



**DAIMLER-BENZ AG**

Geschäftsbericht 1985

# Daimler-Benz auf einen Blick

	1984	1985	Veränderung in %
<b>Umsatz</b> (in Millionen DM)	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>	<b>+ 20,5</b>
im Inland	14.682	18.709	+ 27,4
im Ausland	28.823	33.700	+ 16,9
<b>Produktion</b> (Fahrzeuge)			
<b>Personenwagen</b>	<b>478.349</b>	<b>541.039</b>	<b>+ 13,1</b>
<b>Nutzfahrzeuge</b>	<b>210.929</b>	<b>220.213</b>	<b>+ 4,4</b>
im Inland	143.101	143.387	+ 0,2
im Ausland	67.828	76.826	+ 13,3
<b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)	<b>199.872</b>	<b>231.077</b>	<b>+ 15,6</b>
im Inland	158.043	186.652	+ 18,1
davon: Daimler-Benz AG	157.249	161.518	+ 2,7
im Ausland	41.829	44.425	+ 6,2
- Werte in Millionen DM -			
<b>Personalaufwand</b> (einschließlich Altersversorgung)	<b>11.598</b>	<b>13.657</b>	<b>+ 17,8</b>
<b>Investitionen</b>	<b>3.592</b>	<b>5.643</b>	<b>+ 57,1</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>2.828</b>	<b>3.275</b>	<b>+ 15,8</b>
<b>Cash flow</b>	<b>6.095</b>	<b>5.875</b>	<b>- 3,6</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.104</b>	<b>1.682</b>	<b>+ 52,4</b>
<b>Ausschüttungssumme</b>	<b>356</b>	<b>491</b>	<b>+ 37,9</b>
<b>Dividende je 50-DM-Aktie</b> (in DM)	<b>10,50</b>	<b>12,--</b>	
<b>Jubiläumsbonus je 50-DM-Aktie</b> (in DM)	<b>-</b>	<b>2,50</b>	

Anmerkung: Die Zahlen betreffen den Konzern, er 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.

Daimler-Benz AG  
Stuttgart

Geschäftsbericht  
und Jahresabschluß 1985





# Inhaltsübersicht

	Seite
Tagesordnung für die Hauptversammlung	5
Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	8
<b>Bericht des Vorstands</b>	11
Geschäftsverlauf	11
Ausblick	29
100 Jahre Automobil	35
Forschung und Entwicklung	59
Materialwirtschaft	64
Produktion	67
Vertrieb	71
Personalwesen	77
Beteiligungsgesellschaften	84
<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	107
<b>Jahresabschluß Daimler-Benz AG</b>	99
Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	100
Vorschlag für die Gewinnverwendung	106
Bilanz zum 31. Dezember 1985	108
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1985	110
<b>Konzernabschluß</b>	111
Erläuterungen zum Konzernabschluß	112
Konzernbilanz zum 31. Dezember 1985	122
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1985	124
<b>Tabellen und Schaubilder</b>	125
Daimler-Benz in Zahlen	126
Absatz und Produktion	129
Entwicklung der Automobilindustrie in wichtigen Ländern	130



für die am Mittwoch, dem 2. Juli 1986, um 10 Uhr in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt, Mercedesstraße, stattfindende

## 90. ordentliche Hauptversammlung

### 1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1985, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1985.

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

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn von		DM	643.947.905,--
wie folgt zu verwenden:			
3 1/3%	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,--	DM	64.050,--
DM 12,--	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,--	DM	406.557.576,--
DM 2,50	Bonus je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,--	DM	84.699.495,--
		DM	491.321.121,--
Einstellung in die freien Rücklagen		DM	104.930.914,--
Zusätzlicher Aufwand bei Beschlußfassung nach diesem Vorschlag		DM	47.695.870,--
Bilanzgewinn		DM	643.947.905,--

### 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 1986.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1986 zu wählen.

## 6. **Beschlußfassung über die Einziehung von Stammaktien.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, sechs Stammaktien im Nennwert von je DM 50,— im vereinfachten Verfahren nach §237 Abs. 3 Ziff. 1 AktG einzuziehen und das Grundkapital um DM 300,— herabzusetzen, um das für die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln gemäß Punkt 7 der Tagesordnung vorgesehene Zuteilungsverhältnis zu ermöglichen.

## 7. **Beschlußfassung über die Erhöhung des Grundkapitals aus Gesellschaftsmitteln und Satzungsänderung.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, das Grundkapital im Verhältnis 7:1 von DM 1.698.694.200,— um DM 242.670.600,— auf DM 1.941.364.800,— im Wege der Umwandlung von offenen Rücklagen in Grundkapital aufgrund der Bilanz zum 31. Dezember 1985 zu erhöhen durch

Zuteilung von DM 242.396.100,— neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien in Nennbeträgen zu DM 1.000,— und DM 50,— an die Stammaktionäre und

Zuteilung von DM 274.500,— neuen, auf den Namen lautenden Vorzugsaktien in Nennbeträgen zu DM 1.000,— und DM 100,— an die Vorzugsaktionäre

mit Dividendenberechtigung beider Aktiegattungen ab dem Geschäftsjahr 1986.

§3 Abs. 1 der Satzung (Grundkapital) erhält unter Berücksichtigung auch der Beschlußfassung zu Punkt 6 der Tagesordnung folgenden Wortlaut:

„(1) Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt DM 1.941.364.800,—. Es setzt sich zusammen aus:

DM 1.939.168.800 — Stammaktien, und zwar 1.877.000 Stück über je DM 1.000,—, 397.854 Stück über je DM 100 — und 447.668 Stück über je DM 50—,

DM 2.196.000 — Vorzugsaktien, und zwar 2.193 Stück über je DM 1.000,—, 27 Stück über je DM 100,— und 6 Stück über je DM 50,—.“

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

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Juni 1991 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder in Teilbeträgen um insgesamt bis zu DM 500.000.000,— durch Ausgabe neuer Stammaktien gegen Bar einlagen zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit nicht Spitzenbeträge auszugleichen sind. Die Aktien sollen von Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten.

§3 Abs. 2 der Satzung (Grundkapital) erhält folgenden neuen Wortlaut:

„(2) Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Juni 1991 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder in Teilbeträgen um insgesamt bis zu DM 500.000.000 — durch Ausgabe neuer Stammaktien gegen Bar einlagen zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit nicht Spitzenbeträge auszugleichen sind.“

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

## 9. **Beschlußfassung über die Änderung des §2 der Satzung.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, §2 der Satzung wie folgt neu zu fassen:

### „§ 2. Gegenstand

(1) Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung, die Herstellung und der Vertrieb von

- Land-, Wasser-, Luft- und Raumfahrzeugen sowie von sonstigen Erzeugnissen der Verkehrs-, Luftfahrt-, Raumfahrt- und Meerestechnik,

- Motoren und anderen technischen Antrieben,

- Anlagen, Maschinen und Geräten für die Erzeugung, Übertragung und Nutzung von Energie,



- Erzeugnissen der Kommunikations- und Informationstechnik sowie

- sonstigen industriellen Erzeugnissen, technischen Systemen und Verfahren auf den vorbezeichneten Gebieten.

Der Gesellschaft ist der Handel mit allen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, unfertigen und fertigen Erzeugnissen und Waren gestattet, die mit dem Gegenstand ihres Geschäftsbetriebes zusammenhängen. Sie kann Dienstleistungen im Rahmen ihrer vorbezeichneten Tätigkeiten erbringen.

(2) Die Gesellschaft darf andere Unternehmen, deren Gegenstand mit den in Abs. 1 bezeichneten Tätigkeiten zusammenhängt, errichten, erwerben, sich an ihnen beteiligen und sie ganz oder teilweise unter einheitlicher Leitung zusammenfassen."

#### 10. Beschlußfassung über die Änderung des §13 der Satzung.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, §13 der Satzung wie folgt zu ändern:

##### „§ 13. Aufsichtsratsvergütung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben dem Ersatz ihrer Auslagen - einschließlich einer ihnen für die Aufsichtsrats Tätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer - eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung, die sich für das einzelne Mitglied auf DM 7.000,—, für den Stellvertreter des Vorsitzenden auf den doppel-

ten und für den Vorsitzenden auf den vierfachen Betrag beziffert. Außerdem erhält der Aufsichtsrat eine Vergütung in Höhe von 0,4% des Betrages, um den die an die Stammaktionäre verteilte Dividende 10% des Stammaktienkapitals übersteigt; über die Verteilung dieser Vergütung beschließt der Aufsichtsrat."

#### 11. Wahl zur Ergänzung des Aufsichtsrats.

Die Herren Dr. phil. Dr. rer. oec. h.c. Marcus Bierich, Stuttgart, Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf und Dr. jur. Heribald Närger, München, haben angekündigt, daß sie zum Ende der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 ihr Mandat als Mitglieder des Aufsichtsrats niederlegen werden.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, an ihrer Stelle

Herrn Dipl.-Ing. Hans-Georg Pohl, Den Haag, Koordinator für Europa der Shell International Petroleum Company,

Herrn Hermann Josef Strenger, Leverkusen, Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG, und

Herrn Prof. Dr. Gerhard Tremer, Gräfelfing bei München, stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG, Mitglied des Vorstands der Bayerischen Landesbank Girozentrale,

als Aufsichtsratsmitglieder der Aktionäre zu wählen, und zwar für die restliche Amtszeit der übrigen Aufsichtsratsmitglieder.

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

Die Hauptversammlung ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

\*

Gemäß § 203 Abs. 2 Satz 2 in Verbindung mit § 186 Abs. 4 Satz 2 AktG geben wir zu Punkt 8 der Tagesordnung folgenden

#### Bericht an die Hauptversammlung:

Das restliche genehmigte Kapital in Höhe von DM 180.130.500,— ist nicht in Anspruch genommen worden. Es ist mit Ablauf des 30. Juni 1986 verfallen.

Auch bei der von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagenen Schaffung des neuen genehmigten Kapitals erhalten die Aktionäre ein Bezugsrecht (§186 Abs. 5 AktG). Ausgenommen hiervon sind lediglich Spitzenbeträge, die nicht mehr auf alle Aktionäre verteilt werden können.

Der Vorstand wird im Falle der Ausnutzung des genehmigten Kapitals die Ausgabebedingungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats festsetzen. Hierbei wird er den dann vorliegenden Kapitalbedarf des Unternehmens und die Kapitalmarktsituation berücksichtigen.

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

Ehrenvorsitzender

**Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen, Frankfurt am Main**  
Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG

Vorsitzender  
(seit 3. Juli 1985)

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

stellv. Vorsitzender

**Dr. phil. Dr. rer. oec. h. c. Marcus Bierich, Stuttgart**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG  
Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH

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

**Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf**

**Helmut Funk, Stuttgart\*)**  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale

**Richard Heiken, Achim-Bierden\*)**  
Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Bremen

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

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

**Dr. rer. pol. Klaus Mertin, Frankfurt am Main (ab 3. Juli 1985)**  
Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG

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

**Dr. rer. pol. Wolfgang Rölller, Frankfurt am Main**  
Sprecher des Vorstands der Dresdner Bank AG

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

**Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart**  
Rechtsanwalt und Notar

**Dr. jur. Walter Seipp, Frankfurt am Main**  
Vorsitzender des Vorstands der Commerzbank AG

**Dr. jur. Johannes Semler, Oberursel (ab 3. Juli 1985)**  
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG

**Franz Steinkühler, Frankfurt am Main\*)**  
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

Am 3. Juli 1985 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden

**Dr. rer. pol. Wilfried Guth, Frankfurt am Main, (Vorsitzender)**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

**Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München**

# Vorstand

**Prof. Dr.-Ing. E. h. Werner Breitschwerdt, Stuttgart**

Vorsitzender

**Dr. jur. Manfred Gentz, Stuttgart**

Gesamtes Personalwesen

**Hans-Jürgen Hinrichs, Stuttgart**

Vertrieb

**Dr.-Ing. Rudolf Hörnig, Stuttgart**

Forschung und Entwicklung

**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.-Ing. Peter Sanner, Stuttgart (stellvertretend) (ab 2. Mai 1985)**

Materialwirtschaft



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

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



## Geschäftsverlauf

### Weiteres Wirtschaftswachstum in den Industrieländern

Im Jahre 1985 ist das Welt-handelsvolumen weiter gewachsen. Wesentlich dazu beigetragen hat die konjunkturelle Erholung in den meisten Ländern Westeuropas und in Japan. Obwohl die wirtschaftliche Entwicklung in den USA nicht mehr so dynamisch verlief wie in den beiden vorangegangenen Jahren, kamen auch von dort kräftige Impulse. Der im Jahresdurchschnitt noch hohe Dollarkurs sorgte für einen zusätzlichen Importsog im nord-amerikanischen Markt. Allerdings konnten die Schwellen- und Entwicklungsländer davon nicht profitieren, ihr Anteil am Welthandel ist erneut gesunken.

In der Bundesrepublik Deutschland hat sich der Aufschwung stabilisiert. Zunächst kamen die Auftriebskräfte überwiegend von der starken Auslandsnachfrage. Mit über 70 Mrd. DM konnte 1985 der bisher höchste Aktivsaldo in der Handelsbilanz erreicht werden. In der zweiten Jahreshälfte wurde die Investitionsgüternachfrage im Inland immer mehr zum Träger der Konjunktur. Die deutliche Erhöhung der Zahl der Beschäftigten brachte erstmals wieder positive Signale für den Arbeitsmarkt; dennoch blieb die Arbeitslosigkeit bedrückend hoch.

### Deutsche Automobilindustrie - Wachstum auf den Auslandsmärkten

Für die deutsche Automobilindustrie war 1985 der Pkw-Export Hauptstütze von Produktion und Beschäftigung. Der Überschuss im Automobil-Außenhandel erhöhte sich von 60 auf 70 Mrd. DM. Dank der kräftig gestiegenen Auslandsnachfrage konnte der Rückgang des Pkw-Absatzes im Inland mehr als ausgeglichen werden. Das Inlandsgeschäft war im ersten Halbjahr durch die Diskussion um neue Abgasgesetze und die mögliche Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen stark beeinträchtigt. Erst als Ende Juni mit den EG-Beschlüssen Klarheit über den schadstoffarmen Pkw geschaffen war, begann die Nachfrage im Inland allmählich zu steigen, ohne daß der Rückgang der ersten Monate völlig aufgeholt werden konnte.

Aufgrund des gestiegenen Exports konnte die Branche die Zahl der Beschäftigten um rd. 24.000 auf über 800.000 weiter erhöhen. Auch von dem nochmals auf 10 Mrd. DM gewachsenen Investitionsvolumen gingen wichtige Impulse auf andere Wirtschaftsbereiche aus.

### Daimler-Benz: Erfolgreiches Jahr 1985

Für Daimler-Benz war 1985 ein Jahr mit einem insgesamt erfreulichen Geschäftsverlauf und wichtigen Weichenstellungen für die Zukunft. Wegen der hohen Nachfrage nach Mercedes-Pkw im In- und Ausland wurden Produktion und Absatz beträchtlich gesteigert. Bei Nutzfahrzeugen konnten wir in teilweise weiter rückläufigen Märkten unsere Position ausbauen.

Mit der vollständigen Übernahme der MTU Motoren- und Turbinen-Union sowie den Beteiligungen an Dornier und AEG haben wir uns zusätzliche Tätigkeitsfelder im Bereich der Hochtechnologie und damit den Zugang zu besonders wachstumsträchtigen Märkten erschlossen.

### Konzernumsatz mehr als 52 Mrd. DM

Der Umsatz im Konzern erhöhte sich im Berichtsjahr um 20 % auf 52,4 Mrd. DM. Darin sind zeitanteilig 2 Mrd. DM von MTU (seit April) und 1,2 Mrd. DM von Dornier (seit Juli) enthalten. Am stärksten stieg der Inlandsumsatz, und zwar um 27 % auf 18,7 Mrd. DM. Aber auch im Ausland erreichten wir einen Zuwachs um 17 % auf 33,7 Mrd. DM.

In den beiden großen Unternehmensbereichen, Personewagen und Nutzfahrzeuge, hat das Geschäftsvolumen - wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß - weiter zugenommen. Während bei Personewagen mit 27,5 Mrd. DM ein Anstieg um 18 % erzielt wurde, erhöhte sich der Nutzfahrzeugumsatz um 7 % auf 19,6 Mrd. DM. Damit haben sich die Gewichte nochmals zum Pkw-Geschäft verlagert. Sein Anteil am erweiterten Geschäftsvolumen blieb mit 52 % nahezu unverändert, der des Nutzfahrzeuggeschäfts ging auf 37 (i. V. 42) % zurück. Auf die erstmals einbezogenen weiteren Konzernbereiche MTU und Dornier entfielen 6 %.

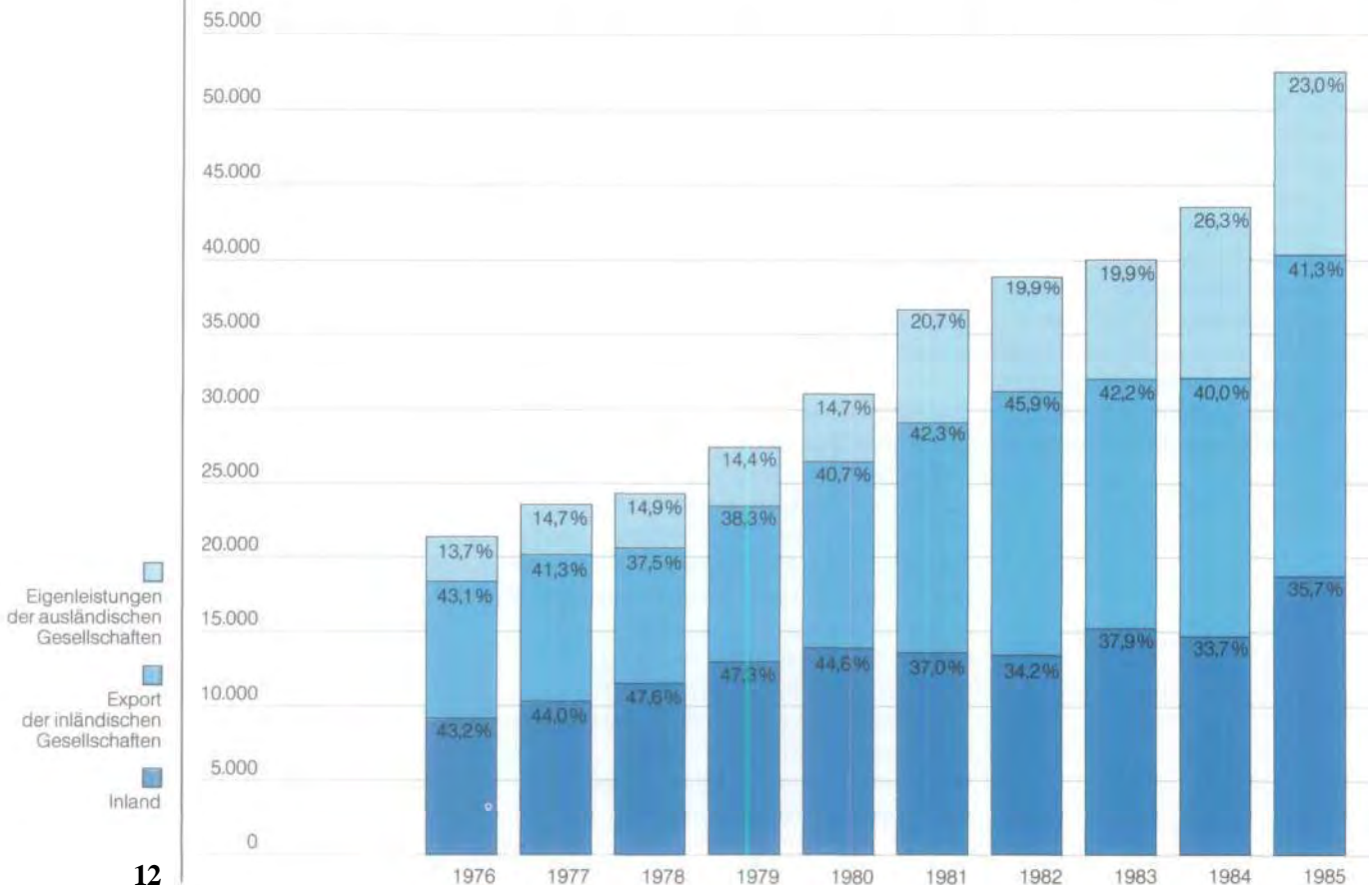
Der Umsatz der Daimler-Benz AG allein stieg gegenüber dem durch den Arbeitskampf beeinträchtigten Vorjahr um 16 % auf 37,1 Mrd. DM. Im Unterschied zur Entwicklung in der Branche hat er sich bei uns im Inland (+18 %) stärker erhöht als der Export (+14 %), dessen Anteil sich entsprechend auf unter 54 % verringerte.

Unsere wichtigsten Abnehmer im Ausland waren wiederum die Länder Westeuropas, in die wir Fahrzeuge im Werte von 8 Mrd. DM (+24 %) lieferten. Zu dieser erfreulichen Entwicklung hat vor allem unser Export in die europäischen Nachbarländer beigetragen. Größter Einzelmarkt im Ausland blieben die USA. Unsere Ausfuhren dorthin beliefen sich auf 5,8 Mrd. DM (+20 %). Die Nachfrage nach

Nutzfahrzeugen in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens sowie Nordafrikas stagnierte weiterhin. Unsere Ausfuhr in diese Regionen verharrte auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres.

**Umsatz**

(in Millionen DM)	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>
Inland	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682	18.709
Ausland	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823	33.700
davon:										
Export der inl. Gesellschaften	9.190	9.693	9.085	10.474	12.631	15.509	17.833	16.885	17.391	21.635
Eigenleistungen der ausl. Gesellschaften	2.916	3.467	3.612	3.955	4.568	7.575	7.756	7.943	11.432	12.065

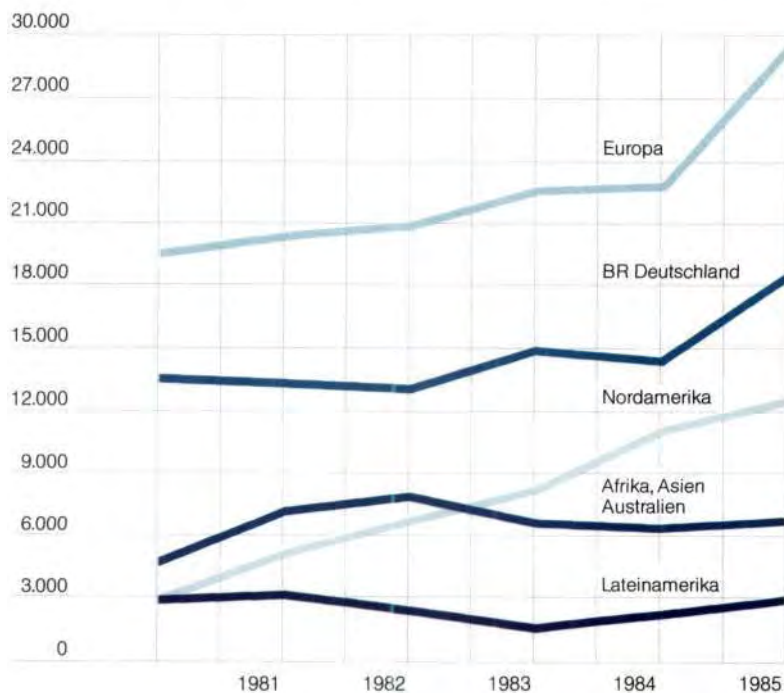


Sowohl unsere ausländischen Tochtergesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung als auch die Vertriebsgesellschaften, mit denen wir in allen wichtigen Märkten vertreten sind, haben z. T. beachtliche Umsatzsteigerungen erzielt. Ihre Eigenleistungen erhöhten sich - auch begünstigt durch den 1985 noch starken Dollar - auf insgesamt 12,1 (i. V. 11,4) Mrd. DM.

### Hohe Investitionen für die Zukunft des Unternehmens

Für die Zukunftssicherung des Unternehmens wurden wiederum erhebliche Mittel eingesetzt. Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich 1985 im Automobilbereich auf 1,7 (i. V. 1,5) Mrd. DM. MTU und Dornier haben zusammen 900 Mill. DM im Forschungs- und Entwicklungsbereich aufgewendet. Die Investitionen in Sachanlagen und Beteiligungen sind im Konzern auf insgesamt 5,6 (i. V. 3,6) Mrd. DM gestiegen. Dieser gegenüber dem Vorjahr deutlich höhere Betrag steht im Zusammenhang mit dem Erwerb der MTU, der Mehrheitsbeteiligung von 65,6% an Dornier und der 24,9%-Beteiligung an der AEG.

(in Millionen DM)	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Konzernumsatz</b>	<b>36.661</b>	<b>38.905</b>	<b>40.005</b>	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>
Europa	20.595	21.131	22.896	23.132	29.658
BR Deutschland	13.577	13.316	15.177	14.682	18.709
Nordamerika	5.313	6.931	8.452	11.328	12.776
Lateinamerika	3.323	2.635	1.847	2.471	3.044
Afrika, Asien, Australien	7.430	8.208	6.810	6.574	6.931



Nach der im Februar 1986 erteilten Genehmigung des Bundeskartellamtes haben wir unsere AEG-Beteiligung inzwischen auf rd. 56 % erhöht. Die Sachinvestitionen im Konzern betragen 4,0 (i. V. 3,4) Mrd. DM; davon entfielen 0,8 Mrd. DM auf

Zugänge aus der erstmaligen Einbeziehung von MTU und Dornier in den Konzernabschluß.

Die Sachanlagenzugänge der Daimler-Benz AG in Höhe von 1,8 (i.V. 1,9) Mrd. DM verteilten sich auf die einzelnen Bereiche wie folgt:

	1984		1985	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	1.292	69	1.220	69
Nutzfahrzeuge	447	24	441	25
Niederlassungen	60	3	43	2
Forschung, Entwicklung	73	4	74	4
	1.872	100	1.778	100

### Umsatz nach Regionen

Die Investitionen betrafen zum überwiegenden Teil den Pkw-Bereich. Schwerpunkte waren neben dem Ausbau der Kapazitäten die Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der S-Klasse, der Serienanlauf unserer neuen T-Reihe in Bremen sowie der neuen Benzin- und Dieselmotoren einschließlich der Katalysatortechnik.

Im Nutzfahrzeugbereich haben wir vorrangig in die Weiterentwicklung und Ergänzung unseres Fahrzeug- und Aggregatprogramms investiert. Hervorzuheben sind zwei neuentwickelte aufgeladene V8-Motoren für schwere Fernlastwagen, der Serienanlauf der Nachfolgemodelle unserer Düsseldorfer

Transporter sowie verschiedene Neuheiten im Omnibusprogramm.

Im Interesse einer Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit und damit einer dauerhaften Sicherung der Arbeitsplätze sind unsere Investitionen auch darauf gerichtet die Wirtschaftlichkeit der Fertigung weiter zu erhöhen. Wo immer möglich, streben wir gleichzeitig eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen an. Den Erfordernissen des Umweltschutzes wird nicht nur auf der Produktseite, sondern auch durch moderne, umweltentlastende Fertigungseinrichtungen Rechnung getragen.

Im Berichtsjahr wurden für den Schutz der Umwelt allein im Inland 86 Mill. DM investiert.

Bei unseren ausländischen Konzerngesellschaften erhöhten sich 1985 die Sachanlagenzüge auf - umgerechnet - insgesamt 1,6 (i. V. 1,2) Mrd. DM. Davon betrafen allein 1,0 Mrd. DM unsere stark expandierenden Fahrzeug-Leasinggesellschaften in den USA und in Westeuropa, denen in der Akquisition und Absatzförderung wachsende Bedeutung zukommt. Unsere Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung haben 0,4 Mrd. DM, die Vertriebsgesellschaften in Nordamerika und in Westeuropa 0,2 Mrd. DM investiert.

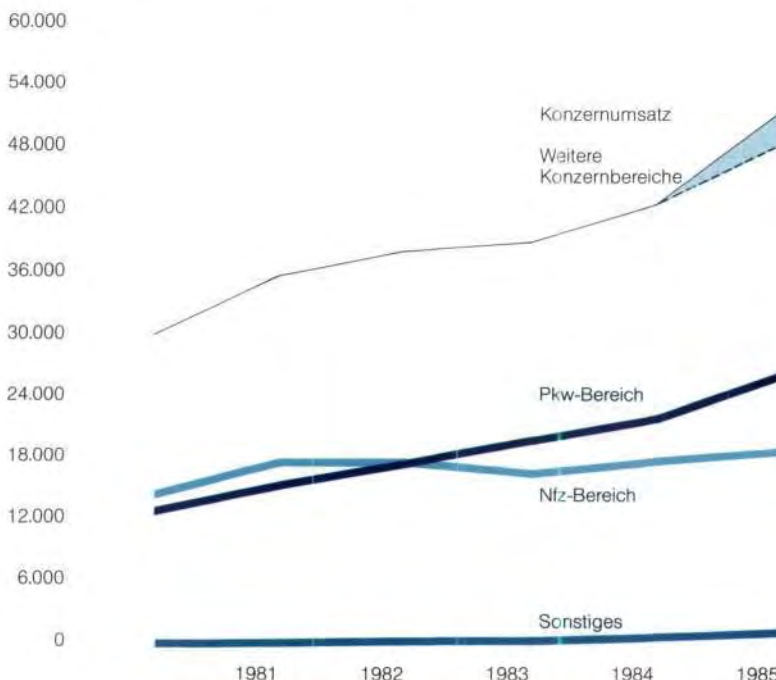
Die Zugänge in Sach- und Finanzanlagen des Konzerns - einschließlich des Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung - in Höhe von 5,6 Mrd. DM konnten vollständig aus dem im Jahre 1985 erwirtschafteten Cash flow von 5,9 Mrd. DM finanziert werden.

**Weltweit über  
230.000 Mitarbeiter**

Die Belegschaft der Daimler-Benz AG stieg zum Jahresende 1985 auf 161.518 Mitarbeiter. Das sind über 4.000 mehr als ein Jahr zuvor. Einstellungen haben wir insbesondere in den Pkw-Werken Sindelfingen, Untertürkheim und Bremen vorgenommen. Das Angebot an Ausbildungs- und Praktikantenstellen konnte auf etwa 9.400 (i. V. 9.100) erweitert werden.

**Umsatz  
nach Sparten**

(in Millionen DM)	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Konzernumsatz</b>	<b>36.661</b>	<b>38.905</b>	<b>40.005</b>	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>
Pkw-Bereich	16.572	18.722	21.012	23.245	27.469
Nfz-Bereich	18.862	18.859	17.653	18.367	19.582
Weitere Konzernbereiche	-	-	-	-	3.204
Sonstiges	1.227	1.324	1.340	1.893	2.154





Im Berichtsjahr begannen rd. 2.900 Jugendliche eine technische oder kaufmännische Ausbildung bei Daimler-Benz.

Im Konzern waren am Jahresende 231.077 (i. V. 199.900) Mitarbeiter beschäftigt, davon etwa 25.000 in den erstmals einbezogenen Unternehmensgruppen MTU und Dornier. Unsere ausländischen Gesellschaften haben ihr Beschäftigungsniveau insgesamt gehalten, die Inlandstöchter konnten ihren Personalstand erhöhen.

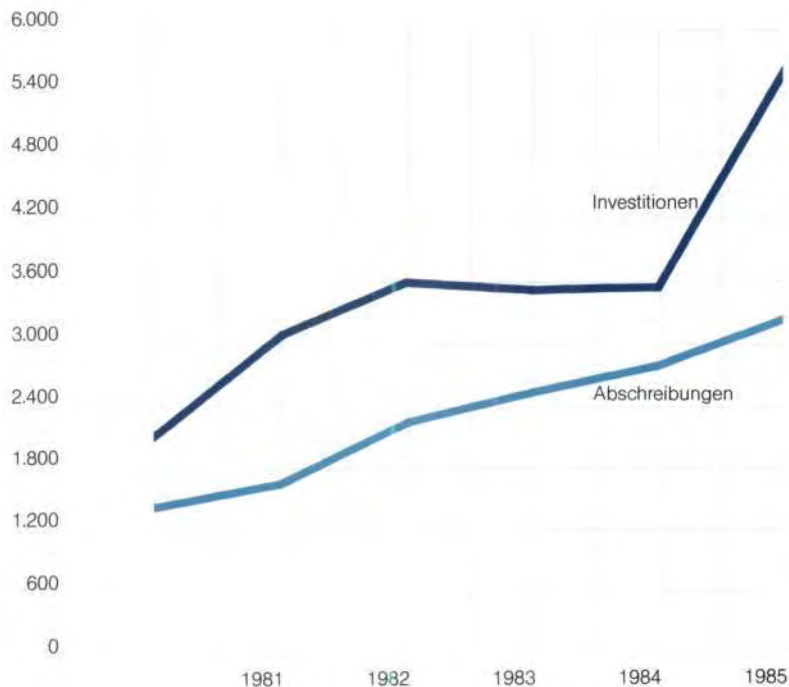
#### Dank an unsere Belegschaft

Allen unseren Mitarbeitern sowie ihren Vertretern in den Betriebsräten, im Gesamtbetriebsrat, in den Sprecherausschüssen und im Gesamtsprecher-ausschuß der leitenden Angestellten möchten wir für Einsatz und Leistungsbereitschaft danken. Gemeinsames Bemühen und gegenseitiges Verständnis haben dazu beigetragen, 1985 zu einem besonders erfolgreichen Jahr in der Geschichte von Daimler-Benz werden zu lassen.

#### Ergebnis erfreulich gestiegen

Die starke Ausweitung des Geschäftsvolumens sowie die außerordentlich hohe Kapazitätsauslastung im Pkw-Bereich haben sich 1985 günstig auf die Ergebnisentwicklung ausgewirkt. Ein zusätzlicher positiver Faktor war der bei weiter gestiegenem US-Absatz im Jahresdurchschnitt hohe Dollarkurs. Auch im Nutzfahrzeuggeschäft hat sich das Ergebnis wieder verbessert, obwohl wir mit dem Erreichten noch nicht zufrieden sein können. Im Jahre 1985 waren beachtliche Mehrbelastungen z. B. aus der Arbeitszeitverkürzung und aus den Neuanläufen in der Fertigung zu ver-

(in Millionen DM)	1981	1982	1983	1984	1985
Investitionen	3.114	3.626	3.567	3.592	5.643
Abschreibungen	1.688	2.273	2.574	2.828	3.275



kraften. Dennoch überwogen insgesamt die positiven Einflußfaktoren. Zum verbesserten Ergebnis im Konzern trugen auch unsere Tochtergesellschaften im In- und Ausland in erfreulichem Umfang bei.

Im außerbetrieblichen Bereich erzielte die Daimler-Benz AG einen Zinsüberschuß von 662 (i. V. 607) Mill. DM, ohne Berücksichtigung der darauf entfallenden Steuern. Der Zinsertragssaldo im Konzern betrug 1,0 (i. V. 1,1) Mrd. DM. Wie im Vorjahr haben wir die Inflationsgewinne in den Zinserträgen mit

dem Aufwand aus der Umrechnung der eigenfinanzierten Liquidität unserer Tochtergesellschaften in Hochinflationländern aufgerechnet. Dennoch sind in diesem Betrag weiterhin Bestandteile enthalten, die nur Kaufkraftminderungen im Geldvermögen ausgleichen.

Der Konzern-Jahresüberschuß stieg um 52 % auf 1.682 Mill. DM. Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG erhöhte sich von 711 auf 1.252 Mill. DM; er enthält in diesem Jahr Beteiligungserträge von unserer nordamerikanischen Holdinggesellschaft in Höhe von netto- 100 Mill. DM. Die erfreuliche Ertragslage im Daimler-Benz-Konzern hat es ermöglicht, die Rücklagen weiter zu stärken.

### Investitionen und Abschreibungen Daimler-Benz-Konzern

Die Mercedes-Kompaktklasse: dynamische, handlich-bewegliche Pkw, in denen sich richtungweisende Fahreigenschaften und fortschrittliche Technik vereinen.



### Zum Jubiläum „100 Jahre Automobil“

1986 wird der 100. Geburtstag des Automobils gefeiert - ein Ereignis von herausragender historischer Bedeutung. Die Entwicklung der Neuzeit wurde durch kaum ein anderes Produkt so positiv geprägt wie durch das Auto. Das alles verdanken wir den großartigen Leistungen unserer beiden Firmengründer Gottlieb Daimler und Karl Benz.

In Würdigung dieses für Daimler-Benz so bedeutenden Jubiläums haben Vorstand und Aufsichtsrat eine Reihe von Maßnahmen zugunsten der Aktionäre, der Mitarbeiter sowie des Gemeinwohls beschlossen.

Unseren Aktionären schlagen wir vor, die Dividende je 50-DM-Aktie von 10,50 auf 12,- DM zu erhöhen und zusätzlich einen Bonus von 2,50 DM zu zahlen; damit würde sich der gesamte Ausschüttungsbeitrag um 135 auf 491 Mill. DM erhöhen. Durch Beschluß der Hauptversammlung sollen zur weiteren Stärkung des Eigenkapitals den offenen Rücklagen 105 Mill. DM zugewiesen werden. Durch die ebenfalls vorge-

schlagene Ausgabe von Berichtigungsaktien im Verhältnis 7 : 1 wollen wir durch die Umwandlung von 243 Mill. DM Rücklagen unser Grundkapital auf 1.942 Mill. DM erhöhen; die jungen Aktien sollen für das Geschäftsjahr 1986 voll dividendenberechtigt sein.

