



**Daimler-Benz  
Geschäftsbericht  
1983**

# Daimler-Benz-Konzern in Zahlen

	1983	1982	1983:82 in %
<b>Umsatz</b> (in Millionen DM)	40.005	38.905	+ 2,8
im Inland	15.177	13.316	+14,0
im Ausland	24.828	25.589	- 3,0
<b>Produktion</b> (Fahrzeuge)			
Personenwagen	476.183	458.345	+ 3,9
Nutzfahrzeuge	226.393	250.079	- 9,5
im Inland	173.530	187.044	- 7,2
im Ausland <sup>1)</sup>	52.863	63.035	-16,1
<b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)	184.877	185.687	- 0,4
im Inland	151.273	149.118	+ 1,4
davon: Daimler-Benz AG	150.601	148.411	+ 1,5
im Ausland	33.604	36.569	- 8,1
- Werte in Millionen DM -			
Personalaufwendungen	10.941	10.712	+ 2,1
Investitionen	3.567	3.626	- 1,6
Abschreibungen	2.574	2.273	+13,2
Jahresüberschuß	988	921	+ 7,2
Ausschüttungssumme <sup>2)</sup>	355	350	+ 1,6
Dividende (1983 auf das erhöhte Kapital) je 50-DM-Aktie (in DM) <sup>2)3)</sup>	10,50	10,50+1,-	

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.

<sup>1)</sup> Einschließlich Geländewagen (im Lohnauftrag gefertigt).

<sup>2)</sup> Vorgeschlagen bzw. gezahlt.

<sup>3)</sup> Zuzüglich 5,91 (i. V. 6,47) DM Steuergutschrift für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

**Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Stuttgart**

**Geschäftsbericht und  
Jahresabschluß  
1983**



# Inhaltsübersicht

	Tagesordnung für die Hauptversammlung	5
	Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	6
<b>Bericht des Vorstands</b>	Lagebericht	9
	Ausblick	23
	Forschung und Entwicklung	31
	Materialwirtschaft	36
	Produktion	39
	Vertrieb	44
	Personalwesen	47
	Beteiligungsgesellschaften	54
	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	69
	Vorschlag über die Gewinnverwendung	76
<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>		77
<b>Jahresabschluß der Daimler-Benz AG</b>	Bilanz zum 31. Dezember 1983	78
	Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1983	80
<b>Konzerngeschäftsbericht</b>	Erläuterungen zum Konzernabschluß	81
	Konzernbilanz zum 31. Dezember 1983	90
	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1983	92
<b>Anhang</b>	Daimler-Benz in Zahlen	94
	Absatz und Produktion	96
	Schaubilder und Tabellen zur Entwicklung der Automobilindustrie in wichtigen Ländern	98



# Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 4. Juli 1984, um 10 Uhr,  
in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt, Mercedesstraße,  
stattfindende

## 88. ordentliche Hauptversammlung

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1983, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1983.

2. **Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn von	DM 355.252.852,50
wie folgt zu verwenden:	
37,3 % Dividende auf das dividenden- berechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM 64.050,—
DM 10,50 Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM 355.188.802,50
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>DM 355.252.852,50</b>

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. **Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1984.**

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG,  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main),  
zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1984 zu wählen.

# 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

Dr. phil. Dr. rer. oec. h. c. Marcus Bierich, München  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG

Willi Böhm, Kandel\*)  
Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth

Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf  
Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter  
der Friedrich Flick Industrieverwaltung KGaA

Helmut Funk, Stuttgart\*) (ab 6. Juli 1983)  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale

Richard Helken, Achim-Bierden\*) (ab 6. Juli 1983)  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Bremen

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

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

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

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

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

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

Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart (ab 6. Juli 1983)  
Rechtsanwalt

Dr. jur. Walter Seipp, Frankfurt (Main)  
Vorsitzender des Vorstands der Commerzbank AG

Franz Steinkühler, Stuttgart\*)  
Zweiter Vorsitzender der IG Metall

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

Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf

Bernhard Wurl, Mainz\*)  
Stellvertretender Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall

Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München

## Am 6. Juli 1983 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

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

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

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

\*) Von den Arbeitnehmern gewählt.



# Vorstand

Prof. Dipl.-Ing. Werner Breitschwerdt, Stuttgart  
Vorsitzender (ab 1. Dezember 1983)

Hans-Jürgen Hinrichs, Stuttgart  
Vertrieb

Dr. rer. pol. Gerhard Liener, Stuttgart  
Beteiligungen

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

Edzard Reuter, Stuttgart  
Finanz- und Betriebswirtschaft

Walter Ulsamer, Stuttgart  
Materialwirtschaft

Dr. jur. Manfred Gentz, Stuttgart (stellvertretend)  
(ab 1. April 1983)  
Gesamtes Personalwesen

Dr.-Ing. Rudolf Hörnig, Stuttgart (stellvertretend)  
(ab 3. Mai 1984)  
Forschung und Entwicklung

## **Aus dem Vorstand ausgeschieden:**

Dr. jur. Gerhard Prinz, Stuttgart  
(am 29. Oktober 1983 verstorben)  
Vorsitzender

Dr. jur. Richard Osswald, Stuttgart  
(am 31. März 1983 in den Ruhestand getreten)  
Gesamtes Personal- und Sozialwesen, Verwaltung



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.

# Bericht des Vorstands

## Lagebericht

### Überblick

Im Jahre 1983 kam es nach langer Rezession in den meisten westlichen Industrieländern zu einer wirtschaftlichen Wiederbelebung. Der kräftige Aufschwung in den USA hat sich auch für deren Handelspartner, allen voran Japan, positiv ausgewirkt. In Westeuropa setzten sich - außer in Frankreich und Italien - konjunkturelle Auftriebskräfte durch. Allerdings ist die Arbeitslosigkeit fast überall noch bedrückend hoch. Beträchtliche Unsicherheiten für die Weltwirtschaft gingen von der Auslandsverschuldung zahlreicher Schwellen- und Entwicklungsländer aus; ihre Belastungen wurden durch die Zins- und Dollarkurs-Entwicklung noch verschärft.

### **Konjunkturelle Auftriebskräfte haben sich 1983 verstärkt**

In der Bundesrepublik Deutschland war das Wirtschaftsgeschehen von einer sich allmählich erholenden Konjunktur geprägt. Im Unterschied zu früheren Aufschwungsphasen kamen Impulse zunächst aus dem Inland, anfangs überwiegend vom privaten Verbrauch, später auch von der wachsenden Investitionsbereitschaft der Unternehmen. Ab Mitte des Jahres zog der Export wieder an. Die Ausfuhr in den Dollar-Raum wurde von der niedrigen Bewertung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar begünstigt; in Europa kam es dagegen 1983 zu einer realen Höherbewertung der D-Mark gegenüber den Währungen wichtiger Handelspartner.

Die deutsche Automobilindustrie konnte 1983 durch den Wiederanstieg der Inlandsnachfrage wesentlich zur Wirtschaftsbelebung beitragen: Kurzarbeit wurde abgebaut, die Zahl der

Beschäftigten ist gestiegen. Positiv wirkten ferner die erneut hohen Investitionen von über 9 Mrd. DM. Trotz geringerer Nutzfahrzeugausfuhr blieb die Automobilindustrie die umsatzstärkste Exportbranche. Der 1983 erzielte Überschuß im Automobil-Außenhandel war mit rd. 52 Mrd. DM höher als der Aktivsaldo der gesamten deutschen Handelsbilanz von nur 42 Mrd. DM. Dies unterstreicht die Bedeutung des Automobils für die Wirtschaft der Bundesrepublik und zeigt, welches Gewicht der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Branche zukommt.

Daimler-Benz hat 1983 bei Personenwagen die kontinuierliche Aufwärtsentwicklung der vorangegangenen Jahre fortgesetzt und mit der Kompaktbaureihe 190 neues Marktpotential erschlossen. Dagegen war bei Nutzfahrzeugen auch unser Unternehmen von der schwachen Verfassung wichtiger Märkte im Ausland betroffen; dennoch haben wir unsere starke Position weltweit behaupten, teilweise sogar ausbauen können. Die gute Auslastung unserer Pkw-Werke ermöglichte, unsere hohe Beschäftigung insgesamt aufrechtzuerhalten und darüber hinaus im Inland mehr als 2.000 neue Arbeitsplätze zu schaffen.

### **Umsatz stieg um mehr als 1 Mrd. DM**

Der Umsatz im Konzern erhöhte sich 1983 um 2,8 % auf 40,0 Mrd. DM. Im Unterschied zu den beiden Vorjahren kam das Wachstum ausschließlich aus dem Inland. Hier erreichten wir eine Steigerung um 14,0 % auf 15,2 Mrd. DM. Unser Auslandsumsatz verringerte sich aufgrund des rückläufigen Nutzfahrzeuggeschäfts um 3,0 % auf 24,8 Mrd. DM. Entsprechend ging der Auslands-

anteil am Konzernumsatz auf 62,1 (i. V. 65,8) % zurück.

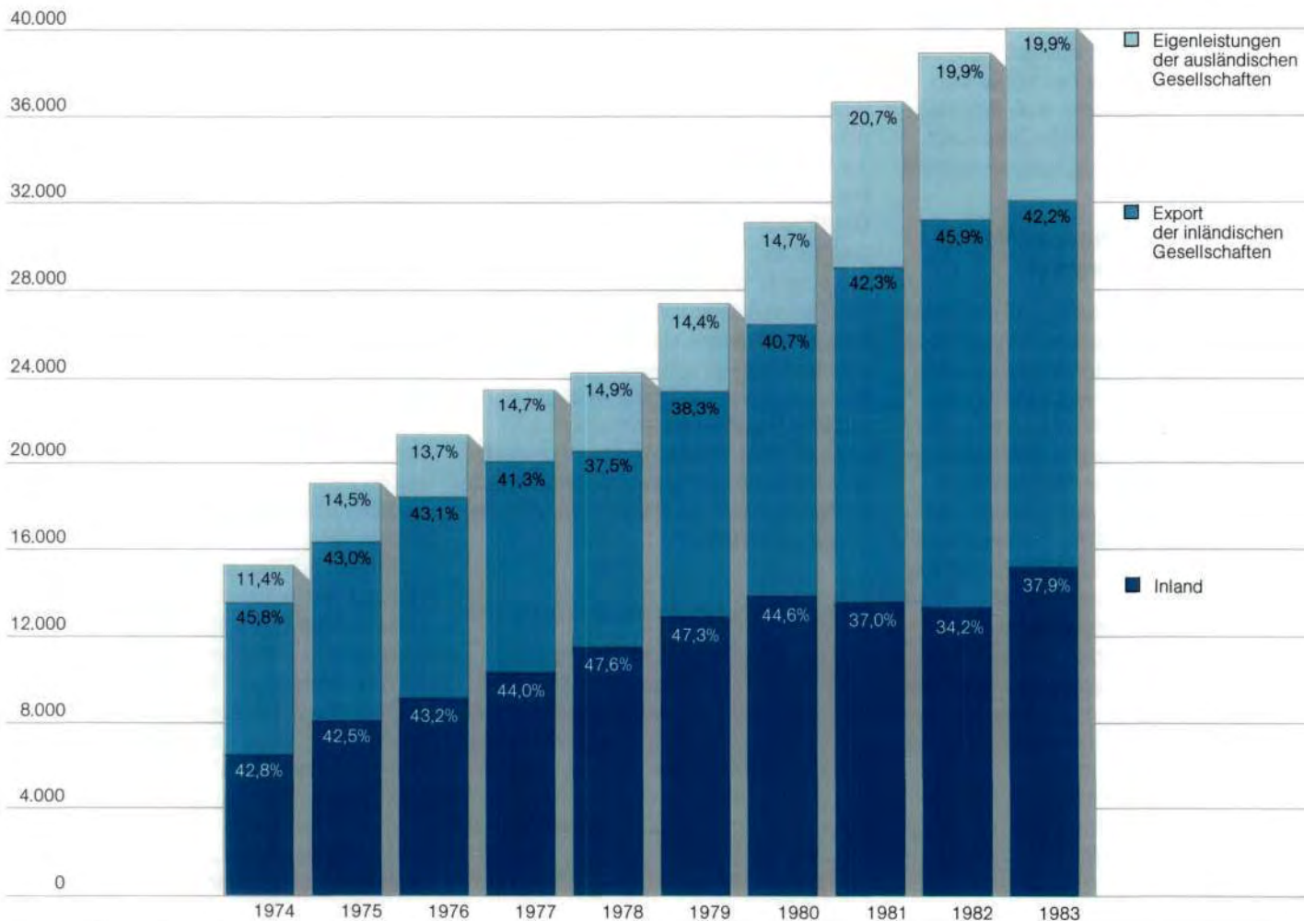
Der Pkw-Umsatz im Konzern nahm um 2,3 auf 21,0 Mrd. DM zu; das entspricht einer Wachstumsrate von 12,2 %. Der Nutzfahrzeug-Umsatz verringerte sich dagegen um 1,2 auf 17,7 Mrd. DM. Insofern hat sich die Struktur des Konzernumsatzes verändert: der Pkw-Anteil stieg auf 52,5 (i. V. 48,1)%, der Nutzfahrzeug-Anteil ging auf 44,1 (i. V. 48,5) % zurück. Erstmals seit 1973 haben wir mit Personenwagen wieder einen größeren Umsatz erzielt als mit Nutzfahrzeugen.

Die Daimler-Benz AG allein erreichte mit 32,2 Mrd. DM einen Mehrumsatz von rd. 1,1 Mrd. DM (+ 3,4 %). Im Inland betrug der Zuwachs rd. 2 Mrd. DM; er wurde in den beiden großen Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge zu etwa gleichen Teilen erwirtschaftet. Der Exportumsatz nahm dagegen um rd. 1 Mrd. DM ab, wobei der Rückgang im Nutzfahrzeug-Bereich um rd. 2 Mrd. DM durch den Anstieg bei Personenwagen zur Hälfte kompensiert werden konnte. Der Exportanteil am Umsatz sank von 57,3 % im Vorjahr auf 52,4 %, liegt aber immer noch deutlich über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Unser größter Exportraum blieb Europa. In die für die dauerhafte Beschäftigung unserer Inlandswerke besonders wichtigen europäischen Märkte konnten wir mit 6,0 Mrd. DM wieder das hohe Vorjahresvolumen liefern, allerdings bei teilweise gegenläufigen Entwicklungen in einzelnen Ländern. Unsere Exporte in den Nahen und Mittleren Osten sowie nach Nordafrika verminderten sich aufgrund des marktbedingt schwachen Nutzfahrzeuggeschäfts um 20 % auf 4,2 Mrd. DM.

## Umsatz

(in Millionen DM)	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>	<b>36.661</b>	<b>38.905</b>	<b>40.005</b>
Inland	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177
Ausland	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828
davon: Export der inl. Gesellschaften	6.995	8.191	9.190	9.693	9.085	10.474	12.631	15.509	17.833	16.885
Eigenleistungen der ausl. Gesellschaften	1.747	2.758	2.916	3.467	3.612	3.955	4.568	7.575	7.756	7.943



Dagegen stiegen unsere Lieferungen nach Nordamerika - fast ausschließlich Personenwagen - um 19 % auf 4,0 Mrd. DM.

Unsere ausländischen Tochtergesellschaften haben mit Eigenleistungen von 7,9 (i. V. 7,8) Mrd. DM zum Konzernumsatz beigetragen. Bei den Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung in Süd- und Nordamerika sowie in Spanien gingen die Umsätze - umgerechnet - um zusammen 0,2 Mrd. DM zurück; die Einbußen in Brasilien konnten durch den Anstieg bei unserem US-amerikanischen Schwer-Lkw-Hersteller Freightliner nicht voll ausgeglichen werden. Unsere Vertriebsgesellschaften, mit denen wir auf allen wichtigen Märkten präsent sind, erzielten 1983 einen Umsatzzuwachs von 1,1 Mrd. DM und konnten damit ihre Eigenleistungen um 0,3 Mrd. DM erhöhen. Der Schwerpunkt lag auch hier in den USA.

### 5 Mrd. DM für die Zukunft des Unternehmens - voll aus eigener Kraft

Zur Erhaltung und weiteren Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit wurden 1983 wiederum erhebliche Mittel eingesetzt. Unser Aufwand für Forschung und Entwicklung ist weiter auf 1,5 (i. V. 1,4) Mrd. DM gestiegen. In Fortführung unseres mittelfristigen Investitionsprogramms haben wir im Konzern 3,5 (i. V. 3,4) Mrd. DM in Sachanlagen investiert.

*Die bisher erfolgreichste Mercedes-Benz-Baureihe: Seit Produktionsbeginn im Jahre 1976 wurden über 2,5 Millionen Fahrzeuge der Typen 200 D bis 280 E hergestellt.*

Die Zugänge im Inland in Höhe von 3,1 (i. V. 3,0) Mrd. DM verteilen sich auf die Bereiche wie folgt:

	1983		1982	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	1.642	62	1.808	64
Nutzfahrzeuge	788	30	748	27
Niederlassungen	68	3	84	3
Forschung, Entwicklung	137	5	163	6
	2.635	100	2.803	100
Leasing	439		219	
insgesamt	3.074		3.022	

Der überwiegende Teil unserer Investitionen betraf den Pkw-Bereich und hier vor allem die Vorbereitung der Serienfertigung des 190er im Werk Bremen. Der Ausbau zu einem eigenständigen Pkw-Werk wurde planmäßig abgeschlossen, die Vorserie ist bereits im Herbst 1983 angelaufen. Der enge Produktionsverbund mit dem Werk Sindelfingen kommt nunmehr voll zum Tragen. Im Werk Untertürkheim wurden die Anlagen für unseren neuen Pkw-Diesel-Motor, den wir im 190 D anbieten, fertiggestellt.

Bei den Nutzfahrzeugen entfiel mehr als die Hälfte der Investitionen auf Programm- und Produktaufgaben, im wesentlichen für die neuen Fahrzeuge der leichten Wörther Lkw-Klasse von 6,5 bis 111 Gesamtgewicht. Darüber hinaus sind wir bei der Zusammenfassung der Transporterfertigung im Werk Düsseldorf weiter vorangekommen. Die Verlagerung der Produktion des leichten Transporters von Bremen nach Düsseldorf, die Mitte 1984 abgeschlossen sein wird, stellt einen wichtigen Schritt zur Straffung unserer Fertigungsstruktur dar.

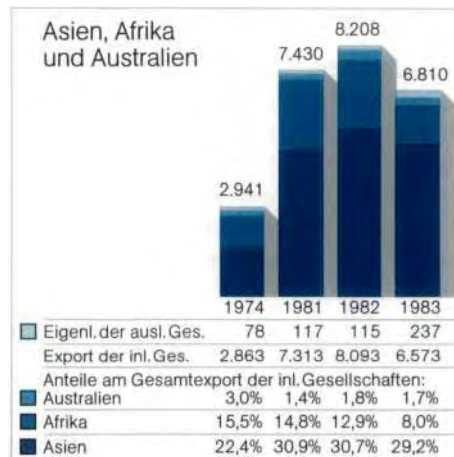
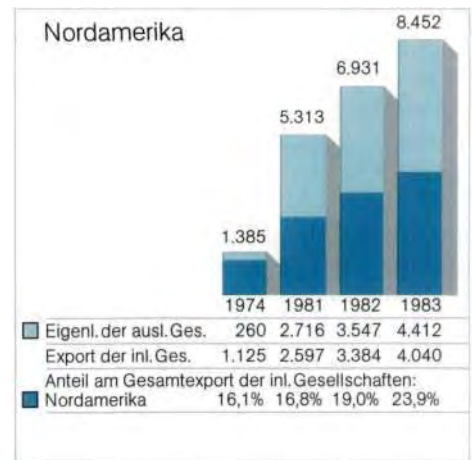
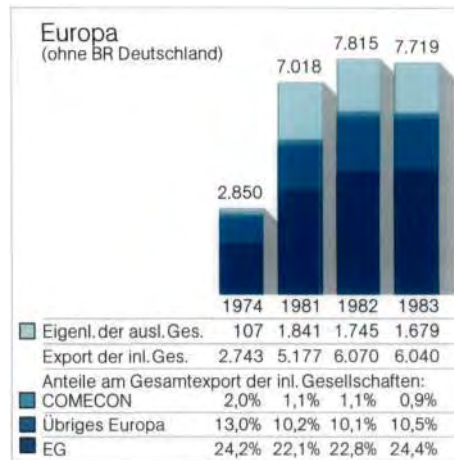
Mit unseren Investitionen streben wir zugleich bessere Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter an, insbesondere um sie von schwerer körperlicher und monotoner Arbeit noch weiter zu entlasten. Für Maßnahmen zur Schonung der Umwelt haben wir im Berichtsjahr rd. 150 Mill. DM investiert; wesentliche Fortschritte sind bei der Abwasserreinigung und der Abfallbeseitigung erreicht worden.



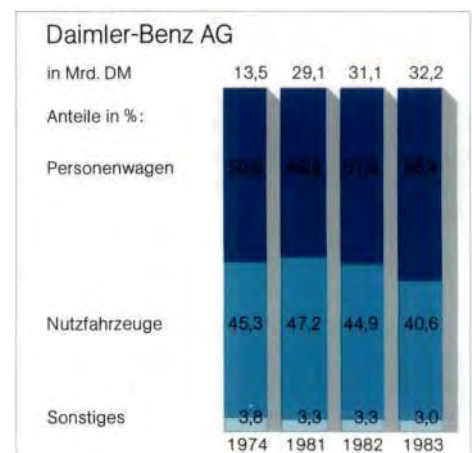
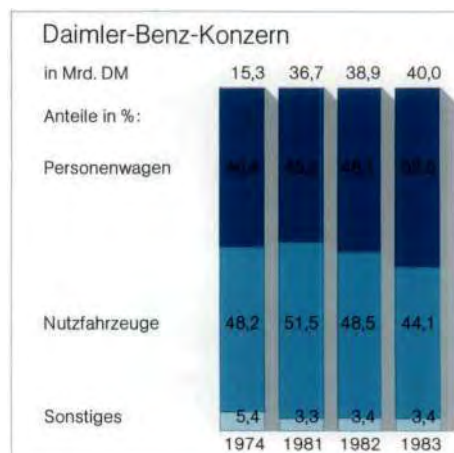
# Struktur des Umsatzes

## Auslandsumsatz nach Regionen

(in Millionen DM)



## Umsatz nach Sparten



Unsere ausländischen Konzerngesellschaften haben 1983 wiederum 0,4 Mrd. DM in Sachanlagen investiert. Schwerpunkte lagen bei der Mercedes-Benz do Brasil sowie bei den Vertriebsgesellschaften in Nordamerika, Großbritannien und Belgien.

Auch 1983 konnten wir die hohen Investitionen vollständig durch im Unternehmen erwirtschaftete Mittel finanzieren. Das Anlagevermögen hat sich etwa in gleichem Umfang wie das Eigenkapital erhöht, so daß die ausgewogenen und gesunden Bilanzrelationen erhalten bleiben.

### Zusätzliche Arbeitsplätze im Inland

Zum Jahresende waren bei der Daimler-Benz AG 150.601 Mitarbeiter beschäftigt (i.V. 148.411). In den vergangenen zehn Jahren haben wir im Inland etwa 28.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Unser Angebot an Ausbildungs- und Praktikantenstellen wurde auf über 8.800 erweitert; rd. 2.800 Jugendliche haben 1983 bei der Daimler-Benz AG ihre Berufsausbildung begonnen, mehr als je zuvor in einem Jahr.

Die Mercedes-Benz do Brasil war gezwungen, die Zahl der Beschäftigten den nochmals drastisch gesunkenen Absatzmöglichkeiten anzupassen. Unsere nordamerikanischen Gesellschaften konnten ihre Belegschaften wieder aufstocken. Insgesamt beschäftigten wir im Konzern am Jahresende 184.877 (i.V. 185.687) Mitarbeiter.

### Wir danken unseren Mitarbeitern

Allen unseren Mitarbeitern und ihren Vertretern im Gesamtbetriebsrat, in den Betriebsräten, im Gesamtsprecherausschuß sowie in den Sprecherausschüs-

sen der Leitenden Angestellten danken wir für die aufgeschlossene und engagierte Zusammenarbeit, die uns auch 1983 verbunden hat. In einem auf gegenseitigem Verständnis und Vertrauen beruhenden Miteinander liegt ein wesentlicher Schlüssel für den weiteren Erfolg unseres Unternehmens.

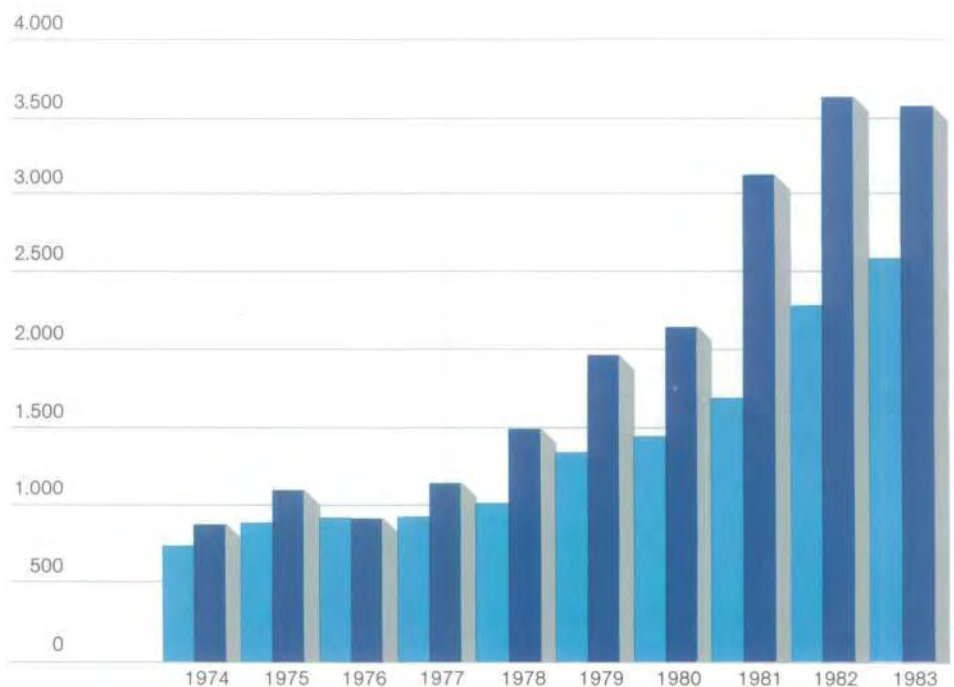
### Erfreuliches Unternehmensergebnis

Die Ertragsentwicklung war 1983 durch gegenläufige Faktoren gekennzeichnet. Erheblich belastend wirkte im Nutzfahrzeug-Bereich die marktbedingt gesunkene Kapazitätsauslastung. Hin-

zu kam hier ein verschärfter Wettbewerb um Preise und Konditionen in fast allen Märkten. Im Pkw-Bereich waren Vorleistungen in Verbindung mit dem Produktionsanlauf des 190er zu erbringen. Positiv wurde das Ergebnis durch die gute Beschäftigung unserer Pkw-Werke und insbesondere durch die überdurchschnittliche Zunahme bei den Fahrzeugen der S- und Sonderklasse beeinflusst. Darüber hinaus kam uns die Wechselkursentwicklung beim Pkw-Export in den Dollar-Raum zugute. Unsere Nutzfahrzeuggesellschaften in den USA und in Argentinien konnten ihre Ergebnisse erheblich verbessern.

### Investitionen und Abschreibungen – Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Investitionen	871	1.096	908	1.140	1.498	1.969	2.140	3.114	3.626	3.567
Abschreibungen	731	884	917	918	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273	2.574



Im außerbetrieblichen Bereich erzielte die Daimler-Benz AG einen Zinsüberschuß - ohne Berücksichtigung der darauf entfallenden Steuern - von 535 (i.V. 610) Mill. DM. Im Konzern war mit 1,3 (i. V. 0,9) Mrd. DM ein wesentlich höherer Zinsertragssaldo auszuweisen. Er ist auf die inflationär aufgeblähten Zinseinnahmen unserer brasilianischen Tochtergesellschaft zurückzuführen, die überwiegend nur Kaufkraftminderungen im Geldvermögen ausgleichen.

Der Jahresüberschuß im Konzern stieg um 7,2 % auf 988 (i. V. 921) Mill. DM, in der AG um 3,3 % auf 710 (i. V. 687) Mill. DM.

### **Vorschlag über die Gewinnverwendung**

Das insgesamt gute Ergebnis ermöglichte eine Erhöhung der Konzernrücklagen um 633 Mill. DM. In die Rücklagen der AG haben wir aus dem Jahresüberschuß 355 Mill. DM eingestellt. Die weitere Stärkung der Eigenkapitalbasis des Unternehmens halten wir insbesondere im Hinblick auf die noch anstehenden umfangreichen Produkt- und Programmaufgaben für erforderlich.

Mit Zustimmung des Aufsichtsrats haben wir Ende Dezember 1983 aus dem »Genehmigten Kapital« im Verhältnis 9:1 zu pari eine Kapitalerhöhung um 170 Mill. DM durchgeführt. Die jungen Aktien sind bereits für das volle Geschäftsjahr dividendenberechtigt. Unserer Hauptversammlung schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von wiederum 10,50 DM je 50-DM-Aktie auf das erhöhte Grundkapital vor, im Vorjahr 10,50 DM plus 1- DM Bonus. Damit steigt der Ausschüttungsbetrag von 350 auf 355 Mill. DM.

### **Personenwagen**

In zahlreichen Industrieländern war 1983 das gute Pkw-Geschäft Träger der konjunkturellen Erholung. Erstmals nach vier Jahren stieg die Weltproduktion von Personenwagen wieder, und zwar um 11 % auf 30,2 Mill. Fahrzeuge. Sie liegt damit allerdings immer noch unter der bisherigen Höchstmarke von 31,7 Mill. Pkw im Jahre 1978.

### **Pkw-Nachfrage weltweit wieder gestiegen**

Zu einem besonders kräftigen Wachstum kam es auf dem US-amerikanischen Pkw-Markt. Hier konnte 1983 mit 9,2 Mill. Fahrzeugen ein Mehrabsatz von 15,1 % gegenüber

*Auch 1984 wählten die Leser von »Auto, Motor und Sport« ein Automobil der Mercedes-Benz-S-Klasse, den 500 SEL, zur besten Limousine der Welt.*

dem niedrigen Vorjahresniveau erreicht werden. Dabei haben die einheimischen Hersteller einen überproportionalen Zuwachs um 18,0 % auf 6,8 Mill. Pkw erzielt. Begünstigt wurde dies durch den wieder stärker gewordenen Trend zu größeren Fahrzeugen. Die Importeure, die vornehmlich kleinere Pkw anbieten, haben 7,3 % mehr verkaufen können. Von den 2,4 Mill. importierten Fahrzeugen entfielen allein 1,9 Mill. auf japanische Fabrikate. Deren Einfuhr in die USA ist durch das 1983 erneuerte Selbstbeschränkungsabkommen limitiert, wodurch der Marktanteil der Japaner auf 20,9 (i. V. 22,6) % gesunken ist. Die in den vorangegangenen Jahren stark rückläufige Pkw-Produktion der US-amerikanischen Automobilhersteller erhöhte sich um 33,7 % auf 6,8 Mill. Fahrzeuge.

Die japanische Pkw-Industrie konnte 1983 auf dem heimischen Markt den Absatz um 3 % auf 3,2 Mill. Pkw steigern; die Zunahme im Export blieb





dagegen auf 1 % begrenzt. Trotz weiterer Absatzerfolge in einigen westeuropäischen Märkten, so auch in der Bundesrepublik, bewegte sich das Exportvolumen mit 3,8 Mill. Einheiten unter dem bereits 1980 erreichten Niveau. Einer größeren Steigerung standen Importbeschränkungen in zahlreichen Märkten entgegen. Die japanische Pkw-industrie hat ihre Inlandsproduktion um 4 % auf 7,2 Mill. Fahrzeuge erhöht. Entsprechend ihrer langfristigen weltweiten Marktstrategie baute sie ihre Auslandsfertigung weiter aus; 1983 sind 576.000 japanische Pkw außerhalb Japans hergestellt worden, 20 % mehr als im Vorjahr.

In Westeuropa wurden wiederum rd. 10,5 Mill. Pkw verkauft. Die Entwicklung in den einzelnen Ländern war jedoch sehr unterschiedlich. So waren in Großbritannien (+15%) und in der Bundesrepublik (+13 %) beträchtliche Absatzzuwächse zu verzeichnen, während sich die Märkte Frankreichs (- 2 %) und Italiens (- 6 %) abschwächten. Der Nettoexport aus Westeuropa nach Übersee erhöhte sich von 0,6 auf 0,9 Mill. Pkw. Die europäischen Hersteller konnten ihre Ausbringung um 8 % auf 11,1 Mill. Pkw steigern; ihr Anteil an der Weltproduktion blieb mit 37 % nahezu unverändert.

### Deutliche Erholung des deutschen Pkw-Marktes

Der deutsche Pkw-Markt hat sich kräftig erholt. Erstmals seit 1978 stiegen die jährlichen Neuzulassungen im Inland wieder, und zwar um 12,6 % auf 2,43 Mill. Pkw. Dieses Absatzwachstum beruhte nicht nur auf Ersatzkäufen, die während der langen Rezession zurückgestellt worden waren, sondern auch



*Exklusiv, schön und technisch vorn. Mercedes-Benz-Coupe-Fahrer wissen, was sie haben.*

auf einer Verbesserung des allgemeinen Konsumklimas. Hinzu kamen Kaufanreize durch zahlreiche neue, attraktive Modelle. Der Besucherrekord auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt war ein deutliches Zeichen für das große Interesse am Automobil.

Von der Belebung des Inlandsmarktes profitierten deutsche und ausländische Fabrikate mit etwa gleichen Zuwachsraten. Der Marktanteil der importierten ausländischen Pkw blieb mit 24,4 (i. V. 24,1) % nahezu unverändert. Während die Japaner ihren Anteil wieder auf 10,6 (i. V. 9,8) % ausweiten konnten, mußten die französischen und italienischen Marken Einbußen hinnehmen.

Die lebhaftere Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt hat sich 1983 fortgesetzt. Mit über 5,5 Mill. Besitztumschreibungen wurde die Vorjahresziffer noch um fast 400.000 übertroffen.

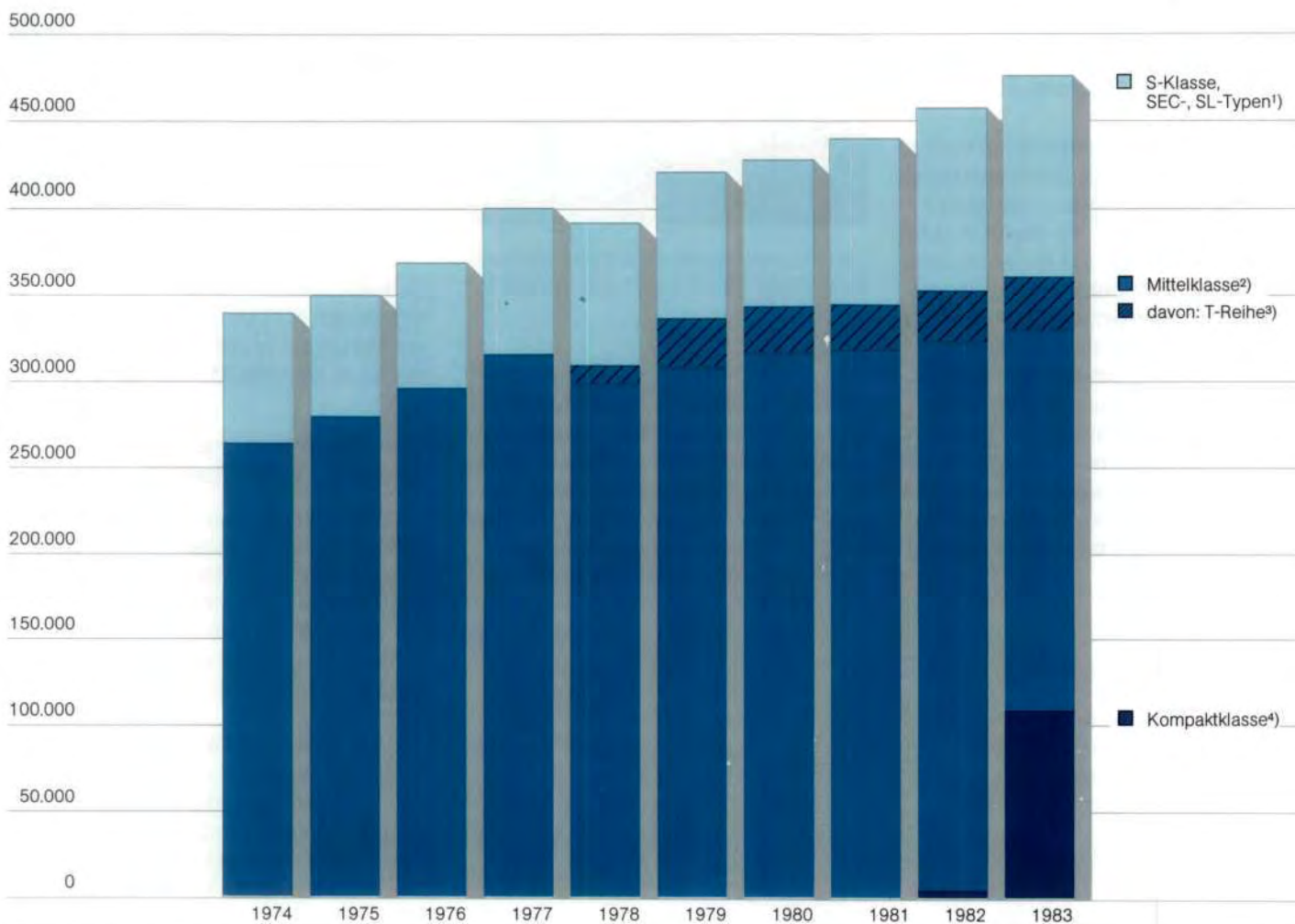
### Pkw-Export erreichte das hohe Vorjahresniveau

Während der Pkw-Export im ersten Halbjahr rückläufig war, ist er im weiteren Jahresverlauf wieder gestiegen. Das hohe Ausfuhrvolumen des Vorjahres von 2,19 Mill. Pkw wurde erneut erreicht. Der Exportanteil an der Produktion ermäßigte sich von 58,3 % auf 56,4 %.

Die starke Pkw-Nachfrage ermöglichte den deutschen Herstellern 1983 eine bessere Kapazitätsauslastung. Die Produktion stieg um 3,1 % auf 3,88 Mill. Pkw. Damit wurde das bisher höchste Volumen von 3,93 Mill. Pkw (1979) nur knapp verfehlt.

# Personenwagen-Produktion

(Fahrzeuge)	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Gesamtproduktion</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>440.778</b>	<b>458.345</b>	<b>476.183</b>
davon:										
S-Klasse, SEC-, SL-Typen <sup>1)</sup>	74.802	69.757	73.098	85.108	83.107	84.957	84.993	95.804	105.093	114.589
Mittelklasse <sup>2)</sup>	265.204	280.341	297.250	316.147	310.096	337.202	344.085	344.974	348.602	251.757
davon: T-Reihe <sup>3)</sup>	-	-	-	5	10.581	28.405	27.230	26.251	29.620	30.370
Kompaktklasse <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	4.650	109.837



<sup>1)</sup> Typen 280 S-500 SEL, 380 und 500 SE Coupé, 280-500 SL Roadster  
<sup>2)</sup> Typen 200-280 CE und 200 D-300 CD Turbo  
<sup>3)</sup> Typen 200 T-280 TE und 240 TD-300 TD Turbo  
<sup>4)</sup> Typen 190, 190 E und 190 D

## Daimler-Benz setzt stetiges Wachstum fort

Im Berichtsjahr wurden 237.560 Mercedes-Benz-Pkw im Inland neu zugelassen. Der Anstieg um 5,5 % war niedriger als im Durchschnitt der Branche; dies kommt auch in dem von 10,7 auf 10,0 % gesunkenen Marktanteil zum Ausdruck. Ein solcher Tatbestand ist jedoch für uns keineswegs neu: Während unser Marktanteil in konjunkturstarke Phasen als Folge eines größeren Mengenwachstums bei den Massenherstellern regelmäßig zurückging, konnten wir aufgrund unseres stabilen Absatzes in konjunkturschwachen Zeiten stets einen erheblichen Anstieg unseres Marktanteils verzeichnen. Im übrigen bleibt unsere Geschäftspolitik auf kontinuierliches Wachstum sowie möglichst große Stabilität in Kapazitätsauslastung und Beschäftigung und nicht auf Marktanteile ausgerichtet.

Unseren Export haben wir mit 238.179 (i.V. 225.977) Pkw - im Unterschied zur Branche - erneut gesteigert. Die größte Zuwachsrate konnten wir in der S- und Sonderklasse erzielen; insgesamt wurden von diesen Modellen 78.017 ins Ausland geliefert, 13 % mehr als im Vorjahr. In wichtigen westeuropäischen Ländern, wie Großbritannien, Frankreich, Italien, Österreich und den Niederlanden, konnten wir unsere Position - teilweise gegen den allgemeinen Markttrend - festigen. Unseren Pkw-Absatz in den USA erhöhten wir weiter um 11,7 % auf 73.692 Fahrzeuge. In den für ausländische Fabrikate schwer zugänglichen japanischen Markt exportierten wir 5.124 Pkw (+10,7 %); innerhalb des engen Segments für Importfahrzeuge betrug damit unser Anteil 18,7 %. Mehr als die Hälfte unserer



*Vom Start weg im In- und Ausland auf Erfolgskurs: Die neue Mercedes-Klasse 190.*

Kunden in den USA und Japan entschied sich für die S-Klasse, für SEC-Coupes und SL-Sportwagen.

