte zu einem Rückgang der Produktion; entsprechend haben sich die Verkäufe auf 11.892 (i.V. 13.866) Nutzfahrzeuge verringert.

Nach der Liberalisierung der Einfuhr konnten wir 1980 den Pkw-Absatz auf 6.444 (i.V. 2.899) steigern. Trotz einer Umsatzzunahme um 25% auf - umgerechnet - 578 Mill. DM war das Ergebnis nicht zufriedenstellend.

**Geländefahrzeug  
Gesellschaft  
Österreich**

Die Gesellschaft, an der die Daimler-Benz AG und die Steyr-Daimler-Puch AG jeweils zur Hälfte beteiligt sind, konnte in ihrem ersten vollen Produktionsjahr 7.494 Geländewagen verkaufen, davon 6.656 unter der Marke „Mercedes-Benz“. Das Angebot wurde um zusätzliche Fahrzeugvarianten erweitert, u.a. um den stärker motorisierten Typ 280 GE; er ist mit einem modifizierten 2,8 Liter-Pkw-Einspritzmotor ausgestattet, der auch mit Normalbenzin betrieben wer-

den kann. Der Umsatz betrug - umgerechnet - 225 Mill. DM, die Ertragslage der Gesellschaft ist noch unbefriedigend.

Über die Daimler-Benz Holding AG, Zürich, haben wir 1980 an der FBW-Fahrzeug AG, Wetzikon/Schweiz, eine Beteiligung von 49% erworben. Das traditionsreiche Unternehmen wird sein breitgefächertes Produktprogramm von schweren Nutzfahrzeugen weiterführen; wir werden unser „know-how“ in Entwicklung und Produktion zur Verfügung stellen. Ferner ist vorgesehen, daß die Gesellschaft Mercedes-Benz-Spezialfahrzeuge für die Schweiz herstellt und einen Teil unserer dort importierten Nutzfahrzeuge den Besonderheiten dieses Marktes anpaßt.

**FBW-Fahrzeug AG  
Schweiz**

Die Geschäftsentwicklung der UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria, war vom wirtschaftlichen Aufschwung in Südafrika begünstigt. Nachdem die Engpässe in der Kraftstoffversorgung behoben werden konnten, führte der aufgestaute Nachholbedarf zu einer deutlichen Belebung der Pkw-Nachfrage. Die UCDD steigerte ihren Pkw-Absatz um 13% auf 8.056 und ihren Nutzfahrzeugabsatz auf 5.305 (i.V. 4.626) Einheiten. Bei einem Umsatz von 782 (i.V. 550) Mill. DM wurde wiederum ein erfreuliches Ergebnis erzielt. Neben der günstigen Marktentwicklung hat hierzu auch die Aufwertung des südafrikanischen Rand deutlich beigetragen.

**UCDD  
Südafrika**

Die Otobüs ve Motorlu Araglar Sanayii Anonim Sirketi, Istanbul, (OTOMARSAN) konnte im Berichtsjahr ihren Absatz um 16% auf 1.008 (i.V. 867) Omnibusse steigern, obwohl im ersten Halbjahr die Materialversorgung durch Streiks in der nationalen Zulieferindustrie beeinträchtigt wurde. Ihr Marktanteil lag bei rd. 80%.

**OTOMARSAN  
Türkei**

Der Umsatz erhöhte sich um 12% auf umgerechnet - 160 Mill. DM; das Ergebnis entwickelte sich positiv.

Die Erwirtschaftung von Devisenanrechten aus Exporten wird der Gesellschaft - trotz der anhaltend schwierigen Devisensituation der Türkei - vermutlich auch 1981 eine weitgehende Auslastung der Kapazitäten ermöglichen.



### **IDEM, Iran**

Die Iranian Diesel Engine Manufacturing Company, Tabriz, (IDEM) und die beiden Nutzfahrzeug-Lizenznehmer der Daimler-Benz AG waren im Berichtsjahr die einzigen Motoren- und Fahrzeughersteller im Iran, die eine nennenswerte Produktion aufrechterhalten konnten. Trotz der nach wie vor herrschenden Stagnation in der Wirtschaft und der politischen Spannungen steigerte die Gesellschaft ihren Verkauf - nach dem starken Rückgang im Vorjahr - um 14% auf 8.427 Motoren.

Die Umsatzzunahme um 58% auf - umgerechnet - 89 Mill. DM geht z.T. auf die Umstrukturierung des Produktionsprogramms zurück. Da die Verkaufspreise nicht entsprechend dem starken Kostenanstieg angehoben werden durften, blieb die Ergebnissituation unbefriedigend. Auch 1980 hatten wir keinen Einfluß auf die Geschäftspolitik des Unternehmens.

*Sahara-Expedition mit dem zuverlässigen Unimog (oben).*

Die indonesischen Gesellschaften, P. T. German Motor Manufacturing, Jakarta, (Montage) und P. T. Star Motors Indonesia, Jakarta, (Import und Marketing) konnten die günstige Entwicklung der letzten Jahre fortsetzen. Insgesamt wurden 3.339 Nutzfahrzeuge (+38%) verkauft, der Pkw-Absatz hat sich mit 915 nahezu verdoppelt.

Der Umsatz stieg auf - umgerechnet - 247 (i.V. 123) Mill. DM. Bei voller Auslastung der Kapazitäten zeigte die Ertragslage eine erfreuliche Entwicklung.

Die Verlegung des gesamten Montagewerkes nach Wanaherang verläuft planmäßig. Omnibusse werden bereits seit einem Jahr im neuen Werk gefertigt. Im Frühjahr 1981 wurden die Rohbauten für die übrigen Produktionsstätten fertiggestellt.

### **German Motor und Star Motors Indonesien**



**NAI  
Saudi-Arabien**

Die Geschäftsentwicklung der National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah, (NAI) war wiederum erfreulich. Im April 1980 wurde bereits der 10.000ste Mercedes-Benz-Lkw in Saudi-Arabien montiert. Die Gesellschaft konnte 1980 ihre Verkäufe um 21 % auf 5.888 (i.V. 4.880) Nutzfahrzeuge steigern.

Der Umsatz lag mit-umgerechnet-489 (i.V. 350) Mill. DM um 40% über dem des Vorjahres; das Ergebnis hat sich entsprechend entwickelt.

Aufgrund der günstigen Wirtschaftsbedingungen in dem größten Ölexportland Saudi-Arabien und des hohen Bedarfs an Nutzfahrzeugen sind die Aussichten des Unternehmens sehr positiv.

**ANAMMCO  
Nigeria**

Im Juli 1980 sind die Anlagen der Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (ANAMMCO), Enugu/Anambra State (Nigeria), in Anwesenheit des nigerianischen Staatspräsidenten offiziell in Betrieb genommen worden. Bis zum Jahresende wurden 795 mittelschwere Lastwagen montiert; im ersten vollen Geschäftsjahr 1981 soll die Ausbringung auf etwa 5.000 Einheiten gesteigert werden.

Das Werk wird mittelfristig etwa 1.200 Mitarbeiter beschäftigen.

Schwierigkeiten der jugoslawischen Wirtschaft, bedingt durch einschneidende Devisen- und Importrestriktionen sowie durch eine 30%ige Dinarabwertung, haben den Geschäftsverlauf unseres Kooperationspartners FAP-FAMOS, Beograd, erheblich beeinträchtigt. Dennoch konnte die Gesellschaft im Berichtsjahr 6.514 (i.V. 6.829) Nutzfahrzeuge herstellen. Aufgrund der geringen Zuteilung von Devisen, die für den Import der Teile aus unseren Fabriken erforderlich sind, konnten 1980 nur noch 829 (i.V. 1.727) Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge gefertigt werden. Der Umsatz ging auf-umgerechnet-683 (i.V. 769) Mill. DM zurück.

**FAP-FAMOS  
Jugoslawien**

**Vertriebsgesellschaften**

Die Entwicklung unserer ausländischen Vertriebsgesellschaften war 1980 insgesamt günstig, obwohl in wichtigen Ländern die erneute Ölpreissteigerung den Konjunkturabschwung beschleunigte.

Die Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale, die Daimler-Benz of North America, Inc., New York, und die Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto, konnten 1980 - entgegen dem allgemein stark rückläufigen

**Mercedes-Benz  
of North  
America**



*Schwertransporte durch die Wüste. Wasserleitungsrohre auf dem Weg von Algerien nach Nord-Nigeria.*

gen Markttrend - den Absatz in den USA und in Kanada um 2% auf insgesamt 55.967 Mercedes-Benz-Pkw steigern. Einer großen Nachfrage erfreuten sich unsere Dieselfahrzeuge, voran der Typ 300 SD mit Turboaufladung. Der Anteil der besonders verbrauchsgünstigen Diesel-Modelle am Mercedes-Absatz erhöhte sich auf über 70%. Mit diesem Anstieg und mit den erheblichen technischen Fortschritten bei allen von uns angebotenen US-Modellen haben wir den zur Zeit vorgeschriebenen Durchschnittsverbrauch deutlich unterschreiten können.

In den letzten Jahren haben wir systematisch unsere Vertriebsorganisation für Mercedes-Benz-Lkw ausgebaut. Dabei kommt uns zugute, daß sich der Dieselantrieb auch bei den mittelschweren Lastwagen in den USA immer mehr durchsetzt. Obwohl die Nachfrage nach Lkw der Gewichtsklasse 9 bis 15 t im Berichtsjahr insgesamt stark zurückging, haben wir mit einem Verkauf von 3.747 (i.V. 3.284) Fahrzeugen unsere Marktposition festigen können. Im Sommer hat, wie schon erwähnt, unser neues Lkw-Montagewerk in Hampton, Virginia, den Betrieb aufgenommen; bis zum Jahresende wurden hier 1.217 Fahrzeuge - im wesentlichen aus ckd-Teilesätzen der Mercedes-Benz do Brasil - montiert. Im Berichtsjahr ist der Umsatz un-

serer nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften-umgerechnet-um 15% auf 2,8 Mrd. DM gestiegen. Das auch durch die Währungsveränderungen beeinflusste Ergebnis war befriedigend.

Die Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt, konnte den Pkw-Absatz um 6% auf 14.648 erhöhen, während der gesamte Pkw-Markt in Frankreich um 5% zurückging und es auch zu Verlagerungen zu den kleineren Fahrzeugklassen kam. Bei Nutzfahrzeugen wurde mit 14.262 Fahrzeugen das hohe Verkaufsvolumen des Vorjahres im ganzen wieder erreicht. In der Lkw-Klasse über 5,3 t Gesamtgewicht beträgt unser Marktanteil rd. 19%.

Der Umsatz nahm um 16% auf 1,5 Mrd. DM zu. Trotz stark gestiegener Vertriebskosten war die Ergebnisentwicklung zufriedenstellend.

#### **Mercedes-Benz France**



*Im Sommer 1980 eröffnet: Unser Lkw-Montagewerk in Hampton/Virginia, USA.*

Mercedes-Benz-  
Reisebus in Sydney.



**Mercedes-Benz  
United  
Kingdom**

Durch einen mehrere Monate dauernden Streik in der britischen Stahlindustrie und die sich im Verlauf des Jahres verstärkende Rezession in der Gesamtwirtschaft ging in Großbritannien die Nachfrage nach Personenwagen und Nutzfahrzeugen erheblich zurück. Davon war auch der Geschäftsverlauf der Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London, beeinträchtigt. Unser Nutzfahrzeugabsatz sank-nach der erheblichen Zunahme in den vergangenen Jahren - um 29 % auf 4.865 Einheiten. Im Unterschied zu dem um 12 % rückläufigen britischen Pkw-Markt haben wir unsere Verkäufe weiter um 13% auf 10.194 Pkw steigern können.

Der in D-Mark umgerechnete Umsatz stieg fast ausschließlich aufgrund des höheren £-Kurses um 4% auf 656 Mill. DM. Trotz inflationsbedingter Kostenerhöhungen im Vertrieb war die Ertragslage der Gesellschaft insgesamt zufriedenstellend.

Die Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom, konnte ihr Nutzfahrzeuggeschäft 1980 erheblich ausweiten. Der Absatz stieg um 18% auf 6.113 Lkw, hohe Zuwachsraten hatten vor allem schwere Fahrzeuge. Der Umsatz nahm um 42% auf - umgerechnet - 306 Mill. DM zu. Die Gesellschaft erzielte ein positives Ergebnis.

Zu der günstigen Entwicklung hat vor allem die Merfina S.p.A., Rom, beigetragen, die überwiegend den Absatz von Schwer-Lkw finanziert. Unsere italienischen Kunden nutzen unsere Finanzierungsangebote in immer größerem Umfang. Die beiden italienischen Gesellschaften arbeiten eng mit der Generalvertretung für Mercedes-Benz-Personenwagen, der Autostar S.p.A., Rom, zusammen.

Der Pkw-Absatz der Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne, wurde 1980 durch die Beschränkung der steuerlich zulässigen Abschreibungen für Personenwagen auf maximal 18.000 A\$ erheblich beeinträchtigt. Die Verkäufe gingen daher um 42% auf 1.909 Pkw zurück. Der Nutzfahrzeugabsatz sank mit dem Auslaufen von Omnibusaufträgen auf 687 Fahrzeuge (-10%). Trotz des Umsatzrückgangs um 31 % auf 194 Mill. DM war das Ergebnis zufriedenstellend.

**Mercedes-Benz  
Italia**

**Mercedes-Benz  
Australia**

**Mercedes-Benz  
Schweiz**

Die Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich, die ab Januar 1980 auch die Generalvertretung für unsere Personenwagen übernommen hat, konnte in dem auf hohem Niveau stagnierenden schweizerischen Pkw-Markt 4.459 (i.V. 4.113) Fahrzeuge absetzen. Bei Nutzfahrzeugen haben wir unsere Verkäufe um 24 % auf 3.034 gesteigert.

Der Umsatz - erstmals einschließlich Pkw-Geschäft-erreichte 330 Mill. DM; die Ergebnisentwicklung war positiv.

**Mercedes-Benz  
Niederland**

Mit Wirkung vom 1. Januar 1980 haben wir die niederländische Generalvertretung (AGAM/MEHACO) erworben und in Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht, umfirmiert.

Die schwierige wirtschaftliche Situation in den Niederlanden hat insbesondere im 2. Halbjahr 1980 zu einem starken Rückgang des Absatzes bei Personenwagen und Nutzfahrzeugen geführt. Mit 7.965 verkauften Pkw wurde das Vorjahresvolumen um 21 % unterschritten (Pkw-Gesamtmarkt: -21 %). Der Absatz von Nutzfahrzeugen ging um 23% auf 8.183 Einheiten zurück. Der Umsatz erreichte - umgerechnet-694 Mill. DM. Die erschwerte Marktsituation beeinträchtigte auch das Ergebnis.

Unsere Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel, die aus unseren belgischen Generalvertretungen (IMA/MATINAUTO) hervorging, konnte trotz des insgesamt rückläufigen Automobilabsatzes in Belgien die Marktstellung für Mercedes-Pkw weiter ausbauen und für Nutzfahrzeuge knapp behaupten. Der Pkw-Absatz stieg auf 10.650 (i.V. 10.201), während die Nutzfahrzeugverkäufe auf 3.976 (i.V. 4.090) leicht zurückgingen. Bei einem Umsatz von - umgerechnet - 583 Mill. DM konnte ein gutes Ergebnis erzielt werden.

**Mercedes-Benz  
Belgium**

Die Generalvertretung für unsere Personenwagen und Nutzfahrzeuge in Österreich wurde ab 1980 der Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH, Salzburg, an der wir eine Beteiligung von 50% halten, übertragen. Aufgrund der deutlich abgeschwächten Konjunktur gingen unsere Verkäufe auf 6.522 (i.V. 7.718) Pkw und 4.494 (i.V. 4.644) Nutzfahrzeuge zurück. Die starken Preiserhöhungen für Diesel-Kraftstoff haben unseren Absatz von Diesel-Pkw beeinträchtigt.