Zur finanziellen Vorsorge und zur Aufrechterhaltung der unternehmerischen Flexibilität beantragen wir, anstelle des bis zum 30. Juni 1986 befristeten ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 500 Mill. DM zu beschließen.

Die Mitarbeiter und Pensionäre der Daimler-Benz AG erhalten als Ausdruck des Dankes und der Anerkennung eine Jubiläumsszahlung, deren Gesamtvolumen über 230 Mill. DM beträgt.

Einen besonderen Akzent wollen Vorstand und Aufsichtsrat anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Automobils mit der Gründung einer „Gottlieb Daimler und Karl Benz Stiftung“ setzen. Aufgabe dieser mit 50 Mill. DM ausgestatteten Stiftung ist die Förderung der Wissenschaft und insbesondere die Erforschung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik.

Wir sind überzeugt, daß es für die Gestaltung und Sicherung einer menschenwürdigen Zukunft unter den Bedingungen einer freiheitlichen Gesellschaftsordnung künftig mehr denn je darauf ankommt, die Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik zu erforschen und zuträglich zu gestalten.

## PERSONENWAGEN- BEREICH

### **Weltweit mehr als 32 Mill. Pkw**

Der Absatz von Personenwagen hat sich 1985 weltweit nochmals erhöht; die Produktion stieg um 5 % auf 32,6 Mill. Pkw. Damit wurde die bisherige Höchstmarke des Jahres 1978 deutlich übertroffen. Steigerungen gab es in allen drei bedeutenden Automobilregionen: in den USA, in Japan und in Westeuropa.

Auf dem größten Markt, den USA, blieb die Automobilkonjunktur bereits im dritten Jahr im Aufwärtstrend, wenn auch mit verringerten Wachstumsraten. Die Neuzulassungen stiegen auf 10,9 Mill. Pkw (+8%). Die amerikanischen Hersteller haben zwar mehr Pkw verkauft als im Vorjahr, sie mußten jedoch Marktanteile zugunsten importierter Fahrzeuge abgeben. Der Pkw-Import aus Japan stieg um 16 % auf 2,2 Mill. Fahrzeuge. Mit weitem Abstand folgte

die deutsche Automobilindustrie mit 424.000 Pkw (+23 %). Den deutschen Herstellern kam der in den USA anhaltende Trend zu technisch hochwertigen Personenwagen zugute.

In Japan stagnierte 1985 der Pkw-Absatz bei 3,1 Mill. Fahrzeugen. Nur durch die kräftige Ausweitung des Exports konnte die Produktion um 8 % auf 7,6 Mill. Pkw gesteigert werden. Die Produktion japanischer Pkw im Ausland erhöhte sich leicht auf 0,7 Mill. Pkw.

Die westeuropäischen Märkte haben 1985 mit 10,6 Mill. Pkw 5 % mehr aufgenommen als im Vorjahr. Vor allem in den skandinavischen Ländern, aber auch in Italien, Großbritannien und Frankreich zog die Nachfrage deutlich an. Aus Westeuropa wurden wieder 0,3 Mill. Pkw mehr in überseeische Länder exportiert als von dort eingeführt, obwohl die japanischen Hersteller wesentlich mehr in Europa absetzen konnten als im Vorjahr. Die Produktion Westeuropas stieg insgesamt um 5 % auf 11,3 Mill. Pkw; ihr Anteil an der Weltproduktion lag unverändert bei 35 %.

### **Stagnation im deutschen Pkw-Markt**

Im deutschen Pkw-Markt blieben 1985 die Neuzulassungen mit 2,38 Mill. Pkw um knapp 1 % unter dem Vorjahresvolumen. Der Anteil ausländischer Fabrikate, der sich schon im Vorjahr stark erhöht hatte, stieg nochmals an. Einschließlich der im Ausland hergestellten deutschen Pkw-Modelle betragen die gesamten Importe ein Drittel der Neuzulassungen.

Vom wachsenden Trend zum schadstoffarmen Pkw waren vor allem die Hersteller umweltfreundlicher Diesel-Pkw begünstigt, deren Marktanteil sprunghaft auf 22 (i. V. 13) % zunahm. Aber auch die schadstoffarmen Benzinfahrzeuge setzen sich im Inlandsmarkt zunehmend durch. Insgesamt hat sich im deutschen Pkw-Markt die Nachfrage weiter zu den höherwertigen Fahrzeugen verlagert.



Die neue Mittlere Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E mit großzügigem Raumkomfort für Beruf und Familie ist nach wie vor ein Kernstück des Mercedes-Pkw-Programms.



**Pkw-Export auf Höchststand**

Der Pkw-Export aus der Bundesrepublik erreichte mit 2,6 Mill. Fahrzeugen (+15%) sein bisher höchstes Volumen. Kräftige Zuwachsraten wurden sowohl in den USA als auch in den westeuropäischen Ländern erzielt; mehr als 90 % der Pkw-Ausfuhren gingen in diese beiden Wirtschaftsräume.

Die Produktion stieg um 10 % auf 4,17 Mill. Pkw und lag damit um mehr als 200.000 über der bisherigen Höchstmarke des Jahres 1979. Zugleich erhöhte sich der Exportanteil an der Produktion auf 62 (i.V. 59) %. Dies zeigt, in welchem Ausmaß die Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie von einem ungehinderten Zugang zu den Auslandsmärkten abhängt und wie vordringlich gerade auch unter diesem Aspekt die Schaffung eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes ist.

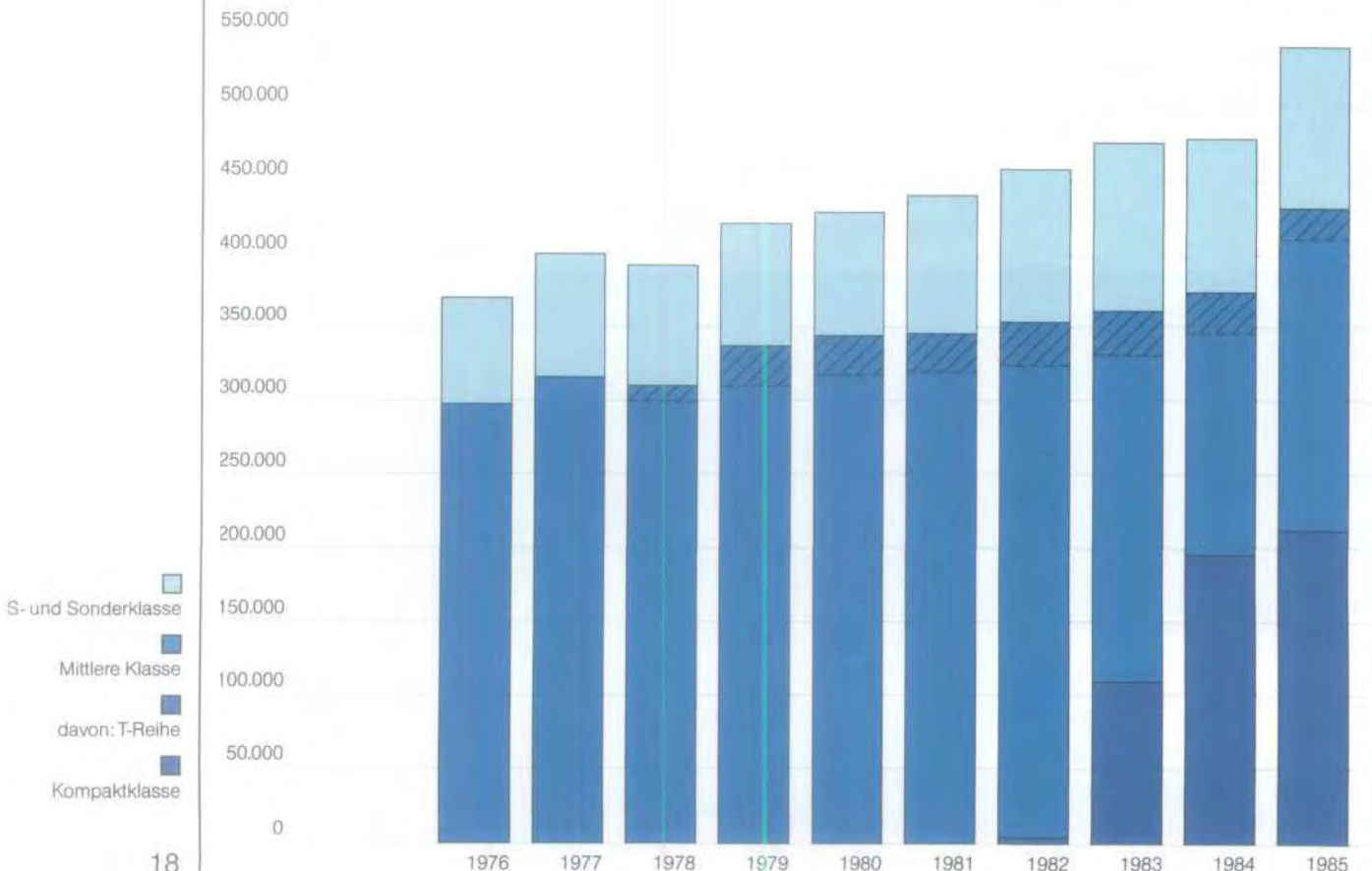
**Daimler-Benz: Markterfolge im In- und Ausland**

Für Daimler-Benz war 1985 ein besonders erfolgreiches Pkw-Jahr. Die Nachfrage aus dem In- und Ausland übertraf in allen Baureihen unsere Produktionsmöglichkeiten.

Im Inland gab es für Mercedes-Benz-Personenwagen im ersten Halbjahr 1985 eine regelrechte Sonderkonjunktur; die Neuzulassungen stiegen im Ge-

**Personenwagen-Produktion**

(Fahrzeuge)	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Gesamtproduktion</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>	<b>478.349</b>	<b>541.039</b>
davon:										
S- und Sonderklasse	73.098	85.108	83.107	84.957	84.993	95.804	105.093	114.589	104.646	108.896
Mittlere Klasse	297.250	316.147	310.096	337.202	344.085	344.974	348.602	251.757	178.357	220.339
davon: T-Reihe	-	5	10.581	28.405	27.230	26.251	29.620	30.370	28.055	20.612
Kompaktklasse	-	-	-	-	-	-	4.650	109.837	195.346	211.804





Die S-Klasse wurde dem neuesten Stand der Technik angepaßt und in der Ausstattung nochmals angehoben. Der neue 560 SEL ist das Spitzenmodell unseres Pkw-Programms.

samtjahr um 18 % auf 265.578 Fahrzeuge. Damit erhöhte sich unser Marktanteil kräftig von 9,8 % auf 11,6 %. Wesentlich für diese positive Entwicklung war der Erfolg unserer neuen Mittleren Klasse; mit 113.739 Fahrzeugen konnten wir eine Absatzsteigerung um 29 % erzielen. Aber auch die Nachfrage nach den Modellen der Kompaktklasse sowie der S- und Sonderklasse war unverändert hoch. Besonders erfreulich entwickelte sich der Markt für Diesel-Pkw; ihr Anteil an den Inlandsbestellungen nahm in der Kompaktklasse auf 53 (i. V. 43) %, in der Mittleren Klasse auf 39 (i. V. 34) % zu.

Unsere Exporte sind um 11 % auf 278.157 Pkw gestiegen; die Nachfrage hätte jedoch auf allen Auslandsmärkten höhere Verkäufe zugelassen. In die europäischen Länder lieferten wir 1985 mit insgesamt 129.442 Pkw 21 % mehr als im Vorjahr. Besonders hohe Zuwachsraten erzielten wir in Italien, Großbritannien und Frankreich.

Auch unser Export nach den USA ist 1985 weiter gewachsen; im Interesse der Aufrechterhaltung unserer hohen Betreuungsqualität haben wir uns dabei erneut an der seit Jahren verfolgten behutsamen Ausweitung auf diesem Markt orientiert.

In Japan erreichten wir mit 9.170 Personenwagen einen Absatzzuwachs von 22 %. Um diesen für unsere hochwertigen Fahrzeuge besonders aufnahmefähigen Markt noch besser betreuen zu können, werden wir dort ab 1986 mit einer eigenen Vertriebsgesellschaft, der Mercedes-Benz Japan, vertreten sein.

Bei voller Auslastung der erweiterten Kapazitäten haben wir 1985 mit 541.039 Pkw 13 % mehr hergestellt als im Vorjahr, obwohl wir die Modellumstellung in der Mittleren Klasse sowie die Einführung einer neuen Motorengeneration und unseres Abgasreinigungs-Konzepts zu bewältigen hatten. Bei dem Zuwachs um fast 63.000 ist allerdings der 1984 durch den Arbeitskampf entstandene Produktionsausfall zu berücksichtigen. Von der neuen Mittleren Mercedes-Klasse (200 D bis 300 E) sind im ersten Jahr insgesamt 161.000 Fahrzeuge hergestellt worden.

Durch zügiges Hochfahren der Produktion im Pkw-Werk Bremen konnte die Ausbringung in der Kompaktklasse um über 8% auf 211.804 Fahrzeuge angehoben werden. Im November 1985 rollte nach knapp dreijähriger Bauzeit der 500.000ste 190er vom Band. In der S- und Sonderklasse wurde die Produktion um 4 % auf 108.896 Fahrzeuge erhöht.

#### **Neue Modelle im Pkw-Programm**

Im Berichtsjahr haben wir die neue Mittlere Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E mit großem Erfolg im In- und Ausland eingeführt.

Im Frühsommer 1985 wurde die Kompaktklasse um eine leistungsstärkere Diesel-Variante, den 190 D 2.5, mit 5-Zylinder-Dieselmotor und 66 kW (90 PS) sowie serienmäßigem 5-Gang-Getriebe erweitert. Auf der IAA in Frankfurt haben wir zwei weitere Neuheiten vorgestellt, den 190 E 2.6 mit einem 6-Zylinder-Benzinmotor und einer Leistung von 122 kW (166 PS) sowie den 190 E 2.3 mit 4-Zylinder-Benzinmotor und einer Leistung von 100 kW (136 PS).

Das neue Coupe-  
Programm 420 SEC  
bis 560 SEC: die  
schönste Form des  
Mercedes-Fahrens  
auf höchstem Wert-  
und Ausstattungs-  
niveau. Hier ist  
verwirklicht, was  
Daimler-Benz heute  
im Automobilbau zu  
leisten vermag.



Viel Beachtung fanden in Frankfurt ebenso unsere neuen T-Modelle (mit je drei Diesel- und Benzintypen). Das schlägt sich inzwischen auch in einem hohen Auftragseingang nieder. Diese zweite Generation fünftüriger Universal-Limousinen verbindet die ausgewogene und richtungweisende Technik der neuen Mittleren Mercedes-Klasse mit den Transport- und Touristik-Qualitäten der Vorgängermodelle.

Die S- und Sonderklasse wurde dem neuesten Stand der Technik angepaßt und in ihrer Ausstattung angehoben. Neue 6- und 8-Zylinder-Motoren verbessern die Leistungsfähigkeit und Sicherheit ebenso wie Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit. Die Limousine 560 SEL und das Coupe 560 SEC sind die neuen Spitzenmodelle unseres Pkw-Programms.

#### **Mercedes-Benz- Fahrtdynamik-Konzept**

Das auf der IAA vorgestellte Mercedes-Benz-Fahrtdynamik-Konzept verbindet fortschrittliche Automobilmechanik mit „intelligenter“ Elektronik. Dieses System, das Folgen möglicher Fehlreaktionen des Fahrers minimiert, bringt gerade in Grenz- und Gefahrensituationen, bei extremen klimatischen Bedingungen oder Straßenverhältnissen ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit. Das Konzept umfaßt drei abgestufte, elektronisch-automatisch geregelte Systeme: das Automatische Sperr-Differential (ASD), die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) und den automatisch zuschaltenden Vierradantrieb (4MATIC).

#### **Mercedes-Benz- Abgasreinigungs-Konzept**

Alle Benzinmodelle unseres Pkw-Programms können auf Wunsch mit dem Katalysator der zweiten Generation geliefert werden. Serienmäßig - oder als Sonderausstattung bei den 4-Zylinder-Typen - sind sie mit dem multifunktionalen Gemischaufbereitungs- und Zündungssystem ausgestattet, so

daß auch nachträglich eine katalytische Abgasreinigungsanlage eingebaut werden kann. Bereits über 35 % unserer Kunden im Inland kaufen ihren Mercedes mit einem Drei-Wege-Katalysator. Hinzu kommt ein hoher Anteil von Rückrüstkfahrzeugen, die für den späteren problemlosen Einbau dieses Katalysators vorbereitet sind.

Als weitere Möglichkeit einer wirksamen Schadstoffreduzierung bei bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen bietet Daimler-Benz einen Nachrüst-Katalysator ohne Sauerstoffsonde an, mit dem sich mindestens eine Halbierung der Schadstoffe im Abgas erzielen läßt.

Alle heutigen Mercedes-Benz-Diesel-Pkw sind „schadstoffarm“ und nach den gesetzlichen Regelungen steuerbegünstigt, soweit sie ab Januar 1985 erstmals zugelassen worden sind.

Die Ergebnisse des Großversuchs zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen haben eindrucksvoll belegt, daß technische Lösungen mehr für die Umwelt bewirken können als Versuche, den einzelnen Verkehrsteilnehmer zu bevormunden. Die Entscheidung der Bundesregierung gegen die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung war deshalb folgerichtig; sie wird auch wesentlich dazu beitragen, dem technischen Fortschritt weitere Impulse zu geben.

Die Ablehnung des Tempolimits verbindet sich für uns mit der Aufforderung und Verpflichtung, weiterhin mit allem Nachdruck für das Umweltauto einzutreten - durch ein attraktives Angebot ebenso wie durch eine entsprechende Beratung unserer Kunden.



## NUTZFAHRZEUG- BEREICH

### **Nutzfahrzeuggeschäft in kleineren Klassen weltweit belebt**

Das internationale Nutzfahrzeuggeschäft hat sich 1985 sowohl nach Regionen als auch nach Fahrzeugklassen sehr unterschiedlich entwickelt. Der Anstieg der weltweiten Nutzfahr-

zeugproduktion um 8 % auf 12,1 Mill. Fahrzeuge betraf ausschließlich die leichteren Gewichtsklassen.

Bei überdurchschnittlichem Wachstum in Großbritannien und Frankreich erreichte der Absatz in den westeuropäischen Ländern mit einem Zuwachs von 6 % wieder das Niveau von 1982. Dem standen weitere Rückgänge in den Ländern des Mittleren und Nahen Ostens gegenüber; davon waren vor allem Schwer-Lkw betroffen. Was diese Gebiete bis

1982 durch zusätzliche Nachfrage aufgenommen hatten, baut sich nunmehr Jahr für Jahr weiter ab. Im größten Nutzfahrzeugmarkt USA stiegen die Neuzulassungen insgesamt um 15 %, allerdings ging der Absatz von Schwer-Lkw nach dem starken Anstieg im Vorjahr um 3 % zurück. Der japanische Nutzfahrzeugmarkt wuchs um 3 %.



**Mercedes-Benz-Fernverkehrsfahrzeuge zeichnen sich durch hohe Transportleistung bei niedrigem Kraftstoffverbrauch aus. Ein internationales Service-netz mit speziellen T.I.R.-Stützpunkten sorgt für problemlosen Einsatz - europaweit.**

Der Mercedes-Benz-Transporter T 1 ist als wirtschaftliches und vielseitig einsetzbares Transportmittel in vielen Branchen unentbehrlich.



während Japan als nach wie vor größtes Herstellerland mit 4,6 Mill. Nutzfahrzeugen im vierten Jahr hintereinander einen Rückgang seines Anteils an der Weltproduktion auf jetzt 38 % hinnehmen mußte, konnten die amerikanischen Hersteller ihren Anteil von 17 % im Jahre 1980 auf mittlerweile wieder 29 % ausweiten. Die Nutzfahrzeugindustrie Westeuropas erhöhte ihren Produktionsanteil von 11 auf 12 %. Die Fertigung von Lkw über 6 t ist in Westeuropa um 2 % auf 298.000 Fahrzeuge gestiegen, sie liegt damit allerdings noch um 30 % unter dem bisherigen Höchststand des Jahres 1975.

#### **Deutsche Nutzfahrzeugindustrie: Weiterhin schleppendes Geschäft im In- und Ausland**

Die konjunkturelle Erholung in der Bundesrepublik Deutschland wirkte sich 1985 nur zum Teil auf den Nutzfahrzeugabsatz aus. Insgesamt stiegen die Neuzulassungen um knapp 3 % auf 133.834; sie blieben jedoch um etwa ein Viertel unter dem bisher höchsten Volumen des Jahres 1980. Der Anteil ausländischer Fabrikate, der im Vorjahr auch wegen der arbeitskampfbedingten Ausfälle in den deutschen Nutzfahrzeugwerken von 20 auf 23 % angewachsen war, erhöhte sich im Berichtsjahr weiter auf 24 %. Die ausländischen Anbieter haben vor allem bei den vom Pkw abgeleiteten Kleinlieferwagen ihre Marktposition ausgebaut. Im Be-

reich der Schwer-Lkw ab 16 t zul. Gesamtgewicht waren die schwache Baukonjunktur und die Investitionszurückhaltung im Transportgewerbe in den letzten Jahren besonders spürbar.

Der Export ist nach einer vier Jahre andauernden rückläufigen Entwicklung 1985 erstmals wieder gestiegen, und zwar um 14% auf 177.817 Nutzfahrzeuge. Der Zuwachs betraf ausschließlich Transporter. Dagegen war die Ausfuhr von Lkw über 6 t weiter rückläufig. Zwar nahm Westeuropa - insbesondere Großbritannien, die Benelux-Länder und Italien - zusätzliche Mengen auf. Diese vermochten jedoch die Einbußen in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens nicht auszugleichen.

Die Gesamtproduktion der deutschen Nutzfahrzeugindustrie hat sich mit Schwerpunkt in den unteren Gewichtsklassen um 9 % auf 279.234 Fahrzeuge erhöht, während die Fertigung mittlerer Lastwagen (6 bis 16 t Gesamtgewicht) stagnierte. In der Klasse ab 16 t stiegen die Produktionszahlen um 1 %, allerdings von einem sehr niedrigen Niveau aus. Der Exportanteil erhöhte sich auf nahezu 64 (i.V. 61)%.



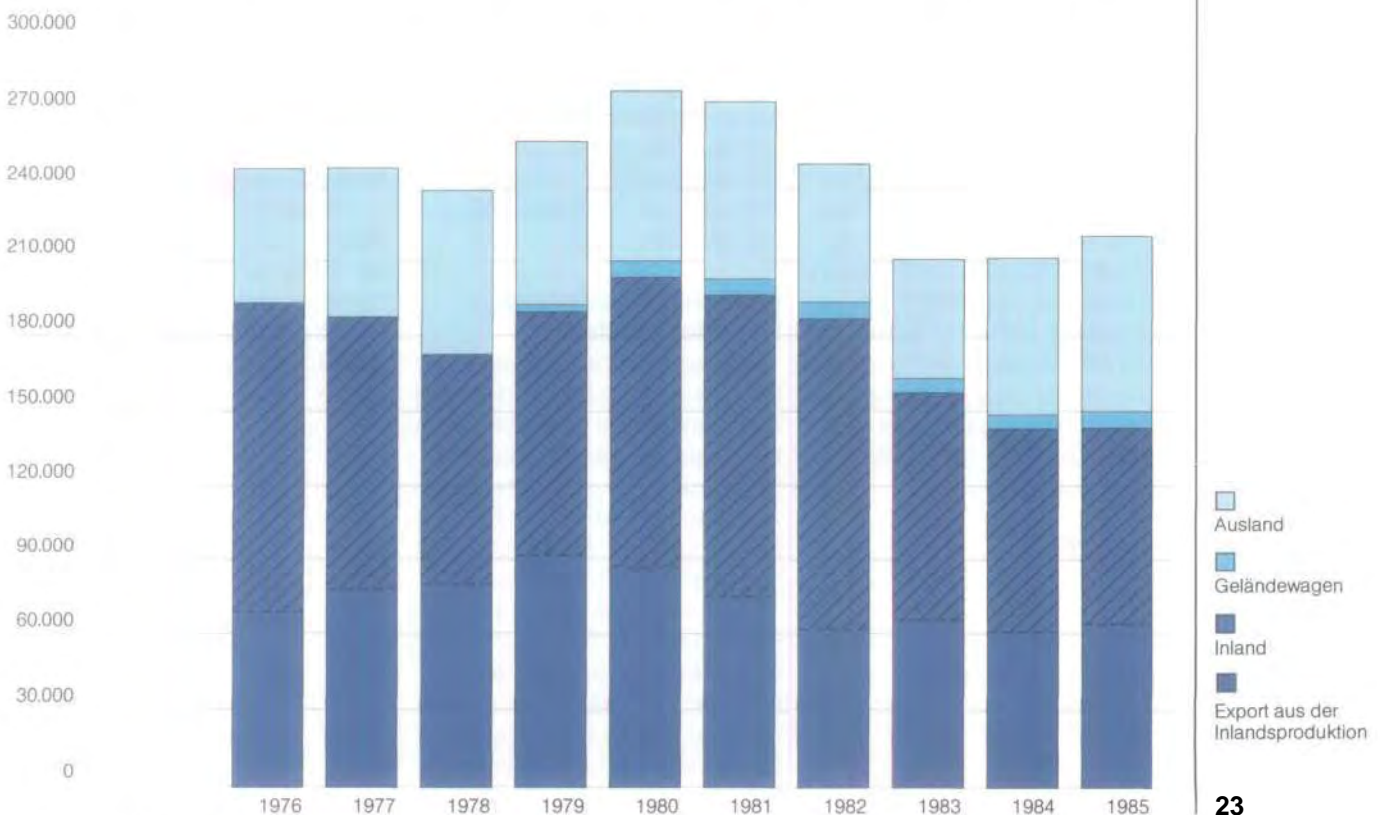
### Daimler-Benz: Anstieg der Nutzfahrzeug- produktion

Daimler-Benz hat seine Position in den westeuropäischen Nutzfahrzeugmärkten festigen und weiter ausbauen können. Im Inland nahmen die Neuzulassungen von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen insgesamt um 4 % auf 58.114 zu. Bei Lkw über 6 t wurde mit 27.270 Fahrzeugen das Vorjahresvolumen um

6 % übertroffen. Unser Marktanteil erhöhte sich von 59,0 % auf 61,1 %. Der Absatzzuwachs beruhte auf dem Erfolg der neuen leichten und mittleren Wörther Lkw-Klasse. Aber auch bei unseren Schwer-Lkw (ab 16 t) konnte der Inlandsabsatz deutlich um 6 % auf 11.977 Fahrzeuge gesteigert werden; in diesem für uns wichtigen Marktsegment haben wir neue Kunden gewonnen.

An der leichten Belebung der Nachfrage in den westeuropäischen Nutzfahrzeugmärkten konnten wir in vollem Umfang teilnehmen, vor allem bei Transportern und leichten Lkw. In Belgien, Großbritannien, Italien, Österreich, Schweiz, Norwegen und Schweden haben wir unsere Position z. T. erheblich verbessert. Bei Lkw über 6 t erreichte Daimler-Benz in Westeuropa einen Marktanteil von

(Fahrzeuge)	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*)	1984	1985
<b>Gesamtproduktion</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>210.281</b>	<b>210.929</b>	<b>220.213</b>
Inland	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387
davon:										
Transporter	71.784	70.615	73.814	80.085	83.977	69.357	64.473	63.050	60.717	62.385
Lastwagen										
über 6 bis 15,9 t	50.988	47.168	42.467	41.383	46.260	45.185	37.933	29.677	32.690	34.080
ab 16 t	47.844	48.375	39.310	48.625	53.241	61.957	63.513	46.168	35.318	31.327
Omnibusse	12.824	11.595	8.210	8.529	9.643	9.647	7.925	7.723	5.186	5.345
Unimog und MB-trac	9.764	9.545	9.300	10.150	9.920	9.930	13.200	10.800	9.190	10.250
Fahrzeugsätze*)	-	-	-	-	-	-	-	(27.332)	(18.122)	(26.402)
Geländewagen	-	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303
Ausland	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523



### Nutzfahrzeug- Produktion

\*) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

O 303 RHD-der besonders komfortable Fernreise-Hochdecker-Omnibus bietet in Varianten mit 14 oder 15 Sitzreihen Platz für 41 bis 56 Personen.



26 (i. V. 24) %. Im Nahen und Mittleren Osten waren wir von der weiteren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation dieser Länder besonders betroffen.

Dem Rückgang unseres Exports um fast 3 % auf 79.993 Nutzfahrzeuge steht ein entsprechender Anstieg bei der Ausfuhr von Fahrzeugsätzen gegenüber. Denn eine ganze Reihe von Lieferungen zerlegter Nutzfahrzeuge (ckd) wurde auf sog. Fahrzeugsätze umgestellt; diese gehen in ausländische Montagewerke mit einem höheren nationalen Fertigungsanteil. Die Produktion der Fahrzeugsätze stieg um 46 % auf 26.400 Einheiten.

In unseren Inlandswerken wurden im Berichtsjahr 143.387 Nutzfahrzeuge hergestellt, nur wenig mehr als im Vorjahr. Einer Zunahme bei Transportern sowie bei leichten und mittleren Lkw stehen exportbedingte Rückgänge bei schweren Lastwagen gegenüber. Auch 1985 wurden Mitarbeiter aus Nutzfahrzeugwerken zeitweise in den voll ausgelasteten Pkw-Werken eingesetzt.

#### **Weiterhin schwieriges Omnibusgeschäft**

Die seit Jahren rückläufige Omnibusnachfrage in der Bundesrepublik hat sich 1985 erstmals wieder belebt. Bei einer Steigerung der gesamten Neuzulassungen um über 7 % konnte Daimler-Benz mit 2.009 zugelassenen Omnibussen 18 % mehr absetzen und den Marktanteil auf 49,7 (i. V. 45,0) % ausweiten. Günstig entwickelte sich vor allem der Absatz unserer neuen Linienbusse; hierdurch wurde die Marktschwäche bei Reisebussen

mehr als ausgeglichen. Das Exportgeschäft blieb auch für uns weiter schwierig, so daß wir die Produktion von Omnibussen und Omnibusfahrgestellten insgesamt nur um 3 % auf 5.345 Einheiten erhöhen konnten.

#### **Höheres Geschäftsvolumen bei Unimog und MB-trac**

Auf dem Markt für allradgetriebene Zugmaschinen hat sich der Preis- und Konditionenwettbewerb verschärft. Dennoch konnte Daimler-Benz im Inland 5.638 Unimog und MB-trac absetzen (+1 %). Der Export wurde,



insbesondere im Zuge der Abwicklung einiger Großaufträge, um 42 % auf 4.924 Fahrzeuge gesteigert. Dadurch konnten wir die Produktion um 12 % auf 10.250 Fahrzeuge anheben.

#### **Mercedes-Geländewagen vermehrt nachgefragt**

Bei Geländewagen hat sich der Absatz belebt. Die Neuzulassungen von Mercedes-Geländewagen erhöhten sich im Inland um fast 4% auf 1.858 Fahrzeuge, der Export nahm um nahezu 6 % auf 4.153 zu. Die Produktion stieg um 14 % auf 6.303 Geländewagen.

#### **Weiterer Anstieg der Nutzfahrzeugproduktion unserer Auslandsgesellschaften**

Unsere Konzerngesellschaften im Ausland haben 1985 Produktion und Absatz von Nutzfahrzeugen ausweiten können. Die Mercedes-Benz do Brasil setzte den schon im Vorjahr begonnenen Aufwärtstrend fort. Die Produktion nahm um 13 % auf 33.012 Nutzfahrzeuge zu. Dagegen mußte die Mercedes-Benz Argentina marktbedingt die im Vorjahr heraufgesetzte Fertigung um 22 % auf 3.376 Nutzfahrzeuge zurücknehmen. Unsere US-Tochtergesellschaft Freightliner konnte nach den beträchtlichen Steigerungen in den beiden vorangegangenen Jahren mit einer Produktion von 20.947 Schwer-Lkw das hohe Niveau des Vorjahres nochmals übertreffen, obwohl der Gesamtmarkt im zweiten Halbjahr deutlich rückläufig war.

Die Mercedes-Benz Espana, die seit Jahren unter besonders schwierigen Marktbedingungen in Spanien arbeiten muß, konnte die Transporterfertigung - allerdings von einem niedrigen Niveau aus - um etwa ein Drittel auf 10.910 Fahrzeuge hochfahren.

Insgesamt hat sich die Produktion unserer Gesellschaften im Ausland 1985 um 13 % auf 70.523 Nutzfahrzeuge erhöht. Die gesamte Konzernproduktion erreichte mit 220.213 Fahrzeugen ein um über 4 % höheres Volumen.



Die neue Transporter-Baureihe T 2 basiert auf dem technischen Konzept der leichten Wörther Lkw; die Typenpalette reicht von 4,6 bis 7,5t zulässiges Gesamtgewicht und umfaßt auch abgetastete Varianten.

Die leichte Wörther Lkw-Baureihe: moderne Fahrzeugkonzeption, ausgereifte Technik und ein umfassendes Angebot von Betreuungsleistungen sind Grundlagen für den großen Markterfolg.



### **Neuheiten im Nutzfahrzeugprogramm**

Daimler-Benz hat auf der Frankfurter IAA zahlreiche Neuentwicklungen bei Nutzfahrzeugen vorgestellt. Unsere schweren Lastwagen erhielten leistungsstärkere Dieselmotoren mit Turboaufladung. Der Ladermotor OM 442 A mit 260 kW und der 320 kW starke Turbomotor mit Ladeluftkühlung OM 442 LA bieten aufgrund ihrer Leistungs- und Drehmomentcharakteristik eine gute Ausgangsbasis für die Optimierung des Triebstrangs. Das daraus resultierende integrale Antriebssystem ermöglicht erhebliche Verbrauchseinsparungen bei gleichzeitig erhöhter Durchschnittsgeschwindigkeit.

Die Baureihe leichter Wörther Lkw wurde im Berichtsjahr um das Modell 817 erweitert, das als Pritschenwagen und Sattelzugmaschine angeboten wird.

Die Erneuerung des Stadtbusprogramms wurde fortgesetzt; es umfaßt nun drei Varianten, und zwar den O 405 für 108 Personen, den Schubgelenkbus O 405 G für 170 Personen und den Standard-Minibus O 402 für die kostengünstige Bewältigung eines Fahrgastaufkommens bis zu 50 Personen. Für den Linienverkehr auf größeren Strecken hat Daimler-Benz den neuen Überlandlinienbus O 407 entwickelt, der im Jahre 1987 den seit 1973 gebauten O 307 ablösen wird. Der ebenfalls neue, attraktive Reisebus O 301 für bis zu 32 Personen entspricht dem Bedarf nach kompakten Omnibussen mittlerer Größe.

Anfang 1986 haben wir für druckluftgebremste Lastwagen und Omnibusse das Antiblockiersystem (ABS) um die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) erweitert, mit der diese Fahrzeuge beim Anfahren und Beschleunigen, z. B. auf glatter Fahrbahn, sicher in der Spur gehalten werden.

### **Umsatzrückgang bei Industriemotoren und Fahrzeugaggregaten**

Im Geschäftsbereich Industriemotoren und Fahrzeugaggregate ging der Umsatz um 12 % auf 279 Mill. DM zurück. Ursachen waren vor allem die schwache Exportnachfrage und ein verschärfter Wettbewerb. Besonders betroffen waren die Anwendungsbereiche Stromerzeugungs- und Pumpenaggregate. Dagegen haben wir unsere Position bei den Herstellern von Sonderfahrzeugen, z. B. Autokränen, ausgebaut. Dem Trend zu leistungsstärkeren Motoren bei Landmaschinen konnten wir mit den Zulieferungen von Motoren der Baureihe 400 entsprechen.

Das Industriemotorenprogramm mit einem Leistungsbereich von 17 bis 478 kW wurde 1985 um weitere Motorenvarianten ergänzt; im Leistungsbereich über 200 kW haben wir unsere Marktstellung festigen können.



**WEITERE KONZERN-  
BEREICHE****Neue Konzerntöchter  
erfolgreich im Markt**

Unsere neuen Konzernunternehmen außerhalb des Automobilbereichs haben sich 1985 positiv entwickelt. Sowohl MTU als auch Dornier haben erwartungsgemäß ihr Geschäftsvolumen deutlich ausweiten können.

Auf das Gesamtjahr bezogen erreichte MTU einen Gruppenumsatz von 2,7Mrd.DM (+14%). Das Programm der MTU-Gruppe umfaßt die Entwicklung und Produktion von Flugzeugtriebwerken, Hochleistungs-Dieselmotoren sowie Abgasturboladern und Industriegebläsen.

Vor allem die Nachfrage nach Flugzeugtriebwerken ist erheblich gestiegen.