Unsere Pkw-Produktion haben wir im Berichtsjahr um 3,9 % auf 476.183 Fahrzeuge anheben können und damit unsere Kapazitäten voll ausgeschöpft. Der Exportanteil an der Produktion blieb mit 50,0 (i. V. 49,3) % nahezu unverändert. Er liegt wesentlich unter dem Branchendurchschnitt von 56,4 (i. V. 58,3) %. Über die Hälfte der Mehrproduktion entfiel 1983 auf die S- und Sonderklasse: 114.589 (i. V. 105.093) Einheiten bedeuten einen neuen Höchststand. Der Anteil der Fahrzeuge, die mit den besonders leistungsstarken Acht-Zylinder-Leichtmetall-Motoren ausgestattet sind, hat auf etwa 50 % zugenommen. Bei unserer T-Reihe konnten wir mit 30.370 Einheiten das hohe Volumen des Vorjahres noch übertref-

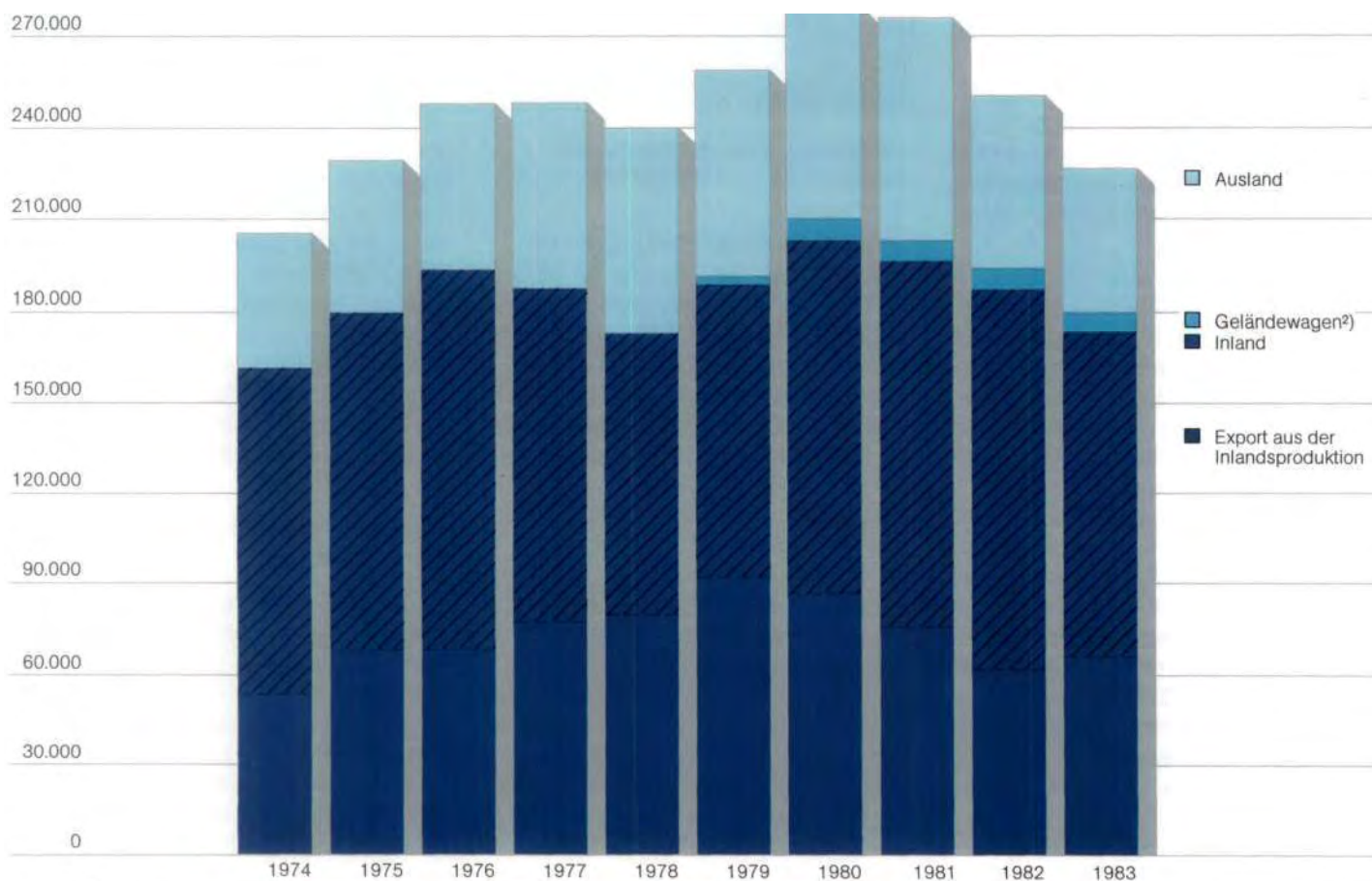
fen. Diese Modelle haben ihre starke Position in der beliebten Klasse der Kombinationsfahrzeuge behauptet. Im Anlaufjahr des 190er wurden insgesamt 109.837 Fahrzeuge der neuen Kompaktsbaureihe hergestellt. Dies war kapazitätsmäßig nur zu Lasten unserer bewährten Mittelklasse 200 D bis 280 E möglich. Die starke Nachfrage hätte hier - wie auch bei den übrigen Modellen - eine höhere Produktion zugelassen.

### IAA 1983: Breiteres Angebot in der Kompaktklasse

Der 190er hat innerhalb kurzer Zeit im In- und Ausland hohe Marktakzeptanz erreicht und in der Klasse hochwertiger, kompakter Personenwagen bereits eine Spitzenposition gewinnen können. Mehr als die Hälfte der inländischen Kunden hat mit dem Typ 190 erstmals einen Mercedes gekauft; in zahlreichen Auslandsmärkten liegt dieser Anteil noch erheblich höher.

# Nutzfahrzeug-Produktion

(Fahrzeuge)	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>205.344</b>	<b>229.302</b>	<b>247.756</b>	<b>248.100</b>	<b>239.702</b>	<b>258.975</b>	<b>279.535</b>	<b>275.380</b>	<b>250.079</b>	<b>226.393</b>
Inland	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	173.530
davon:										
Transporter										
bis 4 t <sup>1)</sup>	30.597	29.975	41.878	40.257	47.333	51.815	53.353	45.200	44.795	46.508
über 4 bis 6 t <sup>1)</sup>	24.726	25.470	29.906	30.358	26.481	28.270	30.624	24.157	19.678	17.382
Lastwagen										
über 6 bis 8 t <sup>1)</sup>	13.953	15.924	18.658	18.228	18.746	17.141	17.213	13.905	15.540	17.972
über 8 bis 15,9 t <sup>1)</sup>	33.465	34.007	32.330	28.940	23.721	24.242	29.047	31.280	22.393	21.017
ab 16 t <sup>1)</sup>	34.789	53.831	47.844	48.375	39.310	48.625	53.241	61.957	63.513	51.888
Omnibusse	13.726	13.344	12.824	11.595	8.210	8.529	9.643	9.647	7.925	7.963
Unimog und MB-trac	10.144	7.454	9.764	9.545	9.300	10.150	9.920	9.930	13.200	10.800
Export aus der Inlandsproduktion	107.468	111.575	124.965	110.100	93.163	97.022	116.431	121.510	125.583	107.310
Geländewagen <sup>2)</sup>	-	-	-	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662
Ausland	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201



<sup>1)</sup> Zulässiges Gesamtgewicht.

<sup>2)</sup> Seit Oktober 1981 auf der Basis eines Lohnauftrags von der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz montiert; aus Gründen der Vergleichbarkeit auch Vorjahreszahlen in die Konzern-Produktion einbezogen.

Auf der Internationalen Automobil-ausstellung 1983 in Frankfurt haben wir zwei weitere vielbeachtete Varianten unserer Kompaktklasse vorgestellt, den 190 Diesel und die Sportversion 190 E 2.3-16. Damit verfügen wir nun auch in dieser Baureihe über eine Programmfamilie, die ein breites Spektrum von Kundenwünschen erfüllt.

Für den 190 D wurde ein völlig neuer, besonders sparsamer und umweltfreundlicher Diesel-Motor entwickelt. Durch eine fahrzeuggetragene Triebwerkskapselung wird die Geräuschabstrahlung etwa um die Hälfte reduziert. Wartungs- und reparaturfreundliche Konstruktionsmerkmale des neuen Diesel-Motors haben die ohnehin außerordentlich große Wirtschaftlichkeit des Diesels weiter verbessert. Die starke Nachfrage nach dem 190 D läßt einen wieder ansteigenden Dieselanteil an der Pkw-Produktion erwarten, der 1983 - programmbedingt - auf 30,7 (i. V. 45,0) % gesunken war.

Mit dem 190 E 2.3-16 steht in unserer Kompaktklasse ab Mitte 1984 ein sportlich-dynamisches Fahrzeug für höchste Ansprüche an Fahrleistung, aktive Sicherheit und Komfort zur Verfügung. Der neue Fahrzeugtyp hat bereits kurz vor seiner Vorstellung auf der IAA in Frankfurt durch drei auf dem Rundkurs in Nardo/Südtalien aufgestellte Langstrecken-Weltrekorde sowie zwölf internationale Klassenrekorde seine Zuverlässigkeit und Belastbarkeit bewiesen.

Die hervorragenden Eigenschaften des 190er in Technik, Verarbeitung und Fahrkomfort wurden im Januar 1984 von unabhängigen Juroren aus 20 Ländern gewürdigt. Unter 44 Mitbewerbern erhielt der 190 E die international bedeutendste jährlich verliehene Auszeichnung »World Car of the Year«.

### **Nutzfahrzeuge**

Das Nutzfahrzeuggeschäft in der besonders beschäftigungsintensiven Kategorie der Lastwagen über 6 t Gesamtgewicht blieb 1983 weltweit unverändert schwierig. Zwar waren große Märkte wie die USA, Großbritannien und die Bundesrepublik Deutschland vom Aufschwung in der Investitionsgüterkonjunktur begünstigt, doch konnten dadurch Rückgänge in anderen wichtigen europäischen Industriestaaten sowie in den hoch verschuldeten Schwellen- und Entwicklungsländern nicht ausgeglichen werden. Vor allem war die in den Vorjahren dominierende Nachfrage nach Lkw aus dem OPEC-Raum 1983 stark rückläufig. Die zunehmende Verengung der internationalen Nutzfahrzeugmärkte führte zu einem verschärften Wettbewerb um Preise und Konditionen.

### **Weltweit schwieriges Lkw-Geschäft**

In der Lkw-Klasse über 6 t wurden 1983 weltweit etwa 10 % weniger Fahrzeuge gefertigt als im Vorjahr. Dennoch ist die Weltproduktion von Nutzfahrzeugen insgesamt um 7,0 % auf 9,8 Mill. Einheiten gestiegen, und zwar aufgrund einer deutlichen Zunahme bei den vom Großserien-Pkw abgeleiteten Kleintransportern. Etwa drei Viertel der Mehrproduktion dieser eher dem Pkw zurechenbaren Fahrzeuge entfällt auf die US-amerikanischen Hersteller, die damit einen Zuwachs von 0,5 auf 2,4 Mill. Nutzfahrzeuge erreicht haben.

In Japan lag die Nutzfahrzeugproduktion mit 4,0 Mill. Einheiten leicht über der des Vorjahres. Auch hier konnte die Ausbringung allerdings nur in den leichten Fahrzeugklassen erhöht

werden, während sie bei Lkw über 6 t um 17.700 auf 185.000 Einheiten abnahm. In Westeuropa bewegte sich das Produktionsvolumen mit 1,3 Mill. Nutzfahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres, wobei es in der Lkw-Klasse über 6 t zu einer Verminderung um 40.000 auf rd. 314.000 Einheiten kam.

### **Deutsches Nutzfahrzeuggeschäft nur im Inland erfreulich**

Der deutsche Nutzfahrzeugmarkt hat sich 1983 nach dem starken Einbruch in den beiden vorangegangenen Jahren wieder erholt. Die Neuzulassungen stiegen um 16,7 % auf 144.132 Einheiten. Überdurchschnittlich - um 25,5% - erhöhten sich die Zulassungen von Lkw über 6 t auf 48.800 Einheiten, davon allein 23.600 Schwer-Lkw ab 16 t (+ 37,8 %). Zu diesem erfreulichen Wachstum trug Anfang des Jahres noch die staatliche Investitionszulage bei, während ab Jahresmitte auch das allgemein verbesserte Investitionsklima spürbar wurde.

Der Anteil der ausländischen Anbieter am deutschen Nutzfahrzeugmarkt ging leicht auf 19,3 (i. V. 19,6) % zurück. In der Klasse bis 6 t konnten die japanischen und italienischen Hersteller allerdings erhebliche Marktanteile gewinnen.

Die Exporte der deutschen Nutzfahrzeugbranche, in den Jahren 1980 bis 1982 wesentliche Stütze der Beschäftigung, verringerten sich im Berichtsjahr um 11,4 % auf 180.568 Nutzfahrzeuge. Die Entwicklung war nach Fahrzeugklassen und Ausfuhrländern recht unterschiedlich. Stark rückläufig war der Export bei Lastwagen über 6 t (- 27 %); hier wirkte sich vor allem die gesunkene Nachfrage nach Schwer-Lkw in den OPEC-Staaten aus.

Dagegen konnten die Lieferungen nach Großbritannien und nach Österreich gesteigert werden. Insgesamt war jedoch kein Ausgleich für die drastisch gesunkene Aufnahmefähigkeit der Märkte des Nahen und Mittleren Ostens zu finden.

Die deutsche Nutzfahrzeugproduktion verminderte sich 1983 um 2,8 % auf 292.910 Einheiten. Dieses Volumen liegt um etwa ein Fünftel unter dem bisherigen Höchststand des Jahres 1980. Der Exportanteil an der Produktion verringerte sich deutlich auf 61,6 (i. V. 67,6) %.

### **Daimler-Benz behauptet Marktposition bei Nutzfahrzeugen**

Daimler-Benz hat an der erfreulichen Marktbelegung im Inland partizipiert und seine Position insgesamt gut behauptet. Der Anstieg bei den Neuzulassungen um 14,1 % auf 65.879 Nutzfahrzeuge liegt nur knapp unter dem Zuwachs der Branche. In den Lkw-Klassen bis 6 t mußten wir aufgrund des verstärkten Importdrucks aus Japan und Italien einen geringen Rückgang unseres Marktanteils in Kauf nehmen. Demgegenüber haben wir in den Gewichtsklassen über 6 t überdurchschnittlich hinzugewonnen. Mit einem Absatz von 13.470 Schwer-Lkw (+ 40,1 %) vermochten wir unsere führende Position im Inland weiter auszubauen.

Im Exportgeschäft konnten auch wir uns der drastischen Abschwächung in wichtigen Märkten nicht entziehen; die Lieferungen ins Ausland gingen um 14,6 % auf 107.310 Nutzfahrzeuge zurück. Während sich unsere Verkäufe nach Übersee erheblich verminderten, haben wir in Westeuropa insgesamt wieder das Volumen des Vorjahres

abgesetzt. In Österreich, Dänemark und Belgien konnten wir entsprechend der allgemeinen Marktbelegung unser Nutzfahrzeuggeschäft steigern; in Großbritannien haben wir unsere Position sogar beträchtlich verbessert. Dagegen mußten wir in Frankreich, Italien, den Niederlanden und in der Schweiz marktbedingt Einbußen hinnehmen. Bei Lkw über 6 t erreichten wir 1983 als größter Hersteller einen Marktanteil in Westeuropa von 26 (i. V. 23) %.

Unsere Produktion haben wir um 7,2 % auf 173.530 Nutzfahrzeuge zurückgenommen, und zwar überwiegend im Bereich der Schwer-Lkw. Dennoch ist es uns auch 1983 gelungen, in den inländischen Werken insgesamt die Beschäftigung aufrechtzuerhalten. Hierzu hat wiederum ein Beschäftigungsausgleich zwischen den Nutzfahrzeug- und den voll ausgelasteten Pkw-Werken beigetragen.

### **Unverändert schwieriges Omnibusgeschäft**

Das Omnibusgeschäft hat sich 1983 im Inland wieder belebt. Wie im gesamten Nutzfahrzeug-Bereich, gingen zu Beginn des Jahres spürbare Impulse von der Investitionszulage aus. Dies betraf allerdings ausschließlich die Lieferungen an private Omnibusunternehmen; die öffentlichen Verkehrsbetriebe orderten aufgrund der angespannten Haushaltslage weiterhin zurückhaltend. Daimler-Benz konnte den Omnibusabsatz im Inland um 6,8 % auf 2.478 Einheiten erhöhen, und zwar in der Klasse über 8 t. Im Ausland wurden auch wir von der verschärften Konkurrenzsituation in Europa getroffen. Hinzu kamen in einigen Märkten wettbewerbsverzerrende protektionistische Eingriffe.



*Der MB-trac wie der Unimog: Zugstarke Allradfahrzeuge für den Einsatz in der Landwirtschaft im Kommunalbereich oder als Zugmaschine.*

Mit 5.558 Bus-Einheiten haben wir 5,9 % weniger exportiert als im Vorjahr; der Rückgang in der Branche betrug 16,9 %. In wichtigen Ländern konnten wir Marktanteile hinzugewinnen. Die Produktion in den Inlandswerken erreichte 7.963 (i.V. 7.925) Omnibusse und Omnibusfahrgestelle.

Die Ergebnissituation im Omnibus-Bereich ist nach wie vor nicht befriedigend. In einem Markt, der durch Überkapazitäten und im Linienbusgeschäft außerdem durch die starke Nachfragestellung der öffentlichen Auftraggeber gekennzeichnet ist, lassen sich kaum noch kostendeckende Preise erzielen. Mit den weitergeführten Maßnahmen zur Kostensenkung konnten wir stärkere Ergebniseinbußen vermeiden.

### **Zufriedenstellendes Unimog- und MB-trac-Geschäft**

Bei Unimog und MB-trac entwickelte sich der Absatz 1983 insgesamt zufriedenstellend. Im Inland haben wir die Verkäufe um 18,1 % auf 6.225 Fahr-

zeuge gesteigert, insbesondere durch die im ersten Halbjahr starke Nachfrage nach MB-trac. Mit Auslandslieferungen von 4.718 (i.V. 7.555) Einheiten konnten wir das - durch eine Reihe von Großaufträgen geprägte - außerordentlich gute Vorjahresergebnis nicht wiederholen. Der Absatz sank auf das Niveau von 1981, entsprechend wurde die Produktion um 18,2 % auf 10.800 Unimog und MB-trac herabgesetzt.

### Neuheiten im Nutzfahrzeugprogramm

Unser breites Nutzfahrzeugprogramm haben wir um eine allradgetriebene Schwerlastzugmaschine erweitert, die mit einer Motorleistung von 368 kW (500 PS) für Lastzuggewichte bis 220 t ausgerüstet ist. Mit unseren neuen Getrieben der Baureihe 4 für mittelschwere und schwere Lkw bis 206 kW (280 PS) sowie für Omnibusse bis 243 kW (330 PS) steht uns ein optimaler Antriebsstrang für jeden Einsatzzweck zur Verfügung. Im Frühjahr 1984 haben wir unsere neuen leichten Wörther Lastwagen mit den Motoren der Baureihe 360 und Gesamtgewichten zwischen 6,5 und 11 t in den Markt eingeführt; sie lösen unsere erfolgreiche Reihe der leichten Wörther Lkw (LP-Typen) ab. Für den Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr wurden auf der Frankfurter IAA als Nachfolger für die O 305/305 G die Omnibusse O 405/405 G vorgestellt.

### Weniger Geländewagen abgesetzt

Im Berichtsjahr wurden im Inland mit 2.309 Geländewagen 1,5 % weniger als im Vorjahr abgesetzt. Erheblich stärker war der Rückgang im Export, und zwar um 16,9 % auf 3.225 Einheiten.

In Anpassung an diese Nachfrageentwicklung wurde die Produktion der in Lohnmontage bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich gefertigten Geländewagen um 13,8 % auf 5.662 Fahrzeuge zurückgenommen.

### Nutzfahrzeugproduktion in den Auslandswerken nochmals rückläufig

Die anhaltend ungünstigen wirtschaftlichen Bedingungen in Südamerika und in Spanien haben die Nutzfahrzeugmärkte dieser Länder weiter beeinträchtigt. Davon war auch der Absatz unserer dortigen Konzerngesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung betroffen. Die Produktion unserer Auslandswerke mußte erneut zurückgenommen werden, und zwar um insgesamt 16,4 % auf 47.201 Fahrzeuge. Bei der Mercedes-Benz do Brasil hat sich die Fertigung marktbedingt um fast ein Drittel auf 22.255 Nutzfahrzeuge weiter verringert. Auch die Mercedes-Benz Espaha blieb mit 9.172 Transportern

*Mercedes-Benz-Diesel-Motoren werden in Spezialfahrzeuge (hier: Mäseerntemaschine), Schiffe und Stromerzeugungsanlagen eingebaut.*



um etwa ein Viertel unter dem Produktionsniveau des Jahres 1982. Dagegen konnte unsere argentinische Produktionsgesellschaft ihre Marktposition im Lande festigen und mit 3.805 Lastwagen und Omnibussen die Vorjahresproduktion wieder erreichen. Überaus erfreulich verlief die Entwicklung von Freightliner; diese Tochtergesellschaft hat bei nur wenig erhöhter Gesamtnachfrage im US-amerikanischen Schwer-Lkw-Markt ihre Produktion um 55 % auf 11.969 Einheiten gesteigert und damit ihren Marktanteil in den USA auf 13,4 (i.V. 10,1)% ausgebaut.

Aufgrund der geschilderten weltweit schwierigen Situation ging 1983 die Nutzfahrzeugproduktion im Konzern auf 226.393 (i. V. 250.079) Einheiten zurück.

### Rückläufiges Geschäft bei Industriemotoren und Fahrzeugaggregaten

In der Sparte Industriemotoren und Fahrzeugaggregate sind 1983 Impulse aus dem Inland weitgehend ausgeblieben. Lediglich im Geschäft mit Herstellern von Landmaschinen konnten wir - vor allem durch die Verlagerung zu leistungsstärkeren und damit höherwertigen Motoren - Umsatzzuwächse erzielen. Dagegen litt der Absatz an die stark ausfuhrabhängigen Gerätehersteller unter deren verringerten Exportmöglichkeiten. Die schwache Auslandsnachfrage hat uns auch bei Sonderfahrzeugen, Baumaschinen sowie Strom- und Pumpenaggregaten getroffen. Der Gesamtumsatz der Sparte verminderte sich um 6,7 % auf 291 Mill. DM. Innerhalb unseres Industrie-Diesel-Motoren-Programms, das einen Leistungsbe- reich von 44 bis 452 kW (60 bis 615 PS) abdeckt, nahm der Anteil der Motoren oberhalb 200 kW (272 PS) weiter zu.



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

## Verbesserte Aussichten für weltweiten Wirtschaftsaufschwung

In den ersten Monaten des Jahres 1984 hat sich die wirtschaftliche Situation in wichtigen Industrieländern weiter verbessert. Damit sind gute Voraussetzungen für eine Fortsetzung des Erholungsprozesses in der Weltwirtschaft gegeben.

Die insgesamt günstigen Aussichten für eine nachhaltige, stabile Aufwärtsentwicklung müssen vor dem Hintergrund einer Reihe von Risikofaktoren gesehen werden. Die hohen Budgetdefizite in den USA haben zwar zunächst die Wirtschaft stimuliert, doch ist zu befürchten, daß die unverändert hohen Realzinsen das Wachstum gefährden könnten und negative Rückwirkungen auf das internationale Währungsgefüge nicht ausbleiben. In zahlreichen Schwellen- und Entwicklungsländern übersteigt die Schuldenlast nach wie vor deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und zwingt zu einer scharfen Dämpfung der Einfuhr. Die politischen und militärischen Auseinandersetzungen am Persischen Golf bilden weitere Gefahrenherde für die Weltwirtschaft. Die Anzeichen mehren sich, daß bisher erreichte Fortschritte in der wirtschaftlichen Integration Europas aus nationalem Egoismus und politischer Handlungsunfähigkeit aufs Spiel gesetzt werden. In einigen Industriestaaten, die aufgrund innerer Struktur- und Anpassungsprobleme am weltwirtschaftlichen Aufschwung nicht oder nur in geringem Umfang teilhaben, wird der Ruf nach protektionistischer Marktabschirmung und dirigistischen Eingriffen lauter, weil von ihnen kurzfristig politisch vorzeigbare Erfolge erhofft werden. Strukturelle Fehlentwicklungen werden dadurch aber nicht

verhindert, sondern nur vorübergehend verdeckt und eine nachhaltige Sanierung erschwert.

## Deutsche Wirtschaft ist auf internationale Wettbewerbsfähigkeit angewiesen

In der deutschen Wirtschaft ist die Zuversicht gewachsen, daß sich die Konjunkturerholung beschleunigen wird. Die erfolgreichen Bemühungen, den Anstieg der öffentlichen Ausgaben zu bremsen und die hohen Haushaltsdefizite zu verringern, haben wesentlich dazu beigetragen, das Vertrauen von Konsumenten und Investoren wieder zu stärken. Dies zeigt sich nun auch in den gestiegenen Ausrüstungsinvestitionen. Die Auslandsbestellungen haben weiter zugenommen, vorwiegend aus den Regionen, in denen die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exporteure durch die günstige Währungsentwicklung gegenüber dem US-Dollar und dem japanischen Yen gestützt wird. Mit der erkennbaren Tendenz zur Höherbewertung der D-Mark werden die Wettbewerbsbedingungen für deutsche Produkte auf dem Weltmarkt wieder härter. Andererseits hilft uns eine starke D-Mark, die mühsam errungenen Stabilitätserfolge zu verteidigen.

Zur Aufrechterhaltung der internationalen Konkurrenzfähigkeit der deutschen Wirtschaft kommt es vor allem auf die innere Preis- und Kostenstabilität an. Eine starke Zunahme der Lohnkosten durch Arbeitszeitverkürzung würde die Wettbewerbssituation der deutschen Unternehmen zwangsläufig erheblich verschlechtern. Die längerfristige Konsequenz wäre daher nicht die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, sondern die Gefährdung vorhan-

dener. Grundsätzlich sollte jedoch auch die Arbeitszeit als dispositiver Faktor zur Lösung von Arbeitsmarktproblemen nicht ausgeklammert werden. Umverteilungen der Arbeit und der Arbeitszeit sind aber unter arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten nur zu vertreten, wenn sie in den Kosten beherrschbar sind und unsere im internationalen Vergleich ohnehin niedrige Nutzung der Anlagekapazitäten nicht noch weiter vermindern. Diesen Ansprüchen können am besten flexible, auf die Belange des einzelnen Betriebes und seiner Mitarbeiter sowie die örtliche Arbeitsmarktsituation zugeschnittene Regelungen genügen. Ein so stark mit der Weltwirtschaft verflochtenes Land wie die Bundesrepublik ginge ein hohes Beschäftigungsrisiko ein, würde es Vorschlägen folgen, die diesen Kriterien nicht gerecht werden.

## Pkw-Industrie verstärkt grenzüberschreitende Aktivitäten

Mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung haben sich auch die Marktbedingungen für die Pkw-Industrie weltweit verbessert. Kurzfristig wird die Nachfrage sogar deutlich über dem längerfristigen Wachstumstrend liegen; der in der vorausgegangenen Rezessionsphase aufgestaute Ersatzbedarf bringt zusätzliche Impulse. Dennoch werden auf längere Sicht die von einigen Herstellern bereits durchgeführten oder geplanten Kapazitätserweiterungen den Wettbewerb weiter verschärfen. Mit vielfältigen Beschränkungen des freien Marktzugangs - wie Einfuhrkontingentierungen, unterschiedlichen Bau- und Zulassungsvorschriften, steuerlichen Diskriminierungen - versuchen einzelne Länder, ihre nationalen Industrien vor starker Importkonkurrenz

und vor Beschäftigungsverlusten zu schützen.

Durch grenzüberschreitende Kooperationsvereinbarungen zwischen großen internationalen Pkw-Herstellern sollen Standort- und technologiebedingte Kostenvorteile genutzt und zugleich Marktpositionen und Arbeitsplätze im Lande gesichert werden. US-amerikanische Pkw-Unternehmen suchen die Kooperation mit japanischen Massenerstellern, um sich - nach teilweise erfolglosen eigenen Anstrengungen - auf diese Weise kurzfristig fehlendes Know-how bei kleineren und kompakteren Pkw zu verschaffen. Die japanischen Unternehmen wollen mit solchen Abkommen der Importkontingentierung in Nordamerika offensiv begegnen.

In Großbritannien ist die japanische Automobilindustrie bestrebt, Produktions- und Montagewerke für Personewagen aufzubauen. Sie will sich damit die Voraussetzungen schaffen, bisher nur begrenzt zugängliche europäische Märkte zu beliefern. Insbesondere die deutschen Pkw-Hersteller werden sich einem noch schärferen Kampf um Märkte und Marktanteile gegenübersehen. In den letzten Jahren waren sie von dem gemeinsamen Außenzoll der Europäischen Gemeinschaft wie durch zusätzliche, vor allem gegen japanische Fahrzeugimporte gerichtete mengenmäßige Beschränkungen in Italien, Frankreich und Großbritannien begünstigt.

Auf die Dauer ist auch diese neue Herausforderung nur über ein technisch und qualitativ überlegenes Produktangebot zu bestehen. Für hochwertige und anspruchsvolle Personewagen ist weltweit ein wachsendes Marktpotential vorhanden.

### Deutsche Pkw-Industrie: Diskussion um verschärfte Abgasgrenzwerte

Die deutsche Automobilindustrie hat sich in den vergangenen Jahren durch grundlegende Verbesserungen im Produktangebot eine im internationalen Vergleich starke Wettbewerbsposition erworben. In einer Vielzahl neuer und attraktiver Modelle sind große Fortschritte in Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verarbeitungsqualität verwirklicht worden. In der Umweltfreundlichkeit der Autos sind die deutschen Hersteller der Gesetzgebung weit voraus.

Wir respektieren die Absicht der Bundesregierung, die heute in den USA gültigen Abgasgrenzwerte, Meßverfahren und Fahrzyklen zu übernehmen. Die Unternehmen werden an ihrer Umsetzung entsprechend den derzeit gegebenen technischen Möglichkeiten kooperativ mitwirken. Diese geringeren Abgasgrenzwerte sind bei Fahrzeugen

*Raumgröße, vielseitige Verwendbarkeit und Qualität: Drei wesentliche Gründe, die für die Mercedes-Benz-T-Reihe sprechen.*

mit Otto-Motoren nur mit katalytischen Abgasreinigungsanlagen zu erreichen.

Für die Umstellung des gesamten Produktangebots auf Katalysator-Fahrzeuge benötigen die deutschen Hersteller eine Zeitspanne, die weit über das Jahr 1986 hinausgeht. Unabdingbare Voraussetzung für eine generelle Anwendung der Katalysatortechnik bei Beibehaltung der Verbrauchssparsamkeit ist die flächendeckende Verfügbarkeit von unverbleitem Superbenzin in ganz Europa. Einige europäische Nachbarländer stehen der Einführung von solchem Kraftstoff jedoch ablehnend gegenüber, zum Teil auch wegen der damit verbundenen volkswirtschaftlichen Belastungen.

Die drastische Reduzierung der Abgasgrenzwerte muß europaweit einheitlich erfolgen. Andernfalls wären dirigistische Eingriffe im grenzüberschreitenden Pkw-Geschäft zu befürchten. Dies würde die Beschäftigung der exportabhängigen deutschen Pkw-Industrie erheblich gefährden.

Die Automobilindustrie weist aber nachdrücklich darauf hin, daß es sehr



viel schneller wirkende und kostengünstigere Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemission bei Automobilen gibt. Hierzu gehören die regelmäßige Überprüfung und Regulierung der bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, aber auch der verstärkte Einsatz von Diesel-Motoren.

### Tempolimit ist kein geeignetes Instrument zur Verringerung der Schadstoffemission

In Verbindung mit der Umweltdiskussion ist erneut der Ruf nach einem generellen Tempolimit auf Autobahnen laut geworden, und zwar unter Hinweis auf einen Anstieg der Stickoxidemission ( $\text{NO}_x$ ) bei zunehmender Geschwindigkeit. Die mögliche Verminderung der Emissionen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei vielfach erheblich überschätzt. Nach vorliegenden Untersuchungen geht eine durch ein Tempolimit erreichbare Reduzierung des  $\text{NO}_x$ -Ausstoßes nur auf Kosten einer stärkeren Emission von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid, die in der Summe sogar überwiegen dürfte. Weder für die eine noch für die andere Emission kann bisher hinreichend zuverlässig beurteilt werden, welche Umweltwirkungen bestehen.

Außerdem liegen statistischen Erhebungen zufolge die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Autobahnen bei freier Fahrt nur wenig höher als bei einem Tempolimit von 100 km/h. Bei Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen würden voraussichtlich Fahrleistungen auf das bereits überfüllte nachgeordnete Straßennetz verlagert. Unter Sicherheitsaspekten wäre dies zweifellos nachteilig, denn Autobahnen sind - bezogen auf



*Mercedes-Benz-Lkw:  
Maßgeschneidert für jede Transportaufgabe -  
in Betreuung so gut wie in Technik.*

die Transportleistung - im Vergleich zu Landstraßen weitaus sicherer. Die Behandlung des Themas Auto und Umwelt darf auf keinen Fall dazu führen, daß andere wichtige Entwicklungsziele, vor allem die Sicherheit im Straßenverkehr, vernachlässigt werden.

Diese Diskussionen verunsichern die Käufer, was bereits im Marktgeschehen spürbar wird. Klare und realisierbare Orientierungsdaten der politischen Entscheidungsträger wären notwendig. Unabhängig von neuen, schärferen Abgasvorschriften ist für unsere heuti-

gen Fahrzeuge sichergestellt, daß sie noch weit über das Jahr 2000 hinaus uneingeschränkt betrieben werden können.

### Daimler-Benz: 1984 deutliches Wachstum im Pkw-Bereich

Die gute Auftragssituation für Mercedes-Benz-Personenwagen im In- und Ausland sichert auch 1984 die volle Auslastung unserer - erweiterten - Kapazitäten. Nach Anlauf des 190er im Werk Bremen werden Produktion und Absatz auf deutlich über 500.000 Pkw ansteigen. Der anhaltende Nachfragetrend zum hochwertigen und wirtschaftlichen Fahrzeug kommt unserem auf Spitzentechnik und

Spitzenqualität ausgerichteten Pkw-Programm entgegen. Dem gestiegenen Sicherheitsbewußtsein der Kunden können wir mit unserem umfassenden Angebot Rechnung tragen. Das elektronisch gesteuerte Antiblockiersystem (ABS) ist ein wichtiger Beitrag auf dem Gebiet der aktiven Fahrzeugsicherheit. Die passive Sicherheit haben wir mit der Entwicklung von Airbag und Gurtstraffer entscheidend verbessert. Wir sind heute weltweit der einzige Hersteller, der diese Rückhaltesysteme, die den Insassen die bestmögliche Sicherheit gewährleisten, in allen Modellen anbietet.

Die Ergänzung unseres Dieselangebots um den 190 D leitet durch eine

*Für jeden Einsatzzweck der geeignete Lastkraftwagen. Mercedes-Benz bietet insgesamt über 200 Grundtypen mit mehr als 2800 Modellvarianten an.*

Vielzahl von Innovationen eine neue Ära des Dieselfahrens ein. Seine Gesamtkonzeption mit einer optimalen Verbindung von Verbrauchssparsamkeit und Umweltfreundlichkeit sowie einer bisher bei Dieselfahrzeugen nicht gekannten Geräuscharmheit hat bereits viele Käufer überzeugt.

In der Abgasfrage haben wir uns im Interesse unserer Kunden für einen klaren Weg entschieden: Seit Januar 1984 bieten wir nur noch Personenwagen an, die der Regelung ECE 15/04 entsprechen. Unabhängig vom Inkrafttreten einer gesetzlichen Vorschrift können wir schon heute in der Bundesrepublik die Modelle 380 SE und 230 E mit katalytischen Abgasreinigungsanlagen liefern; ab Mitte des Jahres 1984 wird das Modell 190 E hinzukommen. Allerdings stehen für solche Fahrzeuge bisher noch kaum Tankstellen mit unverbleitem Kraftstoff zur Verfügung.

Wir haben diese Maßnahmen ohne gesetzlichen Zwang ergriffen, obwohl die Auswirkungen von Abgasschadstoffen auf die Umwelt keineswegs wissenschaftlich hinreichend erforscht sind. Wir selbst beteiligen uns intensiv an Programmen zur Aufdeckung von Ursachen für die Waldschäden, für die es zwar viele Vermutungen, aber nach wie vor keine befriedigenden Erklärungen gibt.

Auch in Zukunft werden wir weiteres qualitatives Wachstum anstreben. Unsere Neuentwicklungen sind wie bisher auf echten technischen Fortschritt ausgerichtet, der dem Kunden einen klar erkennbaren zusätzlichen Nutzen bringt. In der Produkt- und Modellpolitik gilt unsere besondere Aufmerksamkeit neben der Sicherheit auch der Energieeinsparung und Umweltfreundlichkeit. Unverändert im Mittelpunkt stehen darüber hinaus die Eigenschaften, denen der Mercedes seinen Ruf verdankt:



konstruktive Ausgewogenheit, Qualität und ausgereifte Technik, Fahrkomfort, Werterhaltung und Langlebigkeit der Fahrzeuge. Unser Ziel bleibt, Produkte mit hohem Gebrauchsnutzen anzubieten, in denen sinnvoller technischer Fortschritt konsequent verwirklicht ist.

### Verschärfter Wettbewerb in den Nutzfahrzeugmärkten

Die Situation in den internationalen Nutzfahrzeugmärkten ist weiterhin durch einen harten Kampf um Marktanteile gekennzeichnet. Auf der Angebotsseite stehen hohe betriebsbereite Kapazitäten einer weltweit geringeren Nachfrage gegenüber. Überdies disponiert der Nutzfahrzeugkäufer zunehmend vorsichtiger und ist in der Beurteilung der Kosten-Nutzen-Relation noch kritischer geworden. Auf der Herstellerseite wird das standortbedingte Kostenbild zusätzlich durch eine Vielzahl sehr unterschiedlicher nationaler Bau- und Zulassungsbestimmungen beeinträchtigt.

Langfristig ist jedoch mit einem wieder wachsenden Marktpotential zu rechnen. Die modernen Wirtschaftsstrukturen der Industrieländer sind - nach allen externen Prognosen - in noch weiter steigendem Maße auf das Transportmittel Nutzfahrzeug angewiesen. In den Entwicklungs- und Schwellenländern wäre ohne den Lkw weiterer wirtschaftlicher und sozialer Aufbau undenkbar. Hier fehlt es derzeit vor allem an den finanziellen Voraussetzungen. Bei einer Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird der weltweit große Bedarf an Nutzfahrzeugen sich wieder in entsprechende Nachfrage umsetzen.

Für die deutsche Nutzfahrzeugindustrie wird 1984 der Inlandsabsatz



*Mercedes-Benz-Lkw können mit allen heute gebräuchlichen Sonderaufbauten geliefert werden.*

*In Zusammenarbeit mit bekannten Aufbauherstellern liefert Mercedes-Benz vielseitig verwendbare Kommunal- und Feuerwehrfahrzeuge.*



mit der verbesserten Investitionsgüterkonjunktur voraussichtlich etwas zunehmen. Allerdings ist mit einem weiteren Vordringen ausländischer Anbieter zu rechnen, die insbesondere bei technologisch einfachen Fahrzeugen der leichten Gewichtsklasse Preisvorteile haben; dies gilt vor allem für die japanischen Wettbewerber.

Im Export zeichnet sich nur bei den leichten Nutzfahrzeugen eine gewisse Nachfragebelebung ab. Die Ausfuhr von Lkw der Klasse ab 6 t wird dagegen 1984 auf einem niedrigen Niveau verharren. Die westeuropäischen Märkte haben sich zunehmend zum Mittelpunkt des Wettbewerbs der Nutzfahrzeug-Hersteller entwickelt, seitdem die Lkw-Nachfrage aus Übersee, vor allem aus dem OPEC-Raum, rückläufig ist. Die Aussichten auf eine allmähliche Erholung der Ausfuhr sind hier durch zahlreiche Risiken überschattet.



Für weltweiten Einsatz entwickelt:  
Mercedes-Benz 2636 S/6 x 4.  
Fernverkehrs-Sattelschlepper mit dem neuen  
261 kW (355 PS) Saugmotor.

### Daimler-Benz: 1984 anhaltend schwieriges Nutzfahrzeuggeschäft

Die anhaltende Schwäche der Nutzfahrzeugmärkte in Übersee sowie die unsicheren Perspektiven in den westeuropäischen Ländern werden auch den Absatz von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen beeinträchtigen. Selbst bei einer Fortsetzung des positiven Geschäftsverlaufs im Inland rechnen wir nicht damit, den Rückgang der Exporte in den OPEC-Raum völlig ausgleichen zu können. Wir haben daher unser Produktionsprogramm - insbesondere bei den Wörther Schwer-Lkw - nochmals leicht zurückgenommen.

Bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften Mercedes-Benz Argentina und Mercedes-Benz do Brasil erwarten wir einen Produktionszuwachs, allerdings ausgehend von einem

in den Vorjahren stark abgesenkten Niveau. Auf dem US-amerikanischen Lkw-Markt ist es das Ziel unserer Konzerngesellschaft Freightliner, die 1983 erreichte Position bei einer insgesamt stärker anziehenden Nachfrage nach schweren Lkw weiter auszubauen.

Mit unserem breiten und wettbewerbsstarken Nutzfahrzeugprogramm bieten wir für alle Transportaufgaben eine maßgeschneiderte Lösung; unser Angebot reicht vom Transporter ab 2 t bis zur Schwerstzugmaschine für Einsätze bis zu 200 t Gesamtgewicht. Innerhalb dieser Palette besteht eine Vielzahl von Kombinationsmöglichkeiten aus Grundbaumustern und Sonderausführungen. Die Fertigung im Baukastensystem ermöglicht kundenorientierte, kostengünstige Serien ohne Beeinträchtigung der technischen Leistungsfähigkeit. Auf dieser Basis werden wir unser Nutzfahrzeugprogramm konsequent weiterentwickeln. Die Fahrzeuge unserer mit großer Resonanz in der Presse wie auch bei den Kunden im Frühjahr 1984 vorgestellten und in den Markt eingeführten neuen leichten

Wörther Lkw-Klasse sind hierfür ein überzeugendes Beispiel.

Zu Beginn des Jahres 1984 haben wir unsere Tochtergesellschaft Euclid, Inc., Cleveland, USA, an das US-amerikanische Baumaschinenunternehmen Clark Equipment Company verkauft. Damit wurde den seit 1980 aufgetretenen drastischen Strukturveränderungen im Baumaschinenmarkt und im internationalen Wettbewerb Rechnung getragen.

### Fortsetzung des mittelfristigen Investitionsprogramms

Für 1984 ist wieder ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa 3 Mrd. DM vorgesehen. Schwerpunkt bleibt der Pkw-Bereich. Nach dem Abschluß der Neuordnung unserer Werke gehen wir in unserer mittelfristigen Planung ab 1985 von einem allmählichen Rückgang der Investitionen aus. Im Pkw- ebenso wie im Nutzfahrzeugbereich wird unsere Investitionstätigkeit der Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit sowie der Verbesserung und Ergän-

*Kaum eine Transportaufgabe ist wie die andere. Deshalb bieten Mercedes-Benz-Transporter vielfältige Aufbauten, Fahrerhäuser, Radstände und Türkombinationen.*



zung unserer Programme dienen. Durch neue Technologien und moderne Anlagentechniken werden wir die Produktivität und Flexibilität in der Fertigung kontinuierlich steigern.