**Daimler-Benz  
Österreich**



*Unser neues Mercedes-Benz-Lkw-Montagewerk in Enugu (Nigeria) wurde im August 1980 in Betrieb genommen.*

# Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

## Konzerngesellschaften

### Inland

**Holzindustrie  
Bruchsal GmbH  
Bruchsal**

DM 7.500.000.-  
Bet. 100%

**Maschinenfabrik  
Esslingen AG  
Esslingen a. N.**

DM 32.000.000.-  
Bet. 96,3%

**Württ. Baumwoll-  
Spinnerei und -Weberei  
bei Esslingen am Neckar AG  
Esslingen a. N.**

DM 4.511.250.-  
Bet. 82,3%

**Industrie- und  
Handelsbeteiligungen GmbH  
Stuttgart**

DM 7.500.000.-  
Bet. 100%

**Pro-Data  
EDV-Beratung GmbH  
Weinheim**

DM 100.000.-  
Bet. 75%

**Hanomag-Henschel GmbH  
Hannover**

DM 4.000.000.-  
Bet. 100%

**Mercedes-Leasing-GmbH  
Stuttgart**

DM 20.000.000.-  
Bet. 100%

**Industrie- und  
Handels- und Industrie-  
ausrüstungsgesellschaft mbH  
Stuttgart**

DM 5.000.000.-  
Bet. 100%

**Mercedes-  
Versicherungsdienst GmbH  
Stuttgart**

DM 20.000.-  
Bet. 100%

**Chemie- und  
Textilgesellschaft mbH  
Friedrichshafen  
Friedrichshafen**

DM 4.000.000.-  
Bet. 95%

**Maschinen-  
und Werkzeugbau  
Zuffenhausen AG  
Stuttgart**

DM 4.000.000.-  
Bet. 94,8%

**Porcher & Meffert GmbH  
Stuttgart**

DM 7.000.000.-  
Bet. 100%

**Daimler-Benz  
Project Consult GmbH  
Stuttgart**

DM 10.000.000.-  
Bet. 100%

**2 Daimler-Benz  
Grundstücks-GmbH's  
Stuttgart**

DM 1.400.000.-  
Bet. 95,4%

**Reparaturwerk  
Böblingen GmbH  
Böblingen**

DM 20.000.-  
Bet. 100%

**Rohtex AG  
für Textilrohstoffe  
Stuttgart**

DM 2.400.000.-  
Bet. 100%

**Daimler-Benz -  
Wohnungsbau  
Gesellschaft mbH  
Stuttgart**

DM 8.500.000.-  
Bet. 100%

### Ausland

**EUCLID, Inc.  
Cleveland, Ohio/USA**

US \$ 40.000.000.-  
(DM 78,4 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz España S.A.,  
Madrid/ Spanien  
(früher: „MEVOSA“)**

Plas. 2.945.250.000.-  
(DM 72,9 Mill.) Bet. 52,8%

**Mercedes-Benz  
Argentina S. A.  
Buenos Aires/Argentinien**

a \$ 52.000.000.000.-  
(DM 50,8 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz  
of North America Inc.  
Montvale, N.J./USA**

US \$ 6.000.000.-  
(DM 11,8 Mill.)  
Bet. 100%

**Daimler-Benz  
of North America Inc.  
New York/USA**

US \$ 1.000.000.-  
(DM 2,0 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz  
Canada Inc.  
Toronto/Kanada**

Can. \$ 5.000.000.-  
(DM 8,2 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz  
(Australia) Pty. Ltd.  
Mulgrave/Melbourne/  
Australien**

A \$ 1.200.000.-  
(DM 2,8 Mill.) Bet. 100%

**Mercedes-Benz  
do Brasil S. A.  
São Bernardo do Campo/  
Brasilien**

Cr \$ 16.000.000.000.-  
(DM 477,4 Mill.) Bet. 100%

**Sociedade Técnica  
de Fundições Gerais S. A.  
(SOFUNGE)  
São Paulo/Brasilien**

Cr \$ 700.000.000.-  
(DM 20,9 Mill.) Bet. 100%

**INVAL S.R.L.  
Buenos Aires/Argentinien**

a \$ 9.283.790.-  
(DM 0,01 Mill.)  
Bet. 100%

**SOFIDEL S.A.  
Rocquencourt/Frankreich**

FF 34.100.000.-  
(DM 14,7 Mill.)  
Bet. 96,3%

**Mercedes-Benz  
France S. A.  
Rocquencourt/Frankreich**

FF 50.000.000.-  
(DM 21,6 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz  
Italia S.p.A.  
Rom/Italien**

Lit. 2.700.000.000  
(DM 5,7 Mill.)  
Bet. 75%

**Mercedes-Benz  
(United Kingdom) Ltd.  
Hayes/London/Großbritannien**

£ 4.500.000.-  
(DM 21,1 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz  
Belgium S.A./N.V.  
Brüssel/Belgien**

bfrs 420.000.000.-  
(DM 26,1 Mill.)  
Bet. 100%



## Sonstige Beteiligungsgesellschaften

### Inland

### Ausland

**Daimler-Benz Holding AG**  
Zürich/Schweiz  
sfr. 102.000.000.-  
(DM 113,2 Mill.)  
Bet. 100%

**Daimler-Benz Finanz AG**  
Zürich/Schweiz  
sfr. 30.000.000.-  
(DM 33,3 Mill.)  
Bet. 100%

**Daimler-Benz Finanz-Holding S. A.**  
Luxemburg  
sfr. 25.000.000.-  
(DM 27,7 Mill.)  
Bet. 100%

**Brasfinanz AG**  
Zürich/Schweiz  
sfr. 7.000.000.-  
(DM 7,8 Mill.)  
Bet. 100%

**Merfina S.p.A.**  
Rom/Italien  
Lit. 3.000.000.000  
(DM 6,3 Mill.)  
Bet. 70%

**Handelsgesellschaft für DB-Erzeugnisse AG**  
Zürich/Schweiz  
sfr. 3.000.000.-  
(DM 3,3 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz (Schweiz) AG**  
Zürich/Schweiz  
sfr. 6.000.000.-  
(DM 6,7 Mill.)  
Bet. 51%

**Mercedes-Benz Nederland B.V.**  
Utrecht/Holland  
hfl. 40.000.000.-  
(DM 36,8 Mill.)  
Bet. 95%

**MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH**  
München  
DM 110.000.000.-  
Bet. 50%

**MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH**  
Friedrichshafen  
DM 50.000.000.-  
Bet. 83,8%

**MTU-Maintenance GmbH**  
Hannover  
DM 10.000.000.-  
Bet. 100%

**Heizkraftwerk Stuttgart GmbH**  
Stuttgart  
DM 9.000.000.-  
Bet. 33,3%

**Deutsche Automobil-gesellschaft mbH**  
Hannover  
DM 5.000.000.-  
Bet. 50%

**Entwicklungsgesellschaft für Turbomotoren mbH**  
München  
DM 1.000.000.-  
Bet. 50%

**14 Wohnungsbau-gesellschaften**  
darunter:  
**Sindelfinger Wohnstätten GmbH**  
Sindelfingen  
DM 28.250.000.-  
Bet. 50%

**Wohnbau Gaggenau GmbH**  
Gaggenau  
DM 2.500.000.-  
Bet. 50%

**Wohnbau Wörth a.Rh. GmbH**  
Wörth a.Rh.  
DM 3.500.000.-  
Bet. 50%

**Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (ANAMMCO)**  
Enugu/Nigeria  
N 24.000.000.-  
(DM 86,4 Mill.)  
Bet. 40%

**National Automobile Industry Company Ltd. (NAI)**  
Jeddah/Saudi Arabien  
SR 30.000.000.-  
(DM 17,5 Mill.)  
Bet. 26%

**Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM)**  
Tabriz/Iran  
RI. 2.000.000.000.-  
(DM 56,0 Mill.)  
Bet. 30%

**Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO)**  
Bombay/Indien  
IR 315.088.700.-  
(DM 83,8 Mill.)  
Bet. 11,9%

**Bajaj-Tempo Ltd.**  
Poona/Indien  
IR 31.855.858.-  
(DM 8,5 Mill.)  
Bet. 26,1%

**P. T. German Motor Manufacturing**  
Jakarta/Indonesien  
Rupiahs 1.275.743.196.-  
(DM 4,0 Mill.)  
Bet. 33,3%

**P. T. Star Motors**  
Indonesia  
Jakarta/Indonesien  
Rupiahs 846.720.000.-  
(DM 2,6 Mill.)  
Bet. 49%

**FBW-Fahrzeug AG**  
Wetzikon/Schweiz  
(über DB Holding AG)  
sfr. 1.000.000.-  
(DM 1,1 Mill.)  
Bet. 49%

**Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii Anonim Sirketi (OTOMARSAN)**  
Istanbul/Türkei  
TL 26.500.000.-  
(DM 0,6 Mill.)  
Bet. 36%

**UCDD (Pty.) Ltd.**  
Pretoria/Südafrika  
R 1.500.000.-  
(DM 4,0 Mill.)  
Bet. 26,7%

**Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd. (CDA)**  
East London/Südafrika  
R 256.000.-  
(DM 0,7 Mill.)  
Bet. 100%

**Geländefahrzeug Gesellschaft mbH**  
Graz/Österreich  
öS 490.000.000.-  
(DM 69,1 Mill.)  
Bet. 50%

**Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH**  
Salzburg/Österreich  
öS 1.000.000.-  
(DM 0,1 Mill.)  
Bet. 50%

- Gesellschaften mit eigener Fertigung oder Montage
- Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften
- Anlage-, Finanzierungs- und Holdinggesellschaften
- Sonstige Gesellschaften

(-) Nominalkapital umgerechnet in DM zu Jahresendkursen






● Neuzugänge bzw. Änderungen in 1992

# Daimler-Benz in aller Welt

## Daimler-Benz im Inland

	<b>Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte</b>	<b>Beschäftigte Ende 1980</b>
<b>Zentrale Untertürkheim</b>	Zentrale Bereiche, Verwaltung, Forschung und Entwicklung	8.810
<b>Produktionswerke</b>		
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede	25.565
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw, Zentrales Ersatzteillager für Pkw	37.194
Mannheim	Fertigung von Nfz- und Industrie-Motoren, Karosserie- und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei	14.619
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge	10.192
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac; Fertigung von Nfz-Getrieben und Außenplanetenachsen	9.354
Bremen	Karosserie- und Montagewerk für Transporter bis 4 t und für Pkw der T-Reihe	6.515
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse ab 4 t, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nfz	5.118
Kassel	Fertigung von Nfz-Achsen	4.341
Berlin-Marienfelde	Teilefertigung für Pkw- und Nfz-Motoren, Herstellung von Auslauf- und Tauschmotoren für Nfz, Fertigung von schweren Gelenkwellen für Nfz	3.252
Hamburg-Harburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nfz, Fertigung von mittelschweren Gelenkwellen für Nfz	2.535
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen	855
<b>Hanomag-Henschel GmbH, Hannover</b>	Ersatzteillager	294
<b>Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal</b>	Sägewerk, Holzverarbeitung	482
<b>98 Niederlassungen und Zweigbetriebe Motorenwerke*)</b>		17.182
MTU-München	Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen	6.594
MTU-Friedrichshafen	Schnelllaufende Hochleistungs- dieselmotoren	6.102



-  Produktion
-  Montage
-  Vertrieb
-  EUCLID Produktion,  
Montage und Vertrieb
-  reine Lizenznehmer

\*) Daimler-Benz und M.A.N. sind mit jeweils 50% an der MTU-München beteiligt, die ihrerseits 83,8% der MTU-Friedrichshafen hält.

## Daimler-Benz im Ausland

### Produktion und Montage

Produktion	15
Montage (darunter 4 mit DB-Beteiligung)	25
reine Lizenznehmer	2

### Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte

Europa	2.366
Afrika	324
Amerika	1.092
Asien	293
Australien	183
<b>Gesamt</b>	<b>4.258</b>

davon: Generalvertretungen (darunter 17 Vertriebsgesellschaften mit DB-Beteiligung)	143
Interessenvertretungen	37
Vertragshändler	3.245
Vertragswerkstätten	833





Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

# Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG

## BILANZ

### Vermögens- und Kapitalstruktur

*Wirtschaftlichkeit ist mehr als Sparsamkeit. Auszubildende der Daimler-Benz AG entwickelten ein Diesel-Sparmobil. Daneben ein Fahrzeug unserer Neuen S-Klasse.*

In Sach- und Finanzanlagen haben wir insgesamt 1.640,8 Mill. DM investiert. Abschreibungen und Anlagenabgänge machen zusammen 1.233,0 Mill. DM aus. Dadurch stieg das Anlagevermögen zwar um 407,8 auf 3.623,3 Mill. DM; sein Anteil am Gesamtvermögen von 13.038,5 Mill. DM ging jedoch auf 27,8 (i.V. 28,8)% zurück. Das Umlaufvermögen nahm überproportional um 1.481,3 auf 9.415,2 Mill. DM zu und erreicht nunmehr einen Anteil von 72,2 (i.V. 71,2)%. Dabei erhöhten sich vor allem die Zahlungsmittel, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände um 874,8 auf 4.362,2 Mill. DM und die Forderungen um 467,6 auf 2.337,2 Mill. DM.

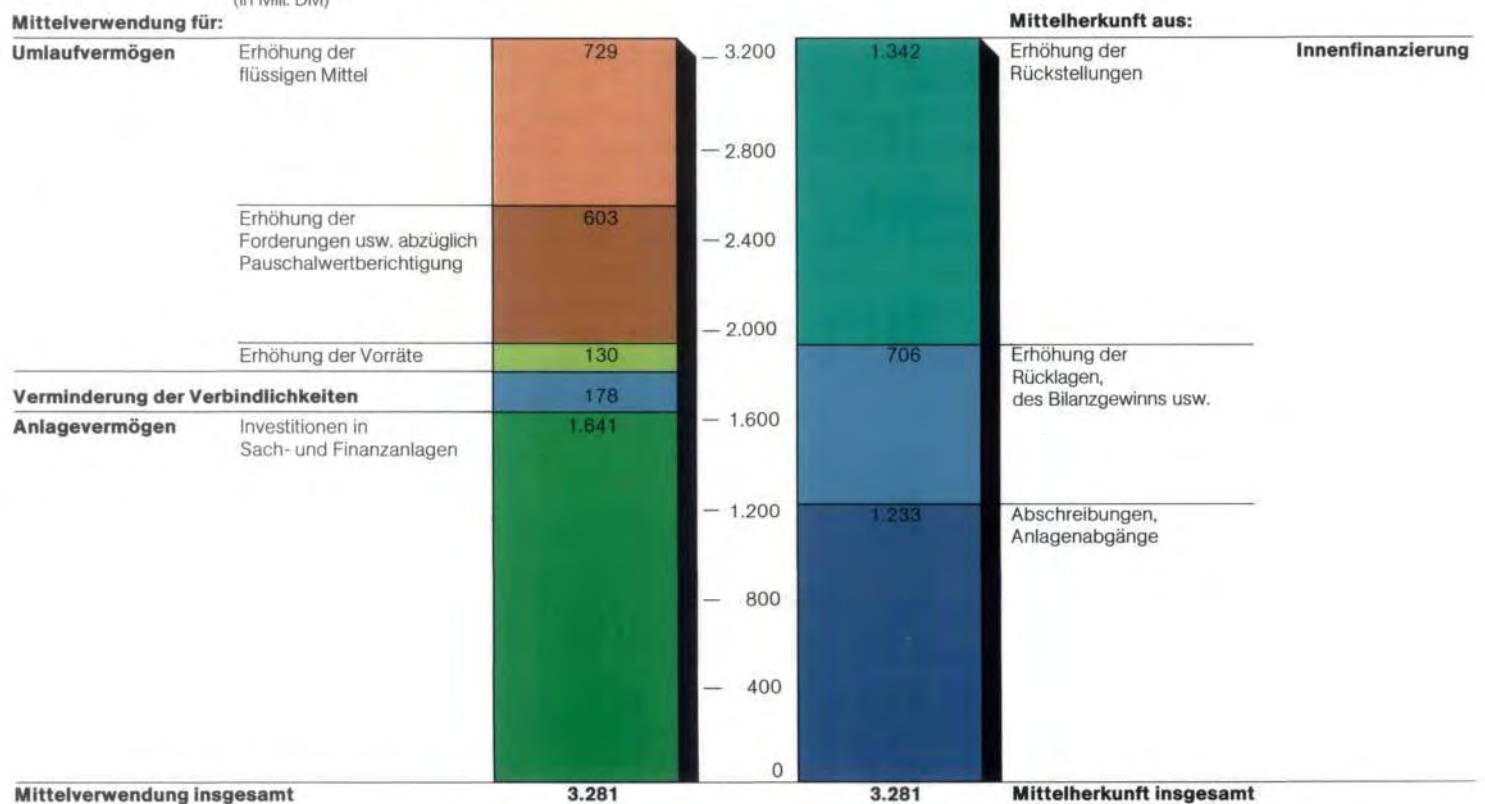
Das Eigenkapital (Grundkapital, Rücklagen, Sonderposten mit Rücklageanteil) nahm durch Einstellung von 480,6 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß in die Rücklagen und Bildung von Sonderposten in Höhe von

14,4 Mill. DM insgesamt um 495,0 auf 3.801,0 Mill. DM zu; dennoch verringerte sich sein Anteil an der Bilanzsumme aufgrund der außerordentlich gestiegenen Pensionsrückstellungen auf 29,2 (i.V. 29,7)%. Innerhalb des Fremdkapitals erhöhten sich die Rückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit der neu strukturierten Altersversorgung bei Daimler-Benz um 1.342,3 auf 5.456,4 Mill. DM; dies sind jetzt 41,8 (i.V. 36,9) % der Bilanzsumme.

Die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigenkapital hat sich auf 104,9 (i.V. 102,8)% verbessert, da der Zuwachs bei den Rücklagen den des Anlagevermögens übertrifft. Das Vorratsvermögen sowie wesentliche Teile des übrigen Umlaufvermögens sind ebenfalls lang- und mittelfristig finanziert.

### Anlagen- deckung

**Finanzierungsrechnung 1980 Daimler-Benz AG**  
(in Mill. DM)



## Sachanlagen

### Aktiva

Die Sachanlagen erhöhten sich um 311,0 auf 2.968,2 Mill. DM. Ihre Bewertung erfolgte wie in den Vorjahren zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Die Herstellungskosten der aktivierten Eigenleistungen wurden mit Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) angesetzt. Die Abschreibungen sind bei unveränderten Abschreibungsmethoden und -Sätzen - überwiegend nach folgenden Nutzungsdauern errechnet:

20-30 Jahre für Gebäude
8-15 Jahre für Grundstückseinrichtungen
3-10 Jahre für Maschinen und maschinelle Anlagen
2-10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr wurden degressiv abgeschrieben, für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen sind entsprechend verkürzte Nutzungszeiten angesetzt worden. Geringwertige Wirtschaftsgüter haben wir im Zugangsjahr wiederum voll abgeschrieben.

Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerlicher Sonderabschreibungen, vor allem gemäß § 14 Berlinförderungsgesetz, § 3 Zonenrandförderungsgesetz und § 7d Einkommensteuergesetz (Umweltschutzinvestitionen), wurden umfassend genutzt.

Auf die Zugänge und Umbuchungen des Jahres 1980 entfielen folgende Abschreibungen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschrei- bungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	441,6	47,6
mit Wohnbauten	9,1	1,5
Bauten auf fremden Grundstücken	12,8	1,3
Maschinen und maschinelle Anlagen	623,7	238,0
Betriebs- und Geschäftsausstattung	527,1	335,3
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	— 94,0	9,2
	1.520,3	632,9

Am Bilanzstichtag bestanden neun (i.V. vier) Leasing-Verträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen; hierfür wurden 6,1 (i.V. 5,4) Mill. DM aufgewendet.

Bei Zugängen von 103,0 Mill. DM und Abschreibungen von 23,3 Mill. DM haben sich die Beteiligungen um 79,7 auf 541,7 Mill. DM erhöht. Die Zugänge betrafen im wesentlichen den Erwerb von Mercedes-Benz Belgium (57,8 Mill. DM) sowie die Kapitalerhöhungen bei Anambra Motor Manufacturing Company Ltd., Nigeria (18,2 Mill. DM), Mercedes-Benz Espana, S.A., Madrid (13,6 Mill. DM), und MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH (5,0 Mill. DM).

Die Abschreibungen entfielen auf Beteiligungen in Entwicklungsländern und mit 20,5 Mill. DM auf die Zugänge im Berichtsjahr.

Das Vorratsvermögen hat im Vergleich zur Entwicklung von Umsatz und Gesamtleistung nur unterproportional um 130,0 auf 2.665,6 Mill. DM zugenommen. Der Anstieg wurde im wesentlichen durch höhere Bestände an Fertigerzeugnissen - vor allem Nutzfahrzeugen - verursacht.

Die Bewertungsmethode blieb gegenüber den Vorjahren unverändert: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Einkaufspreisen, Erzeugnisse mit Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) bewertet. Bei Bestandsrisiken, z.B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden.