Dornier konnte im Geschäftsjahr 1985 den Umsatz kräftig um 40 % auf 2,1 Mrd. DM erhöhen. Das Produkt- und Leistungsangebot der Dornier-Ge-

sellschaften reicht von der Entwicklung und Herstellung von Baugruppen und elektronischen Ausrüstungen für Flugzeuge, Mehrzweckflugzeugen, Wehrtechnik, Raumfahrt und verwandter Elektronik bis zur Medizintechnik.

	Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte	Umsatz (in Mill. DM)
<b>MTU-Gruppe</b>		<b>2.740</b>
MTU München	Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen	1.232
MTU Friedrichshafen	Schnellaufende Hochleistungs-Dieselmotoren	1.107
MTU Maintenance, Langenhagen	Reparatur von zivilen Flugtriebwerken	140
Kühnle, Kopp & Kausch, Frankenthal	Turbolader, Ventilatoren, Verdichter und Dampfturbinen	249
L'Orange, Stuttgart	Einspritzsysteme für Großdieselmotoren	38
<b>Dornier Gruppe</b>		<b>2.118</b>
Dornier Friedrichshafen/München	Luft- und Raumfahrt, Maschinenbau, Verfahrenstechnik	1.006
Dornier Reparaturwerft, Oberpfaffenhofen	Wartung und Instandsetzung von Flugzeugen	256
Dornier System, Friedrichshafen	Systeme und Dienstleistungen auf den Gebieten Flugkörpertechnik, Raumfahrttechnik, Elektronik, Meerestechnik, Umwelttechnik und Verkehrstechnik	560
Dornier Medizintechnik, München	Medizinische Geräte, Nierenlithotripter	489



Das Turbofantriebwerk PW 2037 - von der MTU in Kooperation mit Pratt & Whitney verwirklicht - brachte im Bereich ziviler Großtriebwerke für die MTU erstmals die eigenverantwortliche Entwicklung und Fertigung eines kompletten Moduls, der Niederdruckturbine.



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.

### **Günstige Rahmenbedingungen für die Weltwirtschaft**

In den ersten Monaten des Jahres 1986 haben sich die konjunkturellen Auftriebskräfte in den meisten westlichen Industrieländern verstärkt. Die niedrigen Zinsen und Inflationsraten beleben Investitionen und privaten Verbrauch. Zwar wirkt sich der drastische Rückgang der Rohölpreise für die einzelnen Wirtschaftsregionen gegensätzlich aus, insgesamt dürften sich für die Weltwirtschaft jedoch zusätzliche Impulse ergeben.

In den ölimportierenden Ländern steigen die Realeinkommen, weil Preisniveau, Leistungsbilanz und Wirtschaftswachstum günstig beeinflusst werden. Die hochverschuldeten Schwellen- und Entwicklungsländer werden, sofern sie nicht zu den Erdölförderländern gehören, spürbar entlastet. Die Abschwächung des Dollarkurses und die gesunkenen Zinsen wirken weltweit in dieselbe Richtung. In den Olexportländern dagegen verschlechtert sich aufgrund beträchtlicher Einnahmeverluste die Wirtschafts- und Finanzsituation zum Teil deutlich. Hier geht nicht nur das Nachfragepotential zurück, sondern in zahlreichen Fällen auch die Fähigkeit, dem fälligen Schuldendienst nachzukommen.

### **Deutsche Wirtschaft: Anhaltender Konjunkturaufschwung**

In der Bundesrepublik Deutschland verstärkt die DM-Aufwertung gegenüber dem Dollar den Preisrückgang bei Mineralölprodukten. Insgesamt haben sich damit die Voraus-

setzungen für einen Fortgang des Wachstumsprozesses verbessert.

Die Inlandsnachfrage konnte inzwischen den Export als Träger des Wirtschaftsaufschwungs ablösen. Neben der anhaltend lebhaften Investitionstätigkeit entwickelte sich der private Verbrauch in den letzten Monaten zu einer weiteren Stütze der Binnenkonjunktur. Die reale Kaufkraft wird nicht wie in früheren Jahren durch steigende Preise geschmälert. Die Entlastung durch die rückläufigen Ölpreise und die ab Januar in Kraft getretene Steuersenkung erhöhen die verfügbaren Einkommen. Von der Auslandsnachfrage dürften auf die Investitionsgüterindustrie noch Impulse ausgehen.

Die Beschäftigtenzahl in der deutschen Industrie ist erstmals seit Jahren wieder leicht gestiegen. Für 1986 - dem vierten Jahr der konjunkturellen Erholung - wird ein stärkerer Zuwachs um mehr als 300.000 Arbeitsplätze erwartet, so daß die durchschnittliche Zahl an Arbeitslosen wieder zurückgehen dürfte. Trotzdem bleibt die schwierige Situation am Arbeitsmarkt zentrales Problem von Tarifparteien und politischen Entscheidungsträgern.

### **Positive Beschäftigungsbilanz durch das Automobil**

Im Unterschied zur Gesamtwirtschaft entwickelten sich die Beschäftigtenzahlen bei den deutschen Automobilherstellern seit 1970 insgesamt positiv. Rund 90.000 Arbeitsplätze wurden zusätzlich geschaffen. Darüber hinaus entstand auch durch Vertrieb und Nutzung des Automobils ebenso wie durch die Investitionstätigkeit von Herstellern und Zulieferfirmen ein Mehr an Beschäftigung.

Eine derart positive Bilanz beweist die hohe Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie. Denn in einer Branche, die auf ihrem heimischen Markt einer ungehinderten, starken Importkonkurrenz ausgesetzt ist und die über die Hälfte ihres Umsatzes im Ausland erzielt, können zusätzliche Arbeitsplätze nur geschaffen werden, wenn ihr Produktangebot in den internationalen Märkten bestehen kann.

### **Wettbewerbsstärke durch qualitatives Wachstum**

Die Wettbewerbsstärke deutscher Automobile ist das Ergebnis einer Strategie, die bereits in den 70er Jahren auf technischen Fortschritt und qualitatives Wachstum setzte. Dies zeigen die ständigen Verbesserungen in der Sicherheit, Verbrauchssparsamkeit und Umweltverträglichkeit. Das Antiblockiersystem (ABS), die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR), leistungsfähige Katalysatoren und ein wachsender Einsatz der Mikroelektronik sind Beispiele aus einer Vielzahl wertsteigernder Neuentwicklungen. Die mit dem technischen Fortschritt verbundene größere Attraktivität der Fahrzeuge hat weltweit zusätzliche Nachfrage mobilisiert. Diese Entwicklung beweist, wie durch neue und anspruchsvolle technische Lösungen auch quantitatives Wachstum und zusätzliche Beschäftigung erzeugt werden können.



Der neue 0 407: mit seinem besonders umweltfreundlichen Motor, dem modernen Styling sowie der komfortablen und zweckmäßigen Innenausstattung ist er der ideale Bus für den Überlandlinienverkehr.



Durch Produktinnovationen, Erweiterung des Ausstattungsumfangs sowie durch den Trend zu leistungsstärkeren Fahrzeugen konnte der reale Wert deutscher Pkw seit Anfang der siebziger Jahre um durchschnittlich 3,5 % pro Jahr gesteigert werden. Dies widerlegt die Thesen, beim Automobil sei kein nennenswertes Innovationspotential mehr vorhanden und seine Produktion hätte in einem hochentwickelten Land keine Zukunft. Im Gegenteil, beim Automobil ist technische Resignation ebensowenig angebracht wie Wachstumspessimismus. Das Kraftfahrzeug ist zwar in seinem technischen Grundkonzept ausgereift, als Teil eines umfassenden und immer stärker integrierten Transportsystems bietet es jedoch gerade im Hinblick auf die Anwendung neuer Technologien

große Chancen. Insbesondere für die Mikroelektronik in ihrer Anwendung als Kommunikations- und Informationstechnik ist das Auto einer der großen Abnehmer. Die Zukunft der Automobilindustrie wird - wie für viele Branchen mit hohem Reifegrad - von ihrer Fähigkeit bestimmt, neue Technologien in marktgängigen Produkten intelligent einzusetzen. Für das Automobil bedeutet das: noch mehr Sicherheit, Verbrauchersparsamkeit und Umweltverträglichkeit, noch mehr Bedienungs- und Wartungsfreundlichkeit, noch mehr Komfort und Qualität.

#### **Günstige Perspektiven für das Automobil**

Unabhängige Forschungsinstitute gehen davon aus, daß sich die weltweite Nachfrage nach Personenwagen und Nutzfahrzeugen bis zum Jahr 2000 um mehr als ein Drittel erhöhen wird. Dieses quantitative Wachstum wird sich vor allem auf die

industrialisierten Schwellenländern konzentrieren. Dort ist der größte Zuwachs an Transportbedarf zu erwarten, der wirtschaftlich vertretbar nur über die Straße abgewickelt werden kann.

In den am wenigsten entwickelten Ländern mit kaum ausgebauter Infrastruktur wird die Nachfrage zunächst überwiegend öffentliche Verkehrsmittel betreffen. In den Industriestaaten wird sie zunehmend durch den Ersatzbedarf bestimmt. Hier vollzieht sich das Wachstum dementsprechend stärker auf der qualitativen Seite, also durch höhere Wertschöpfung. Dies hat zur Folge, daß sich die zukünftigen Absatz- und Beschäftigungspotentiale nicht allein nach Stückzahlen, sondern vor allem auch nach technischen Inhalten bemessen.

Trotz dieser günstigen Prognosen für die Automobilindustrie sind Warnungen vor Überkapazitäten sicher nicht unberechtigt. So zeigt vor allem die Situation einiger europäischer Nutzfahrzeughersteller, daß die vorhandenen Kapazitäten die gegenwärtigen Marktmöglichkeiten trotz eines nicht unerheblichen Kapazitätsabbaus in den letzten Jahren deutlich übersteigen. Es bleibt jedoch falsch, eine solche Situation durch staatliche Eingriffe und Reglementierungen bereinigen zu wollen.

Wenn Strukturprobleme durch Subventionen konserviert werden, so bedeutet dies in der Regel, daß Überkapazitäten festgeschrieben und die volkswirtschaftlichen Wachstums-

und Innovationskräfte geschwächt werden, und zwar auf Kosten der Arbeitsplätze von morgen. Der Abbau von Handelsschranken, die Sicherung eines funktionsfähigen internationalen Wettbewerbs und nicht zuletzt ein einheitlicher europäischer Binnenmarkt sind daher sicher auch sehr wirksam, um dauerhaft Produktionsüberhänge zu vermeiden. Weil Strukturveränderungen in jedem Markt und in jeder Branche üblich und notwendig sind, kommt es darauf an, sie als unternehmerische Herausforderung zu begreifen und nicht auf staatliche Hilfen zu bauen.

Gerade in Westeuropa gibt es neben dem bereits erwähnten Kapazitätsüberhang im Nutzfahrzeugsektor durchaus auch Engpässe, und zwar bei den technisch besonders anspruchsvollen Personenwagen, für die seit mehreren Jahren eine überdurchschnittlich hohe Nachfrage besteht.

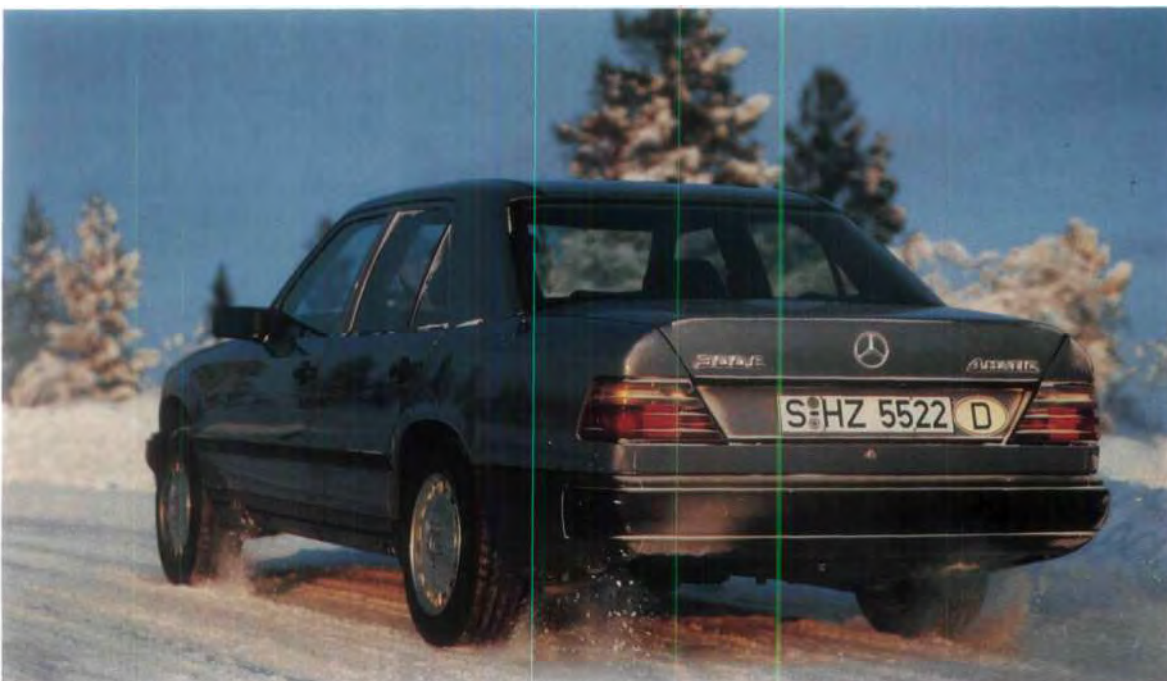
Noch vor zehn Jahren wurde vereinzelt dem großen und leistungsstarken Pkw eine eher düstere Zukunft vorausgesagt, weil man ihm nicht zutraute, daß er die erhöhten Anforderungen an Verbrauchersparsamkeit erfüllen könnte. Speziell in dieser Fahrzeugkategorie wurde dann aber der mit Abstand spektakulärste Einsparungserfolg erzielt. Ein ähnliches Phänomen haben wir heute bei der Einführung schadstoffarmer Pkw: Die Fahrzeuge der Klasse über zwei Liter Hubraum werden in Europa die vergleichsweise strengsten Abgasnormen erfüllen und nicht nur früher „schadstoffarm“ sein als die Autos in den unteren Klassen, sondern auch den absolut niedrigsten Schadstoffausstoß haben.

#### **Deutsche Automobilindustrie profitiert vom Trend zu mehr Qualität**

Für die deutsche Automobilindustrie mit ihrem hohen Innovationspotential liegt die Zukunft vor allem bei den technisch und qualitativ anspruchsvollen Autos.

Die Hersteller verfügen über ausreichende Möglichkeiten und die technische Kreativität, um ihre Spitzenstellung im härter werdenden Wettbewerb behaupten zu können. Insofern haben wir allen Grund, weiteren technischen Fortschritt als besondere Chance im Markt zu sehen. Allerdings dürfen Risiken für die Wachstums- und Beschäftigungsaussichten unserer Branche nicht übersehen werden. Sie betreffen neben der Gefahr einer weiteren Ausbreitung protektionistischer Tendenzen auf den Weltmärkten vor allem die Kostenentwicklung in der Bundesrepublik.

Die realen Arbeitskosten einschließlich der Personalnebenkosten sind in den 70er Jahren erheblich gestiegen. Die Automobilunternehmen in der Bundesrepublik müssen heute Lohnkosten verkraften, die - bei derzeitigen Wechselkursen - um rund ein Drittel über denen Japans, Frankreichs und Italiens



**Die 4MATIC von Mercedes-Benz: selbständig zu- und abschaltender Vierrad-Antrieb mit zwei Differentialsperren. Durch elektronisch-automatische Regelung reagiert sie schneller und präziser, als es der Fahrer je könnte.**



liegen. Sie hätten deshalb trotz aller Produktinnovationen ihre Stellung auf den Weltmärkten wohl kaum halten können, wenn sie nicht gleichzeitig auch den Produktionsprozeß umfassend modernisiert hätten.

Das Hochlohnland Bundesrepublik kann als Standort für die Produktion von Kraftfahrzeugen nur durch den Einsatz von Fertigungsverfahren verteidigt werden, die sich gleichermaßen durch hohe Flexibilität und Produktivität auszeichnen. Heute zählen die deutschen Automobilwerke zu den modernsten in der Welt.

#### **Positive Beschäftigungserwartungen**

Wir sind zuversichtlich, daß es auch weiterhin möglich sein wird, deutsche Kraftfahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten. Nur dann wird unsere Branche auch längerfristig ein stabilisierender Faktor der Beschäftigungsentwicklung in unserer Volkswirtschaft bleiben.

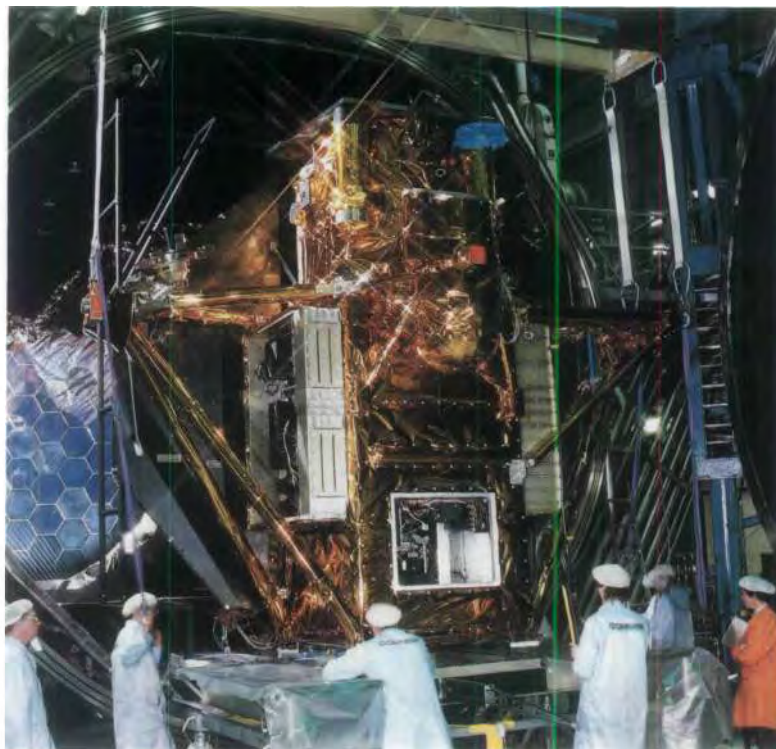
Für 1986 rechnet die deutsche Automobilindustrie mit einem erneuten Produktionsrekord. Während das gute Ergebnis des Jahres 1985 weitgehend auf die Zuwächse im Export zurückzuführen war, dürfte jetzt ein Nachfrageschub aus dem Inlandsmarkt kommen. Diese Erwartung stützt sich nicht nur auf die starken Rückgänge bei den Kraftstoffpreisen, sondern vor allem auf das zur Zeit gute Konjunkturklima in der Bundesrepublik.

#### **Daimler-Benz: Steigerung der Produktion**

Daimler-Benz plant für 1986 erneut eine beträchtliche Steigerung von Produktion und Absatz auf voraussichtlich über 580.000 Pkw. Durch den schrittweisen Ausbau in Bremen und durch die weitere Nutzung des Flexibilitätsspielraums zwischen Bremen und Sindelfingen werden wir unsere Kapazitäten vor allem für die Modelle der Mittleren Klasse erhöhen.

Bei der Weiterentwicklung unserer Angebotspalette stehen unverändert die Eigenschaften im Vordergrund, denen der Mercedes-Pkw seinen Ruf verdankt: konstruktive Ausgewogenheit, Qualität und ausgereifte Technik, Sicherheit und Fahrkomfort sowie Werterhaltung und Langlebigkeit der Fahrzeuge. Unser Ziel bleibt, Produkte mit hohem Gebrauchsnutzen anzubieten mit einem Optimum an Leistung, Umweltverträglichkeit und Verbrauchersparsamkeit. Die drastisch gesunkenen Mineralölpreise werden uns nicht davon abhalten, unsere Anstrengungen zur Energieeinsparung sowie bei der Erforschung und Erprobung alternativer Energien unvermindert fortzusetzen. Eine wesentliche Aufgabe sehen wir auch darin, bei beherrschbaren Kosten eine Variantenvielfalt in allen Baureihen zur Verfügung zu haben, die den individuellen Wünschen der Kunden entgegenkommt.

**Der Röntgensatellit Rosat - von Dornier im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie entwickelt und gebaut - soll zunächst den Himmel nach Röntgenquellen absuchen und anschließend ausgewählte Röntgenquellen beobachten.**



#### **Internationales Nutzfahrzeuggeschäft unverändert schwierig**

Das internationale Nutzfahrzeuggeschäft dürfte 1986 wegen der nur unzureichend ausgelasteten Kapazitäten unverändert schwierig bleiben. Bei weiterhin rückläufigem Absatz in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens wird sich der Wettbewerb noch mehr auf die traditionellen europäischen Märkte konzentrieren. Die erkennbare konjunkturelle Aufwärtsentwicklung in Westeuropa führt zwar zu einem wachsenden Transportvolumen, bei weiterer Optimierung der Trans-

portleistungen bedeutet das jedoch nicht gleichzeitig eine entsprechende Zunahme der Nachfrage nach Nutzfahrzeugen.

Außerdem sind wir realistisch genug zu erkennen, daß wir mit der Produktion in den deutschen Nutzfahrzeugwerken in Zukunft die wachstumsträchtigen außereuropäischen Märkte immer schwerer erreichen können. Denn viele Schwellen- und Entwicklungsländer schirmen ihre Märkte nach außen ab, um den Aufbau eigener Industrien zu forcieren.

Im Inland dürften 1986 die Neuzulassungen bei anhaltender Investitionsbelebung die des Vorjahres übersteigen. Der Zuwachs wird wegen der weiterhin schwachen Nachfrage nach Baustellenfahrzeugen vor allem auf Transporter und leichte Nutzfahrzeuge entfallen, wengleich auch bei Lkw über 6 t mit einem geringen Absatzanstieg zu rechnen ist. Im Export wird 1986 eine leichte Abschwächung der Nachfrage erwartet, so daß die Produktion voraussichtlich auf dem vergleichsweise niedrigen Stand von 1985 verharren dürfte.

#### **Daimler-Benz 1986: Anstieg der Nutzfahrzeug- produktion im Konzern**

Für unser Nutzfahrzeuggeschäft versprechen wir uns einen Zuwachs vor allem im Transportermarkt, den wir ab Frühjahr 1986 mit einer neuen Baureihe T 2 (4,6 bis 7,5 t) beliefern. Auch auf unsere neuen Omnibusmodelle erwarten wir eine positive Marktresonanz. Dagegen müssen wir im OPEC-Raum nochmals mit einem Rückgang im Lkw-Absatz rechnen. Trotz des vom Markt positiv aufgenommenen, durch leistungsstärkere Motoren mit einem optimierten Antriebskon-



**Weltraum-Teleskop der NASA mit einem von der AEG hergestellten ausrollbaren Solargenerator, der eine Leistung von 4 kW hat.**

zept erweiterten Angebots an Schwer-Lkw werden wir deshalb unsere Produktion in Wörth nicht anheben können. Insgesamt dürfte die Fertigung unserer inländischen Nutzfahrzeugwerke in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die meisten unserer ausländischen Produktionsgesellschaften treffen in ihren Märkten auf günstigere Absatzbedingungen. Mercedes-Benz do Brasil geht von einem deutlichen Absatzanstieg aus. Die argentinische Tochtergesellschaft strebt nach dem Rückgang im letzten Jahr wieder das Produktionsvolumen von 1984 an. Auch die Mercedes-Benz Espaha rechnet mit einem höheren Geschäftsvolumen, wobei der Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft den Absatz zusätzlich stimulieren dürfte. Dagegen muß unsere US-Tochtergesellschaft

Freightliner aufgrund der allgemeinen Marktschwäche für Schwer-Lkw (Klasse 8) die Fertigung zurücknehmen. Im Konzern wird die Nutzfahrzeugproduktion insgesamt ansteigen.

Mit anspruchsvoller Technik werden wir die Wirtschaftlichkeit, den Gebrauchsnutzen und die Qualität unserer Fahrzeuge ständig weiter verbessern. Ebenso wie bei Personewagen sollen die Maßnahmen zur Steigerung der Umweltverträglichkeit beim Lkw und Omnibus nicht zu Lasten der Verbrauchersparsamkeit gehen. Alle Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge erfüllen schon heute die EG-Abgasnormen; teilweise werden diese sogar deutlich unterschritten. Daß Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit sich nicht ausschließen, dokumentieren unsere neuen Nutzfahrzeugmotoren mit dem auf ihre Leistungscharakteristik abgestimmten „Integralen Antriebssystem“. Auf diesem Gebiet wird künftig ein Schwergewicht unserer Ent-

Wicklung liegen, wobei auch hier, wie die Einführung von ABS und ASR für Nutzfahrzeuge zeigt, die Mikroelektronik zunehmend an Bedeutung gewinnt.

### **Daimler-Benz - weiterhin günstige Zukunftsansichten**

Im Pkw-Bereich betreiben wir weiterhin die Strategie eines qualitativen Wachstums. Mengensteigerungen streben wir nur soweit an, daß die Exklusivität der Marke Mercedes-Benz erhalten bleibt. Beim Nutzfahrzeug wollen wir Anbieter für möglichst alle Anwendungsgebiete dieses Transportmittels bleiben. Dabei ist es unser Ziel, über das gesamte Programm hinweg Komponenten möglichst zu vereinheitlichen und entsprechend dem Baukastenprinzip flexibel und kostengünstig herzustellen.

Dieses Ziel verfolgen wir zunehmend konzernweit; künftig wollen wir noch stärker als bisher im Rahmen eines Welt-Nutzfahrzeug-Konzepts unsere Produkte marktübergreifend baukastenmäßig miteinander verknüpfen. Mit der Optimierung unseres weitgespannten Produktionsverbands wird zugleich auch die Beschäftigung in unseren Inlandswerken besser abgesichert. Die Verwirklichung einer derart umfassenden Konzeption muß allerdings langfristig gesehen werden, nicht zuletzt auch angesichts der vielen protektionistischen Hindernisse in den internationalen Märkten.

Die Maßnahmen auf der Produktionsseite werden durch den Ausbau des Vertriebs ergänzt. Mit der Gründung der Mercedes-Benz Japan Anfang 1986 haben wir hierzu einen wichtigen Schritt getan. Darüber hinaus wollen wir uns noch intensiver als bisher um den gro-

ßen Wachstumsmarkt Südchina bemühen. Zu diesem Zweck werden wir in Kürze einen Daimler-Benz-Stützpunkt in Hongkong errichten. Mit unserem neuen Engagement in Mexiko schließen wir eine wichtige Lücke zwischen dem nord- und südamerikanischen Markt.

### **Neue Wachstumschancen durch verbreiterte Unternehmensbasis**

Seit einiger Zeit verfolgt Daimler-Benz ein Konzept zur Verbreiterung der unternehmerischen Basis um weitere Felder der Hochtechnologie. Hinter diesem „qualitativen“ Sprung in neue Technologiebereiche steht das Ziel, zusätzliche langfristige Perspektiven für unser Unternehmen zu eröffnen und seine Zukunft stabil abzuschließen. Dabei sollen die gegenseitigen Synergieeffekte genutzt werden, um neue Produkte und Verfahren zu entwickeln, die ohne ein solches Zusammenwirken nicht oder nicht in so hoher Qualität, so kostengünstig oder so schnell entstehen würden.

Im Schwerpunkt richten sich unsere Interessen auf die Bereiche Luft- und Raumfahrt, Antriebstechnik sowie Elektronik mit Kommunikations- und Informationstechnik. Diese Bereiche ergänzen unsere bisherigen unternehmerischen Aktivitäten und tragen dazu bei, auch dem „High-Tech-Produkt“ Automobil neue Dimensionen zu erschließen.

Um den Anforderungen an das Automobil der Zukunft voll gerecht zu werden, wird es darauf ankommen, noch mehr hochwertige Technologien im und für das Auto anzuwenden.

Dabei entspricht es seit jeher unserer Philosophie und Überzeugung, daß wir uns auch innerhalb unseres Konzerns mit

neuen Techniken befassen müssen. Denn das ist und bleibt Voraussetzung, um in jeder Hinsicht ausgewogene Spitzenprodukte zu bauen.

In der kreativen Integration verschiedener Technologien sehen wir auf längere Sicht die Chance, den traditionellen Vorsprung in den Weltmärkten weiter auszubauen. Dabei kann es keinen Zweifel geben, daß Daimler-Benz auch weiterhin als einen Kern seiner Aufgaben das Ziel verfolgen wird, in dem anspruchsvollen Markt hochwertiger Personenwagen und Nutzfahrzeuge führend zu sein.

Die Qualifikation und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter sowie das solide finanzielle Fundament bilden gute Voraussetzungen, die vor uns liegenden und nunmehr erweiterten Aufgaben erfolgreich zu bewältigen.

### **Daimler-Benz: Entwicklung in den ersten drei Monaten 1986**

Im ersten Quartal 1986 hat Daimler-Benz die Pkw-Produktion weiter auf über 146.000 Fahrzeuge gesteigert. Die Nutzfahrzeugproduktion im Konzern betrug wieder rd. 56.000; im Inland wurden rd. 34.000 Nutzfahrzeuge hergestellt.

In den weiteren Konzernbereichen haben MTU und Dornier an ihre positive Geschäftsentwicklung des Vorjahres anschließen können. Die AEG setzte den bereits in den Vorjahren eingeleiteten Konsolidierungskurs erfolgreich fort.

Der Konzernumsatz betrug im ersten Quartal mehr als 14 Mrd. DM, der Umsatz der Daimler-Benz AG allein erhöhte sich um 7 % auf 9,5 Mrd. DM.





*Hans Konradin Herdt  
Stellvertretender Chefredakteur  
der Börsen-Zeitung*

Der Werdegang des Unternehmens Daimler-Benz AG und seiner beiden Vorgänger - der Daimler-Motoren-Gesellschaft und der Benz & Cie. - ist ein Stück deutscher, ja europäischer Wirtschaftsgeschichte. Sein Stammbaum geht direkt auf die beiden Gründerväter der Branche, Karl Benz und Gottlieb Daimler, zurück, die vor einhundert Jahren, unabhängig voneinander, das Automobil auf die Bühne der Weltgeschichte gelenkt haben. Ein kraftvoller Industriezweig ist daraus entstanden, der weltweit in voller Blüte steht und immer neue Knospen treibt.



*Eine Vision wird unternehmerische  
Wirklichkeit*

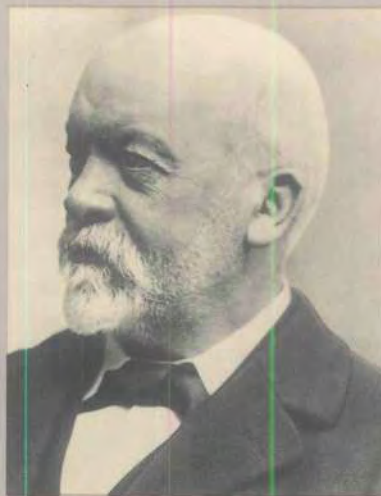
Schon in den Ursprüngen des Automobils manifestiert sich die äußerst wirksame Mischung von Einfallsreichtum, Leistung und Wettbewerb. Karl Benz und Gottlieb Daimler, die sich nur flüchtig begegnet sind, kamen (wie auch Wilhelm Maybach) aus bescheidenen Verhältnissen; umso gewissenhafter haben sie die Chance zu einer soliden technischen Ausbildung genutzt. Beide wurden dann zu Unternehmern, die ihre vielseitigen Fähigkeiten am

Daimler-Benz ist jedenfalls die schwäbisch-badische Herkunft gut bekommen.

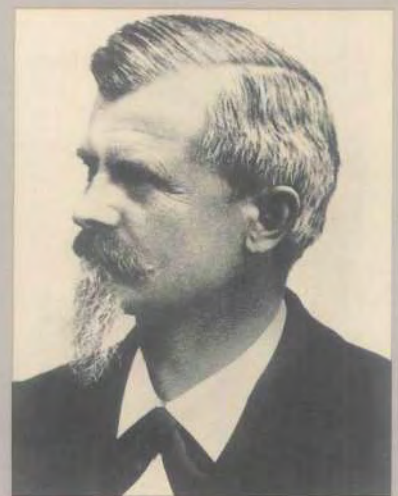
Mit dem Erfolg wuchs der Expansionsdrang und mit ihm der Kapitalbedarf. Die Aktie - mit den großen Erfindungen des 19. und des noch dynamischeren 20. Jahrhunderts untrennbar verknüpft - war auch für Karl Benz und für Gottlieb Daimler eine wichtige Wegbereiterin. Mit einem Grundkapital von 600.000 Mark, das in 6.000 Aktien aufgeteilt war, wurde Ende 1890 die Daimler-Motoren-Gesellschaft AG gegründet. Nicht um „Teilhaber zu suchen, die mich retteten, sondern solche, die mich



*Carl Benz.*



*G. Daimler*



*Wilhelm Maybach*

Markt erprobten und dabei manchen Fehlschlag hinnehmen mußten, bis ihre Ausdauer belohnt wurde.

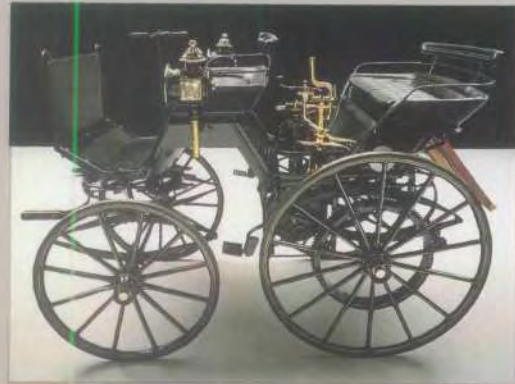
Die Vision vom Automobil hatten viele Zeitgenossen, jedoch nur wenige die unerbittliche Zähigkeit, mit der Karl Benz und Gottlieb Daimler ihr Ziel verfolgten, das für sie nicht nur ein technisches, sondern immer auch ein geschäftliches Ziel gewesen ist. Das Unternehmerische ist eine andere Kategorie als das rein Erfinderische.

Es ist wohl kein Zufall, daß die Namen von Karl Benz und Gottlieb Daimler in einem Weltunternehmen weiterleben, das die privatwirtschaftliche Tradition des großen Erbes als ein Vermächtnis auffaßt und damit verbundene Tugenden hochhält. Vielleicht war diese Kombination von Pioniergeist, Fleiß, Zuverlässigkeit und Qualitätsbewußtsein auch ein wenig landsmannschaftlich bedingt. Dem Unternehmen

unterstützten und weil ich eine so ausdehnungsfähige Sache nicht auf meine Person allein stellen wollte", kommentierte Gottlieb Daimler diesen Vorgang. Die Benz & Cie, Rheinische Automobil- und Motorenfabrik in Mannheim, wurde im Jahre 1899 Aktiengesellschaft. Ihr Anfangskapital betrug 3 Mill. Mark. Sie war in jenem Jahr mit einer Produktion von 572 Fahrzeugen die größte Automobilfabrik der Welt. Um die Jahrhundertwende starb Gottlieb Daimler, der sich vorübergehend schon 1894 von seinem Lebenswerk getrennt hatte. Karl Benz zog sich 1903 aus seinem Unternehmen zurück.



Im Januar 1886 meldete Karl Benz seinen dreirädrigen Motorwagen zum Patent an, im Sommer führte er ihn der Öffentlichkeit vor.



Die beiden ersten Automobile der Welt: der Benz Patentmotorwagen und Daimlers Motorkutsche.



1898 führte Gottlieb Daimler (neben ihm Wilhelm Maybach) seinen eisenbereiften Lastwagen im Bois de Boulogne bei Paris vor.

Karl Benz zusammen mit seinem Geschäftsführer Josef Brecht auf dem Patentmotorwagen.





Mitarbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft 1893, einem Jahr, in dem das junge Unternehmen mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten kämpfte.



In der Gründungsbilanz der Daimler-Motoren-Gesellschaft sind die Sacheinlagen von Gottlieb Daimler unter den „Activa“ aufgelistet. Unter „Passiva“ steht nur das „Grundcapital“ mit 600.000 Mark, das in 6.000 Aktien aufgeteilt war.