### **Kontinuierliche und stabile Unternehmensentwicklung**

Daimler-Benz wird an der bewährten Unternehmenskonzeption der Kontinuität und Stabilität festhalten. Auf der Basis einer umfassenden Forschungs- und Entwicklungsarbeit werden wir auch künftig technischen Fortschritt in unseren Produkten wirtschaftlich sinnvoll verwirklichen. Mit einem qualitativ hochwertigen Gesamtangebot - bestehend aus Produkt sowie dem weiten Feld der Dienstleistung und Betreuung - werben wir auch künftig um das Vertrauen unserer Kunden. Wir wollen damit keineswegs nur einmal errungenen Erfolg bewahren, sondern uns auch neue Aktionsräume erschließen. Diese Unternehmensstrategie hat auf der Pkw-Seite in der Erweiterung unseres Programms um die Kompaktklasse und auf der Nutzfahrzeug-Seite durch die neuen leichten Wörther Lkw in besonderem Maße ihren Niederschlag gefunden.

Wir vertrauen auch in Zukunft auf die Qualifikation und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter und auf eine in vielen Jahrzehnten erworbene Erfahrung. Ein solides finanzielles Fundament gibt uns den nötigen Rückhalt, um im ständigen Bemühen um die beste Lösung den guten Ruf unserer Fahrzeuge immer wieder neu zu rechtfertigen.

*Mercedes-Benz-Omnibusse gibt es für den Ausflugs-, Reise- und Fernreiseverkehr sowie für den Liniendienst mit einem Platzangebot für 8 bis 189 Personen.*

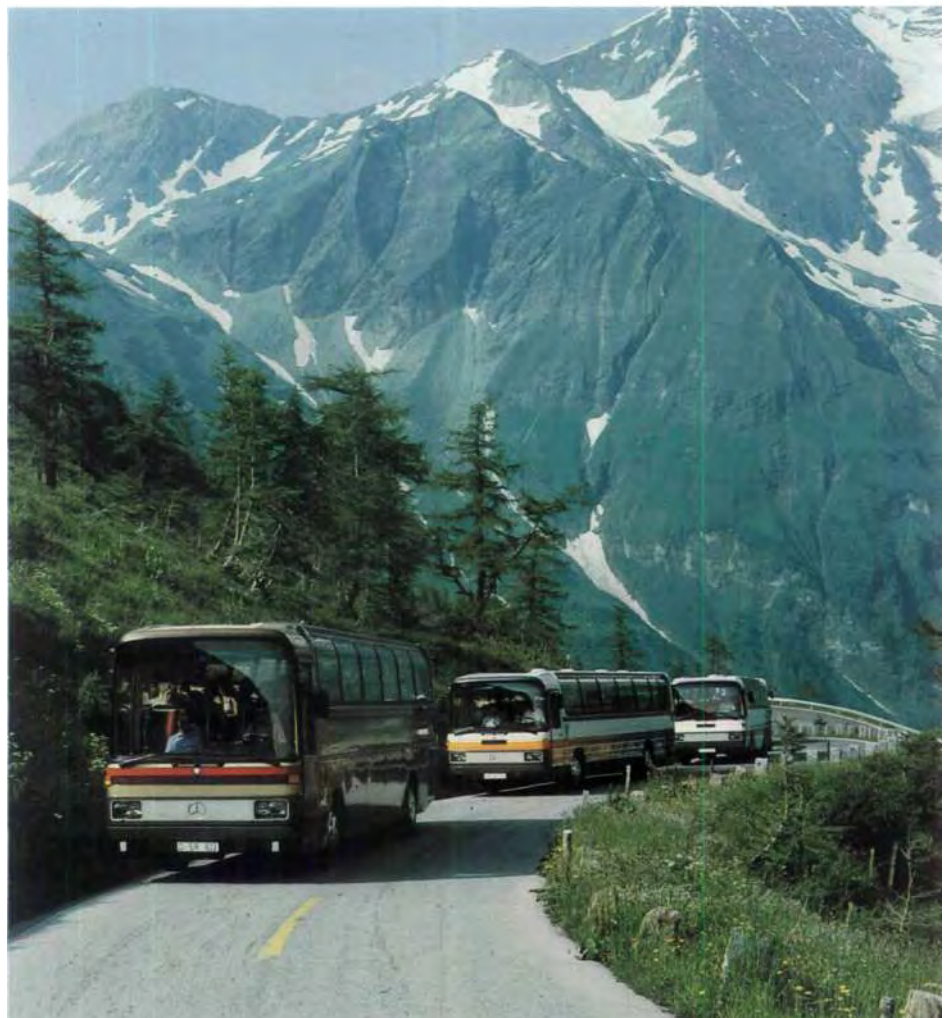
### **Daimler-Benz: Entwicklung in den ersten drei Monaten 1984**

In den ersten drei Monaten 1984 hat Daimler-Benz die Pkw-Produktion um 9,5 % auf 132.000 Fahrzeuge gesteigert. Im Nutzfahrzeug-Bereich wurden im Inland 41.000 (i.V. 42.700) Fahrzeuge und zusätzlich 7.000 (i.V. 6.000) Fahrzeugsätze für die Auslandsproduktion von Mercedes-Nutzfahrzeugen her-

gestellt. Die Produktion in unseren Auslandswerken in Süd- und Nordamerika sowie in Spanien erhöhte sich auf 15.000 (i.V. 10.300) Nutzfahrzeuge.

Der Konzernumsatz stieg im ersten Quartal 1984 um 5 % auf 10,0 Mrd. DM, der Umsatz der Daimler-Benz AG allein um 3 % auf 8,2 Mrd. DM.

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

Nach den beiden Ölpreiskrisen der 70er Jahre war es ein vorrangiges Forschungs- und Entwicklungsziel, den Kraftstoffverbrauch der Automobile zu vermindern. Zu Beginn der 80er Jahre rückte dann die Umweltschonung, insbesondere durch verringerte Abgasemission, als Aufgabe politisch in den Vordergrund. Daimler-Benz hatte beiden Gesichtspunkten mit einem breitgefächerten Forschungs- und Entwicklungsprogramm schon sehr frühzeitig Rechnung getragen, ohne dabei die »klassischen« Mercedes-Eigenschaften - wie Sicherheit, Transportgüte, Qualität, Lebensdauer und Komfort - zu vernachlässigen. Schon seit Anfang 1984 erfüllen alle unsere Personenwagen die Grenzwerte, welche die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa erst ab Oktober 1986 vorsieht (ECE 15/04). Wir arbeiten für die europäischen Märkte intensiv an der Entwicklung von Fahrzeugen mit Katalysatoranlagen und an Motoren für unverbleites Superbenzin.

### 1,5 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Zur Weiterentwicklung unserer Fahrzeugprogramme und für deren Anpassung an die sich ständig ändernden Rahmenbedingungen haben wir unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Berichtsjahr weiter auf rd. 1,5 Mrd. DM erhöht. Darüber hinaus wurden für den Ausbau unserer Versuchs- und Prüfeinrichtungen und die hierfür erforderlichen Gebäude 137 Mill. DM investiert. Mehr als 10.000 Mitarbeiter arbeiten in den Konstruktions- und Versuchsbereichen an der Verbesserung, Erweiterung und Erneue-

erung unserer Produktpalette und damit an der Zukunftssicherung unseres Unternehmens.

In den Konstruktionsbereichen haben wir weitere Arbeitsplätze eingerichtet, an denen wir mit Unterstützung eines Rechners konstruieren (CAD). Entwurfskonstruktion mit Unterstützung des Rechners entlastet den Konstrukteur von aufwendiger und zeitraubender Zeichenarbeit und schafft Zeit für neue Ideen und gedankliche Arbeit. Das Ergebnis sind hinsichtlich Funktion und Kosten optimierte Bauteile und Gesamtsysteme. Der durchgängige Datenfluß von der Konstruktion zur Fertigung wird möglich, verbessert die Qualität und erhöht gleichzeitig die Produktivität. Vor überhöhten Erwartungen im Hinblick auf wesentlich kürzere Entwicklungszeiten müssen wir allerdings warnen.

### Nationale Alleingänge behindern Harmonisierung der Bau- und Zulassungsvorschriften

Als dringend notwendig erachten wir die Harmonisierung der von Land zu Land unterschiedlichen Bau- und Zulassungsvorschriften; hier wurden zum Schaden aller auch 1983 keine Fortschritte erzielt. Im Gegenteil, neue nationale Alleingänge haben dieses wichtige Ziel in noch weitere Ferne gerückt. In steigendem Umfang werden aber wegen unterschiedlicher internationaler Anforderungen Entwicklungskapazitäten gebunden. Die Folge sind unnötige Verteuerungen, Verkürzungen des Angebots und protektionistische Hemmnisse zum Nachteil der Verbraucher.

Nach den Schweizer Abgas- und Geräuschregelungen, die im Jahre 1982

in Kraft traten, sind für 1983 vor allem die aus der Diskussion um die Ursachen der Waldschäden abgeleiteten Gesetzesinitiativen der Bundesregierung zu nennen, die von 1986 an erneut geänderte Rahmenbedingungen schaffen sollen. Durch derartige nationale Sonderregelungen wird sich jedoch die Umweltbelastung kaum spürbar reduzieren lassen, da etwa die Hälfte der gesamten Schadstoffe in der Bundesrepublik von jenseits der Grenzen kommt. Nachhaltige Verbesserungen sind daher nur von einheitlichen europaweiten Regelungen zu erwarten.

### Deutsche Automobilindustrie - Fortschritte im Umweltschutz erreicht

Die deutsche Automobilindustrie hatte bereits 1981 dem Bundesinnenminister zugesagt, den Schadstoffausstoß bei neuen Modellen mit Otto-Motor vorzeitig und freiwillig auf die Grenzwerte der ECE-Regelung 15/04 zu vermindern. Trotzdem soll gleichzeitig die Zusage erfüllt werden, bis 1985 den Kraftstoffverbrauch gegenüber 1978 um 15 % zu verringern. Eine deutlich darüber hinausgehende Absenkung der Schadstoffe, wie sie mit der Übernahme der in den USA gültigen Abgasgrenzwerte und Meßverfahren nunmehr von der Bundesregierung bereits ab 1986 beabsichtigt ist, läßt sich bei Fahrzeugen mit Otto-Motor nach dem derzeitigen Stand der Technik jedoch nur mit einer katalytischen Abgasreinigungsanlage erreichen. Deren Einsatz erfordert unverbleites Benzin und erhöht den Kraftstoffverbrauch. Fahrzeuge mit Diesel-Motor liegen mit ihren Abgaswerten ohne zusätzliche Maßnahmen unter den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Grenzen.

Die deutschen Automobilhersteller haben klargestellt, daß es ihnen nicht möglich ist, innerhalb von nur zwei Jahren ihr gesamtes Angebot an Benzinfahrzeugen auf die strengeren Grenzwerte umzustellen. Hierzu bedarf es aus technischen, wirtschaftlichen und europarechtlichen Gründen eines längeren Übergangszeitraums. Während dieser Zeit sollte es erlaubt sein, Fahrzeuge, welche die verschärften Grenzwerte bereits erfüllen, parallel mit solchen anzubieten, die diesen Vorschriften noch nicht entsprechen. Anreize, z.B. in Form finanzieller Erleichterungen - auch für die umweltfreundlichen Dieselfahrzeuge - wären ein marktkonformes Mittel, um die Käufer zum Erwerb der in Anschaffung und Betrieb teureren Katalysator-Autos zu veranlassen. Auf jeden Fall muß gewährleistet sein, daß ab 1986 europaweit unverbleiter Superkraftstoff angeboten wird. Denn nur dann werden wir in der Motorentechnik das mit hoher Energieausnutzung arbeitende Hochverdichtungskonzept, mit dem die deutsche Automobilindustrie eine weltweit führende Position einnimmt, auch in Zukunft anwenden können.

### **Daimler-Benz intensiviert Aktivitäten auf dem Gebiet des Umweltschutzes**

Daimler-Benz hat zusammen mit der Universität Stuttgart, der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg in Karlsruhe sowie der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg in Freiburg ein gemeinsames Forschungsprojekt begonnen, das die Ursachen des Waldsterbens untersucht. Nur deren genaue Kenntnis erlaubt zielgerichtete Maßnahmen, die dann auch sichtbare Erfolge in der Umweltentlastung bringen werden.

### **Neues Abgasmeßzentrum in Betrieb genommen**

Im Berichtsjahr haben wir unser neues Abgasmeßzentrum in Untertürkheim in Betrieb genommen; für Gebäude und Einrichtungen wurden insgesamt 80 Mill. DM investiert. In diesem Meßzentrum können gleichzeitig auf elf durch Prozeßrechner gesteuerten Rol-

*Im Abgasmeßzentrum Untertürkheim wird mit modernster Meßtechnik den komplexen Zusammenhängen von Fahrzeugbetrieb und Schadstoffemission nachgespürt.*



lenprüfständen Untersuchungen durchgeführt werden. Die elektronisch erfaßten Meßwerte werden am Bildschirm ausgewertet; bis zu sieben Komponenten des Abgases sind sofort darstellbar. Nach ihrer Auswertung im Rechner können die Meßergebnisse automatisch aufgezeichnet werden.

Neben diesen Abgas-Messungen im Rahmen der Weiterentwicklung überprüfen wir ständig die Pkw der laufenden Serie. Außerdem werden unter Aufsicht der lokalen Abnahmebehörden in den USA (Ann Arbor, Los Angeles, Denver) und in Melbourne, Australien, die bereits ausgelieferten Fahrzeuge einer nochmaligen Überprüfung unterzogen. Unser jährlicher Entwicklungsaufwand für umweltentlastende Maßnahmen an Motoren beträgt rd. 300 Mill. DM, das sind etwa 20 % unseres gesamten Entwicklungsbudgets.

### **Weitere Erfolge bei der Geräuschreduzierung erreicht**

In einem gemeinsam mit dem Umweltbundesamt durchgeführten Forschungsvorhaben über die technischen Möglichkeiten zur Verringerung der Außengeräusche von Kraftfahrzeugen haben wir in den letzten Jahren Nutzfahrzeuge wie auch Personenwagen vorgestellt, an denen für die Serienfertigung geeignete geräuschdämmende Maßnahmen erfolgreich verwirklicht worden sind. Zwangsläufig werden dadurch Funktion, Gewicht und Preis der Fahrzeuge nachteilig beeinflusst; daher haben wir die Akzeptanz solcher Fahrzeuge bei ausgewählten Kunden im praktischen Einsatz getestet. Bisher hat sich die Geräuschdämmung nur bei Stadtomnibussen weitgehend durchgesetzt.



*Bisher weltweit einmaliges Verfahren zur isolierten Messung von Außengeräuschen. Der Daimler-Benz-Prüfstand - entwickelt in Zusammenarbeit mit der TH Aachen - erlaubt die objektive Vergleichbarkeit von Geräuschen und damit die gezielte Reduzierung erkannter Geräuschquellen.*

Ein wesentlicher Fortschritt ist uns durch die Motorkapselung beim 190 D gelungen, der sich in seinem Geräuschverhalten von den bisher auf dem Markt angebotenen Diesel-Pkw sehr positiv abhebt.

#### **Bau der Prüf- und Meßstrecke in Boxberg verzögert sich**

Der Markterfolg unserer Produkte und damit auch die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter können langfristig nur gesichert werden, wenn uns geeignete Prüf- und Meßstrecken zur Verfügung stehen. Wir benötigen diese zur Erprobung unserer Fahrzeuge und deren Komponenten, aber auch zum Nach-

weis der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften. Sowohl die Meß- als auch die Testfahrten erfordern Fahrmanöver, die sich schon allein aus Sicherheitsgründen im öffentlichen Straßenverkehr nicht durchführen lassen. Jederzeit reproduzierbare Versuchsergebnisse sind unerlässlich, um die Erfüllung der von Land zu Land unterschiedlichen Umwelt- und Zulassungsbestimmungen nachweisen zu können. Lösen wir diese Aufgaben nicht, laufen wir Gefahr, wichtige Auslandsmärkte zu verlieren.

Obwohl wir im strukturschwachen Raum Boxberg im Main-Tauber-Kreis ausreichend Gelände für eine Teststrecke erworben haben, konnten wir bisher nicht mit dem Bau beginnen. Der massive Widerstand der Gegner dieses Projektes erlaubt es bislang nicht, einen Terminplan für die Realisierung aufzustellen. Zur Zeit sind zwei Verfahren vor den Verwaltungsgerichten anhängig, deren Entscheidungstermine sich im Augenblick aber noch

nicht abzeichnen. Wir beabsichtigen, unmittelbar nach Vorliegen der vielfältigen Voraussetzungen mit dem Bau der Anlage anzufangen.

#### **Pkw-Programm: Erweiterung in der Kompaktklasse**

Anlässlich der IAA 1983 haben wir eine besonders sportliche Variante unserer Baureihe 190, den Sechszehventiler 190 E 2.3-16, vorgestellt. Sein Hochleistungstriebwerk ist eine Weiterentwicklung unserer 4-Zylinder-Benzinmotoren-Baureihe. Die Leistungssteigerung wurde im wesentlichen durch den neu entwickelten Leichtmetallzylinderkopf mit zwei oberliegenden Nockenwellen und 16 Ventilen erzielt. Das Fahrwerk entspricht dem technischen Konzept der anderen 190er; Radführung, Federung, Stoßdämpfer, Bremsanlage, Räder und Reifen haben wir den deutlich höheren Fahrleistungen angepaßt. Eine Niveauregulierung an der Hinterachse hält - unabhängig vom Beladungszustand - die Fahrzeuglage zur Fahrbahn konstant. Der Vorstellung war eine intensive Dauerläuferprobung vorausgegangen: Fahrwerk und Antriebsaggregate mußten sich den hohen Beanspruchungen gewachsen zeigen. Während der Testserie haben unsere Versuchsfahrer insgesamt drei neue Langstrecken-Weltrekorde über 25.000 km, 25.000 Meilen und 50.000 km aufgestellt.

Als weitere Ergänzung unserer Kompaktklasse haben wir den 190 D vorgestellt. Der von Grund auf neu entwickelte Diesel-Motor erfüllt hinsichtlich Verbrauch, Leistung, Gewicht und Funktion, aber auch in seinen Abgaswerten und der deutlich verringerten Geräuschabstrahlung die Erwartungen und stren-

geren Maßstäbe, die an ein modernes Automobil gestellt werden. Der 190 D ist das erste Fahrzeug, dessen Triebwerk serienmäßig mit einer fahrzeuggetragenen Kapsel umgeben ist. Sowohl im Leerlauf als auch im Fahrbetrieb konnten Außengeräusche erzielt werden, die das bisher erreichte Niveau bei Diesel-Pkw deutlich unterschreiten.

### Elektronische Informationssysteme für den Kraftfahrer

Ein Optimum an Informationen für den Fahrer bieten die auf der IAA vorgestellten elektronischen Systeme: Reiserechner sowie Routen- und Navigationsrechner und Eco-Meter. Der Reiserechner ist seit Frühjahr 1984 in unserer S-Klasse als Sonderausstattung zu erwerben; Routen- und Navigationsrechner sollen folgen. In ihrer Kombination helfen beide Geräte dem Fahrer, sich auf Fernstraßen zu orientieren, auf Verkehrsstörungsmeldungen schnell zu reagieren und Ziele in einer unbekanntem Stadt ohne Umwege zu erreichen. Der Eco-Meter gibt dem Fahrer die Empfehlung, in den für Verbrauch und Fahrleistung optimal geeigneten Gang zu schalten und leistet so seinen Beitrag zum wirtschaftlichen Fahren.

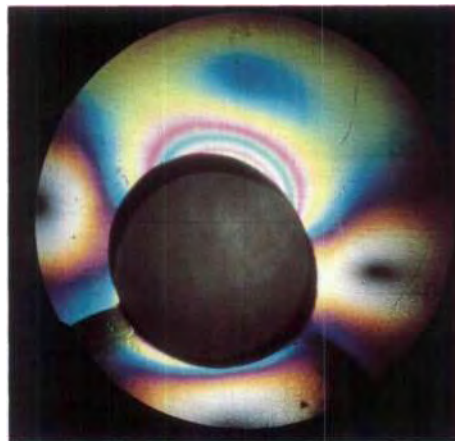
### Erweitertes Nutzfahrzeugprogramm

Als größter Lkw-Hersteller verfügen wir über eine Produktpalette, die in allen Gewichtsklassen das für jeden Einsatzzweck maßgeschneiderte Fahrzeug bereithält.

Mit der Schwerlastzugmaschine 3850 A bzw. AS/6x6 haben wir unser Lkw-Angebot um ein besonders leistungsstarkes Fahrzeug mit 368 kW (500 PS) und einem Drehmoment von



*Es geht um die Optimierung von Bauteilen hinsichtlich Gewicht und Festigkeit. Mit Hilfe digitaler Bildverarbeitung und eigener Programm Systeme können Varianten schneller entwickelt und ausgewählt werden.*



*Kunststoffmodelle und räumliche Spannungsoptik helfen bei der Entwicklung von Leichtbau-Konstruktionen. Hier die Vorkammeröffnung eines Zylinderkopfmodells in polarisiertem Licht, das Spannungsverlauf und Stellen mit überhöhter Beanspruchung sichtbar macht.*

2.000 Newtonmeter für Lastzuggewichte auch über 200 Tonnen erweitert. Der 10-Zylinder-Turbomotor stammt aus unserer Reihe großvolumiger V-Motoren, die es uns ermöglichen, für jeden gewünschten Einsatz die geeignete Motorleistung anzubieten.

### Neue Generation mittlerer Lastkraftwagen

Im Frühjahr 1984 haben wir unsere neuen Nutzfahrzeuge der leichten Wörther Lkw-Klasse mit Gesamtgewichten zwischen 6,5 und 11 t der Presse mit sehr positivem Echo präsentiert und in den Markt eingeführt. Mit diesen Fahrzeugen wird die außerordentlich erfolgreiche LP-Reihe abgelöst, die bis zu einem Viertel der Wörther Lkw-Produktion ausmachte. Die neue Baureihe entspricht in ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten den gestiegenen Ansprüchen. Mit den neuen Fahrzeugen führt Daimler-Benz in diesem Gewichtssegment modernste Fahrzeugtechnik im Markt ein. Die serienmäßige Servolenkung, eine Druckluftbremsanlage bereits ab 6,5 t Gesamtgewicht mit der Möglichkeit des Antiblockiersystems (ABS) und die erhebliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Kosten für Wartung und Reparatur verdeutlichen den Fortschritt.

Völlig neu entwickelt sind außerdem die Motoren der Baureihe 360, die in Saug-/Lader-Varianten den Leistungsbebereich von 66 bis 148 kW (90 bis 201 PS) abdecken. Mit den ebenfalls neuentwickelten Getrieben sowie günstigeren Achsauslegungen setzen diese Fahrzeuge für jede Einsatzart hinsichtlich Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch neue Maßstäbe.

Bei den Fahrerhäusern der »Neuen Generation« konnten wir mit Hilfe von Windleitkörpern Energieeinsparungen im Fernverkehr bis zu 15 % erzielen. Zur Verbrauchs- und Schadstoffabsenkung, aber auch zur Erhöhung der Betriebssicherheit soll in absehbarer Zeit eine elektronische Dieseleinspritzregelung im Markt eingeführt werden.

Unser Unimog-Programm haben wir 1983 um den U1250 erweitert. Das Fahrerhaus der mittleren MB-trac-Typen wurde nach ergonomischen Gesichtspunkten völlig neu gestaltet.

### **Neue Linienbusse für den öffentlichen Personennahverkehr**

Für den Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr haben wir als Nachfolger für die Standardlinienbusse O 305/O 305 G die Omnibusse O 405/O 405 G entwickelt und zur IAA vorgestellt. Die Resonanz auf die neuen standardisierten Linienbusse der zweiten Generation ist außerordentlich positiv. Die Fahrzeuge entsprechen in allen Belangen den Vorschriften des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) und werden nach gründlicher Erprobung im Herbst 1984 in Produktion gehen. In Essen ist das Projekt spurgeführter Omnibusse, ein Element unseres O-Bahn-Verkehrssystems, durch den Einsatz des Duo-Busses (Antrieb wahlweise mit Diesel- oder Elektro-Motor, elektrische Energie aus der Oberleitung) weitergeführt worden. Inzwischen wurde ein zusätzlicher Abschnitt der geplanten Strecke in Betrieb genommen. Auf dem bereits vorhandenen, den Bedürfnissen des Omnibusses angepaßten Gleiskörper der Straßenbahn fahren nunmehr 21 Spurbusse O 305 G, die seit 1980 zusammen mehr als 4,5 Millionen km störungsfrei zurückgelegt haben. In Adelaide/Australien wurde ein Streckenabschnitt von 2,4 km für die spurgeführte O-Bahn fertiggestellt, der vorerst der Schulung des Fahrpersonals dient. Das Projekt wird planmäßig fortgeführt. Die Auslieferung von insgesamt 90 bestellten Fahrgestellen O 305/O 305 G hat im Berichtsjahr begonnen.

### **Entwicklungsarbeiten bei Tochtergesellschaften im Ausland**

Bei der Mercedes-Benz do Brasil wurde die Entwicklung des O 370 abgeschlossen. Der neue Omnibus ist der erste aus einer Baureihe, die - ohne Anlehnung an bisherige Mercedes-Benz-Produkte - entsprechend den spezifischen brasilianischen Einsatzbedingungen entwickelt wurde.

Das Programm unserer US-amerikanischen Tochtergesellschaft Freightliner wird in mehreren Phasen überarbeitet, wobei unsere vor allem auf europäischen Märkten gewonnenen Erfahrungen einfließen werden. Als ersten Schritt haben wir im Februar ein stilistisch überarbeitetes Fahrerhaus mit verbesserter Innenausstattung im Markt eingeführt.

Für die Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon (NAW), Schweiz, wurde ein Vier-Achs-Lkw entwickelt, der

*Mercedes-Benz-O-Bahn in Essen. Spurgeführte Omnibusse (O 305 G) mit Diesel- und Elektroantrieb nutzen hier sowohl Trasse als auch Tunnel der bereits installierten Straßenbahn.*



sich auch für den Einsatz im Gelände eignet. Basis für die dortige Produktion sind die aus den Inlandswerken der Daimler-Benz AG bezogenen Fahrzeuge und Aggregate.

### **Forschungsgruppe Berlin**

Die Forschungsgruppe Berlin hat im Berichtsjahr das Daimler-Benz-Seminar Berlin unter das Thema »Transportabwicklung im Güternahverkehr - Probleme, Tendenzen, Lösungsansätze« gestellt. Die Referenten haben insbesondere die wachsende Bedeutung von Informationssystemen mit vielfältigen Konsequenzen für die Transportabwicklung herausgestellt. Darüber hinaus wurde deutlich, daß im Güternahverkehr stärker als bisher nach Lösungen gesucht werden muß, die psychologische Aspekte aller Beteiligten und nicht zuletzt des Fahrers berücksichtigen.

Im Werk Marienfelde ist das Gebäude für die Forschungsgruppe Berlin und den neuen Fahrsimulator bezogen worden; der Simulator hat seine erste Funktionserprobung bestanden. Zur Zeit wird das elektronische Bildsystem eingerichtet und der Aufbau komplettiert.

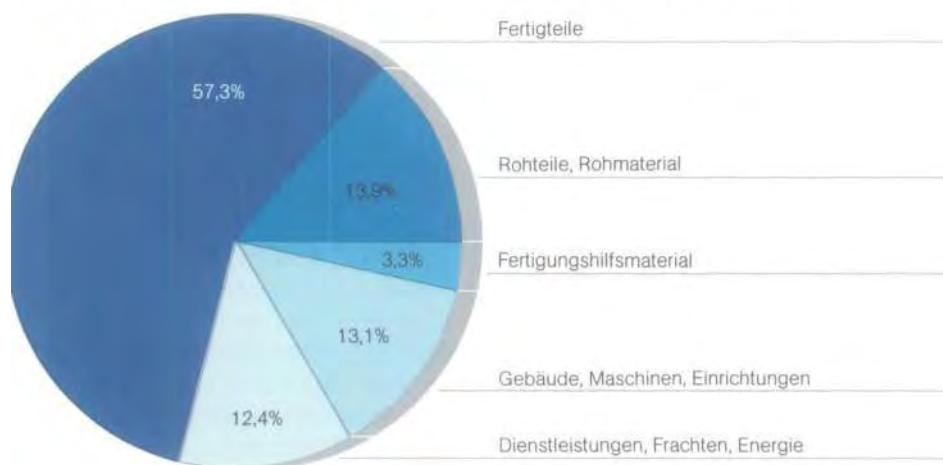
## Materialwirtschaft

Das Einkaufsvolumen von Daimler-Benz hat auch im Jahre 1983 den überwiegend mittelständischen Zulieferfirmen starke beschäftigungswirksame Impulse vermittelt. Im Konzern wurden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Investitionsgüter und Dienstleistungen im Wert von wieder über 23 Mrd. DM eingekauft. Allein die Auftragsvergabe der Daimler-Benz AG in Höhe von 18,7 (i. V. 18,5) Mrd. DM sichert mehr als 150.000 Arbeitsplätze bei Lieferanten, nicht eingerechnet die Vielzahl von Beschäftigten bei deren Vorlieferanten. In Anbetracht der volkswirtschaftlichen und sozialen Verantwortung, der sich insbesondere Großunternehmen stellen müssen, haben wir bei unseren Aufträgen besonderes Augenmerk auf die Beschäftigung von kleinen und mittleren Betrieben, sozialen Einrichtungen (wie z.B. Werkstätten für Behinderte) und Firmen in strukturschwachen Regionen gelegt. Im Rahmen unseres traditionell großen Engagements zur Unterstützung und Förderung der Berliner Wirtschaft konnte das Auftragsvolumen für Berliner Firmen erneut deutlich erhöht werden.

### Materialpreise weniger gestiegen als im Vorjahr

Die Materialpreise sind 1983 etwa entsprechend der allgemeinen Teuerungsrate gestiegen, allerdings ausgehend von der 1982 stark erhöhten Basis als Folge des damaligen Preisschubs im Stahlsektor. Der insgesamt verbesserten Kostensituation im Personal- und Energiebereich sowie bei den meisten Vormaterialien standen überdurchschnittliche Verteuerungen bei chemischen Erzeugnissen und

Einkaufsvolumen im Konzern: über 23 Milliarden DM im Jahre 1983



Kunststoffprodukten gegenüber. Der außerordentlich starke Anstieg der Weltmarktpreise für Aluminium im zweiten Halbjahr 1983 wird auch das laufende Jahr weiter belasten. Preisstabilisierend wirkten Maßnahmen unserer Lieferanten zur Erhöhung der Produktivität sowie - gemeinsam mit verschiedenen Bereichen unseres Hauses erarbeitete - wertanalytische Verbesserungen.

### Zukunftsorientierte Aktivitäten in allen Bereichen der Materialwirtschaft

Zur Bewältigung der ständig steigenden Marktanforderungen und im Hinblick auf die anspruchsvollen Zukunftsaufgaben haben alle Bereiche der Materialwirtschaft - Einkauf, Disposition und Materialverwaltung - ihre Aktivitäten konsequent fortgeführt, z.T. auch neue initiiert. Mit dem Ziel, auf den nationalen und internationalen Beschaffungsmärkten Risiken noch früher zu erkennen und Chancen noch besser nutzen zu können, haben wir ein umfassendes Programm zur Straffung unserer Einkaufsorganisation eingeleitet.

Die Erforschung der Beschaffungsmärkte wurde unter Einbeziehung der Auslandsbüros der Materialwirtschaft intensiviert. Kontaktpflege mit unseren Lieferanten und die Anbahnung neuer Geschäftsbeziehungen standen im Mittelpunkt mehrerer Veranstaltungen des Einkaufs. Entsprechend den Grundsätzen unserer Einkaufspolitik legen wir bei allen Aktivitäten Wert darauf, mit wettbewerbsfähigen in- und ausländischen Firmen eine auf Kontinuität und Langfristigkeit angelegte Zusammenarbeit aufzubauen.

Durch intensive Bemühungen der Bereiche Materialdisposition und -Verwaltung haben wir die durchschnittlichen Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erneut gesenkt. Schnellere Informationsverarbeitung und -Übermittlung haben hierzu ebenso beigetragen wie der konsequent verbesserte Materialfluß. So wurde 1983 damit begonnen, mit Lieferanten Informationen per Datenfernübertragung auszutauschen. Auch weiterhin werden wir gemeinsam mit unseren Lieferanten darauf hinwirken, durch höhere Flexibili-

tat bei der Materialversorgung insgesamt weniger Kapital zu binden und damit die Kostensituation und die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Im Zuge der Neueinrichtung bzw. Verlagerung von Fertigungen haben wir die Lagerorganisation und -technik in einigen Werken neu konzipiert. Hierbei wurden sowohl produkt- und anlieferungsspezifische Erfordernisse als auch neueste Erkenntnisse der Sicherheit und Arbeiterleichterung berücksichtigt. Durch die Standardisierung von Lagereinrichtungen und Transporthilfsmitteln konnte die Wirtschaftlichkeit in diesen Bereichen weiter erhöht werden.

Viele Beschaffungsmärkte unserer ausländischen Konzerngesellschaften

waren durch hohe Inflationsraten und Einfuhrrestriktionen infolge staatlicher Verschuldung gekennzeichnet. Hieraus ergaben sich Probleme für den Einkauf und die Disposition, die jedoch in der Regel gelöst werden konnten. Mit dazu beigetragen hat die Einführung moderner Informationssysteme.

#### **Gute Produktionsversorgung auf hohem Qualitätsniveau**

Leistungsbereitschaft und Zuverlässigkeit der Geschäftspartner, die für Daimler-Benz im In- und Ausland Güter und Dienstleistungen termingerecht und auf hohem Qualitätsniveau bereitgestellt haben, ermöglichten eine gute

Produktionsversorgung in allen Werken. Neuanläufe und Anpassungen der Fertigungsprogramme an die Erfordernisse unserer Absatzmärkte stellten wiederum hohe Ansprüche an die Flexibilität unserer Lieferanten. Die planmäßige Durchführung unseres umfassenden Investitionsprogramms war in starkem Maße auch von ihrer Einsatzbereitschaft abhängig.

Allen Zulieferfirmen, Spediteuren und Dienstleistungsbetrieben möchten wir dafür an dieser Stelle unseren Dank aussprechen.

*Raumsparende Lagerung von Halbzeugen im Werk Untertürkheim - insgesamt werden in unseren Werken rund 500 000 t Rohmaterial jährlich verarbeitet.*





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

**Der Erfolg unserer Personenwagen und Nutzfahrzeuge im internationalen Wettbewerb beruht vor allem auf deren Zuverlässigkeit, Qualität und Leistungsfähigkeit. Um den erreichten hohen Standard auch in Zukunft halten und noch verbessern zu können, müssen wir dem Einsatz modernster Produktionstechnologien und Fertigungssysteme Priorität einräumen. Gleichzeitig bleibt es unser Ziel, die Produktivität kontinuierlich zu steigern. Innovative Technik sichert uns zusätzlich jene Flexibilität in der Fertigung, die es erlaubt, auf Nachfrageänderungen schnell und elastisch zu reagieren.**

## **Neuordnung unserer Inlandswerke weitgehend abgeschlossen**

Im Rahmen unseres langfristigen Konzepts der Produktionsordnung haben wir im Berichtsjahr die vorbereitenden Maßnahmen zur Verlagerung der Transporterfertigung von Bremen nach Düsseldorf weitgehend abgeschlossen; Bremen ist inzwischen ein reines Pkw-Werk. Im Pkw-Bereich verfügen wir in Sindelfingen und Bremen über zwei Montagewerke. In unserem Lkw-Verbund haben wir die Endmontage von ehemals fünf Werken (Hamburg, Bremen, Düsseldorf, Kassel und Wörth) auf die Werke Düsseldorf und Wörth konzentriert. Die Montagewerke bilden im Produktionsverbund mit den Aggregatewerken die Grundlage für eine zukunftsorientierte, wirtschaftliche Herstellung unserer Fahrzeuge. Diesem Ziel dient auch die eingeleitete Ausweitung des Produktionsverbunds der Auslandswerke untereinander sowie mit unseren inländischen Produktionsstätten.

## **Serienanlauf der Pkw-Kompaktbaureihe**

Nach der Markteinführung des 190er haben wir die Produktion unserer Planung entsprechend gesteigert. Einzelne Karosseriebaugruppen werden seit Beginn der Serienfertigung bereits in Bremen hergestellt und zur Endmontage nach Sindelfingen geliefert. Im Berichtsjahr haben wir unser umfangreiches Investitionsprogramm zur Neuordnung des Bremer Werkes abgeschlossen, so daß Anfang 1984, ein Jahr nach Anlauf des 190er in Sindelfingen, auch in Bremen die Endmontage aufgenommen werden konnte. Die neuen Motoren, Getriebe und Achsen der Kompaktklasse erforderten im Werk Untertürkheim hohe Investitionen; eine Vielzahl von Neuanläufen war zu bewältigen.

## **Nutzfahrzeugwerke für den Anlauf neuer Baureihen vorbereitet**

Für die Zusammenfassung der gesamten Transporterfertigung in Düsseldorf haben wir beträchtliche Mittel zur grundlegenden Umgestaltung und Erweiterung dieses Werkes aufgewendet. Im Mittelpunkt standen dabei die neu konzipierten Fertigungseinrichtungen für die zwei Baureihen unseres Transporterprogramms.

Im Werk Wörth lief die Produktion der Nachfolgeneration unserer leichten Lkw-Baureihe an. Die Integration der neuen Baureihe in die vorhandene Fertigungs- und Modellstruktur erforderte in der Vorbereitungsphase Gebäudeerweiterungen, die Einrichtung eines sogenannten Zwischenpuffers für Fahrerhäuser mit montierter Innenausstattung sowie ein drittes Band für den Rahmenbau.

Unsere Aggregate- und Teilerwerke wurden weiter ausgebaut und modernisiert. Mit der Produktionsaufnahme der neuen leichten Lkw-Klasse in Wörth ist gleichzeitig im Werk Mannheim die Motoren-Baureihe OM 360 angelaufen. In Gaggenau ist die Fertigung der schweren Nutzfahrzeuggetriebe aufgenommen worden. In Hamburg, Berlin, Kassel und Bad Hamburg haben wir erhebliche Mittel in die Optimierung der Fertigungsabläufe und die Erneuerung der Fertigungseinrichtungen investiert.

## **Hochtechnisierte Anlagen schaffen Flexibilität in der Fertigung**

Die oft kurzfristigen Veränderungen in der Nachfrage verlangen eine Flexibilität in der Fertigung, die nur durch hochtechnisierte Anlagen erzielt werden kann. Aus diesem Grunde haben wir unsere konventionellen Fertigungseinrichtungen durch numerisch gesteuerte (NC) Maschinen und Industrieroboter in allen Werken weiter ergänzt; in Zukunft können wir noch schneller auf Marktveränderungen reagieren und konstruktive Produktverbesserungen in der Serienfertigung berücksichtigen.

## **Gezielte Erleichterungen am Arbeitsplatz**

Ein wichtiger Gesichtspunkt beim Einsatz von Industrierobotern besteht auch darin, unsere Mitarbeiter von einer nach dem neuesten Stand der Technik nicht mehr notwendigen physisch anstrengenden Arbeit zu entlasten. Ein Beispiel hierfür ist der Einsatz von Handhabungsrobotern für das taktgebundene Be- und Entladen von Pro-



*Typflexible Rohbau-Karosseriemeßstation mit zwei achtsichtigen Industrierobotern prüft an rund 500 Meßpunkten pro Karosserie die Einhaltung vorgegebener Toleranzwerte.*

duktionsmaschinen bei kurzen Taktzeiten. Wir sind davon überzeugt, daß Arbeitsmittel auch die Gesundheit unserer Mitarbeiter berücksichtigen müssen. Dementsprechend planen wir neue Einrichtungen konsequent nach ergonomischen Gesichtspunkten. Unsere besonderen Bemühungen gelten der Schaffung von Arbeitsplätzen für leistungsgewandelte Mitarbeiter.

### **Höhere Präzision durch moderne Fertigungstechnologie**

Mit dem Einsatz neuester Fertigungstechnologien konnten wir 1983 entscheidende Fortschritte in der Produktion erzielen. Erstmals in der deutschen Automobilindustrie haben wir beim Schweißen von Serienteilen die Lasertechnik angewendet. Durch dieses Verfahren lassen sich sehr präzise Verbindungen bei hohen Schweißgeschwindigkeiten erreichen. Wir haben bereits weitere Anwendungsmöglichkeiten

dieser Methode überprüft und bereiten deren breiteren Einsatz in der Serienfertigung vor. Mit Hilfe der Präzisionsumformung reduzieren wir das Zerspanvolumen; durch die Präzisions-Vorbereitung der Werkstücke läßt sich die Zerspandauer erheblich verkürzen. Einige Bauteile, wie zum Beispiel der Dichtkegel an der dünnwandigen Dieseleinspritzleitung, können sogar völlig spanlos auf ihre Endmaße verformt werden.

In der Produktionsvorbereitung haben wir zur Qualitätserhöhung unseren CAD/CAM-Datenverbund weiter verbessert. Wir streben einen durchgängigen Datenfluß von der Konstruktion bis zur NC-Fertigung bei einem möglichst breiten Teilespektrum an. Das CAD/CAM-Fräsen von Modellen und Werkzeugen für Karosserie- und Aggregateteile wurde in steigendem Umfang eingesetzt.

### **Planung und Produktionsaufgaben bei Tochtergesellschaften im Ausland**

Vor dem Hintergrund der Wettbewerbssituation in den Auslandsmärkten, insbesondere im südostasiatischen

Raum, wurden bei der Daimler-Benz AG Nutzfahrzeuge technologisch so umgestaltet, daß einerseits Funktion und Aussehen unverändert bleiben, andererseits jedoch durch Einsatz vereinfachter Bearbeitungstechnologien eine kostengünstige Fertigung in Kleinserien erreicht wird. So haben wir zum Beispiel für das Frontlenker-Fahrerhaus der schweren Nutzfahrzeuge eine Zerlegungsvariante für Großblechteile entwickelt; sie ermöglicht eine unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten vorteilhafte Substitution kapitalintensiver Tiefziehprozesse durch lohnintensive Streckzieh- und Abkantoperationen. Die an Prototypen erzielten Testergebnisse sind sehr erfolgversprechend.