## Beteiligungen

## Vorräte

**Forderungen**

Das Forderungsengagement nahm um 467,6 auf 2.337,2 Mill. DM zu. Die Waren- und Wechselforderungen stiegen im Rahmen der Geschäftsausweitung; dabei ging der Anteil der Inlandsforderungen auf 46 (i.V. 48)% zurück. Die Forderungen an verbundene Unternehmen haben sich infolge der Vergrößerung des Kreises unserer ausländischen Konzerngesellschaften und des beachtlich gestiegenen Geschäftsumfangs bei der Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart, erhöht.

Wir haben die Forderungen - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

**Zahlungsmittel und Wertpapiere**

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Wertpapieren hat um 0,5 auf über 2,5 Mrd. DM zugenommen. Zusammen mit den unter den Sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Liquiditätsanlagen erreichte die Gesamtliquidität ein Volumen von rd. 4 Mrd. DM. Sie ist eine wichtige Grundlage für die Finanzierung unserer umfangreichen Investitionen der nächsten Jahre.

**Eigene Aktien**

Im Berichtsjahr haben wir zur Ausgabe von Belegschaftsaktien insgesamt 61.500 Stammaktien (nom. 3,1 Mill. DM = 0,23% des Grundkapitals) zu einem durchschnittlichen Preis von rd. 268 DM je Aktie erworben, und zwar im:

	Stück
Februar	2.950
Juli	25.000
August	12.700
September	10.850
Oktober	5.000
November	5.000
insgesamt	61.500

Im August wurden an unsere Mitarbeiter insgesamt 55.363 Aktien (nom. 2,8 Mill. DM = 0,20% des Grundkapitals) zum Vorzugskurs von 156,- DM je Aktie veräußert.

Am Bilanzstichtag verfügten wir über einen Bestand von 118.083 Stück (nom. 5,9 Mill. DM = 0,43% des Grundkapitals), der mit 47.998 Stück aus Käufen im Jahre 1979 und 8.585 Stück aus Käufen im Jahre 1978 stammt.

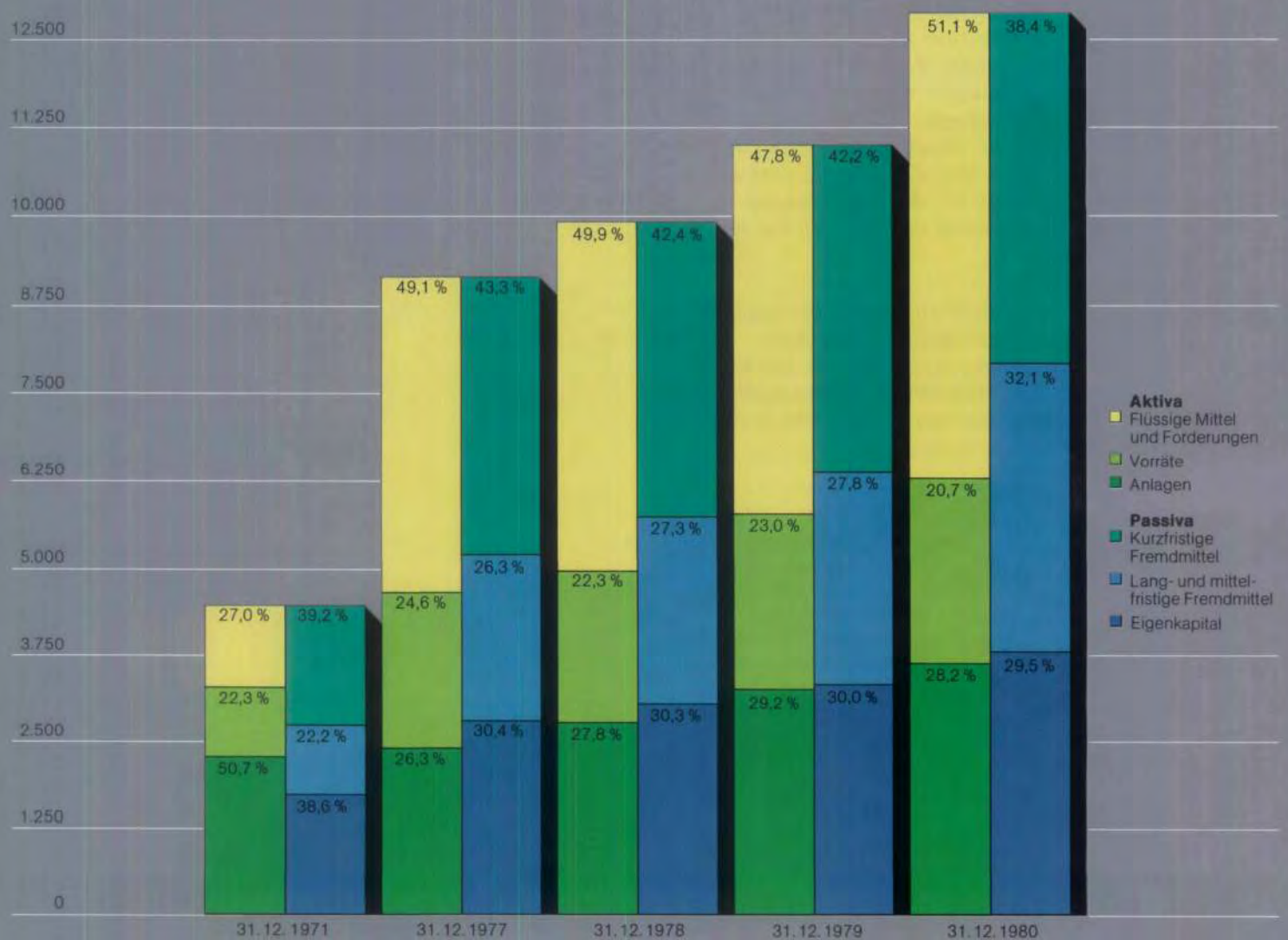
Die aus Vorjahren übernommenen Aktien sind mit unverändert 121,50 DM/Stück, die in 1980 erworbenen Aktien mit 156,- DM/Stück bewertet.

Die Erhöhung um 354,7 auf 1.806,7 Mill. DM betrifft überwiegend die Liquiditätsanlagen in Form kurzfristig fälliger verbriefter Forderungen bzw. Schuldtitel. Darüber hinaus enthält diese Sammelposition u.a. Steuer- und Zinsforderungen sowie Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen.

**Sonstige Vermögensgegenstände**

# Bilanzstruktur Daimler-Benz AG

	1971	1977	1978	1979	1980
(Werte in Millionen DM)					
<b>Bilanzsumme<sup>1)</sup></b>	<b>4.459</b>	<b>9.117</b>	<b>9.936</b>	<b>11.003</b>	<b>12.873</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderungen <sup>1)</sup>	1.203	4.474	4.963	5.252	6.584
Vorräte	993	2.247	2.216	2.536	2.666
Anlagen	2.263	2.396	2.757	3.215	3.623
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	1.747	3.944	4.211	4.639	4.943
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	991	2.402	2.714	3.058	4.129
Eigenkapital	1.721	2.771	3.011	3.306	3.801



<sup>1)</sup> Gekürzt um die passiven „Pauschalwertberichtigungen zu Forderungen“.



<b>Grundkapital und Rücklagen</b>	<p><b>Passiva</b> Das <u>Grundkapital</u> beträgt unverändert 1.359,0 Mill. DM. Nach den uns gemäß § 20 Abs. 1 AktG zugegangenen Mitteilungen gehören der „Deutsche Bank Aktiengesellschaft“, Frankfurt (Main), und der „Mercedes-Automobil-Holding Aktiengesellschaft“, Frankfurt (Main), jeweils mehr als der vierte Teil der Aktien unserer Gesellschaft.</p>	<p>Die Pauschalwertberichtigung von unverändert 10% auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Wechselforderungen und geleistete Anzahlungen auf Warenbezüge deckt das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland ab. Sie nahm aufgrund des erhöhten Forderungsvolumens um 19,7 auf 165,7 Mill. DM zu.</p>	<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>
	<p>Die <u>Offenen Rücklagen</u> stiegen durch Einstellung aus dem Jahresüberschuß um 480,6 auf 2.307,0 Mill. DM. Wir haben die bisherige Allgemeine Rücklage mit den Rücklagen für den Ausbau der Niederlassungen sowie für Werks-erneuerung, Rationalisierung und Werkzeugausstattung zusammengefaßt unter der Position „Freie Rücklagen“ und dieser 464,1 Mill. DM zugewiesen. Ein Betrag von 16,5 Mill. DM wurde in die nach §150a AktG erstmals in Höhe des Bilanzwerts der eigenen Aktien zu bildende „Rücklage für eigene Aktien“ eingestellt.</p>	<p>Den Pensionsrückstellungen wurden im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Altersversorgung 1.408,0 Mill. DM steuerlich wirksam zugeführt. Als Folge dieser Maßnahme war die in den Jahren 1977 bis 1979 auf 391,0 Mill. DM steuerunwirksam aufgebaute Rückstellung wegen der seinerzeit bei der Daimler-Benz Unterstützungskasse bestehenden versicherungsmathematischen Unterdeckung aufzulösen. Die Rückstellungen für die übrigen Verpflichtungen aus Pensionszusagen stiegen um 117,2 Mill. DM.</p>	<b>Pensionsrückstellungen</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<p>Die Sonderposten mit Rücklageanteil werden unverändert entsprechend den jeweiligen steuerlichen Vorschriften gebildet bzw. aufgelöst. Nach Einstellungen von 46,6 Mill. DM und Auflösungen von 32,2 Mill. DM hat sich der Bilanzstand um 14,4 auf 135,0 Mill. DM erhöht. Davon entfallen auf die Rücklage für Kapitalanlagen in Entwicklungsländern (§ 1 Abs. 1 EntwLStG) 64, 6 Mill. DM, die Rücklage für Verluste von ausländischen Tochtergesellschaften (§ 3 Abs. 1 AuslInvG) 48,8 Mill. DM und die Rücklage für Preissteigerung (§ 74 EStDV) 20,4 Mill. DM.</p>	<p>Danach erhöhten sich die Pensionsrückstellungen um 1.134,2 auf 2.533,2 Mill. DM; sie wurden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren errechnet. Ein wesentlicher Teil der Versorgungsverpflichtungen gegenüber unseren Mitarbeitern wird weiterhin von der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH getragen. Das Vermögen der Unterstützungskasse beträgt - nach Zuwendungen der DBAG von 110,0 Mill. DM - rd. 2,1 Mrd. DM.</p>	
		<p>Für Instandhaltungsmaßnahmen, die in 1980 vorgesehen waren, jedoch mit Rücksicht auf die volle Auslastung der Produktionskapazität nicht mehr abgewickelt werden konnten, wurden Rückstellungen in Höhe von 92,0 Mill. DM gebildet.</p>	<b>Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung</b>

**Andere Rückstellungen**

Die Anderen Rückstellungen haben sich um 197,1 auf 2.831,2 Mill. DM erhöht. Sie betreffen insbesondere unsere weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, Risiken aus noch nicht veranlagten Steuern, Verlustrisiken im Auftragsbestand und Verpflichtungen im Sozialbereich. Die hierunter passivierten Belastungen für künftige Jubiläumsgeldzahlungen wurden erstmals versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren ermittelt.

**Langfristige Verbindlichkeiten**

Der Rückgang um 100,8 auf 150,7 Mill. DM ergab sich als Saldo aus Darlehenstilgungen von 118,6 Mill. DM sowie aus Darlehensaufnahmen von 17,8 Mill. DM, die fast ausschließlich der Finanzierung von Berlin-Investitionen dienen. Im Jahre 1981 werden sich die planmäßigen Tilgungen in einer Größenordnung von 25 Mill. DM bewegen.

**Andere Verbindlichkeiten**

Diese Verbindlichkeiten haben sich um 38,6 auf 2.669,2 Mill. DM verringert. Während die Steuer- und Provisionsverbindlichkeiten stärker rückläufig waren, stiegen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur leicht an.

\*

Das Wechselobligo beträgt 45,3 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 218,1 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Die Zahlungsgarantie über 75,0 Mill. DM besteht zugunsten der Anleihegläubiger aus der 8%-DM-Anleihe von 1970 der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG sowie aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 28,2 Mill. DM.

Aus Beteiligungen an zwei Gesellschaften bürgerlichen Rechts, über die Ergebnisabführungsverträge zu Organgesellschaften bestehen, haften wir gesamtschuldnerisch.

\*

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge für den Vorstand 5.688.360 DM. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 3.047.312 DM sowie für den Aufsichtsrat 1.206.840 DM (einschließlich Umsatzsteuer) aufgewendet.

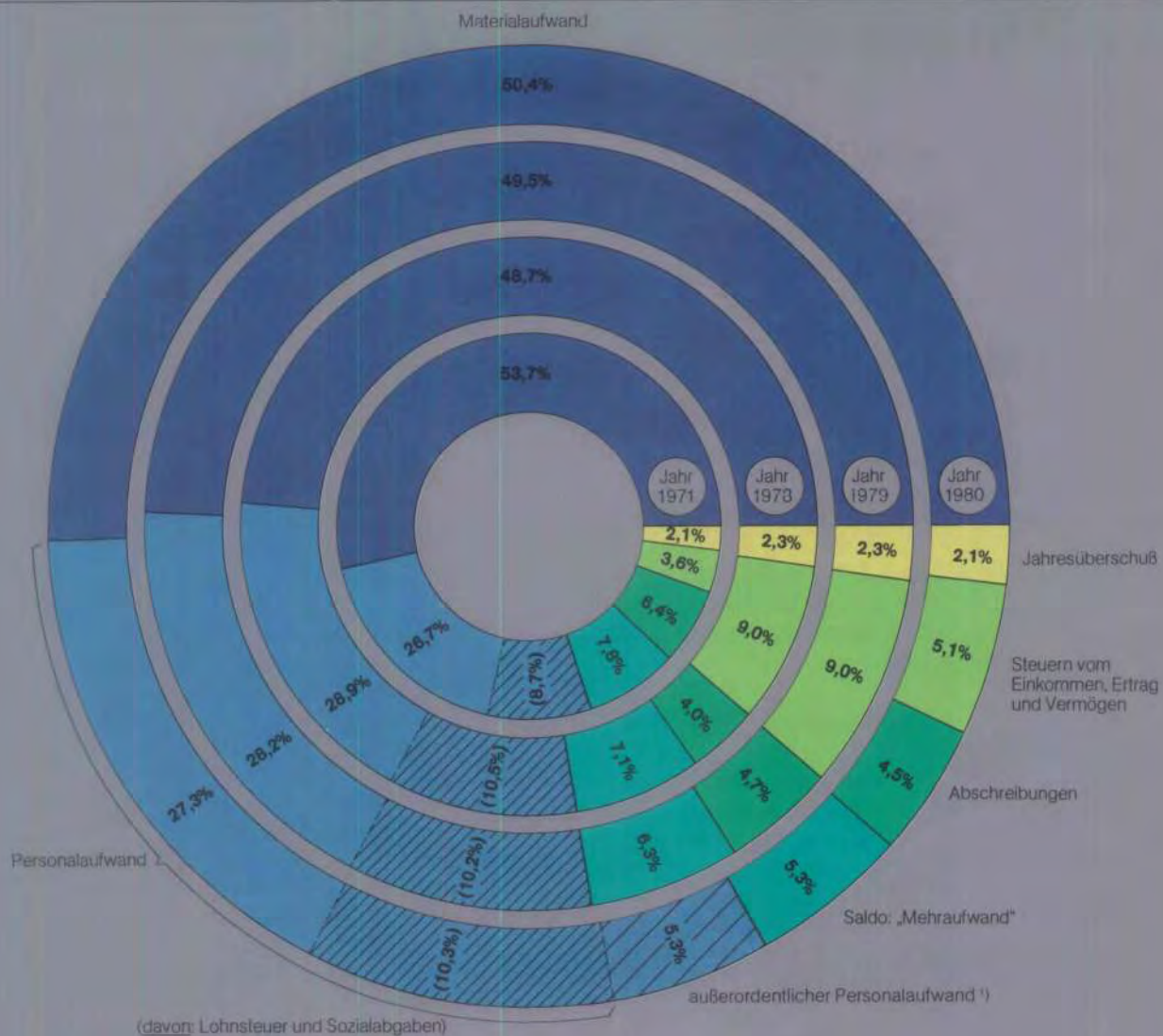
**Haftungsverhältnisse**

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

<b>Gesamtleistung</b>	Die Gesamtleistung erhöhte sich um 3,0 auf 26,7 Mrd. DM. Dazu beigetragen hat vor allem die Absatzsteigerung um rd. 15.400 Personenwagen und rd. 13.800 Nutzfahrzeuge - davon allein über 10.000 mittlere und schwere Lkw.	Bei einem nahezu unveränderten Ergebnis aus Gewinn- und Verlustübernahmen haben die Erträge aus Beteiligungen um 6,4 auf 33,4 Mill. DM vor allem im Zusammenhang mit den Dividendenausschüttungen unserer südamerikanischen Beteiligungsgesellschaften zugenommen:	<b>Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich</b>
<b>Materialaufwand</b>	Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren haben um 14,6% auf 13,5 Mrd. DM und damit relativ stärker zugenommen als die Gesamtleistung (+ 12,5%). Dies beruht vor allem auf dem höheren Anteil materialintensiver Nutzfahrzeuge.		
<b>Zinsüberschuß</b>	Bei nahezu unveränderten Zinsaufwendungen von 53,4 Mill. DM, jedoch erneut höheren Zinserträgen von 427,3 (i.V. 295,5) Mill. DM nahm der Zinsüberschuß um 132,8 auf 373,9 Mill. DM zu. Dies ist auf das allgemein gestiegene Zinsniveau und die nochmals verbesserte Liquidität zurückzuführen.		
<b>Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen</b>	Hier ist im wesentlichen der Ertrag von 391,0 Mill. DM aus der Auflösung der Rückstellung wegen der versicherungsmathematischen Unterdeckung bei der Unterstützungskasse enthalten. Diese steuerlich nicht anerkannte Rückstellung war als Folge der Umstrukturierung der Altersversorgung aufzulösen. Der Auflösungsertrag führte zu einer entsprechenden Erhöhung des Jahresüberschusses 1980.		
<b>Sonstige Erträge</b>	Die hierunter zusammengefaßten Erträge von 138,5 Mill. DM enthalten - neben Investitionszulagen, Verwaltungskostenumlagen u.a.-hauptsächlich Erträge aus auflösenden Einzelwertberichtigungen. Bei insgesamt höherem Forderungsvolumen hat sich die Risikostruktur verbessert und damit der Wertberichtigungsbedarf verringert.		