Soll		Haben	
Daimler Motoren		Gesellschaft Cannstatt	
Gründungs Bilanz		am 1. März 1890	
Activa		Passiva	
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Daimler Motoren</li> <li>2. Daimler Motoren</li> <li>3. Daimler Motoren</li> <li>4. Daimler Motoren</li> <li>5. Daimler Motoren</li> <li>6. Daimler Motoren</li> <li>7. Daimler Motoren</li> <li>8. Daimler Motoren</li> <li>9. Daimler Motoren</li> <li>10. Daimler Motoren</li> <li>11. Daimler Motoren</li> <li>12. Daimler Motoren</li> <li>13. Daimler Motoren</li> <li>14. Daimler Motoren</li> <li>15. Daimler Motoren</li> <li>16. Daimler Motoren</li> <li>17. Daimler Motoren</li> <li>18. Daimler Motoren</li> <li>19. Daimler Motoren</li> <li>20. Daimler Motoren</li> <li>21. Daimler Motoren</li> <li>22. Daimler Motoren</li> <li>23. Daimler Motoren</li> <li>24. Daimler Motoren</li> <li>25. Daimler Motoren</li> <li>26. Daimler Motoren</li> <li>27. Daimler Motoren</li> <li>28. Daimler Motoren</li> <li>29. Daimler Motoren</li> <li>30. Daimler Motoren</li> <li>31. Daimler Motoren</li> <li>32. Daimler Motoren</li> <li>33. Daimler Motoren</li> <li>34. Daimler Motoren</li> <li>35. Daimler Motoren</li> <li>36. Daimler Motoren</li> <li>37. Daimler Motoren</li> <li>38. Daimler Motoren</li> <li>39. Daimler Motoren</li> <li>40. Daimler Motoren</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Aktien</li> <li>2. Aktien</li> <li>3. Aktien</li> <li>4. Aktien</li> <li>5. Aktien</li> <li>6. Aktien</li> <li>7. Aktien</li> <li>8. Aktien</li> <li>9. Aktien</li> <li>10. Aktien</li> <li>11. Aktien</li> <li>12. Aktien</li> <li>13. Aktien</li> <li>14. Aktien</li> <li>15. Aktien</li> <li>16. Aktien</li> <li>17. Aktien</li> <li>18. Aktien</li> <li>19. Aktien</li> <li>20. Aktien</li> <li>21. Aktien</li> <li>22. Aktien</li> <li>23. Aktien</li> <li>24. Aktien</li> <li>25. Aktien</li> <li>26. Aktien</li> <li>27. Aktien</li> <li>28. Aktien</li> <li>29. Aktien</li> <li>30. Aktien</li> <li>31. Aktien</li> <li>32. Aktien</li> <li>33. Aktien</li> <li>34. Aktien</li> <li>35. Aktien</li> <li>36. Aktien</li> <li>37. Aktien</li> <li>38. Aktien</li> <li>39. Aktien</li> <li>40. Aktien</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Daimler Motoren</li> <li>2. Daimler Motoren</li> <li>3. Daimler Motoren</li> <li>4. Daimler Motoren</li> <li>5. Daimler Motoren</li> <li>6. Daimler Motoren</li> <li>7. Daimler Motoren</li> <li>8. Daimler Motoren</li> <li>9. Daimler Motoren</li> <li>10. Daimler Motoren</li> <li>11. Daimler Motoren</li> <li>12. Daimler Motoren</li> <li>13. Daimler Motoren</li> <li>14. Daimler Motoren</li> <li>15. Daimler Motoren</li> <li>16. Daimler Motoren</li> <li>17. Daimler Motoren</li> <li>18. Daimler Motoren</li> <li>19. Daimler Motoren</li> <li>20. Daimler Motoren</li> <li>21. Daimler Motoren</li> <li>22. Daimler Motoren</li> <li>23. Daimler Motoren</li> <li>24. Daimler Motoren</li> <li>25. Daimler Motoren</li> <li>26. Daimler Motoren</li> <li>27. Daimler Motoren</li> <li>28. Daimler Motoren</li> <li>29. Daimler Motoren</li> <li>30. Daimler Motoren</li> <li>31. Daimler Motoren</li> <li>32. Daimler Motoren</li> <li>33. Daimler Motoren</li> <li>34. Daimler Motoren</li> <li>35. Daimler Motoren</li> <li>36. Daimler Motoren</li> <li>37. Daimler Motoren</li> <li>38. Daimler Motoren</li> <li>39. Daimler Motoren</li> <li>40. Daimler Motoren</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Aktien</li> <li>2. Aktien</li> <li>3. Aktien</li> <li>4. Aktien</li> <li>5. Aktien</li> <li>6. Aktien</li> <li>7. Aktien</li> <li>8. Aktien</li> <li>9. Aktien</li> <li>10. Aktien</li> <li>11. Aktien</li> <li>12. Aktien</li> <li>13. Aktien</li> <li>14. Aktien</li> <li>15. Aktien</li> <li>16. Aktien</li> <li>17. Aktien</li> <li>18. Aktien</li> <li>19. Aktien</li> <li>20. Aktien</li> <li>21. Aktien</li> <li>22. Aktien</li> <li>23. Aktien</li> <li>24. Aktien</li> <li>25. Aktien</li> <li>26. Aktien</li> <li>27. Aktien</li> <li>28. Aktien</li> <li>29. Aktien</li> <li>30. Aktien</li> <li>31. Aktien</li> <li>32. Aktien</li> <li>33. Aktien</li> <li>34. Aktien</li> <li>35. Aktien</li> <li>36. Aktien</li> <li>37. Aktien</li> <li>38. Aktien</li> <li>39. Aktien</li> <li>40. Aktien</li> </ul>	

Mitarbeiter von Benz & Co. in Mannheim. Die Gesellschaft war zur Jahrhundertwende mit einer Produktion von 572 Fahrzeugen die größte Automobilfabrik der Welt.





## Eintritt in die Ära Mercedes

Familiären Ursprung hat auch der Name Mercedes. Ein Daimler-Kunde hat ihn in die Unternehmensgeschichte eingeführt und damit seiner Tochter ein bleibendes Denkmal gesetzt. Der Kaufmann Emil Jellinek, der 1893 in Cannstatt sein erstes Fahrzeug gekauft hatte, war ein unablässiger Anreger und Ratgeber von Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach, für deren Produkte er an der Côte d'Azur eine engagierte Werbung betrieb. Für ein Rennen in der „Woche von Nizza“ hatte Jellinek Daimler-Rennwagen bestellt, die den Namen seiner damals zehnjährigen Tochter Mercedes trugen und einen überwältigenden Erfolg errangen: Ihr Name war in aller Munde. Daimler war in die Ära Mercedes eingetreten. Eine andere Weltberühmtheit, der dreizackige Stern - Symbol für die Einsatzzwecke der Motoren auf dem Lande, im Wasser und in der Luft - begleitet die Daimler-Geschichte seit 1911: In diesem Jahr wurde er als Warenzeichen eingetragen.



Emil Jellinek meldete 1899 erstmals unter dem Namen seiner Tochter Mercedes einen Daimler-Rennwagen zur „Woche von Nizza“ an - Geburtsstunde einer weltberühmten Marke.

Sowohl Benz als auch Daimler mußten ihre Automobilproduktion der steigenden Nachfrage anpassen. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft zog von Cannstatt nach Untertürkheim, die Benz & Cie. von der Waldhofstraße in Mannheim nach Mannheim-Waldhof. Wie Daimler in Untertürkheim hatten die Mannheimer im Stadtteil Waldhof ein neues Werk gebaut, das nicht minder stattlich aussah als das des württembergischen Konkurrenten.

## Geburtsstunde der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

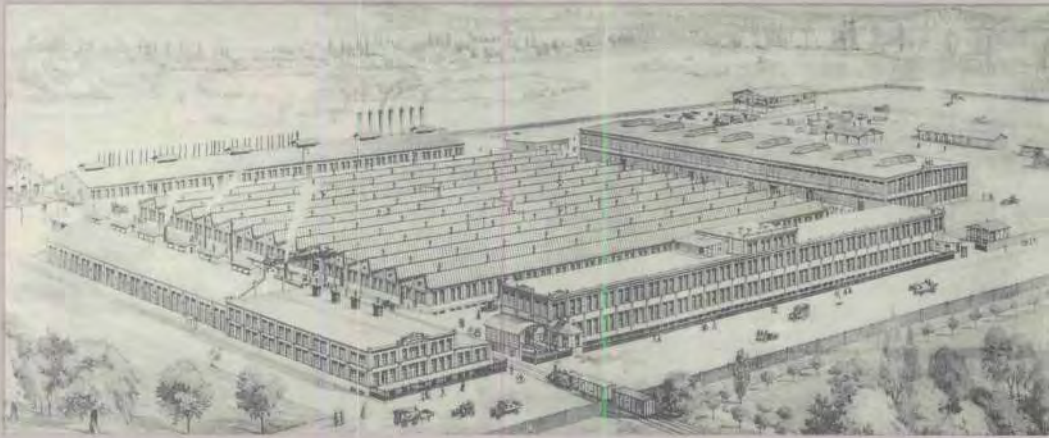
Kritisch wurde es nach dem ersten Weltkrieg. Um das Unternehmen „vor der Gefahr der Überfremdung sicherzustellen“, hatte die damalige Daimler-Motoren-Gesellschaft im Nachkriegsjahr 1919 Vorzugsaktien mit mehrfachem Stimmrecht ausgegeben. Sie hatten zwar nicht völlig verhindern können, daß die Gesellschaft - nicht anders als die ebenfalls mit Schutz- und Vorratsaktien ausgestattete Benz & Cie. - während des Inflationsfiebers in spekulative Manöver geriet; sie waren aber doch eine Hürde gegen unerwünschte Eindringlinge und blieben nach der Fusion im Jahre 1926 (zunächst mit 360.000 Reichsmark) erhalten. Darauf gehen die heute mit einem Nennbetrag von 1.921.500 DM ausgewiesenen und im Portefeuille der Deutschen Bank liegenden Vorzugsaktien zurück, die bei bestimmten Beschlußfassungen ein dreißigfaches Stimmrecht verleihen.

Hinzu gesellten sich damals wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Württembergische Vereinsbank in Stuttgart und die Rheinische Creditbank in Mannheim, die in den Interessenbereich der Deutschen Bank gerückt waren, empfahlen den Schluß. Die auf zwei Generalversammlungen in Mannheim und in Stuttgart am 28. und 29. Juni 1926 im Verhältnis 1 zu 1 beschlossene Fusion von Daimler und Benz,





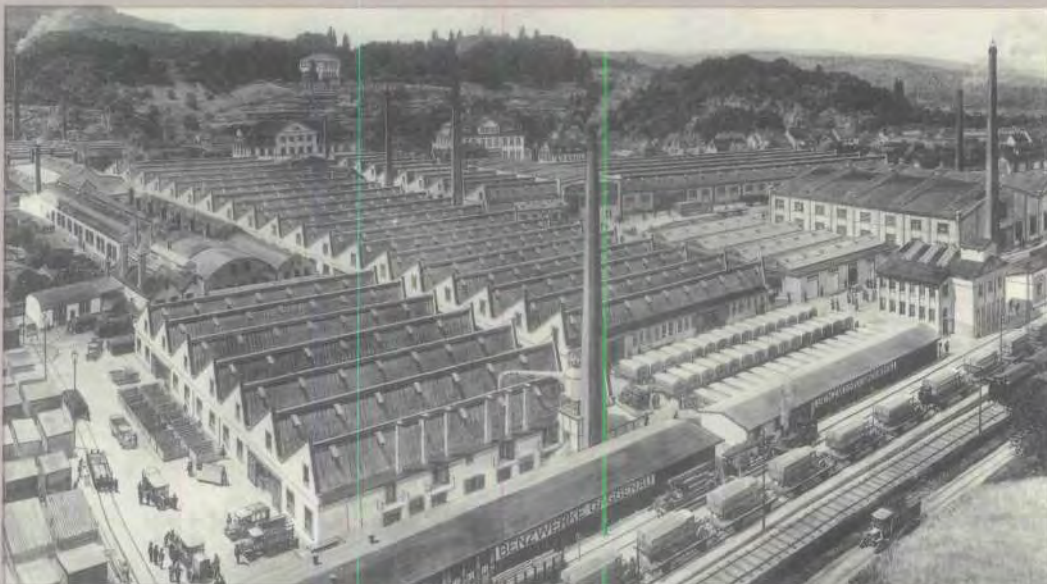
Seit 1904 ist der Sitz der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim, in einem für damalige Verhältnisse hochmodernen Werk.



Das Werk Sindelfingen war schon früh beispielhaft für fortschrittlichen Karosseriebau. So markierte die hier 1928 erstmals eingesetzte große Kniehebel-Ziehpresse den Übergang von der Holz- zur Stahlbauweise.



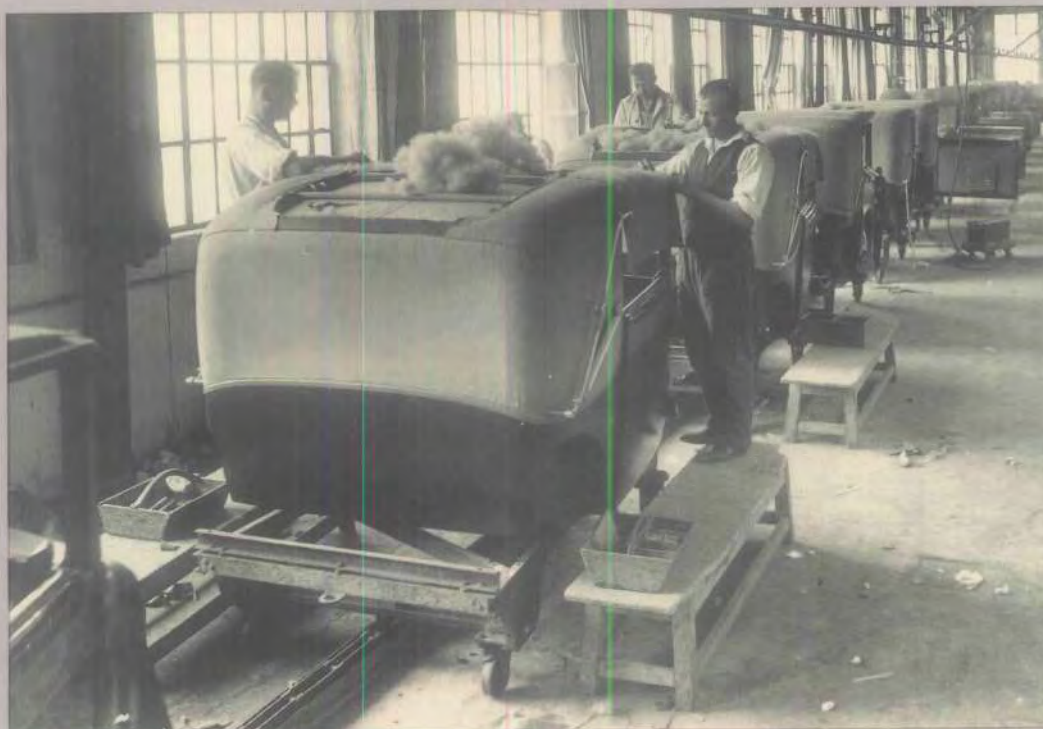
In den Jahren 1908/09 verlegte die Benz & Cie. ihre gesamte Automobilproduktion in den Mannheimer Vorort Waldhof.



Ein Jahrzehnt nach der Übernahme der Benz-Werke Gaggenau im Jahre 1910 war eine respektable Industrieanlage mit über 2.000 Beschäftigten entstanden.



Montagekarren waren simple Vorläufer des Fließbandes, das erstmals in den USA eine besonders rationelle Fertigung erlaubte und die deutsche Automobilindustrie unter zunehmenden Wettbewerbsdruck setzte.



der 1924 die Gründung einer Interessengemeinschaft vorausgegangen war, bedeutete somit auch eine Stabilisierung der Besitzverhältnisse und damit der unternehmerischen Selbständigkeit der nunmehr größeren Gesellschaft.

Der Vorstandssprecher der Deutschen Bank rechtfertigte das Engagement auf der Hauptversammlung 1927 mit dem Argument, es gehöre zu den ersten Tugenden einer Bank, Verluste zu riskieren, wenn es gelte, ein volkswirtschaftlich unentbehrliches Unternehmen zu erhalten. Man empfinde Befriedigung darüber, daß man der Kundschaft und der Wirtschaft diesen Dienst habe erweisen können. Der Grundstein war damit gelegt zu einer intensiven und kontinuierlichen Beziehung zwischen Daimler-Benz und Deutsche Bank.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft, die aktienrechtlich als aufnehmende Gesellschaft fungierte, brachte die Werke Untertürkheim, Berlin-Marienfelde und Sindelfingen mit in die Ehe, Benz & Cie. die Werke Mannheim und Gaggenau - alles Werke, die heute noch Stammwerke der Daimler-Benz AG sind. Als Sitz der neuen Daimler-Benz AG wurde Berlin eingetragen. Aber die Hauptverwaltung wurde nicht dorthin verlegt, sondern blieb in dem schon 1905 von Stuttgart eingemeindeten Untertürkheim.

Als die Daimler-Benz AG frischvereint an den Start ging, war sie noch anfällig und schutzbedürftig. In den USA wurden 1926 viereinhalb Millionen Automobile produziert, in ganz Europa dagegen eine halbe Million. Davon wiederum entfiel ein Zehntel auf das Deutsche Reich. Die Zahl der deutschen Pkw-Hersteller hatte sich von

1924 bis 1927 von 86 auf 19 verringert. Die Arbeitsproduktivität war in den Vereinigten Staaten, wo erstmals das Fließbandverfahren erprobt worden war, doppelt so hoch wie in den deutschen Fabriken. Ein bedrohliches Mißverhältnis zwischen Pkw-Importen (11.400) und Pkw-Exporten (2.700) forderte seinen Tribut.

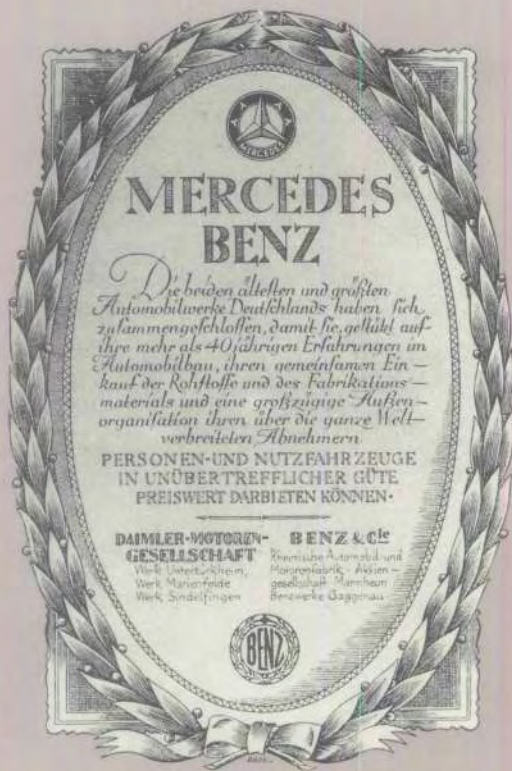
Die Gründung der Daimler-Benz AG war die Antwort auf eine schwere Existenzkrise.

Beide Firmen zusammen bauten im Jahre 1925 nur 3.666 Personenwagen, das wa-



Mitte der zwanziger Jahre konnte das wirtschaftliche Überleben nur durch den Zusammenschluß von Daimler und Benz gesichert werden.





*Eine als Urkunde aufgemachte Annonce kündigt von der Fusion im Jahre 1926.*

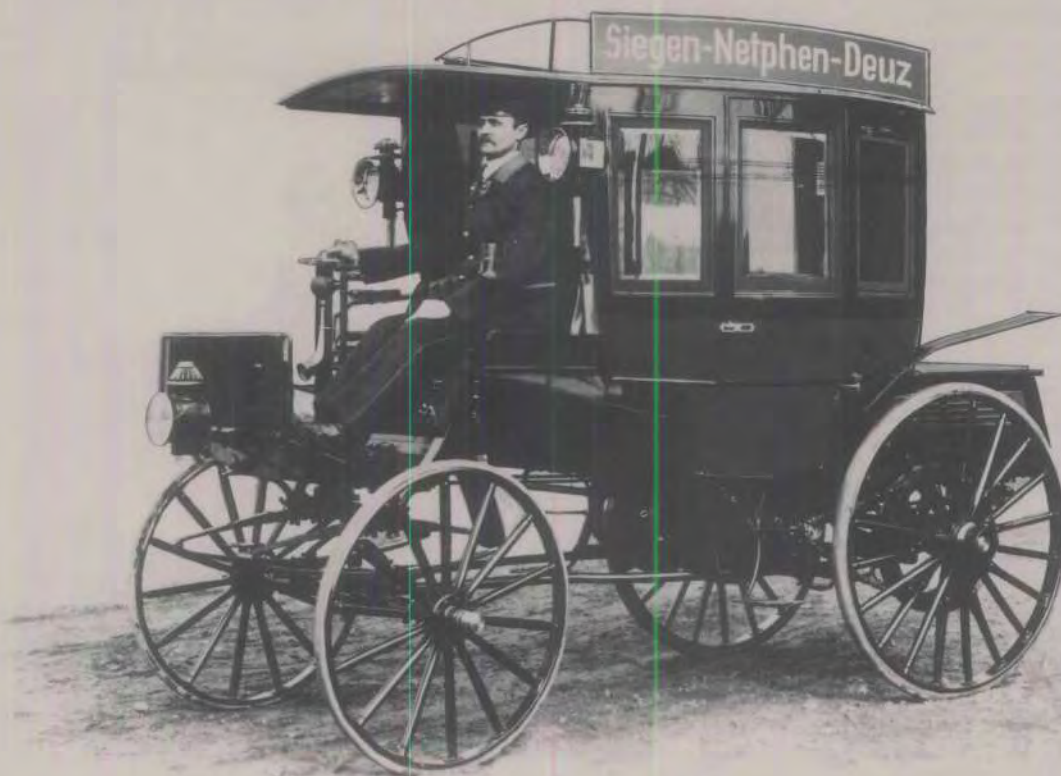
ren weniger als 1911. Im Jahre 1926 hatte sich die Produktion abrupt um weitere 40 % auf 2.169 Personenwagen verringert. Der Markt war zusammengebrochen. Die Daimler-Benz AG formierte sich in höchster Not. Der „Kampf auf Leben und Tod“ gegen die mächtige Auslandskonkurrenz ging zeitweilig bis an den Rand der Niederlage.

Eine als Urkunde aufgemachte Annonce von 1926 wendete sich an die Autokäufer:

„Die beiden ältesten und größten Automobilwerke Deutschlands haben sich zusammengeschlossen, damit sie, gestützt auf ihre mehr als 40-jährigen Erfahrungen im Automobilbau, ihren gemeinsamen Einkauf der Rohstoffe und des Fabrikationsmaterials und eine großzügige Außenorganisation, ihren über die ganze Welt verbreiteten Abnehmern Personen- und Nutzfahrzeuge in unübertrefflicher Güte preiswert darbieten können“. Schon bei Gründung der Daimler-Benz AG stand demnach der Qualitätsgedanke Pate.

*Nutzfahrzeuge - von Anfang an dabei*

Von Anfang an produzierte Daimler-Benz auch Nutzfahrzeuge. Karl Benz hatte schon 1895 aus seinem „achtsitzigen Landauer“ den ersten selbstfahrenden Omnibus entwickelt und damit auch sogleich zur ersten motorisierten Omnibuslinie auf deutschem Boden den Anstoß gegeben. Zwei dieser Benz-Motorwagen ersetzten am 18. März 1895 den Postkutschendienst zwischen der Stadt Siegen und den Ortschaften Netphen und Deuz. Und 1896 - zwanzig Jahre nach Anlauf des ersten Viertaktmotors und zehn Jahre nach Erscheinen des ersten funktionstüchtigen Vierradwagens mit schnellaufendem Benzinmotor - hatten Daimler und Maybach den ersten Lastwagen der Welt konstruiert. Jedoch sollte es fast zehn Jahre dauern, bis das Speditionsgewerbe den technischen Fortschritt zur Kenntnis nahm und bis das



*Auf der Basis des achtsitzigen Landauers wurde 1895 der erste Bus entwickelt. Er befuhr die Strecke Siegen-Netphen-Deuz.*



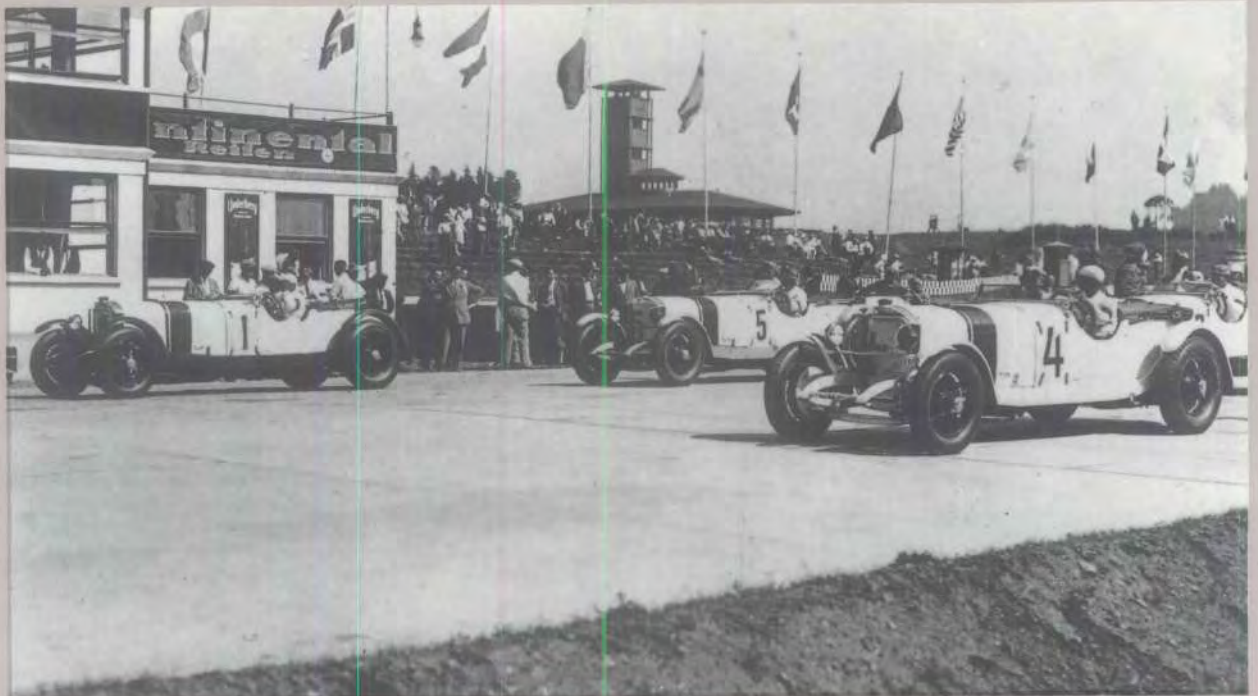
Nutzfahrzeug den Güterverkehr zu revolutionieren begann.

Stärker noch als die Daimler-Motoren-Gesellschaft war traditionsgemäß die Benz & Cie. im Nutzfahrzeugbau verankert. Im Jahre 1925 belief sich die Produktion bei Daimler auf 881 und bei Benz auf 1.364 Nutzfahrzeuge. Im Jahre 1926 stellte das fusionierte Unternehmen lediglich 1.545 Fahrzeuge her. Die Wirtschaftskrise hatte auch den Nutzfahrzeugmarkt erfaßt.

*1923 war der erste Diesel-Lastkraftwagen von Daimler reif für die Straße – sein Motor war im Werk Marienfelde entwickelt worden.*



*Der erste Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG ist auch das Dokument einer Krise. Sie war gekennzeichnet von geringer Kaufkraft im Inland, Zollbarrieren im Export und dem fertigungstechnischen Vorsprung der USA.*



*Aus dem ersten Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG*

Trotz zahlreicher Rennerfolge (Daimler-Benz hatte u.a. gerade den Großen Preis von Deutschland gewonnen) habe der Absatz unter der verminderten Kaufkraft im Inland gelitten, ist im Geschäftsbericht 1926 zu lesen, dem ersten der Daimler-Benz AG. Der Export habe angesichts der hohen Zollmauern des Auslands noch keinen Ausgleich bringen können. Auch habe sich die Konkurrenz der Länder mit nichtstabilisierter Währung fühlbar gemacht. „Insbesondere bedurfte es der äußersten Anspannung aller Kräfte, um den

gewaltigen Vorsprung, den Amerika während des Krieges und noch jahrelang nachher dank seiner unbegrenzten Hilfsquellen dem geschwächten Europa gegenüber erungen hatte, einigermaßen einzuholen“.

Nach der Berliner Automobil-Ausstellung im November 1926, auf der das Unternehmen neue Modelle präsentierte, kam es allerdings zu der lange erwarteten Verkaufsbelebung, und der Vorstand stellte mit Befriedigung fest, "daß auch das Ausland durch nicht unerhebliche Bestellungen sein starkes Interesse für unsere neuen Wagen bekundete". Der Pkw-Exportanteil stieg auf 10%. Die Daimler-Benz AG spürte Rückenwind, zumal durch die Fusion die Verwal-

*Dreifachsieg für den Mercedes SS 1928 beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring.*



Auch im Nutzfahrzeugsektor bestanden schon frühzeitig Beziehungen zum nordamerikanischen Markt: ein Mercedes-Benz L 5000 in New York (1929).



Nach kurzem Zwischenhoch in die Weltwirtschaftskrise

Die Jahre 1927, 1928 und 1929 besicherten ein ausgeprägtes Zwischenhoch. Es ging sichtlich aufwärts, und 1929 begann Daimler-Benz in Gaggenau mit der Serienproduktion von Lastwagen. Der Einheitstyp war ein Fünf-Tonner (Nutzlast) mit einem Sechszylinder-Vorkammer-Dieselmotor. Die Verkaufszahlen lagen bei 2.100, die sich vier Jahre später bereits verdoppelt hatten und 1936 schließlich 9.200 Fahrzeuge erreichten.

Dazwischen lag aber das Tief der Weltwirtschaftskrise. Der Umsatz der Daimler-Benz AG, der sich von 68 Mill. im Jahre 1926 auf 121 Mill. 1927 und auf mehr als 130 Mill. RM in den Jahren 1928 und 1929 erhöht hatte, rutschte auf 65 Mill. RM im Jahre 1932 ab. Die Zahl der Mitarbeiter sank von 18.124 im Jahre 1927 auf 8.850 im Jahre 1932. Ende 1932 war ein Verlust von 13,4 Mill. RM aufgelaufen, ein knappes Drittel des Grundkapitals. Das war viel, wenn auch nicht lebensbedrohlich, da ansonsten nur knapp 5 Mill. RM Bankverbindlichkeiten zu bedienen waren.

Doch war nicht von vornherein sicher, daß die neue Gesellschaft Daimler-Benz AG nachhaltig lebensfähig sein würde. Dazu

tung vereinheitlicht und ein Buchgewinn entstanden war, der „zu inneren Abschreibungen und Rückstellungen verwendet“ worden war. Die Vorräte wurden abgebaut. „Unabhängige Typen sind nicht mehr vorhanden“. Zur Konsolidierung von Bankschulden wurde eine 6-prozentige Obligationsanleihe aufgelegt und zur Schaffung neuer Betriebsmittel der Generalversammlung die Erhöhung des Grundkapitals um 14 auf 50 Mill. RM vorgeschlagen, wobei der Ausgabekurs für die neuen Aktien auf 110 % festgelegt wurde. Nur nom. 9 Mill. RM wurden den alten Anteilseignern angeboten.

1928, Ausgabejahr dieser Daimler-Benz-Aktie, war von einem vorübergehenden Aufschwung geprägt.



waren beträchtliche Anstrengungen und gezielte Sanierungsschritte erforderlich. So wurde das Stammaktienkapital im Jahre 1931 durch Aktieneinzug auf zunächst 43,3 Mill. RM und im Jahre 1933 durch Kapitalzusammenlegung noch einmal auf knapp 26 Mill. RM reduziert. Das war der Tiefpunkt. Auch die Daimler-Benz AG, damals mit einem Marktanteil von 11 % drittgrößter Automobilhersteller in Deutschland, profitierte dann vom allgemeinen Aufschwung der Branche, nachdem am 1. April 1933 für Neuwagenkäufe die Kraftfahrzeugsteuer abgeschafft worden war.

Der seit 1929 in Gaggenau gefertigte Einheitstyp L 5, ein Lastwagen mit fünf Tonnen Nutzlast, besaß den neuentwickelten OM 5-Motor mit 70 PS.



Erste Dividende von 5 % im Jahre 1936

Zehn Jahre nach der Fusion, im Frühjahr 1936, erhielten die Aktionäre der Daimler-Benz AG die erste Dividende: 5 %, ausgeschüttet für das Geschäftsjahr 1935. Der Umsatz war von 147 auf 226 Mill. RM und die Produktion von 11.255 auf 15.199 Pkw und von 5.617 auf 8.459 Nfz gestiegen. Die Pkw-Produktion erreichte ihren Vorkriegs-Gipfel 1937 mit 27.955, die Nutzfahrzeugproduktion 1939 mit 15.694 Einheiten. Der Umsatz belief sich 1939 auf 438 Mill. RM, die Zahl der Beschäftigten auf 31.095 nach 35.123 im Vorjahr. Im September war der Zweite Weltkrieg ausgebrochen, was sich sofort in der Beschäftigtenzahl niederschlug.

Die politische Entwicklung in Deutschland hatte naturgemäß schon vorher ihre

Schatten auch auf die Daimler-Benz AG geworfen. In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre drückte der staatlich um jeden Preis befohlene Export auf das Ergebnis. Im Jahre 1938 mußte Daimler-Benz 6 Mill. RM Verlust aus dem Auslandsgeschäft hinnehmen. Ohnedies waren dem Jahresabschluß außerordentliche Belastungen schon anzusehen; Daimler-Benz war in den Vierjahresplan eingespannt, der die Umstellung der deutschen Industrie auf Rüstungsproduktion vorbereitete. Erstmals seit 1935 war es nicht mehr gelungen, die Investitionen aus den Abschreibungen zu finanzieren, Bankkredite mußten die Lücke schließen. Auch der Staat schöpfte über die Steuern - und zwar zu zwei Dritteln über Besitzsteuern - immer mehr ab. Im Jahre 1938 waren 23 Mill. RM an den Fiskus abzuführen, das Doppelte von 1936.

Ein imposanter  
Dreiachs-Omnibus  
mit einem  
150 PS starken  
6-Zylinder-  
Dieselmotor aus  
den dreißiger  
Jahren.



1936 wurde in  
Genshagen bei  
Berlin ein Flug-  
motorenwerk  
eröffnet, das  
vorrangig der  
Rüstung diente.



Der ausgewiesene Gewinn blieb somit auch 1938 bescheiden, ebenso die Dividende, die 7,5 % betrug. Trotzdem wurden die Aktionäre - erstmals seit 1927 - um den Einschub von neuem Kapital gebeten. Das Grundkapital wurde im Verhältnis 2 zu 1 zum Ausgabekurs von 112 % aufgestockt. Danach verfügte Daimler-Benz 1939 über Eigenmittel in Höhe von 46,5 Mill. RM. Durch weitere Kapitalerhöhungen stieg das Grundkapital bis Kriegsende auf 120 Mill. RM.

lich den „Wiederaufbau ihrer Industrie für friedliche Zwecke“ zugestanden hatte.

Die Internationale Exportmesse Hannover im Mai 1948 war Premiere für drei neuentwickelte Fahrzeuge: Dies waren der Dreieinhalb-Tonnen-Lkw sowie, auf dem Pkw Gebiet, der 170 S, der mit einem stärkeren Motor und mit mehr Komfort als der seit 1946 gebaute 170 V ausgerüstet war. Außerdem gab es eine Dieselsonversion, den 170 D. Alle Modelle erwiesen sich als Markterfolge. Am 28. September 1949, elf Tage

*Nach der Scheinblüte die Zerstörung: das Werk Untertürkheim nach einem Luftangriff 1944.*



#### *Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg*

Am 18. Juni 1948, dem letzten Börsenhandelstag vor der Währungsreform, notierte die Daimler-Benz-Aktie mit 156 %. Am 14. Juli, dem ersten Börsenhandelstag der „neuen Zeitrechnung“, wurde die Daimler-Benz-Aktie mit einem noch auf 100 Reichsmark lautenden Nennwert dann mit 18 % gehandelt. Als Anfang März 1950 offiziell der amtliche Börsenhandel wieder aufgenommen wurde, waren es 50 %. In jenem Jahr stellte die Daimler-Benz AG schon wieder 33.906 Pkw und 8.399 Nutzfahrzeuge her. Der Umsatz betrug 502 Mill. DM, davon 13,3 % aus dem Export.

Im Mai 1945, unmittelbar nach Kriegsende, waren bei Daimler-Benz 2.860 Arbeiter und Angestellte tätig. Für Ende 1945 wird die Zahl der Beschäftigten in allen fünf Werken der West-Zonen und West-Berlins mit 12.850 angegeben; ein Jahr später, Ende 1946, waren es schon 17.850 Mitarbeiter. Es war das Jahr, in welchem der amerikanische Außenminister James F. Byrnes in seiner berühmten Stuttgarter Rede den besiegten Deutschen ausdrück-

nach Bekanntgabe der Pfund-Abwertung um 30,5 %, wurde auch der Wechselkurs der D-Mark um 20,6 % herabgesetzt; ein Dollar kostete jetzt 4,20 DM. Der Export aus der Bundesrepublik wurde dadurch erleichtert.