In unserer südafrikanischen Produktionsgesellschaft ist eine von der Großserie in den Inlandswerken abweichende Fertigungstechnologie nach unseren Planungen in der Serienproduktion eingesetzt worden. Sie dient der kombinierten Bearbeitung von Motorteilen verschiedener Typenreihen. Mit einer neuen Fahrzeuglackierung wurden dort moderne Fertigungstechnologien zur weiteren Qualitätssteigerung und zur Kapazitätsausweitung eingesetzt. Zur Zeit arbeiten wir an einem neuen General-Layout für das Werk in East-London. Die Motorenfabrik der Atlantis Diesel Engine (ADE), die von uns verantwortlich geplant wurde, ist erfolgreich in Betrieb genommen worden. Alle Motoren für sämtliche Nutzfahrzeug-Hersteller des südafrikanischen Marktes werden hier produziert.

Bei unserer US-amerikanischen Tochtergesellschaft Freightliner konzentrierten wir die Fertigung auf zwei Montagewerke in Portland und Mount Holly; damit wurde eine wesentliche Rationalisierung bei gleichzeitiger Anhebung der

Qualität erreicht. Zur Zeit erfolgen die planerischen Arbeiten für eine weitere Kapazitätserhöhung, die mit einer Ausweitung der Produktpalette gekoppelt wird. Bei der Mercedes-Benz do Brasil ist mit dem Bezug des Neubaus für die Motorenfertigung und mit der Inbetriebnahme des modernen Motorenprüffeldes die völlige Neuordnung der dortigen Aggregateproduktion abgeschlossen worden.

#### **Rechnerunterstützte Qualitätskontrolle weiter ausgebaut**

Die Maßnahmen zur Steigerung unseres bereits hohen Qualitätsstandards zielen darauf ab, in der Großserie eine konstant hohe Fertigungsqualität zu gewährleisten. Außerdem haben wir die rechnerunterstützte Qualitätskontrolle weiter ausgebaut. Diese Systeme erlauben die On-line-Erfassung von Maßen in der Produktionslinie sowie in den Meßräumen; aufgrund ihres ständig aktuellen Datenbestands können somit Soll/Ist-Abweichungen frühzeitig erfaßt und Toleranzüberschreitungen vermieden werden. Der hervorragende Korrosionsschutz unserer Fahrzeuge hat Tradition. Dafür setzen wir moderne Beschichtungstechnologien ein. Im Berichtsjahr haben wir weitere kathodische Tauchlackieranlagen sowohl im Pkw-Aggregatebereich als auch für Nutzfahrzeug-Fahrerhäuser in Betrieb genommen. Ferner wurde das wirkungsvolle Impuls-Grenzmengen-Spray-Verfahren zur Hohlraumkonservierung in der Serie eingeführt. Bei der Grundierung der UNIMOG-Fahrerhäuser haben wir durch den Einsatz des Heißspritzverfahrens eine Erhöhung der Schichtdicke um mehr als 50 % bei gleichzeitig geringerem Lösungsmittelsatz erreicht.

#### **Maßnahmen zum Umweltschutz und zur Energieeinsparung**

Das Heißspritzverfahren ist ein Beispiel dafür, wie wir dem Umweltschutz Rechnung tragen. Einerseits bauen wir bestehende Anlagen aus, um die Schadstoffemission zu vermindern; andererseits wenden wir bei neuen Anlagen moderne Technologien an, die Umweltschutzgesichtspunkte bereits im Produktionsverfahren wie auch bei den eingesetzten Werk- und Arbeitsstoffen berücksichtigen. Wir können so die Reststoffentstehung verringern und zugleich Energie einsparen. Beispiele

*Hohe Montagequalität im Werk Mannheim. Eine O 303-Karosserie wird auf das Omnibusfahrgestell aufgesetzt.*

hierfür sind die Inbetriebnahme von abwasserarmen Verzinkungsautomaten, die den Anfall von Abwasser in den Verzinkereien wesentlich reduzieren, und die Substitution der Nitridsalzbäder durch Kurzzeit-Gasnitrieranlagen, wodurch die betroffenen Aufhärtungsprozesse cyanfrei arbeiten.

Unsere Überlegungen zum Umweltschutz werden nicht nur in unseren inländischen Produktionsstätten, sondern auch in den ausländischen Werken berücksichtigt. So wurde bei unserer südafrikanischen Tochtergesellschaft das neue Lackierwerk mit angeschlossener Heizzentrale errichtet; hierdurch konnten Maßnahmen für eine qualitativ weiter verbesserte Produktionstechnik mit einer umweltschonenden Entsorgung optimal kombiniert werden.








# Daimler-Benz in aller Welt

## Daimler-Benz im Inland

	<b>Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte</b>	<b>Beschäftigte Ende 1983</b>
<b>Zentrale Untertürkheim</b>	Zentrale Bereiche, Verwaltung, Forschung und Entwicklung	9.662
<b>Produktionswerke</b>		
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede	26.273
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw, Zentrales Ersatzteillager für Pkw	39.212
Mannheim	Fertigung von Nfz- und Industrie-Motoren, Karosserie- und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei	14.152
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge	10.767
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac; Fertigung von Nfz-Getrieben und Außenplanetenachsen	9.739
Bremen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw	7.884
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nfz	5.488
Kassel	Fertigung von Nfz-Achsen	4.262
Berlin-Marienfelde	Teilefertigung für Pkw- und Nfz-Motoren, Fertigung von Kleinaggregaten und Herstellung von Nfz-Motoren	3.442
Hamburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nfz	2.513
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen	864
<b>Hanomag-Henschel GmbH, Hannover</b>	Ersatzteillager, Stanzteile für Nfz	192
<b>Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal</b>	Sägewerk, Holzverarbeitung	438
<b>Motorenwerke<sup>1)</sup></b>		
MTU München	Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen	6.417
MTU Friedrichshafen	Schnelllaufende Hochleistungs- dieselmotoren	5.912
MTU Maintenance, Hannover-Langenhagen	Wartung von Großtriebwerken	355
<b>40 Niederlassungen mit 54 Zweigbetrieben</b>		16.343
<b>Vertragspartner</b>		37.396



-  Produktion
-  Montage
-  Vertrieb
-  Freightliner
-  reine Lizenznehmer

<sup>1)</sup> Daimler-Benz und M. A. N. sind mit jeweils 50% an der MTU München beteiligt, die ihrerseits 83,8% der MTU Friedrichshafen hält.

<sup>2)</sup> Zuzüglich 179 Freightliner-Händler (Vertrieb nicht unter MB-Warenzeichen).

### Daimler-Benz im Ausland

#### Produktion und Montage

Produktionswerke	14
Montagewerke (darunter 5 mit DB-Beteiligung)	28
reine Lizenznehmerwerke	6

#### Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte

Europa	2.528
Afrika	341
Amerika	1.132
Asien	347
Australien	198
<b>Gesamt</b>	<b>4.546<sup>2)</sup></b>

davon: Generalvertretungen (darunter 18 Vertriebsgesellschaften mit DB-Beteiligung)	141
Niederlassungen	461
Interessenvertretungen	37
Vertragshändler	3.169
Vertragswerkstätten	738



## Vertrieb

Die Einführung der Kompaktbaureihe 190 im Ausland und die weiterhin schwierige Situation in den internationalen Nutzfahrzeugmärkten waren 1983 die wichtigsten Herausforderungen an den Vertrieb. Unsere weltweite Organisation hat sich daran wiederum bewährt und ihre Flexibilität und Leistungsstärke bewiesen. Im Pkw-Bereich ist es uns gelungen, unser Marketing und die Außenorganisation auf die neuen Zielgruppen des 190er einzustellen und dabei zugleich den Markt für unser traditionelles Programm weiter zu pflegen. Etwa 60.000 Neukunden für den 190er und ein neuer Verkaufsrekord unserer das Gesamtimage prägenden S- und Sonderklasse sind deutliche Zeichen dieses Erfolges. Bei Nutzfahrzeugen konnten wir dank der hohen Gesamtwirtschaftlichkeit unserer Produkte und des leistungsfähigen Systems der Kundenbetreuung unsere Marktposition in Westeuropa noch ausbauen. Unsere Politik, nicht nur auf einzelnen Schwerpunktmarkten, sondern in allen Ländern der Welt vertreten zu sein, hat sich erneut als besonders wirkungsvoll erwiesen.

### Dienstleistung - wichtiger Teil des Vertriebsangebots

Zur Erreichung langfristiger Markterfolge und zur Steigerung des Kundennutzens gewinnen qualitativ und quantitativ weiterentwickelte produktbegleitende Maßnahmen und Angebote zunehmend an Bedeutung. Dieser stärkeren Gewichtung der »Dienstleistung« haben wir durch ein erweitertes Betreuungsangebot Rechnung getragen. Die Komponenten Beratung und Information im Verkaufsgeschäft wurden intensiviert; in allen Vertriebsbereichen sind die Wünsche und Erwartungen unserer Kunden noch mehr in den Mittelpunkt gestellt worden.

Bei unseren Nutzfahrzeugkunden hat unsere umfassende betriebswirtschaftliche und anwendungsspezifische Transportberatung eine große Resonanz gefunden. Auch das Mercedes-Benz-Fuhrparkinformationssystem, die Fahrerschulungen und die seit Jahren erfolgreichen Einsätze unserer mobilen Serviceteams wurden verstärkt in An-

*Über die weltweit 5 500 Kundendienst-Stützpunkte hinaus: Mobiler Service löst Probleme vor Ort.*

spruch genommen. Gerade bei Nutzfahrzeugen ist aufgrund des hohen Anteils der Folgekosten für die Gesamtwirtschaftlichkeit ein breitgefächertes Dienstleistungsangebot besonders wichtig.

Das Mercedes-Benz-Notdienstsystem haben wir auf bedeutenden europäischen Märkten zu einer 24-Stunden-Bereitschaft ausgebaut. Auf dem US-amerikanischen Markt wurde der Notdienst im Berichtsjahr erstmals eingesetzt; das positive Echo rechtfertigt den weiteren Ausbau und die Einführung in anderen außereuropäischen Absatzländern.

### Mehr Kundennähe im Marketing und in der Verkaufsorganisation

Unsere Marketingstrategie und die daraus resultierenden Maßnahmen wurden mit Einführung der Kompaktklasse 190 gezielt auf das neue Käuferpotential ausgerichtet. Mit optimaler Lieferbereitschaft, einem verstärkten Angebot an Probefahrten, offener Kommunikation und einem flächendeckenden Medieneinsatz ist es uns gelungen, viele neue Kunden für unser Fabrikat zu gewinnen. Mehr Kundennähe wollen wir durch die Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes im Annahme- und Werkstattbereich unserer Händlerbetriebe vermitteln. Als erster Schritt in diese Richtung wurden 1983 in den wichtigsten Märkten Musterbetriebe gestaltet und dabei zugleich organisatorische Abläufe verbessert.

Ebenso haben wir das Gebrauchtwagengeschäft als verkaufsunterstützendes Instrument zur Gewinnung neuer Käufergruppen intensiviert. Eine breite Angebotspalette sowie die attraktive Präsentation und umfassende Information erleichtern noch mehr Menschen





*Individuell und fachlich qualifiziert sind Beratung und Bedienung der Kunden in unserer Kundendienst-Annahme.*

den Zugang zu Mercedes-Benz. Unsere Verkaufsorganisation ist mit 50.000 Fahrzeugen im Jahr der größte Gebrauchtwagenanbieter im Inland.

#### **Leasing gewinnt zunehmende Bedeutung in der Absatzfinanzierung**

Unsere Aktivitäten auf dem Gebiet der Absatzfinanzierung haben wir im Berichtsjahr insbesondere für das Fahrzeugleasing weiter ausgebaut. In Belgien wurde unsere dortige, vornehmlich im Nutzfahrzeugleasing tätige Gesellschaft Fimarent S. A., Brüssel, zu einer Finanzierungsgesellschaft mit vollem Leistungsangebot umstrukturiert. Um diese neue Aufgabenstellung zu verdeutlichen, haben wir sie in Mercedes-Benz Finance Belgium S. A. umbenannt. Die US-amerikanische Finanzierungsgesellschaft Mercedes-Benz Credit Corporation hat ihr Geschäft um das Pkw-Leasing erweitert; ihr Firmensitz ist von Portland, Oregon, nach Norwalk, Connecticut, verlegt worden.

Auch die Merfina S.p.A., Rom, bietet seit 1983 neben der Absatzfinanzierung

zusätzlich Leasing für Personenwagen und Nutzfahrzeuge an.

Unsere Tochtergesellschaft Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart, hatte im Berichtsjahr eine weitere beachtliche Geschäftsausweitung zu verzeichnen. Der Miet- und Fahrzeugumsatz erhöhte sich um 35 % auf 320 Mill. DM. Insgesamt wurden Leasing- und Mietkaufverträge für 9.276 (i. V. 6.058) Fahrzeuge abgeschlossen; hierfür hat die Gesellschaft 439 (i. V. 219) Mill. DM investiert. Nutzfahrzeuge waren am Leasing-Neugeschäft etwa zur Hälfte beteiligt. Auch in den nächsten Jahren sehen wir im Fahrzeugleasing ein wichtiges Marketing-Instrument mit weiter steigenden Chancen.

#### **Ersatzteilservice weiter verbessert**

Im Ersatzteilservice hat sich unser dreistufiges Versorgungssystem erneut bewährt. Zentrale Werkslager, Niederlassungs- bzw. Importlager und kundennahe Werkstatllager garantieren höchstmöglichen Versorgungsgrad bei möglichst geringen Lagerhaltungskosten. Durch Schulung, Dispositionshilfen, EDV-Unterstützung und Ersatzteil-Expresslinien werden alle Werkstätten darüber hinaus in die Lage versetzt,

einen der Qualität unserer Fahrzeuge entsprechenden Service mit Original-Teilen zu bieten.

Dieses Versorgungsnetz wollen wir auch künftig systematisch weiter ausbauen. Im Berichtsjahr haben wir im norddeutschen Raum das erste Regional-Ersatzteillager eröffnet, das fünf Niederlassungen und ihre Vertragspartner versorgt; damit steht ein noch umfangreicheres Sortiment in zeitsparender Nähe zur Verfügung. Aufgrund des wachsenden Ersatzteilvermögens wurden auch im Ausland neue Zentrallager eingerichtet, so in Südafrika, Spanien und Großbritannien; im Süden Frankreichs haben wir ein zusätzliches zweites Ersatzteillager aufgebaut.

#### **Schulung und Förderung sichern internationale Wettbewerbsfähigkeit**

Zur Erhaltung unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit haben wir den hohen technischen, fachlichen und organisatorischen Standard unserer Außenorganisation durch ein erweitertes Schulungs- und Förderungsprogramm abgesichert. Insbesondere das duale System von mobiler und stationärer Schulung am Produkt, das eine schnelle und gründliche Vermittlung von umfassendem technischen Wissen gewährleistet, wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. In der qualifizierten Management-Schulung für unsere Außenorganisation stehen neben allgemeinen betriebswirtschaftlichen Themen vor allem Marketingwissen und Managementmethoden im Vordergrund. Für die Inhaber der Mercedes-Benz-Händlerbetriebe haben wir die Seminare verstärkt angeboten, die sich mit dem Ausbau der Kundenbetreuung unter Bezug auf die jeweiligen lokalen Märkte beschäftigen.



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.



# Personalwesen

Vor dem Hintergrund der verbesserten wirtschaftlichen Gesamtsituation in der Bundesrepublik blieb die Lage auf dem Arbeitsmarkt weiterhin angespannt. In zahlreichen anderen Ländern sahen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ähnlich, zum Teil noch deutlich schlechter aus. Im Inland konnte Daimler-Benz die im ganzen hohe Beschäftigung aufrechterhalten. Im Zuge des Neuanlaufs der Kompaktklasse und der damit verbundenen Neuordnung unserer Fertigung haben wir in den Pkw-Werken und im Nutzfahrzeug-Werk Düsseldorf sogar über 2.000 Mitarbeiter neu eingestellt. Um die Kontinuität in der Beschäftigung zu sichern, mußte jedoch auch 1983 zwischen den einzelnen Betriebsstätten ein **Arbeitskräfte-Ausgleich** durchgeführt werden. Wenn auch die »Abordnungen« für die Mitarbeiter mit persönlichen Belastungen und für das Unternehmen mit zusätzlichen Kosten verbunden sind, halten wir diesen Weg zum Ausgleich von Beschäftigungsschwankungen unter den gegebenen Umständen für besser als andere denkbare Maßnahmen zur Lösung von überschaubaren Beschäftigungsproblemen.

Unsere südamerikanischen Produktionsgesellschaften konnten aufgrund der anhaltend schwierigen Wirtschafts- und Marktentwicklung weitere Personalanpassungen nicht vermeiden.

## Schwerpunkte unserer Personalpolitik

Unsere Personalpolitik haben wir im Berichtsjahr kontinuierlich weiterentwickelt. Durch Fortführung der strukturellen Veränderungen in den Personalbereichen konnten wir die Voraussetzungen für eine bereichsorientierte Mitarbeiterbetreuung verbessern. Unsere Personalarbeit ist darauf gerichtet, den Mitarbeitern Arbeitsplätze anzubieten, die ihren Leistungsfähigkeiten und -möglichkeiten weitgehend entsprechen. Andererseits müssen die Mitarbeiter bereit sein, sich veränderten Aufgaben anzupassen und sich im Rahmen der angebotenen Unterstützung, z.B. durch Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, weiterzuentwickeln. Denn erst durch die Qualifikation, die Einsatzbereitschaft und Leistung unserer Mitarbeiter können die weltweit anerkannte Produktqualität und der Markterfolg unserer Produkte gesichert werden.

Der technische Wandel war in der Vergangenheit ein weitgehend kontinuierlicher Prozeß, jedoch verlief die Entwicklung in den einzelnen Fertigungsbereichen sehr differenziert und mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die menschliche Arbeit. Um auch für die zukünftigen Anforderungen gerüstet zu sein, arbeiten alle für die Planung von Arbeitsabläufen und Arbeitsplätzen zuständigen Mitarbeiter neben der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit gemeinsam an der Verbesserung der Arbeitsgestaltung. Wir gehen dabei von der Leitlinie aus, daß sich Rationalisierung und Humanisierung nicht ausschließen. Neue Technologien können mit Risiken verbunden sein; vor allem aber eröffnen sie auch die Chance für Fortschritte in der menschengerechten Gestaltung der Arbeit. Im Rahmen

unserer Personal- und Bildungsarbeit haben wir uns im vergangenen Jahr auch hier um einen Ausgleich bemüht.

## Konstruktive Zusammenarbeit mit allen Gremien der Arbeitnehmer

Angesichts zunehmender tarifpolitischer Auseinandersetzungen und einer zum Teil verschärften gesellschaftspolitischen Diskussion können wir für unser Haus wiederum über eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat auf Unternehmensebene und den Betriebsräten auf Werks- und Niederlassungsebene berichten. Trotz gelegentlich harter Auseinandersetzungen in der Sache wurden in den anstehenden Fragen Ergebnisse erzielt, die Unternehmens- und Mitarbeiterinteressen ausgewogen berücksichtigen. Die Betriebsratswahlen im März 1984 führten ganz überwiegend zu einer Bestätigung der bisherigen Betriebsräte - an die bisherige Betriebsratsarbeit kann damit kontinuierlich angeschlossen werden. Auch die Sprecherausschüsse der Leitenden Angestellten wurden Ende 1983 neu gewählt; ihre Zusammensetzung weist ebenfalls ein hohes Maß an Kontinuität auf. Die Zusammenarbeit mit den Sprecherausschüssen beruht auf Grundsätzen, die im Jahre 1978 schriftlich bestätigt worden sind.

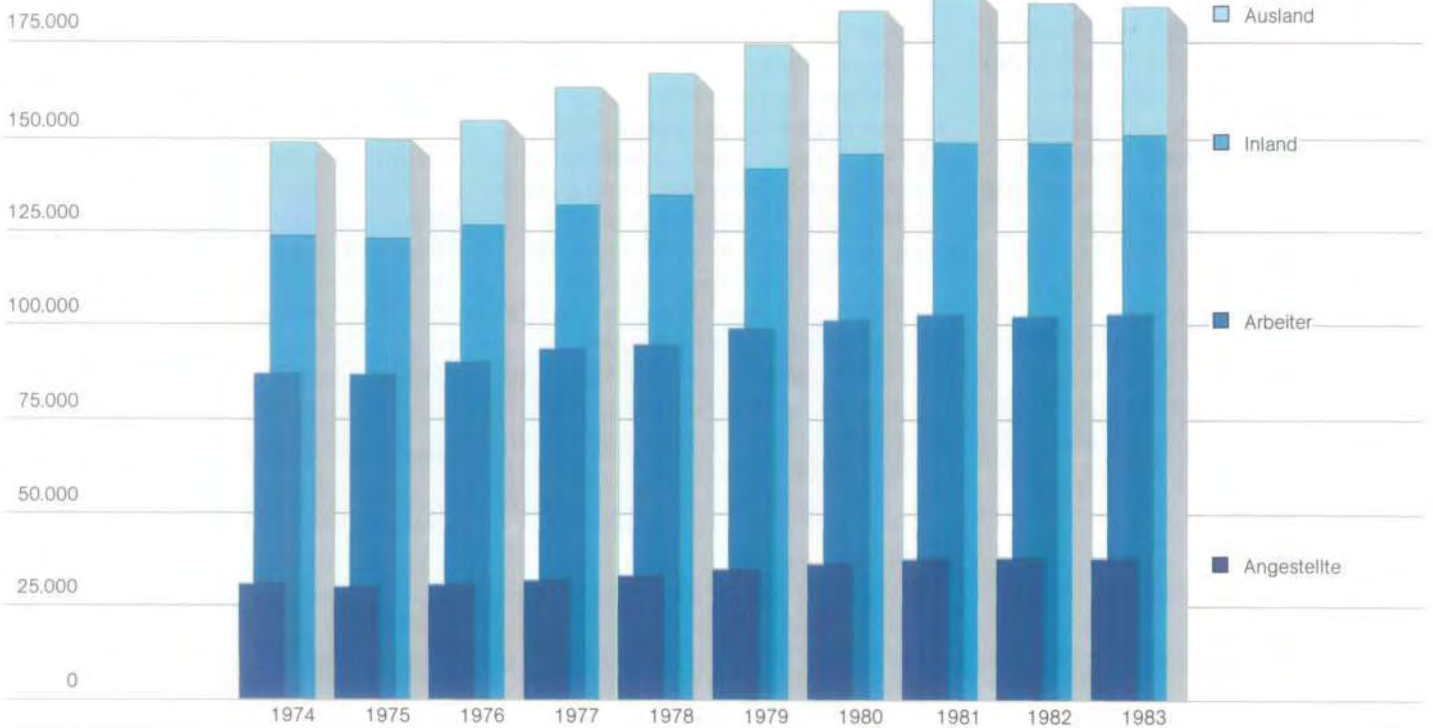
## Mitarbeiter und Mitarbeiterstruktur

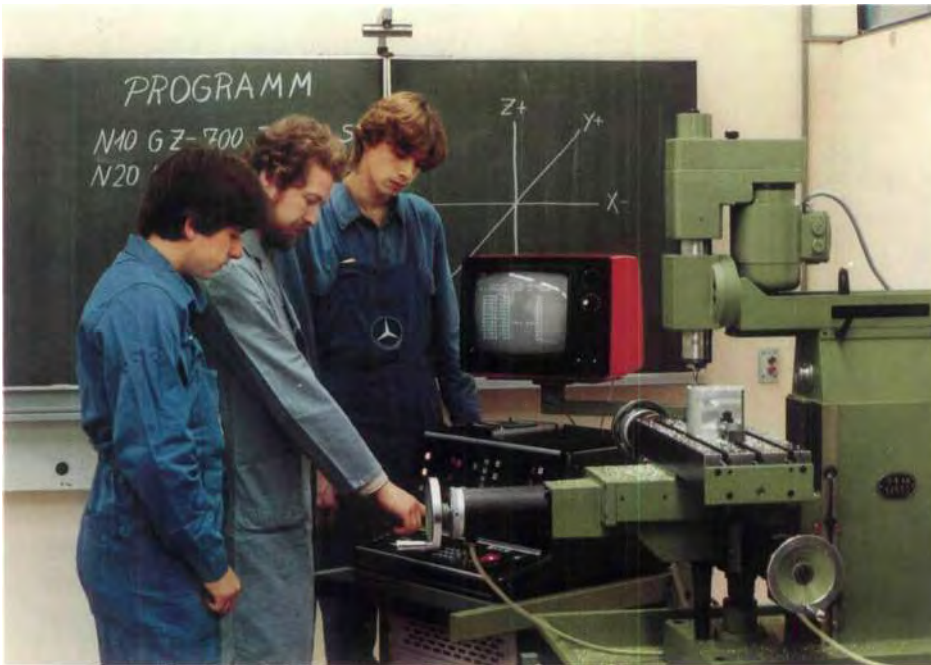
Während die Zahl der Beschäftigten im Konzern zum Jahresende 1983 leicht rückläufig war, hat sich die Belegschaft der Daimler-Benz AG um über 2.000 auf 150.601 Mitarbeiter erhöht: 103.342 Arbeiter, 38.435 Angestellte und 8.824 Auszubildende. Der Anteil der weiblichen Mitarbeiter lag bei rund 12%.

# Mitarbeiter

(am Jahresende)	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>183.532</b>	<b>188.039</b>	<b>185.687</b>	<b>184.877</b>
Ausland	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604
Inland	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273
<b>Daimler-Benz AG</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>	<b>148.361</b>	<b>148.411</b>	<b>150.601</b>
Zentrale	6.599	6.533	6.728	7.220	7.649	8.180	8.810	9.487	9.644	9.662
Werke										
Untertürkheim	22.469	22.095	22.950	24.115	24.495	25.054	25.565	25.573	25.695	26.273
Sindelfingen	30.682	30.955	33.232	34.359	34.558	36.551	37.194	38.353	38.694	39.212
Mannheim	12.863	12.900	12.901	13.383	13.584	14.053	14.619	14.521	14.243	14.152
Wörth	8.400	8.687	8.430	8.853	8.774	9.622	10.192	11.055	10.891	10.767
Gaggenau	8.704	8.680	8.608	8.696	8.860	9.177	9.354	9.707	9.822	9.739
Bremen	3.496	4.099	4.293	4.727	5.994	6.571	6.515	6.309	6.567	7.884
Düsseldorf	4.476	4.401	4.572	4.664	4.621	4.954	5.118	5.058	5.151	5.488
Kassel	3.774	3.838	3.931	4.089	3.969	4.086	4.341	4.359	4.297	4.262
Berlin	2.723	2.886	2.895	3.065	3.054	3.191	3.252	3.473	3.435	3.442
Hamburg	1.706	1.736	2.184	2.265	2.385	2.475	2.535	2.613	2.557	2.513
Bad Homburg	685	692	715	736	767	814	855	881	882	864
Niederlassungen	15.689	14.705	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343

200.000





*Der Arbeit an modernen Maschinen ist ein wesentlicher Teil der Berufsausbildung gewidmet*

Die Unterscheidung nach Arbeitern und Angestellten spielt arbeitsrechtlich und in der betrieblichen Praxis eine immer geringere Rolle; etwa ein Drittel der Arbeiter haben inzwischen Anstellungsverträge als Monatslöhner, und in den meisten Tarifgebieten gelten gemeinsame Manteltarifverträge.

Zum Jahresende 1983 waren im Inland insgesamt 30.175 ausländische Mitarbeiter beschäftigt; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft ist weiter zurückgegangen. Unsere ausländischen Beschäftigten leisten einen wichtigen Beitrag im Unternehmen, auf den wir auch in absehbarer Zukunft nicht verzichten können. Daher werden wir uns weiterhin verstärkt um ihre betriebliche Einbindung bemühen.

Das Durchschnittsalter unserer Belegschaft ist 1983 erneut - auf 39,4 Jahre - gestiegen; dies gilt auch für die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (12,7 Jahre). In der großen Anzahl unserer noch im Arbeitsleben stehenden Jubilare (16.745 Arbeiter und Angestellte, die 25 Jahre und länger bei Daimler-Benz beschäftigt sind) kommt die Verbundenheit der Mitarbeiter mit unserem Unternehmen zum Ausdruck. Geeignete Arbeitsplätze sollen insbesondere Mitarbeitern mit gesundheitlich bedingten Einzeinschränkungen die Möglichkeit bieten, entsprechend ihrer veränderten Leistungsfähigkeit weiterzuarbeiten. Gezielte Betreuungsmaßnahmen für ältere und leistungsgewandelte Mitarbeiter sind ein fester Bestandteil unserer Personalarbeit. Wie in den vergangenen Jahren hat die Daimler-Benz AG die Beschäftigungsaufgabe des Schwerbehindertengesetzes erfüllt.

Darüber hinaus wurden wieder für über 13 Mill. DM Aufträge an Behindertenwerkstätten vergeben.

### **Änderungen der tarifpolitischen und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen**

Die Löhne und Gehälter in der Metallindustrie wurden nach langwierigen Tarifverhandlungen rückwirkend zum 1. Februar 1983 um 3,2 % erhöht. Von erheblicher tarifpolitischer, volks- und betriebswirtschaftlicher Tragweite war die Kündigung der Tarifregelung über die Arbeitszeit durch die IG Metall zum Jahresende 1983; sie war verbunden mit der Forderung nach einer Wochenarbeitszeitverkürzung auf 35 Stunden bei vollem Lohnausgleich. Damit haben sich die Diskussionen und Auseinandersetzungen zwischen

*Speziell eingerichteter Montagearbeitsplatz für querschnittsgelähmte Mitarbeiter im Werk Gaggenau.*



## Struktur der Personalaufwendungen – Daimler-Benz AG

	1983		1982		1983:82 Ver- änderung in %
	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basis- aufwand)	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basis- aufwand)	
<b>Löhne und Gehälter (Basisaufwand)</b>	<b>4.770</b>	<b>100,0</b>	<b>4.573</b>	<b>100,0</b>	+4,3
<b>Bezahlte Ausfallzeiten</b>	<b>1.778</b>	<b>37,3</b>	<b>1.732</b>	<b>37,9</b>	+2,7
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	728		708		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	356		346		
Feiertagsvergütung	200		192		
Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit	342		329		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	152		157		
<b>Sozialabgaben</b>	<b>1.134</b>	<b>23,7</b>	<b>1.072</b>	<b>23,4</b>	+5,8
Sozialversicherungsbeiträge	1.042		973		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	73		66		
Beiträge an Pensionssicherungsverein	19		33		
<b>Sonderzahlungen</b>	<b>540</b>	<b>11,3</b>	<b>504</b>	<b>11,0</b>	+7,1
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	420		396		
Vermögenswirksame Leistungen	120		108		
<b>Bildungsaufwand<sup>1)</sup></b>	<b>237</b>	<b>5,0</b>	<b>219</b>	<b>4,8</b>	+8,2
<b>Soziale Dienste<sup>1)</sup></b>	<b>191</b>	<b>4,0</b>	<b>174</b>	<b>3,8</b>	+9,7
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	-154	- 3,2	-150	- 3,3	+2,9
<b>Personalaufwendungen (ohne Altersversorgung)</b>	<b>8.496</b>	<b>178,1</b>	<b>8.124</b>	<b>177,6</b>	+4,6
<b>Aufwendungen für Altersversorgung</b>	<b>770</b>	<b>16,1</b>	<b>742</b>	<b>16,2</b>	+3,8
<b>Personalaufwendungen insgesamt</b>	<b>9.266</b>	<b>194,2</b>	<b>8.866</b>	<b>193,8</b>	+4,5
davon: unter „Sonstige Aufwendungen“	27		15		
<b>Personalaufwendungen lt. G. u. V.-Rechnung</b>	<b>9.239</b>		<b>8.851</b>		+4,4

<sup>1)</sup> Ohne Umlagekosten.

den Sozialpartnern über mögliche Formen einer veränderten Arbeitszeitgestaltung verschärft.

Die Sozialversicherungsbeiträge stiegen 1983 aufgrund erhöhter Beitragsbemessungsgrenzen und des im September erhöhten Beitragssatzes in der Rentenversicherung erneut an. Erfreulicherweise haben die meisten Krankenkassen ihre Beiträge gesenkt. Eine große Zahl von Daimler-Benz-Mitarbeitern arbeitete auch im letzten Jahr ehrenamtlich in den Selbstverwaltungsgremien der Sozialversicherungsträger und konnte dabei erfolgreich betriebliche Erfahrungen einbringen.

### Weiterer Anstieg der Personalaufwendungen

Die Entwicklung der Personalaufwendungen der Daimler-Benz AG zeigt die obenstehende Tabelle; ihr Anteil an der Gesamtleistung liegt bei 28,7 (i.V. 28,2) % (vgl. Schaubild Seite 74).

Die Personalkosten - Löhne, Gehälter und soziale Abgaben - haben sich um 4,4 % auf 8.468 Mill. DM erhöht.

Bei Weihnachtsgeld und Sondervergütung stieg der durchschnittliche Betrag pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) auf 2.951 (i. V. 2.782) DM, der Gesamtauf-

wand von 396 auf 420 Mill. DM. In diesen Zahlen kommt auch die Anerkennung der von den Mitarbeitern erbrachten Leistungen zum Ausdruck.

### Höhere Zuwendungen zur Vermögensbildung unserer Mitarbeiter

Entsprechend dem Tarifvertrag über vermögenswirksame Leistungen erhielten die Mitarbeiter 624 DM zur Anlage nach dem 3. Vermögensbildungsgesetz. Wie im Vorjahr wurde darüber hinaus eine freiwillige Zuwendung zur Vermögensbildung in Höhe von 156 DM gewährt, die im Hinblick auf das gute Geschäftsergebnis des Vorjahres um einen Bonus von 80 DM aufgestockt wurde. Dabei konnten die Mitarbeiter für langfristige Anlagen zwischen den Formen »Belegschaftsaktie« und »Arbeitnehmerdarlehen« wählen. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 77.130 Belegschaftsaktien ausgegeben; die Gesamtzahl der Belegschaftsaktionäre

*Computergestützte Konstruktions-systeme schaffen neue Spielräume für kreatives Arbeiten.*



stieg damit auf über 93.000. Seit 1973 haben die Mitarbeiter mehr als 417.000 Belegschaftsaktien erworben.

Durch neue Darlehen in Höhe von 45,5 Mill. DM konnten wir unsere Mitarbeiter im Rahmen der individuellen Vermögensbildung beim Bau oder Kauf von 1.956 Wohnungen oder Eigenheimen unterstützen. Die Darlehenszusagen nahmen 1983 gegenüber dem Vorjahr um nahezu 30 % zu; dies dürfte auf verschiedene staatliche Fördermaßnahmen zugunsten des Wohnungsbaus zurückzuführen sein. Insgesamt wurden in den letzten 10 Jahren Darlehen in Höhe von 267 Mill. DM vergeben.

**Leistungen der betrieblichen Altersversorgung**

Die betriebliche Altersversorgung durch die Daimler-Benz AG und die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH soll zusammen mit der gesetzlichen Rente und privaten Vorsorgemaßnahmen den Mitarbeitern und deren nächsten Angehörigen über die Dauer des Arbeitslebens hinaus eine weitgehende wirtschaftliche Sicherung gewährleisten.

An 34.569 Pensionäre, Witwen und Kinder wurden im Berichtsjahr 154 Mill. DM für laufende Leistungen gezahlt. Ende 1983 hatten über 2.800 ausgeschiedene Mitarbeiter - davon mehr als 58 % Ausländer - unverfallbare Anwartschaften auf betriebliche Altersversorgung. Etwa 5.200 Mitarbeiter wurden durch eine einmalige Beihilfe unterstützt. Zur Absicherung der künftigen Leistungen haben wir den Rückstellungen bzw. der Daimler-Benz Unterstützungskasse 770 Mill. DM zugeführt. Der Anteil der Invaliditätsfälle am Neuzugang der Pensionäre war im vergange-

nen Jahr bei Daimler-Benz wiederum deutlich niedriger als im Durchschnitt der übrigen Sozialversicherten.

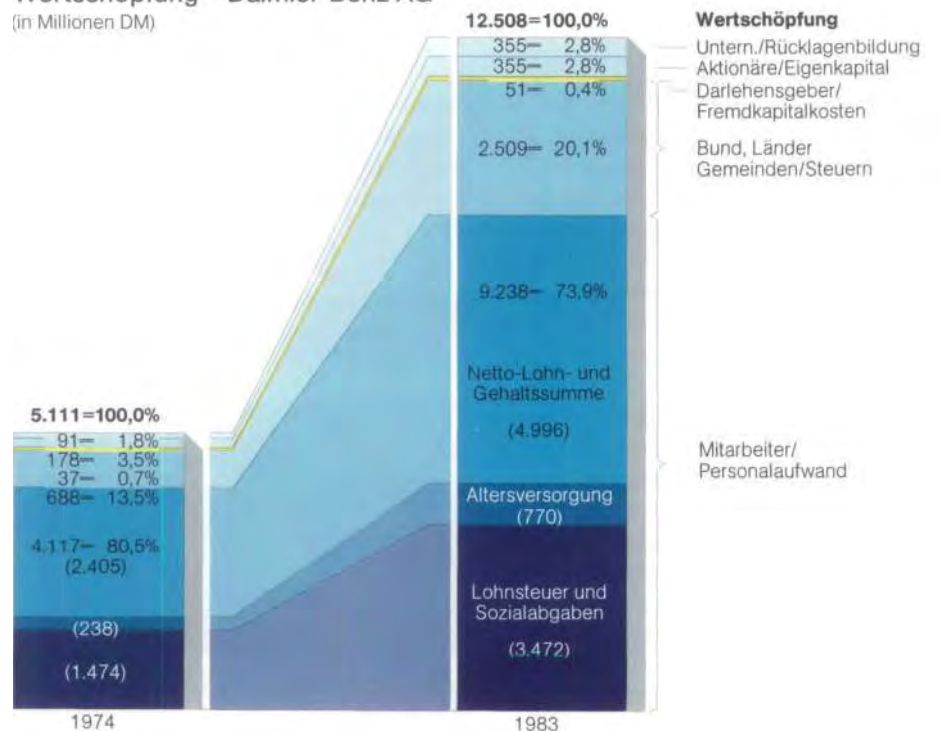
**Mitarbeiter-Verpflegung, Gesundheit und Arbeitssicherheit**

Durch zusätzliche Maßnahmen in den Verpflegungsbetrieben konnte die Versorgung der Mitarbeiter mit abwechslungsreichen Warm- und Kalt Speisen verbessert werden. Auch das Angebot einer Warmverpflegung in den Abendstunden für Spätschichtarbeiter wurde erweitert. Jährlich werden rd. 10 Millionen Essen an die Belegschaft ausgegeben.



Das Ergebnis beruflicher Qualifizierung: Ausländischer Mitarbeiter an einer CNC-Fräsmaschine.

**Wertschöpfung – Daimler-Benz AG**  
(in Millionen DM)





*Beispiel für fachlich ausgerichtete praktische Übungen in der Berufsausbildung: Aufbau und Überprüfung elektrohydraulischer Schaltungen.*

Die arbeitsmedizinische Betreuung durch den Werksärztlichen Dienst wurde 1983 weiter ausgebaut. Neben der regelmäßigen Durchführung der gesetzlich und betrieblich vorgesehenen Untersuchungen und Beratungen der Mitarbeiter kommt der Mitwirkung der Werksärzte bei der Arbeitsgestaltung zunehmende Bedeutung zu. Ende 1983 waren 28 Werksärzte und weitere 132 medizinische Fachkräfte tätig; hinzu kommen Vertragsärzte für unsere Niederlassungen und Zweigbetriebe.

Die insgesamt rückläufige Unfallentwicklung der letzten Jahre hat sich auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Die Zahl der Betriebsunfälle je einer Million geleisteter Arbeitsstunden konnte auf 63,5 (i.V. 67,4) verringert werden. Hier wirkten sich neben dem hohen sicherheitstechnischen Standard zusätzlich eingeleitete Maßnahmen zur Reduzierung der verhaltensbedingten Betriebsunfälle aus.

Die durchschnittlichen Fehlzeiten wegen Krankheit lagen - bezogen auf die Soll-Arbeitszeit - mit 7,6 % etwa auf dem Vorjahresniveau. Während sie bei den Arbeitern mit 8,8 % konstant blieben, sind sie bei den Angestellten geringfügig auf 4,3 (i. V. 4,5) % gesunken.

### Arbeitsgestaltung

Im Zusammenhang mit der Durchführung des laufenden umfangreichen Investitionsprogramms wurden auch 1983 die Arbeitsplätze vieler Mitarbeiter neu- bzw. umgestaltet. Ziel der Arbeitsgestaltung ist es, Belastungen, soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, zu vermeiden oder abzubauen. Wir legen Wert darauf, daß dabei alle wissenschaftlichen Erkenntnisse zur ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung berücksichtigt werden.

Darüber hinaus installieren wir zunehmend flexibel ausgelegte Arbeitssysteme, um auf veränderte Marktanforderungen rasch reagieren zu können. Diese Flexibilität kann auch beim Mitarbeiterinsatz genutzt werden, z.B. um

*Moderne Führungsgrundsätze:  
Einer Entscheidung geht immer das Gespräch mit den Mitarbeitern voraus.*



*Präzisionsarbeit bei der Einstellung des Ventilspiels an den 190/190 E-Motoren im Werk Untertürkheim.*

Aufgabeninhalte an die Leistungsfähigkeiten und -möglichkeiten der Mitarbeiter anzupassen. Bei zahlreichen Einzelmaßnahmen hat sich gezeigt, daß technisch-wirtschaftliche Erfordernisse eine menschengerechte Gestaltung der Arbeit nicht ausschließen.

### 16.500 Verbesserungsvorschläge eingereicht

Etwa 16.500 im Berichtsjahr eingereichte Verbesserungsvorschläge unterstreichen die Bedeutung des betrieblichen Vorschlagswesens. In der Steigerung um 14,5 % gegenüber dem Vorjahr kommt die große Bereitschaft unserer Mitarbeiter zum Ausdruck, sich gedanklich mit der eigenen Arbeitsumgebung auseinanderzusetzen und neue Ideen zu entwickeln, die auch für das Unternehmen von Vorteil sind. Für Prämien und Anerkennungen haben wir 3,6 Mill. DM aufgewendet.