	1980 Mill. DM	1979 Mill. DM
<u>Erträge aus Gewinnabführung</u>		
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	7,3	6,5
Daimler-Benz Project Consult GmbH, Stuttgart	0,5	0,5
Übrige Gesellschaften	0,5	0,7
	+ 8,3	+ 7,7
<u>Aufwendungen aus Verlustübernahme</u>		
Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart	2,2	3,3
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover	2,0	—
Übrige Gesellschaften	—	0,5
	— 4,2	— 3,8
<u>Erträge aus Beteiligungen</u>		
Mercedes-Benz do Brasil S. A., São Bernardo do Campo	14,2	12,7
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a. N.	4,3	3,9
FAP FAMOS, Beograd	2,8	2,2
Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart	2,6	2,0
Mercedes-Benz Argentina S. A., Buenos Aires	2,3	—
Übrige Gesellschaften	7,2	6,2
	+33,4	+27,0
<b>Überschuß</b>	+37,5	+30,9

# Aufwandstruktur der Gesamtleistung Daimler-Benz AG



	1971 Mill. DM	1978 Mill. DM	1979 Mill. DM	1980 Mill. DM
<b>Gesamtleistung</b>	<b>10.003</b>	<b>20.645</b>	<b>23.736</b>	<b>26.714</b>
Materialaufwand	5.368	10.055	11.748	13.462
Personalaufwand	2.676	5.972	6.701	8.705 <sup>1)</sup>
davon:				
Netto-Lohn- und Gehaltssumme	(1.695)	(3.374)	(3.851)	(4.294)
Lohnsteuer und Sozialabgaben	(866)	(2.163)	(2.411)	(2.746)
Aufwendungen für Altersvorsorge	(115)	(435)	(439)	(257)
außerordentlicher Personalaufwand				(1.408) <sup>1)</sup>
Mehraufwand aus den „übrigen Aufwands- und Ertragsposten“	778	1.465	1.482	1.405
Abschreibungen	637	827	1.122	1.212
EEV-Steuer	337	1.852	2.143	1.360 <sup>1)</sup>
Jahresüberschuß	207	474	540	570 <sup>2)</sup>
davon:				
Zuführung zu Rücklagen	(45)	(231)	(270)	(273)
Dividendensumme	(162)	(243)	(270)	(297)

<sup>1)</sup> Neustrukturierung der Altersvorsorge mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM.  
<sup>2)</sup> Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mill. DM.

**Personalaufwand**

Die Zunahme um 2,0 auf 8,7 Mrd. DM geht im wesentlichen auf die außerordentliche Zuführung zur Pensionsrückstellung von 1,4 Mrd. DM zurück; dadurch ist der gesamte Personalaufwand, vor allem aber die Position „Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung“ mit dem Vorjahr nicht vergleichbar. Löhne und Gehälter (einschließlich Zusatzkosten) stiegen um 12,5%. Weitere Erläuterungen enthält der Abschnitt „Personal- und Sozialwesen“ (vgl. Seite 45ff. und Seite 74).

**Verluste aus Wertminderungen**

Von den 58,3 Mill. DM entfielen etwa die Hälfte auf Einzel- und Pauschalwertberichtigungen zu Forderungen und ein Drittel auf Abwertungen von Wertpapieren.

**Ertrag- und Vermögensteuern**

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt rd. 37% auf 1.344,7 Mill. DM zurückgegangen. Diese Minderung steht im Zusammenhang mit der außerordentlichen Zuführung von 1.408,0 Mill. DM zur Pensionsrückstellung und dem um 210,3 Mill. DM höheren Bilanzgewinn, der zunächst einer geringeren Körperschaftsteuerbelastung unterliegt.

Unter dieser um 132,1 auf 1.976,0 Mill. DM gestiegenen Sammelposition sind wie bisher vor allem ausgewiesen: Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen, soweit ihr Ausweis unter dieser Position zu erfolgen hat.

Der Jahresüberschuß 1980 beträgt 961,3 Mill. DM. Darin sind enthalten die bereits erläuterten 391,0 Mill. DM a.o. Erträge aus der Auflösung der Rückstellung wegen der bisherigen versicherungsmathematischen Unterdeckung bei der Unterstützungskasse.

Nach unseren Berechnungen enthält der ausgewiesene Jahresüberschuß keinen „Scheingewinn“. Die auf der Grundlage des Nominalwertprinzips ermittelten planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen liegen zwar erneut unter den vergleichbaren Abschreibungen auf Wiederbeschaffungswertbasis; wir konnten diese Differenz jedoch kompensieren durch die Vornahme steuerlich zulässiger Sonderabschreibungen und durch die Ausschöpfung aktienrechtlicher Wahlrechte bei der Bewertung von Vermögensgegenständen.

**Sonstige Aufwendungen****Jahresüberschuß**

# Vorschlag über die Gewinnverwendung

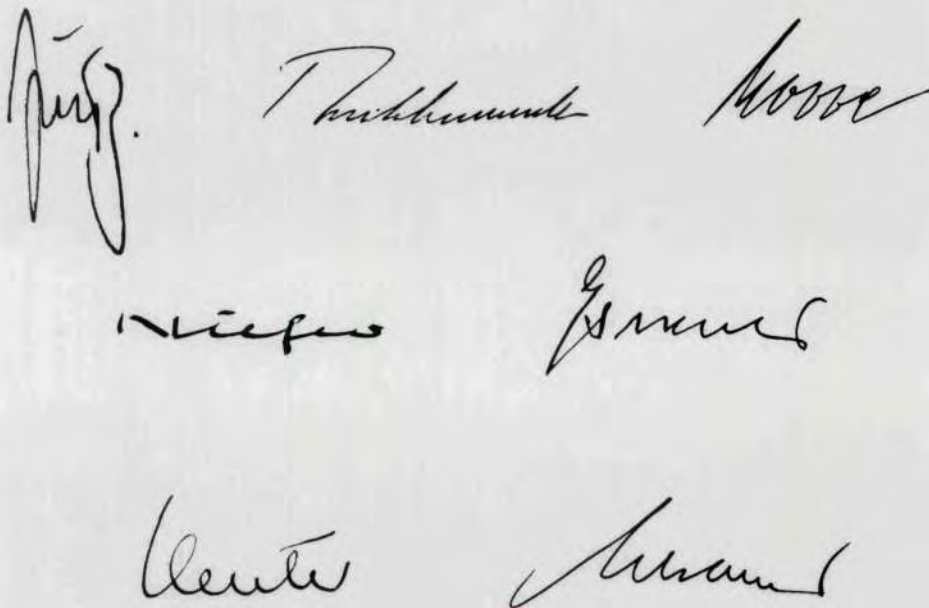
Der vom Vorstand aufgestellte, vom Aufsichtsrat gebilligte und damit festgestellte Jahresabschluß zum 31. Dezember 1980 weist einen Bilanzgewinn von DM 480.655.400,— aus.

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

3 1/3%	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,—	DM	64.050,—
DM 10,—	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—	DM	270.125.970,—
DM 1,—	Bonus je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—	DM	27.012.597,—
		DM	297.202.617,—
	Einstellung in die freien Rücklagen	DM	126.123.788,—
	Zusätzlicher Aufwand bei Beschlußfassung nach diesem Vorschlag	DM	57.328.995,—
	<b>Bilanzgewinn</b>	DM	<b>480.655.400,—</b>

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1981

Der Vorstand



The image shows six handwritten signatures in cursive script, arranged in two rows of three. The signatures are: 1. A large, stylized signature starting with 'P'. 2. A signature starting with 'T'. 3. A signature starting with 'H'. 4. A signature starting with 'N'. 5. A signature starting with 'G'. 6. A signature starting with 'A'.

# Bericht des Aufsichtsrats

über das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1980

In den Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte wurden wir eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik unterrichtet und haben darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren insbesondere die Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie die mittel- und langfristige Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik. Wir haben ferner wichtige geschäftliche Einzelvorgänge besprochen und über Geschäfte entschieden, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegt wurden.

Der Jahresabschluß, der Geschäftsbericht und der Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden geprüft. Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1980 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Der Konzernabschluß, der Konzerngeschäftsbericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß gebilligt, der damit festgestellt worden ist, und schließen uns den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Erhöhung des Grundkapitals gegen Bar-einlagen und über die Schaffung eines genehmigten Kapitals an.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 2. Juli 1980 ist Herr Dr. jur. Roland Schelling aus dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG ausgeschieden, dem er seit 1975 angehört hatte. Für die bewährte und vertrauensvolle Zusammenarbeit sprechen wir ihm unseren besonderen Dank aus. An seine Stelle wurde Herr Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München, langjähriger Vorsitzender des Vorstands der Daimler-Benz AG, neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Stuttgart-Untertürkheim, im April 1981

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

# Bilanz zum 31. Dezember 1980 der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1980 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1980 DM	Stand am 31.12.1979 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.065.871.661	267.632.378	+ 173.941.879	3.254.077	150.069.499	1.354.122.342	1.065.872
mit Wohnbauten	10.729.649	8.324.175	+ 764.396	3.127.330	2.044.409	14.646.481	10.730
ohne Bauten	354.025	—	—	—	—	354.025	354
Bauten auf fremden Grundstücken	13.043.788	10.348.159	+ 2.447.888	365.784	4.722.645	20.751.406	13.044
Maschinen und maschinelle Anlagen	713.533.144	407.183.799	+ 216.555.515	5.290.436	518.815.832	813.166.190	713.533
Betriebs- und Geschäftsausstattung	287.151.403	480.977.138	+ 46.088.056	2.336.611	503.865.145	308.014.841	287.151
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	566.552.012	345.793.214	— 439.797.734	6.126.249	9.233.915	457.187.328	566.552
	<b>2.657.235.682</b>	<b>1.520.258.863</b>		<b>20.500.487</b>	<b>1.188.751.445</b>	<b>2.968.242.613</b>	<b>2.657.236</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	461.941.884	103.016.996	—	2.750	23.269.751	541.686.379	461.942
Wertpapiere des Anlagevermögens	95.717.447	16.706.697	—	21.673	243.125	112.159.346	95.717
Ausleihungen mit einer Laufzeit von							
mindestens vier Jahren	647.115	800.410	—	190.123	—	1.257.402	647
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 364.511 (i.V. DM 505.378)							
	<b>558.306.446</b>	<b>120.524.103</b>		<b>214.546</b>	<b>23.512.876</b>	<b>655.103.127</b>	<b>558.306</b>
	<b>3.215.542.128</b>	<b>1.640.782.966</b>		<b>20.715.033</b>	<b>1.212.264.321</b>	<b>3.623.345.740</b>	<b>3.215.542</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						739.241.330	740.590
Unfertige Erzeugnisse						653.002.436	624.081
Fertige Erzeugnisse, Waren						840.988.089	762.125
Ersatzteile						432.331.404	408.762
						<b>2.665.563.259</b>	<b>2.535.558</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						29.549.120	26.284
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.384.482.360	1.252.419
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 10.123.610 (i.V. DM 20.537.627)					
Wechsel						270.241.574	201.901
davon bundesbankfähig		DM 52.519.897 (i.V. DM 23.676.037)					
Exportwechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 22.100.201 (i.V. DM 23.724.850)					
von verbundenen Unternehmen		DM 153.627.001 (i.V. DM 116.909.931)					
Schecks						191.343	318
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						2.958.541	2.470
Guthaben bei Kreditinstituten						1.217.884.068	1.022.909
Wertpapiere						1.334.509.987	1.009.766
Eigene Aktien	Nennbetrag	DM 5.904.150 (i.V. DM 5.597.300)				16.468.834	13.601
Forderungen an verbundene Unternehmen						682.531.155	415.343
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						157.449	219
Sonstige Vermögensgegenstände						1.806.693.388	1.451.991
						<b>6.745.667.819</b>	<b>5.397.221</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>						<b>3.899.116</b>	<b>1.030</b>
						<b>13.038.475.934</b>	<b>11.149.351</b>





# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1980 der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

	1980		1979	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	26.471.852.594		23.453.933	
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschl. Ersatzteilen	124.010.038	26.595.862.632	186.644	23.640.577
Andere aktivierte Eigenleistungen		118.038.670		95.696
<b>Gesamtleistung</b>		26.713.901.302		23.736.273
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		13.462.111.867		11.747.800
<b>Rohertrag</b>		13.251.789.435		11.988.473
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	8.263.602		7.701	
Erträge aus Beteiligungen	33.442.755		27.046	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	7.489.114		6.389	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	427.263.111		295.461	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4.810.766		18.272	
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	-		19.941	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	470.406.775		54.768	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	32.162.708		7.969	
Sonstige Erträge	138.544.409		102.754	
davon außerordentliche	DM 12.462.209 (i.V. DM 22.019.029)	1.122.383.240		540.301
		14.374.172.675		12.528.774
Löhne und Gehälter	6.160.427.773		5.476.656	
Soziale Abgaben	879.114.155		785.753	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.665.095.978		438.577	
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.188.751.445		1.094.317	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	23.512.876		27.203	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	58.335.804		51.488	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	7.104.053		4.147	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	53.379.414		54.326	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 1.393.169.228			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 32.784.843			
	DM 1.360.384.385			
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	DM 15.694.418	1.344.689.967	2.130.086	
b) sonstige	5.658.080		44.464	
Lastenausgleichs-Vermögensabgabe	-		462	
Aufwendungen aus Verlustübernahme	4.204.382		3.762	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	46.558.515		33.940	
Sonstige Aufwendungen	1.976.030.133	13.412.862.575	1.843.890	11.989.071
<b>Jahresüberschuß</b>		961.310.100		539.703
Entnahme aus der Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe		-		460
				540.163
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in offene Rücklagen				
Rücklage für eigene Aktien	16.468.834		-	
Freie Rücklagen	464.185.866	480.654.700	269.841	269.841
<b>Bilanzgewinn</b>		480.655.400		270.322

Im Geschäftsjahr 1980 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 155.604.219. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden - ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß § 16 Betriebsrentengesetz - voraussichtlich 87, 93, 99, 1 05, 111 % dieses Betrags gezahlt. Die Verminderung dieser Prozentsätze gegenüber den Vorjahresangaben ist durch die in 1980 erfolgte Umstrukturierung unserer Altersversorgung bedingt.

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1981

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**  
Der Vorstand

Prinz Breitschwerdt Hoppe  
Niefer Osswald  
Reuter Ulsamer

Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Geschäftsbericht entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung Gesetz und Satzung.

Frankfurt (Main), den 15. April 1981

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Goerdeler Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

# **Konzern-Geschäftsbericht**

# Erläuterungen zum Konzernabschluß

## KONSOLIDIERUNGS- KREIS

Im Konzernabschluß sind die Abschlüsse der in- und ausländischen Konzernunternehmen zusammengefaßt, an denen die Daimler-Benz AG - im folgenden DBAG genannt - direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist.

Einschließlich der DBAG haben wir in den Konzernabschluß 1980 die Einzelabschlüsse von 20 (i.V. 19) inländischen und 72 (i.V. 46) ausländischen Gesellschaften einbezogen; diese Konzerngesellschaften sind auf Seite 89f. einzeln aufgeführt.

### Neue Konzern- gesellschaften

Die Erweiterung des Konsolidierungskreises gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich zurückzuführen auf den Erwerb der Mehrheitsbeteiligungen an Vertriebsgesellschaften in Belgien, den Niederlanden, der Schweiz und an unserer spanischen Produktionsgesellschaft einschließlich der mit diesen Gesellschaften verbundenen Unternehmen.

Verbundene Unternehmen, die Träger von Versorgungseinrichtungen sind, wurden nicht in die Konsolidierung einbezogen, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind. Es handelt sich dabei um folgende Versorgungseinrichtungen im Inland:

Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart  
Holzindustrie Bruchsal Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal  
Brühler Unterstützungsgesellschaft mbH der Württembergische Baumwollspinnerei und -Weberei bei Esslingen a. N., Esslingen a. N.

Wie in den Vorjahren haben wir einige ausländische Gesellschaften ohne bzw. mit geringem Geschäftsbetrieb nicht konsolidiert.

Bei den nicht einbezogenen Gesellschaften waren im Berichtsjahr keine Vorgänge mit erheblichem Einfluß auf die Lage des Konzerns zu verzeichnen.

## KONSOLIDIERUNGS- GRUNDSÄTZE

Die in den Konzernabschluß einbezogenen inländischen Einzelabschlüsse sind nach den aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt und von Abschlußprüfern testiert. Die entsprechend den jeweiligen nationalen Vorschriften erstellten und geprüften ausländischen Einzelabschlüsse haben wir nach Aktienrecht gegliedert und im Rahmen dieser Vorschriften nach konzernerheitlichen Methoden bewertet.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind, wie in den Vorjahren, die Empfehlungen des Arbeitskreises „Weltabschlüsse“ der Schmalenbach-Gesellschaft/Deutsche Gesellschaft für Betriebswirtschaft grundsätzlich berücksichtigt worden.

Die Umrechnung der Bilanzwerte von der jeweiligen Landeswährung in Deutsche Mark erfolgt für das Anlagevermögen mit den Kursen der Zugangszeitpunkte (historische Kurse), für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit den Kursen am Bilanzstichtag. Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände und Schulden sowie des Bilanzgewinns.

Aus Wechselkursveränderungen der einzelnen Landeswährung zur D-Mark zwischen den Bilanzstichtagen errechnen sich immer dann Änderungen am D-Mark-Eigenkapital, wenn dessen Höhe von dem mit historischen Kursen umgerechneten Anlagevermögen abweicht. Da bei der überwiegenden Zahl unserer ausländischen Konzerngesellschaften auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanziert sind, ergibt sich im wesentlichen aus den hohen Abwertungen der für unsere südamerikanischen Produktionsgesellschaften geltenden Währungen wieder eine negative Umrechnungsdifferenz. Infolge des Kursanstiegs einiger Währungen gegenüber der D-Mark - insbesondere des US-Dollars und des englischen Pfundes - ist sie jedoch deutlich geringer als 1979.

### Gliederung und Bewertung

### Währungs- umrechnung

Diese Umrechnungsdifferenz haben wir wie in den Vorjahren in der Gewinn- und Verlustrechnung aufwandserhöhend ausgewiesen; sie wirkt somit als Korrekturposten zu den inflationsbedingt hohen Scheingewinnen bei den südamerikanischen Gesellschaften.

Die Aufwendungen und Erträge der Gewinn- und Verlustrechnungen wurden mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Ausgenommen davon sind die Abschreibungen sowie die Erträge bzw. Verluste aus Anlagenabgängen, die zu den für das Anlagevermögen geltenden historischen Kursen ausgewiesen sind. Die Differenz aus der Umrechnung von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zu unterschiedlichen Kursen haben wir ebenfalls ergebniswirksam behandelt.