Der bilanzmäßige Schlußstrich unter den Krieg und seine Folgen wurde auf der Hauptversammlung am 25. Mai 1951 gezogen. Die an diesem Tage verabschiedete DM-Eröffnungsbilanz stellte das Grundkapital im Verhältnis 5 zu 3 von 120.259.200 Reichsmark auf 72.155.520 D-Mark um, davon entfielen 155.520 DM auf die Vorzugsaktien. Der Vorstand erinnerte die Aktionäre daran, daß die Gesellschaft im Frühjahr 1945 praktisch zu bestehen aufgehört hatte. Die Produktionsstätten waren nur noch Trümmerfelder, eine Verbindung von Werk zu Werk war zunächst unmöglich. Dennoch beschäftigte das Unternehmen im Mai 1951 bereits 32.000 Mitarbeiter - fast soviel wie vor Kriegsausbruch. Monatlich wurden 4.000 Pkw, zwischen 700 und 800 Dreieinhalb-Tonner- und über 200 Sechsstonner-Lkw montiert. Aufgrund der hohen Auftragsbe-





*Verladung von 170er-Modellen im Bremer Überseehafen 1951. Diese Baureihe war nach dem Krieg auch im Ausland ein Verkaufserfolg.*

stände waren Lieferfristen von vielen Monaten zu verzeichnen.

Der Wiederaufbau war aus eigenen Mitteln des Unternehmens allein nicht zu bewältigen. Es mußte mittel- und langfristiges Fremdkapital herangezogen werden. Im Ausland und in Ostdeutschland waren Anlagen und Vorräte im Buchwert von 10,1 Mill. RM verlorengegangen. Wertlos geworden war auch die Beteiligung an der Daimler-Benz Motoren GmbH in Genshagen (40 Mill. RM). Das südlich von Berlin gelegene Werk, das im Zuge der nationalsozialistischen Rüstungspolitik konzipiert und Ende 1936 angelaufen war, wurde demontiert und enteignet. Außerdem hatte die Daimler-Benz AG ihre ausländischen Tochtergesellschaften samt den Verkaufsbüros in Wien, Zürich, Paris, London und Budapest verloren, die zwar nur mit einem Merkposten zu Buche standen, aber beachtliche Werte repräsentierten. Insgesamt betrug die Summe der Vermögensverluste 194,3 Mill. RM. Dabei handelte es sich hier um die niedrigen Buchwerte. Die nach 1945 entstandenen Demontage-Schäden waren darin noch nicht enthalten. Die in der Bilanz 1945 mit 210 Mill. RM ausgewiesenen Barmittel waren auf 108 Mill. RM und - nach Umstellung in D-Mark - auf 8 Mill. DM zusammengeschmolzen.

Für 1951 und ebenso für 1952 wird jeweils eine Dividende von 6 % gezahlt. Für 1953 wird sie auf 8 % erhöht. Der Vorstand kann über die reibungslose Einführung neuer Pkw-Typen berichten, die auf der Frankfurter Automobilausstellung vom Frühjahr 1953 eine gute Aufnahme gefunden hatten.

*Daimler-Benz etabliert sich zunehmend auf den Weltmärkten*

Von den Firmen Gebr. Boehringer und Erhard & Söhne wurden 1950 Fertigung und Vertrieb des von Daimler-Benz konstruierten Unimog übernommen und von Göppingen nach Gaggenau verlegt. Viel später, im Jahre 1972, kam in dieser, von einer separaten Verkaufs- und Service-Organisation geprägten Produktfamilie der MB-trac dazu. Vom Unimog und MB-trac wurden bis 1985 annähernd 300.000 Fahrzeuge (in fast alle Länder der Erde) verkauft.

Besondere Bemühungen nach der Währungsreform galten der Rückkehr auf den Weltmarkt; Daimler-Benz bildete die Vorhut im Automobil-Export der Bundesrepublik Deutschland. Selbst nach Japan wurden Anfang der fünfziger Jahre Personewagen und Hochleistungsmotoren über Rotterdam verschifft. Im Jahre 1950 war Daimler-Benz in immerhin 44 Ländern präsent; 51 Generalvertretungen und 338 Stützpunkte trugen den Mercedes-Stern. 6.540 Personewagen und 1.586 Nutzfahrzeuge wurden 1950 exportiert; 1952 war



Daimler-Benz bereits in 79 Ländern vertreten. Auf der New Yorker Sportwagen-Ausstellung vom Februar 1954 fand der neue Mercedes-Typ 300 SL großen Beifall. Im gleichen Jahr überschritt der Umsatz erstmals die Milliarden-Grenze.

Bemerkenswerte Fortschritte gab es auch im Nutzfahrzeugbereich; durch die Errichtung eigener Montagewerke konnte das Unternehmen auf vordem verschlossenen Überseemärkten Fuß fassen. In Buenos Aires ging die Mercedes-Benz Argentina an den Start, in São Bernardo do Campo die Mercedes-Benz do Brasil, und in Indien

*Schlepper, Arbeitsmaschine und Transporter zugleich war das 1948 erstmals präsentierte Universal-Motor-Gerät, das bald auf der ganzen Welt als „Unimog“ geschätzt wurde.*



wurde gemeinsam mit der Tata-Gruppe in Jamshedpur der Bau eines Lkw-Werkes realisiert. Indien wurde dadurch für Daimler-Benz in den fünfziger Jahren zu einem wichtigen Abnehmer. Der Export zerlegter Lkw (ckd) zur Montage im Ausland wurde zu einer Hauptstütze des Geschäfts. Zur wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung Indiens und auch der beiden südamerikanischen Länder hat Daimler-Benz einen erheblichen Beitrag geleistet.

Nicht minder bedeutsam war die frühe Wiederentdeckung des US-amerikanischen Marktes für Mercedes-Pkw. Im Jahre 1956 wurden bereits 3.700 Pkw nach Nordamerika verkauft, 1967 waren es fast 23.000 und 1985 rd. 89.000. Im Jahre 1955

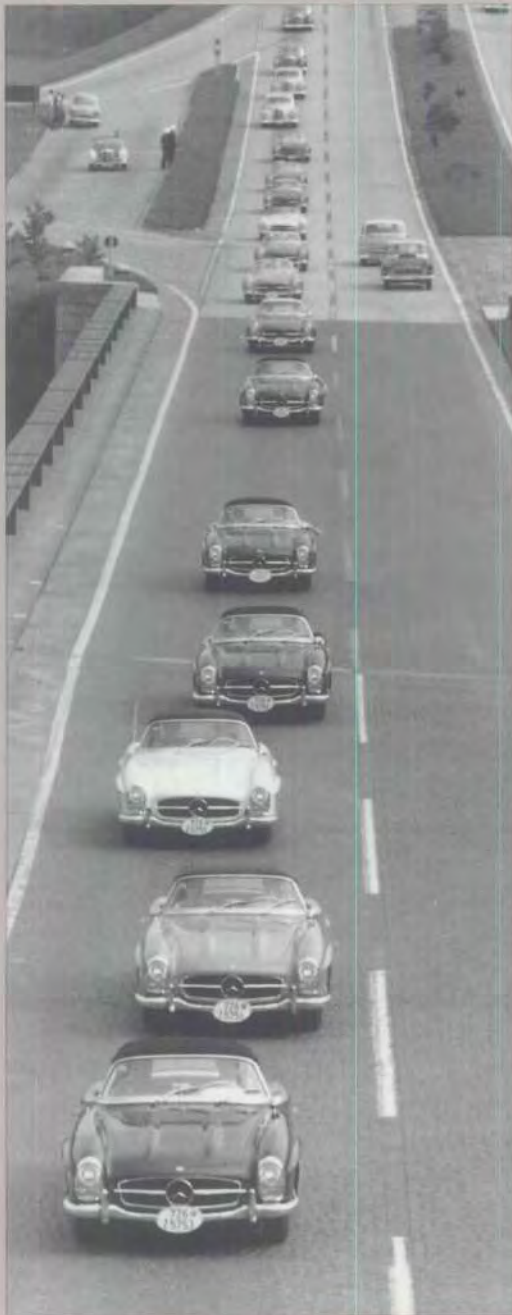
wurde die Daimler-Benz of North America als Importgesellschaft gegründet. Der Vertrieb war zunächst von dem amerikanischen Automobilhersteller Studebaker übernommen worden, später von der Vertriebsgesellschaft Mercedes-Benz of North America. Gemessen am Umsatz waren die USA schon 1959 an die erste Stelle unter allen Exportländern gerückt.

*Beispiele für das frühe Auslandsengagement: Einweihung des brasilianischen Werkes São Bernardo do Campo im Jahre 1956 (oben) und die Frontansicht der Mercedes-Benz Argentina S.A. in Buenos Aires.*

*Am Beginn eines eigenen Weges*

**E**s ist das Jahrzehnt, in dem auch das charakteristische Unternehmensprofil von Daimler-Benz klare Konturen annimmt. Sie sind unterschiedlich, was die

*Ein Konvoi der legendären 300 SL auf der Autobahn nach ihrer Abholung im Werk Sindelfingen durch Mitglieder eines amerikanischen Clubs.*



*Von 1954 bis 1958 wurden bereits 100.000 Pkw vom Typ 180 D gefertigt – der 180er hatte als erster Mercedes-Benz eine Ponton-Karosserie.*





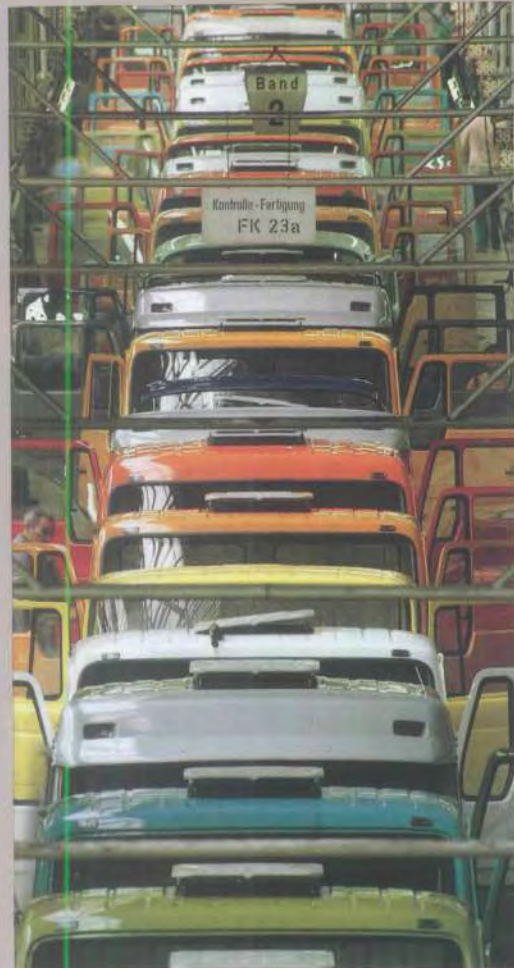
*Staatsbesuch des US-Präsidenten Dwight D. Eisenhower 1959 in Bonn. Im Mercedes-Benz 300 begleitet ihn Bundeskanzler Konrad Adenauer.*

Grundlinien der beiden großen Säulen des Unternehmens anbelangt: Exklusivität, Singularität, Individualität bei Personenwagen, breites, lückenloses Produktprogramm bei Nutzfahrzeugen.

Bei Personenwagen konzentriert sich das Unternehmen auf den Markt anspruchsvoller und technisch hochwertiger Fahrzeuge. Das Nutzfahrzeugprogramm dagegen reicht vom Leichttransporter bis zum Schwerlastwagen, vom Unimog bis zum Omnibus, es befriedigt damit jeden Transportwunsch. Im Pkw-Bereich dominiert fortan eine vorsichtige, an langfristigen Marktchancen ausgerichtete Kapazitätspolitik, während das Nutzfahrzeugangebot nach den Gesetzen der Großserienfertigung und dem Baukastensystem konzipiert wird.

Auf der Hauptversammlung am 18. Juli 1955 tritt die Flick-Gruppe als Großaktionär mit einem Anteil von 25 % am Kapital der Gesellschaft erstmals in Erscheinung. Die bis in die siebziger Jahre hinein geltenden Besitzstrukturen im Aktionärskreis schälen sich heraus: Die Flick-Gruppe, Quandt sowie - von Anfang an dabei und gleichsam als Ordnungsfaktor wirkend - die Deutsche Bank.

Auf der Hauptversammlung im Juli 1957 vertraten die Gruppen Flick und Quandt zusammen genau die Hälfte des Aktienkapitals. Quandt ist 1974 aus dem Aktionärskreis von Daimler-Benz ausgeschieden, die Flick-Gruppe, die 1952 mit dem Kauf von Daimler-Benz-Aktien begonnen hatte, in einem ersten Schritt um die Jahreswende 1975/76 und endgültig 1985/86.



*1965 nahm das auf der „grünen Wiese“ geplante Werk Würth seine Produktion auf. Es gilt weltweit als eine der modernsten Fertigungsstätten für Lkw.*



Aus dem Besitz von Friedrich Flick und dem Schweizer Industriellen Ernst Göhner übernahm Daimler-Benz 1958 die (neue) Auto Union GmbH, Ingolstadt, die sieben Jahre später an das Volkswagenwerk weiterveräußert und für deren Gegenwert - steuerneutral - das Werk Wörth gebaut wurde. Es war also praktisch ein Tauschgeschäft. Durch das in Wörth, auf der grünen Wiese, bis 1967 errichtete zentrale Montagewerk wurde die Lkw-Produktion der Stammwerke Mannheim und Gaggenau zu einer fabrikatorischen Einheit zusammengefaßt. Die damit einhergehende Vereinheitlichung von Teilen, Aggregaten und Baumustern ermöglichte die für eine rationelle Serienfertigung erforderlichen Stückzahlen in der Montage und in der Aggregate-Herstellung.

Damit verbunden war ein Kapazitätsausbau von 36.000 auf zunächst 48.000 Lkw und später, bis Ende der siebziger Jahre, auf etwa 100.000. In Wörth steht heute das größte Lkw-Montagewerk in Europa mit über 10.600 Arbeitsplätzen.

Auch die Pkw-Kapazitäten wurden stetig erweitert. In den zehn Jahren von 1958 bis 1967 hat sich die monatliche Kapazität der Werke Untertürkheim und Sindelfingen auf 18.000 Pkw verdoppelt. Für 1968/69 war eine „Kammlinie“ der Produktion von 20.000 Pkw pro Monat geplant. Um drückender Raumnot im Stammwerk Untertürkheim Herr zu werden, hat die Daimler-Benz AG in dieser Zeit eine Reihe von Firmen gekauft oder gepachtet -

angefangen von der Schaudt Maschinenbau GmbH in Stuttgart-Hedelfingen über die Württembergische Baumwoll-Spinnerei und -Weberei in Esslingen-Brühl, die Horex KG in Bad Homburg, die Ernst Heinkel AG in Stuttgart-Zuffenhausen, die Werkzeugmaschinenfabrik Köngen GmbH & Co KG bis hin zur Maschinenfabrik Esslingen AG. Allein durch den Komplex Hedelfingen-Brühl-Esslingen standen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Werk Stuttgart-Untertürkheim (rd. 560.000 Quadratmeter) weitere 550.000 Quadratmeter Industriefläche zur Verfügung. Das schwierige Raumproblem in dem begrenzten Areal dieses Stammwerkes konnte zunächst als gelöst angesehen werden.

Profitiert von dieser Expansion bei Daimler-Benz hat neben der Zulieferindustrie die ganze Region. Denn das Unternehmen hat nicht nur sich selbst geholfen, sondern gleichzeitig ein Stück aktive Strukturpolitik verwirklicht. So war die Württembergische Baumwoll-Spinnerei und -Weberei von der Textilkrise bedrängt, Horex in Bad Homburg - seit 1960 ein florierendes Zweigwerk von Daimler-Benz - von der Importflut aus Fernost und den daraus resultierenden Absatzsorgen der deutschen Zweirad-Industrie. Neu zu Daimler-Benz gestoßen war auch das Werk Düsseldorf, das ursprünglich von der Auto Union GmbH gepachtet worden war. Die Maschinenfabrik Esslingen schließlich, Teil des Konzerns Gutehoffnungshütte, war mit ihrer traditionellen Produktpalette ins Hintertreffen geraten und hätte ohnehin umstrukturiert werden müssen.

Das Werk 2 der MTU in Manzell, einem Ortsteil von Friedrichshafen.





### Entstehung der MTV Mitte der 60er Jahre

Ausgehend von dem guten Einvernehmen, das zwischen Daimler-Benz und GHH über die Maschinenfabrik Esslingen erzielt worden war, einigten sich die beiden Unternehmen auch über eine Neuordnung bei Großmotoren und Turbinen. Die Bausteine für das spätere Gemeinschaftsunternehmen MTU Motoren- und Turbinen-Union GmbH bildeten die 1964 aus der Maybach Motorenbau GmbH in Friedrichshafen hervorgegangene Maybach Mercedes-Benz Motorenbau GmbH und die in zwei Etappen (1955 und 1960) in den GHH-Bereich integrierte M.A.N. Turbo GmbH in München, die frühere BMW Triebwerksbau GmbH.

Beide Gesellschaften wurden Ende 1969 auf paritätischer Basis zusammengeführt. Außerdem wurde eine Kooperation zwischen Daimler-Benz und M.A.N. über gegenseitige Zulieferungen bei Aggregaten und Komponenten für Nutzfahrzeuge vereinbart, und zwar auf der Grundlage eines bis 1981 befristeten und dann nicht mehr erneuerten Rationalisierungskartells. Die vollständige Übernahme der MTU im Jahre 1985 durch die Daimler-Benz AG war deshalb auch folgerichtig. Es handelt sich um eine sinnvolle Ergänzung der bisherigen Arbeitsgebiete im Fahrzeug- und Motorenbau und um einen konsequenten Schritt zur angestrebten Verbreiterung der Unternehmensbasis in Richtung auf neue, anspruchsvolle Technologien. Damit ist jener Zustand wiederhergestellt, der für Daimler-Benz früher einmal typisch gewesen ist: das komplette Angebot von Antriebssystemen für die Fortbewegung zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

### Neue Nutzfahrzeugwerke im In- und Ausland

An einer Strukturbereinigung besonderer Art wirkte die Daimler-Benz AG in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre mit, als es rezessionsbedingt in der deutschen Nutzfahrzeugindustrie kriselte. Daimler-Benz erwarb den Lkw-Vertriebsapparat des Krupp-Konzerns, der die Lastwagen-Produktion damals eingestellt hatte. Von der Rheinstahl AG übernahm Daimler-Benz das Nutzfahrzeuggeschäft mit der Marke Hanomag-Henschel. Auf diese Weise kam Daimler-Benz in den Besitz der Werke Kassel, Hamburg-Harburg und Bremen. Das Werk Bremen sollte später in ein reines Pkw-Werk umgewidmet werden.

Hand in Hand mit dieser Stärkung auf dem Inlandsmarkt ging der Ausbau der internationalen Aktivitäten. Schon 1966 hatte sich das Unternehmen an der südafrikanischen United Car & Diesel Distributors

(UCDD) in Pretoria beteiligt. Diese Gesellschaft, die in East London sowohl Nutzfahrzeuge als auch Personenwagen montiert, firmiert ab 1984 als Mercedes-Benz of South Africa und befindet sich seither mehrheitlich bei Daimler-Benz.

Im Ausland sind 1985 insgesamt 121 Generalvertreter für Daimler-Benz tätig. Sie importieren aus Deutschland Personenwagen und Nutzfahrzeuge, letztere ganz oder zerlegt, montieren die Teile, verkaufen die fertigen Fahrzeuge selbst (oder mit Hilfe spezieller Großhändler) über lokale Händler und sorgen für ein dichtes Netz von Werkstätten zur Wartung und Instandsetzung der Fahrzeuge. Daneben ist Daimler-Benz in den wichtigsten Exportmärkten mit 23 eigenen Vertriebsgesellschaften vertreten.



In 24 Staaten, besonders in der Dritten Welt, bestehen Montagewerke, acht davon mit Kapitalbeteiligung von Daimler-Benz. Schließlich gibt es im Ausland 25 selbständig produzierende Werke, die in Abhängigkeit von den jeweils geltenden Industrialisierungsbestimmungen unterschiedlich hohe Zulieferungen aus Deutschland erhalten und teils mit, teils ohne Kapitalbeteiligung der Daimler-Benz AG tätig sind, davon sind drei reine Lizenznehmer. 15 ausländische Beteiligungsgesellschaften stellen komplette Nutzfahrzeuge her. Von ihnen ist die Mercedes-Benz do Brasil in Sao Bernardo do Campo heute die größte; sie hat inzwischen in Campinas ein Zweigwerk errichtet, das 1979 die Omnibusproduktion und das zentrale Ersatzteillager aufgenommen hat.

Wie der südamerikanische Subkontinent beherbergt auch Nordamerika vier Werke: eines in Kanada (bei Vancouver), drei befinden sich in den USA, in Portland/Oregon an der Pazifik-Küste, in Mount Holly/North Carolina und in Hampton/Virginia. Es sind Produktionsstätten des amerikanischen Schwer-Lkw-Herstellers Freightliner,

*Know-how-Transfer als Entwicklungsbeitrag: Vermittlung von praktischem und theoretischem Wissen durch Schulung und Ausbildung Jugendlicher aus vielen Ländern.*





*Ein Truck des amerikanischen Schwerlastwagen-Herstellers Freightliner, seit 1981 Tochtergesellschaft der Daimler-Benz AG.*

dessen Aktienkapital die Daimler-Benz AG 1981 erworben hat. In die Freightliner-Organisation wurde die Mercedes-Benz Truck, Hampton, eingebracht, deren Aufgabe die Montage und der Vertrieb mittelschwerer Lkw aus der Produktion der brasilianischen Tochtergesellschaft ist.

Im Inland arbeiten die 11 Daimler-Benz-Werke in einem engen Fertigungsverbund. Die großen Stammwerke für den Pkw-Bau, Stuttgart-Untertürkheim und Sindelfingen, werden seit 1984 durch das neue Werk Bremen ergänzt.

Im Nutzfahrzeugsbereich gruppieren sich um das zentral gelegene Lkw-Montagewerk Wörth am Rhein die Aggregatewerke Mannheim und Gaggenau, Berlin-Marienfelde, Hamburg-Harburg und Kassel. Das Werk Düsseldorf ist mit seiner Lenkungsfertigung sowohl für den Pkw- als auch für den Nutzfahrzeugsbereich tätig und ist darüber hinaus das zentrale Montagewerk für alle Mercedes-Benz-Transporter. Das Werk Bad Homburg fertigt Motorsteuerungsteile.

Höchste Fertigungsqualität bei hoher Produktivität ist das Ziel. Darüber hinaus fordert der Markt Flexibilität in Stückzahlen wie in Typen. Im Hinblick auf diese Zielvorgabe wurden in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, die Struktur der Inlandsfertigung entsprechend der langfristigen Produktionsordnung zu optimieren.

#### *Daimler-Benz heute*

**D**aimler-Benz gehört, gemessen am Umsatz und an der Beschäftigtenzahl von weltweit mehr als 230.000 Mitarbeitern Ende 1985, zu den größten Industrieunternehmen der Bundesrepublik und zu den führenden Automobilherstellern Europas. Trotzdem wurden in Untertürkheim Größe und Wachstum nie als Selbstzweck betrachtet. Geblieben ist seit den Anfängen des Automobils unter Daimler und Benz vor nunmehr einhundert Jahren das ständige Ringen um das Bessere und Beste. Vorrang hat das Wertbeständige, hat die Quali-



*Ein Mercedes-Benz 190 und eine Borgward Isabella aus dem Jahre 1961 versinnbildlichen die Tradition des Fahrzeugbaus in Bremen.*



*Mercedes-Benz do Brasil ist heute mit Abstand die größte ausländische Tochtergesellschaft mit eigener Nutzfahrzeugfertigung.*





*Arbeitsplätze und -abläufe passen sich dem Menschen an: ergonomische Arbeitsgestaltung besitzt bei Daimler-Benz einen hohen Stellenwert.*

tät vor der Quantität, hat die Liebe zum technischen Detail. Nicht minder wichtig ist eine Geschäftspolitik des Augenmaßes für eine möglichst harmonische Entwicklung auf allen Arbeitsgebieten. Konstruktive Ausgewogenheit, moderne und ausgereifte Technik sowie die optimale Verbindung von Sicherheit, Qualität, Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit sind Grundsätze der Modellpolitik. Ebenso charakteristisch sind für Daimler-Benz die Vielseitigkeit und die Breite der Produktionsprogramme.

Die beiden großen Tätigkeitsgebiete, auf denen der Erfolg des Unternehmens beruht - Personenwagen und Nutzfahrzeuge - gilt es, stabil und tragfähig zu erhalten. Die Produktpalette verbindet modernste Technik mit zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit und individueller Vielfalt. Hinzu kommt ein besonders dichtes Servicenetz und ein Betreuungsangebot - vom Ersatzteil-Express bis zur Transportberatung.

Wesentlichen Anteil an der stetigen und ausgeglichenen Aufwärtsentwicklung des Unternehmens hat die breite Streuung der Absatzmärkte. Internationale Aufgeschlossenheit und Weltoffenheit kennzeichnen seit den Zeiten der Firmengründer Gottlieb Daimler und Karl Benz die Politik des Unternehmens. Fahrzeuge mit dem Mercedes-Stern sind auf allen Straßen der Welt zu Hause. Die Hälfte der Personenwagen und ein noch größerer Anteil der im Inland hergestellten Nutzfahrzeuge werden in 170 Länder exportiert.

#### *Verbreiterung der Unternehmensbasis*

Nach der vollständigen Übernahme der MTU hat Daimler-Benz Mitte 1985 die Mehrheit an der Dornier GmbH erworben, die auf den Gebieten der Luft- und Raumfahrt, aber auch der Verkehrs-, Medizin- und Umwelttechnik, der Energie- und der Informationstechnik arbeitet. Seit



*Industrieroboter sichern im Robbau gleichbleibend hohe Präzision und entlasten den Menschen.*



*Erfahrung der Mitarbeiter und Liebe zum technischen Detail sind wesentliche Voraussetzungen, um höchste Qualitätsansprüche zu erfüllen.*



*Der 190 E 2.3-16 bewies mit drei Langstrecken-Weltrekorden Standvermögen bei extremer Leistung.*



*Optimierte Transportleistung bei weiter erhöhter Wirtschaftlichkeit kennzeichnen die 1984 vorgestellte „Leichte Lkw-Klasse“ aus Wörth.*



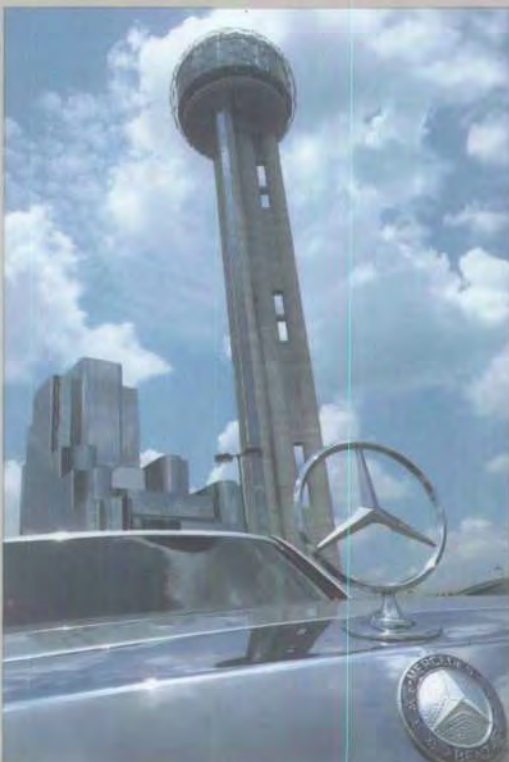
Die längste, modernste und sicherste O-Bus-Strecke der Welt wurde im australischen Adelaide mit Mercedes-Benz-Bussen in Betrieb genommen.



Mercedes-Benz-Lkw 2632 werden in Oman unter besonders harten Bedingungen eingesetzt.



In der Klasse hochwertiger Automobile balten Mercedes-Benz-Pkw in den USA unangefochten eine Spitzenstellung.



Februar 1986 gehört auch die AEG Aktiengesellschaft zum Daimler-Benz-Konzern. Die AEG zählt zu den bedeutendsten Unternehmen der deutschen Elektroindustrie; mehr als 50 % ihres Umsatzes sind im High-Tech-Bereich angesiedelt.

Bei weiter steigenden Forschungs- und Entwicklungskosten hat sich Daimler-Benz so auch die Möglichkeit verschafft, die immer teurer werdenden langfristigen Entwicklungen auf Gebieten wie Informations- und Kommunikationstechnik nicht nur für das Automobil, sondern darüber hinaus auch für andere Produkte zu nutzen. In der kreativen Integration verschiedener Technologien wird auf längere Sicht die Chance gesehen, die traditionelle Spitzenstellung in den Weltmärkten weiter auszubauen.

#### Die Entwicklung des Aktienkapitals

An der Börse wurde Daimler-Benz Ende 1985 mit mehr als 40 Mrd. DM bewertet im Vergleich zu nicht ganz 10 Mrd. DM vor vier Jahren. Das zeigt die große Wertschätzung, der sich die Aktien der Daimler-Benz AG gegenwärtig bei in- und ausländischen Anlegern erfreuen. Auch hier gibt es im Rückblick interessante Parallelen.

Im Mai 1958 war die Daimler-Benz-Aktie der zweite deutsche Börsenwert, der nach Kriegsende die Marke von 500% durchstieß. Schon bald wird die Tausender-Grenze übersprungen, und in der ersten August-Hälfte 1960 wird mit 7.800 % die höchste Kursnotiz gemeldet.

Bis dahin war das Grundkapital des Unternehmens seit der Umstellung auf D-Mark mit 72,16 Mill. DM unverändert geblieben. Der ganze Wiederaufbau - inzwischen ist der Umsatz auf knapp 3 Mrd. DM (1960) gestiegen - ist aus eigener Kraft bewältigt worden. Folgerichtig wird nun das Grundkapital aus Gesellschaftsmitteln (das heißt: durch Umwandlung von selbstverdienten Rücklagen) in dividendenberechtigtes und haftendes Aktienkapital im Verhältnis 1 zu 1,5 auf 180,39 Mill. DM erhöht und dem vergrößerten Geschäftsvolumen angepaßt. Nach dieser ersten Kapitalberichtigung notiert die Daimler-Benz-Aktie „nur“ noch mit 4.080 %. Auf das alte Kapital bezogen sind dies in Wirklichkeit 10.200 % - ein untrügliches Zeichen dafür, daß die erste Kapitalberichtigung keineswegs zu einer „Entkrampfung“ der Proportionen geführt hat.

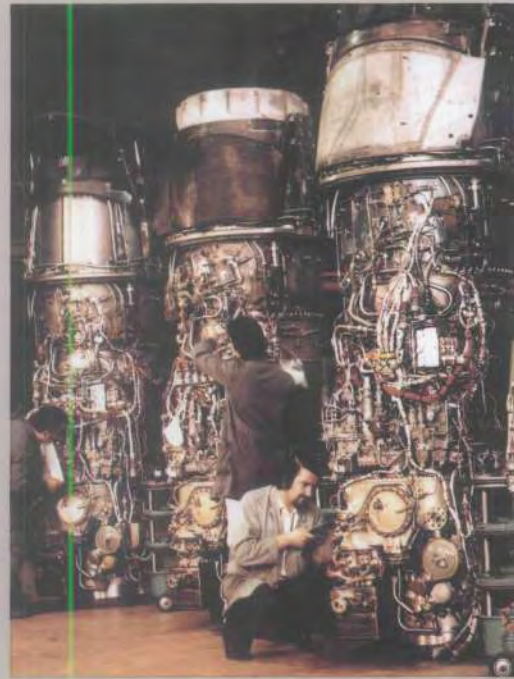
„Die Tatsache, daß eine Automobilfabrik nach jahrelanger fortgesetzter Erweiterung der Anlagen heute 21 Monate Lieferzeit braucht, ist natürlich geeignet, den Investor anzuregen“, heißt es im Sommer 1960 in der Wirtschaftspresse. Es scheint überall einen nachhaltigen Eindruck gemacht zu haben, daß sich Mercedes-Benz-Pkw in



Amerika einen breiten Markt geschaffen haben. Es herrscht Aufbruchstimmung.

Im Jahre 1960 gab es 12 % Dividende auf das erhöhte Kapital, im Jahr darauf wieder 12 % auf ein abermals - diesmal im Verhältnis 2 zu 1 auf 270,58 Mill. DM - berichtigtes Aktienkapital. Man feierte die 75jährige Wiederkehr der Automobil-Premiere von Daimler und Benz. Noch fünf Kapitalberichtigungen folgten bis 1974. Insgesamt hat die Daimler-Benz AG bis dahin siebenmal das Grundkapital aus Gesellschaftsmitteln aufgestockt und zweimal durch Einzahlung von Aktionären. So kam es, daß das Grundkapital von 72,16 Mill. DM im

*Maximal 300 Kilowatt liefert ein Solarkraftwerk der AEG auf der Nordseeinsel Pellworm.*



*Montage von Flugtriebwerken in dem MTU-Werk Allach bei München.*

Von dem zum 31. Dezember 1985 ausgewiesenen Grundkapital von 1.699 Mill. DM sind seit der Währungsreform durch die Anteilseigner 628 Mill. DM dem Unternehmen neu zur Verfügung gestellt worden, davon allein 510 Mill. DM seit Dezember 1977.

#### *Bewegung in der Aktionärsstruktur*

**I**n den siebziger Jahren hat sich die Aktionärsstruktur bei Daimler-Benz gründlich gewandelt. Vor allem in den Jahren 1974 und 1975 ist sie heftig in Bewegung geraten. Die Quandt-Gruppe verkaufte ihr Daimler-Paket von rd. 14 % an das Ölscheichtum Kuwait. Flick veräußerte 29 % des Daimler-Kapitals an die Deutsche Bank, die ihrerseits davon 25,23 % - nominal 300 Mill. DM - in die neugegründete Mercedes-Automobil-Holding AG (MAH) einbrachte, die zur Finanzierung in gleichem Umfang eigene Aktien ausgab. Die Hälfte dieser Aktien zeichneten institutionelle Anleger, die andere Hälfte wurde zu einem Ausgabekurs von damals 305 DM je 50-DM-Aktie an das Publikum breit gestreut. Seitdem hat die Daimler-Benz-Aktie in der ab 7. Oktober 1976 amtlich gehandelten Aktie der Mercedes-Automobil-Holding eine Zwillingsschwester an der Börse. Daimler-Benz hat heute weit mehr als in der Vergangenheit den Charakter einer Publikumsgesellschaft. Wie schon einmal in den zwanziger Jahren war die Deutsche Bank 1975 erneut eingesprungen, um bei Daimler-Benz die Gefahr einer Fremdbestimmung abzuwenden.

Und sie hat auch nicht gezögert, zum 1. Januar 1986 das bei der Flick-Gruppe gelegene „Rest“-Paket von 10% zur Wei-

*Das „Instrument Pointing System“ (IPS) ist ein präzises Ausrichtungssystem für die Anwendung im Space Shuttle. Es wurde im Auftrag der Europäischen Weltraumbehörde ESA von Dornier entwickelt und gebaut.*



Jahre 1951 auf 1,19 Mrd. DM im Jahre 1974 angewachsen ist, obwohl die Anteilseigner in diesem Zeitraum lediglich 118,4 Mill. DM eingeschossen haben. Es bedarf keiner besonderen Phantasie, sich vorzustellen, daß der Börsenkurs hierdurch beflügelt worden ist, zumal seit 1950 bis heute die Dividendensumme nur viermal konstant blieb, in allen anderen Jahren aber ständig zunahm, also auch in der kritischen Zeit der Ölpreisturbulenzen ab 1973.





Die Daimler-Benz-Aktie - ein blue chip an der Börse

Der Börsentrend der Daimler-Benz-Aktie war - mit den börsenüblichen Schaukel- und Hängepartien - insgesamt immer nach oben gerichtet. Im Jahre 1983 war Daimler-Benz von der Börse mit insgesamt 18,1 Mrd. DM bewertet worden, Mitte Mai 1985 waren es 24,6 Mrd. DM. Bei einem Börsenkurs von 1.500 DM Ende April 1986 hat die Börse das Unternehmen mit rd. 50 Mrd. DM bewertet.

Natürlich hat die Daimler-Benz-Aktie auch alle klimatisch auf die Börse einwirkenden Fieberzuckungen der großen und kleinen Politik mitgemacht: angefangen von der Korea-Krise zu Beginn der fünfziger Jahre über die brisanten Ost-West-Konflikte in der Phase des „Kalten Krieges“ bis hin zu den Wirren in der Nahost-Region und zu den Ölpreisschocks. Sie hat auch reagiert auf Inflationsängste und auf die restriktiv gegensteuernden Maßnahmen der Bundesbank, auf D-Mark-Auf- und -Abwertungen, auf die Oszillationen einer auch sonst stets unruhigen Währungsszene, auf internationale Konjunkturerbrüche, auf das Auf und Ab der Zinsen und auf Krisenerscheinungen im Welthandel.

Die sieben Kapitalberichtigungen, so dann die fünf „klassischen“ Kapitalerhöhungen haben die Daimler-Benz-Aktie vorübergehend „leichter“ gemacht. Danach wurde jeweils ein größeres - und natürlich auch dividendenberechtigtes - Aktienkapital gehandelt; dementsprechend reduzierte sich zumindest zeitweilig schon rein rechnerisch der Wert der einzelnen Aktie.