### Bildungsarbeit weiter intensiviert

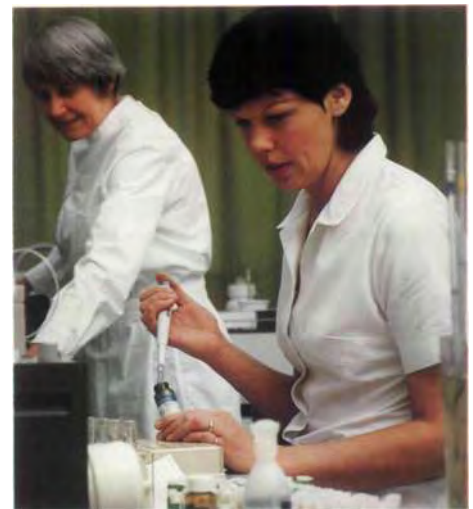
Mit einer Gesamtzahl von über 8.800 Auszubildenden und Praktikanten wurde in der Daimler-Benz AG 1983 das bisher höchste Ausbildungsvolumen erreicht. Angesichts der großen Nachfrage nach Ausbildungsplätzen - allein bei uns hatten sich im vergangenen Jahr über 24.000 Jugendliche um eine Ausbildung beworben - wollen wir damit einen Beitrag zur Verbesserung der Situation der Schulabgänger und Berufsanfänger leisten. Auch unsere Bemühungen, durch die Ausbildung von Lernbehinderten und ausländischen Jugendlichen zur Lösung sozialpolitischer Aufgaben beizutragen, wurden fortgeführt.

Die Ausbildung an der Berufsakademie Baden-Württemberg - als Alternative zum Hochschulstudium - wird von vielen Abiturienten angestrebt. Für die 60 zu besetzenden Plätze meldeten sich über 1.600 Bewerber. Zum Jahresende hatten 170 Studierende der Berufsakademie einen Ausbildungsvertrag mit Daimler-Benz.

Von den 2.447 erfolgreichen Absolventen einer Berufsausbildung konnten im vergangenen Jahr 82 % übernommen werden. Dabei sind wir über den eigenen unmittelbaren Bedarf an qualifizierten Nachwuchskräften weit hinausgegangen, um die Jugendlichen im Anschluß an den erfolgreichen Ausbildungsabschluß möglichst nicht in die Arbeitslosigkeit zu entlassen. Wir mußten von den jungen Mitarbeitern allerdings auch Verständnis und Bereitschaft erwarten, daß sie zunächst nicht immer an Arbeitsplätzen eingesetzt werden konnten, die ihrem Ausbildungsabschluß entsprechen.

Unseren Mitarbeitern wurde auch 1983 ein umfangreiches berufsbegleitendes Bildungsprogramm angeboten. Hierbei haben wir besonderes Gewicht auf die veränderten Anforderungen durch den Einsatz neuer Technologien gelegt. Insgesamt nahmen im vergangenen Jahr über 43.000 Mitarbeiter an Veranstaltungen zur fachlichen Weiterbildung teil. Von besonderer Bedeutung ist für uns die Unterstützung unserer Führungskräfte bei der Wahrnehmung ihrer Führungsaufgaben. Die Fortbildungsveranstaltungen, an denen 1983 mehr als 7.000 Mitarbeiter teilgenommen haben, sollen vor allem zur Weiterentwicklung der Führungsfähigkeiten beitragen.

Die erhöhten quantitativen und qualitativen Aufgaben des Bildungswesens erforderten 1983 zahlreiche Investitionen



*Der Werksärztliche Dienst schließt moderne Labors für die verschiedensten Analysen ein.*

in Bauten und Einrichtungen. So konnten im Werk Bremen die zweite Baustufe des dortigen Bildungszentrums und im Werk Hamburg der Neubau eines betrieblichen Bildungswesens fertiggestellt werden.

Ende 1983 wurden in 28 Bildungszentren bei ausländischen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sowie Vertretungen - überwiegend in Schwellen- und Entwicklungsländern - über 2.300 Jugendliche ausgebildet. In Saudi-Arabien hat Daimler-Benz den Bau eines neuen Bildungszentrums unterstützt.

*Einzelarbeitsplätze ermöglichen den Mitarbeitern, taktunabhängig und ihrer Leistungsfähigkeit gemäß zu arbeiten. Ungünstige körperliche Belastungen werden durch entsprechende Arbeitsplatzgestaltung vermieden.*

# Beteiligungsgesellschaften

Ziel unserer Beteiligungspolitik bleibt die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns in den internationalen Märkten.

Von der konjunkturellen Erholung, die 1983 in fast allen Industrieländern einsetzte, hat das internationale Nutzfahrzeuggeschäft in seiner Gesamtheit nicht profitieren können. Die Nachfrage in wichtigen Auslandsmärkten, vor allem nach mittleren und schweren Lastwagen, ist weiter geschrumpft. Ein überaus scharfer Preis- und Konditionenwettbewerb war die Folge.

In allen Ländern, in denen wir an Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung beteiligt sind, haben wir unsere Marktposition im ganzen behaupten, teilweise sogar verbessern können. Dies erreichten unsere Beteiligungsgesellschaften durch zielstrebige, flexible Anpassung ihrer Struktur und ihres Produktangebots an die jeweiligen Marktbedingungen.

Mit der von unseren Vertriebs- und Produktionsgesellschaften bewiesenen schnellen Handlungs- und Anpassungsfähigkeit sehen wir uns gut gerüstet, bei wieder verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf den internationalen Automobilmärkten weitergehende Absatzmöglichkeiten wahrnehmen zu können.

## Konzerngesellschaften

Höherer Beitrag der Konzerngesellschaften

Die in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften haben 1983 ihren Außenumsatz überdurchschnittlich um 6,8 % auf 16,9 Mrd. DM erhöht. Während die Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung mit 4,6 (i.V. 4,8) Mrd. DM einen Rückgang zu verzeichnen hatten, steigerten die Vertriebsgesellschaften ihre Umsätze auf 12,3 (i.V. 11,0) Mrd. DM. Die Ergebnisentwicklung war bei den einzelnen Konzerngesellschaften sehr unterschiedlich. Der von den Landeswährungen in D-Mark umgerechnete und damit von der Wechselkursentwicklung beeinflusste Konzernbeitrag stieg auf 285 (i.V. 202) Mill. DM.

Auch im Berichtsjahr befand sich unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland in Übereinstimmung mit den »OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen«.

## Konzerngesellschaften mit eigener Fertigung

Mercedes-Benz do Brasil

In Brasilien hat sich die seit 1981 andauernde Rezession noch verstärkt. Die auf über 200 % gestiegene Inflationsrate sowie die nach wie vor ungelösten Verschuldungs- und Zahlungsbilanzprobleme ließen eine Erholung der Wirtschaft nicht zu. Das Bruttosozialprodukt sank um 3 %. Die Nachfrage nach Investitionsgütern, vor allem nach Nutzfahrzeugen, war 1983 nochmals stark rückläufig.

Die Mercedes-Benz do Brasil S. A., Sao Bernardo do Campo, war von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Lande betroffen; ihre Nutzfahrzeugverkäufe gingen erneut um 21 % auf 24.793 Einheiten zurück. Mit Marktanteilen von 50 % bei Lkw und 86 % bei Omnibussen und Omnibusfahrgestellen konnte die Gesellschaft ihre führende Position in Brasilien behaupten. Aufgrund der schlechten Wirtschaftslage in den



*Jeder zweite Lkw in Brasilien ist ein Mercedes-Benz.  
Hier ein L 2219 beim Holztransport.*



benachbarten lateinamerikanischen Ländern und der nur langsamen Erholung des Nutzfahrzeugmarktes in den USA, die noch keine höheren Zulieferungen aus Brasilien ermöglichte, verminderten sich auch die Exporte der Gesellschaft weiter auf 2.244 (i. V. 3.510) Einheiten.

In Anpassung an die verringerte Nachfrage und zur Begrenzung der Lagerbestände hat die Gesellschaft ihre Produktion im Jahresverlauf nochmals zurückfahren müssen. Nach der unvermeidlichen Freisetzung von 2.800 Beschäftigten im Januar 1983 nahmen in den Monaten September und Oktober weitere 700 Mitarbeiter das Angebot der Gesellschaft wahr, gegen Zahlung erheblicher, überwiegend freiwilliger Abfindungen aus dem Unternehmen auszuscheiden. Insgesamt ging die Zahl der Mitarbeiter auf 10.856 (i.V. 14.647) zurück.

Der Umsatz in Landeswährung stieg inflationsbedingt um 74 % auf 259 Mrd. Cr\$; in D-Mark umgerechnet verminderte er sich um 38 % auf 1,3 Mrd. DM. Die Gesellschaft konnte aufgrund der rechtzeitigen und konsequenten Anpassung ihrer Struktur an den erneut geschrumpften Markt sowie einer langfristig betriebenen gesunden Finanzierung und Liquiditätsvorsorge auch 1983 noch ein befriedigendes Ergebnis erzielen.

Die Investitionen wurden planmäßig durchgeführt. Sie dienten überwiegend der weiteren Verbesserung und Ergänzung des Produktangebots und damit der nachhaltigen Absicherung der Marktposition.

Die angespannte Wirtschafts- und Finanzsituation des Landes läßt vorerst noch keinen allgemeinen Aufschwung und keine Erholung des Nutzfahrzeug-



*Montage von Vorderachsen für Nutzfahrzeuge bei der Mercedes-Benz Argentina*

marktes erwarten. Für 1984 kann daher unsere Tochtergesellschaft mit einem Geschäftsvolumen in Brasilien in der Größenordnung des Vorjahres und mit wieder ansteigenden Exporten rechnen.

#### **SOFUNGE, Brasilien**

Die SOFUNGE S. A., São Paulo, eine Beteiligungsgesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S. A., beliefert die brasilianische Automobilindustrie mit Gußteilen. Infolge der schwierigen Absatzlage im Automobilmarkt mußte sie 1983 ihre Gußproduktion um ein Drittel auf 20.000 Tonnen herabsetzen. Die Gesellschaft war gezwungen, mehrfach Kurzarbeit einzulegen und die Zahl ihrer Mitarbeiter um 21 % auf 1.397 abzubauen.

Der Umsatz ermäßigte sich - umgerechnet - um 25 % auf 72 Mill. DM. Das Ergebnis war nahezu ausgeglichen.

#### **Mercedes-Benz Argentina**

In Argentinien hat sich 1983 die Wirtschaftslage stabilisiert. Eine leicht positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung war erkennbar, doch ist die Inflationsrate nochmals auf über 400 % (Großhandelspreis-Index) gestiegen. Während der Absatz von Personewagen und Pick-up-Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr wieder deutlich zunahm, verharrte der argentinische Nutzfahrzeugmarkt auf dem von 1980 bis 1982 stark abgesenkten Niveau. Die Exporte dagegen verringerten sich erheblich.

Die Mercedes-Benz Argentina verkaufte in den lateinamerikanischen und afrikanischen Märkten mit 4.022 Nutzfahrzeugen insgesamt rd. 15 % weniger als im Vorjahr.

Der Inlandsabsatz eigengefertigter Lastwagen nahm um 7 % ab; damit ging der Marktanteil auf 55 (i. V. 59) % zurück. Die Regierung hat die Grenzen für Fahrzeugimporte geschlossen, so

## Wichtige Beteiligungsgesellschaften - Überblick

Konzerngesellschaften	Beteiligung in %	Umsatz <sup>1)</sup> in Millionen DM		Belegschaft am Jahresende	
		1983	1982	1983	1982
<b>Gesellschaften mit eigener Fertigung</b>					
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	1.306,1	2.093,0	10.856	14.647
Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo	100,0	71,7	96,2	1.397	1.769
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires	100,0	402,9	396,0	1.876	1.929
Freightliner Corp., Portland/Oregon (Gruppe)	100,0	1.969,9	1.261,0	4.867	3.672
Mercedes-Benz España S.A., Madrid (Gruppe)	56,1	597,4	669,6	3.992	4.139
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	100,0	78,2	79,7	438	452
<b>Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften</b>					
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/New Jersey Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (100 %)	100,0	6.035,3	5.188,2	1.864	1.786
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne (Gruppe)	100,0	479,0	402,9	697	312
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London	100,0	1.099,8	958,9	1.042	1.008
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht (Gruppe)	100,0	671,0	657,5	1.048	1.155
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel (Gruppe)	100,0	606,4	616,3	1.086	1.132
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	96,8	108,0	180,8	253	671
Sofidel S.A., Rocquencourt Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100 %)	98,7	1.813,1	1.878,6	2.495	2.616
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom	88,5	695,9	483,0	724	370
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	474,5	440,0	230	184
<b>Sonstige Beteiligungsgesellschaften</b>					
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München <sup>2)</sup> MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen (83,8 %)	50,0	2.379,7	2.131,2	14.316	12.859
UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria <sup>3)</sup> Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100 %)	43,5	1.554,1	1.408,8	4.834	4.366
Anambra Motor Manufacturing Comp. Ltd. (ANAMMCO), Enugu	40,0	331,8	327,5	1.086	1.246
Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul	36,0	261,1	322,5	1.792	1.631
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta	33,3 49,0	175,5	259,0	1.600	1.596
Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp., Täbris <sup>4)</sup>	30,0	191,8	170,2	1.719	1.452
Bajaj-Tempo Ltd., Poona <sup>4) 5)</sup>	26,1	169,9	179,0	4.736	4.711
Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd., Bombay <sup>4) 5)</sup>	12,2	1.919,6	1.809,6	17.168	17.577
National Automobile Industry Comp. Ltd., Jeddah	26,0	511,0	817,0	473	546

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

<sup>2)</sup> Einschließlich der Zahlen der MTU Maintenance GmbH und ab 1983 der AG Kühnle, Kopp & Kausch.

<sup>3)</sup> Ab April 1984 Mercedes-Benz of South Africa (Beteiligung 50,1 %).

<sup>4)</sup> Umsatz für die Geschäftsjahre 1982/83 bzw. 1981/82.

<sup>5)</sup> Diese Gesellschaften fertigen Nutzfahrzeuge unter eigenem Warenzeichen, haben jedoch Lizenzen für einzelne Daimler-Benz-Aggregate.

daß 1983 das Geschäft mit Personewagen und Nutzfahrzeugen aus unserer deutschen Produktion fast zum Erliegen kam.

Der schleppende Absatz zwang die Gesellschaft abermals zu einer Rücknahme der Produktion bzw. Montage auf 3.881 (i.V. 4.216) Nutzfahrzeuge. Der Personalstand blieb dennoch mit 1.876 Mitarbeitern am Jahresende nahezu unverändert (i. V. 1.929). Der Umsatz in Landeswährung stieg nur inflationsbedingt; in D-Mark umgerechnet erreichte er mit 403 Mill. DM die Größenordnung des Vorjahres. Nach der im Jahre 1982 von der Muttergesellschaft gegebenen finanziellen Stützung gelang es der Gesellschaft im Berichtsjahr mit großen Anstrengungen, durch Anpassung der Kosten- und Erlösstruktur an die veränderte Marktlage ein neues Gleichgewicht zu finden; 1983 konnte sie ein positives Ergebnis erwirtschaften.

### Freightliner, USA

Im Jahre 1982 hatten wir unsere erweiterten Lkw-Aktivitäten in den USA neu geordnet und das Geschäft mit mittelschweren Mercedes-Benz-Lkw von 9 bis 15 t Gesamtgewicht in die Freightliner-Organisation (bis dahin nur Schwer-Lkw ab 15 t) eingebracht. Diese strukturverbessernden Maßnahmen haben wir 1983 planmäßig fortgeführt.

Der Konjunkturaufschwung in den USA bewirkte auch in dem seit vier Jahren stark rückläufigen Markt für mittelschwere und schwere Lkw etwa ab Herbst eine Trendwende. Dadurch stieg im Gesamtjahr 1983 der US-Absatz von Schwer-Lkw auf 82.000 (i. V. 76.000). Bei mittelschweren Lkw blieb der Markt mit 106.000 Einheiten allerdings noch auf dem Vorjahresniveau.

In dieser Situation ist es Freightliner gelungen, durch erheblich verstärkte Verkaufsanstrengungen den Schwer-Lkw-Absatz in Nordamerika (USA und Kanada) um 57% auf 12.021 Einheiten zu erhöhen. Gegen unverändert scharfe Konkurrenz wurde damit der Marktanteil in den USA auf 13,4 (i. V. 10,1) % und in Kanada auf 10,4 (i.V. 6,4) % gesteigert. Der Absatz der aus Brasilien in Teilesätzen importierten und im US-Werk Hampton, Virginia, montierten mittelschweren Mercedes-Benz-Lkw stieg um 35 % auf 3.139 Fahrzeuge. Unser Anteil in diesem hart umkämpften

*Der neue Freightliner-Sattelschlepper mit Schlafkabine. In enger Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft in Stuttgart wird das Schwerlastwagen-Programm entsprechend den Markterfordernissen in den USA ständig weiterentwickelt.*

ten Marktsegment (Diesel- und Benzin-Lkw) erhöhte sich auf 2,9 (i. V. 2,7) %.

Der deutliche Anstieg von Absatz und Produktion ermöglichte eine Wiederaufstockung der Belegschaft: die Freightliner-Gruppe beschäftigte zum Jahresende 4.867 (i.V. 3.672) Mitarbeiter. Der konsolidierte Umsatz stieg - umgerechnet - um 56 % auf 2,0 Mrd. DM. Das Ergebnis war dank besserer Kapazitätsauslastung und Rationalisierungserfolgen positiv.

Im Jahre 1984 erwarten wir eine weitere Erholung der Märkte für mittelschwere und schwere Lkw in den USA und in Kanada. Das Produktangebot der Freightliner-Gruppe wird planmäßig modernisiert und erweitert; die dafür erforderlichen Kapazitäten sind seit September 1983 im neuen Entwicklungszentrum in Charlotte, North Carolina, zusammengefaßt.



## Euclid, USA

Die Nachfrage nach Schwerst-Nutzfahrzeugen in den USA war 1983 weiter schleppend. Ein Ausweichen auf die deutlich schwächeren Exportmärkte wurde wie im Vorjahr durch den starken US-Dollar erschwert. Dies führte in der Branche zu einem wachsenden Kapazitätsüberhang und zu noch schärferem Preiswettbewerb.

Bei weiter schrumpfender Nachfrage konnte Euclid seine Position in Nordamerika und auf dem Weltmarkt behaupten. Der Umsatz ging jedoch - umgerechnet - auf 411 (i. V. 464) Mill. DM weiter zurück. Diese Entwicklung hat sich erneut negativ im Ergebnis niedergeschlagen.

Im Januar 1984 haben wir Euclid an das US-amerikanische Baumaschinenunternehmen Clark Equipment Company verkauft. Im Gegenzug erhielten wir unter Verrechnung eines Teils des Kaufpreises rd. 5 % des entsprechend erhöhten Grundkapitals von Clark Equipment.

## Mercedes-Benz Espana

Die im dritten Jahr anhaltende rückläufige gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Spanien führte 1983 zu einer weiteren Abschwächung des spanischen Nutzfahrzeugmarktes. Die Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid, mußte ihre Transporterfertigung entsprechend anpassen. Trotz Einführung eines neuen Transportertyps im oberen Nutzlastbereich ging der Marktanteil leicht auf 41 (i. V. 43) % zurück. Während der Absatz in Spanien hergestellter Transporter auf 9.917 (i.V. 11.419) Einheiten sank, stieg der Verkauf der importierten Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge trotz der

unverändert hohen Zollbelastungen um 24 % auf 815 Einheiten. Darüber hinaus wurden 3.763 (i. V. 4.588) Mercedes-Benz-Pkw abgesetzt.

Der Umsatz verminderte sich - umgerechnet - auf 597 (i. V. 670) Mill. DM. Das Ergebnis war aufgrund der unzureichenden Kapazitätsauslastung auch 1983 nicht befriedigend.

## Vertriebsgesellschaften

### Mercedes-Benz of North America und Mercedes-Benz Canada

Unsere nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale (MBNA), und Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (MBC), konnten in einem sich

erholenden Pkw-Markt ihren Absatz auf 76.621 (i. V. 68.750) Einheiten steigern und ihre Position festigen. Maßgebend für diese günstige Entwicklung war die anhaltend starke Nachfrage nach unseren Modellen der S-Klasse sowie nach Coupes und SL-Roadstern. Obwohl der US-Markt für Diesel-Pkw etwa um die Hälfte schrumpfte, konnten wir nochmals 4% mehr unserer verbrauchsgünstigen Mercedes-Diesel-Pkw absetzen. Mit einem Anteil von 73 (i. V. 79) % an unseren Gesamtverkäufen in den USA haben sie eine unverändert überragende Bedeutung. Für 1984 erwarten wir - auch durch den im Oktober 1983 eingeführten 190er - eine weitere Zunahme unseres Pkw-Geschäfts.

Die Leistungsfähigkeit des Vertriebs- und Servicenetzes wird der Absatzent-

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

	Beteiligung in %	1983 Einheiten	1982 Einheiten	Veränderung in %
<b>NUTZFAHRZEUGE</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	22.255	32.669	- 31,9
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	3.881	4.216	- 7,9
Freightliner Corp., USA	100,0	11.969	7.721	+ 55,0
Mercedes-Benz Truck Comp., Inc., USA	100,0	2.320	2.069	+ 12,1
Mercedes-Benz (Australia), Australien	100,0	925	589	+ 57,0
Mercedes-Benz España, Spanien	56,1	9.172	12.232	- 25,0
<b>Sonstige Beteiligungen</b>				
UCDD/CDA, Südafrika <sup>1)</sup>	43,5	3.817	6.216	- 38,6
ANAMMCO, Nigeria	40,0	2.551	3.657	- 30,2
OTOMARSAN, Türkei	36,0	1.550	1.529	+ 1,4
P.T. German Motor Manufacturing, Indonesien	33,3	2.200	2.756	- 20,2
National Automobile Industry, Saudi-Arabien	26,0	5.192	7.834	- 33,7
<b>INDUSTRIE- UND EINBAUMOTOREN</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	7.955	11.300	- 29,6
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	1.710	1.350	+ 26,7
Mercedes-Benz España, Spanien	56,1	4.514	4.991	- 9,6
<b>Sonstige Beteiligungen</b>				
Iranian Diesel Engine Manufacturing, Iran	30,0	21.383	13.501	+ 58,4

<sup>1)</sup> Ab April 1984 Mercedes-Benz of South Africa (Beteiligung 50,1 %).

Wicklung entsprechend erheblich erweitert. Anfang 1983 ist mit dem Bau einer Kundendienstschule in Montvale sowie zweier Ersatzteillager in Maryland und New Jersey begonnen worden; in Hollywood wird ein Einzelhandels- und Servicegebäude errichtet. Diese Projekte sollen im Sommer 1984 abgeschlossen werden. Bereits Mitte 1983 wurde ein neues Vehicle Preparation Center in Maryland fertiggestellt. Unsere kanadische Vertriebsgesellschaft hat jeweils eine zweite Verkaufsniederlassung in Montreal und in Vancouver eröffnet.

Der konsolidierte Umsatz der Gesellschaften erhöhte sich 1983 auf - umgerechnet - 6,0 (i. V. 5,2) Mrd. DM. Das Ergebnis war wiederum erfreulich.

### **Mercedes-Benz Credit Corporation, USA**

Die Mercedes-Benz Credit Corporation, die Absatzfinanzierungen für schwere Freightliner-Lkw und - seit 1982 - für mittelschwere Mercedes-Lkw sowie für Mercedes-Pkw anbietet, hat ihr Geschäftsvolumen 1983 kräftig ausgebaut. Die Ergebnisentwicklung war dementsprechend positiv. Nach der erweiterten Aufgabenstellung wurde der Sitz der Gesellschaft im August 1983 von Portland, Oregon, nach Norwalk, Connecticut, verlegt.

### **Mercedes-Benz France**

Der französische Pkw-Markt blieb 1983 mit 2,0 Mill. Neuzulassungen um rd. 2 % unter dem im Vorjahr erreichten Höchststand. Von diesem Marktrückgang waren Diesel-Pkw überproportional betroffen. Die Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt, konnte ihren Absatz um 4,2 % auf 21.012 Pkw auswei-



*Auch in den USA ein großer Erfolg:  
Der mobile Mercedes-Benz-Notdienst wird 1984  
in allen US-Staaten eingeführt.*

ten. Dazu hat auch die erfolgreiche Einführung des 190er wesentlich beigetragen; etwa 6.000 Fahrzeuge unserer neuen Kompaktbaureihe wurden im Jahr der Markteinführung verkauft.

Die allgemeine Abschwächung des französischen Lkw-Marktes (ab 21 Gesamtgewicht) um 8 % auf 150.000 Einheiten spielte sich vor allem bei Transportern ab. Obwohl auch unsere Verkäufe um 5,5 % auf 14.811 Fahrzeuge rückläufig waren, erhöhte sich unser Marktanteil bei Lkw ab 21 auf 10,4 (i. V. 9,3) %.

Der Umsatz stieg in Landeswährung um 6%, umgerechnet in D-Mark nahm er jedoch auf 1,8 (i. V. 1,9) Mrd. DM ab.

Durch die erneute Abwertung des Franc, die den Import aus der Bundesrepublik entsprechend verteuerte, wie auch aufgrund des Erlösverfalls im Lkw-Geschäft blieb die Ergebnissituation der Gesellschaft unbefriedigend.

### **Mercedes-Benz (United Kingdom)**

In Großbritannien setzte sich 1983 die positive Entwicklung des Pkw-Marktes mit einem Zuwachs um 15 % auf 1,8 Mill. Neuzulassungen fort. Die Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London, verkaufte mit 13.926 Pkw 9,2 % mehr als im Vorjahr. Neben der S- und Sonderklasse, deren Marktanteil sich weiter erhöhte, haben vor allem unsere T-Modelle zu dem Absatzanstieg beigetragen. Der 190er wurde erst zum Jahresende im Markt eingeführt.

Obwohl 1983 die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen um rd. 17 % erneut zunahmen, liegt das gesamte britische Marktvolumen immer noch deutlich unter dem Ende der 70er Jahre erreichten Niveau. Mit einer wiederum kräftigen Steigerung unseres Absatzes um 23,9 % auf 11.145 Nutzfahrzeuge konnte unser Anteil in diesem wichtigen europäischen Markt für Lkw ab 2 t weiter auf 6,0 (i. V. 5,5) % erhöht werden.

Der Umsatz stieg in Landeswährung um 26 %, umgerechnet in D-Mark um 15 % auf 1,1 Mrd. DM. Umsatzentwicklung und Ergebnis wurden durch den im Jahresdurchschnitt deutlich niedrigeren Rund-Kurs beeinträchtigt.

#### **Mercedes-Benz Nederland**

Der Pkw-Markt in den Niederlanden hat sich 1983 kräftig um 13 % ausgeweitet; dagegen war der Absatz von Diesel-Pkw in unserer traditionellen Vergleichsklasse rückläufig. Obwohl Dieselfahrzeuge die Hälfte unseres Verkaufsprogramms ausmachen, konnte die Mercedes-Benz Nederland B. V., Utrecht, ihre Pkw-Verkäufe um 7,2% auf 8.195 Einheiten steigern. Die neue 190er-Baureihe hat mit einem Anteil von über 20 % wesentlich zu diesem Absatzzuwachs beigetragen. Der Lkw-Markt (ab 2 t Gesamtgewicht) war insgesamt erneut rückläufig. Bei Lkw ab 6 t zeigte sich dabei eine strukturelle Verschiebung zugunsten der schweren Fahrzeuge. Von dem Rückgang unserer Verkäufe um 15 % auf 5.410 Fahrzeuge waren vor allem Transporter betroffen. Durch die verbesserte Position bei Schwer-Lkw blieb unser Marktanteil mit 23 % auf dem Vorjahresniveau.

Der Umsatz der Gesellschaft stieg - umgerechnet in D-Mark - um 2 % auf



*Blick in den neuen Mercedes-Benz-Schau-  
raum am Piccadilly-Circus in London.*

671 Mill. DM. Trotz des scharfen Preis- und Konditionenwettbewerbs auf dem Lkw-Markt war das Ergebnis noch zufriedenstellend.

#### **Mercedes-Benz Belgium**

In einem weiter rückläufigen Pkw-Markt konnte die Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel, ihre Position behaupten. Vor allem die große Resonanz des 190er hat dazu beigetragen, daß unser Absatz mit 10.373 (i. V. 10.681) Pkw das hohe Volumen des Vorjahres wieder erreichte.

Auch der Lkw-Markt (ab 2 t) ging konjunkturbedingt um 3,8% zurück. Trotz des schwierigen Verkaufsgeschäfts konnte die Gesellschaft mit 3.336 Nutzfahrzeugen ihren Absatz um 10 % steigern. Unser Marktanteil erhöhte sich auf 15,7 (i. V. 14,4) %.

Der Umsatz in Landeswährung stieg um 5 %; in D-Mark umgerechnet lag er aufgrund der Verschlechterung des Franc-Kurses mit 606 Mill. DM in der Größenordnung des Vorjahres (616 Mill. DM). Das Ergebnis war zufriedenstellend.

#### **Mercedes-Benz Italia**

Die wirtschaftliche Entwicklung Italiens zeigte 1983 noch keine Erholungstendenz. Der Pkw-Gesamtmarkt lag um 6,3 % unter dem des Vorjahres. Entgegen einem vor allem in den oberen Klassen noch stärker rückläufigen Trend konnte die Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom, mit 12.232 verkauften Pkw das Volumen des Vorjahres halten. Die sehr gut aufgenommene 190er-Baureihe hat die zum Teil durch die höhere Besteuerung verursachten Einbußen bei den Diesel-Pkw ausgleichen können.

Die Lkw-Nachfrage hat sich 1983 abgeschwächt. Hier konnten wir uns der

gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht entziehen. Der Rückgang unseres Absatzes auf 4.377 (i. V. 4.917) Nutzfahrzeuge war jedoch geringer als die Abnahme des Gesamtmarkts.

Durch die Einbeziehung des Pkw-Geschäfts - erstmals für ein volles Jahr - erhöhte sich der Umsatz der Gesellschaft um 44 % auf umgerechnet 696 Mill. DM. Die fortschreitende Kursverschlechterung der italienischen Währung und der schwächere Nutzfahrzeugabsatz führten - verbunden mit einem Verfall der Konditionen - zu einem unbefriedigenden Ergebnis. Die Zusammenarbeit mit unserer Absatzfinanzierungsgesellschaft Merfina S.p.A., Rom, wurde weiter verstärkt. Die Gesellschaft bietet nun auch Leasing für unsere Pkw- und Nutzfahrzeugkunden an.

*In der NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon wird die Mercedes-Benz-Schwerlastzugmaschine 3850 montiert (38 t Gesamtgewicht, Motorleistung 368 kW = 500 PS).*

### Mercedes-Benz Schweiz

Die im Oktober 1982 in der Schweiz in Kraft getretenen verschärften Abgas- und Lärmbestimmungen hatten viele Kunden veranlaßt, noch vor diesem Termin neue Personenwagen zu erwerben. Aus diesem Grund ging 1983 der Pkw-Absatz zurück; darüber hinaus hat sich - wie erwartet - das Modellangebot deutlich verringert. Die Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich, deren Absatz (4.794 Pkw) nur um 4 % abnahm, konnte ihre Stellung auf diesem wichtigen Markt gut behaupten. Die Ergänzung unseres Pkw-Programms um den 190er im zweiten Halbjahr hat das Geschäft positiv beeinflußt.

Entgegen dem Trend im Nutzfahrzeugmarkt konnte unsere Tochtergesellschaft mit 2.878 (i. V. 2.762) verkauften Fahrzeugen ihren Absatz leicht erhöhen. Bei schweren Lkw wurde die Vertriebsorganisation durch die Über-

nahme der Saurer-Stützpunkte ausgebaut; in der Gewichtsklasse ab 14 t erreichte der Marktanteil von Saurer und Mercedes-Benz zusammen 50 %.

Der Umsatz der Gesellschaft stieg auf umgerechnet 475 (i. V. 440) Mill. DM. Der Verkauf der Saurer-Lkw - die Produktion ist Mitte 1983 ausgelaufen - erfolgte über die Mercedes-Benz-Vertriebsorganisation. Das durch den harten Preiswettbewerb im Nutzfahrzeugmarkt beeinträchtigte Ergebnis war zufriedenstellend.

### Mercedes-Benz Australia

Infolge der 1983 andauernden gesamtwirtschaftlichen Stagnation in Australien verringerte sich der Absatz von Pkw um 10 % und von Lkw um 19%. Die Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne, konnte sowohl bei Pkw als auch bei Lastwagen ihre Position festigen. Sie verkaufte 2.778 (i. V. 3.414) Pkw und 1.071 (i. V. 894) Nutzfahrzeuge.

Mit der Übernahme der Kapitalmehrheit an der Yorkstar Motors, Sydney, und an der neugegründeten Mercedes-Benz (Distribution), Melbourne, haben wir nunmehr unmittelbaren Einfluß auf den Groß- und Einzelhandel für Nutzfahrzeuge in den Bundesstaaten Victoria, New South Wales und South Australia und damit auch bessere Voraussetzungen für eine stärkere Marktdurchdringung. Die zusätzlich übernommene Pkw-Großhandelsfunktion zu der bisher nur auf den Import beschränkten Tätigkeit ermöglicht einen weiteren Ausbau unserer Marktstellung.

Der konsolidierte Umsatz der neuen Gruppe betrug umgerechnet 479 (i. V. 403) Mill. DM. Das Ergebnis war ausgeglichen.



### Mercedes-Benz Hellas

Die Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen, mußte im zweiten Jahr ihrer Geschäftstätigkeit in einem erneut drastisch geschrumpften Automobilmarkt operieren. Sowohl bei Pkw als auch bei Lkw und Omnibussen wurden die Absatzzahlen des Vorjahres bei weitem nicht erreicht. Dies schlägt sich im Rückgang des Umsatzes auf - umgerechnet -108 (i. V. 181) Mill. DM nieder; das Ergebnis war dementsprechend unbefriedigend.

### Sonstige Beteiligungsgesellschaften

#### MTU-Gesellschaften

Die MTU-Gruppe Inland - MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH und MTU Maintenance GmbH, Hannover-Langenhagen - wurde 1983 um den Hersteller von Strömungsmaschinen, die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch (KKK), Frankenthal, erweitert, deren Stammaktienmehrheit sie zum Jahreswechsel 1982/83 erworben hatte. Die Gruppe weist jetzt einen konsolidierten Umsatz von 2,4 Mrd. DM aus.

Trotz der anhaltenden Nachfrageschwäche aus dem zivilen Luftverkehr sowie bei Hochleistungs-Diesel-Motoren konnte die MTU-Gruppe - ohne KKK - ihren Umsatz gegenüber dem Vorjahr nochmals leicht um 2,5 % auf 2,2 Mrd. DM erhöhen. Dabei kam der MTU ihr zunehmendes Engagement im zivilen Flugtriebwerksbereich und ihre weltweite Präsenz mit einem umfassenden Angebot an Diesel-Motoren zugute.

Aufgrund verschiedener Großaufträge ist der Auftragsbestand nochmals gestiegen, und zwar auf rd. 3,4 Mrd. DM. Seine Abwicklung verteilt sich über mehrere Jahre und sichert damit den Werken in München und Friedrichshafen eine Grundauslastung. Als Folge des in den Vorjahren rückläufigen Auftragseingangs für Diesel-Motoren waren die Werke in Friedrichshafen nicht voll beschäftigt. In Anpassung an diese Situation mußte die MTU Friedrichshafen in der zweiten Jahreshälfte 1983 - wenn auch nur in geringem Umfang - Kurzarbeit einlegen, die bis Anfang 1984 andauerte.

Die MTU München hat ihre Aktivitäten im zivilen Bereich durch den Beitritt zu einem internationalen Konsortium zur Entwicklung und zum Bau eines Triebwerks für 150-sitzige Flugzeuge konsequent erweitert. Durch diesen Kooperationsvertrag ist die MTU nunmehr in allen wesentlichen Leistungsbereichen des künftigen Marktes für zivile Großtriebwerke vertreten.

Die MTU Maintenance hat mit dem Rolls-Royce-Triebwerk RB 211 ein zweites ziviles Großtriebwerk in ihr Wartungs- und Instandsetzungsprogramm und damit weitere Fluggesellschaften in ihren Kundenkreis aufgenommen. Der Aufbau der Gesellschaft und die Verstärkung ihrer Belegschaft wurden parallel dazu fortgeführt. Das Stammkapital wurde von 20 auf 30 Mill. DM erhöht.

Bei der Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch beeinträchtigte die geringe Investitionstätigkeit in den Bereichen Kraftwerksbau, Stahlerzeugung und Großchemie die Auftragseingänge und den Absatz von Ventilatoren, Verdichtern und Dampfturbinen. Dagegen konnte die Auslieferung von Abgas-

turboladern gegenüber dem Vorjahr weiter angehoben werden.

Im Inland beschäftigte die MTU-Gruppe - ohne KKK - am Jahresende 12.684 (i. V. 12.859) Mitarbeiter, einschließlich KKK 14.316. Die MTU-Gruppe hat für das Geschäftsjahr 1983 aus dem erwirtschafteten Ergebnis an die beiden Gesellschafter Daimler-Benz und MAN. gemäß Ergebnisabführungsvertrag - nach Berücksichtigung einer Ertragsteuerumlage - je 5,2 (i.V. 5,8) Mill. DM übertragen.

### Deutsche Automobilgesellschaft

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, an der die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat 1983 ihre Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet elektrischer Antriebs- und Speichersysteme planmäßig fortgeführt. Das erwirtschaftete Ergebnis wurde im Rahmen eines Ergebnisabführungsvertrages zu gleichen Teilen von den Gesellschaftern übernommen.

Die »DAUG-Hoppecke Gesellschaft für Batteriesysteme mbH«, an der die Deutsche Automobilgesellschaft und die Accumulatorenwerke Hoppecke Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co. KG, Brilon, beteiligt sind, verwertet ausgewählte Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Industriebatterien. Die Gesellschaft hat auf der Hannover-Messe erste Produkte vorgestellt. Die neuartigen Nickel-Cadmium-Akkumulatoren zur stationären Anwendung wurden mit gutem Erfolg im Markt eingeführt.



### NAW Nutzfahrzeuggesellschaft, Schweiz

Die Ende 1982 gegründete NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG hat im April 1983 ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Neben der Fertigung von Altaufträgen für das Auslaufprogramm von Saurer und FBW wurden 192 geländegängige Saurer-Schwer-Lkw für Abnehmer in der Schweiz montiert. Die Montage von Sonderfahrzeugen auf der Basis des Mercedes-Schwer-Lkw-Programms hat sich erfreulich entwickelt. So konnten 348 Einheiten montiert, umgerüstet und komplettiert werden gegenüber 109 Einheiten im Vorjahr bei der FBW-Fahrzeug AG. Auch im Bereich Omnibusfahrgestelle sind erste Erfolge zu verzeichnen.

Ende 1983 beschäftigte die Gesellschaft 380 Mitarbeiter. Der Umsatz betrug 38,2 Mill. DM. Das Ergebnis war durch die Anlaufsituation belastet.

### Mercedes-Benz of South Africa

Eine ausgeprägte Rezession in Südafrika führte sowohl bei Personenkraftwagen als auch bei Nutzfahrzeugen zu weiteren Absatzzurückgängen. Entgegen diesem Trend hielt die hohe Nachfrage nach Mercedes-Pkw auch 1983 unvermindert an. Aufgrund von Arbeitsunruhen in East London konnten die Produktions- und Absatzzahlen des Vorjahres allerdings nicht erreicht werden. Mit 12.956 (i. V. 14.816) verkauften Pkw blieben Mercedes-Fahrzeuge Marktführer in ihrer Klasse.

Seit Oktober 1982 wird auf der Grundlage eines Lizenzvertrages ein Pkw-Modell der Marke Honda hergestellt; im ersten vollen Geschäftsjahr



*Bereits zum zweiten Mal Sieger der Rallye Paris-Dakar in der Lkw-Klasse:  
Mercedes-Benz vom Typ 1936 AK (Allradkipper  
19 t Gesamtgewicht, 261 kW=355 PS).*

sind 10.202 Fahrzeuge gefertigt worden. Diese Ausweitung des Geschäfts in einem sich mit der Mercedes-Klasse nicht überschneidenden Marktsegment dient sowohl der besseren Ausnutzung unserer Fertigungskapazitäten als auch der Stärkung unserer Händlerorganisation durch zusätzliches Absatzvolumen.

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen schrumpfte in Südafrika konjunkturbedingt um 26 %. Auch unsere Tochtergesellschaft war davon betroffen; ihr Absatz ging um 25 % auf 4.313 Fahrzeuge zurück. Unsere führende Position in der Lkw-Klasse über 5 t Gesamtgewicht konnten wir mit einem Marktanteil von über 28 % festigen.

Der Umsatz der Gesellschaft stieg - in D-Mark umgerechnet - um 10 % auf 1,6 Mrd. DM. Das Ergebnis war insgesamt wiederum befriedigend.

Im Rahmen von Kapitalerhöhungen im Dezember 1983 und im März 1984 hat die Daimler-Benz AG ihren Kapitalanteil an der bisherigen Beteiligungsgesellschaft UCDD von 36,7 auf 50,1 % erhöht. Die Gesellschaft wurde inzwischen in Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria, umbenannt. Die südafrikanische Volkskas-Gruppe ist noch mit 26,5 % und die schweizerische Ernst-Goehner-Stiftung mit unverändert 23,4 % beteiligt.

### ANAMMCO, Nigeria

Die Wirtschaftslage Nigerias war auch 1983 kritisch. Die stark geschrumpften Deviseneinnahmen aus Erdölexporten und die restriktiven wirtschaftspolitischen Maßnahmen führten zu einem akuten Mangel an wichtigen Importgütern; sie beeinträchtigten nachhaltig die industrielle Tätigkeit in weiten Bereichen. Die Anambra Motor Manufacturing Company Ltd. (ANAMMCO), Enugu, Anambra State, war hiervon gleichfalls betroffen. Ihre Nutzfahrzeugproduktion mußte daher um 30 % auf 2.551 Einheiten zurückgenommen werden. Durch zusätzlichen Bestandsabbau konnte der Absatz jedoch mit 3.434 Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau (3.610) gehalten werden. Der Marktanteil in der Klasse über 2 t stieg weiter von 30 auf 34 %.

Bei einem Umsatz in Höhe von umgerechnet 332 (i. V. 327) Mill. DM wurde ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt.

Infolge der Abhängigkeit der nigerianischen Wirtschaft vom Welterdölmarkt ist für 1984 noch nicht mit einer wesentlich verbesserten Marktsituation zu rechnen.

### NAI, Saudi-Arabien

Auch in Saudi-Arabien beeinträchtigen die verminderten Einnahmen aus dem Erdölgeschäft die Gesamtwirtschaft und damit den Nutzfahrzeugmarkt. Die National Automobile Industry Company Ltd. (NAI), Jeddah, mußte ihre Montageleistung auf 5.192 (i. V. 7.834) Nutzfahrzeuge zurücknehmen. Auch der Absatz importierter Komplettfahrzeuge ging bei gleichbleibendem Marktanteil zurück.