Nach diesen Maßnahmen erhöhte sich der Jahresüberschuß der ausländischen Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 1980 auf 188,8 (i.V. 131,2) Mill. DM. Die Erhöhung um 57,6 Mill. DM ist auf die insgesamt zufriedenstellenden nationalen Ergebnisse und auf die Währungsänderungen zurückzuführen.

Hierbei wurden - nach der Methode der Erstkonsolidierung - die bei der Obergesellschaft aktivierten Anschaffungskosten der Beteiligungen mit dem im Erwerbszeitpunkt vorhandenen anteiligen Eigenkapital der Konzernunternehmen aufgerechnet. Die sich aus dieser Aufrechnung ergebende Differenz ist als "Unterschiedsbeitrag aus der Erstkonsolidierung" ausgewiesen.

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne für 1980 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen - in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt worden. Damit entspricht der Bilanzgewinn des Konzerns von 480,7 Mill. DM dem Bilanzgewinn der DBAG.

Die Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Konzerngesellschaften haben wir aufgerechnet; Zwischengewinne im Anlage- und Vorratsvermögen sind ergebniswirksam eliminiert und haben die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag entsprechend gekürzt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt, d. h. konzerninterne Umsätze wurden mit den entsprechenden Aufwandsarten und interne Erträge mit den internen Aufwendungen verrechnet.

#### **Kapitalkonsolidierung**

#### **Sonstige Eliminierungen**

## KONZERNBILANZ

### Vermögens- und Kapital- struktur

Die DBAG-Bilanz hat an den Bilanzwerten des Konzernabschlusses einen Anteil von etwa drei Vierteln. Einzelheiten ergeben sich aus dem „Vergleich der Bilanzen zum 31. Dezember 1980“ (vgl. Seite 91).

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr um 23,8% auf 17.479,1 Mill. DM gestiegen (DBAG +16,9%). Der stärkere Zuwachs für den Konzern ergibt sich - neben der vorgenannten Erweiterung des Konsolidierungskreises - insbesondere aus der Umrechnung der ausländischen Bilanzen von Landeswährung in DM, weil in den für unseren Konzern wichtigen Währungen die jeweilige Binneninflation nicht oder nur teilweise zu einer entsprechenden Änderung des Außenwerts geführt hat.

Das Anlagevermögen erhöhte sich um 606,0 auf 4.452,5 Mill. DM und das Umlaufvermögen um 2.729,1 auf 12.999,2 Mill. DM. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 25,5 (i.V. 27,3)%.

Das Eigenkapital (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz, Sonderposten mit Rücklageanteil) ist um 634,7 auf 5.315,3 Mill. DM angestiegen. Der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 30,4 (i.V. 33,2)%.

Das Anlagevermögen ist somit zu 119,4 (i.V. 121,7)% durch Eigenkapital gedeckt.

Das Fremdkapital beträgt 11.888,1 (i.V. 9.227,3) Mill. DM. Der Anstieg ist hauptsächlich auf die Bildung von Pensionsrückstellungen bei DBAG im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Altersversorgung zurückzuführen.

### Aktiva

Bei der Erhöhung des Sachanlagevermögens um 566,2 auf 4.122,4 Mill. DM stehen den Zugängen von 2.057,2 Mill. DM Abschreibungen und Abgänge von zusammen 1.491,0 Mill. DM gegenüber.

Von den Sachanlageinvestitionen sind 80,9% im Inland getätigt worden, im wesentlichen bei DBAG und bei der Mercedes-Leasing GmbH.

Die Zugänge im Ausland betreffen überwiegend Investitionen der südamerikanischen Produktionsgesellschaften Mercedes-Benz do Brasil S.A. und Mercedes-Benz Argentina S.A. Durch die erstmalige Einbeziehung neuer Konzerngesellschaften haben sich die Sachanlagezugänge um 171,3 Mill. DM erhöht.

Von den Abschreibungen entfallen rd. 83% auf DBAG; weitere rd. 11 % betreffen die ausländischen Konzerngesellschaften, insbesondere die Produktionsgesellschaften in Südamerika.

Bei den nur leicht auf 132,0 Mill. DM gestiegenen Beteiligungen sind die Anteile an Gesellschaften, die nicht in den Konzernabschluß einbezogen wurden, ausgewiesen. Hauptsächlich handelt es sich dabei um die MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH und um die Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz.

Wegen der Aufnahme der Merfag AG, Zürich-1980 umfirmiert in Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich - und der MEVOSA, Madrid - inzwischen umfirmiert in Mercedes-Benz Espaha S.A., Madrid - in den Konsolidierungskreis sind diese Gesellschaften in der Position „Beteiligungen“ nicht mehr enthalten.

### Sachanlagen

### Beteiligungen

### **Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung**

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung ergibt sich aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die Beteiligungen an den konsolidierten Gesellschaften mit deren konzernanteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt der erstmaligen Konsolidierung.

Insgesamt errechnet sich aus der Saldierung von aktiven - 119,2 (i. V. 60,5) Mill. DM - und passiven - 91,8 (i.V. 90,9) Mill. DM - Unterschiedsbeträgen ein aktiver „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ von 27,4 (i.V. passiv 30,4) Mill. DM.

Der Anstieg der aktiven Unterschiedsbeträge um 58,7 Mill. DM steht im Zusammenhang mit den erworbenen bilanziellen Reserven bei den neu in den Konsolidierungskreis aufgenommenen Gesellschaften in Belgien und den Niederlanden.

Die passiven Unterschiedsbeträge entstanden hauptsächlich bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften in den 50er Jahren, bei denen Teilbeträge vereinbarter Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet wurden. Die Erhöhung resultiert aus der Erstkonsolidierung der Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich.

### **Vorräte**

Vom Anstieg der Vorräte um 1.020,6 auf 4.473,5 Mill. DM betrafen 133,7 Mill. DM die inländischen - dabei überwiegend bei DBAG - und 886,9 Mill. DM die ausländischen Gesellschaften.

Durch die erstmals konsolidierten ausländischen Gesellschaften haben sich die Bestände um 364,8 Mill. DM erhöht. Bei der Umrechnung der Bestandswerte - insbesondere der südamerikanischen Produktionsgesellschaften - von Landeswährung in DM ergeben sich wertmäßige Bestandserhöhungen, da den inflationär gestiegenen Anschaffungs- und Herstellungskosten

nur unterproportionale Abwertungen der Landeswährungen gegenüberstehen.

Die Vorräte befanden sich zu 60% bei DBAG, zu 22 % bei den ausländischen Vertriebsgesellschaften und zu 18% bei den ausländischen Produktionsgesellschaften.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Wechselforderungen und die Forderungen an verbundene Unternehmen haben sich insgesamt um 565,9 auf 2.516,2 Mill. DM erhöht. Etwa zwei Drittel hiervon bestehen an ausländische Abnehmer. Die Zunahme betrifft im wesentlichen DBAG und die erstmals einbezogenen Konzerngesellschaften.

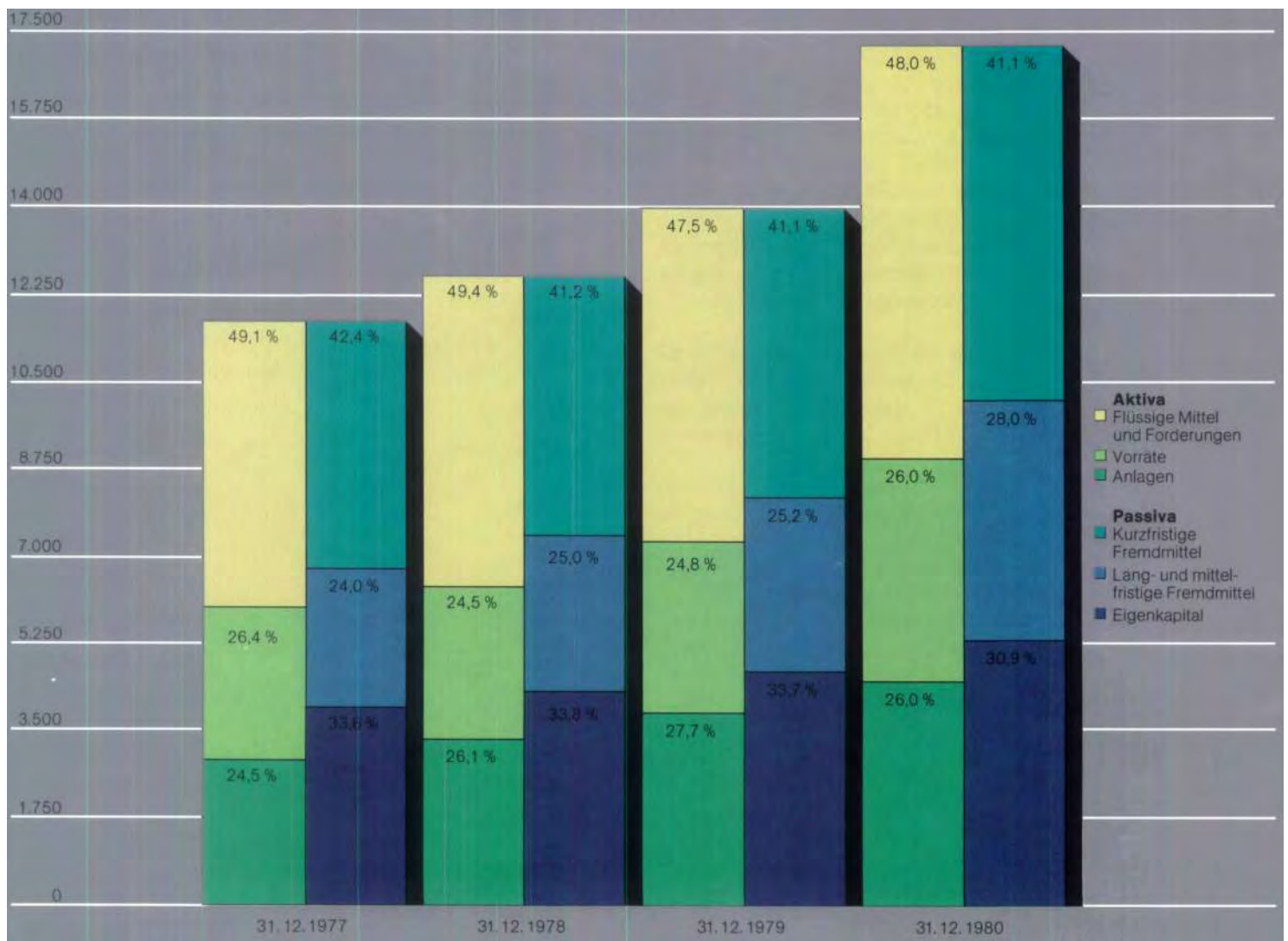
Der Anstieg um 0,7 auf insgesamt fast 3,8 Mrd. DM betrifft mit etwa zwei Dritteln die DBAG und mit einem Drittel die ausländischen Konzerngesellschaften. Zusammen mit den bei DBAG unter den Sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Liquiditätsanlagen stieg zum Bilanzstichtag die Gesamtliquidität im Konzern auf über 5 Mrd. DM.

### **Forderungen**

### **Zahlungsmittel und Wertpapiere**

# Bilanzstruktur — Konzern

	1977	1978	1979	1980
(Werte in Mill. DM)				
<b>Bilanzsumme<sup>1)</sup></b>	<b>11.700</b>	<b>12.633</b>	<b>13.908</b>	<b>17.203</b>
<b>Aktiva</b>				
Flüssige Mittel und Forderungen <sup>1)</sup>	5.741	6.241	6.609	8.250
Vorräte	3.086	3.094	3.453	4.473
Anlagen	2.873	3.298	3.846	4.480
<b>Passiva</b>				
Kurzfristige Fremdmittel	4.956	5.201	5.719	7.074
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	2.809	3.156	3.508	4.814
Eigenkapital	3.935	4.276	4.681	5.315



<sup>1)</sup> Gekürzt um die passiven „Pauschalwertberichtigungen zu Forderungen“.



<b>Grundkapital und Rücklagen</b>	<p><b>Passiva</b> Als <u>Grundkapital</u> wird in der Konzernbilanz das Nennkapital der DBAG von unverändert 1.359,0 Mill. DM ausgewiesen.</p>	<p>Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 1.620,5 auf 6.161,4 Mill. DM betrifft mit 82,8% die DBAG, bei der sich allein in den Pensionsrückstellungen eine Erhöhung um 1.134,2 Mill. DM ergeben hat. Der mit 88,6% verhältnismäßig hohe Anteil der DBAG an den Rückstellungen ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß 96% der Pensionsrückstellungen auf DBAG entfallen und die Garantieverpflichtungen sowie die Haftungs- und Prozeßrisiken überwiegend von DBAG getragen werden.</p>	<b>Rückstellungen</b>
	<p>Die <u>Kapitalrücklagen</u> von 2,4 Mill. DM enthalten wie im Vorjahr das Agio aus der Verwertung junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung 1977 bei DBAG.</p>		
	<p>In den <u>Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag</u> von 3.712,0 (i.V. 3.102,2) Mill. DM sind die Gewinnrücklagen der DBAG, die bei DBAG erstmals gebildete „Rücklage für eigene Aktien“ und die seit Konzernzugehörigkeit erwirtschafteten konzernanteiligen Rücklagen, Bilanzgewinne und Bilanzverluste der Konzernunternehmen ausgewiesen. Außerdem sind hier die ergebniswirksamen Eliminierungsbeträge verrechnet.</p>	<p>Diese sind mit 417,6 Mill. DM gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert; Tilgungen bei DBAG stehen Bankverbindlichkeiten der erstmals konsolidierten Gesellschaften in etwa gleicher Höhe gegenüber. Auf Anleiheverbindlichkeiten der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg, entfallen 75 Mill. DM aus der in 1970 aufgelegten 8% Luxemburg-Anleihe mit einer Laufzeit bis 1985.</p>	<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>	<p>Der Ausgleichsposten von 43,6 Mill. DM umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie am Bilanzgewinn bzw. Bilanzverlust der einbezogenen Konzerngesellschaften. Insbesondere durch die Fremdanteile am Eigenkapital der erstmals konsolidierten Gesellschaften Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich - Fremdanteil 49% - und der Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid - Fremdanteil rd. 47% - ist der Ausgleichsposten gegenüber dem Vorjahr um 33,6 Mill. DM gestiegen.</p>	<p>Hierbei handelt es sich überwiegend um Verbindlichkeiten der DBAG und der Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH mit insgesamt 390,7 Mill. DM.</p>	<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<p>Von dem um 21,9 auf 198,5 Mill. DM gestiegenen Bilanzwert entfallen 135,0 Mill. DM auf DBAG. Bei der Mercedes-Benz France S.A. sind nach französischen Vorschriften 51,3 Mill. DM Sonderposten gebildet.</p>	<p>Der Anstieg um 862,2 auf 4.434,5 Mill. DM ist hauptsächlich auf höhere Lieferverbindlichkeiten bei den südamerikanischen Produktionsgesellschaften und auf die gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bei den ausländischen Konzerngesellschaften zurückzuführen. Ein wesentlicher Teil der Erhöhung der Bankverbindlichkeiten entfällt auf die erstmals konsolidierten Gesellschaften.</p>	<b>Andere Verbindlichkeiten</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>	<p>Der Anstieg um 67,0 auf 275,7 Mill. DM ergibt sich aus den höheren Forderungen bei unveränderter Berechnung der Pauschalwertberichtigung von rd. 10% auf das Forderungsengagement.</p>		

## KONZERN- GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

**Umsatz** Die Umsatzerlöse sind gegenüber dem Vorjahr um 3,7 auf 31,1 Mrd. DM gestiegen (+13,5%).

**Materialaufwand** Die Erhöhung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren um 16,8% auf 16,6 Mrd. DM liegt über dem Umsatzanstieg von 13,5%. Dies ist im wesentlichen durch die Veränderung in der Produktionsstruktur zugunsten der materialintensiveren Nutzfahrzeuge bedingt.

**Zinsüberschuß** Als Saldo aus Zinserträgen und Zinsaufwendungen ergibt sich ein Zinsüberschuß von 597,8 Mill. DM. Der Anstieg um 89,9 Mill. DM entfällt im wesentlichen auf die DBAG. Der Zinsüberschuß der ausländischen Gesellschaften von insgesamt 232,9 Mill. DM stammt überwiegend aus der Liquiditätsanlage unserer südamerikanischen Gesellschaften zu inflationsbedingt hohen Zinssätzen. Der Scheingewinn in diesen Zinserträgen wird durch die erfolgswirksame Verrechnung der negativen Währungsdifferenzen aus der Bilanzumrechnung zu einem erheblichen Teil ausgeglichen.

**Sonstige Erträge** Die Sonstigen Erträge blieben mit 277,6 Mill. DM gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Sie betreffen im wesentlichen die DBAG und die Mercedes-Benz do Brasil S.A.

**Personalaufwand** Vom Anstieg des Personalaufwands (Löhne und Gehälter, Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung) um 2,2 auf 9,8 Mrd. DM entfallen 2,0 Mrd. DM auf DBAG, vor allem aufgrund der außerordentlichen Zuführung von 1,4 Mrd. DM zu den Pensionsrückstellungen bei DBAG.

**Ertrag- und Vermögensteuern** Der Rückgang um 685,2 auf 1.692,8 Mill. DM steht ausschließlich im Zusammenhang mit der erwähnten Umstrukturierung der Altersversorgung bei DBAG.

Die unter dieser Position zusammengefaßten Aufwendungen von 2.735,9 Mill. DM betreffen hauptsächlich Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie die eigenkapitalerhaltenden Maßnahmen aus der Umrechnung der ausländischen Einzelabschlüsse von Landeswährung in D-Mark.

Der Konzern-Jahresüberschuß ergibt sich wie folgt:

	1980 Mill. DM	1979 Mill. DM
Jahresüberschuß der DBAG nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge von 24,0 (i. V. 19,1) Mill. DM	937,3	520,6
Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften	14,4	9,0
Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften nach Eliminierungsmaßnahmen bei Vorräten infolge Erstkonsolidierung und Abzug konzerninterner Beteiligungserträge	188,8	131,2
abzüglich übriger Eliminierungsmaßnahmen	— 38,5	— 23,0
	<b>1.102,0</b>	<b>637,8</b>

Im Anstieg um 464,2 Mill. DM sind die bereits erläuterten außerordentlichen Erträge in Höhe von 391,0 Mill. DM aus der Auflösung einer Rückstellung bei DBAG im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Altersversorgung enthalten.

\*

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestehen neben dem für die DBAG angegebenen Obligo weitere Haftungsverhältnisse von 0,7 Mill. DM bei den in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften. Außerdem sind Sicherheiten für Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaften in Höhe von 8,2 Mill. DM bestellt worden.