Immer hat die Daimler-Benz-Aktie „durchgeatmet“ - sie war also nie auf einem bestimmten Stand eingefroren. Ihre Schwankungen waren teilweise beträchtlich, so zwischen 663 DM und 342 DM im Jahre 1983 und zwischen 1.257 DM und 594 DM im Jahre 1985. Aber immer hat sich, wie sich das für einen blue chip gehört, die Fundamentalsituation des Unternehmens durchgesetzt, immer haben die Solidität des „Sterns“, seine weltweite Ausstrahlung, seine technische Reputation und seine nachhaltige Marktdurchdringung über die exogenen Börsenkursfaktoren zuletzt triumphiert.

Ein gutes Omen am Start in das zweite Jahrhundert des Automobils.

Die seit 1976 amtlich gebändelten Aktien der Mercedes-Automobil-Holding AG wurden von der Deutschen Bank je zur Hälfte bei Großanlegern und breitgestreut über die Börse plaziert.

terveräußerung zu übernehmen. Fast über Nacht ist dieses Paket weltweit in kleinen Partien untergebracht worden, so daß sich nunmehr knapp ein Drittel des Daimler-Benz-Kapitals (außerhalb der Mercedes-Automobil-Holding) in Streubesitz befindet. Das 29%ige Daimler-Benz-Paket, das Flick um die Jahreswende 1975/76 an die Deutsche Bank abgegeben hatte, war rund 2 Mrd. DM „wert“ gewesen. Diesmal entsprach der reine Börsenkurswert von nur zehn Prozent an Daimler-Benz mehr als dem zweifachen der damaligen Summe. Flick ist nicht mehr Daimler-Benz-Aktionär. Eine Epoche ging zu Ende.



Daimler-Benz-Aktien befinden sich heute in etwa 260.000 Depots. Mehr als 100.000 Mitarbeiter sind an ihrem Unternehmen beteiligt.





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

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



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

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



# Forschung und Entwicklung

Einhundert Jahre Automobil sind eine Reminiszenz an technischen Fortschritt und zukunftsweisende Ingenieurleistungen. Entscheidend für den großen Erfolg des Autos, seine Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft war vor allem die flexible Anpassung an vielfältige, häufig wechselnde technische und ökonomische Anforderungen. So hat die Automobilindustrie für die Umweltschonung und -Verträglichkeit innerhalb kurzer Zeit überzeugende Lösungen angeboten. Sie wird dies auch weiterhin - dem Fortschritt der Technik folgend - tun.

Die Automobilentwicklung der Zukunft wird immer stärker durch den Einsatz „intelligenter“ Systeme geprägt sein. Diese werden alle Bereiche der Automobiltechnik erheblich verändern, dabei wird die Elektronik zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die neuen Systeme müssen so in das Automobil integriert werden, daß sie den Fahrer dort unterstützen, wo er mit Hilfe der Technik Fehler vermeiden kann. Im Rahmen des Eureka-Projekts beabsichtigen wir, gemeinsam mit europäischen Automobilherstellern an einem Forschungsvorhaben (Prometheus) teilzunehmen, in dessen Mittelpunkt die Entwicklung und Erprobung komplexer elektronischer Regelungssysteme für einen weitgehend unfallfreien, flüssigen, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Verkehr stehen werden.

## **Einheitliche Abgasregelung in der europäischen Gemeinschaft**

Im Berichtsjahr wurde innerhalb der Europäischen Gemeinschaft lange über die künftigen Abgasgrenzwerte für Pkw verhandelt.

Erst mit dem Luxemburger Kompromiß vom Juni 1985 konnte eine EG-einheitliche Regelung gefunden werden, die allerdings noch nicht rechtskräftig ist. Ein Terminplan zur verbindlichen Einführung strenger Grenzwerte ist jedoch verabschiedet worden. Während einer Übergangszeit sollen in der Bundesrepublik Deutschland steuerliche Fördermaßnahmen für schadstoffarme Fahrzeuge bewirken, daß möglichst schnell eine deutliche Reduzierung der Schadstoffbelastung erreicht wird. Auf anderen Gebieten der Fahrzeugtechnik hemmen und verteuern immer noch unterschiedliche gesetzliche Regelungen die Entwicklungsarbeit wie z. B. die in der EG nicht abgestimmten Vorschriften über Abmessungen und Gewichte für Nutzfahrzeuge. Hinzu kommen unterschiedliche Normen und Vorschriften in zahlreichen Ländern außerhalb der EG. Deshalb müssen für einzelne Märkte nach wie vor spezielle Varianten entwickelt werden, um die jeweiligen Bestimmungen hinsichtlich der Grenzwerte, Meßzyklen und Meßvorschriften erfüllen zu können. Vor diesem Hintergrund ist der in der Abgasfrage zustande gekommene Kompromiß innerhalb der EG zu begrüßen.

## **Wirkungsvolle Abgasreinigungstechnik entlastet die Umwelt mehr als administrative Maßnahmen**

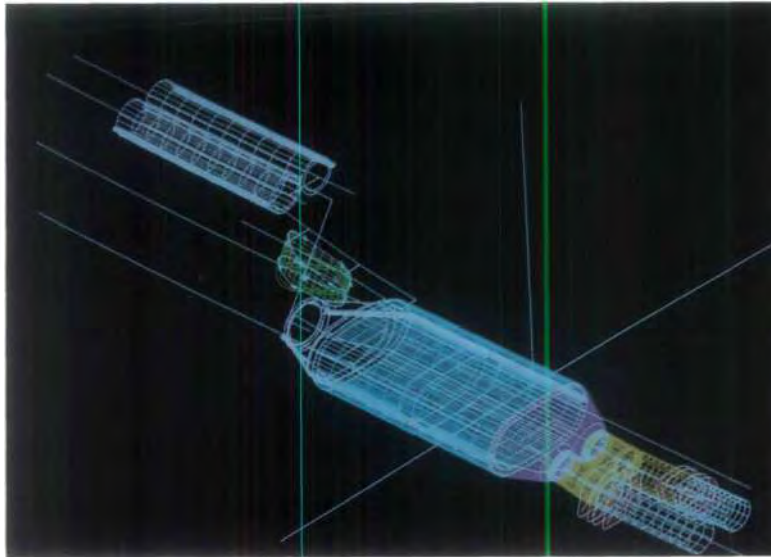
Die inzwischen durchgeführten zahlreichen Untersuchungen haben in eindrucksvoller Weise gezeigt, daß durch dirigistische Eingriffe, wie z. B. eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, keine nachhaltige Entlastung unserer Umwelt erreicht werden kann. Mit der Auswertung des Großversuchs liegen jetzt nachprüfbar Daten unter realen Verkehrsbedingungen vor. Sie zeigen, daß der Weg zu einer wirksamen Verminderung der Schadstoffe allein über technische Innovation und deren rasche Umsetzung im Markt führt.

## **Umweltschutz - bei Daimler-Benz eine selbstverständliche Aufgabe**

Bei Daimler-Benz war die Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Kraftfahrzeugen bereits ein wichtiges Entwicklungsziel, lange bevor der Schutz der Umwelt in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion rückte. Wir konnten daher unseren Kunden schon frühzeitig ein überzeugendes Abgasreinigungs-Konzept anbieten.

Für Fahrzeuge mit Benzinmotoren haben wir auf europäische Verkehrsverhältnisse optimierte Katalysator-Anlagen der zweiten Generation entwickelt, welche die Einhaltung der neuen EG-Grenzwerte - für unsere Fahrzeugklassen vergleichbar den US-Vorschriften - gewährleisten. Der dabei verwendete geregelte Drei-Wege-Katalysator ist nach dem heutigen Stand die wirkungsvollste Abgasreinigungstechnik. Mit diesem System werden bei unseren höherverdichteten Motoren hinsichtlich Verbrauch, Fahrleistung und Schadstoffausstoß

Die rechnerunterstützte Konstruktion am Bildschirm erleichtert dem Konstrukteur die Arbeit und beschleunigt die Variantenfindung. Im Bild: Darstellung der Einbauverhältnisse eines Katalysators im Auspuffsystem.



zugleich beste Ergebnisse erzielt. Durch ein problemloses Umschalten des multifunktionalen Gemischaufbereitungs- und Zündungssystems kann auch unverbleiter Kraftstoff in Normalqualität getankt werden. Wegen des in einigen Ländern noch fehlenden Tankstellennetzes für unverbleites Benzin bieten wir diese Fahrzeuge auch mit der sog. Rückrüstmöglichkeit (RÜF) an, d. h. ohne die bleiempfindlichen Teile Katalysator und Sauerstoffsonde. Diese können später in unseren Werkstätten jederzeit eingebaut werden. Sämtliche Benzinfahrzeuge mit Drei-Wege-Katalysator sowie auch alle Mercedes-Benz-Diesel-Pkw sind im Sinne der steuerlichen Förderung schadstoffarm. Für alle Personewagen ab Modelljahr 1980 bieten wir Nachrüst-Katalysatoren an, die den Schadstoffausstoß um mindestens 50 % verringern. Dies ist die wirksamste Alternative zum geregelten Drei-Wege-Katalysator.

Bei Nutzfahrzeugen verfolgen wir im Umweltschutz die gleichen Ziele wie bei Personewagen. Alle Fahrzeuge erfüllen die gesetzlichen Auflagen. So können wir unsere leichten Nutz-

fahrzeuge mit Benzinmotoren ebenfalls mit geregelten Drei-Wege-Katalysatoren anbieten. Für einige dieser Transporter haben wir darüber hinaus Katalysatoren für die Nachrüstung vorgesehen.

Für die schweren Lastwagen und Omnibusse mit Dieselmotoren existieren in Europa bereits die weltweit strengsten Rauchvorschriften (ECE-R 24). Die gasförmigen Emissionen begrenzt die Genfer Regelung ECE-R 49, sie ist aber noch in keinem Land verbindlich. Bereits heute halten alle unsere Nutzfahrzeugmotoren diese Grenzwerte ein, die neu- und weiterentwickelten unterschreiten sie in der Serie um mindestens 20 %. Damit wird das in den USA geltende Niveau bei Stickoxiden erreicht, bei gleichzeitig deutlich niedrigerem Kraftstoffverbrauch und geringeren Rauchemissionen.

#### **1,7 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung im Automobilbereich**

Für unsere umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsprojekte haben wir 1,7 Mrd. DM aufgewendet, das waren 12 % mehr als im Vorjahr. Über

10.000 Mitarbeiter sind für die Ergänzung und Erneuerung unserer Fahrzeugprogramme in Forschung, Entwicklung und Versuch beschäftigt.

Zur Erweiterung und Modernisierung der Versuchs- und Prüfeinrichtungen einschließlich der Modernisierung der Bürogebäude wurden 74 Mill. DM investiert. Schwerpunkte bildeten die Neubauten für den Pkw-Versuch und für den Forschungsbereich; die Prüfstände können im Laufe dieses Jahres in Betrieb genommen werden.

Sowohl in der Konstruktion als auch im Versuch werden zunehmend leistungsfähige Anlagen für die Datenverarbeitung eingesetzt, um die Ergebnisse der Entwicklungsarbeit zu verbessern und Projektablaufe zu beschleunigen. Unser Konzept sieht Systeme vor, die ressortübergreifend im Unternehmen eingesetzt werden können.

#### **Baubeginn der Prüf- und Meßstrecke Boxberg**

Mit den vorbereitenden Maßnahmen für den Bau der Prüf- und Meßstrecke bei Boxberg wurde vor Ort im Januar 1986 begonnen. Wir sind zuversichtlich, daß die von den Gegnern des Projekts eingelegten Verfassungsklagen zurückgewiesen werden und dann alle benötigten Grundstücke für Baumaßnahmen zur Verfügung stehen.

Das neue Prüfgelände wird dringend benötigt, um den immer umfangreicher werdenden national unterschiedlichen Bau- und Zulassungsvorschriften entsprechen zu können. Unsere derzeitigen Testmöglichkeiten reichen für die gewachsenen Anforderungen und die breite Produktpalette unseres Hauses nicht mehr aus.



### Mercedes-Benz- Fahrdynamik-Konzept

Mit unserem neuen, im Februar 1986 der Presse vorgestellten „Mercedes-Benz-Fahrdynamik-Konzept“ für Personenwagen und Nutzfahrzeuge haben wir einen wesentlichen Fortschritt in der aktiven Sicherheit erreicht. Es ist zugleich ein Beispiel dafür, daß wir Elektronik im Fahrzeug dann einsetzen, wenn damit gegenüber anderen Systemen bessere Resultate erzielt werden können.

Dieses Konzept umfaßt bei Personenwagen das Automatische Sperr-Differential (ASD) für die Kompakt- und Mittlere Mercedes-Klasse sowie für die Fahrzeuge mit 6-Zylinder-Motoren in der S-Klasse. Die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) bieten wir für die S-Klasse mit 8-Zylinder-Motoren an und den automatisch zuschaltenden Vierradantrieb (4MATIC) in der Mittleren Mercedes-Klasse und in der neuen T-Reihe für alle Fahrzeuge mit 6-Zylinder-Motoren. Diese „intelligenten“ Systeme schalten sich, ohne daß der Fahrer eine Entscheidung treffen muß, vollautomatisch und nur dann zu, wenn das Fahrzeug infolge äußerer Einflüsse oder durch Fahrfehler in die Nähe des fahrstabilen Grenzbereichs gerät. Sie werden durch Signale von Sensoren aktiviert. So können die Folgen menschlicher Fehlreaktionen auf ein Minimum reduziert werden. Durch ein Anzeigeelement wird der Fahrer über den Einsatz der Systeme

informiert; entsprechend kann er sein Fahrverhalten auf die besonderen Straßenverhältnisse einstellen. Bei einem Ausfall der Elektronik, der dem Fahrer ebenfalls angezeigt wird, bleiben die Grundsysteme voll funktionsfähig. Das ABS nimmt eine Vorrangstellung ein: Wenn gebremst werden muß, werden ASD, ASR und 4MATIC ausgeschaltet und die Wirkung des ABS bleibt voll erhalten.

Auch bei Nutzfahrzeugen haben wir Anfang 1986 das bisher schon eingesetzte Antiblockiersystem (ABS) durch die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) ergänzt. Die aktive Fahrsicherheit wird dadurch wesentlich verbessert.

### Integrales Antriebssystem für schwere Lastwagen

Ein weiteres Beispiel für sinnvollen Einsatz der Elektronik haben wir 1985 vorgestellt: das „Integrale Antriebskonzept“ für schwere Lastwagen. Die Verbindung von Motor, Getriebe und Antrieb wurde dabei optimiert, so daß höhere Fahrleistungen bei niedrigerem Kraftstoffverbrauch ermöglicht werden.

Nach einer technischen Anpassung können wir dieses System auch beim Unimog und MB-trac anbieten. Neu entwickelt wurden zwei aufgeladene V 8-Motoren, die es dank ihrer Leistungscharakteristik erlauben, im praktischen Einsatz vorwiegend im Verbrauchsoptimum zu fahren. Die Getriebe für diese Motoren sind bei Fernverkehrsfahrzeugen serienmäßig mit der



Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) verbessert die Fahrstabilität von Nutzfahrzeugen. Bei schwierigen Straßenverhältnissen wird bei einer Slalomfahrt deutlich: das rechte Fahrzeug (ohne ASR) bricht aus und dreht sich, mit ASR (links) wird die Slalomstrecke gefahrlos passiert



elektropneumatischen Schaltung (EPS) ausgerüstet, so daß der Schaltvorgang für den Fahrer wesentlich erleichtert wird.

Im April dieses Jahres haben wir die neue Transporterreihe T 2 vorgestellt; dem Fahrzeug liegt das gleiche technische Konzept wie den leichten Wörther Lkw zugrunde. Die Formgestaltung unterstreicht die Zugehörigkeit zu unserem breiten Nutzfahrzeugprogramm. Gegenüber der Vorgängerbaureihe haben wir die Typenvielfalt erweitert; sie reicht jetzt bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht.

#### **Komplettes Omnibusprogramm für den öffentlichen Nahverkehr**

Die breite Angebotspalette unserer Omnibusse für den öffentlichen Personenverkehr zeichnet sich durch ein eigenes, unverwechselbares Erscheinungsbild aus und bietet für jeden Bedarf die geeignete Fahrzeuggröße. Das Programm ha-

ben wir 1985 um den Stadtomnibus O 405 und den Gelenk-omnibus O 405 G ergänzt.

Als drittes Fahrzeug unserer Omnibusfamilie für den Stadt- und Nahverkehr wurde auf der IAA der Überlandlinienbus O 407 vorgestellt. Der neue O 402, der in wesentlichen Komponenten auf dem leichten Wörther Lkw basiert, rundet das Angebot nach unten ab.

Neu in unserem Reisebusprogramm ist der kleine O 301, er ist in Fahrgestell und Triebwerk mit dem O 402 identisch. Das Fahrzeug schließt die Lücke zwischen den Bussen der Transporterbaureihe und dem O 303. Bei dieser Baureihe ist auf Sonderwunsch die elektropneumatische Schalthilfe verfügbar.

#### **O-Bahn-System in Adelaide in Betrieb genommen**

Auf den Strecken für spurgeführte Omnibusse in Essen und Adelaide/Australien ist inzwischen eine Fahrstrecke von mehr als sieben Millionen Kilometern zurückgelegt worden. In

Essen -dort sind 32 Spurbusse in Betrieb-wird die bestehende Strecke erweitert. Auf ihr sollen später Busse mit Duoantrieb eingesetzt werden. Der Ausbau zum zweibahnigen Verkehr mit Elektroantrieb wird bis Sommer 1986 abgeschlossen sein. In Adelaide sind sechs Kilometer Strecke fertiggestellt und im März 1986 in Betrieb genommen worden. Einen Demonstrationsbetrieb mit einem elektronisch spurgeführten Omnibus haben wir in Fürth aufgenommen.

#### **Entwicklungsarbeiten für ausländische Konzerngesellschaften**

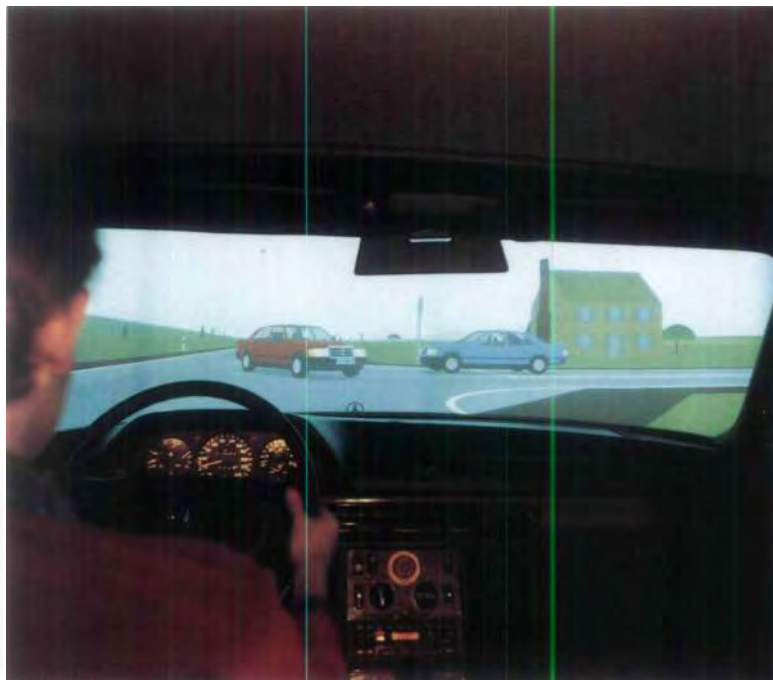
Nachdem die Mercedes-Benz do Brasil bereits 1984 die neu entwickelte Omnibusbaureihe O 370 im Markt eingeführt hatte, wurden nun die neuen Motoren der Baureihe 360 industrialisiert. Diese werden zunächst in Fahrzeuge eingebaut, die für die Belieferung des US-Marktes vorgesehen sind.

Freightliner bietet mit dem Typ FLC 112 erstmalig in der Klasse 8 einen mittellangen Hauben-Lkw an, dessen Fahrerhaus aus der Wörther LN 2-Kabine abgeleitet wurde. Nach der erfolgreichen Einführung als Straßenversion wurde dieses Fahrzeug auch als Kipper in dem für Freightliner neuen Marktsegment der Baustellenfahrzeuge vorgestellt.

Nach dem Erwerb einer Beteiligung an dem mexikanischen Unternehmen FAMSA haben wir damit begonnen, Nutzfahrzeuge für den mexikanischen Markt zu konzipieren.

Auf der Basis des Mitsubishi L 300 entwickeln wir gemeinsam mit unserem japanischen Partner einen Leichttransporter, der bei unserer spanischen Tochtergesellschaft gefertigt werden soll.

**Menschliches Versagen ist die häufigste Unfallursache. Die Analyse der Reaktion von Menschen auf unterschiedliche Verkehrssituationen im Fahrsimulator leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.**





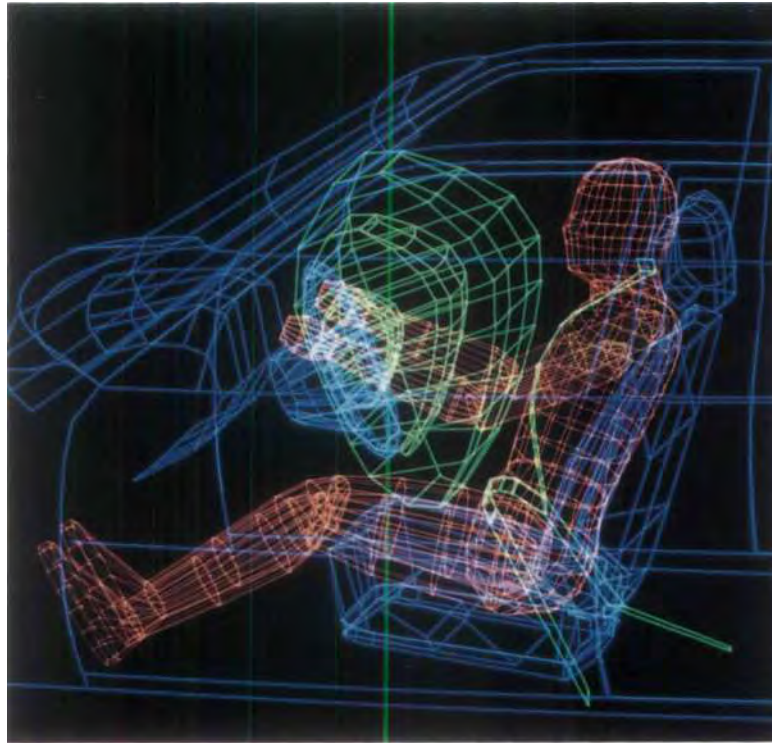
### Zusammenarbeit mit neuen Konzerngesellschaften

Mit den zuständigen Ressorts der im Berichtsjahr neu erworbenen inländischen Konzerngesellschaften haben wir inzwischen einen engen Erfahrungsaustausch aufgenommen. Unser Ziel ist es, Forschungs- und Entwicklungsergebnisse zügig in für die Serienfertigung verwendbare Systeme umzusetzen. Insbesondere auf dem Gebiet der Elektronik erwarten wir durch das spezifische Know-how dieser Gesellschaften einen zusätzlichen Innovations-schub.

### Forschung für den Verkehr der Zukunft

Ziele unserer Forschungsarbeit sind unverändert die Entwicklung alternativer Energieträger und Antriebssysteme, neuer Werkstoffe und Werkstoffkombinationen, einschließlich deren Umsetzung in die Serienfertigung, sowie die Analyse des Regelkreises Mensch - Umwelt - Verkehr.

In dem mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 25 Mill. DM installierten Fahrsimulator im Werk Berlin-Marienfelde untersuchen wir die Belastungen, vor die ein Fahrer durch neue Techniken im Automobil gestellt wird. Darüber hinaus werden mathematische Fahrzeugmodelle im Fahrsimulator getestet, so daß die Auslegung eines Fahrzeugs schneller, sicherer und exakter vorgenommen werden kann. Der Fahrsimulator wurde Anfang dieses Jahres mit dem Innovationspreis der deutschen Wirtschaft ausgezeichnet.



Luftsack und automatischer Gurtstraffer vermindern oder vermeiden Verletzungen von Fahrzeuginsassen bei Unfällen. Das Simulationsmodell ermöglicht die Analyse von Körperbewegungen bei unterschiedlichen Verzögerungen oder Beschleunigungen des Fahrzeugs.

### Erprobung neuer Werkstoffe und alternativer Antriebssysteme

Ein Beispiel für die bereits erzielten Fortschritte im Einsatz neuer Werkstoffe und Werkstoffkombinationen in unserer Serienfertigung ist ein im Rahmen der Arbeiten an der Gasturbine entwickelter äußerst hochwärmefester metallischer Werkstoff. Dieser wird nun auch in der Vorkammer bei Pkw-Dieselmotoren verschiedener US-Modelle eingesetzt.

Auf dem Gebiet alternativer Antriebssysteme konnten wir 1985 im Werk Bremen den ersten Prototyp eines modularen Energieversorgungssystems für Wärme und Elektrizität (MOEWE) in Betrieb nehmen. Diese durch einen Verbrennungsmotor betriebene Wärmepumpe modernster Konzeption leistet 650 kW. Beim Einsatz im Vorbehandlungs- und Lackierungsbereich im Werk Bremen konnte durch diese Anlage eine Einsparung in Höhe von 57 %

beim Primärenergieeinsatz erzielt werden.

Bei der Erprobung alternativer Energieträger haben wir die Versuchsprogramme mit Biogas weiter fortgesetzt. Zur Zeit sind etwa zehn Motoren der Baureihe M 102 im Einsatz. Der Großversuch mit Wasserstoff als Energieträger, der seit 1984 in Berlin läuft, wurde bis 1986 verlängert.

In einem Wettbewerb für Fahrzeuge mit Solarantriebssystemen hat das zusammen mit den Firmen Alpha Real und AEG entwickelte und von einem Auszubildenden aus unserem Werk Sindelfingen gelenkte Solarmobil sämtliche Etappen der „Tour de Sol“ in der Schweiz gewonnen.

Das Einkaufsvolumen an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Investitionsgütern und Dienstleistungen betrug im Konzern über 31 (i.V. 25) Mrd. DM, in der Daimler-Benz AG 21,2 (i.V. 18,5) Mrd. DM. In der kräftigen Erhöhung im Daimler-Benz-Konzern spiegeln sich der Markterfolg unserer Fahrzeugprogramme ebenso wider wie die erstmalige Einbeziehung der neuen Tochterunternehmen MTU und Dornier. Für das Berichtsjahr ergaben sich Materialpreiserhöhungen vor allem aus Verteuerungen bei Kunststoff-erzeugnissen - bedingt durch die Preisentwicklung chemischer Rohstoffe - sowie im Stahlsektor.

### Intensive Zusammenarbeit mit Zulieferunternehmen

Zur weiteren Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit arbeiten wir immer intensiver mit Unternehmen aus der Zulieferindustrie zusammen. Einen wichtigen Beitrag in einem solchen Verbund leistet dabei die logistische Optimierung, mit der eine insgesamt verringerte Lagerhaltung angestrebt wird. Kernstück ist ein integriertes System eines rationellen Material- und Informationsflusses. Es bietet uns und den Zulieferfirmen die Möglichkeit zu einem umfassenden Datenaustausch. So haben wir 1985 die Datenfernübertragung bereits zur Übermittlung von Abruf-, Liefer-, Rechnungs- und Zahlungsdaten eingesetzt. Wir sind davon überzeugt, daß sich dauerhafte

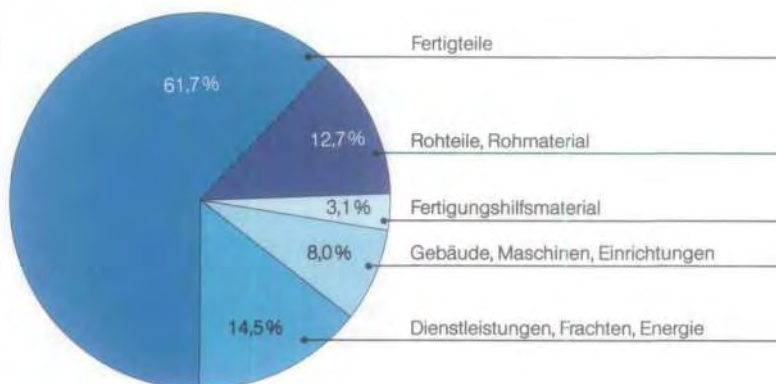
Rationalisierungserfolge für alle Beteiligten nur durch gemeinsame, abgestimmte Optimierungsaktivitäten erzielen lassen. Entsprechend unserem logistischen Konzept orientieren wir uns bei der Dimensionierung und Strukturierung der Fertigungsmateriallager in unseren Werken deshalb an der langfristigen Bedarfsentwicklung.

Zahlreiche Neuanläufe und Projekteinsätze im Pkw- und im Nutzfahrzeugbereich stellten an unsere Zulieferer hohe Anforderungen. Alle Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen haben ein unverändert hohes Qualitätsniveau und außergewöhnliche Leistungsbereitschaft sowie Flexibilität bewiesen; dafür möchten wir uns auch an dieser Stelle bedanken.

### Beitrag zur Stabilisierung und Stärkung der Konjunktur

Mit unseren Entscheidungen und Planungen bei der Vergabe von Aufträgen wollen wir, wie in den Jahren zuvor, auch zur Stabilisierung und Stärkung der konjunkturellen Entwicklung beitragen. Angesichts der schwierigen Situation in der deutschen Bauindustrie haben wir daher in unserer mittelfristigen Planung vorgesehene Investitionsaufträge in das Jahr 1985 vorge-

**Einkaufsvolumen  
im Konzern  
über 31 Mrd. DM  
im Jahre 1985**







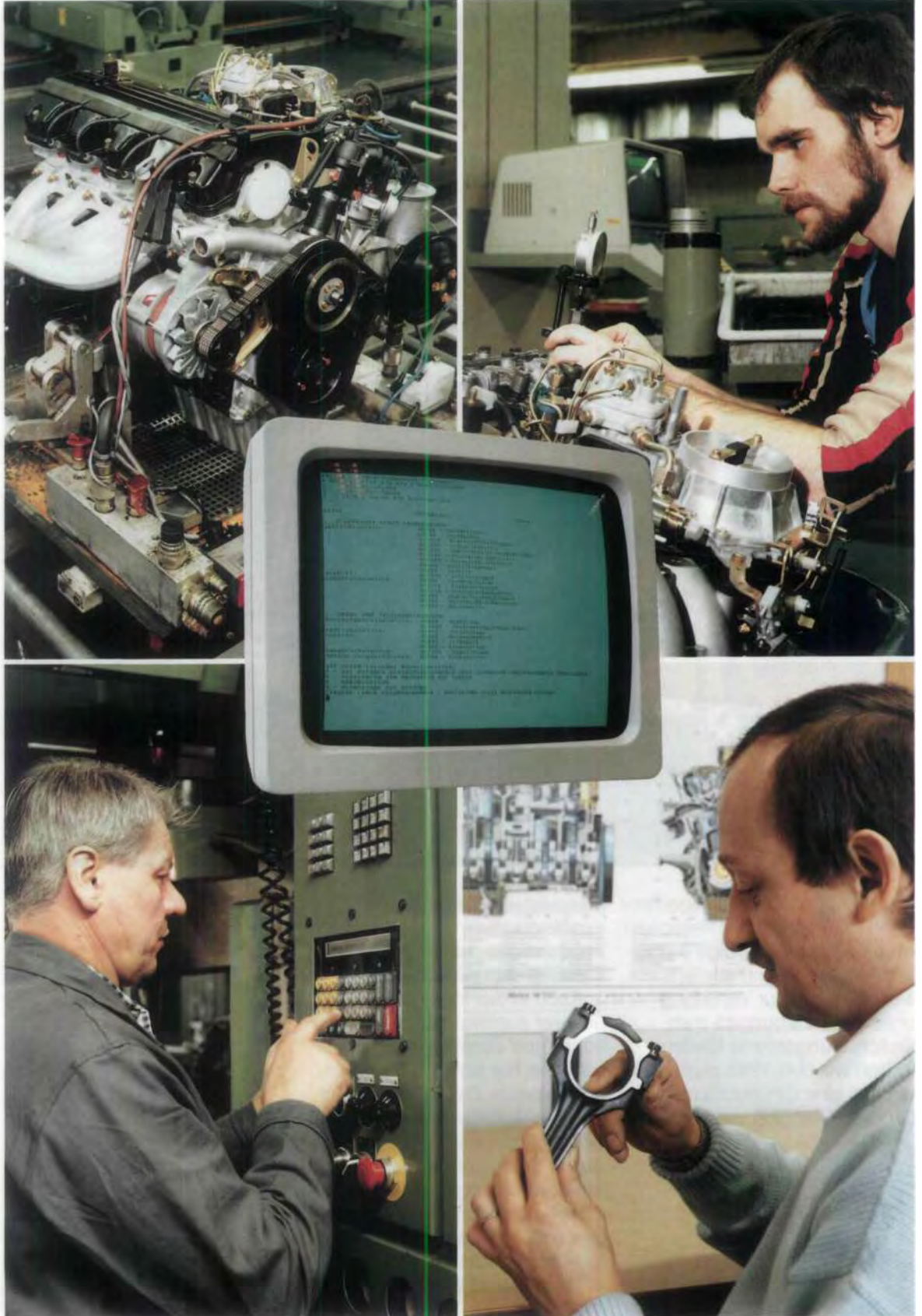
Modernste Transport- und Lager-  
technik auch bei  
unseren ausländi-  
schen Tochtergesell-  
schaften - hier bei  
der Mercedes-Benz  
do Brasil.

zogen. Auch unser Engagement für strukturschwache Regionen und förderungswürdige Institutionen wurde kontinuierlich weitergeführt. Zur Vertiefung unserer Beziehungen zum Beschaffungsmarkt Berlin haben wir dort 1985 zum zweiten Mal eine Einkaufstagung der Daimler-Benz AG veranstaltet.

**Materialwirtschaft der ausländischen Produktions- und Beteiligungsgesellschaften**

Auch in der Materialwirtschaft unserer ausländischen Produktions- und Beteiligungsgesellschaften hat sich 1985 die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Zulieferunternehmen bewährt. Insgesamt ließen sich durch umfassende Aktivitäten auf den jeweiligen nationalen Beschaffungsmärkten sowie durch den Einsatz moderner Informationssysteme Fortschritte in Technik und Wirtschaftlichkeit realisieren.

Rechnergestütztes  
sog. Expertensystem  
im Motorenprüffeld  
des Werks Untertürk-  
heim: bei Fehlfunk-  
tionen an Motoren  
können aus einer  
Vielzahl möglicher  
Ursachen schnell  
eindeutige Diagno-  
sen gestellt werden.





# Produktion

Fortschrittliche Technik, hohe Qualität und ein den individuellen Wünschen der Kunden entsprechendes Fahrzeugprogramm sind Voraussetzungen für einen dauerhaften Unternehmenserfolg. Für den Produktionsbereich erfordert dies den Einsatz moderner, innovativer Fertigungstechniken sowie flexibler Anlagen. Sie entlasten die Mitarbeiter und kommen so der Qualität ihrer Arbeit zugute. Anlagenflexibilität sichert uns zugleich die schnelle Anpassung an Veränderungen in der Nachfrage. Bei der Planung und Gestaltung der Anlagen für die Kompakt- und Mittlere Klasse hatten wir uns auch deshalb für typ- und stückzahlflexible Fertigungsmittel entschieden. Im Berichtsjahr ist die Fertigung der Kompaktklasse verstärkt im Werk Bremen konzentriert worden; hierdurch haben wir in Sindelfingen dringend benötigte Kapazitäten für die Mittlere Mercedes-Klasse bereitstellen können.

## **Pkw-Werke: Deutliche Steigerung der Produktion**

Unsere Aktivitäten in den Pkw-Werken waren 1985 bestimmt durch die bisher höchste Produktion. Gleichzeitig waren zahlreiche Neuanläufe, vor allem in den Werken Sindelfingen und Untertürkheim, zu bewältigen. Im Werk Bremen haben wir die Vorbereitungen für den Serienanlauf unserer neuen T-Modelle erfolgreich abgeschlossen, und zwar bei erheblicher Steigerung der Produktion in der Kompaktklasse. Allein von der Sportversion 190 E 2.3-16 wurden bisher über 13.000 Fahrzeuge hergestellt. Im Werk Sindelfingen rollte das letzte Fahrzeug der bisherigen Mittelklasse W 123 vom Band. Im Werk Untertürkheim stellten wir im Dezember den zehnmillionsten Pkw-Motor seit Beginn der Serienfertigung im Jahre 1946 her.

## **Zahlreiche Produktions- anläufe in den Nutzfahrzeugwerken**

Auch in unseren Nutzfahrzeugwerken hatten wir 1985 eine große Anzahl von Neuanläufen und Programmweiterungen durchzuführen.