Der Umsatz der Gesellschaft sank - in D-Mark umgerechnet - auf 511 (i. V. 817) Mill. DM. Das Ergebnis war zwar rückläufig, aber weiterhin positiv.

Da vorerst die Erdöleinnahmen Saudi-Arabiens kaum deutlich zunehmen dürften, kann für 1984 nicht mit einer spürbaren Wirtschaftsbelebung gerechnet werden.

### OTOMARSAN, Türkei

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung in der Türkei hielt 1983 an, wenn auch die hochgesteckten Exportziele nicht ganz erreicht werden konnten. Wir erwarten weiterhin eine günstige Entwicklung der türkischen Wirtschaft.

Die Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii A. S. (OTOMARSAN), Istanbul, konnte ihren Omnibusabsatz im Inland nahezu verdoppeln. Der Export dagegen hat sich als Folge des Golfkrieges erheblich verringert. Im Rahmen der vorhandenen Fertigungskapazität lagen die Verkäufe der Typen O 302, O 302 S und O 309 mit 1.501 Fahrzeugen wieder in der Größenordnung des Vorjahres. Der neu in das Produktionsprogramm aufgenommene Typ O 302 S fand eine positive Marktresonanz.



*Eigener Betriebsmittelbau bei Mercedes-Benz do Brasil. Hier werden Werkzeuge in Mercedes-Benz-Qualität hergestellt.*

Der Umsatz in Landeswährung erhöhte sich um 7 %, umgerechnet in D-Mark ging er allerdings auf 261 (i. V. 323) Mill. DM zurück. Das Ergebnis war wiederum recht zufriedenstellend.

Anfang 1983 hat die türkische Regierung die Erweiterung der Aktivitäten der OTOMARSAN auf die Herstellung und den Vertrieb von Lastwagen und Motoren genehmigt.

Zur Realisierung des Projekts soll der Aktionärskreis - bei Beibehaltung der Daimler-Benz-Beteiligung von 36 % - erweitert und das Grundkapital von bisher 550 Mill. TL stufenweise auf 12.000 Mill. TL (rd. 100 Mill. DM) erhöht werden. Die Gesellschaft wird bereits vorhandene Werksanlagen der staatlichen Firma AKMOSAN in Aksaray, 220 km südöstlich von Ankara, übernehmen und Ende 1984 mit der Fahrzeug- und Motorenmontage beginnen.

Die Kapazität wird in der ersten Stufe im Zweischichtbetrieb auf 5.200

mittlere und schwere Lkw sowie 8.600 Diesel-Motoren ausgelegt, außerdem sollen dort rd. 400 Busse vom Typ O 309 produziert werden. Im bisherigen Werk der OTOMARSAN in Istanbul soll durch Reorganisationsmaßnahmen die Jahreskapazität um bis zu 300 Einheiten auf 1.700 Omnibusse vom Typ O 302 S aufgestockt werden.

### IDEM, Iran

Die Wirtschaftslage des Iran hat sich 1983 weiter verbessert. Die Entwicklung bei den Lizenznehmern für Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge verlief überdurchschnittlich gut. Dies führte auch zu einem wesentlich erhöhten Bedarf an Diesel-Motoren aus der Lizenzfertigung unserer Beteiligungsgesellschaft Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM), Täbris. Der Absatz von Motoren stieg um 56 % auf 21.021 (i. V. 13.499) Einheiten.

Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 60%, in D-Mark umgerechnet auf 294 (i. V. 183) Mill. DM. Dadurch war erstmals seit Jahren das Ergebnis wieder leicht positiv. Das Unternehmen stößt derzeit an seine Kapazitätsgrenze. Eine stufenweise Anpassung an den längerfristigen, nach unserer Erwartung weiter nach oben gerichteten Markttrend ist vorgesehen.

### German Motor, Star Motors und Star Engines, Indonesien

Die indonesische Wirtschaft stagniert seit 1982 aufgrund der stark verringerten Erdöllexporte. Im Jahre 1983 schwächte sich der gesamte Automobilmarkt um über 20 % weiter ab.

Unsere indonesischen Beteiligungsgesellschaften P. T. German Motor

Manufacturing, Wanaherang, (Montage und Fertigung) und P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, (Import und Marketing) mußten bei Nutzfahrzeugen zwar Absatzeinbußen von insgesamt 24% auf 1.991 Einheiten hinnehmen, konnten jedoch den Marktanteil behaupten. Die Pkw-Verkäufe wurden auf 632 (i. V. 598) Fahrzeuge gesteigert. Der Umsatz ging um 32 % auf - umgerechnet - 176 Mill. DM zurück. Das Ergebnis war dennoch leicht positiv.

Im September 1983 wurde gemeinsam mit unserem indonesischen Partner eine Gesellschaft, P.T. Star Engines Indonesia, gegründet. Ihre Aufgabe wird die Montage und spätere Fertigung von Diesel-Motoren für Transporter und mittelschwere Lkw sowie für Omnibusse aufgrund der von der indonesischen Regierung erteilten Lizenz sein. An dem

Grundkapital (umgerechnet 14,2 Mill. DM) ist Daimler-Benz mit 60 % beteiligt. Die Aufnahme der Montage von Motoren im Leistungsbereich von 62 bis 125 kW (85 bis 170 PS) ist für das Frühjahr 1985 geplant. Zur Zeit werden neue Werksanlagen auf einem Grundstück unmittelbar im Anschluß an das Werksgelände der German Motor Manufacturing in Wanaherang errichtet. Damit haben wir wesentliche Voraussetzungen für die Einhaltung der indonesischen Industrialisierungsbestimmungen geschaffen, um auch in Zukunft mit unseren Nutzfahrzeugen in diesem wichtigen Markt verbleiben zu können.

*Im Werk Wanaherang werden die Mercedes-Benz-Typen 200 und 280 E montiert. Sie haben hier in Indonesien einen ebenso begeisterten wie beständigen Käuferkreis.*



### FAP FAMOS, Jugoslawien

Die Maßnahmen zur Stabilisierung der jugoslawischen Wirtschaft erschweren zunehmend die Materialversorgung der Industrie, insbesondere aufgrund der Schwierigkeiten bei der Devisenbereitstellung. Unser Kooperationspartner FAP FAMOS, Belgrad, hat die Produktion 1983 dennoch mit 5.453 (i. V. 5.529) Nutzfahrzeugen nahezu auf dem Vorjahresniveau halten können.

Der Umsatz in Landeswährung stieg um 20 % und erreichte - in D-Mark umgerechnet - 567 (i. V. 461) Mill. DM. Das Ergebnis war wiederum positiv.

### Daimler-Benz Österreich

Die Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH, Salzburg, koordiniert unsere Vertriebsaktivitäten in Österreich. Daneben hat sie 1982 den Direktvertrieb von Omnibussen übernommen; zur besseren Betreuung dieses Marktes wurde im Herbst 1983 in Linz ein Zentrum für Gebrauchtbusse eröffnet.

In Österreich stieg 1983 der Pkw-Absatz um 26 %. Vor allem die Aufhebung der steuerlichen Maßnahmen, die zu einem Nachfragestau geführt hatten und von denen besonders Mercedes-Pkw betroffen waren, hat sich dabei positiv ausgewirkt. Unsere Lieferungen nach Österreich erhöhten sich um 58 % auf 8.565 Pkw. Damit nahm unser Anteil am Gesamtmarkt von 2,5 auf 3,2 % zu.

Auch der Markt für Nutzfahrzeuge zeigte eine leichte Belebung. Unsere Lieferungen nach Österreich lagen mit 3.261 Einheiten um 6 % über denen des Vorjahres.

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

## Konzerngesellschaften

### Inland

**Holzindustrie  
Bruchsal GmbH  
Bruchsal**

DM 10.000.000.-  
Bet. 100%

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

DM 42.515.000.-  
Bet. 94,2%

**Hanomag-Henschel GmbH  
Hannover**

DM 4.000.000.-  
Bet. 100%

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

DM 5.000.000.-  
Bet. 100%

**Mercedes-Leasing-GmbH  
Stuttgart**

DM 20.000.000.-  
Bet. 100%

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

DM 26.000.000.-  
Bet. 100%

### Ausland

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

US \$ 35.932.628.-  
(DM 97,9 Mill.)  
Bet. 100%

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

US \$ 60.000.000.-  
(DM 163,4 Mill.)  
Bet. 100%

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

Can. \$ 5.000.000.-  
(DM 11,0 Mill.)  
Bet. 100%

**Freightliner Corp.  
Portland, Oregon/USA**

US \$ 180.000.000.-  
(DM 490,3 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz Credit Corp.  
Norwalk, Connecticut/USA**

US \$ 57.831.200.-  
(DM 157,5 Mill.)  
Bet. 86%

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

S a 87.693.362.-  
(DM 10,3 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz España S.A.  
Madrid/Spanien**

Ptas. 8.019.648.000.-  
(DM 139,5 Mill.)  
Bet. 56,1%

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

AS \$ 20.000.000.-  
(DM 48,4 Mill.) Bet. 100%

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

Cr \$ 140.000.000.000.-  
(DM 390,3 Mill.) Bet. 100%

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

Cr \$ 4.400.000.000.-  
(DM 12,3 Mill.) Bet. 100%

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

FF 90.000.000.-  
(DM 29,4 Mill.)  
Bet. 98,7%

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

FF 230.000.000.-  
(DM 75,2 Mill.)  
Bet. 100%

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

Lit. 65.000.000.000  
(DM 107,0 Mill.)  
Bet. 88,5%

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

£ 30.000.000.-  
(DM 118,2 Mill.)  
Bet. 100%

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

bfrs. 2.420.000.000.-  
(DM 118,6 Mill.)  
Bet. 100%

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

bfrs. 1.800.000.000.-  
(DM 88,2 Mill.)  
Bet. 100%

**Mercedes-Benz Hellas S.A.  
Athen/Griechenland**

Dr. 800.000.000.-  
(DM 22,1 Mill.)  
Bet. 96,8%

**Daimler-Benz  
Holding AG  
Zürich/Schweiz**

sfr. 147.000.000.-  
(DM 183,8 Mill.)  
Bet. 100%

**Daimler-Benz  
Finanz AG  
Zürich/Schweiz**

sfr. 30.000.000.-  
(DM 37,5 Mill.)  
Bet. 100%

**Daimler-Benz  
Finanz-Holding S.A.  
Luxemburg**

sfr. 25.000.000.-  
(DM 31,3 Mill.)  
Bet. 100%

**Merfina S.p.A.  
Rom/Italien**

Lit. 3.000.000.000  
(DM 4,9 Mill.)  
Bet. 70%

**Mercedes-Benz (Schweiz) AG  
Zürich/Schweiz**

sfr. 6.000.000.-  
(DM 7,5 Mill.)  
Bet. 51%

**Mercedes-Benz  
Nederland B.V.  
Utrecht/Holland**

hfl. 57.000.000.-  
(DM 50,7 Mill.)  
Bet. 100%

## Sonstige Beteiligungsgesellschaften

### Inland

**MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München**

DM 156.600.000,-  
Bet. 50%

**MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen**

DM 50.000.000,-  
Bet. 83,8%

**MTU Maintenance GmbH Hannover-Langenhagen**

DM 30.000.000,-  
Bet. 100%

**AG Kühnle, Kopp & Kausch Frankenthal**

DM 7.000.000,-<sup>1)</sup>  
Bet. 61,6%

**Deutsche Automobil-gesellschaft mbH Hannover**

DM 5.000.000,-  
Bet. 50%

**14 Wohnungsbau-gesellschaften**  
darunter:

**Sindelfinger Wohnstätten GmbH Sindelfingen**

DM 40.250.000,-  
Bet. 50%

**Wohnbau Gaggenau GmbH Gaggenau**

DM 5.000.000,-  
Bet. 50%

**Wohnbau Wörth a. Rh. GmbH Wörth a. Rh.**

DM 4.000.000,-  
Bet. 50%

### Ausland

**Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (ANAMMCO) Enugu/Nigeria**

₦ 24.000.000,-  
(DM 87,0 Mill.)  
Bet. 40%

**National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) Jeddah/Saudi Arabien**

SR 70.000.000,-  
(DM 55,1 Mill.)  
Bet. 26%

**Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii Anonim Sirketi (OTOMARSAN) Istanbul/Türkel**

TL 550.000.000,-  
(DM 5,4 Mill.) Bet. 36%

**UCDD (Pty.) Ltd.) Pretoria/Südafrika**

R 2.000.000,-  
(DM 4,5 Mill.)  
Bet. 43,5%

**Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd. (CDA) East London/Südafrika**

R 256.000,-  
(DM 0,6 Mill.)  
Bet. 100%

**P.T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien**

Rp. 3.175.200.000,-  
(DM 8,7 Mill.)  
Bet. 33,3%

**P.T. Star Engines Indonesia Jakarta/Indonesien**

Rp. 3.784.406.250,-  
(DM 10,4 Mill.)  
Bet. 60%

**P.T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien**

Rp. 846.720.000,-  
(DM 2,3 Mill.)  
Bet. 49%

**Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM) Täbris/Iran**

RI. 2.000.000.000,-  
(DM 61,5 Mill.)  
Bet. 30%

**Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO) Bombay/Indien**

₹ 480.240.000,-  
(DM 138,0 Mill.)  
Bet. 12,2%

**Bajaj-Tempo Ltd. Poona/Indien**

₹ 31.855.858,-  
(DM 9,2 Mill.)  
Bet. 26,1%


**Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH Salzburg/Österreich**

öS 1.000.000,-  
(DM 0,1 Mill.)  
Bet. 50%

**NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG Arbon/Schweiz**

sfr. 15.000.000,-  
(DM 18,8 Mill.) Bet. 40%

 Gesellschaften mit eigener Fertigung oder Montage

 Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften


 Anlage-, Finanzierungs- und Holdinggesellschaften

 Sonstige Gesellschaften

( ) Kapital umgerechnet in DM zu Jahresendkursen

<sup>1)</sup> Stammaktienkapital

<sup>2)</sup> Ab April 1984 Mercedes-Benz of South Africa (Bet. 50,1%)

 Neuzugänge bzw. Änderungen



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

Das **Anlagevermögen** erhöhte sich bei 2,8 Mrd. DM Zugängen in Sach- und Finanzanlagen und 2,2 Mrd. DM Abschreibungen um 0,6 auf 6 Mrd. DM. Sein Anteil an der Bilanzsumme blieb unverändert bei rd. 33 %. Die Zunahme beim **Umlaufvermögen** um 1,0 auf 12,1 Mrd. DM betraf im wesentlichen Forderungen (+ 0,6 Mrd. DM) und Sonstige Vermögensgegenstände (+ 0,4 Mrd. DM); der Mittelfreisetzung bei den Vorräten von 0,2 Mrd. DM stand eine Erhöhung der Bankguthaben und Wertpapiere in gleichem Umfang gegenüber.

Das **Eigenkapital** (Grundkapital, Offene Rücklagen und 40 % der Sonderposten mit Rücklageanteil) stieg infolge der Kapitalerhöhung Ende 1983 und der Rücklagendotierung aus dem Jahresüberschuß um 0,5 auf 5,2 Mrd. DM. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt weiterhin bei rd. 29%. Innerhalb des **Fremdkapitals** nahmen die Rückstellungen um 1,3 auf 8,4 Mrd. DM zu. Sie erreichten damit rd. 46 % (i. V. 43 %) der Bilanzsumme. Mit 4,4 (i. V. 3,6) Mrd. DM entfiel mehr als die Hälfte der Rückstellungen auf Pensionsverpflichtungen.

## Anlagendeckung

Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital betrug unverändert rd. 88%. Das Anlagevermögen, die Vorräte und wesentliche Teile des übrigen Umlaufvermögens sind weiterhin lang- und mittelfristig finanziert.

## Aktiva

### Sachanlagen

Nach Zugängen von 2.517 Mill. DM sowie Abschreibungen und Abgängen von zusammen 2.128 Mill. DM nahm das Sachanlagevermögen um 389 auf 4.871 Mill. DM zu. Seine Bewertung erfolgte wie im Vorjahr zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerlicher Sonderabschreibungen - vor allem gemäß § 7 d Einkommensteuergesetz und § 82 d Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (Umweltschutz- sowie Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen), §14 Berlinförderungsgesetz und § 3 Zonenrandförderungsgesetz - haben wir voll genutzt. Erhaltene Investitionszulagen wurden an den Anschaffungskosten gekürzt. Die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen enthalten Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogene Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten).

Für die planmäßigen Abschreibungen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 25 Jahre für Gebäude, 10 bis 17 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 10 Jahre für Maschinen und maschinelle Anlagen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten entsprechend kürzere Zeiträume.

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von 4 Jahren und mehr werden degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibenden Jahre

der Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr abgeschrieben.

Auf die Zugänge des Jahres 1983 sowie die Umbuchungen aus bereits in Vorjahren aktivierten Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen wurden folgende Abschreibungen vorgenommen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschrei- bungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	484	79
Bauten auf fremden Grundstücken	14	3
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.292	528
Betriebs- und Geschäftsausstattung	840	559
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	- 113	33
	2.517	1.202

Auf Grundstücken der Daimler-Benz AG sind Erbbaurechte zugunsten Dritter eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für unsere Werke und Niederlassungen errichtet haben. Am Bilanzstichtag bestanden 14 (i.V. 12) Leasing-Verträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen, für die Mietaufwendungen von 15 (i. V. 11) Mill. DM angefallen sind.

## Beteiligungen

Der Bilanzwert der Beteiligungen stieg um 196 auf 978 Mill. DM. Die Zugänge von 308 Mill. DM verteilen sich mit 45 Mill. DM auf Kapitalerhöhungen bei Inlandsgesellschaften (im wesentlichen bei Porcher & Meffert) und mit 263 Mill. DM bei Auslandsgesellschaften (insbesondere bei unseren europäischen und südafrikanischen Vertriebs- und Produktionsgesellschaften).



Unsere Beteiligungen werden nach dem strengen Niederstwertprinzip bewertet. Die Abschreibungen von 109 Mill. DM (davon 31 Mill. DM auf Zugänge im Berichtsjahr) betrafen hauptsächlich unsere Gesellschaften in Italien und Spanien, die sich einer allgemein schwierigen Marktsituation gegenübersehen.

#### Vorräte

Vom Rückgang des Vorratsvermögens um 223 auf 2.898 Mill. DM entfielen 177 Mill. DM auf Fertigerzeugnisse. Die Bewertungsmethoden blieben unverändert: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Einkaufs- oder niedrigeren Tagespreisen, Erzeugnisse mit Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) bewertet. Soweit Bestandsrisiken vorlagen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, wurden angemessene Abschläge vorgenommen.

#### Forderungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Wechselforderungen und die Forderungen an verbundene Unternehmen haben sich insgesamt um 577 auf 3.425 Mill. DM erhöht. Von diesem Anstieg entfielen allein 536 Mill. DM auf unsere in- und ausländischen Beteiligungsgesellschaften, und zwar 383 Mill. DM auf höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und 153 Mill. DM auf höhere Wechselforderungen. Wir haben die Forderungen - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und wiederum unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

#### Zahlungsmittel und Wertpapiere

Die Zahlungsmittel und Wertpapiere sind um 225 auf insgesamt 3.064 Mill. DM angewachsen, davon 170 Mill. DM aus der Kapitalerhöhung Ende 1983. Weitere liquide Mittel sind in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln angelegt, die unter der Position »Sonstige Vermögensgegenstände« den weitaus größten Einzelposten darstellen.

#### Eigene Aktien

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an die Belegschaft insgesamt 53.150 Stammaktien (nom. 2,7 Mill. DM = 0,16 % des Grundkapitals) zu einem Durchschnittspreis von 461,- DM je Aktie erworben, und zwar im Januar 26.900, im März 20.250 und im Dezember 6.000 Stück.

Im Juli wurden an unsere Mitarbeiter insgesamt 77.137 Aktien (nom. 3,9 Mill. DM = 0,23 % des Grundkapitals) zum Vorzugspreis von 268,- DM je Aktie veräußert. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 57.955 Stammaktien (nom. 2,9 Mill. DM = 0,17 % des Grundkapitals), die mit 4.805 Stück aus Käufen im Jahre 1982 stammen. Die Aktien sind mit 18 Mill. DM bewertet.

#### Sonstige Vermögensgegenstände

Die Zunahme um 445 auf 2.672 Mill. DM betraf hauptsächlich kurz- und mittelfristig fällige verbrieft Forderungen bzw. Schuldtitel. Außerdem sind in dieser Sammelposition u. a. Zinsforderungen, Erstattungsansprüche aus Vorsteuer sowie Forderungen an Leasinggeber und aus Ergebnisabführungsverträgen enthalten.

#### Passiva

##### Grundkapital und Rücklagen

Das **Grundkapital** hat sich durch die Ende 1983 durchgeführte Kapitalerhöhung aus dem »Genehmigten Kapital« um rd. 170 auf 1.699 Mill. DM erhöht. Danach verbleibt von dem auf der Hauptversammlung am 1. Juli 1981 beschlossenen »Genehmigten Kapital« von 350 Mill. DM noch ein Betrag von 180 Mill. DM, der bis zum 30. Juni 1986 in Anspruch genommen werden kann.

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.

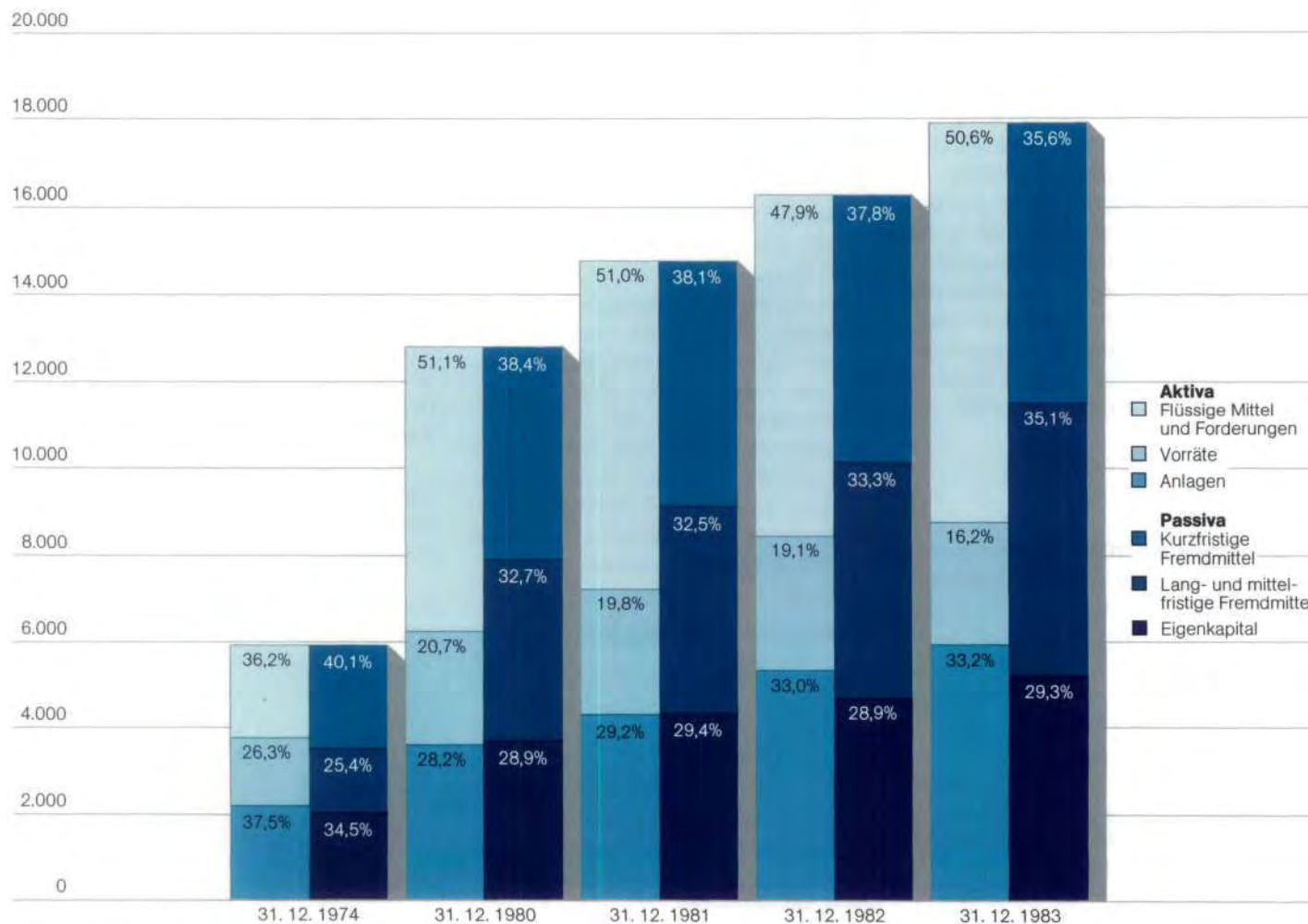
Der **Gesetzlichen Rücklage** wurden insgesamt 14 Mill. DM zugeführt, davon 10 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß und 4 Mill. DM aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus der Kapitalerhöhung Ende 1983.

In die **Rücklage für Eigene Aktien** waren zur Anpassung an den Bilanzwert der Eigenen Aktien 5 Mill. DM einzustellen.

Den **Freien Rücklagen** haben wir 340 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß zugewiesen.

# Bilanzstruktur - Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)	1974	1980	1981	1982	1983
<b>Bilanzsumme<sup>1)</sup></b>	<b>5.926</b>	<b>12.873</b>	<b>14.845</b>	<b>16.324</b>	<b>17.933</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderungen <sup>1)</sup>	2.143	6.584	7.561	7.824	9.078
Vorräte	1.560	2.666	2.943	3.121	2.898
Anlagen	2.223	3.623	4.341	5.379	5.957
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	2.377	4.943	5.655	6.173	6.387
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	1.502	4.210	4.819	5.429	6.292
Eigenkapital	2.047	3.720	4.371	4.722	5.254



Gekürzt um die „Pauschalwertberichtigung zu Forderungen“.

### Sonderposten mit Rücklageanteil

Von den Sonderposten in Höhe von insgesamt 296 Mill. DM entfielen 136 Mill. DM auf die Rücklage gemäß § 3 Abs. 1 Auslandsinvestitionsgesetz, 114 Mill. DM auf § 1 Abs. 1 Entwicklungsländer-Steuerrecht und 42 Mill. DM auf die Preissteigerungsrücklage gemäß § 74 EStDV.

### Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland wird durch länderspezifisch abgestufte Wertberichtigungsätze zwischen 4 und 10 % abgedeckt. Aufgrund der insgesamt günstigeren Forderungsstruktur hat sich die Pauschalwertberichtigung auf 157 (i. V. 165) Mill. DM leicht verringert.

### Pensionsrückstellungen

Die Pensionsrückstellungen betragen 4.366 (i. V. 3.633) Mill. DM. Ihre Berechnung erfolgte wie bisher nach dem versicherungsmathematischen Teilwertverfahren. Dabei wurde für die Verpflichtungen aus unserer betrieblichen Versorgungsordnung ein Rechnungszinsfuß von 4,25 % (i. V. 5 %), für die übrigen Pensionsrückstellungen von unverändert 3,5 % zugrundegelegt. Im Berichtsjahr sind erstmals auch die anteiligen Verwaltungskosten der betrieblichen Altersversorgung einbezogen worden.

Nach Zuwendungen der Daimler-Benz AG von 51 Mill. DM erreichte das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH rd. 2,6 Mrd. DM.

### Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung

Für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungsmaßnahmen, die nicht mehr durchgeführt werden konnten, haben wir eine Rückstellung in Höhe von 125 Mill. DM gebildet.

### Andere Rückstellungen

Mit den um 533 auf 3.891 Mill. DM gestiegenen Anderen Rückstellungen werden vor allem unsere weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken abgedeckt, ferner Verpflichtungen im Sozialbereich und aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern sowie Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften.

### Langfristige Verbindlichkeiten

Die langfristigen Verbindlichkeiten haben sich - bei Darlehensaufnahmen von 32 Mill. DM und Darlehenstilgungen von 22 Mill. DM - auf 140 Mill. DM erhöht. Bei den neu aufgenommenen Darlehen handelt es sich fast ausschließlich um zinsgünstige Investitionskredite im Rahmen der Berlin-Förderungsmaßnahmen. Im Jahre 1984 sind planmäßige Tilgungen in Höhe von 18 Mill. DM vorgesehen.

### Andere Verbindlichkeiten

Der Rückgang der Anderen Verbindlichkeiten um 127 auf 3.569 Mill. DM ergab sich insbesondere aus geringeren Sonstigen Verbindlichkeiten, denen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüberstanden.

### Haftungsverhältnisse

Das Wechselobligo beträgt 14 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 136 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Zahlungsgarantien bestehen über insgesamt 42 Mill. DM zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe von 1970 und der IFR-Anleihe von 1982 der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg.

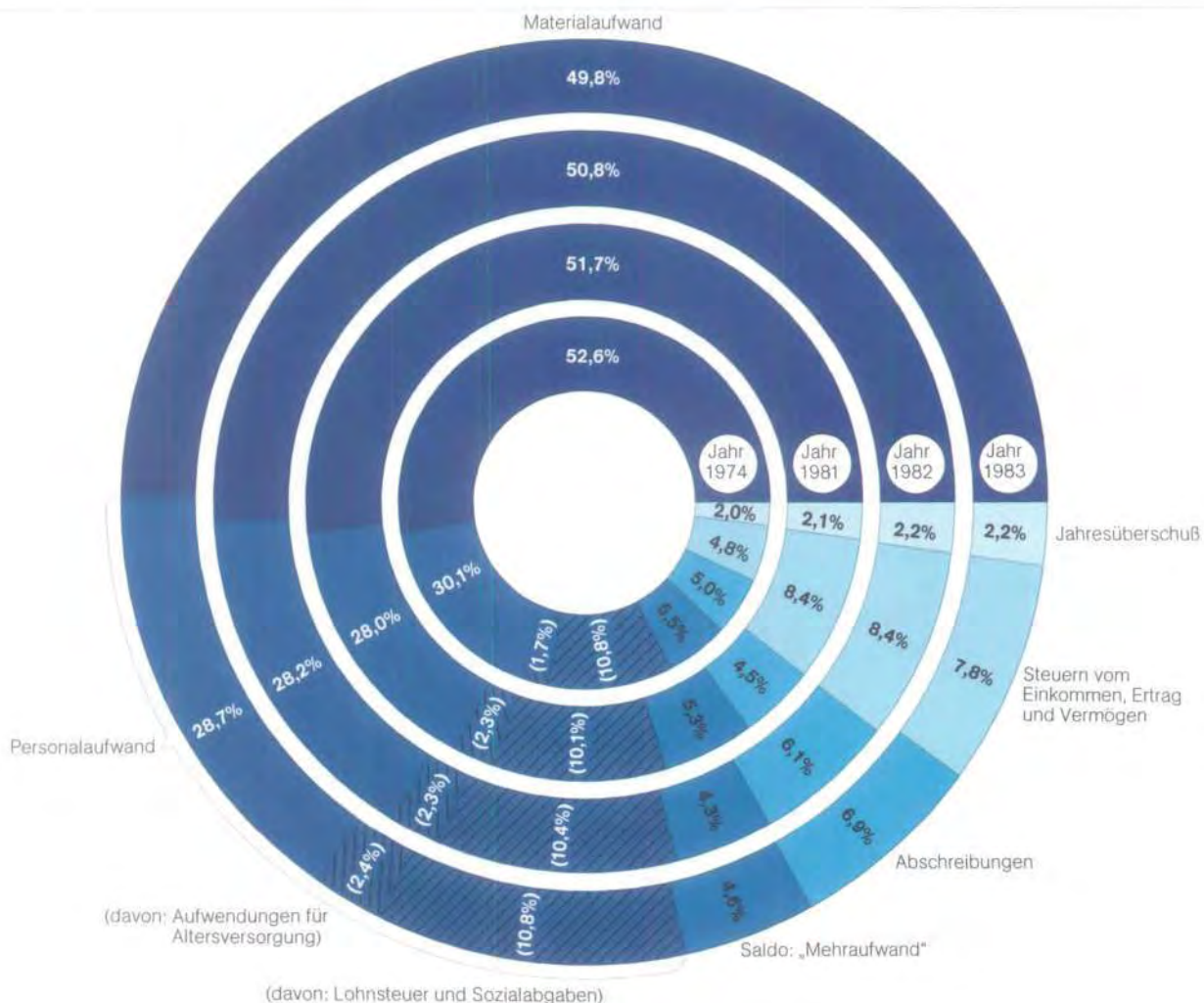
Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG sowie aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 57 Mill. DM.

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 6.898.117 DM. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 3.836.495 DM ausgezahlt. Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen (einschließlich Umsatzsteuer) 1.160.520 DM.

# Aufwandstruktur der Gesamtleistung - Daimler-Benz AG



(in Millionen DM)	1974	1981	1982	1983
<b>Gesamtleistung</b>	<b>13.656</b>	<b>29.461</b>	<b>31.410</b>	<b>32.139</b>
Materialaufwand	7.187	15.216	15.957	16.000
Personalaufwand	4.117	8.260	8.850	9.238
davon: Netto-Lohn- und Gehaltssumme	(2.405)	(4.596)	(4.856)	(4.996)
Aufwendungen für Altersversorgung	(238)	(688)	(742)	(770)
Lohnsteuer und Sozialabgaben	(1.474)	(2.976)	(3.252)	(3.472)
Mehraufwand aus den „übrigen Aufwands- und Ertragsposten“	748	1.568	1.361	1.488
Abschreibungen	678	1.333	1.907	2.202
EEV-Steuer	657	2.476	2.648	2.501
Jahresüberschuß	269	608	687	710
davon: Einstellungen in Rücklagen (netto)	(91)	(304)	(337)	(355)
Ausschüttungssumme	(178)	(304)	(350)	(355)

# Gewinn- und Verlustrechnung

## Gesamtleistung

Die Zunahme der Gesamtleistung um 2,3 % auf 32,1 Mrd. DM ergab sich aus der Umsatzerhöhung um 3,4% und der Verminderung der Fahrzeugbestände.

## Materialaufwand

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren lagen mit rd. 16 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres.

## Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich

Der Überschuß der Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungen über die Verlustübernahmen setzt sich wie folgt zusammen:

	1983 Mill. DM	1982 Mill. DM
<u>Erträge aus Beteiligungen</u>		
FAP FAMOS, Belgrad	10	-
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes	6	8
Otomarsan, Istanbul	6	6
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.	5	5
Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart	5	5
Übrige Gesellschaften	20	23
	+52	+47
<u>Erträge aus Gewinnabführung</u>		
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	5	6
Übrige Gesellschaften	4	1
	+ 9	+ 7
<u>Aufwendungen aus Verlustübernahme</u>		
	- 1	- 1
<b>Ertragsüberschuß</b>	<b>+60</b>	<b>+53</b>

## Zinsüberschuß

Zinserträgen von 586 (i. V. 679) Mill. DM standen Zinsaufwendungen von 51 (i.V. 69) Mill. DM gegenüber. In dem

Rückgang des Zinsüberschusses auf 535 (i. V. 610) Mill. DM kommt das Absinken des allgemeinen Zinsniveaus zum Ausdruck.

## Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen

Der Gesamtbetrag von 187 (i.V. 207) Mill. DM enthält auch Erträge aus der teilweisen Auflösung von Prozeßrückstellungen, die wegen der neueren Rechtsprechung zur Unwirksamkeit der sog. Tagespreisklausel nicht mehr erforderlich waren.

## Sonstige Erträge

Die Sonstigen Erträge von insgesamt 191 (i. V. 200) Mill. DM umfassen u. a. Erträge aus Wertpapierverkäufen, aufzulösenden Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, Verwaltungskostenumlagen sowie aus Vermietungen und Verpachtungen.

## Personalaufwand

Bei einer Zunahme der Belegschaft um rd. 2.200 Mitarbeiter sind die Löhne und Gehälter sowie die Sozialen Abgaben auf 8,5 (i. V. 8,1) Mrd. DM gestiegen. Zu dieser Entwicklung hat auch die Tarifierhöhung Anfang 1983 von 3,2% beigetragen. Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung haben sich nur leicht auf 770 (i. V. 742) Mill. DM erhöht, da sich der Mehraufwand aus der Zinsfußabsenkung im Berichtsjahr etwa in der gleichen Größenordnung bewegt wie der zusätzliche Aufwand im Vorjahr aus der Zinsfußabsenkung und der Übernahme weiterer Versorgungsverpflichtungen von der DB-Unterstützungskasse.

## Ertrag- und Vermögensteuern

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen sind um 147 auf 2.501 Mill. DM zurückgegangen. Der Vorjahresbetrag von 2.648 Mill. DM enthielt einen außerordentlichen Aufwand von 101 Mill. DM, der im Zusammenhang mit der Heraufsetzung des steuerlichen Rechnungszinsfußes bei Pensionsrückstellungen von 5,5 auf 6 % entstanden war.

## Sonstige Aufwendungen

Diese Sammelposition ist mit rd. 2,4 Mrd. DM nahezu unverändert geblieben. Es handelt sich insbesondere um Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen, ferner um Miet- und Pacht aufwendungen sowie die hier auszuweisenden Rückstellungszuführungen.

## Jahresüberschuß und Bilanzgewinn

Der Jahresüberschuß stieg um 23 auf 710 Mill. DM. Er enthält nach unseren Berechnungen keinen »Scheingewinn«.

Für das Berichtsjahr ergab sich ein Unterschiedsbetrag gemäß § 160 Abs. 2 Satz 5 AktG von 304 Mill. DM, der zu einer Verminderung des Jahresüberschusses führte. Er entstand im wesentlichen aus der Absenkung des Zinsfußes für die Berechnung der Pensionsrückstellungen aus unserer betrieblichen Versorgungsordnung.

Aus dem Jahresüberschuß wurden insgesamt 355 Mill. DM in die Rücklagen eingestellt; zur Ausschüttung verbleibt damit ein Bilanzgewinn von ebenfalls 355 Mill. DM.

## Vorschlag über die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1983 weist einen Bilanzgewinn von DM 355.252.852,50 aus.

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

3 $\frac{1}{3}$ %	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,—	DM	64.050,—
DM 10,50	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—	DM	355.188.802,50
Bilanzgewinn		DM	355.252.852,50

Stuttgart-Untertürkheim, den 30. März 1984

Der Vorstand

*Reithmann J. J. J.*

*Werner Rieger Kente*

*M. J. J.*

## Bericht des Aufsichtsrats

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 1983 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 dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Bei der turnusmäßigen Aufsichtsratswahl in der Hauptversammlung am 6. Juli 1983 hat Herr Prof. Dr. jur. Günther Hartmann auf eine Wiederwahl verzichtet. Er ist damit aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden, dem er seit 1977 angehört hatte. Für seine freundschaftliche Verbundenheit, seinen abgewogenen Rat und die vertrauensvolle Zusammenarbeit sprechen wir ihm auch an dieser Stelle unseren besonderen Dank aus.

Ebenfalls mit Beendigung der Hauptversammlung am 6. Juli 1983 sind als Vertreter der Arbeitnehmer Herr Karl Aspacher, Mitglied des Aufsichtsrats seit 1975, und Herr Erich Hirth, der diesem Gremium seit 1978 angehörte, aus dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG ausgeschieden. Beiden Herren danken wir für die gute Zusammenarbeit. An ihre Stelle wurden von der Wahlmännerversammlung am 25. Mai 1983 Herr Helmut Funk, Stuttgart, Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale, sowie Herr Richard Heiken, Achim-Bierden, Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Bremen, neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Am 29. Oktober 1983 verstarb plötzlich und unerwartet Herr Dr. jur. Gerhard Prinz, Vorsitzender des Vorstands der Daimler-Benz AG, in seinem 55. Lebensjahr. Er gehörte dem Vorstand unseres Unternehmens seit 1974 an und wurde 1980 dessen Vorsitzender. Mit großem unternehmerischem Geschick, Verantwortungsbewußtsein und beispielhaftem Einsatz hat er entscheidend dazu beigetragen, das weltweite Ansehen des Hauses Daimler-Benz weiter zu festigen und in schwieriger Zeit neues Wachstum zu sichern. Er hat Daimler-Benz entscheidende

Impulse für die Zukunft gegeben. Mit seiner warmherzigen Art, seiner Offenheit und Bescheidenheit wird uns Gerhard Prinz unvergessen bleiben. Wir alle schulden ihm Dank.

Der Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG hat Herrn Prof. Dipl.-Ing. Werner Breitschwert mit Wirkung vom 1. Dezember 1983 zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt.

Herr Hans-Jürgen Hinrichs und Herr Dr. rer. pol. Gerhard Liener, bisher stellvertretende Vorstandsmitglieder, wurden mit Wirkung vom 6. Juli 1983 bzw. 14. März 1984 zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern berufen.

In der Sitzung vom 3. Mai 1984 wurde Herr Dr.-Ing. Rudolf Hörnig zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt; er übernimmt das Ressort »Forschung und Entwicklung«.