**Sonstige Aufwendungen**

**Jahresüberschuß**

**Aus dem Konzernabschluß nicht ersichtliche Haftungsverhältnisse**

## KONSOLIDIERUNGSKREIS

### Inländische Gesellschaften:

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart  
Maschinenfabrik Esslingen AG,  
Esslingen a. N.  
Wohnungsbau GmbH Weinstraße  
Mettingen, Esslingen a.N.  
Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart  
Daimler-Benz Project Consult GmbH,  
Stuttgart  
Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH,  
Stuttgart  
Industrie- und Handelsbeteiligungen  
GmbH, Stuttgart  
Pro-Data EDV-Beratung GmbH,  
Weinheim<sup>1)</sup>  
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal  
Porcher & Meffert GmbH, Stuttgart  
Industriehandel Handels- und Industrie-  
ausrüstungsgesellschaft mbH, Stuttgart  
Württembergische Baumwoll-Spinnerei  
und -Weberei bei Esslingen am Neckar  
Aktiengesellschaft, Esslingen a.N.  
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover  
Maschinen- und Werkzeugbau  
Zuffenhausen AG, Stuttgart  
Chemie- und Textil-Gesellschaft mbH  
Friedrichshafen, Friedrichshafen  
Rohtex Aktiengesellschaft  
für Textilrohstoffe, Stuttgart  
Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft  
Hamburg mbH, Sitz Stuttgart  
Daimler-Benz Grundstücks-  
gesellschaft Bremen mbH,  
Sitz Stuttgart  
Reparaturwerk Böblingen GmbH,  
Böblingen  
Mercedes-Versicherungsdienst GmbH,  
Stuttgart

### Ausländische Gesellschaften:

Mercedes-Benz do Brasil S.A.,  
So Bernardo do Campo/Brasilien  
Sociedade Tecnica de Fundicoes Gerais  
S.A., São Paulo/Brasilien  
Euclid Inc., Cleveland/USA  
Euclid Canada Ltd., Guelph/Kanada  
Euclid International Sales Corporation,  
Cleveland/USA  
Euclid Australia Pty. Ltd.,  
Brisbane/Australien  
Euclid Parts Sales Company,  
Cleveland/USA  
Euclid Belgium S.A., Brüssel/Belgien  
Euclid (South Africa) (Proprietary) Ltd.,  
Johannesburg/Südafrika  
Mercedes-Benz Argentina S.A.,  
Buenos Aires/Argentinien  
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines  
Determinados, Buenos Aires/Argentinien  
INVAL S.R.L., Buenos Aires/Argentinien  
Mercedes-Benz Espaha,S.A.,  
Madrid/Spanien (früher: „MEVOSA“)<sup>1)</sup>  
Comercio e Industria Alaveses  
del Automóvil S.A., Madrid/Spanien<sup>1)</sup>  
Daimler-Benz Holding AG, Zürich/Schweiz  
Daimler-Benz Finanz AG, Zürich/Schweiz  
Daimler-Benz Finanz-Holding S.A.,  
Luxemburg/Luxemburg  
Brasfinanz AG, Zürich/Schweiz  
Merfina S.p.A., Rom/Italien  
Handelsgesellschaft für Daimler-Benz  
Erzeugnisse AG, Zürich/Schweiz  
Societe Immobiliere du 83 Boulevard  
Gambetta à Nice, Rocquencourt/Frankreich  
Societe Immobiliere du Pied de Digue,  
Rocquencourt/Frankreich<sup>1)</sup>  
Interstar S.A., Nizza/Frankreich<sup>1)</sup>  
Sofidel S.A., Rocquencourt/Frankreich  
Mercedes-Benz France S.A.,  
Rocquencourt/Frankreich

<sup>1)</sup> Zugänge im Konsolidierungskreis 1980

Societe Immobiliere Grande Armee Brunei S.A., Rocquencourt/Frankreich	Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/Großbritannien
Societe Boulonnaise du Poids Lourd S.A., Saint-Martin les Boulogne/Frankreich <sup>1)</sup>	Woking Motors Ltd., Hayes/Großbritannien
Sorevit-Metz S.A., Metz/Frankreich	Charles Sidney Ltd., Hayes/Großbritannien
Societe de Reparation et Vente de Vehicules Industriels et de Tourisme S.A. (Sorevit-Nantes), Saint-Herblain/Frankreich <sup>1)</sup>	Mercedes-Benz (Commercial) G.B. Ltd., Hayes/Großbritannien
OLVI-Omnium Lyonnais de Vehicules Industriels S.A., Saint Genis-Laval/Frankreich	Mercedes-Benz Belgium S.A., Brüssel/Belgien <sup>1)</sup>
Fechtig Diesel S.A., Fenouillet/Frankreich	N.V. Europa Automobilien Leuven, Leuven/Belgien <sup>1)</sup>
Longchamp Rond-Point S.A., Paris/Frankreich	N.V. I.M.A.-Gent, Gent/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Civile Immobiliere Geneve de Pressense, Saint-Denis/Frankreich	S.A. I.M.A.-Charleroi, Charleroi/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Lyonnaise d'Automobiles S.A., Lyon/Frankreich	N.V. I.M.A.-Antwerpen, Antwerpen/Belgien <sup>1)</sup>
Sorevit-Bourges S.A., Bourges/Frankreich	S.A. I.M.A.-Liege, Liege/Belgien <sup>1)</sup>
COVI-Comptoir de Vehicules Industriels S.A., Saint-Georges de Reneins/Frankreich	S.A. Etablissements Paul-E. Cousin, Brüssel/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Civile Immobiliere La Fontaine aux Bretons, La Courneuve/Frankreich	S.A. Europa Automobiles Waterloo, Waterloo/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Civile Immobiliere L'Etang du Parc de Rocquencourt, Rocquencourt/Frankreich	S.A. Europa Automobiles, Brüssel/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Civile Immobiliere Le Val du Parc de Rocquencourt, Rocquencourt/Frankreich	Anciens Etablissements de Carrosserie S.A. Vesters & Neirinck, Anderlecht/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Civile Immobiliere Les Hauts du Parc de Rocquencourt, Rocquencourt/Frankreich	N.V. Vama, Antwerpen/Belgien <sup>1)</sup>
Societe Civile Fonciere de la Commanderie, Bourges/Frankreich	S.A. Fimarent, Brüssel/Belgien <sup>1)</sup>
RAFIC S.A., Rocquencourt/Frankreich	Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht/Niederlande <sup>1)</sup>
Mercedes-Benz of North America Inc., Montvale/USA	Vastgoed Nijkerk N.V., Utrecht/Niederlande <sup>1)</sup>
Mercedes-Benz Service Corporation, Wilmington/USA	AGAM Financiering B.V., Utrecht/Niederlande <sup>1)</sup>
Daimler-Benz of North America Inc., New York/USA	Nedan N.V., Willemstad/Curagao <sup>1)</sup>
Mercedes-Benz Canada Inc., Toronto/Kanada	Cloosterman's Expeditiebedrijf B.V., Utrecht/Niederlande <sup>1)</sup>
	Helmes Assurantien B.V., Utrecht/Niederlande <sup>1)</sup>
	Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien
	Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien
	Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom/Italien
	Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich/Schweiz <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Zugänge im Konsolidierungskreis 1980

# Vergleich der Bilanzen zum 31. Dezember 1980

(in zusammengefaßter Form)

AKTIVA	Konzernbilanz Mill. DM	Bilanz der Daimler-Benz AG Mill. DM	Daimler-Benz AG in % der Konzernbilanz
<b>Anlagevermögen</b>	<b>4.452,5</b>	<b>3.623,3</b>	<b>81</b>
Sachanlagen	4.122,4	2.968,2	
Beteiligungen	132,0	541,7	
Sonstige Finanzanlagen	198,1	113,4	
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>	<b>27,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>12.999,2</b>	<b>9.415,2</b>	<b>72</b>
Vorräte	4.473,5	2.665,6	
Forderungen	2.516,2	2.337,2	
Zahlungsmittel und Wertpapiere	3.781,2	2.555,6	
Übrige Aktivposten	2.228,3	1.856,8	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>17.479,1</b>	<b>13.038,5</b>	<b>75</b>

PASSIVA	Konzernbilanz Mill. DM	Bilanz der Daimler-Benz AG Mill. DM	Daimler-Benz AG in % der Konzernbilanz
<b>Grundkapital, Rücklagen, Ausgleichs- und Sonderposten</b>	<b>5.315,3</b>	<b>3.801,0</b>	<b>72</b>
Grundkapital (DBAG)	1.359,0	1.359,0	
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag/ Offene Rücklagen (DBAG)	3.712,0	2.307,0	
Kapitalrücklagen, Anteile in Fremdbesitz	45,9	-	
Sonderposten mit Rücklageanteil	198,4	135,0	
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>	<b>275,7</b>	<b>165,7</b>	<b>60</b>
<b>Fremdkapital</b>	<b>11.888,1</b>	<b>9.071,8</b>	<b>76</b>
Rückstellungen	6.161,4	5.456,4	
Langfristige Verbindlichkeiten	417,6	150,7	
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen	390,7	312,8	
Andere Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	4.437,7	2.671,2	
Konzerngewinn/Bilanzgewinn	480,7	480,7	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>17.479,1</b>	<b>13.038,5</b>	<b>75</b>

# Konzernbilanz zum 31. Dezember 1980

## AKTIVA

	Stand am 1. 1. 1980 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31. 12. 1980 DM	Stand am 31. 12. 1979 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.494.149.327	353.617.633 +	221.772.738	4.499.797	192.176.302	1.872.863.599	1.494.149
mit Wohnbauten	25.887.154	15.953.425 +	1.363.886	3.538.380	3.909.681	35.756.404	25.887
ohne Bauten	30.588.751	17.459.298 -	9.522.566	-	-	38.525.483	30.589
Bauten auf fremden Grundstücken	23.933.611	18.903.824 +	1.341.228	9.966	2.567.234	41.601.463	23.934
Maschinen und maschinelle Anlagen	835.036.416	444.262.032 +	247.034.155	6.087.421	590.596.901	929.648.281	835.036
Betriebs- und Geschäftsausstattung	531.291.639	717.891.077 +	57.418.285	32.804.095	635.962.184	637.834.722	531.292
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	615.230.290	488.436.143 -	519.407.726	9.431.568	9.233.915	565.593.224	615.230
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	65.005	654.875	-	-	165.078	554.802	65
	<b>3.556.182.193</b>	<b>2.057.178.307</b>		<b>- 56.371.227</b>	<b>1.434.611.295</b>	<b>4.122.377.978</b>	<b>3.556.182</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	122.149.722	35.339.450 +	3.462.814	17.170.621	11.737.028	132.044.337	122.150
Wertpapiere des Anlagevermögens	101.127.776	18.815.703 -	3.462.814	204.319	914.415	115.361.931	101.128
Ausleihungen mit einer Laufzeit von							
mindestens vier Jahren	66.987.983	28.779.011	-	13.062.998	29.212	82.674.784	66.988
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 57.823.004 (i. V. DM 51.844.507)	290.265.481	82.934.164	-	30.437.938	12.680.655	330.081.052	290.266
	<b>3.846.447.674</b>	<b>2.140.112.471</b>		<b>- 86.809.165</b>	<b>1.447.291.950</b>	<b>4.452.459.030</b>	<b>3.846.448</b>
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>						<b>27.364.902</b>	-
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>						<b>4.473.540.430</b>	<b>3.452.904</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						44.736.227	52.721
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						2.274.230.387	1.748.278
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 71.757.081 (i. V. DM 51.386.973)					
Wechsel						236.097.693	189.166
davon bundesbankfähig		DM 73.294.784 (i. V. DM 24.323.153)					
Exportwechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 79.609.107 (i. V. DM 23.724.850)					
Schecks						9.703.130	8.515
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						7.325.263	3.742
Guthaben bei Kreditinstituten						2.125.077.836	1.800.296
Wertpapiere						1.639.071.271	1.240.391
Eigene Aktien der Obergesellschaft		Nennbetrag DM 5.904.150 (i. V. DM 5.597.300)				16.468.834	13.601
Forderungen an verbundene Unternehmen						5.866.527	12.814
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						2.162.018	1.808
Sonstige Vermögensgegenstände						2.131.128.651	1.726.634
						<b>8.491.867.837</b>	<b>6.797.966</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
Disagio						3.538.809	1.398
Sonstige						30.351.267	17.804
						<b>33.890.076</b>	<b>19.202</b>
						<b>17.479.122.275</b>	<b>14.116.520</b>

## PASSIVA

	Stand am 31.12.1980 DM	Stand am 31.12.1979 TDM
<b>Grundkapital der Daimler-Benz AG</b>		
Stammaktien	27.140.680 Stimmen	1.357.034.000
		1.357.034
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500
		1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen	
		<b>1.358.955.500</b>
		<b>1.358.956</b>
<b>Offene Rücklagen</b>		
Kapitalrücklagen <sup>1)</sup>		2.364.325
		2.364
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung		-
		30.446
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag <sup>1)</sup>		3.711.952.680
		3.102.155
		<b>3.714.317.005</b>
		<b>3.134.965</b>
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>		
		<b>43.580.332</b>
		<b>9.968</b>
davon Gewinnanteile	DM 5.322.912 (i.V. DM 1.208.855)	
Verlustanteile	DM 1.805.057 (i.V. DM 356.103)	
		<b>198.488.253</b>
		<b>176.640</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		
Rücklagen gemäß §§ 1 und 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, § 6b Einkommensteuergesetz, belgischen, französischen, italienischen und niederländischen Vorschriften		<b>275.654.860</b>
		<b>208.657</b>
<b>Rückstellungen</b>		
Pensionsrückstellungen		2.640.081.231
		1.475.766
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		107.104.324
		90.196
Andere Rückstellungen		3.414.241.918
		2.974.950
		<b>6.161.427.473</b>
		<b>4.540.912</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>		
Anleihen		75.000.000
		90.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		234.039.753
		299.960
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 155.003.402 (i.V. DM 145.358.211)	
Sonstige Verbindlichkeiten		108.528.945
		28.729
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 38.009.386 (i.V. DM 11.855.301)	
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 290.428.838 (i.V. DM 193.426.879)	
		<b>417.568.698</b>
		<b>418.689</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)</b>		
		<b>390.677.022</b>
		<b>424.044</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.864.736.197
		1.584.721
Wechselverbindlichkeiten		43.294.486
		37.669
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		718.914.817
		296.810
Erhaltene Anzahlungen		154.824.309
		122.155
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2.856.211
		1.022
Sonstige Verbindlichkeiten		1.649.840.425
		1.529.931
		<b>4.434.466.445</b>
		<b>3.572.308</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
		<b>3.331.287</b>
		<b>1.059</b>
<b>Konzerngewinn</b>		
		<b>480.655.400</b>
		<b>270.322</b>
	1980	1979
	DM	DM
Wechselobligo	167.709.939	117.939.011
Verbindlichkeiten aus der Übertragung von Forderungen		
aus Lieferungen und Leistungen	20.383.978	19.086.509
Bürgschaften	259.675.876	162.261.336
		<b>17.479.122.275</b>
		<b>14.116.520</b>

<sup>1)</sup> In den „Kapitalrücklagen“ bzw. den „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ sind die „Gesetzliche Rücklage“ in Höhe von DM 136.142.067 und die „Rücklage für eigene Aktien“ in Höhe von DM 16.468.834 der Daimler-Benz AG enthalten.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1980

	1980		1979	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	31.053.691.648		27.367.395	
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	807.008.449	31.860.700.097	520.020	27.887.415
Andere aktivierte Eigenleistungen		266.126.515		260.276
<b>Gesamtleistung</b>		32.126.826.612		28.147.691
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		16.556.232.337		14.176.689
<b>Rohertrag</b>		15.570.594.275		13.971.002
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen		7.371.050		6.737
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen		6.293.194		5.066
Erträge aus den anderen Finanzanlagen		7.568.387		6.774
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		795.553.281		641.378
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		12.641.632		24.078
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		-		18.976
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen		513.044.959		129.200
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		41.347.991		12.020
Sonstige Erträge		277.640.533		278.354
davon außerordentliche	DM 19.400.174 (i. V. DM 28.169.523)			1.122.583
		1.661.461.027		15.093.585
		17.232.055.302		
Löhne und Gehälter		7.021.201.751		6.151.297
Soziale Abgaben		1.085.722.037		958.023
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		1.708.868.237		464.835
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte		1.434.611.295		1.313.307
Abschreibungen auf Finanzanlagen		12.680.655		28.982
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung		8.952.361		7.345
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens				
außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		131.862.433		81.467
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		7.980.378		19.415
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		197.773.802		133.489
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 1.736.213.997		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden		DM 32.784.843		
		DM 1.703.429.154		
davon an eine Organgesellschaft weiterbelastet, die nicht in die Konsolidierung einbezogen wurde		DM 10.667.000	1.692.762.154	2.377.976
b) sonstige		32.102.929		59.712
Lastenausgleichs-Vermögensabgabe		-		646
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		59.705.960		42.561
Sonstige Aufwendungen		2.735.879.896	16.130.103.888	2.816.681
<b>Jahresüberschuß</b>		1.101.951.414		637.849
Entnahme aus Rücklagen für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe			-	515
		1.101.951.414		638.364
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag			617.778.159	367.189
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		5.322.912		1.209
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		1.805.057	3.517.855	356
<b>Konzerngewinn</b>		480.655.400		270.322

Der Konzernabschluß und der Konzerngeschäftsbericht entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften.