Für die leichten Lkw aus Wörth haben wir unser Produktionsprogramm um neue Motoren und zusätzliche Sonderausstattungen ergänzt. Die neuen Typen 1644 S und 1635 S komplettieren unser breites Angebot an schweren Fernlastwagen. Die Fertigung von Kunststoffteilen in Wörth für den Pkw-Bereich wurde mit dem Anlauf der neuen Mittleren Mercedes-Klasse erheblich ausgeweitet. Im Werk Düsseldorf haben wir nach eingehender

Erprobung ein neues Lackierverfahren in die Transporterfertigung übernommen, das deutliche Verbesserungen beim Korrosionsschutz und der Oberflächenqualität bringt. Gleichzeitig wurden die Emissionen vermindert und so die Umwelt entlastet. Im Werk Mannheim konnte 1985 marktbedingt die Fertigung vollständig montierter Busse gesteigert werden; auch hier gab es eine Vielzahl von Anläufen neuer Modelle. Im Februar 1986 lief der 25.000ste Reiseomnibus der Baureihe O 303 vom Montageband.

## **Hohe Investitionen in unseren Werken**

In unseren Werken haben wir erhebliche Mittel zur Optimierung des Materialflusses, zur Erneuerung des Maschinenparks und in die ergonomische Gestaltung von Arbeitsplätzen investiert. Mit diesen Maßnahmen erreichen wir eine weitere Verbesserung der Produktqualität sowie höhere Zuverlässigkeit in der Belieferung der Montagewerke; dadurch lassen sich kostenintensive Zwischenlager verkleinern.

Die zur Fertigung der neuen 6- und 8-Zylinder-Motoren im Werk Untertürkheim installierten Maschinen und Anlagen bieten einen hohen Grad an Produktivität und Typenflexibilität. Im Werk Gaggenau wurden Einrichtungen für neue Aggregate installiert sowie Maßnahmen im Energie- und Umweltsektor - z. B. Umstellung der Entlackung auf das umweltschonende Wasserhochdruckverfahren - durchgeführt. Im Zulieferwerk Hamburg konnte 1985

Mit Hilfe von sog. Kraftmanipulatoren werden die Fahrersitze in der Lkw-Montage des Werks Würth mühelos eingebaut – Anwendung arbeitswissenschaftlicher Erkenntnisse in der Praxis.



**Produktionswerke im Inland**

	<b>Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte</b>
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw, Zentrales Ersatzteillager für Pkw
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede
Bremen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen
Mannheim	Fertigung von Nfz- und Industriemotoren, Karosserie- und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei
Würth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac, Fertigung von Nfz-Getrieben und Außenplanetenachsen
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nfz
Kassel	Fertigung von Nfz-Achsen
Berlin-Marienfelde	Teilefertigung für Pkw- und Nfz-Motoren, Fertigung von Kleinaggregaten und Herstellung von Nfz-Motoren
Hamburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nfz

die Neuordnung der Produktion und des Materialflusses mit der Fertigstellung eines Zentrallagers und der Erweiterung des Werksgeländes abgeschlossen werden.

Im Werk Kassel haben wir flexible Transferstraßen zur Produktion von Achsschenkeln und Radnaben in Betrieb genommen. Mit diesen Anlagen, die mit hochmoderner CNC-Technik, maschinenintegrierten Meß- und Kontrollsystemen sowie automatischen Verkettungseinrichtungen arbeiten, können wir den Maschinenpark besser nutzen und zugleich Zwischenlager abbauen. In Berlin wurde ein breit einsetzbarer Meßroboter installiert, der die Fertigungsqualität der Transferstraßen für Öl- und Wasserpumpen unserer neuen Pkw-Motoren überwacht und sichert. Im Werk Bad Homburg liefen 1985 die neuen Fertigungseinrichtungen für Kipphebel der Motoren-Baureihe M 103 sowie Ventilstößel der Dieselmotoren OM 601 bis 603 an. Durch die neu in Betrieb gegangene Abwasseraufbereitung für Galvanik und Härterei konnten wir die Umweltbelastungen erheblich reduzieren.

**Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter weiter verbessert**

Bei der Einrichtung von Arbeitsplätzen legen wir die neuesten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde. Um physische Belastungen am Arbeitsplatz so weit wie möglich zu vermeiden, setzen wir zunehmend technische Hilfen ein. So werden im Preßwerk und im Rohbau in erheblichem Umfang großflächige Karosserie-Blechteile mit Handhabungsgeräten in die taktgebundenen Stationen eingelegt. In der Lkw-Montage im Werk Würth sorgen Kraftmanipulatoren für einen



müheleosen Einbau der Sitze. Unsere neuen Montagesysteme bieten ein vielfältiges Angebot nicht-taktgebundener Gruppenarbeitsplätze, in denen die Arbeitsumfänge abwechslungsreich gestaltet werden können.

Eine wesentliche Voraussetzung für den raschen Einsatz und die erfolgreiche Anwendung neuester Fertigungsmethoden besteht in einer frühen und umfassenden Schulung der Mitarbeiter. So werden z. B. im Werk Sindelfingen schon lange vor dem Serienanlauf die Mitarbeiter der einzelnen Fertigungsbereiche an speziell hierfür eingerichteten Schulungsplätzen mit ihren künftigen Aufgaben und Arbeitsmitteln vertraut gemacht.

### **Elektronische Datenverarbeitung steigert Qualität und Flexibilität in der Fertigung**

Die elektronische Datenverarbeitung gewinnt in weiten Bereichen der Planung und Fertigung immer stärker an Bedeutung. Mit Hilfe der rechnergestützten Konstruktion unserer Produkte und Betriebsmittel streben wir einen durchgängigen Datenfluß von der Konstruktion bis zur Fertigung an. Damit kann gleichzeitig die Überwachung der Qualität unterstützt werden. Vielfach dienen bereits durch Rechner erzeugte Daten in automatischen Meßanlagen als Sollvorgabe bei der Funktions- und Qualitätskontrolle. Bei weit in die Zukunft reichenden Investitionen erweist sich für komplexe Fertigungseinrichtungen und -abläufe die rechnergestützte Simulation der

Arbeitsvorgänge als wertvolles Instrument, um Kapazität und Flexibilität zu optimieren und um Planungsvarianten schnell und sicher verfügbar zu haben. Im Motorenprüffeld des Werkes Untertürkheim wurde erstmals ein rechnergestütztes sog. Expertensystem unter Produktionsbedingungen erprobt. Bei Fehlfunktionen an den Motoren lassen sich damit aus der Vielzahl möglicher Ursachen schnell eindeutige Diagnosen stellen.



**Maßgenauigkeit ist ein Gütezeichen bei der Fertigung von Mercedes-Benz-Omnibussen. Im Bild: Besäumanlage für Omnibus-Unterbauten im Werk Mannheim.**

Werk Mannheim: Genauigkeit und Sorgfalt sind bei der Montage von Gießkernen gefordert; sie erfolgt nicht mehr in hochgradiger Arbeitsteilung und starr taktgebunden, sondern ganzheitlich bis hin zur Prüfung an voneinander unabhängigen Arbeitsplätzen.



Durch den Einsatz innovativer Fertigungsverfahren, insbesondere der Laser- und Sensortechnik, können wir unsere variantenreiche Teile- und Aggregatefertigung noch flexibler gestalten. Frei programmierbare Laser-Schneid-Pressen ermöglichen die Produktion verschiedener Stanzteile ohne die zeit- und kostenintensive Herstellung von Werkzeugen. Insbesondere bei Teilen mit kleinen Losgrößen und komplizierten Konturen stellt das Laserschneiden eine wirtschaftliche Alternative zum herkömmlichen Stanzen dar.

### **Umweltschutz und Energieeinsparung in der Fertigung**

Im Berichtsjahr haben wir in allen unseren Werken die Maßnahmen zur Umweltschonung und Energieeinsparung weitergeführt. Im Werk Mannheim konnten wir mit der Umstellung auf öffentliche Fernwärme das eigene Heizkraftwerk stilllegen und so die Emission von Schadstoffen deutlich vermindern. Die Leitwarten-Technik verringert in den Werken Spitzenlasten im Stromhaushalt und schaltet überflüssige Energieverbraucher in Fertigungspausen automatisch ab. Bei Um- und Neubauten legen wir besonderen Wert auf eine umfassende Wärmedämmung.

### **Planungen für unsere ausländischen Produktionsgesellschaften**

Bei unseren ausländischen Produktionsgesellschaften streben wir einen verstärkten Fertigungsverbund an. Die Planung der hierfür erforderlichen Produktionsanlagen erfolgte in intensivem Erfahrungsaustausch mit unserem zentralen Planungs- und Produktionsbereich; so wird sichergestellt, daß vorhandenes Know-how für Inlandswerke und Auslandswerke gleichermaßen genutzt werden kann.

In Südafrika, Thailand, Indonesien und Malaysia wird ab Anfang 1986 auch die neue Mittlere Mercedes-Klasse montiert. Bei unserer Beteiligungsgesellschaft OTOMARSAN in der Türkei wurde die Fertigung des Luxus-Reisebusses O 302 S mit V-Motor eingerichtet; in Akşaray wurden für die Lkw- und Motorenmontage neue Werksanlagen erstellt. Ebenfalls in neuen Anlagen wird im zweiten Halbjahr 1986 bei Bajaj-Tempo in Indore/Indien die Fertigung des Transporters T 1 aufgenommen. An unsere amerikanische Tochtergesellschaft Freightliner liefern wir aus den Werken Wörth und Mannheim in wachsendem Umfang Teilesätze für Stahlfahrerhäuser und Sondermotoren.



## Vertrieb

Im Jahre 1985 haben wir bei Personenwagen, aber auch bei Nutzfahrzeugen unsere Marktposition im In- und Ausland weiter gefestigt. Besonders erfreulich waren unsere Marktanteilsgewinne auf dem hart umkämpften westeuropäischen Lkw-Markt; gegen verstärkte japanische Konkurrenz konnten wir unseren Absatz von Transportern steigern. Unser umfassendes Leistungsangebot in Beratung, Wartung und Reparatur haben wir weiter ausgebaut und die Voraussetzungen für eine noch schnellere und reibungslose Ersatzteilversorgung geschaffen.

### Neuvorstellungen zur IAA 1985

Die Vertriebsorganisation hat im Berichtsjahr die neue Mittlere Mercedes-Klasse auf allen Auslandsmärkten erfolgreich eingeführt. Viel Beachtung fand die Präsentation unserer erweiterten Fahrzeugprogramme auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Die Angebotspalette von Mercedes-Benz-Pkw und -Nutzfahrzeugen zeigte noch nie zuvor eine solche Vollständigkeit und Geschlossenheit.

### Umfassendes Angebot an schadstoffarmen Mercedes-Benz-Personenwagen

Durch unser klares Abgasreinigungs-Konzept für Personenwagen und eine ebenso umfassende wie detaillierte Beratung über unser vielfältiges Angebot an schadstoffarmen Mercedes-Pkw konnten wir unseren Kunden für ihre Kaufentscheidungen frühzeitig die notwendige Sicherheit geben. Un-

sere Verkäufer wurden in intensiven Schulungen sorgfältig auf das Thema „Auto und Umwelt“ vorbereitet. So konnten wir wesentlich zur Erhöhung der Nachfrage nach diesen Fahrzeugen beitragen.

### Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge mit fortschrittlichen Informationstechniken

Im Nutzfahrzeuggeschäft tritt das Leistungsangebot in seiner Gesamtheit immer mehr in den Vordergrund. Wirtschaftlichkeitsrechnungen machen deutlich, daß von den Kosten, die durch Anschaffung und Betrieb eines Nutzfahrzeugs entstehen, nur etwa 15 % auf den Kaufpreis, aber 85 % auf die Folgekosten entfallen. Diese Tatsache und unsere jahrelangen Erfahrungen in Kundenberatung und -betreuung bildeten die Grundlage



Die Besucherzahl auf der IAA 1985 spiegelt die ungebrochene Faszination wider, die das Automobil ausstrahlt. Stets im Blickfeld: der Mercedes-Stand mit seinem attraktiven Fahrzeugangebot.

für die Entwicklung von speziellen Informationssystemen. Mit EDV-Programmen führen wir für unsere Kunden Wirtschaftlichkeitsrechnungen sowie Tourenplanungen durch und machen Vorschläge für optimale Service- und Ersatzteilstrategien im Fuhrpark. Das Transportberatungssystem „Mercedes-Benz-Assistent“, das wir anlässlich der IAA vorgestellt haben, dient der umfassenden Planung, Steuerung und Auswertung des gesamten Transportablaufs. Es bietet dem Kunden die für ihn unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten jeweils optimale Lösung.

#### **Auch im Gebrauchtwagen-geschäft ein komplettes Betreuungsangebot**

In unserer gesamten Vertriebsorganisation wurde in Verbindung mit dem Neuwagenverkauf auch das Gebrauchtwagengeschäft weiter ausgebaut. Voraussetzung für einen zügigen Verkauf der Fahrzeuge ist neben ihrem einwandfreien technischen und optischen Zustand eine ansprechende Präsentation und Kundenberatung. Mit unserer Initiative „Gebrauchtfahrzeug - Wertversprechen“, das die sachkundige Beratung, fachmännische Wartung und Reparatur sowie eine umfassende Betreuung auch nach dem Kauf umfaßt, wollen wir das Verkaufsgeschäft verstärkt fördern. In der Niederlassung Koblenz haben wir mit der Eröffnung des Nutzfahrzeug-Centers Mittelrhein einen regionalen Schwerpunkt des Gebrauchtwagengeschäfts für Nutzfahrzeuge geschaffen.

#### **Kundendienst- und Schulungsprogramm erheblich erweitert**

Der kontinuierliche Ausbau des Kundendienstnetzes wurde auch 1985 konsequent weitergeführt. Durch ein engmaschiges Netz von Betreuungsstützpunkten und ein erweitertes Angebot von Serviceleistungen - wie Samstagsdiensten, Not- und Pannendiensten rund um die Uhr - wollen wir den Kundenwünschen im Service noch mehr entgegenkommen. Darüber hinaus wurde der notwendige technische Wartungsumfang bei unseren Pkw und Nutzfahrzeugen z.T. erheblich reduziert und die Fehlerdiagnose weiter vereinfacht.

Nur mit qualifizierten Mitarbeitern, die ständig geschult werden, kann unsere weltweite Verkaufs- und Serviceorganisation erfolgreich arbeiten. Deshalb haben wir unsere Tochtergesellschaften und Generalvertretungen bei der Auswahl geeigneter Trainer sowie beim Aufbau von Trainingszentren und bei Neugründungen von Schulungsstätten in Thailand, Pakistan und Indien unterstützt. Im In- und Ausland verfügen wir nunmehr über 48 Schulungsstätten, in denen 1985 insgesamt über 48.000 Mitarbeiter unterrichtet wurden.

#### **Absatzfinanzierung als verkaufsförderndes Instrument**

Das Absatzfinanzierungsgeschäft in der Schweiz haben wir im Herbst 1985 durch die neue Mercedes-Benz Credit AG, Zürich, erweitert. Bei der Mercedes-Benz Credit Corporation in den USA, der italienischen Merfina S.p.A, der Mercedes-Benz Finance Belgium S.A. sowie bei der Mercedes-Benz Finance in Frankreich hat sich im Berichtsjahr die positive Geschäftsentwicklung weiter fortgesetzt. Die Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart, hat 1985 ihre Miet- und Fahrzeug Umsätze um 13 % auf 406 Mill. DM erneut steigern können. Insgesamt wurden 9.392 (i.V. 7.944) Verträge abgeschlossen; dies entspricht einem Investment von 371 (LV. 280) Mill. DM. Der Pkw-Anteil am Leasing-Neugeschäft beträgt 72 (i. V. 73) %.

#### **Neue Vertriebsaktivitäten in Asien**

Um im Vertrieb den länderspezifischen Erfordernissen noch besser entsprechen zu können, haben wir im Januar 1986 die Mercedes-Benz Japan gegründet. Die Gesellschaft wird im Laufe des Jahres wesentliche Funktionen unseres bisherigen Generalvertreters Western Automobile übernehmen.

Hervorzuheben sind auch die Eröffnung der neuen Verkaufsräume mit angeschlossener Werkstatt in Singapur sowie die erfolgreiche Einführung neuer Nutzfahrzeugmodelle in Indonesien. In der Volksrepublik China konnten wir im Berichtsjahr 830 Pkw sowie 580 Nfz verkaufen. Zur weiteren Intensivierung unseres Geschäfts in diesem interessanten Markt sowie zur Realisierung unserer langfristigen Zielsetzung haben wir unseren Stützpunkt in Peking ausgebaut.



### Ersatzteilservice weiter optimiert

Zur umfassenden und erfolgreichen Betreuung der Mercedes-Benz-Kunden gehört eine reibungslose und schnelle Ersatzteilversorgung. Durch die geplante Erweiterung und Verbesserung unseres Produktprogramms werden sich die gegenwärtig 270.000 Ersatzteilpositionen bis 1990 auf etwa 450.000 erhöhen. Wir werden deshalb im Inland neben den zentralen Ersatzteillagern in Sindelfingen für Pkw und Wörth für Nutzfahrzeuge fünf regionale Versorgungslager errichten, die bisherige Großhandelsfunktionen der Niederlassungen übernehmen.

Das bereits seit über drei Jahren in Betrieb befindliche Pilotprojekt in Hannover, das 21 Niederlassungsbetriebe und mehr als 200 Vertragspartner versorgt, ermöglichte 1985 eine höhere Wirtschaftlichkeit bei weiter verbessertem Servicegrad. Mitte 1986 wird das zweite regionale Versorgungslager in Pulheim-Brauweiler, in der Nähe von Köln, in Betrieb genommen, in dem auf rd. 26.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche über 70.000 Ersatzteilpositionen bevorratet werden können. Von dort aus werden 16 Niederlassungen mit 180 angeschlossenen Betrieben von Vertragspartnern mit Original-Mercedes-Benz-Ersatzteilen versorgt. Auf dem US-amerikanischen Markt wurde die Ersatzteilversorgung für alle Mercedes-Benz-Pkw durch ein neues Lager in Baltimore/Maryland weiter verbessert.

### Weltweite Betreuung - Leistungen für die Zukunft

Unsere Verkaufs- und Serviceorganisation haben wir an die sich rasch ändernden und von Land zu Land stark unterschiedlichen Marktentwicklungen angepaßt. Daimler-Benz ist heute in über 170 Ländern vertreten. Insgesamt stehen zur Betreuung der Mercedes-Benz-Personenwagen und -Nutzfahrzeuge weltweit 5.900 Verkaufs- und Servicestützpunkte zur Verfügung. Für die Betreuung unserer Kunden in aller Welt sind über 125.000 Mitarbeiter eingesetzt, ein Team mit großer Erfahrung, Einsatzbereitschaft und Flexibilität. In unserer Vertriebsorganisation finden pro Jahr mehr als 50 Millionen direkte Kundenkontakte statt, täglich über eine Viertelmillion.



Das 1985 fertiggestellte Konzept eines neuen Erscheinungsbilds für die Mercedes-Benz-Vertriebsorganisation konnte an einem Musterbetrieb realisiert werden. Dieses weitgehend einheitliche Programm wollen wir in den kommenden Jahren in der gesamten Vertriebsorganisation, in der Verwaltung und in den Werken weltweit einführen.






**Inland**

Hauptverwaltung	
Forschung und Entwicklung	
Produktionswerke	11
Verkaufs- und Servicestützpunkte	1.146
Niederlassungen	96
Großvertreter	28
Vertreter	440
Vertragswerkstätten	582

**Ausland**

Produktionswerke	18
Montagerwerke	25
Lizenznehmer	6
Verkaufs- und Servicestützpunkte	4.783
Vertriebsgesellschaften	23
Niederlassungen	440
Generalvertreter	121
Interessenvertreter	38
Vertragshändler/Agenten	3.463
Vertragswerkstätten	698



-  Produktion
-  Montage
-  Vertrieb
-  Freightliner
-  Lizenznehmer





Ein wichtiges Ziel unserer Personalpolitik ist es, auch für ältere Mitarbeiter geeignete Arbeitsplätze zu schaffen.





# Personalwesen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Personalarbeit war 1985 die Umsetzung der tariflichen Regelungen zur Arbeitszeitverkürzung und der Abschluß von entsprechenden Betriebsvereinbarungen. Aufgrund der zum 1. April 1985 mit unseren Betriebsräten vereinbarten Arbeitszeiten gilt die Mehrzahl der Mitarbeiter in der Daimler-Benz AG eine individuelle wöchentliche Arbeitszeit von 38,5 Stunden. Alle Führungskräfte sowie eine Reihe weiterer Mitarbeiter arbeiten wie bisher 40 Stunden. Eine entsprechende Zahl von Mitarbeitern - vor allem solche, die eine weiter verkürzte Arbeitszeit wünschen - arbeitet 37 Stunden pro Woche. Unverändert bleibt die Betriebsnutzungszeit: sie liegt nach wie vor bei 8 Stunden pro Schicht. Dadurch ist es möglich, eine gleichbleibende Kapazitätsnutzung der kapitalintensiven Anlagen sicherzustellen. Durch die damit vereinbarte Entkopplung von Betriebsnutzungs- und individueller Arbeitszeit konnten die Voraussetzungen für einen flexiblen und gleichzeitig an den Belangen der Mitarbeiter orientierten Zeitausgleich verbessert werden. Für die Mitarbeiter in der Produktion erfolgt dieser Zeitausgleich grundsätzlich durch Freischichten. Soweit besondere Vereinbarungen bestehen, können die Mitarbeiter im Rahmen des erweiterten Gleitzeitensystems ihren Zeitausgleich selbst bestimmen. Mit der Planung von Freischichten ist in den Werken der Daimler-Benz AG personalpolitisches Neuland betreten worden. Dieses Konzept hat sich insgesamt bewährt.

## **Vorruhestandsregelung in großem Umfang angenommen**

Die bereits Ende 1984 abgeschlossene und ab Januar 1985 wirksame Betriebsvereinbarung „Vorruhestand“ wurde von unseren Mitarbeitern in großem Umfang angenommen: Insgesamt sind bis zum Ende des Berichtsjahrs 2.316 Mitarbeiter in den Vorruhestand übergewechselt; weitere Vorruhestandsverträge wurden mit Austrittsdatum 1986 abgeschlossen. Damit ging von dieser Regelung eine deutliche arbeitsmarktpolitische Wirkung aus, denn rd. 78 % der durch Vorruhestand freigewordenen Arbeitsplätze konnten durch Arbeitslose oder Auszubildende mit Berufsabschluß, die bisher noch keine Stelle gefunden hatten, wiederbesetzt werden.

## **Lohn- und Gehaltserhöhungen um 2 %**

Neben den Regelungen zur Arbeitszeit trat am 1. April 1985 eine tariflich vereinbarte Erhöhung der Löhne und Gehälter um 2 % in Kraft, die bereits 1984 festgelegt worden war. Im Jahre 1985 hat es in der Metallindustrie keine neuen Tarifabschlüsse gegeben. Dagegen wurden im Berichtsjahr im Bereich Kraftfahrzeughandel und -gewerbe, dem unsere Niederlassungen angehören, Tarifverhandlungen zur Arbeitszeitverkürzung geführt und teilweise abgeschlossen.

## **Konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat**

Schwerpunkte der Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat auf Unternehmensebene und den Betriebsräten auf lokaler Ebene lagen im Jahre 1985 auf der betrieblichen Umsetzung der tariflich vereinbarten Arbeitszeitregelungen. Hierzu wurden jeweils in den Werken Betriebsvereinbarungen getroffen, die es im vorgegebenen tariflichen Rahmen auch zulassen, werkspezifische Erfordernisse zu berücksichtigen. Daneben konnten mit dem Gesamtbetriebsrat Betriebsvereinbarungen über „Pilotprojekte zur Intensivierung der Weiterbildung im Arbeiterbereich“ und zu „Werkstattkreisen“ abgeschlossen werden. Die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit war von dem Willen geprägt, zukunftsweisende Regelungen zu erzielen, die den Interessen der Mitarbeiter und des Unternehmens ausgewogen gerecht werden.

## **Qualifizierung der Mitarbeiter für neue Technologien**

Der Frage, wie die Qualifikation der Mitarbeiter angesichts der Einführung neuer Technologien langfristig erhalten und verbessert werden kann, kommt Unternehmens- wie auch gesellschaftspolitisch große Bedeutung zu. Neue Technologien erfordern gerade auch im Arbeiterbereich zusätzliches Wissen und Kenntnisse, die häufig über die einmal in der Ausbildung erworbenen Qualifikationen hinausgehen. Deshalb wollen wir die Mitarbeiter rechtzeitig auf neue und veränderte Entwicklungen vorbereiten. Eng hiermit verknüpft ist die stärkere Beteiligung der Mitarbeiter an betrieblichen Problemen und Fragestellungen. Im Rahmen orga-

nisierter betrieblicher Gesprächsrunden interessierter Mitarbeiter über ausgewählte Themenfelder - sog. Werkstattkreise - können wesentliche Beiträge zur Verbesserung der Qualität, des Arbeitsablaufs, der Arbeitsgestaltung und der Arbeitssicherheit geleistet werden.

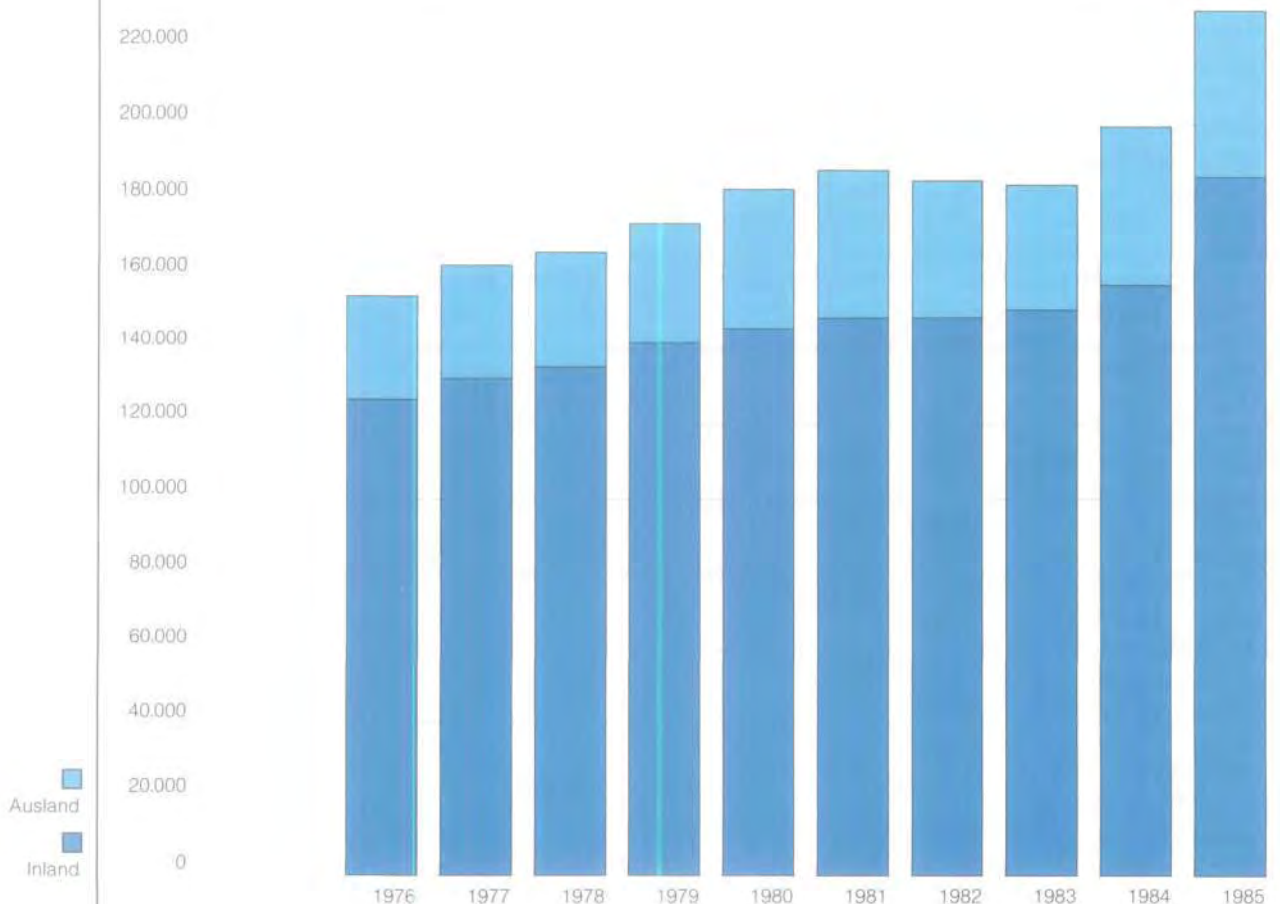
**Mehr Mitarbeiter im Konzern und in der AG**

Die Zahl der Beschäftigten stieg 1985 im Konzern von 199.872 auf 231.077. Der deutliche Anstieg ist insbesondere darauf zurückzuführen, daß nach der vollständigen Übernahme der MTU und der Mehr-

heitsbeteiligung an Dornier im Jahre 1985 deren Belegschaften erstmals in den Konzern einbezogen wurden.

**Mitarbeiter**

(am Jahresende)	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>	<b>199.872</b>	<b>231.077</b>
Inland	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652
Ausland	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.425
<b>Daimler-Benz AG</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>157.249</b>	<b>161.518</b>
davon: Arbeiter	90.075	93.461	94.420	98.708	100.777	102.388	101.819	103.342	108.905	112.125
Angestellte	30.911	32.219	33.190	35.029	36.753	37.713	38.102	38.435	39.210	40.022
Auszubildende	5.666	6.127	6.827	7.664	8.002	8.260	8.490	8.824	9.134	9.371
Hauptverwaltung	5.194	5.458	5.762	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628
Forschung u. Entwicklung	7.271	7.756	8.225	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442
Produktionswerke	99.494	103.436	104.723	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846
Niederlassungen	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602





In der Daimler-Benz AG erhöhte sich die Mitarbeiterzahl um 4.269 auf 161.518. Die Einstellungen - überwiegend für den Pkw-Bereich, die Entwicklung und die Hauptverwaltung - sind auf die erhöhte Pkw-Produktion, zusätzliche Aufgaben sowie auf die Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung zurückzuführen.

Wegen der weiterhin schwierigen Situation im Nutzfahrzeugbereich traten auch im vergangenen Jahr in den davon betroffenen Werken Beschäftigungsprobleme auf. Insbesondere mit dem seit Jahren bewährten beschäftigungssichernden Instrument der Abordnungen konnte auch 1985 ein Ausgleich geschaffen werden. Im Jahresdurchschnitt waren 327 Mitarbeiter aus den Nutzfahrzeugwerken befristet in den Pkw-Werken eingesetzt.

#### Mehr Ausbildungsplätze

Nahezu 2.900 Jugendliche konnten im vergangenen Jahr eine Berufsausbildung in der Daimler-Benz AG beginnen. Diese Zahl liegt deutlich über den mittelfristigen Planungen; damit wollen wir zur Verbesserung der weiterhin schwierigen Situation für Berufsanfänger beitragen.

#### Mitarbeiterstruktur im Inland wenig verändert

Von den zum Jahresende 1985 in der Daimler-Benz AG beschäftigten 161.518 Mitarbeitern waren 112.125 Arbeiter, 40.022 Angestellte und 9.371 Auszubildende und Praktikanten. Die Zahl der ausländischen Mitarbeiter hat sich mit 27.193 kaum verändert. Der Anteil der Frauen an der Gesamtzahl der Beschäftigten lag bei 11,8 %. Im Berichtsjahr ging das Durchschnittsalter von 39,0 auf 38,6 Jahre zurück, die durchschnitt-



Die Mitarbeiter stärker an betrieblichen Problemen und Fragestellungen beteiligen: dies ist eine der Zielsetzungen von Werkstattkreisen.

liche Betriebszugehörigkeit sank von 12,5 auf 12,3 Jahre. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, daß in den letzten Jahren eine große Zahl jüngerer Mitarbeiter eingestellt wurde, während besonders viele ältere Mitarbeiter im Rahmen der Vorruhestandsregelung ausgeschieden sind. 18.455 Mitarbeiter sind mehr als 25 Jahre bei Daimler-Benz beschäftigt. Im Berichtsjahr wurden 2.324 Mitarbeiter für 25jährige, 171 Mitarbeiter für 40jährige und 2 Mitarbeiter für 50jährige Betriebszugehörigkeit geehrt.

Ende 1985 waren in der Daimler-Benz AG 7.359 Schwerbehinderte beschäftigt. Darüber hinaus konnten Aufträge in Höhe von rd. 12,7 Mill DM an Behindertenwerkstätten vergeben werden.

#### Personalaufwand und betriebliche Leistungen 1985 erhöht

Die Struktur der Personalaufwendungen der Daimler-Benz AG zeigt die nachstehende Tabelle. Der Anteil des Personalaufwands ohne Altersversorgung an der Gesamtleistung beträgt 25,8 (i.V. 26,6) %; Löhne, Gehälter und soziale Abgaben sind um 13,2 % auf 9,7 Mrd. DM gestiegen.

Die Sozialversicherungsbeiträge für Renten-, Arbeitslosen- und Krankenversicherung lagen 1985 aufgrund erhöhter Beitragsbemessungsgrenzen und zum Teil angehobener Beitragsätze insgesamt erneut über dem Vorjahresniveau. In den Selbstverwaltungsgremien der Sozialversicherungsträger haben auch im vergangenen Jahr viele Mitarbeiter der Daimler-Benz AG mitgewirkt.

Bei Weihnachtsgeld und Sondervergütung stieg der durchschnittliche Betrag 1985 pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) auf 3.232 DM, der Gesamtaufwand lag bei 494 Mill. DM.

**Struktur  
des Personal-  
aufwands  
Daimler-Benz AG**

Zur vermögenswirksamen Anlage erhielten die Mitarbeiter - entsprechend dem Tarifvertrag - 624 DM. Der durch das 4. Vermögensbildungsgesetz neu eröffnete Anlagerahmen von zusätzlich 312 DM konnte von den Mitarbeitern selbst ausgeschöpft werden. Hierzu wurde wie in den Vorjahren eine freiwillige Zuwendung von 156 DM gewährt. Als betriebliche Anlagemöglichkeit im Sinne des 4. Vermögensbildungsgesetzes ist den Mitarbeitern eine Daimler-Benz-Aktie oder eine Aktie der Mercedes-Automobil-Holding AG steuerlich begünstigt zu Vorkurskursen angeboten worden.

Insgesamt haben 83.588 Mitarbeiter Daimler-Benz-Belegschaftsaktien und 2.773 Mitarbeiter Mercedes-Automobil-Holding-Aktien erworben. Seit 1973 sind mehr als 578.000 Daimler-Benz-Aktien in Mitarbeiterbesitz übergegangen; hinzu kommen über 13.000 Aktien der Mercedes-Automobil-Holding AG. Von der gleichzeitig angebotenen Möglichkeit, dem Unternehmen ein Arbeitnehmerdarlehen in Höhe von 312 DM zu gewähren, haben im Berichtsjahr 13.114 Mitarbeiter Gebrauch gemacht.

Der Bau oder Kauf von Wohnungen und Eigenheimen durch die Mitarbeiter wurde mit Darlehen gefördert: für 1.816 Objekte sind rd. 43 Mill. DM bereitgestellt worden. Die Bedeutung dieser sozialen Leistung zeigt sich auch an der Höhe der Darlehenssumme von rd. 306 Mill. DM in den letzten zehn Jahren.

Die betriebliche Altersversorgung stellt das Kernstück der sozialen Leistungen bei Daimler-Benz dar. An 37.707 Pensionäre, Witwen und Kinder wurden im Berichtsjahr 187 Mill. DM für laufende Leistungen gezahlt. Gemäß dem Betriebsrentengesetz sind 5.300 dieser laufenden Leistungen mit einem Jahresmehraufwand von 2,6 Mill. DM angepaßt worden. Über 3.400 ausgeschiedene Mitarbeiter hatten Ende 1985 unverfallbare Anwartschaften auf betriebliche Altersversorgung (davon mehr als 58 % Ausländer). Durch einmalige Beihilfen wurden rd. 5.500 Mitarbeiter unterstützt. Zur Absicherung der künftigen Leistungen haben wir den Pensionsrückstellungen und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH 677 Mill. DM zugeführt.

Im Januar 1986 hat der Vorstand nach Verhandlungen mit dem Gesamtbetriebsrat beschlossen, anlässlich des 100jährigen Jubiläums an die Mitarbeiter ein Jubiläumsgeld zu zahlen. Unsere Mitarbeiter erhalten einen Grundbetrag von 1.000 DM und für je 5 volle Dienstjahre einen Zuschlag von 175 DM.