Stuttgart-Untertürkheim, im Mai 1984

**Der Aufsichtsrat**

Vorsitzender

# Bilanz zum 31.-Dezember 1983 der Daimler-Benz AG

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1983 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1983 DM	Stand am 31.12.1982 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.973.809.641	240.489.227	+242.909.821	14.755.178	239.854.103	2.202.599.408	1.973.810
mit Wohnbauten	11.488.069	279.368	—	434.926	675.985	10.061.991	11.488
ohne Bauten	1.630.433	—	—	—	—	1.630.433	1.630
Bauten auf fremden Grundstücken	87.987.801	9.006.023	+ 5.346.800	494.765	9.987.585	91.858.274	87.988
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.033.406.036	940.851.220	+351.448.570	8.306.625	954.286.978	1.363.122.223	1.033.406
Betriebs- und Geschäftsausstattung	525.528.561	815.814.606	+ 24.660.308	9.116.593	855.696.068	501.190.814	525.528
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	848.199.789	510.972.632	-623.930.573	1.525.836	32.868.409	700.847.603	848.200
	4.482.050.330	2.517.413.076	—	34.874.982	2.093.287.678	4.871.300.746	4.482.050
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	782.163.920	307.800.940	—	2.977.455	108.955.456	978.031.949	782.164
Wertpapiere des Anlagevermögens	113.858.557	—	—	7.228.360	—	106.630.197	113.858
Ausleihungen mit einer Laufzeit von							
mindestens vier Jahren	1.155.644	100.975	—	231.279	—	1.025.340	1.156
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 814.323 (i.V. DM 935.497)	897.178.121	307.901.915	—	10.437.094	108.955.456	1.085.687.486	897.178
	<b>5.379.228.451</b>	<b>2.825.314.991</b>	<b>—</b>	<b>45.312.076</b>	<b>2.202.243.134</b>	<b>5.956.988.232</b>	<b>5.379.228</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						707.763.691	736.363
Unfertige Erzeugnisse						695.844.425	712.756
Fertige Erzeugnisse, Waren						1.065.591.755	1.242.355
Ersatzteile						428.685.315	429.357
						<b>2.897.885.186</b>	<b>3.120.831</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						36.430.177	41.245
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.628.487.350	1.567.220
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 22.897.179 (i.V. DM 18.305.464)					
Wechsel						449.518.995	316.803
davon bundesbankfähig		DM 24.933.744 (i.V. DM 36.005.291)					
Wechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 12.838.314 (i.V. DM 26.274.763)					
von verbundenen Unternehmen		DM 309.954.515 (i.V. DM 156.737.946)					
Schecks						1.454.797	756
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						3.584.782	2.836
Guthaben bei Kreditinstituten						1.381.940.972	1.330.376
Wertpapiere						1.676.756.455	1.504.397
Eigene Aktien		Nennbetrag DM 2.897.750 (i.V. DM 4.097.100)				17.943.605	12.783
Forderungen an verbundene Unternehmen						1.347.213.686	964.354
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						11.859.958	11.754
Sonstige Vermögensgegenstände						2.672.224.540	2.226.770
						<b>9.227.415.317</b>	<b>7.979.294</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>						<b>7.734.394</b>	<b>9.149</b>
						<b>18.090.023.129</b>	<b>16.488.502</b>



		Stand am 31.12.1983 DM	PASSIVA Stand am 31.12.1982 TDM
<b>Grundkapital</b>			
Stammaktien	33.935.460 Stimmen	1.696.773.000	1.526.903
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen		
		<b>1.698.694.500</b>	<b>1.528.825</b>
<b>Offene Rücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage			
Vortrag	156.338.214		
Einstellung aus Agio	3.734.921		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß	9.796.315	169.869.450	156.338
Rücklage für eigene Aktien			
Vortrag	12.782.952		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß	5.160.653	17.943.605	12.783
Freie Rücklagen			
Vortrag	2.908.815.745		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß	340.295.880	3.249.111.625	2.908.816
		<b>3.436.924.680</b>	<b>3.077.937</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		<b>295.626.050</b>	<b>287.366</b>
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommen-steuer-Durchführungsverordnung, § 6 b Einkommensteuergesetz, Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien			
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		<b>157.100.000</b>	<b>165.000</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Pensionsrückstellungen		4.365.873.839	3.632.746
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		124.500.000	108.400
Andere Rückstellungen		3.891.122.000	3.358.631
		<b>8.381.495.839</b>	<b>7.099.777</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		131.879.368	123.700
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 131.879.368 (i.V. DM 123.700.533)		
Sonstige Verbindlichkeiten		8.281.559	6.708
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 1.021.966 (i.V. DM 1.445.379)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 73.481.981 (i.V. DM 72.663.995)		
		<b>140.160.927</b>	<b>130.408</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart</b>		<b>52.268.621</b>	<b>150.128</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.819.640.072	1.731.626
Wechselverbindlichkeiten		4.322.000	26.316
Erhaltene Anzahlungen		137.135.136	121.836
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		57.057.619	58.473
Sonstige Verbindlichkeiten		1.551.265.463	1.758.461
		<b>3.569.420.290</b>	<b>3.696.712</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>3.079.370</b>	<b>2.582</b>
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>355.252.852</b>	<b>349.767</b>
	1983	1982	
	DM	DM	
Wechselobligo	13.855.015	27.629.664	
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(8.119)	(2.668.815)	
Bürgschaften	135.901.486	241.049.333	
Zahlungsgarantien für Anleihen der			
Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg			
DM-Anleihe	30.000.000	45.000.000	
lfr-Anleihe – lfr 250.000.000 –	12.272.500	12.710.000	
			<b>18.090.023.129</b>
			<b>16.488.502</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1983 der Daimler-Benz AG

	1983		1982	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	32.178.639.442		31.124.384	
Verminderung (i. V. Erhöhung) des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	186.845.533	31.991.793.909	153.493	31.277.877
Andere aktivierte Eigenleistungen		147.529.697		132.466
<b>Gesamtleistung</b>	32.139.323.606		31.410.343	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	15.999.663.759		15.956.827	
<b>Rohertrag</b>	16.139.659.847		15.453.516	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	9.348.142		6.812	
Erträge aus Beteiligungen	51.589.603		47.247	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	10.070.350		9.537	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	586.363.560		678.695	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	31.239.719		16.465	
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	7.900.000		38.580	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	187.394.057		207.105	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	30.155.224		53.041	
Sonstige Erträge	191.211.090		200.397	
davon außerordentliche	DM 48.749.504 (i. V. DM 35.102.452)	1.105.271.745		1.257.879
		17.244.931.592		16.711.395
Löhne und Gehälter	7.334.250.133		7.036.891	
Soziale Abgaben	1.134.014.168		1.071.701	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	770.190.714		741.780	
Abschreibungen auf Sachanlagen	2.093.287.678		1.823.328	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	108.955.456		83.360	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten	68.800.788		64.335	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	6.920.383		7.314	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	51.270.472		68.742	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 2.538.868.845			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 18.296.790			
	DM 2.520.572.055			
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	DM 19.495.043	2.501.077.012	2.647.997	
b) sonstige		8.347.036	6.467	
Aufwendungen aus Verlustübernahme	569.972		1.184	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	38.415.496		83.348	
Sonstige Aufwendungen	2.418.326.584	16.534.425.892	2.387.630	16.024.077
<b>Jahresüberschuß</b>	710.505.700		687.318	
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien		-		6.108
		710.505.700		693.426
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in offene Rücklagen				
Gesetzliche Rücklage	9.796.315		-	
Rücklage für eigene Aktien	5.160.653		-	
Freie Rücklagen	340.295.880	355.252.848	343.659	343.659
<b>Bilanzgewinn</b>	355.252.852		349.767	

Im Geschäftsjahr 1983 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 145.322.036. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden - ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß § 16 Betriebsrentengesetz - voraussichtlich 120, 127, 134, 142, 150% dieses Betrags gezahlt. Stuttgart-Untertürkheim, den 30. März 1984

#### Daimler-Benz Aktiengesellschaft Der Vorstand

Breitschwerdt Hinrichs Liener  
Niefer Reuter Ulsamer Gentz

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

Frankfurt (Main), den 17. April 1984

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Dr. Müller Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

**Konzern-  
geschäftsbericht**

**Erläuterungen  
zum Konzernabschluß**

## Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden grundsätzlich die Abschlüsse aller in- und ausländischen Konzerngesellschaften einbezogen, an deren Kapital die Daimler-Benz AG - im folgenden DBAG genannt - direkt oder indirekt mit mehr als der Hälfte beteiligt ist. Der Konsolidierungskreis umfaßt einschließlich der DBAG 19 (i.V. 22) inländische und 85 (i.V. 83) ausländische Konzernunternehmen (s. Seite 88).

Wie in den Vorjahren wurden einige ausländische Gesellschaften ohne bzw. mit nur geringem Geschäftsbetrieb nicht konsolidiert. Bei diesen Gesellschaften waren auch im Berichtsjahr keine Vorgänge zu verzeichnen, die erheblichen Einfluß auf die Lage des Konzerns hatten. Die folgenden Träger von Versorgungseinrichtungen haben wir ebenfalls nicht in die Konsolidierung einbezogen, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind:

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

Der Konsolidierungskreis hat sich im Inland um eine Dienstleistungsgesellschaft, im Ausland um drei Händler- und zwei Anlagegesellschaften sowie eine Holdinggesellschaft erweitert. Im Inland wurden die Württembergische Baumwoll-Spinnerei und -Weberei bei Esslingen a. N. AG und die Maschinen- und Werkzeugbau Zuffenhausen AG durch Fusion und die Wohnungsbau

GmbH Weinstraße Mettingen durch Umwandlung mit der Maschinenfabrik Esslingen AG zusammengefaßt. Im Ausland wurden drei Händlergesellschaften mit der Mercedes-Benz Belgium fusioniert, eine Immobilien-gesellschaft in Frankreich hat ihre Tätigkeit im Berichtsjahr beendet. Die Chemie- und Textil-Gesellschaft mbH Friedrichshafen wurde an die MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH verkauft und somit nicht mehr konsolidiert.

## Konsolidierungsgrundsätze

### Gliederung und Bewertung

Die in den Konzernabschluss einbezogenen **inländischen** Einzelabschlüsse sind nach den Grundsätzen des Aktienrechts aufgestellt und von Abschlußprüfern testiert. Die nach den jeweiligen nationalen Vorschriften erstellten und geprüften **ausländischen** Einzelabschlüsse haben wir wie in den Vorjahren für die Konsolidierung aktienrechtlich gegliedert und im Rahmen des Aktiengesetzes nach konzern-einheitlichen Methoden bewertet.

### Währungsumrechnung

Die Umrechnung der Bilanzwerte von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark erfolgt für das Anlagevermögen mit den Kursen der Zugangszeitpunkte (historische Kurse), für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit Kursen vom 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 Landeswährungen zur D-Mark zwischen den Bilanzstichtagen entstehen Änderungen am D-Mark-Eigenkapital, wenn dessen Höhe von dem mit historischen Kursen umgerechneten Anlagevermögen abweicht. Da bei verschiedenen ausländischen Konzerngesellschaften auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanziert sind, ergeben sich - im wesentlichen aus den hohen Abwertungen der südamerikanischen Währungen gegenüber der D-Mark - negative und infolge von Aufwertungen - insbesondere des US-Dollar gegenüber der D-Mark - positive Umrechnungsdifferenzen. Als Saldo verbleibt eine erhebliche negative Umrechnungsdifferenz, die wir wie in den Vorjahren in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt haben. Dieser Aufwand wirkt damit als Korrekturposten zu den inflationsbedingt hohen Scheingewinnen, insbesondere bei den brasilianischen Gesellschaften.

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

Aus der konzern-einheitlichen Bewertung und der Währungsumrechnung ergaben sich Änderungen gegenüber den nationalen Ergebnissen.

# Konzernbilanz

## Kapitalkonsolidierung

Nach der von uns angewendeten Methode der Erstkonsolidierung werden zum Erwerbszeitpunkt die Anschaffungskosten bei der Obergesellschaft mit dem anteiligen Eigenkapital der Konzerngesellschaften aufgerechnet. Die sich aus dieser Aufrechnung ergebende Differenz ist als »Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung« ausgewiesen.

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne der Konzerntöchter für 1983 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen - in die »Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag« eingestellt worden. Damit entspricht der Bilanzgewinn des Konzerns von 355 Mill. DM dem Bilanzgewinn der DBAG.

## Sonstige Eliminierungen

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Gesellschaften haben wir aufgerechnet; Zwischengewinne im Anlage- und Vorratsvermögen sind ergebniswirksam eliminiert. Abschreibungen auf konsolidierte Beteiligungen sowie konzerninterne Wertberichtigungen und Rückstellungen waren aufzulösen. Die ergebniswirksamen Eliminierungsmaßnahmen in 1983 haben die »Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag« geringfügig vermindert.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben wir in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form gemäß § 332 AktG aufgestellt, d.h. Innenumsatzerlöse und andere konzerninterne Erträge wurden mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet.

## Vermögens- und Kapitalstruktur

Der Anstieg der **Konzernbilanzsumme** um 8,2 % auf 24,8 Mrd. DM ist im wesentlichen auf den Zuwachs der Bilanzsumme der DBAG mit 9,7 % zurückzuführen, deren Anteil am Vermögen und Kapital des Konzerns wie in den Vorjahren etwa zwei Drittel beträgt.

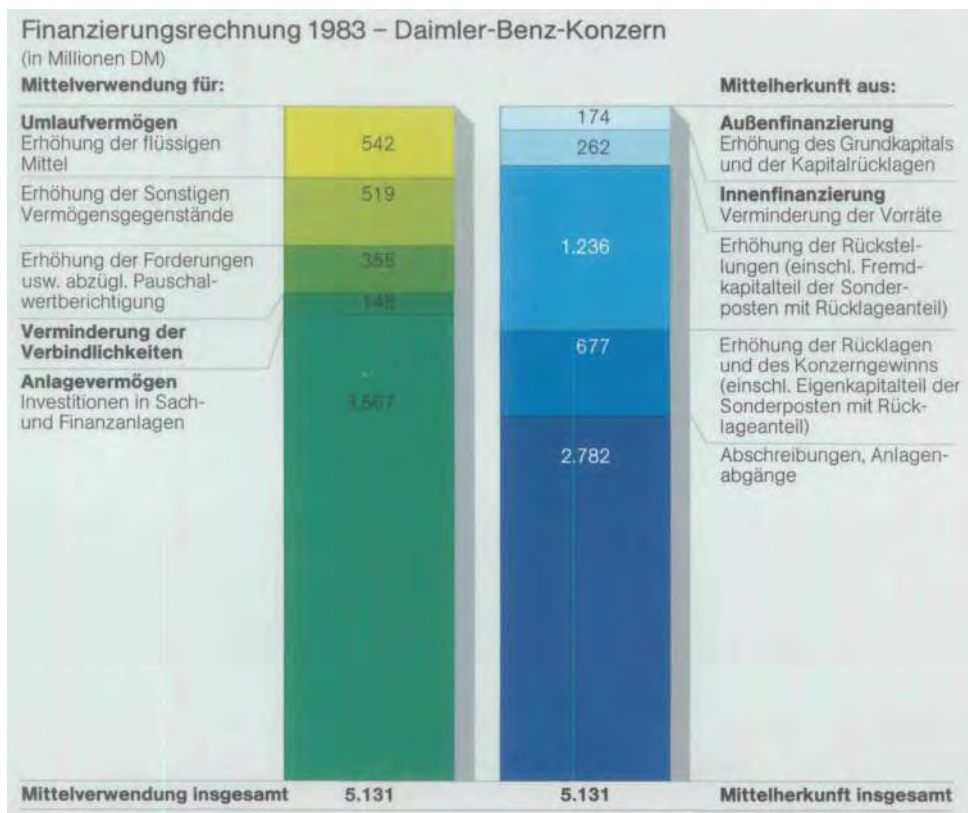
Das **Anlagevermögen** erhöhte sich um 11,7 % auf 7,7 Mrd. DM; sein Anteil an der Bilanzsumme liegt nunmehr bei 31 (i. V. 30) %.

Das **Eigenkapital** (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichsposten und 40 % der Sonderposten mit Rücklageanteil) stieg um 0,8 auf 7,5 Mrd. DM. Sein Anteil an der Bilanzsumme hat sich aufgrund der Kapitalerhöhung bei

der DBAG und der Rücklagenzuführung aus dem Konzern-Jahresüberschuß auf 30 (i. V. 29) % leicht verbessert. Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital beträgt unverändert 97 %.

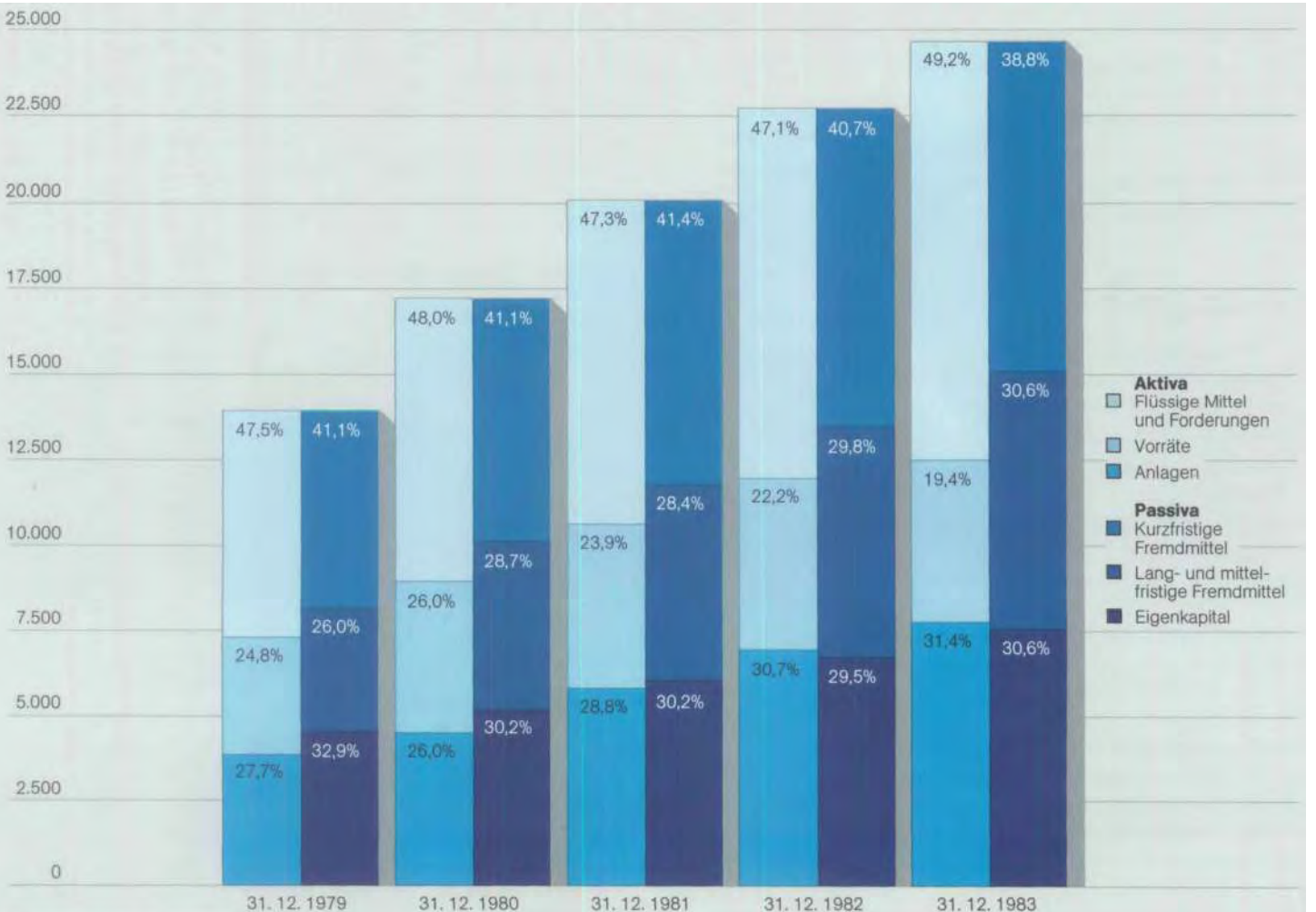
Das **Fremdkapital** beläuft sich auf 17,1 (i. V. 16,0) Mrd. DM. Hiervon entfällt etwa die Hälfte auf Rückstellungen.

Das Schaubild »Finanzierungsrechnung 1983« für den Daimler-Benz-Konzern gibt einen Überblick über Mittelherkunft und Mittelverwendung. Die Investitionen konnten auch im Berichtsjahr voll aus der Innenfinanzierung aufgebracht werden, und zwar nahezu allein aus Abschreibungen, Anlagenabgängen und der Erhöhung der Rücklagen.



# Bilanzstruktur - Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Bilanzsumme<sup>1)</sup></b>	<b>13.908</b>	<b>17.203</b>	<b>20.112</b>	<b>22.696</b>	<b>24.635</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderungen <sup>1)</sup>	6.609	8.250	9.504	10.698	12.114
Vorräte	3.453	4.473	4.817	5.040	4.778
Anlagen	3.846	4.480	5.791	6.958	7.743
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	5.719	7.074	8.327	9.225	9.554
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534
Eigenkapital	4.575	5.196	6.075	6.703	7.547



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

**Aktiva****Sachanlagen**

Die Erhöhung der Sachanlagen um 763 auf 7.199 Mill. DM ergab sich aus Zugängen von 3.464 Mill. DM, denen Abschreibungen und Abgänge von zusammen 2.701 Mill. DM gegenüberstanden. Auf das Inland entfielen 88,0 % der Investitionen, im wesentlichen bei der DBAG und der Mercedes-Leasing-GmbH, während sich der Anteil der Abschreibungen der DBAG auf 81,5 %, der Mercedes-Leasing-GmbH auf 7,0% und der ausländischen Produktionsgesellschaften auf 7,5 % belief.

**Beteiligungen**

Die ausgewiesenen Beteiligungen betreffen Anteile an Gesellschaften, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden, insbesondere die MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, die Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München, und die Mercedes-Benz of South Africa.

**Vorräte**

Die Konzernvorräte wurden gegenüber dem Vorjahr um 5,2 % auf 4.778 Mill. DM abgebaut. Dies ist insbesondere auf höhere Auslieferungen von Personenwagen und Nutzfahrzeugen der DBAG zum Jahresende 1983 zurückzuführen.

**Forderungen**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die Wechselorderungen stiegen insgesamt um 333 auf 3.800 Mill. DM. Die Erhöhung beruht vor allem auf der Ausweitung des Leasing- und Finanzierungsgeschäfts der Mercedes-Benz Credit Corporation und der Verbesserung der Absatzsituation bei Freightliner.

**Zahlungsmittel und Wertpapiere**

Die Zunahme der Zahlungsmittel und Wertpapiere um 542 auf 5.161 Mill. DM ist im wesentlichen bei der DBAG und bei den nordamerikanischen Konzerngesellschaften eingetreten. Weitere liquide Mittel sind in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln angelegt, die unter der Position »Sonstige Vermögensgegenstände« den weitaus größten Einzelposten darstellen.

**Passiva****Grundkapital**

In der Konzernbilanz wird als Grundkapital das durch die Kapitalerhöhung Ende 1983 um 170 auf 1.699 Mill. DM gestiegene Nennkapital der DBAG ausgewiesen.

**Kapitalrücklagen**

Die Kapitalrücklagen haben sich um das Agio aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung 1983 der DBAG um 4 auf 9 Mill. DM erhöht.

**Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung**

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung ergibt sich aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die Beteiligungsgesellschaften mit deren konzernanteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs. Aus der Saldierung von 89 (i. V. 119) Mill. DM aktiven und 92 (i. V. 92) Mill. DM passiven Aufrechnungsbeträgen resultiert ein passiver »Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung« von 3 Mill. DM.

Bei den aktiven Unterschiedsbeträgen lagen die Anschaffungskosten über dem bilanziellen Eigenkapital. Die passiven Unterschiedsbeträge entstanden hauptsächlich bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften, bei denen in den 50er Jahren Teilbeträge von Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet wurden. Der Rückgang des aktiven Unterschiedsbetrags um 30 Mill. DM beruht überwiegend auf Beteiligungsabschreibungen.

### Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag

Diese Rücklagen von 5.615 (i.V. 4.966) Mill. DM setzen sich zusammen aus den Rücklagen der DBAG, die aus dem Jahresüberschuß gebildet wurden, sowie den seit Zugehörigkeit zum Konzern erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinnen und -Verlusten der Konzerngesellschaften. Außerdem wurden hier die ergebniswirksamen Eliminierungsvorgänge verrechnet.

### Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie am Bilanzgewinn und -verlust der einbezogenen Konzernunternehmen. Der Anstieg um 17 auf 76 Mill. DM stammt hauptsächlich aus Kapitalerhöhungen, insbesondere bei der Mercedes-Benz Espana und der Mercedes-Benz Credit Corporation.

### Sonderposten mit Rücklageanteil

Die Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 364 (i. V. 358) Mill. DM nahezu gleichgeblieben. Mit 296 (i.V. 287) Mill. DM betraf der überwiegende Anteil die DBAG; auf die Mercedes-Benz France entfielen 61 Mill. DM.

### Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Die Pauschalwertberichtigung mit 192 (i. V. 258) Mill. DM deckt das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland durch länderspezifisch abgestufte Wertberichtigungssätze von 3 bis 10 % ab.

### Rückstellungen

Die Rückstellungen haben gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 1.232 auf 9.546 Mill. DM zugenommen. Der Anteil der Pensionsrückstellungen beträgt 4.532 Mill. DM; hiervon sind rd. 96 % bei der DBAG gebildet. Auch von den Anderen Rückstellungen von 4.879 Mill. DM entfallen rd. 80 % auf die DBAG, da die weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie die Haftungs- und Prozeßrisiken vorwiegend bei der Obergesellschaft berücksichtigt werden. Ferner sind in dieser Position Verpflichtungen im Sozialbereich und aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern sowie Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften enthalten.

### Langfristige Verbindlichkeiten

Die langfristigen Verbindlichkeiten sanken um 30 auf 775 Mill. DM. Einer Erhöhung bei den ausländischen Produktionsgesellschaften stand ein Rückgang bei der Mercedes-Benz Credit Corporation gegenüber; unsere nordamerikanische Absatzfinanzierungsgesellschaft hat die bisherige Fremdfinanzierung teilweise durch Konzernkredite abgelöst. Die ausgewiesenen Anleihen betreffen mit 42 Mill. DM die Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg, und mit 16 Mill. DM die Mercedes-Benz France.

### Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen

Es handelt sich fast ausschließlich um Verbindlichkeiten der DBAG und der Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH.

### Andere Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten werden mit 6.119 (i. V. 6.134) Mill. DM ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen fast ausschließlich unsere ausländischen Vertriebs- und Finanzierungsgesellschaften.

### Aus dem Konzernabschluß nicht ersichtliche Haftungsverhältnisse

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß §24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestehen neben dem für die DBAG angegebenen Obligo keine nennenswerten weiteren Haftungsverhältnisse bei den in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften. Für Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaften sind Sicherheiten in Höhe von 102 Mill. DM bestellt worden. Ein ausländisches Konzernunternehmen ist im Rahmen seiner Absatzfinanzierung branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen.



# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## Umsatzerlöse

Der Konzernumsatz überschritt erstmals 40,0 Mrd. DM, Einzelheiten siehe Seite 9 f.

## Materialaufwand

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren sind um 1,2 % auf 20,3 Mrd. DM angewachsen.

## Zinsüberschuß

Im Konzern stehen Zinserträgen von 1.705 (i. V. 1.410) Mill. DM Zinsaufwendungen von 389 (i.V. 514) Mill. DM gegenüber, so daß sich ein um 420 auf 1.316 Mill. DM erhöhter Zinsüberschuß ergab. Während im Inland ein Rückgang des Zinssaldos um 94 Mill. DM als Folge des rückläufigen allgemeinen Zinsniveaus zu verzeichnen war, wurde im Ausland eine Steigerung um 514 Mill. DM erzielt. Dieser hohe Zuwachs stammt überwiegend von den südamerikanischen Gesellschaften, die ihre Liquidität zu inflationsbedingt hohen Zinssätzen angelegt hatten. In diesen Zinserträgen ist somit Scheingewinn enthalten, der allerdings durch die ergebniswirksame Behandlung der negativen Währungsdifferenz aus der Umrechnung der ausländischen Einzelbilanzen - ausgewiesen unter den Sonstigen Aufwendungen - zu einem erheblichen Teil ausgeglichen wird.

## Sonstige Erträge

Die Sonstigen Erträge verringerten sich um 90 auf 515 Mill. DM; sie betreffen u.a. Erträge aus Wertpapierverkäufen, aufzulösenden Einzelwertberichtigungen auf Forderungen sowie Vermietungen und Verpachtungen.

## Personalaufwand

Löhne und Gehälter sowie Soziale Abgaben stiegen um 2,3 % auf 10,1 Mrd. DM. Diese Entwicklung beruht auch auf dem Rückgang der Mitarbeiterzahl im Konzern um 810 auf 184.877. Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung waren mit 883 (i.V. 878) Mill. DM nahezu unverändert.

## Ertrag- und Vermögensteuern

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen sind um 47 auf 3.263 Mill. DM zurückgegangen.

## Sonstige Aufwendungen

Die Sonstigen Aufwendungen nahmen um 475 auf 4.552 Mill. DM zu. Sie umfassen im wesentlichen Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen (insbesondere bei DBAG), Ausgangsfrachten und -verpackungen, ferner Rückstellungszuführungen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie die Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

## Konzern-Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß stieg um 7,3 % auf 988 Mill. DM. Er setzt sich wie folgt zusammen:

	1983 Mill. DM	1982 Mill. DM
Jahresüberschuß der DBAG	710	687
abzüglich konzerninterner Beteiligungserträge	- 18	- 30
	692	657
Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften	14	19
Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge	285	202
Übrige Eliminierungsmaßnahmen	- 3	+ 43
Konzern-Jahresüberschuß	988	921

**Konsolidierungskreis<sup>1)</sup>****Inländische Gesellschaften**

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart  
 Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.  
 Motoren- und Aggregatewartung GmbH, Stuttgart<sup>2)</sup>  
 Porcher & Meffert GmbH, Stuttgart  
 Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart  
 Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart  
 Daimler-Benz Project Consult GmbH, Stuttgart  
 Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal  
 Industrie- und Handelsbeteiligungen GmbH, Stuttgart  
 Mercedes-EDV-Beratung GmbH, Weinheim<sup>3)</sup>  
 Industriehandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH, Stuttgart  
 Hanomag-Henschel GmbH, Hannover  
 Rohtex Aktiengesellschaft für Textilrohstoffe, Stuttgart  
 Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft Hamburg mbH, Sitz Stuttgart  
 Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft Bremen mbH, Sitz Stuttgart  
 Autohaus Braun GmbH i. L, Nürnberg  
 Hans Braun GmbH, Nürnberg  
 Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart  
 Daimler-Benz Services GmbH, Stuttgart<sup>4)</sup>

**Ausländische Gesellschaften**

Mercedes-Benz do Brasil SA, Sao Bernardo do Campo/Brasilien  
 Sociedade Tecnica de Fundicoes Gerais SA, São Paulo/Brasilien  
 Mercedes-Benz Argentina SA, Buenos Aires/Argentinien  
 sowie eine Finanzierungs- und eine Anlagegesellschaft  
 Mercedes-Benz Espana SA, Madrid/Spanien  
 Comercial Mercedes-Benz SA, Madrid/Spanien  
 Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York/USA  
 Freightliner Corporation, Portland/USA  
*Consolidated Metco, Inc., Portland/USA*  
*Freightliner Canada Industries Ltd., Vancouver/Kanada<sup>2)</sup>*  
*Mercedes-Benz Truck Company, Inc., Portland/USA*  
 sowie eine Vertriebs-, eine Finanzierungs- und zwei Anlagegesellschaften  
 Euclid, Inc., Cleveland/USA  
*Euclid Canada Ltd., Guelph/Kanada*  
 sowie eine Händler- und vier Vertriebsgesellschaften  
 Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA  
*Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto/Kanada*  
*6353 Sunset Boulevard, Inc., Hollywood/USA<sup>2)</sup>*  
 sowie eine Dienstleistungs- und zwei Händlergesellschaften  
 Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA

SOFIDEL SA, Rocquencourt/Frankreich  
 Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt/Frankreich  
 sowie zehn Händler- und sieben Anlagegesellschaften  
 Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/Großbritannien  
 sowie eine Anlage- und vier Händlergesellschaften  
 Daimler-Benz Holding Belgium SA/N.V., Brüssel/Belgien<sup>2)</sup>  
 Mercedes-Benz Belgium SA/N.V., Brüssel/Belgien  
 sowie fünf Händlergesellschaften  
 Mercedes-Benz Finance Belgium SA/N.V., Brüssel/Belgien<sup>5)</sup>  
 Mercedes-Benz Italia S. p. A., Rom/Italien  
 Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien  
 Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien  
*Yorkstar Motors Pty. Ltd., Sydney/Australien<sup>2)</sup>*  
*Rosebery Investments Pty. Ltd., Sydney/Australien<sup>2)</sup>*  
*Mercedes-Benz (Distribution) Pty. Ltd., Melbourne/Australien<sup>2)</sup>*  
 Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen/Griechenland  
 Daimler-Benz Holding AG, Zürich/Schweiz  
 Mercedes-Benz Nederland B. V., Utrecht/Niederlande  
 sowie eine Anlagegesellschaft  
 Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich/Schweiz  
 sowie vier Finanzierungs- und zwei Anlagegesellschaften  
 AGAM Financiering B.V., Utrecht/Niederlande  
 sowie eine Finanzierungs- und zwei Dienstleistungsgesellschaften  
 UBG-Beratungsgesellschaft mbH, Graz/Österreich

1) Einige Konzerngesellschaften wurden bereits auf der Grundlage vorkonsolidierter Abschlüsse einbezogen.

2) Zugänge im Konsolidierungskreis 1983.

3) Früher: Pro-Data EDV-Beratung GmbH, Weinheim.

4) Früher: Reparaturwerk Böblingen GmbH, Böblingen.

5) Früher: S.A. Fimarent, Brüssel/Belgien.

# Gegenüberstellung der Bilanzen zum 31. Dezember 1983 und 1982

(in zusammengefaßter Form)

	Daimler-Benz-Konzern		Daimler-Benz AG	
	1983 Mill. DM	1982 Mill. DM	1983 Mill. DM	1982 Mill. DM
<b>AKTIVA</b>				
<b>Anlagevermögen</b>	<b>7.743</b>	<b>6.931</b>	<b>5.957</b>	<b>5.379</b>
Sachanlagen	7.199	6.436	4.871	4.482
Beteiligungen	308	266	978	782
Sonstige Finanzanlagen	236	229	108	115
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>17.084</b>	<b>15.996</b>	<b>12.133</b>	<b>11.109</b>
Vorräte	4.778	5.040	2.898	3.121
Forderungen	3.800	3.502	3.425	2.848
Zahlungsmittel und Wertpapiere	5.161	4.619	3.064	2.838
Übrige Aktivposten	3.345	2.835	2.746	2.302
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.827</b>	<b>22.954</b>	<b>18.090</b>	<b>16.488</b>
<b>PASSIVA</b>				
<b>Eigenkapital</b>	<b>7.547</b>	<b>6.703</b>	<b>5.254</b>	<b>4.722</b>
Grundkapital (DBAG)	1.699	1.529	1.699	1.529
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag/ Offene Rücklagen (DBAG)	5.615	4.966	3.437	3.078
Kapitalrücklagen, Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung, Anteile in Fremdbesitz	88	65	-	-
Sonderposten mit Rücklageanteil (40 %)	145	143	118	115
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>	<b>192</b>	<b>258</b>	<b>157</b>	<b>165</b>
<b>Fremdkapital</b>	<b>17.088</b>	<b>15.993</b>	<b>12.679</b>	<b>11.601</b>
Rückstellungen	9.546	8.314	8.381	7.100
Langfristige Verbindlichkeiten	775	805	140	130
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen	57	158	52	150
Übrige Passivposten	6.355	6.366	3.751	3.871
Konzerngewinn/Bilanzgewinn	355	350	355	350
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.827</b>	<b>22.954</b>	<b>18.090</b>	<b>16.488</b>

# Konzernbilanz zum 31. Dezember 1983

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1983 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1983 DM	Stand am 31.12.1982 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	3.053.889.041	344.504.177	+307.604.255	23.555.576	318.904.306	3.363.537.591	3.053.889
mit Wohnbauten	33.232.515	2.123.453	+ 19.146.208	968.338	2.621.769	50.912.069	33.232
ohne Bauten	42.792.887	860.488	- 5.514.111	1.824.025	-	36.315.239	42.793
Bauten auf fremden Grundstücken	59.370.758	2.768.115	+ 150.241	352.129	6.631.572	55.305.413	59.371
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.218.515.397	949.603.579	+423.860.647	8.804.777	1.048.135.292	1.535.039.554	1.218.515
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.012.472.529	1.497.135.360	+ 52.951.125	88.959.981	1.157.935.997	1.315.663.036	1.012.473
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.014.942.571	666.620.362	-798.198.365	8.740.266	32.868.409	841.755.893	1.014.943
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	424.432	-	-	2	236.974	187.456	424
	<b>6.435.640.130</b>	<b>3.463.615.534</b>	<b>-</b>	<b>133.205.094</b>	<b>2.567.334.319</b>	<b>7.198.716.251</b>	<b>6.435.640</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	265.632.585	54.712.817	-	7.149.139	4.823.279	308.372.984	265.633
Wertpapiere des Anlagevermögens	135.047.505	8.795.524	-	16.926.879	1.785.323	125.130.827	135.047
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	94.497.210	39.765.575	-	23.711.306	-	110.551.479	94.497
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 88.172.935 (i.V. DM 87.652.024)							
	495.177.300	103.273.916	-	47.787.324	6.608.602	544.055.290	495.177
	<b>6.930.817.430</b>	<b>3.566.889.450</b>	<b>-</b>	<b>180.992.418</b>	<b>2.573.942.921</b>	<b>7.742.771.541</b>	<b>6.930.817</b>
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>						-	<b>27.493</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>						<b>4.778.170.935</b>	<b>5.039.867</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						47.868.139	66.621
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						3.456.813.641	3.065.262
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 527.931.002 (i.V. DM 371.270.900)					
Wechsel						343.422.778	401.710
davon bundesbankfähig		DM 24.933.744 (i.V. DM 36.005.291)					
Wechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 12.838.314 (i.V. DM 26.274.763)					
Schecks						10.279.936	30.054
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						11.754.286	9.134
Guthaben bei Kreditinstituten						2.964.729.549	2.457.976
Wertpapiere						2.174.692.057	2.122.297
Eigene Aktien der Obergesellschaft	Nennbetrag DM	2.897.750 (i.V. DM 4.097.100)				17.943.605	12.783
Forderungen an verbundene Unternehmen						97	34.509
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						13.264.211	13.296
Sonstige Vermögensgegenstände						3.235.828.738	2.716.414
						<b>12.276.597.037</b>	<b>10.930.056</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
Disagio						-	624
Sonstige						29.204.667	25.454
						<b>29.204.667</b>	<b>26.078</b>
						<b>24.826.744.180</b>	<b>22.954.311</b>

		Stand am 31.12. 1983 DM	PASSIVA Stand am 31.12. 1982 TDM
<b>Grundkapital der Daimler-Benz AG</b>			
Stammaktien	33.935.460 Stimmen	1.696.773.000	1.526.903
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen		
		<b>1.698.694.500</b>	<b>1.528.825</b>
<b>Offene Rücklagen</b>			
Kapitalrücklagen <sup>1)</sup>		9.308.443	5.573
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung		2.569.932	-
Rücklagen des Konzern aus dem Ertrag <sup>2)</sup>		5.615.441.119	4.965.709
		<b>5.627.319.494</b>	<b>4.971.282</b>
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>			
davon Gewinnanteile	DM 6.519.280 (i.V. DM 7.639.123)		
Verlustanteile	DM 52.149.537 (i.V. DM 30.839.972)		
		<b>76.008.873</b>	<b>59.337</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>			
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, § 6b Einkommensteuergesetz, Abschnitt 35 Einkommensteuer- Richtlinien, belgischen, französischen, italienischen, niederländischen und österreichischen Vorschriften		<b>363.708.544</b>	<b>357.670</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>			
		<b>191.928.885</b>	<b>258.112</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Pensionsrückstellungen		4.531.565.821	3.856.134
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		136.267.432	123.544
Andere Rückstellungen		4.878.656.109	4.334.765
		<b>9.546.489.362</b>	<b>8.314.443</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>			
Anleihen		58.592.500	75.325
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		385.474.369	457.273
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 157.474.594 (i.V. DM 157.227.028)		
Sonstige Verbindlichkeiten		331.128.474	272.645
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 74.950.264 (i.V. DM 70.829.228)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 429.754.919 (i.V. DM 511.776.440)		
		<b>775.195.343</b>	<b>805.243</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)</b>			
		<b>57.105.147</b>	<b>157.979</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.462.714.683	2.241.595
Wechselverbindlichkeiten		213.392.855	300.287
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.043.795.187	1.117.175
Erhaltene Anzahlungen		285.095.464	228.036
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		17.153	-
Sonstige Verbindlichkeiten		2.113.597.103	2.246.818
		<b>6.118.612.445</b>	<b>6.133.911</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>16.428.735</b>	<b>17.742</b>
<b>Konzerngewinn</b>			
		<b>355.252.852</b>	<b>349.767</b>
		1983	1982
		DM	DM
Wechselobligo	186.102.214	158.341.532	
Verbindlichkeiten aus der Übertragung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.105.640	1.502.306	
Bürgschaften	226.152.115	316.992.954	
		<b>24.826.744.180</b>	<b>22.954.311</b>

<sup>1)</sup> Entsprechen dem in der „Gesetzlichen Rücklage“ der DBAG enthaltenen Agio.