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1981

Frankfurt (Main), den 15. April 1981

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**  
**Der Vorstand**

Prinz Breitschwerdt Hoppe  
Niefer Osswald  
Reuter Ulsamer

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schnicke Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



# Anhang

# Daimler-Benz in Zahlen— Entwicklung 1971—1980

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)										
<b>Konzern</b>	<b>141.083</b>	<b>143.793</b>	<b>150.014</b>	<b>149.175</b>	<b>149.742</b>	<b>155.003</b>	<b>163.302</b>	<b>167.165</b>	<b>174.431</b>	<b>183.392</b>
davon: im Inland	121.478	124.295	128.376	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323
im Ausland	19.605	19.498	21.638	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.069
<b>Daimler-Benz AG</b>	<b>119.029</b>	<b>122.601</b>	<b>126.855</b>	<b>122.899</b>	<b>122.775</b>	<b>126.652</b>	<b>131.807</b>	<b>134.437</b>	<b>141.401</b>	<b>145.532</b>

## Produktion

<b>Personenwagen</b>	<b>284.230</b>	<b>323.878</b>	<b>331.682</b>	<b>340.006</b>	<b>350.098</b>	<b>370.348</b>	<b>401.255</b>	<b>393.203</b>	<b>422.159</b>	<b>429.078</b>
darunter: Dieseltypen	99.294	114.794	116.120	146.701	156.668	157.685	165.818	175.915	201.854	207.781
Anteil an Gesamtproduktion in %	34,9	35,4	35,0	43,1	44,8	42,6	41,3	44,7	47,8	48,4
<b>Geländewagen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.508</b>	<b>6.667</b>
<b>Nutzfahrzeuge</b> (ohne Kfz-Teilesätze)	<b>188.095</b>	<b>201.937</b>	<b>215.935</b>	<b>205.344</b>	<b>229.302</b>	<b>247.756</b>	<b>248.100</b>	<b>239.702</b>	<b>256.467</b>	<b>272.868</b>
davon: Inlandswerke	159.677	168.482	177.061	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041
Auslandswerke	28.418	33.455	38.874	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827

(Werte in Millionen DM)

## Umsatz

<b>Konzern</b>	<b>11.343</b>	<b>12.466</b>	<b>13.794</b>	<b>15.283</b>	<b>19.051</b>	<b>21.303</b>	<b>23.496</b>	<b>24.236</b>	<b>27.367</b>	<b>31.054</b>
davon: Inlandsumsatz	6.230	6.374	6.821	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855
Auslandsumsatz	5.113	6.092	6.973	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199
Auslandsanteil in %	45,1	48,9	50,5	57,2	57,5	56,8	56,0	52,4	52,7	55,4
davon: Pkw-Umsatz	5.121	6.047	6.772	7.085	8.116	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088
Nfz-Umsatz	5.581	5.793	6.386	7.374	10.118	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818
Sonstiges	641	626	637	824	817	893	952	1.045	1.098	1.148
<b>Daimler-Benz AG</b>	<b>9.968</b>	<b>10.909</b>	<b>12.294</b>	<b>13.489</b>	<b>16.258</b>	<b>18.353</b>	<b>20.012</b>	<b>20.584</b>	<b>23.454</b>	<b>26.472</b>
davon: Inlandsumsatz	6.196	6.332	6.780	6.496	8.070	9.169	10.321	11.522	12.987	13.845
Exportumsatz	3.772	4.577	5.514	6.993	8.188	9.184	9.691	9.062	10.467	12.627
Exportanteil in %	37,8	42,0	44,9	51,8	50,4	50,0	48,4	44,0	44,6	47,7
davon: Pkw-Umsatz	4.793	5.609	6.569	6.865	7.506	8.848	10.363	10.622	11.775	13.136
Nfz-Umsatz	4.755	4.891	5.299	6.109	8.208	8.903	8.956	9.208	10.818	12.393
Sonstiges	420	409	426	515	544	602	693	754	861	943

## Investitionen und Abschreibungen

<b>Konzern</b>										
<b>Investitionen insgesamt</b>	<b>906</b>	<b>915</b>	<b>654</b>	<b>871</b>	<b>1.096</b>	<b>908</b>	<b>1.140</b>	<b>1.498</b>	<b>1.969</b>	<b>2.140</b>
davon: in Sachanlagen										
Inland	822	772	555	724	911	740	892	1.239	1.718	1.663
Ausland	70	63	65	109	120	124	195	207	187	394
in Finanzanlagen	14	80	34	38	65	44	53	52	64	83
<b>Abschreibungen insgesamt</b>	<b>677</b>	<b>760</b>	<b>688</b>	<b>731</b>	<b>884</b>	<b>917</b>	<b>918</b>	<b>1.013</b>	<b>1.342</b>	<b>1.447</b>
davon: auf Sachanlagen										
Inland	618	684	631	673	834	830	772	850	1.162	1.272
Ausland	50	56	38	41	47	68	129	151	151	162
auf Finanzanlagen	9	20	19	17	3	19	17	12	29	13
<b>Daimler-Benz AG</b>										
Investitionen in Sachanlagen	731	636	503	672	869	697	832	1.133	1.560	1.520
Beteiligungszugänge (netto)	69	9	11	35	9	26	104	48	47	100
Abschreibungen auf Sachanlagen	574	633	573	629	786	785	726	804	1.094	1.189

**Anmerkung:** Der Konzern umfaßt die Daimler-Benz AG sowie die in- und ausländischen Gesellschaften, an deren Kapital die Daimler-Benz AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist und die konsolidiert werden.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(Werte in Millionen DM)										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>										
Anlagevermögen	2.263	2.250	2.174	2.223	2.348	2.261	2.873	3.298	3.846	4.452
Umlaufvermögen	2.256	2.723	3.444	3.824	4.513	5.745	9.035	9.563	10.271	13.027
Grundkapital	761	951	951	1.189	1.189	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359
Rücklagen	988 <sup>1)</sup>	906	1.011	897	1.012	1.182	2.575	2.917	3.322	3.956
<b>Eigenkapital</b>	<b>1.749</b>	<b>1.857</b>	<b>1.962</b>	<b>2.086</b>	<b>2.201</b>	<b>2.371</b>	<b>3.934</b>	<b>4.276</b>	<b>4.681</b>	<b>5.315</b>
in % des Anlagevermögens	77,3	82,6	90,3	93,8	93,7	104,9	136,9	129,7	121,7	119,4
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>2)</sup>	991	1.091	1.299	1.463	1.729	2.014	2.809	3.156	3.508	4.814
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>2.740</b>	<b>2.948</b>	<b>3.261</b>	<b>3.549</b>	<b>3.930</b>	<b>4.385</b>	<b>6.743</b>	<b>7.432</b>	<b>8.189</b>	<b>10.129</b>
in % des Anlagevermögens	121,1	131,0	150,0	159,6	167,4	193,9	234,7	225,3	212,9	227,5
Bilanzsumme	4.519	4.973	5.618	6.047	6.861	8.006	11.908	12.861	14.117	17.479

Anmerkung: Bis 1976 Zahlen aus dem Daimler-Benz AG Abschluß.

## Daimler-Benz AG

Gesamtleistung	10.003	11.041	12.629	13.656	16.414	18.312	20.407	20.645	23.736	26.714
Material- und Fremdleistungsaufwand	5.368	5.698	6.437	7.187	8.523	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>2.676</b>	<b>3.099</b>	<b>3.611</b>	<b>4.117</b>	<b>4.632</b>	<b>5.205</b>	<b>5.868</b>	<b>5.972</b>	<b>6.701</b>	<b>7.297<sup>3)</sup></b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (DM)	23.470	25.876	29.201	33.395	38.108	41.833	45.183	46.765	48.679	50.596
Umsatz pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (DM)	87.424	91.097	99.416	109.416	133.756	147.506	154.091	161.181	170.381	183.553
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	337 <sup>4)</sup>	497	618	661	927	1.392	1.734	1.852	2.143	1.360 <sup>5)</sup>
Jahresüberschuß	207	275	277	269	310	392	445	474	540	570 <sup>6)</sup>
in % des Umsatzes der Daimler-Benz AG	2,1	2,5	2,3	2,0	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3	2,2
In den Personalaufwendungen enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	85	104	137	144	146	176	213	232	280	328
Leistungen für Vermögensbildung	30	65	73	74	73	73	73	77	79	102
Aufwendungen für Altersvorsorge	115	164	166	238	340	427	503	435	439	1.665 <sup>6)</sup>
<b>Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke</b>	<b>230</b>	<b>333</b>	<b>376</b>	<b>456</b>	<b>559</b>	<b>676</b>	<b>789</b>	<b>744</b>	<b>798</b>	<b>2.095<sup>5)</sup></b>
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	162	171	171	178	202	225	228	243	270	297
in % des Umsatzes der Daimler-Benz AG	1,6	1,6	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	8,50 <sup>7)</sup>	9,--	9,--	7,50 <sup>8)</sup>	8,50	9,50	9,-- <sup>9)</sup>	9,--	10,--	10,-- +1,-- <sup>10)</sup>
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) <sup>11)</sup>							5,06	5,06	5,62	6,19
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert <sup>12)</sup>	6,08	6,44	6,44	6,70	7,60	8,49	8,53	9,--	10,--	10,-- +1,-- <sup>10)</sup>
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert <sup>11)</sup>							4,80	5,06	5,62	6,19

<sup>1)</sup> Einschließlich Rücklagenzuführung aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung.

<sup>2)</sup> Umfassen: Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter, langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH.

<sup>3)</sup> Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mill. DM.

<sup>4)</sup> Einschließlich zusätzlichem Steueraufwand aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung.

<sup>5)</sup> Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

<sup>6)</sup> Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mill. DM.

<sup>7)</sup> Rückwirkende Dividendenberechtigung der jungen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4:1) des Jahres 1972.

<sup>8)</sup> Volle Dividendenberechtigung der neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4:1).

<sup>9)</sup> Halbe Dividendenberechtigung der neuen Stammaktien aus der im Dezember durchgeführten Kapitalerhöhung (7 :1 zu pari).

<sup>10)</sup> 1,-DM Bonus.

<sup>11)</sup> Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

<sup>12)</sup> Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen.

# Produktion und Absatz

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>										
(in 1.000 Einheiten)										
<b>Produktion</b>										
Bundesgebiet	3.697	3.522	3.650	2.840	2.908	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521
Daimler-Benz AG	284	324	332	340	350	370	401	393	422	429
<b>Neuzulassungen</b>										
Bundesgebiet	2.152	2.143	2.031	1.693	2.106	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426
davon: Inländische Fabrikate	1.609	1.581	1.506	1.241	1.584	1.812	2.019	2.079	2.016	1.787
Daimler-Benz AG	156	168	173	170	191	197	214	214	234	241
Ausländische Fabrikate	543	562	525	452	522	500	542	585	607	639
Anteil in %	25,2	26,2	25,9	26,7	24,8	21,6	21,1	21,9	23,2	26,3
<b>Export</b>										
Bundesgebiet	2.146	2.027	2.173	1.707	1.476	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873
Daimler-Benz AG	132	155	153	172	159	170	185	177	183	188
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>										
Bundesgebiet	58,1	57,6	59,5	60,1	50,8	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2
Daimler-Benz AG	46,4	47,9	46,0	50,5	45,5	45,9	46,0	44,9	43,4	43,8
<b>Nutzkraftwagen*)</b>										
<b>Produktion</b>										
Bundesgebiet	286	294	299	260	278	321	314	296	317	358
Daimler-Benz AG	160	168	177	161	180	193	187	173	189	203
Konzern	188	202	216	205	229	248	248	240	256	273
<b>Neuzulassungen</b>										
Bundesgebiet	163	149	138	108	109	137	138	156	170	176
Daimler-Benz AG	90	78	73	53	58	69	69	80	88	86
<b>Export</b>										
Bundesgebiet	147	161	174	174	178	206	189	169	178	211
Daimler-Benz AG	74	87	96	107	112	125	110	93	97	116
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>										
Bundesgebiet	51,3	54,7	58,3	66,7	63,8	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9
Daimler-Benz AG	46,1	51,9	54,0	66,6	62,0	64,7	58,8	53,8	51,4	57,3

\*) Zahlen von Daimler-Benz einschließlich aller Unimog-Fahrzeuge und MB-trac.

# Kennziffern zu Produktion und Absatz

	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %										Veränderung 1980 : 1971 in %	Durch- schnittliche jährliche Veränderung in %
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980		
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>												
<b>Produktion</b>												
Bundesgebiet	+ 4,8	- 4,7	+ 3,6	-22,2	+ 2,4	+22,0	+ 6,9	+ 2,6	+ 1,1	-10,5	- 4,8	- 0,5
Daimler-Benz AG	+ 1,4	+13,9	+ 2,4	+ 2,5	+ 3,0	+ 5,8	+ 8,3	- 2,0	+ 7,4	+ 1,6	+51,0	+ 4,7
<b>Neuzulassungen</b>												
Bundesgebiet	+ 2,1	- 0,4	- 5,2	-16,6	+24,4	+ 9,8	+10,8	+ 4,0	- 1,5	- 7,5	+12,8	+ 2,8
davon: Inländische Fabrikate	- 1,5	- 1,7	- 4,8	-17,5	+27,7	+14,3	+11,5	+ 3,0	- 3,0	-11,3	+11,1	+ 1,1
Daimler-Benz AG	+ 7,2	+ 8,0	+ 2,5	- 1,7	+12,3	+ 3,6	+ 8,5	- 0,3	+ 9,7	+ 2,9	+54,5	+ 5,0
Ausländische Fabrikate	+14,5	+ 3,5	- 6,3	-14,2	+15,4	- 4,1	+ 8,3	+ 7,9	+ 3,9	+ 5,1	+17,7	+ 1,8
<b>Export</b>												
Bundesgebiet	+10,3	- 5,6	+ 7,2	-21,5	-13,5	+24,5	+ 5,6	- 1,8	+ 4,9	- 6,2	-12,7	- 1,5
Daimler-Benz AG	+ 0,4	+17,6	- 1,6	+12,6	- 7,2	+ 6,6	+ 8,6	- 4,3	+ 3,6	+ 2,7	+42,5	+ 4,0
<b>Nutzkraftwagen*)</b>												
<b>Produktion</b>												
Bundesgebiet	- 9,0	+ 3,0	+ 1,6	-13,0	+ 7,0	+15,4	- 2,3	- 5,6	+ 7,1	+12,8	+25,1	+ 2,5
Daimler-Benz AG	- 6,8	+ 5,5	+ 5,1	- 8,8	+11,5	+ 7,3	- 3,1	- 7,6	+ 9,1	+ 7,6	+27,2	+ 2,7
Konzern	- 4,1	+ 7,4	+ 6,9	- 4,9	+11,7	+ 8,0	+ 0,1	- 3,4	+ 7,0	+ 6,4	+45,1	+ 4,2
<b>Neuzulassungen</b>												
Bundesgebiet	- 1,1	- 8,5	- 7,4	-21,9	+ 1,2	+26,0	+ 0,4	+13,2	+ 9,0	+ 3,1	+ 7,7	+ 0,8
Daimler-Benz AG	+ 4,0	-13,1	- 6,2	-27,4	+ 9,5	+17,9	- 0,2	+16,3	+10,1	- 2,3	- 4,7	- 0,5
<b>Export</b>												
Bundesgebiet	- 6,8	+ 9,7	+ 8,3	- 0,5	+ 2,2	+16,2	- 8,6	-10,4	+ 5,4	+18,3	+43,6	+ 4,1
Daimler-Benz AG	- 3,6	+18,9	+ 9,3	+12,4	+ 3,8	+12,0	-11,9	-15,4	+ 4,1	+20,0	+58,2	+ 5,2

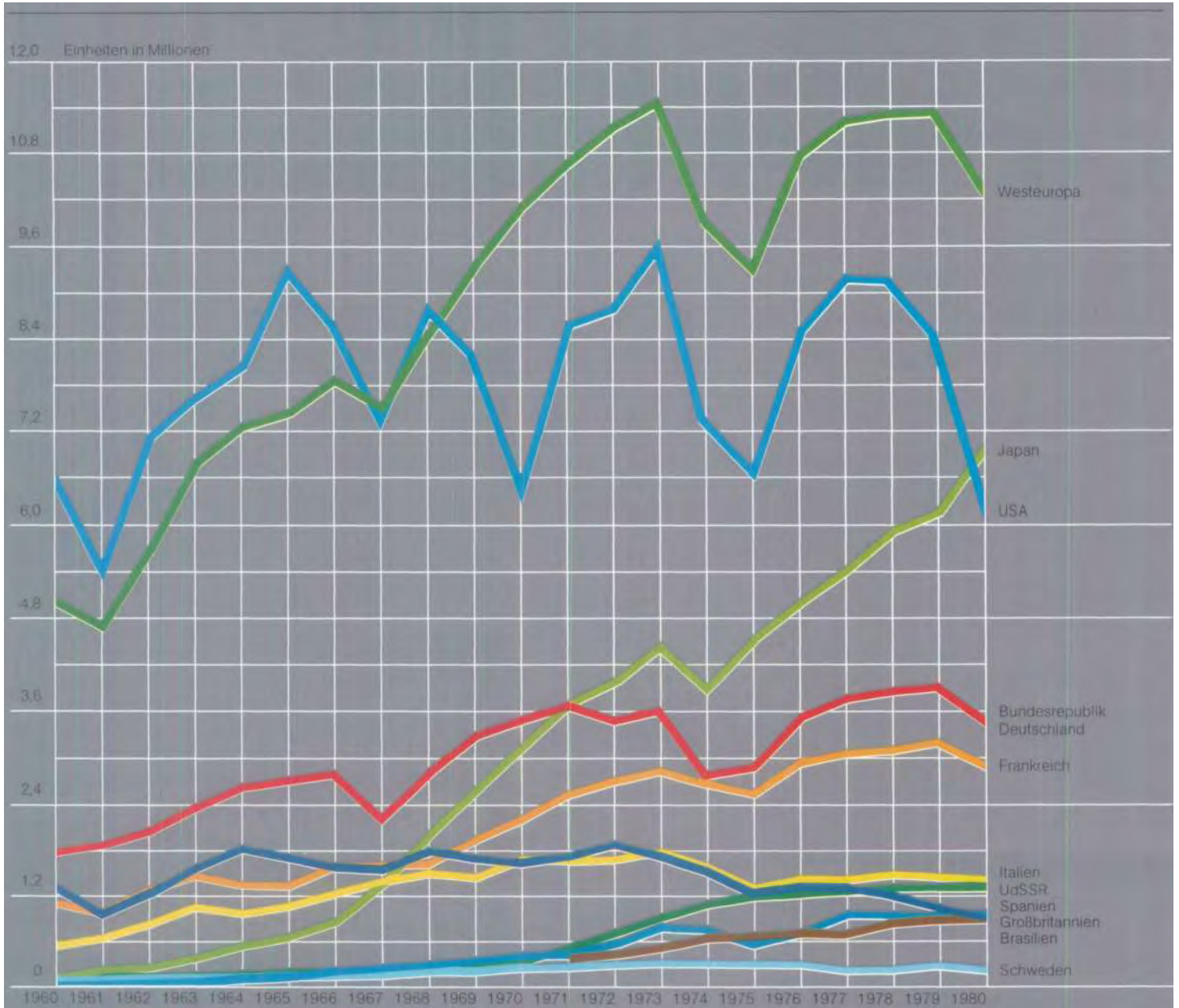
\*) Zahlen von Daimler-Benz einschließlich aller Unimog-Fahrzeuge und MB-trac.

# Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

	1971	1976	1977	1978	1979	1980*)	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %						
							1971	1976	1977	1978	1979	1980*)	
(in 1000 Einheiten)													
<b>Weltproduktion</b>	26.227	29.152	30.906	31.715	31.525	29.191	+ 16	+16	+ 6	+ 3	- 1	- 7	
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>													
Produktion	3.697	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521	+ 5	+22	+ 7	+ 3	+ 1	-10	
Import	770	845	949	1.054	1.041	1.031	+ 20	+11	+12	+11	- 1	- 1	
Export	2.146	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873	+ 10	+25	+ 6	- 2	+ 5	- 6	
davon: nach Europa	1.060	1.318	1.303	1.289	1.491	1.381	+ 8	+38	- 1	- 1	+16	- 7	
nach USA	869	344	466	412	331	335	+ 15	- 8	+35	-12	-20	+ 1	
Neuzulassungen	2.152	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426	+ 2	+10	+11	+ 4	- 2	- 8	
<b>Frankreich</b>													
Produktion	2.466	2.980	3.092	3.111	3.220	2.939	+ 10	+17	+ 4	+ 1	+ 4	- 9	
Import	357	604	582	572	604	660	+ 20	+51	- 4	- 2	+ 6	+ 9	
Export	1.258	1.504	1.621	1.579	1.698	1.530	+ 6	+10	+ 8	- 3	+ 8	-10	
davon: nach Europa	1.028	1.247	1.330	1.290	1.407	1.203	+ 9	+12	+ 7	- 3	+ 9	-15	
Neuzulassungen	1.469	1.858	1.907	1.945	1.976	1.873	+ 13	+25	+ 3	+ 2	+ 2	- 5	
<b>Großbritannien</b>													
Produktion	1.742	1.333	1.328	1.257	1.102	959	+ 9	+ 5	- 0	- 5	-12	-13	
Import	281	534	698	802	1.061	863	+ 78	+19	+31	+15	+33	-19	
Export	721	496	475	466	410	359	+ 4	- 4	- 4	- 2	-12	-12	
davon: nach Europa	352	185	183	150	164	143	+ 4	+13	- 1	-18	+ 9	-13	
Neuzulassungen	1.284	1.288	1.326	1.594	1.718	1.516	+ 19	+ 8	+ 3	+20	+ 8	-12	
<b>Italien</b>													
Produktion	1.685	1.471	1.440	1.509	1.481	1.445	- 1	+ 9	- 2	+ 5	- 2	- 2	
Import	396	487	464	516	626	800	- 14	+29	- 5	+11	+21	+28	
Export	640	696	644	640	647	511	+ 1	+ 5	- 8	- 1	+ 1	-21	
davon: nach Europa	506	536	512	483	480	385	+ 3	+15	- 5	- 6	- 1	-20	
Neuzulassungen	1.435	1.188	1.219	1.194	1.397	1.533	+ 5	+13	+ 3	- 2	+17	+10	
<b>Schweden</b>													
Produktion	287	317	235	254	297	235	+ 3	+ 0	-26	+ 8	+17	-21	
Import	118	242	173	132	162	142	- 4	+18	-29	-24	+23	-12	
Export	201	202	181	207	238	189	+ 10	- 7	-11	+14	+15	-21	
davon: nach Europa	110	128	105	110	131	88	+ 8	+20	-18	+ 5	+19	-33	
Neuzulassungen	198	313	241	200	215	193	- 3	+10	-23	-17	+ 7	-11	
<b>Spanien</b>													
Produktion	453	753	989	986	966	1.029	+ 1	+ 8	+31	- 0	- 2	+ 7	
Export	78	166	314	373	397	492	+110	+15	+89	+19	+ 6	+24	
<b>UdSSR</b>													
Produktion	529	1.239	1.280	1.312	1.314	1.340	+ 54	+ 3	+ 3	+ 3	+ 0	+ 2	
Export	157	360	362	387	393	400	+ 71	+16	+ 1	+ 7	+ 2	+ 2	
<b>Japan<sup>1)</sup></b>													
Produktion	3.718	5.028	5.431	5.748	6.176	7.038	+ 17	+10	+ 8	+10	+ 7	+14	
Import	19	40	41	55	65	46	- 3	-11	+ 1	+32	+19	-29	
Export	1.299	2.539	2.959	2.819	3.102	3.947	+ 79	+39	+17	+ 3	+10	+27	
davon: nach Europa	193	633	661	648	806	1.003	+ 90	+31	+ 5	- 2	+25	+24	
nach USA	677	1.081	1.375	1.440	1.588	1.887	+ 99	+48	+27	+ 5	+10	+19	
Neuzulassungen	2.403	2.449	2.500	2.857	3.037	2.854	+ 1	-11	+ 2	+14	+ 6	- 6	
<b>USA</b>													
Produktion	8.584	8.498	9.214	9.177	8.434	6.376	+ 31	+27	+ 8	- 0	- 8	-24	
Import	2.587	2.537	2.791	3.025	3.006	3.150	+ 29	+22	+10	+ 8	- 1	+ 5	
Export <sup>2)</sup>	463	660	688	672	741	560	+ 29	+ 3	+ 4	- 2	+10	-25	
davon: nach Europa	10	24	26	42	67	52	- 8	+21	+ 9	+59	+61	-22	
Neuzulassungen	9.831	9.751	10.826	10.946	10.357	8.761	+ 17	+18	+11	+ 1	- 5	-15	
<b>Brasilien</b>													
Produktion	405	764	729	875	921	937	+ 30	+ 6	- 5	+20	+ 5	+ 2	
Export	0	61	55	79	78	115	.	+17	-10	+42	- 1	+47	
Neuzulassungen	402	699	680	800	839	798	+ 28	+ 5	- 3	+18	+ 5	- 5	

\*) teilweise geschätzt.  
<sup>1)</sup> ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.  
<sup>2)</sup> einschließlich Export nach Kanada.

# Personenwagen-Produktion wichtiger Länder 1960-1980



Anteile an der Weltproduktion in %										Exportanteil an der Produktion in %									
1960	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980		1960	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	
14,2	14,2	15,6	11,5	12,2	12,3	12,3	12,5	12,1		47,6	51,9	55,2	50,8	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2	BR Deutschland
9,0	7,1	10,0	10,1	10,2	10,0	9,8	10,2	10,0		44,7	37,0	52,6	53,5	50,5	52,4	50,8	52,7	52,1	Frankreich
10,6	8,9	7,0	5,0	4,6	4,2	3,9	3,4	3,3		42,1	36,4	42,1	40,7	37,2	36,1	38,1	38,3	37,5	Großbritannien
4,4	5,7	7,6	5,4	5,0	4,7	4,8	4,7	4,9		33,2	28,2	36,8	49,0	47,3	44,7	42,4	43,7	35,4	Italien
0,9	0,9	1,2	1,3	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8		44,7	46,3	66,9	68,7	63,8	76,7	81,3	80,3	80,2	Schweden
0,3	0,8	2,0	2,8	2,6	3,2	3,1	3,1	3,5				8,2	20,8	22,0	31,8	37,9	41,1	47,8	Spanien
1,1	1,1	1,5	4,8	4,2	4,1	4,1	4,2	4,6			24,2	26,7	25,8	29,1	28,3	29,5	29,9	29,9	UdSSR
1,3	3,6	14,1	18,1	17,2	17,8	18,1	19,6	24,1		4,2	14,5	22,8	40,0	50,5	54,5	49,0	50,2	56,1	Japan
52,4	48,6	29,0	26,6	29,2	29,8	29,0	26,8	21,8		2,2	2,2	5,5	9,5	7,8	7,5	7,3	8,8	8,8	USA
0,3	0,5	1,1	3,1	2,9	2,5	2,9	3,0	3,4					7,3	8,0	7,6	9,0	8,5	12,3	Brasilien

# Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

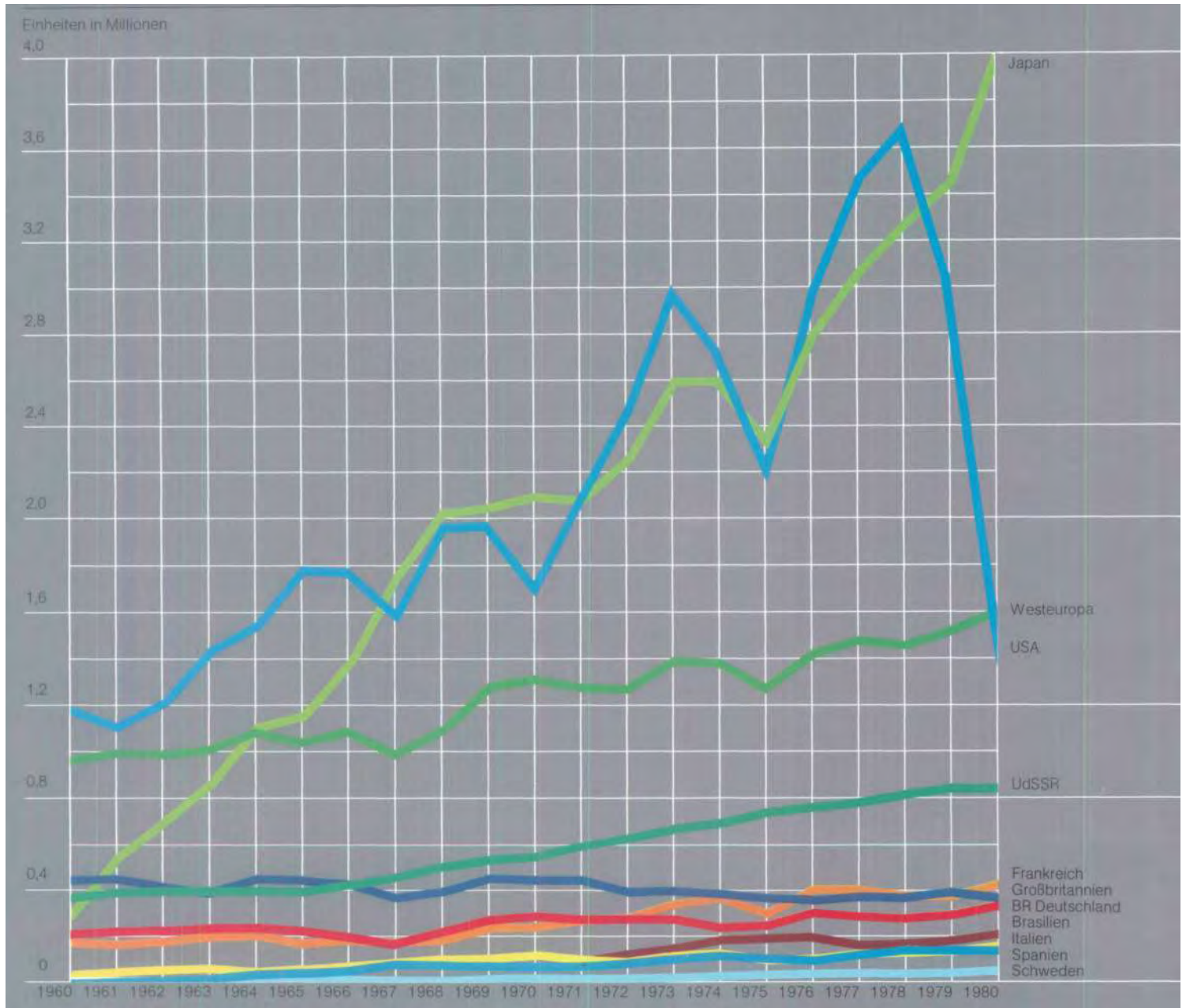
Aufgrund der von Land zu Land zum Teil stark abweichenden Abgrenzung des Begriffs „Nutzfahrzeug“ und der unterschiedlichen Angebotsstrukturen ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt

	1971	1976	1977	1978	1979	1980*)	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					1980*)	
							1971	1976	1977	1978	1979		
(in 1.000 Einheiten)													
<b>Weltproduktion</b>	6.934	9.236	10.231	10.734	10.481	9.636	+ 6	+ 19	+ 11	+ 5	- 2	- 8	
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>													
Produktion	286	321	314	296	317	358	- 9	+ 15	- 2	- 6	+ 7	+13	
Import	20	26	29	35	42	43	-41	+ 17	+ 10	+21	+19	+ 3	
Export	147	206	189	169	178	211	- 7	+ 16	- 9	-10	+ 5	+18	
davon: nach Europa	94	108	110	99	119	130	- 4	+ 39	+ 2	-10	+20	+10	
Neuzulassungen	163	137	138	156	170	176	- 1	+ 26	+ 0	+13	+ 9	+ 3	
<b>Frankreich</b>													
Produktion	281	423	415	397	393	440	+ 9	+ 34	- 2	- 5	- 1	+12	
Import	37	92	99	87	108	117	+30	+129	+ 7	-11	+24	+ 8	
Export	110	144	148	153	162	178	+13	+ 5	+ 3	+ 3	+ 6	+10	
davon: nach Europa	63	69	71	80	87	88	+22	+ 32	+ 3	+13	+ 9	+ 2	
Neuzulassungen	227	293	298	300	315	323	+ 9	+ 42	+ 2	+ 0	+ 5	+ 2	
<b>Großbritannien</b>													
Produktion	456	372	386	385	408	389	- 0	- 2	+ 4	- 0	+ 6	- 5	
Import	19	27	37	47	68	74	+80	+ 7	+ 35	+26	+45	+ 9	
Export	195	188	192	142	141	122	+13	+ 5	+ 2	-26	- 1	-14	
davon: nach Europa	54	84	92	75	75	65	+ 3	+ 41	+ 10	-19	+ 1	-14	
Neuzulassungen	267	215	231	262	306	272	+ 1	- 5	+ 8	+14	+17	-11	
<b>Italien</b>													
Produktion	116	119	144	148	151	167	-14	+ 8	+ 21	+ 3	+ 2	+10	
Import	15	55	59	58	63	69	+18	+ 71	+ 7	- 2	+ 9	+10	
Export	40	49	70	75	78	80	+ 4	- 1	+ 43	+ 7	+ 5	+ 3	
davon: nach Europa	28	34	50	60	68	64	- 5	+ 50	+ 46	+20	+14	- 6	
Neuzulassungen	79	95	112	93	113	122	- 7	+ 30	+ 18	-17	+21	+ 9	
<b>Schweden</b>													
Produktion	30	51	52	51	58	63	- 5	+ 0	+ 2	- 0	+14	+ 8	
Import	11	20	21	18	23	25	+ 6	+ 24	+ 2	-15	+29	+11	
Export	23	42	41	42	51	53	+ 1	+ 6	- 4	+ 4	+22	+ 3	
davon: nach Europa	18	24	27	28	32	33	+ 3	+ 8	+ 14	+ 3	+14	+ 3	
Neuzulassungen	17	19	20	17	17	20	-12	+ 14	+ 4	-15	+ 1	+17	
<b>Spanien</b>													
Produktion	79	113	141	158	157	153	-10	- 4	+ 24	+12	- 0	- 3	
Export	8	10	29	45	49	46	-24	- 29	+180	+55	+ 9	- 8	
<b>UdSSR</b>													
Produktion	614	786	800	839	859	905	+ 7	+ 3	+ 2	+ 5	+ 2	+ 5	
Export	39	37	43	50	55	57	- 1	- 3	+ 15	+16	+10	+ 4	
<b>Japan<sup>1)</sup></b>													
Produktion	2.093	2.814	3.083	3.186	3.460	4.005	- 1	+ 19	+ 10	+ 7	+ 9	+16	
Import	1	1	1	1	2	2	+14	- 8	+ 44	+ 4	+69	+ 6	
Export	480	1.171	1.394	1.451	1.461	2.020	+33	+ 38	+ 19	+12	+ 1	+38	
davon: nach Europa	22	72	95	95	146	216	-11	+ 59	+ 32	- 0	+54	+48	
Neuzulassungen	1.618	1.655	1.694	1.825	2.117	2.161	- 6	+ 5	+ 2	+ 8	+16	+ 2	
<b>USA</b>													
Produktion	2.088	3.000	3.489	3.723	3.047	1.632	+20	+ 32	+ 16	+ 7	-18	-46	
Import	239	164	226	377	276	335	+55	+ 32	+ 38	+67	-27	+22	
Export <sup>2)</sup>	139	245	263	291	296	203	+10	- 9	+ 7	+11	+ 2	-31	
davon: nach Europa	2	7	8	14	12	10	-22	- 4	+ 20	+81	-15	-21	
Neuzulassungen	1.993	3.058	3.509	3.963	3.472	2.477	+11	+ 28	+ 15	+13	-12	-29	
<b>Brasilien</b>													
Produktion	111	216	187	187	201	224	+ 7	+ 2	- 14	+ 0	+ 7	+12	
Export	0	19	13	18	27	40	.	- 7	- 28	+31	+54	+47	
Neuzulassungen	109	196	172	170	175	181	+ 5	+ 2	- 12	- 1	+ 3	+ 4	

\*) teilweise geschätzt  
<sup>1)</sup> ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.  
<sup>2)</sup> einschließlich Export nach Kanada.



# Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder 1960-1980



Anteile an der Weltproduktion in %

1960	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
7,4	4,9	4,8	3,6	3,5	3,1	2,7	3,0	3,7
6,0	3,8	3,9	4,1	4,6	4,0	3,7	3,8	4,6
14,3	9,2	7,0	4,9	4,0	3,8	3,6	3,9	4,0
1,5	1,4	2,1	1,4	1,3	1,4	1,4	1,4	1,7
0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
0,5	1,5	1,3	1,5	1,2	1,4	1,4	1,4	1,6
11,9	8,4	8,8	9,8	8,5	7,8	7,8	8,2	9,4
9,8	23,8	32,2	30,6	30,5	30,2	29,7	33,0	41,6
37,4	36,4	26,5	29,2	32,5	34,1	34,6	29,1	16,9
3,0	1,7	2,5	1,9	1,6	1,4	1,3	1,5	1,9

Exportanteil an der Produktion in %

1960	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
49,3	44,5	50,1	63,8	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9
29,0	22,7	37,6	43,4	34,0	35,7	38,7	41,2	40,5
31,9	36,5	37,7	47,2	50,6	48,2	36,9	34,5	31,3
12,3	26,8	28,9	44,7	40,9	48,8	50,4	51,6	48,2
61,8	57,5	76,3	79,2	83,2	78,7	82,3	88,1	84,1
		11,3	12,4	9,2	20,8	28,7	31,5	29,8
	4,1	6,9	5,0	4,7	5,4	6,0	6,4	6,3
10,0	7,9	17,1	35,8	41,6	45,2	45,5	42,2	50,4
18,0	7,5	7,3	11,9	8,2	7,5	7,8	9,7	12,5
			9,4	8,6	7,2	9,4	13,5	17,7

Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Postfach 202  
D-7000 Stuttgart 60  
Fernsprecher (0711) 3021  
Fernschreiber 72524-0 db d