<sup>2)</sup> Einschließlich der „Gesetzlichen Rücklage“ (ohne Agio) von DM 160.561.007 (i.V. DM 150.764.692) und der „Rücklage für eigene Aktien“ von DM 17.943.605 (i.V. DM 12.782.952) der DBAG.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1983

	1983		1982	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	40.004.791.050		38.905.120	
Verminderung (i. V. Erhöhung) des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	65.918.293	39.938.872.757	455.396	39.360.516
Andere aktivierte Eigenleistungen		587.822.663		369.182
<b>Gesamtleistung</b>	40.526.695.420		39.729.698	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	20.298.763.700		20.047.162	
<b>Rohertrag</b>	20.227.931.720		19.682.536	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	5.205.173		5.885	
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	29.387.627		13.094	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	10.266.419		9.614	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.704.477.245		1.409.720	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	42.721.476		26.889	
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	66.182.772		57.368	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	400.887.982		289.590	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	45.889.601		62.901	
Sonstige Erträge	515.471.986	2.820.490.281	604.610	2.479.671
davon außerordentliche DM 74.465.553 (i. V. DM 56.805.853)		23.048.422.001		22.162.207
Löhne und Gehälter	8.660.274.086		8.455.582	
Soziale Abgaben	1.397.690.835		1.377.599	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	883.450.678		878.390	
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagevermögen	2.567.334.319		2.264.541	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	6.608.602		8.420	
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung	30.107.428		36.943	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten	196.890.675		151.813	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	10.682.503		14.226	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	388.539.420		514.005	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 3.289.816.757			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 18.296.790			
davon an eine Organgesellschaft weiterbelastet, die nicht in die Konsolidierung einbezogen wurde	DM 9.017.500	3.262.502.467	3.309.986	
b) sonstige		48.038.677	44.031	
Aufwendungen aus der Übernahme des Verlustes eines nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmens	19.992			
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	56.278.361		108.618	
Sonstige Aufwendungen	4.552.128.267	22.060.546.310	4.076.779	21.240.933
<b>Jahresüberschuß</b>	987.875.691		921.274	
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag	678.253.096		594.708	
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	6.519.280		7.639	
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	52.149.537	45.630.257	30.840	23.201
<b>Konzerngewinn</b>	355.252.852		349.767	

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

Frankfurt (Main), den 17. April 1984

Stuttgart-Untertürkheim, den 30. März 1984

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**  
Der Vorstand

Breitschwerdt Hinrichs Liener  
Niefer Reuter Ulsamer Gentz

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schnicke Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

## **Anhang**

# Daimler-Benz in Zahlen

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Mitarbeiter (am Jahresende)</b>										
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>183.532</b>	<b>188.039</b>	<b>185.687</b>	<b>184.877</b>
davon: Inland	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273
Ausland	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604
<b>Daimler-Benz AG</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>	<b>148.361</b>	<b>148.411</b>	<b>150.601</b>
<b>Produktion (Fahrzeuge)</b>										
<b>Personenwagen</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>440.778</b>	<b>458.345</b>	<b>476.183</b>
davon: Dieseltypen	146.701	156.668	157.685	165.818	175.915	201.854	207.781	200.480	206.188	146.300
Anteil an der Gesamtproduktion in %	43,1	44,8	42,6	41,3	44,7	47,8	48,4	45,5	45,0	30,7
<b>Nutzfahrzeuge (ohne Kfz-Teilesätze)</b>	<b>205.344</b>	<b>229.302</b>	<b>247.756</b>	<b>248.100</b>	<b>239.702</b>	<b>258.975</b>	<b>279.535</b>	<b>275.380</b>	<b>250.079</b>	<b>226.393</b>
davon: Inland	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	173.530
Geländewagen	–	–	–	–	–	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662
Ausland	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201
<b>Umsatz (in Millionen DM)</b>										
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>	<b>36.661</b>	<b>38.905</b>	<b>40.005</b>
davon: Inland	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177
Ausland	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828
Auslandsanteil in %	57,2	57,5	56,8	56,0	52,4	52,7	55,4	63,0	65,8	62,1
davon: Personenwagen	7.085	8.116	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012
Nutzfahrzeuge	7.374	10.118	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653
Sonstiges	824	817	893	952	1.045	1.098	1.148	1.227	1.324	1.340
<b>Daimler-Benz AG</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>	<b>29.084</b>	<b>31.124</b>	<b>32.179</b>
davon: Inland	6.496	8.070	9.169	10.321	11.522	12.987	13.845	13.579	13.300	15.311
Export	6.993	8.188	9.184	9.691	9.062	10.467	12.627	15.505	17.824	16.868
Exportanteil in %	51,8	50,4	50,0	48,4	44,0	44,6	47,7	53,3	57,3	52,4
davon: Personenwagen	6.865	7.506	8.848	10.363	10.622	11.775	13.136	14.396	16.121	18.133
Nutzfahrzeuge	6.109	8.208	8.903	8.956	9.208	10.818	12.393	13.737	13.983	13.067
Sonstiges	515	544	602	693	754	861	943	951	1.020	979
<b>Investitionen und Abschreibungen (in Millionen DM)</b>										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>										
<b>Investitionen</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>3.114</b>	<b>3.626</b>	<b>3.567</b>
davon: in Sachanlagen										
Inland	724	911	740	892	1.239	1.718	1.663	2.233	3.004	3.047
Ausland	109	120	124	195	207	187	394	800	423	417
in Finanzanlagen	38	65	44	53	52	64	83	81	199	103
<b>Abschreibungen</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>	<b>1.688</b>	<b>2.273</b>	<b>2.574</b>
davon: auf Sachanlagen										
Inland	673	834	830	772	850	1.162	1.272	1.379	1.975	2.292
Ausland	41	47	68	129	151	151	162	254	290	275
auf Finanzanlagen	17	3	19	17	12	29	13	55	8	7
<b>Daimler-Benz AG</b>										
Investitionen in Sachanlagen	672	869	697	832	1.133	1.560	1.520	1.954	2.701	2.517
Beteiligungszugänge (netto)	35	9	26	104	48	47	100	120	271	305
Abschreibungen auf Sachanlagen	629	786	785	726	804	1.094	1.189	1.259	1.823	2.093

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.



	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
– Werte in Millionen DM –										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>										
Anlagevermögen	2.223	2.348	2.261	2.873	3.298	3.846	4.452	5.727	6.931	7.743
Umlaufvermögen	3.824	4.513	5.745	9.035	9.563	10.271	13.027	14.701	16.023	17.084
Grundkapital	1.189	1.189	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699
Rücklagen	877	954	1.118	2.502	2.829	3.216	3.837	4.546	5.173	5.848
<b>Eigenkapital</b>	<b>2.066</b>	<b>2.143</b>	<b>2.307</b>	<b>3.861</b>	<b>4.188</b>	<b>4.575</b>	<b>5.196</b>	<b>6.075</b>	<b>6.703</b>	<b>7.547</b>
in % des Anlagevermögens	92,9	91,3	102,0	134,4	127,0	119,0	116,7	106,1	96,7	97,5
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>1)</sup>	1.483	1.787	2.078	2.883	3.244	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>3.549</b>	<b>3.930</b>	<b>4.385</b>	<b>6.744</b>	<b>7.432</b>	<b>8.189</b>	<b>10.129</b>	<b>11.785</b>	<b>13.471</b>	<b>15.081</b>
in % des Anlagevermögens	159,6	167,4	193,9	234,7	225,3	212,9	227,5	205,8	194,3	194,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>6.047</b>	<b>6.861</b>	<b>8.006</b>	<b>11.908</b>	<b>12.861</b>	<b>14.117</b>	<b>17.479</b>	<b>20.428</b>	<b>22.954</b>	<b>24.827</b>

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

#### Daimler-Benz AG

<b>Gesamtleistung</b>	<b>13.656</b>	<b>16.414</b>	<b>18.312</b>	<b>20.407</b>	<b>20.645</b>	<b>23.736</b>	<b>26.714</b>	<b>29.461</b>	<b>31.410</b>	<b>32.139</b>
Material- und Fremdleistungsaufwand	7.187	8.523	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957	16.000
<b>Personalaufwendungen</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>2)</sup></b>	<b>8.260</b>	<b>8.850</b>	<b>9.238</b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	33.395	38.108	41.833	45.183	46.765	48.679	50.596	56.343	59.991	62.344
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	110.771	135.040	147.177	157.133	161.659	172.430	185.231	200.958	212.916	216.895
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	657	911	1.378	1.715	1.840	2.130	1.345 <sup>3)</sup>	2.476	2.648	2.501
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>269</b>	<b>310</b>	<b>392</b>	<b>445</b>	<b>474</b>	<b>540</b>	<b>570<sup>4)</sup></b>	<b>608</b>	<b>687</b>	<b>710</b>
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	2,0	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2
In den Personalaufwendungen enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	144	146	176	213	232	280	328	364	396	420
Leistungen für Vermögensbildung	74	73	73	73	77	79	102	105	108	120
Aufwendungen für Altersversorgung	238	340	427	503	435	439	1.680 <sup>5)</sup>	688	742	770
<b>Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke</b>	<b>456</b>	<b>559</b>	<b>676</b>	<b>789</b>	<b>744</b>	<b>798</b>	<b>2.110<sup>3)</sup></b>	<b>1.157</b>	<b>1.246</b>	<b>1.310</b>
<b>Ausschüttungssumme</b> (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	<b>178</b>	<b>202</b>	<b>225</b>	<b>228</b>	<b>243</b>	<b>270</b>	<b>297</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>355</b>
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1
Dividende je 50-DM Aktie (in DM)	7,50 <sup>6)</sup>	8,50	9,50	9,— <sup>6)</sup>	9,—	10,—	10,—+1,— <sup>7)</sup>	10,— <sup>8)</sup>	10,50+1,— <sup>7)</sup>	10,50 <sup>9)</sup>
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) <sup>10)</sup>	—	—	—	5,06	5,06	5,62	6,19	5,62	6,47	5,91
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) <sup>11)</sup>	5,51	6,24	6,97	7,00	7,39	8,21	9,04	9,07	10,43	10,50
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) <sup>10)</sup> <sup>11)</sup>	—	—	—	3,94	4,16	4,62	5,08	5,10	5,87	5,91

<sup>1)</sup> Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter, langfristige Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen.

<sup>2)</sup> Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mill. DM.

<sup>3)</sup> Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

<sup>4)</sup> Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mill. DM.

<sup>5)</sup> volle Dividendenberechtigung der neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4 : 1).

<sup>6)</sup> Halbe Dividendenberechtigung der neuen Stammaktien aus der im Dezember durchgeführten Kapitalerhöhung (7 : 1 zu pari).

<sup>7)</sup> Dividende und Bonus.

<sup>8)</sup> Volle Dividendenberechtigung der neuen Stammaktien aus der im Dezember durchgeführten Kapitalerhöhung (8 : 1 zu pari).

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

<sup>10)</sup> Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

<sup>11)</sup> Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (Dividende rückwirkend bereinigt).

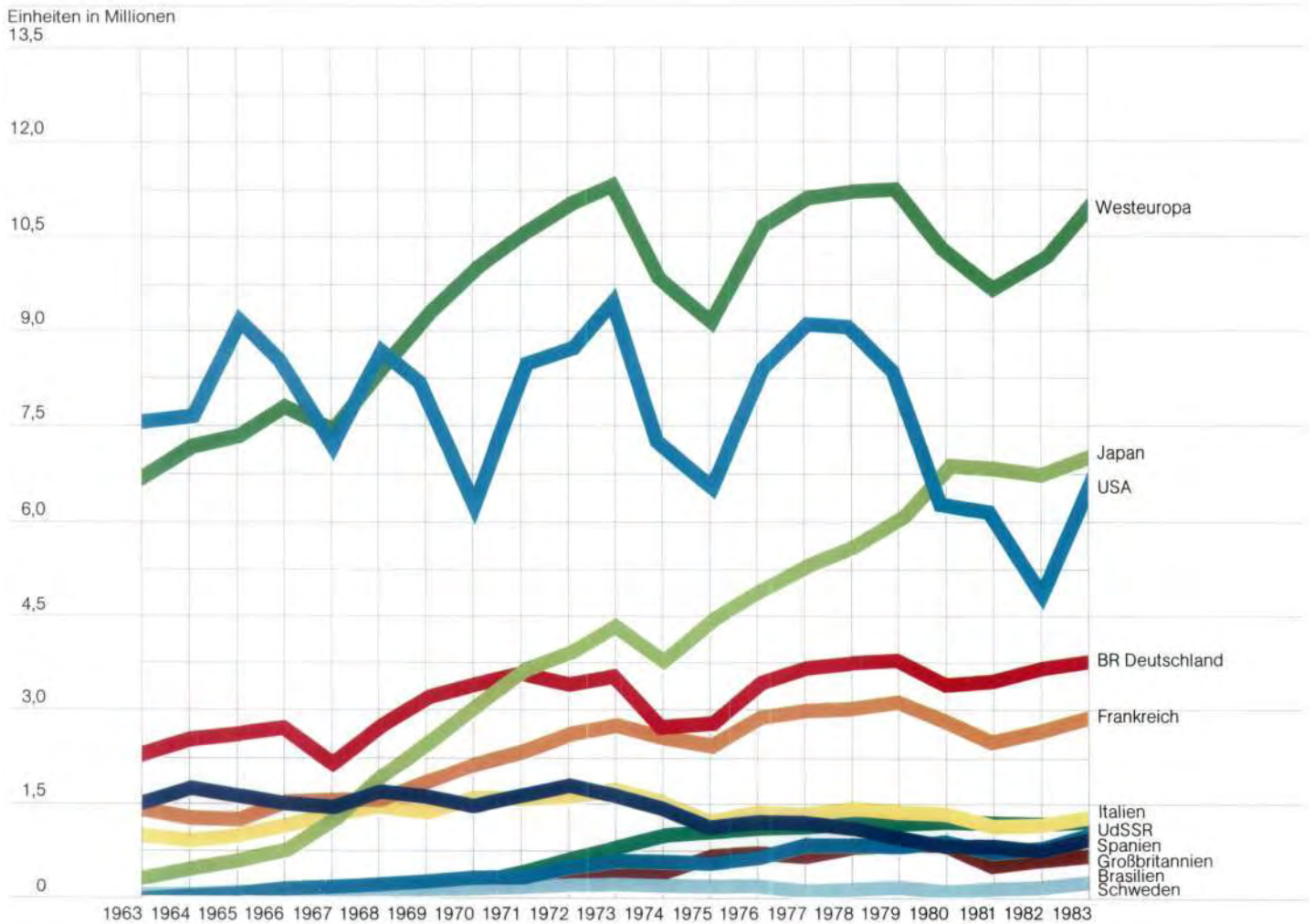
# Absatz und Produktion

	In 1.000 Einheiten									
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>										
<b>Neuzulassungen</b>										
Bundesrepublik Deutschland	1.693	2.106	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156	2.427
davon: Inländische Fabrikate	1.241	1.581	1.812	2.019	2.079	2.016	1.787	1.740	1.636	1.835
Daimler-Benz AG	170	191	197	214	214	234	241	239	225	238
Ausländische Fabrikate	452	525	500	542	585	607	639	590	520	592
Anteil in %	26,7	24,9	21,6	21,1	21,9	23,2	26,3	25,3	24,1	24,4
<b>Export</b>										
Bundesrepublik Deutschland	1.707	1.476	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189
Daimler-Benz AG	172	159	170	185	177	183	188	200	226	238
<b>Produktion</b>										
Bundesrepublik Deutschland	2.840	2.908	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878
Daimler-Benz AG	340	350	370	401	393	422	429	441	458	476
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>										
Bundesrepublik Deutschland	60,1	50,8	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4
Daimler-Benz AG	50,5	45,5	45,9	46,0	44,9	43,4	43,8	45,4	49,3	50,0
<b>Nutzfahrzeuge*)</b>										
<b>Neuzulassungen</b>										
Bundesrepublik Deutschland	108	109	137	138	156	170	176	149	124	144
Daimler-Benz AG	53	58	69	69	80	88	86	69	58	66
<b>Export</b>										
Bundesrepublik Deutschland	174	178	206	189	169	178	211	204	204	181
Daimler-Benz AG	107	112	125	110	93	97	116	122	126	107
<b>Produktion</b>										
Bundesrepublik Deutschland	260	278	321	314	296	317	358	319	301	293
Daimler-Benz AG	161	180	193	187	173	189	203	196	187	174
Daimler-Benz-Konzern	205	229	248	248	240	259	280	275	250	226
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>										
Bundesrepublik Deutschland	66,7	63,8	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6	61,6
Daimler-Benz AG	66,6	62,0	64,7	58,8	53,8	51,4	57,3	62,0	67,1	61,8

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

	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %										Durchschnittliche jährliche Veränderung in %
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>											
<b>Neuzulassungen</b>											
Bundesrepublik Deutschland	-16,6	+24,4	+ 9,8	+10,8	+ 4,0	- 1,5	- 7,5	- 4,0	- 7,5	+12,6	+1,8
davon: Inländische Fabrikate	-17,5	+27,4	+14,6	+11,5	+ 2,9	- 3,0	-11,3	- 2,6	- 6,0	+12,2	+2,0
Daimler-Benz AG	- 1,7	+12,3	+ 3,6	+ 8,5	- 0,3	+ 9,7	+ 2,9	- 0,9	- 5,7	+ 5,5	+3,2
Ausländische Fabrikate	-14,0	+16,0	- 4,6	+ 7,9	+ 8,3	+ 3,9	+ 5,1	- 7,6	-11,8	+13,7	+1,2
<b>Export</b>											
Bundesrepublik Deutschland	-21,5	-13,5	+24,5	+ 5,6	- 1,8	+ 4,9	- 6,2	+ 4,1	+12,6	- 0,2	+0,1
Daimler-Benz AG	+12,6	- 7,2	+ 6,6	+ 8,6	- 4,3	+ 3,6	+ 2,7	+ 6,4	+13,0	+ 5,4	+4,5
<b>Produktion</b>											
Bundesrepublik Deutschland	-22,2	+ 2,4	+22,0	+ 6,9	+ 2,6	+ 1,1	-10,5	+ 1,6	+ 5,1	+ 3,1	+0,6
Daimler-Benz AG	+ 2,5	+ 3,0	+ 5,8	+ 8,3	- 2,0	+ 7,4	+ 1,6	+ 2,7	+ 4,0	+ 3,9	+3,7
<b>Nutzfahrzeuge</b>											
<b>Neuzulassungen</b>											
Bundesrepublik Deutschland	-21,9	+ 1,2	+26,0	+ 0,4	+13,2	+ 9,0	+ 3,1	-15,4	-16,8	+16,7	+0,4
Daimler-Benz AG	-27,4	+ 9,5	+17,9	- 0,2	+16,3	+10,1	- 2,3	-20,1	-15,8	+14,1	-1,1
<b>Export</b>											
Bundesrepublik Deutschland	- 0,5	+ 2,2	+16,2	- 8,6	-10,4	+ 5,4	+18,3	- 3,3	- 0,1	-11,4	+0,3
Daimler-Benz AG	+12,4	+ 3,8	+12,0	-11,9	-15,4	+ 4,1	+20,0	+ 4,4	+ 3,4	-14,6	+1,2
<b>Produktion</b>											
Bundesrepublik Deutschland	-13,0	+ 7,0	+15,4	- 2,3	- 5,6	+ 7,1	+12,8	-10,7	- 5,6	- 2,8	-0,2
Daimler-Benz AG	- 8,8	+11,5	+ 7,3	- 3,1	- 7,6	+ 9,1	+ 7,6	- 3,4	- 4,6	- 7,2	-0,2
Daimler-Benz-Konzern	- 4,9	+11,7	+ 8,0	+ 0,1	- 3,4	+ 8,0	+ 7,9	- 1,5	- 9,2	- 9,5	+0,5

# Personenwagen-Produktion wichtiger Länder 1963-1983



Anteile an der Weltproduktion in %

1960	1965	1970	1975	1979	1980	1981	1982	1983
14,2	14,2	15,6	11,5	12,5	12,0	12,8	13,8	12,9
9,0	7,1	9,9	10,1	10,2	10,0	9,3	10,2	9,8
10,6	8,9	7,0	5,0	3,5	3,3	3,4	3,3	3,5
4,4	5,7	7,5	5,4	4,7	4,9	4,5	4,8	4,6
0,9	0,9	1,2	1,3	0,9	0,8	0,9	1,1	1,1
0,3	0,8	2,0	2,8	3,1	3,5	3,1	3,4	3,8
1,1	1,1	1,5	4,8	4,2	4,5	4,7	4,8	4,4
1,3	3,6	14,0	18,1	19,6	24,1	24,9	25,3	23,7
52,4	48,6	28,9	26,6	26,8	21,8	22,3	18,7	22,5
0,3	0,5	1,5	3,1	3,0	3,4	2,2	2,6	2,6

Exportanteil an der Produktion in %

1960	1965	1970	1975	1979	1980	1981	1982	1983
47,6	51,9	55,2	50,8	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4
43,7	37,0	52,6	53,5	52,7	52,1	53,4	52,7	54,5
42,1	36,4	43,3	40,7	37,2	37,5	36,6	35,3	26,2
33,2	28,2	37,0	49,0	43,7	35,4	33,7	33,7	35,2
44,7	48,5	65,5	68,7	80,3	80,2	81,0	79,0	79,4
.	.	8,2	22,1	41,1	47,8	50,6	53,4	56,0
.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,2	14,5	22,8	40,0	50,2	56,1	56,6	54,8	53,2
2,2	2,2	5,5	9,5	8,8	8,8	8,1	7,0	7,9
.	.	.	7,3	8,5	12,3	26,8	17,9	16,8

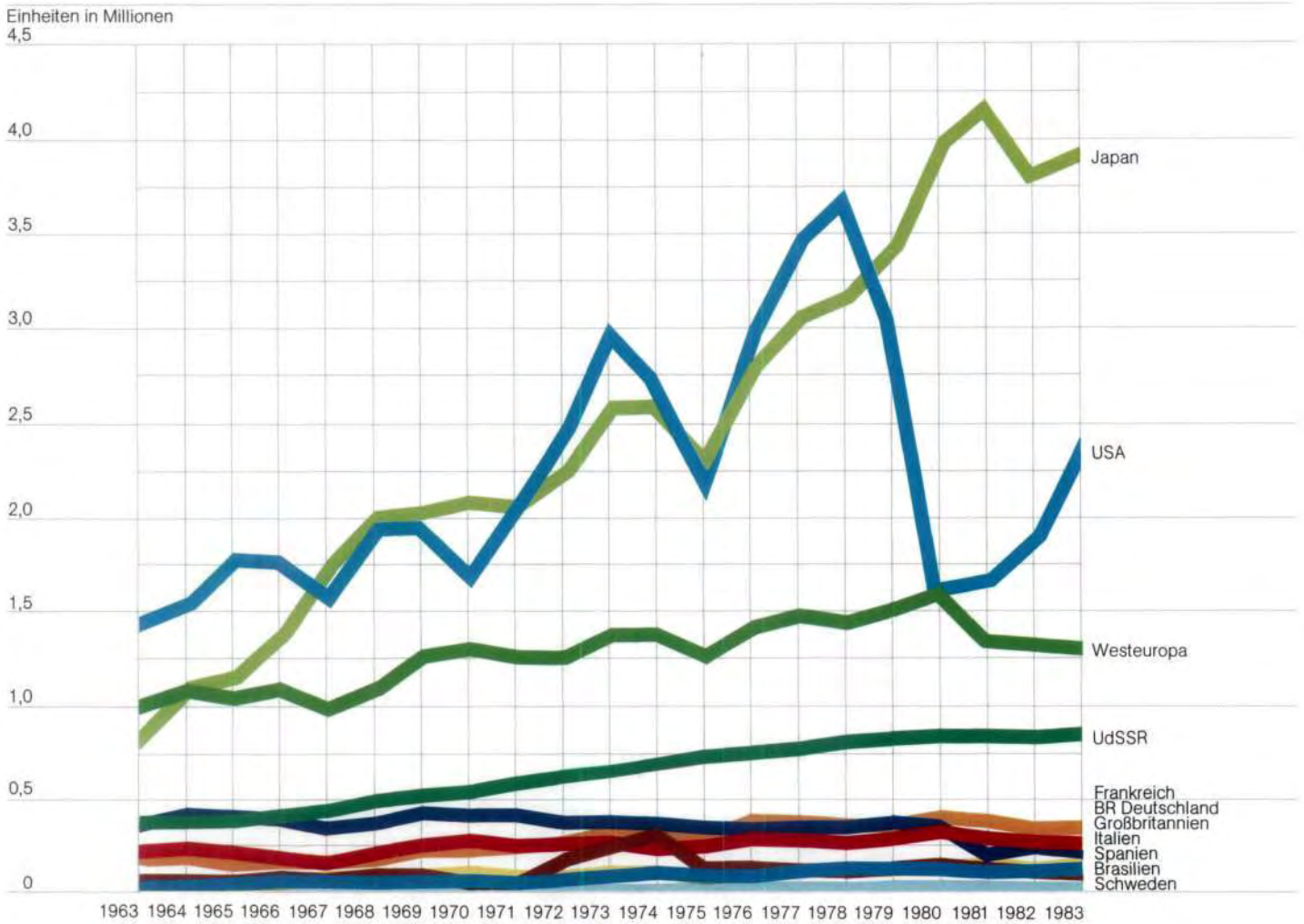
- BR Deutschland
- Frankreich
- Großbritannien
- Italien
- Schweden
- Spanien
- UdSSR
- Japan
- USA
- Brasilien

# Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1974	1979	1980	1981	1982	1983*)	1974	1979	1980	1981	1982	1983*)
<b>Weltproduktion</b>	25.634	31.560	29.248	28.002	27.208	30.175	-14	-1	-7	-4	-3	+11
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>												
Neuzulassungen	1.693	2.623	2.476	2.330	2.156	2.427	-17	-2	-8	-4	-8	+13
Import	584	1.041	1.013	937	824	1.056	-23	-1	-3	-8	-12	+28
Export	1.707	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189	-22	+5	-6	+4	+13	-0
davon: nach Europa	816	1.491	1.381	1.538	1.785	1.748	-29	+16	-7	+11	+16	-2
nach USA	654	331	335	242	257	278	-17	-20	+1	-28	+6	+8
Produktion	2.840	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878	-22	+1	-11	+2	+5	+3
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	1.525	1.976	1.873	1.835	2.056	2.018	-13	+2	-5	-2	+12	-2
Import	375	604	675	786	992	962	-19	+6	+12	+17	+26	-3
Export	1.418	1.698	1.530	1.394	1.464	1.614	-2	+8	-10	-9	+5	+10
davon: nach Europa	1.096	1.407	1.203	1.038	1.095	1.100	-10	+9	-15	-14	+6	+1
Produktion	2.699	3.220	2.939	2.612	2.777	2.961	-6	+4	-9	-11	+6	+7
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	1.271	1.718	1.516	1.487	1.557	1.794	-24	+8	-12	-2	+5	+15
Import	375	1.061	863	805	934	1.107	-26	+33	-19	-7	+16	+19
Export	565	410	359	310	313	274	-6	-12	-12	-14	+1	-13
davon: nach Europa	212	164	143	134	140	105	-28	+9	-13	-6	+4	-25
Produktion	1.534	1.102	959	955	888	1.045	-12	-12	-13	-0	-7	+18
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	1.281	1.397	1.530	1.808	1.851	1.735	-12	+17	+10	+18	+2	-6
Import	335	626	908	865	853	651	-20	+21	+45	-5	+0	-24
Export	686	647	511	424	437	492	+5	+1	-21	-17	+3	+12
davon: nach Europa	432	480	385	346	383	450	-14	-1	-20	-10	+11	+17
Produktion	1.631	1.481	1.445	1.257	1.297	1.396	-11	-2	-2	-13	+3	+8
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	260	215	193	189	218	217	+15	+7	-11	-2	+16	-1
Import	179	162	142	133	158	152	+24	+23	-12	-6	+19	-4
Export	230	238	189	209	233	274	-6	+15	-21	+11	+11	+18
davon: nach Europa	128	131	88	101	103	118	-16	+19	-33	+15	+2	+15
Produktion	327	297	235	258	295	345	-4	+17	-21	+10	+14	+17
<b>Spanien</b>												
Export	134	397	492	433	495	640	-15	+6	+24	-12	+14	+29
Produktion	705	966	1.029	855	928	1.142	-0	-2	+7	-17	+8	+23
<b>UdSSR</b>												
Produktion	1.119	1.314	1.327	1.324	1.307	1.320	+22	+0	+1	-0	-1	+1
<b>Japan</b>												
Neuzulassungen	2.363	3.037	2.845	2.867	3.038	3.136	-19	+6	-6	+0	+6	+3
Import	42	65	46	32	36	37	+14	+19	-29	-31	+14	+2
Export	1.727	3.102	3.947	3.947	3.770	3.806	+19	+10	+27	-0	-4	+1
davon: nach Europa	340	806	1.003	946	896	1.037	-5	+25	+24	-6	-5	+16
nach USA	704	1.588	1.887	1.814	1.741	1.772	+17	+10	+19	-4	-4	+2
Produktion	3.932	6.176	7.038	6.974	6.882	7.152	-12	+7	+14	-1	-1	+4
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	8.701	10.357	8.761	8.444	7.754	8.924	-23	-5	-15	-4	-8	+15
Import	2.573	3.006	3.248	2.999	3.067	3.510	+6	-1	+8	-8	+2	+14
Export	610	741	560	506	353	538	+6	+10	-25	-10	-30	+53
davon: nach Europa	21	67	24	13	7	4	+42	+61	-64	-49	-47	-37
Produktion	7.325	8.434	6.376	6.253	5.074	6.781	-24	-8	-24	-2	-19	+34
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	748	836	794	448	557	610	+23	+5	-5	-44	+24	+10
Export	52	78	116	157	121	133	+*	-1	+48	+36	-23	+10
Produktion	516	967	983	624	721	774	+13	+5	+2	-37	+16	+7

\*) Teilweise geschätzt.

# Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder 1963-1983



Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

1960	1965	1970	1975	1979	1980	1981	1982	1983	1960	1965	1970	1975	1979	1980	1981	1982	1983
7,4	4,9	4,9	3,6	3,1	3,8	3,4	3,3	3,0	49,3	44,5	50,1	63,8	56,2	58,9	63,9	67,6	61,6
6,0	3,8	4,0	4,0	3,8	4,6	4,3	4,1	3,8	29,0	22,7	37,6	43,4	41,2	40,5	38,6	37,6	38,1
14,3	9,2	7,1	4,9	3,9	4,1	2,4	2,9	2,5	31,9	36,5	37,7	47,2	34,5	31,3	40,4	33,8	37,5
1,5	1,4	2,1	1,4	1,4	1,7	1,9	1,7	1,8	12,3	26,8	28,9	44,7	52,0	48,7	51,7	58,2	60,9
0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	61,8	55,9	72,3	79,2	88,1	84,1	88,3	96,2	88,0
0,5	1,5	1,4	1,5	1,5	1,6	1,4	1,5	1,5	.	.	11,3	14,5	31,5	29,8	30,4	33,7	25,0
11,9	8,4	8,9	9,8	8,3	9,2	9,2	9,4	9,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9,8	23,8	32,7	30,4	33,4	42,1	44,3	42,0	40,4	10,0	7,9	17,1	35,8	42,2	50,4	50,0	47,3	47,1
37,4	36,4	26,8	29,1	29,4	17,2	17,8	20,8	24,7	18,0	7,5	7,3	11,9	9,7	12,4	11,1	6,7	6,3
3,0	1,7	2,5	1,9	1,6	1,9	1,6	1,5	1,2	.	.	.	9,4	13,5	18,5	28,5	28,4	29,3

# Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

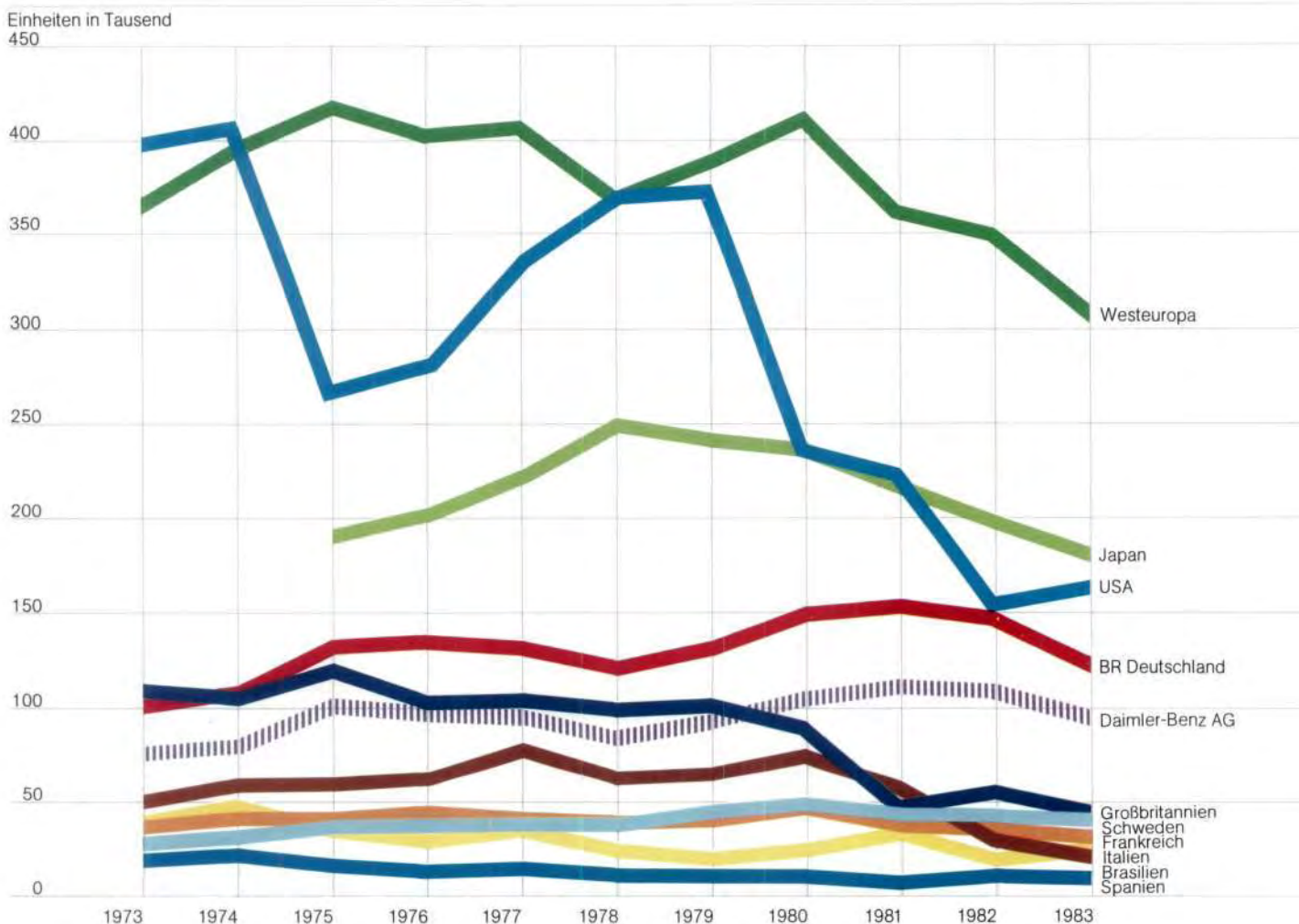
	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1974	1979	1980	1981	1982	1983*)	1974	1979	1980	1981	1982	1983*)
<b>Weltproduktion</b>	8.771	10.370	9.502	9.495	9.172	9.802	- 1	- 3	- 8	- 0	- 3	+ 7
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>												
Neuzulassungen	108	170	176	149	124	144	-22	+ 9	+ 3	- 15	-17	+17
Import	18	42	45	45	36	49	-31	+19	+ 9	- 0	-21	+33
Export	174	178	211	204	204	181	- 0	+ 5	+18	- 3	- 0	-11
davon: nach Europa	94	119	130	102	113	119	-20	+20	+10	- 22	+11	+ 5
Produktion	260	317	358	319	301	293	-13	+ 7	+13	- 11	- 6	- 3
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	253	315	323	334	363	346	- 6	+ 5	+ 3	+ 4	+ 8	- 5
Import	54	108	115	116	127	132	+14	+24	+ 6	+ 1	+ 9	+ 4
Export	142	162	178	157	140	143	+33	+ 6	+10	- 12	-11	+ 2
davon: nach Europa	60	87	88	70	70	79	+ 6	+ 9	+ 2	- 21	- 1	+13
Produktion	376	393	440	408	372	375	+ 7	- 1	+12	- 7	- 9	+ 1
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	242	306	272	218	231	268	-21	+17	-11	- 20	+ 6	+16
Import	40	68	74	47	71	99	+ 7	+45	+ 9	- 37	+53	+38
Export	161	141	122	90	91	92	- 2	- 1	-14	- 26	+ 1	+ 1
davon: nach Europa	58	75	70	60	40	62	- 2	+ 1	- 7	- 14	-33	+54
Produktion	403	408	389	230	269	245	- 3	+ 6	- 5	- 41	+17	- 9
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	101	113	122	140	152	138	+21	+21	+ 8	+ 15	+ 9	- 9
Import	31	63	71	75	61	48	+22	+ 9	+13	+ 6	-20	-20
Export	48	78	80	91	91	109	- 3	+ 5	+ 3	+ 13	- 1	+21
davon: nach Europa	27	68	64	71	79	95	-21	+14	- 6	+ 10	+12	+21
Produktion	142	150	165	176	156	181	+ 5	+ 1	+10	+ 7	-12	+16
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	17	17	20	19	19	18	+ 4	+ 1	+17	- 4	- 0	- 4
Import	13	23	25	15	15	16	+20	+29	+12	- 43	+ 6	+ 1
Export	35	51	53	49	52	46	+20	+22	+ 3	- 8	+ 7	-12
davon: nach Europa	24	32	33	26	30	29	+11	+14	+ 3	- 23	+18	- 5
Produktion	42	58	63	55	54	52	+14	+14	+ 8	- 12	- 3	- 4
<b>Spanien</b>												
Export	19	49	46	40	48	37	+30	+ 9	- 8	- 12	+19	-23
Produktion	133	157	153	132	142	147	+15	- 0	- 3	- 14	+ 7	+ 4
<b>UdSSR</b>												
Produktion	727	859	872	874	866	880	+ 6	+ 2	+ 2	+ 0	- 1	+ 2
<b>Japan</b>												
Neuzulassungen	1.563	2.117	2.161	2.260	2.223	2.247	-21	+16	+ 2	+ 5	- 2	+ 2
Import	1	2	2	1	1	0	+26	+69	+ 6	- 9	-45	-53
Export	891	1.461	2.020	2.102	1.820	1.863	+44	+ 1	+38	+ 4	-13	+ 2
davon: nach Europa	47	146	216	236	214	224	+ 7	+54	+48	+ 9	- 9	+ 5
Produktion	2.620	3.460	4.005	4.206	3.850	3.960	+ 0	+ 9	+16	+ 5	- 8	+ 3
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	2.657	3.472	2.477	2.185	2.430	2.997	-12	-12	-29	- 12	+11	+22
Import	145	276	343	739	699	728	- 6	-27	+25	+115	- 5	+ 4
Export	258	296	203	187	127	154	+34	+ 2	-31	- 8	-32	+21
davon: nach Europa	5	12	9	7	5	5	+25	-15	-23	- 22	-27	+ 0
Produktion	2.747	3.046	1.637	1.687	1.910	2.422	- 9	-18	-46	+ 3	+13	+27
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	150	177	188	132	135	119	+22	+ 3	+ 5	- 29	+ 2	-12
Export	13	27	42	55	53	36	.	+54	+54	+ 33	- 5	-32
Produktion	343	161	182	156	139	122	+26	+16	+13	- 14	-11	-12

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

\*) Teilweise geschätzt.

# Lkw-Produktion wichtiger Länder 1973-1983

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)



Anteile an der Produktion der erfaßten Länder<sup>1)</sup> in %

Exportanteil an der Produktion in %

1979	1980	1981	1982	1983	1979	1980	1981	1982	1983	
32,6	37,9	37,1	42,4	41,7	.	.	.	.	.	Westeuropa
31,2	21,8	23,0	18,9	22,1	8,2	8,9	12,7	6,9	1,8	USA
20,4	21,9	22,4	24,2	24,4	24,2	37,0	46,8	39,6	28,7	Japan
11,2	13,9	15,9	18,0	16,7	53,1	60,5	69,4	72,5	63,1	BR Deutschland
8,1	10,0	11,7	13,6	13,2	55,4	64,7	70,5	74,4	68,3	davon: Daimler-Benz
5,8	7,3	6,3	4,1	3,4	.	19,7	24,1	14,4	12,9	Brasilien
3,1	3,5	3,1	2,2	1,8	16,4	22,5	21,0	15,2	14,6	davon: MBB <sup>2)</sup>
8,7	8,5	5,2	7,1	6,5	44,7	48,5	62,8	54,0	50,8	Großbritannien
4,2	5,0	5,0	5,8	6,2	89,9	84,6	88,8	96,5	89,1	Schweden
3,6	4,6	4,2	4,6	4,7	53,4	55,1	56,6	49,0	48,2	Frankreich
2,0	2,6	3,8	2,9	3,9	77,8	70,1	60,2	62,6	50,9	Italien
1,2	1,3	1,1	1,8	1,8	21,9	22,3	22,5	31,4	26,0	Spanien

<sup>1)</sup> Erfaßte Länder: Westeuropa, USA, Japan, Argentinien, Brasilien, Mexiko, Indien.

<sup>2)</sup> Mercedes-Benz do Brasil.



# Lkw-Industrie in wichtigen Ländern

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1974	1979	1980	1981	1982	1983*)	1974	1979	1980	1981	1982	1983*)
<b>Westeuropa</b>												
Produktion	400	394	417	367	355	316	+ 7	+ 5	+ 6	-12	- 3	-11
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>												
Neuzulassungen	40	66	63	48	39	49	- 26	+11	- 5	-24	-18	+26
Export	75	72	93	109	109	80	+ 46	+ 1	+29	+18	+ 0	-27
Produktion	113	135	153	158	151	126	+ 6	+ 8	+13	+ 3	- 4	-16
davon: Daimler-Benz	85	98	110	116	114	100	+ 5	+ 9	+12	+ 6	- 2	-12
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	42	39	39	37	38	39	- 10	+ 2	+ 2	- 6	+ 4	+ 1
Export	16	24	28	23	19	17	+ 71	+ 9	+19	-16	-19	-10
Produktion	46	44	51	41	39	35	+ 12	+ 3	+15	-18	- 7	- 9
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	49	71	54	40	40	45	- 24	+13	-25	-26	+ 1	+12
Export	64	47	46	33	32	25	- 4	+ 0	- 4	-29	- 1	-23
Produktion <sup>1)</sup>	110	106	94	52	60	49	- 3	+ 3	-11	-45	+15	-18
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	27	22	26	29	25	26	+ 48	+24	+17	+14	-13	+ 3
Export	20	19	20	23	15	15	+ 16	-17	+ 6	+13	-33	- 0
Produktion	53	24	29	38	24	30	+ 20	-13	+17	+32	-36	+23
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	8	6	7	5	5	5	+ 8	+ 2	+15	-17	-15	+ 5
Export	31	45	47	44	47	42	+ 18	+19	+ 3	- 6	+ 7	-11
Produktion	38	50	55	49	48	47	+ 12	+14	+10	-11	- 2	- 4
<b>Spanien</b>												
Export	.	3	3	3	5	4	.	.	- 2	-21	+92	-27
Produktion	26	15	14	11	15	14	+ 16	- 4	- 4	-21	+29	- 6
<b>Japan</b>												
Export	71	60	89	104	80	52	+120	-25	+50	+17	-23	-36
Produktion	.	247	241	222	203	185	.	- 3	- 2	- 8	- 9	- 9
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	379	365	260	215	173	172	- 10	+ 2	-29	-17	-20	- 1
Export <sup>2)</sup>	35	35	24	32	12	3	+ 41	-10	-31	+33	-62	-73
Produktion	412	377	241	227	158	168	+ 2	+ 1	-36	- 6	-30	+ 6
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	71	79	80	54	41	34	+ 10	- 0	+ 2	-32	-25	-16
Produktion	64	70	80	62	34	26	+ 16	+ 3	+14	-22	-45	-24
davon: Mercedes-Benz do Brasil	25	38	39	31	19	14	+ 12	+ 2	+ 3	-20	-39	-27

\*) Teilweise geschätzt.

<sup>1)</sup> Ab 7 t.

<sup>2)</sup> Ab 6,35 t (factory sales).

Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Postfach 202  
D-7000 Stuttgart 60  
Fernsprecher (0711)17-0  
Fernschreiber 72 524-0 db d