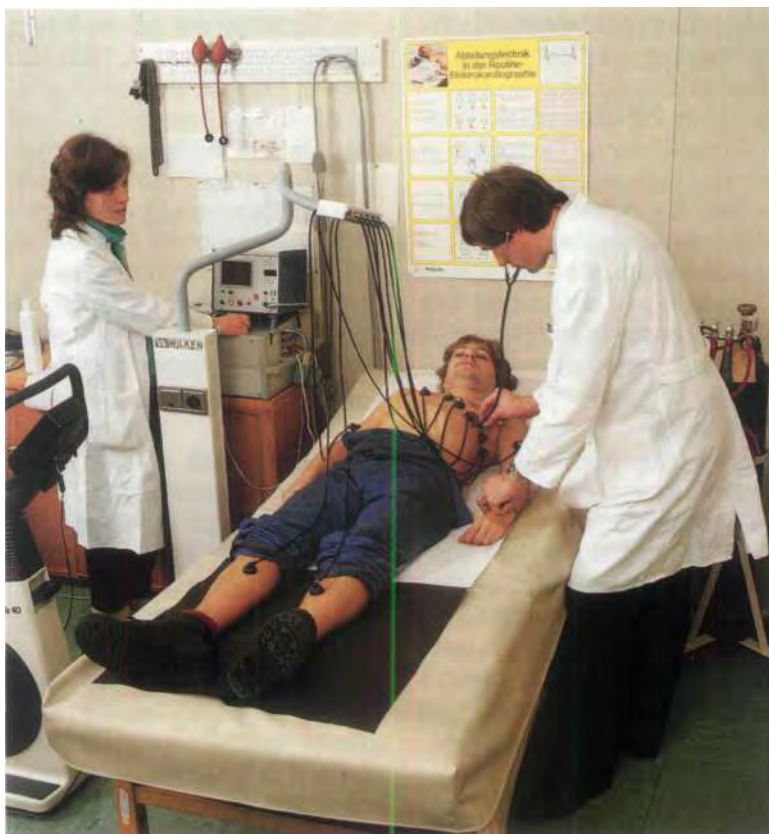
	1984		1985		Veränderung in %
	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
<b>Löhne und Gehälter (Basisaufwand)</b>	<b>4.697</b>	<b>100,0</b>	<b>5.270</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 12,2</b>
<b>Bezahlte Ausfallzeiten</b>	<b>1.860</b>	<b>39,6</b>	<b>2.140</b>	<b>40,6</b>	<b>+ 15,1</b>
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	786		851		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	384		417		
Feiertagsvergütung	196		293		
Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit	333		391		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	161		188		
<b>Sozialabgaben</b>	<b>1.182</b>	<b>25,1</b>	<b>1.329</b>	<b>25,2</b>	<b>+ 12,4</b>
Sozialversicherungsbeiträge	1.092		1.240		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	76		81		
Beiträge an den Pensionsversicherungsverein	14		8		
<b>Sonderzahlungen</b>	<b>553</b>	<b>11,8</b>	<b>606</b>	<b>11,5</b>	<b>+ 9,6</b>
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	447		494		
Vermögenswirksame Leistungen	106		112		
<b>Bildungsaufwand *)</b>	<b>263</b>	<b>5,6</b>	<b>285</b>	<b>5,4</b>	<b>+ 8,4</b>
<b>Soziale Dienste *)</b>	<b>196</b>	<b>4,2</b>	<b>218</b>	<b>4,1</b>	<b>+ 11,2</b>
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	-167	-3,6	-213	-4,0	+ 27,5
<b>Personalaufwand (ohne Altersversorgung und Vorruhestand)</b>	<b>8.584</b>	<b>182,7</b>	<b>9.635</b>	<b>182,8</b>	<b>+ 12,2</b>
<b>Aufwand für Altersversorgung</b>	<b>990</b>	<b>21,1</b>	<b>677</b>	<b>12,8</b>	<b>- 31,6</b>
<b>Zahlungen für Vorruhestand (netto)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>72</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>
<b>Personalaufwand insgesamt</b>	<b>9.574</b>	<b>203,8</b>	<b>10.384</b>	<b>197,0</b>	<b>+ 8,5</b>
davon; unter „Sonstige Aufwendungen“ ausgewiesen	35		33		
<b>Personalaufwand lt. G. u. V.-Rechnung</b>	<b>9.539</b>	<b>-</b>	<b>10.351</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,5</b>

\*) Ohne Umlagekosten.



**Personalpolitisches Konzept zur Arbeitsgestaltung**

Arbeitsgestaltung hat bei Daimler-Benz zum Ziel, bereits im Stadium der Planung von Investitionsprojekten alle wesentlichen personalpolitischen und arbeitswissenschaftlichen Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Durch ein solches ganzheitliches Konzept können sowohl die Arbeitsbedingungen als auch die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Der 1985 neu gebildete Arbeitskreis „Mensch und Technik“ - mit Vertretern aus den Bereichen Produktion, Personalwesen und des Gesamtbetriebsrats - beschäftigt sich intensiv mit diesen Fragestellungen und diskutiert konkrete Umsetzungsmöglichkeiten. Im Rahmen verschiedener Neu- und Umgestaltungsprojekte wurden diese Zielsetzungen bereits schrittweise realisiert.

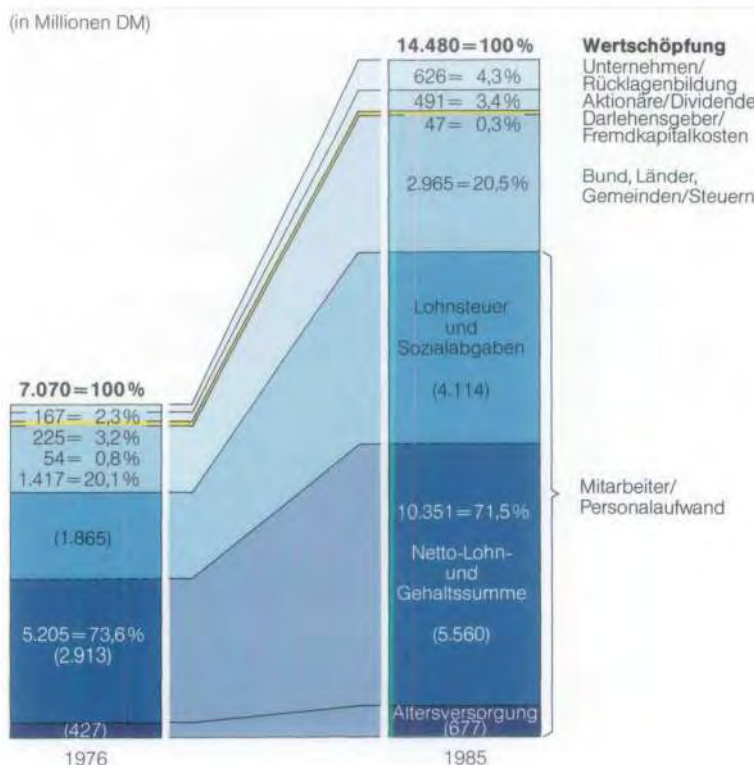


Die werksärztliche Betreuung der Mitarbeiter umfasst auch arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen.

**Vorbeugende Maßnahmen gewinnen zunehmend an Bedeutung**

Die Zahl der Betriebsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden ist 1985 auf 68,2 (i.V. 66,4) gestiegen. Diese Entwicklung, die insbesondere mit den Neuanläufen, Fertigungsumstellungen und Produktionserhöhungen in einzelnen Werken zusammenhängt, zeigt, daß der intensiven Beschäftigung mit dem Thema Sicherheit am Arbeitsplatz und Untersuchungen zur Beeinflussung verhaltensbedingter Betriebsunfälle weiterhin hohe Priorität zukommt.

Die krankheitsbedingten Fehlzeiten lagen - bezogen auf die Sollarbeitszeit - bei durchschnittlich 7,4 %. Bei den Arbeitern beliefen sich die Fehlzeiten auf 8,9 (i. V. 8,5) %, bei den Angestellten auf 3,8 (i. V. 4,1) %.



**Wertschöpfung Daimler-Benz AG**

Für die arbeitsmedizinische Versorgung und Betreuung bei Daimler-Benz waren im Berichtsjahr 32 Werksärzte und 139 medizinische Fachkräfte zuständig. Besondere Schwerpunkte der Arbeit des werksärztlichen Dienstes sind arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, die von der Berufsgenossenschaft vorgeschrieben sind und zusätzlich freiwillig vom Unternehmen durchgeführt werden.

Zum 1. Juli 1985 wurden erstmals Vorsorgekuren für Meister und Gruppenmeister angeboten. Wie die bereits 1981 eingeführten Vorsorgekuren für Mitarbeiter im Schichtbetrieb, sollen auch diese Kuren der Gesundheitsvorsorge dienen und zu einem verbesserten Gesundheitsbewußtsein beitragen.

Im Rahmen der betrieblichen Sozialberatung waren 1985 insgesamt 14 ausgebildete Sozialberater in der Daimler-Benz AG tätig. Die betriebliche Sozialberatung unterstützt die Vorgesetzten und Mitarbeiter bei besonderen persönlichen Problemen, wie z. B. bei Suchtproblemen, bei psychischen Problemen, bei Schwierigkeiten durch schwere Krankheitsfälle oder anderen persönlichen Krisensituationen.

**Essensangebot weiter ausgebaut**

Die Verpflegungsbetriebe der Werke und der Zentrale haben im vergangenen Jahr über 11 Mill. Essen für Mitarbeiter zubereitet. Diese hohe Zahl zeigt, daß die Bemühungen um eine weitere Verbesserung des Angebots an Warm- und Kaltspeisen von den Mitarbeitern angenommen werden. Darüber hinaus haben wir mit unserem Speisenangebot den Erfordernissen einer gesünderen Ernäh-

rungsweise Rechnung getragen, die mehr und mehr auch von unseren Mitarbeitern gewünscht wird. In einigen Werken haben die Mitarbeiter der Spätschicht die Möglichkeit, ein warmes Abendessen einzunehmen.

**Mehr Verbesserungsvorschläge eingereicht**

Im Berichtsjahr wurden 19.287 Verbesserungsvorschläge eingereicht. An die Einsender gingen dafür Prämien und Anerkennungen von 4,1 Mill. DM. Die intensive Auseinandersetzung der Mitarbeiter mit der Verbesserung von Arbeitsabläufen, Werkzeugen und Produkten liefert auch einen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens; sie fördert aber vor allem die Identifikation des einzelnen mit seiner Arbeit.

**Bildungsmaßnahmen für 60.000 Mitarbeiter**

Mit über 9.300 Auszubildenden und Praktikanten und damit einem Anteil von rd. 6 % an der Gesamtbelegschaft hat die Daimler-Benz AG das bisher höchste Ausbildungsvolumen erreicht. Mehr als 7.000 Jugendliche bereiteten sich in einem der 33 technisch-gewerblichen Ausbildungsberufe auf die zukünftige Tätigkeit vor, in den 10 kaufmännischen Berufen waren es nahezu 1.500 Auszubildende.

Das 1985 grundlegend umgebaute und erweiterte Bildungszentrum Lautenbach im Schwarzwald bietet den geeigneten Rahmen für Fort- und Weiterbildungskurse sowie für sozialpädagogische Lehrgänge der Auszubildenden.







**Neue Technologien werden bereits während der Ausbildung eingesetzt: Betriebswirte der Fachrichtung Datenverarbeitung an der Berufsakademie arbeiten an Personalcomputern.**

Zunehmende Bedeutung kommt der Weiterentwicklung der Ausbildungsinhalte im Hinblick auf die neuen Technologien zu. Dafür wurden erhebliche Mittel investiert: Im technisch-gewerblichen Bereich in Maschinen und Einrichtungen zum Ausbau der Ausbildung an numerisch gesteuerten Bearbeitungsmaschinen, im kaufmännischen Bereich auf dem Gebiet der Datenverarbeitung.

Einen hohen Stellenwert im Rahmen der betrieblichen Bildungsarbeit nehmen die fachliche Weiterbildung unserer Mitarbeiter und die Fortbildung unserer Führungskräfte ein. Im Jahr 1985 haben über 60.000 Mitarbeiter an internen und externen Bildungsmaßnahmen teilgenommen, davon mehr als 7.000 an Veranstaltungen zur Führungskräfte-Fortbildung. Ein

Schwerpunkt der fachlichen Weiterbildung ist die unterstützende Begleitung von Fachbereichen bei der Einführung neuer Technologien. Im Vordergrund stehen dabei Fragen im Zusammenhang mit CAD/CAM, der Elektronik und Steuerungstechnik sowie neuer Büro- und Kommunikationstechnologien. Neue Anforderungen und Aufgaben für die Bildungsarbeit haben sich auch durch die zunehmende methodische Unterstützung und Moderation bei Fragestellungen und Entwicklungen direkt in den Bereichen ergeben.

Im Februar 1985 wurde das Bildungszentrum Haus Lautenbach im Schwarzwald nach grundlegendem Um- und Ausbau neu eröffnet. Neben dem Haus Lämmerbuckel steht nun ein zweites - ebenfalls nach modernsten Gesichtspunkten gestaltetes - Bildungszentrum für Fort- und Weiterbildungskurse sowie für sozialpädagogische Lehrgänge zur Verfügung.

Zur Sicherung eines qualitativ ausreichenden Potentials an Fachkräften werden bei unseren ausländischen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sowie Vertretungen über 2.400 Jugendliche auf eine qualifizierte Tätigkeit vorbereitet. Insbesondere in Ländern, in denen ein institutionalisiertes Bildungssystem erst aufgebaut wird, sehen wir dies als eine besonders wichtige Aufgabe an.

# Beteiligungsgesellschaften

Im Jahre 1985 haben wir unsere angestammten Arbeitsgebiete im Automobilbereich um die vornehmlich in der Hochtechnologie tätigen Gesellschaften MTU, Dornier und AEG ergänzt. In den Bereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge wurde konsequent unsere Strategie weiterverfolgt, durch eigene Produktions- und Vertriebsgesellschaften im Ausland das Wachstum unseres Unternehmens langfristig abzusichern. Im Berichtszeitraum wurde in Japan eine eigene Vertriebsgesellschaft gegründet; durch die Beteiligung an dem mexikanischen Nutzfahrzeughersteller FAMSA wollen wir weiteres Marktpotential für Mercedes-Benz-Produkte erschließen.

In den Ländern, in denen wir an Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung beteiligt sind, konnten wir unsere Marktposition festigen, teilweise sogar deutlich verbessern. Unsere Produktions- und Vertriebsgesellschaften sind aufgrund ihrer Wettbewerbsfähigkeit gut gerüstet, auch künftig alle Chancen am Markt wahrzunehmen.

## KONZERN- GESELLSCHAFTEN

Der Außenumsatz der in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften belief sich 1985 auf 28,4 Mrd. DM. Im Automobilbereich erzielten die Gesellschaften mit eigener Fertigung einen Umsatzanstieg um 9,2 % auf 8,3 Mrd. DM, und zwar überwiegend in Brasilien und Spanien. Das Geschäftsvolumen der Vertriebsgesellschaften hat sich um 9,5 % auf 16,1 Mrd. DM erhöht, hauptsächlich in den westeuropäischen Ländern und den USA. Im erweiterten Konzernbereich steuerten die neuen Tochterunternehmen MTU und Dornier 3,2 Mrd. DM zum Konzernumsatz bei.

Die Ergebnisentwicklung bei den einzelnen Konzerngesellschaften war sehr unterschiedlich. Der Beitrag unserer Inlandsgesellschaften zum Konzern-Jahresüberschuß belief sich auf 59 Mill. DM; der von den Landeswährungen in D-Mark umgerechnete und nach einheitlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelte Konzernbeitrag unserer Auslandsgesellschaften hat sich auf 573 (i. V. 402) Mill. DM erhöht.

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1985 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen“.

## AUTOMOBILBEREICH

### Konzerngesellschaften mit eigener Fertigung

#### **Weiterer Umsatzanstieg bei Mercedes-Benz do Brasil**

In Brasilien hat sich 1985 der wirtschaftliche Aufschwung weiter verstärkt. Durch anhaltend hohe Exporte sowie die gestiegene Inlandsnachfrage konnte ein reales Wirtschaftswachstum von mehr als 8 % erreicht werden.

Die Mercedes-Benz do Brasil S.A., Sao Bernardo do Campo, konnte - trotz des Arbeitskampfes in der brasilianischen Metallindustrie im ersten Halbjahr 1985 - ihre Verkäufe nochmals um 6 % auf 33.191 Nutzfahrzeuge steigern. Da unsere Gesellschaft in einem stärkeren Maße als die Wettbewerber vom Arbeitskampf betroffen war, mußten in Brasilien vorübergehend Marktanteilsverluste in Kauf genommen werden. Insgesamt wurden 27.744 Nutzfahrzeuge im Inlandsmarkt abgesetzt. Unsere Gesellschaft konnte mit Marktanteilen von 40 (i. V. 44) % bei Lkw und von 81 (i. V. 84) % bei Omnibussen ihre führende Position jedoch behaupten.

Im Export wurde mit 5.447 Fahrzeugen das Vorjahresniveau (7.802) nicht erreicht. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Jahre 1984 ein größeres Fahrzeugvolumen vorzeitig ausgeliefert worden war. Der Großteil der Exporte ging an unsere Beteiligungsgesellschaften in den USA und in Indonesien.

Die Zahl der Mitarbeiter konnte 1985 wieder erhöht werden, und zwar um 2.429 auf 15.827 Personen.



Der Umsatz stieg - in D-Mark umgerechnet - um 28 % auf 2,4 Mrd. DM. Infolge der höheren Kapazitätsauslastung sowie der langfristig orientierten Finanzierungs- und Liquiditätspolitik hat sich das Ergebnis der Gesellschaft nach Landesrecht weiter verbessert. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf der Modernisierung und Ergänzung des Produktangebots sowie bei Maßnahmen zur Rationalisierung der Fertigung.

Die günstige Konjunktorentwicklung sowie die hohe Exportnachfrage dürfte bei unserer Tochtergesellschaft auch 1986 zu einer Ausweitung des Geschäftsvolumens führen. Dabei ist noch nicht zu übersehen, wie sich die jüngsten staatlichen Eingriffe in das brasilianische Wirtschafts- und Währungssystem auswirken werden.

#### **SOFUNGE/Brasilien konnte Gußproduktion um 23 % ausweiten**

Die SOFUNGES.A., São Paulo, eine Beteiligungsgesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S. A., liefert Gußteile an ihre Muttergesellschaft sowie an andere Unternehmen der brasilianischen Automobilindustrie. Als Folge der höheren Nachfrage hat die Gesellschaft ihre Gußproduktion um 23 % auf 51.5971 gesteigert. Die Zahl der Mitarbeiter wurde um ein Drittel auf 2.487 erhöht.

Der Umsatz stieg - umgerechnet - um 22% auf 118 Mill. DM. Staatliche Preiskontrollen haben das insgesamt positive Ergebnis beeinträchtigt. Die Investitionen, vor allem für neue Produkte der Muttergesellschaft, wurden planmäßig weitergeführt.

#### **Mercedes-Benz Argentina hat Position behauptet**

Die Wirtschaftslage Argentiniens hat sich aufgrund einer tiefgreifenden Reform in der zweiten Jahreshälfte 1985 stabilisiert. Vor allem die Anfang des Jahres auf über 1.000 % gestiegene Inflationsrate konnte drastisch reduziert werden. An der leichten Konjunkturbelastung in den letzten Monaten des Jahres hat auch die Automobilindustrie teilhaben können. Im Vergleich zum Vorjahr mußten jedoch Absatzeinbußen hingenommen werden.

Die Mercedes-Benz Argentina S. A., Buenos Aires, verkaufte - fast ausschließlich im Inland - 3.492 (i.V. 4.369) Nutzfahrzeuge. Der Marktanteil ging aufgrund eines besonders harten Preiswettbewerbs, an dem sich unsere Gesellschaft aus Ertragsgesichtspunkten nicht beteiligte, auf 38 (i.V. 54)% zurück. Ihre führende Position als Anbieter von Lkw und Omnibussen konnte sie jedoch behaupten.

Die Zahl der Mitarbeiter blieb trotz dieser ungünstigen Entwicklung mit 1.948 (i.V. 2.076) auf hohem Niveau; allerdings mußte in Teilbereichen Kurzarbeit eingelegt werden. Der Umsatz der Gesellschaft ging - umgerechnet - um 12 % auf 479 Mill. DM zurück, dennoch hat sich das Ergebnis verbessert.



Die neue Omnibusbaureihe O 370 wird mit Hilfe modernster Fertigungseinrichtungen im Werk Campinas der Mercedes-Benz do Brasil hergestellt.

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

	Beteili- gung in %	1984 Ein- heiten	1985 Ein- heiten	Ver- änderung in %
<b>Nutzfahrzeuge</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	29.311	33.012	+ 12,6
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	4.299	3.376	- 21,5
Freightliner, USA/Kanada	100,0	20.568	20.947	+ 1,8
Mercedes-Benz Truck Comp., Inc., USA	100,0	4.685	4.536	- 3,2
Mercedes-Benz (Australia), Australien	100,0	1.310	1.491	+ 13,8
Mercedes-Benz España, Spanien	77,6	8.203	10.910	+ 33,0
Mercedes-Benz of South Africa, Südafrika	50,1	3.648	4.073	+ 11,7
<b>Sonstige Beteiligungsgesellschaften</b>				
ANAMMCO, Nigeria	40,0	1.958	2.091	+ 6,8
OTOMARSAN, Türkei	36,0	1.488	1.242	- 16,5
P.T. German Motor Manufacturing, Indonesien	33,3	1.901	1.484	- 21,9
National Automobile Industry, Saudi-Arabien	26,0	3.139	1.777	- 43,4
<b>Industrie- und Einbaumotoren</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	12.893	11.484	- 10,9
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	2.098	879	- 58,1
Mercedes-Benz España, Spanien	77,6	2.544	3.082	+ 21,1
<b>Sonstige Beteiligungsgesellschaften</b>				
Iranian Diesel Engine Manufacturing, Iran	30,0	24.960	19.798	- 20,7

### Freightliner / USA mit nochmaliger Produktionssteigerung

Das abgeschwächte Wirtschaftswachstum in den USA führte zu einem Rückgang der Verkäufe von Schwer-Lkw auf 134.000 (i.V. 138.000) Fahrzeuge. Bei mittelschweren Lkw wurde dagegen mit 145.000 Einheiten das hohe Absatzvolumen des Vorjahres übertroffen.

Trotz erschwelter Marktbedingungen konnte Freightliner, nach dem kräftigen Zuwachs im Vorjahr, mit 20.809 (i.V. 20.516) verkauften Schwer-Lkw in Nordamerika den Marktanteil in den USA auf 13,5 (i.V. 12,8)% erhöhen, in Kanada ging er auf 12,3 (i.V. 13,2)% zurück. Mit dem im Mai 1985 vorgestellten neuen Hauben-Lkw, für dessen Fahrerhaus Teile aus unserem Werk Würth zugeliefert werden, wurde die Produktpalette erweitert.

Der neuentwickelte Schwer-Lkw mit mittellanger Haube (Typ FLC 112) ergänzt das traditionelle Produktprogramm von Freightliner. Nach der erfolgreichen Einführung als Straßenfahrzeug wurde auch eine Kippversion vorgestellt.





Von unseren mittelschweren Mercedes-Benz-Lkw konnten 4.516 (i.V. 4.453) Fahrzeuge verkauft werden. Unser Marktanteil in dieser Klasse stieg damit auf 2,9 (i. V. 2,6) %. Das bisherige Hauben-Lkw-Programm wurde durch Frontlenker-Typen ergänzt, für die ebenfalls Teile aus den deutschen Werken zugeführt werden.

In Anpassung an die schwächere US-Nachfrage nach Schwer-Lkw in der zweiten Jahreshälfte hat Freightliner die Zahl der Mitarbeiter auf 5.439 (i. V. 6.059) verringert.

Der konsolidierte Umsatz stieg in US-Dollar um 2 %, umgerechnet in D-Mark um 5 % auf 3,8 Mrd. DM. Aufgrund des zunehmenden Preiswettbewerbs konnte das Ergebnis des Vorjahres nicht gehalten werden, es blieb aber weiterhin befriedigend.

Für 1986 rechnen wir in Nordamerika mit einem schwächeren Lkw-Markt und einem insbesondere durch japanische Hersteller verschärften Wettbewerb. Dieser Entwicklung beabsichtigen wir, mit einer Verbreiterung und einer weiteren Verbesserung des Produktangebotes zu begegnen.

### **Mercedes-Benz Espana verbessert Marktstellung**

Die leicht positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Spanien führte 1985 zu einer Trendumkehr in dem seit vier Jahren rückläufigen Nutzfahrzeugmarkt. Der Absatz von Transportern stieg, ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau, um 13 %; der Marktanteil importierter Fahrzeuge erhöhte sich auf 24 (i.V. 21 %).

Die Mercedes-Benz Espana hat den Absatz ihrer in Spanien hergestellten Transporter um 19 % auf 10.432 Fahrzeuge gesteigert und ihren Marktanteil wieder verbessert. Der Verkauf importierter Mercedes-Benz-Fahrzeuge entwickelte sich ebenfalls positiv; 1985 wurden 1.182 (i.V. 651) Nutzfahrzeuge und 3.545 (i.V. 2.791) Pkw ausgeliefert.

Der Umsatz der MBE-Gruppe erhöhte sich - umgerechnet - auf 719 (i.V. 529) Mill. DM. Die zwar gestiegene, aber immer noch unzureichende Kapazitätsauslastung ließ noch kein befriedigendes Ergebnis zu. Eine weitere Verbesserung wird für 1986 erwartet. Die Anfang 1985 eingeleiteten Maßnahmen zur Modernisierung und Erweiterung des Transporterprogramms werden planmäßig fortgeführt.

### **Schwieriges Umfeld für die Mercedes-Benz of South Africa**

Mit den anhaltenden politischen Unruhen hat sich die wirtschaftliche Situation Südafrikas erheblich verschlechtert; der Außenwert der Landeswährung ging drastisch zurück. Von dieser Entwicklung wurde die von Teile-Einfuhren stark abhängige südafrikanische Kraftfahrzeugindustrie besonders getroffen.

Im Vergleich zum Vorjahr mußte sie bei scharfem Preiswettbewerb einen erheblichen Rückgang der Zulassungen für Pkw und Nutzfahrzeuge hinnehmen.

Auch unsere Beteiligungsgesellschaft blieb von dieser Entwicklung nicht verschont. Der Absatz von Mercedes-Pkw ging insbesondere wegen neuer gesetzlicher Regelungen, die höherwertige Fahrzeuge steuerlich benachteiligen, auf 10.913 (i.V. 15.944) Fahrzeuge zurück. Dagegen ist der Verkauf der in Lizenz gefertigten, von der Steuererhöhung nicht betroffenen Honda-Pkw um 4,4 % auf 11.015 Fahrzeuge gestiegen.

Unser Nutzfahrzeugabsatz sank 1985 auf 3.647 (i. V. 4.362) Einheiten, dennoch ist der Marktanteil in der Lkw-Klasse über 7,51 Gesamtgewicht von 24 auf 31 % gestiegen.

Das verminderte Geschäftsvolumen sowie die negativen Währungseinflüsse führten zu einem Umsatzrückgang um - umgerechnet - 32 % auf 1,1 Mrd. DM. Das Ergebnis war nicht zufriedenstellend.

Aufgrund der anhaltend schwierigen politischen und wirtschaftlichen Bedingungen in Südafrika rechnen wir für 1986 mit einem stagnierenden Umsatz der Gesellschaft.

**Vertriebsgesellschaften**

**Mercedes-Benz of North America und Mercedes-Benz Canada profitierten von guter Pkw-Nachfrage**

Auf dem expandierenden Pkw-Markt in den USA setzte sich 1985 der Trend zu Benzinfahrzeugen verstärkt fort, wogegen die Nachfrage nach Diesel-Pkw um weitere 39 % sank. Unsere nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale, und Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto, deren Anteile seit Jahresmitte 1985 von der Daimler-Benz of North America Holding direkt gehalten werden, konnten ihre Verkäufe an die Händler-Organisation um 2,9 % auf 88.453 Pkw erhöhen. Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatte die weiterhin günstig verlaufende Nachfrage nach Fahrzeugen der S- und Sonderklasse sowie der Kom-

paktklasse. Der Anteil der Mercedes-Diesel-Pkw am Gesamtabsatz ging dagegen auf 29 (i.V. 49)% zurück. Weitere Wachstumschancen erwarten wir von unserer neuen Mittleren Mercedes-Klasse.

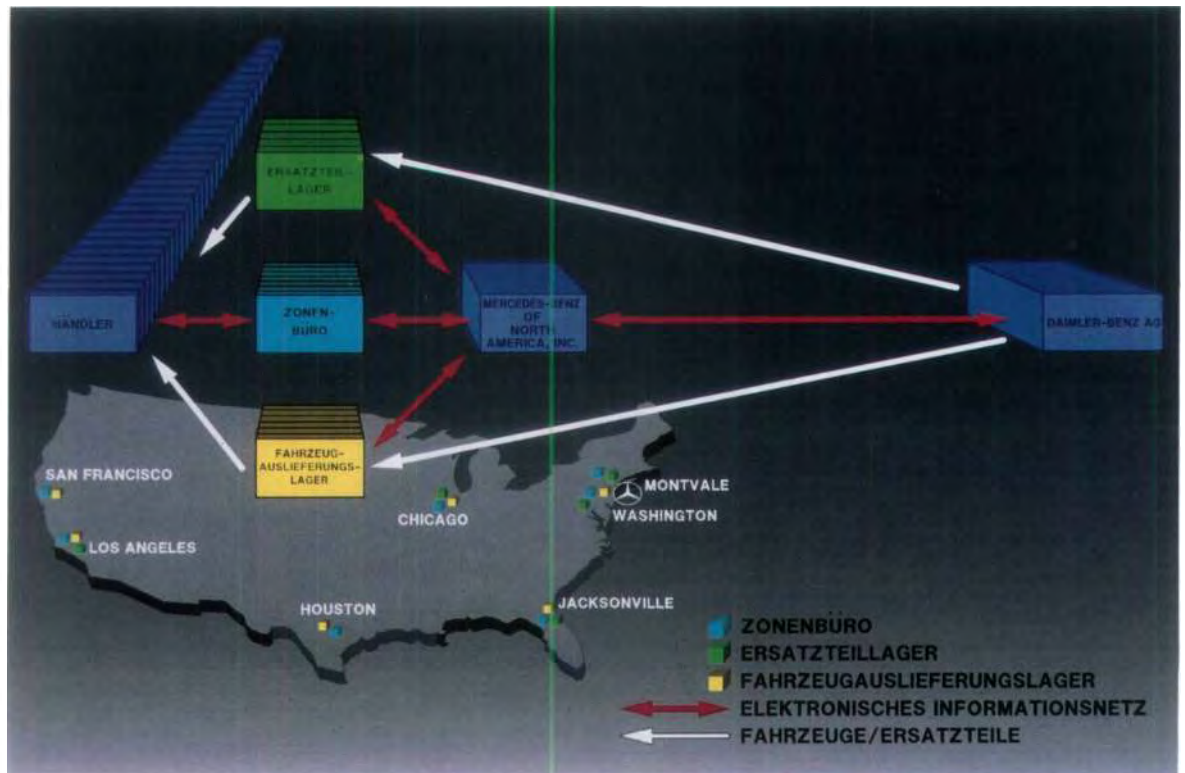
Der in D-Mark umgerechnete Umsatz stieg in den USA um 8%, in Kanada um 23 %. Durch das höhere Geschäftsvolumen und den im Jahresdurchschnitt noch günstigen Dollarkurs konnte wiederum ein erfreuliches Ergebnis erwirtschaftet werden.

**Weiteres Wachstum für die Mercedes-Benz Credit Corporation USA**

Die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/Connecticut, die Absatzfinanzierungen für unser gesamtes Fahrzeugprogramm in Nordamerika anbietet, hat 1985 - nach den kräftigen Steigerungen in den Vorjahren - ihren Forderungs- und Leasingbestand um 46% auf 863 Mill. US-Dollar (2,1 Mrd. DM) erheblich erhöht. Vor allem das Pkw-Leasing trug hierzu maßgeblich bei. Die Gesellschaft erzielte erneut ein befriedigendes Ergebnis.

Die 1984 gegründete Tochtergesellschaft in Kanada hat ihr Finanzierungsangebot nunmehr auch auf Mercedes-Benz-Pkw ausgedehnt.

Zwischen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz of North America in Montvale sowie deren regionalen Betriebsstätten und den angeschlossenen Händlern wurde ein elektronischer Informationsverbund aufgebaut. Diese datentechnische Verbindung hilft, den US-Markt mit Fahrzeugen und Ersatzteilen optimal zu versorgen und Marktchancen zu nutzen.





### Mercedes-Benz France konnte Ergebnissituation verbessern

Der französische Pkw-Markt hat 1985 mit 1,8 Mill. neu zugelassenen Fahrzeugen das Vorjahresvolumen nur knapp übertraffen. Die Mercedes-Benz France verkaufte bei anhaltend hoher Nachfrage 22.578 (i. V. 20.658) Pkw. Die Kompaktklasse erfreut sich auch in Frankreich großer Beliebtheit

und erreichte einen Anteil von 60 % an unserem gesamten Pkw-Absatz. Die Gesellschaft konnte in der Vergleichsklasse ihre Position im Markt auf 15,7 (i. V. 15,2) % verbessern.

Der französische Lkw-Markt (ab 21 Gesamtgewicht) ist 1985 geschrumpft; die Neuzulassungen gingen um 3,5 % auf 136.000 Lkw zurück. Mit 15.370 verkauften Lkw konnte unsere Vertriebsgesellschaft das Ab-

satzniveau des Vorjahres wieder erreichen; der Marktanteil hat sich leicht auf 11,2 % erhöht.

Der Umsatz der Gesellschaft stieg - umgerechnet - um 10 % auf 2,1 Mrd. DM. Die Ergebnissituation blieb auch 1985 unbefriedigend, konnte jedoch erstmals seit drei Jahren wieder verbessert werden.

	Beteiligung	Umsatz <sup>1)</sup> in Millionen DM		Belegschaft am Jahresende	
		1984	1985	1984	1985
<b>Konzerngesellschaften</b>					
<b>Automobilbereich</b>					
GESELLSCHAFTEN MIT EIGENER FERTIGUNG					
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	1.848,9	2.358,6	13.398	15.827
Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo (100%)		96,9	118,0	1.941	2.487
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires	100,0	546,0	478,5	2.076	1.948
Freightliner Corp., Portland/Oregon (Gruppe)	100,0	3.647,1	3.834,3	6.059	5.439
Mercedes-Benz España S.A., Madrid (Gruppe)	77,6	529,1	719,5	3.487	3.510
Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria	50,1	1.660,8	1.132,0	5.415	5.135
Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100%)					
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	100,0	75,8	79,4	457	461
VERTRIEBS- UND DIENSTLEISTUNGSGESELLSCHAFTEN					
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/New Jersey	100,0	7.224,5	7.829,4	1.600	1.617
Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto	100,0	351,6	430,8	310	321
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne (Gruppe)	100,0	720,0	746,2	835	987
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes	100,0	1.229,4	1.616,6	1.056	1.092
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht (Gruppe)	100,0	769,6	966,3	1.083	1.119
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel (Gruppe)	100,0	634,3	774,1	1.022	1.022
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	73,0	56,5	178	138
SOFIDEL S.A., Rocquencourt	99,5	1.878,3	2.066,3	2.486	2.354
Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100%)					
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom	88,5	819,8	1.101,4	631	612
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	478,4	615,7	232	234
<b>Weitere Konzernbereiche</b>					
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München (Gruppe)	100,0	2.400,7	2.740,1	14.731	15.987
Dornier GmbH, Friedrichshafen (Gruppe)	65,6	1.508,6	2.117,8	9.105	8.755
<b>Sonstige Beteiligungsgesellschaften</b>					
Anambra Motor Manufacturing Comp. Ltd. (ANAMMCO), Enugu	40,0	277,7	374,3	878	857
Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S. (OTOMARSAN), Istanbul	36,0	266,7	243,1	1.954	2.041
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta	33,3	212,3	222,8	1.486	1.461
P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta	49,0				
Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp. (IDEM), Täbris <sup>2)</sup>	30,0	363,8	385,4	1.791	1.802
Bajaj Tempo Ltd., Poona <sup>2) 3)</sup>	26,1	231,5	260,7	4.339	3.989
Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO), Bombay <sup>2) 3)</sup>	12,6	1.982,1	2.090,9	17.405	24.274 <sup>4)</sup>
National Automobile Industry Comp. Ltd., Jeddah	26,0	365,6	203,2	322	272

1) Die Umsätze (netto) der ausländischen Beteiligungsgesellschaften wurden mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Durch die Entwicklung der Währungsparitäten ergeben sich erhebliche, die Vergleichbarkeit z.T. beeinträchtigende Veränderungen.

2) Umsatz für die Geschäftsjahre 1984/1985 bzw. 1983/1984.

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

4) Neue Personalzuordnung seitens TELCO.

**Wichtige  
Beteiligungsgesellschaften  
im Überblick**

**Mercedes-Benz  
United Kingdom:  
Absatzsteigerung bei Pkw  
und Nutzfahrzeugen**

Der britische Pkw-Markt erreichte 1985 mit mehr als 1,8 Mill. Neuzulassungen einen neuen Höchststand. Die Mercedes-Benz (United Kingdom) hat ihren Pkw-Absatz um 15 % auf 18.413 Fahrzeuge weiter erhöhen können. Der 190er festigte seine Marktstellung im Segment anspruchsvoller Kompaktfahrzeuge. Von der im Herbst 1985 im Markt eingeführten neuen Mittleren Klasse werden positive Impulse erwartet.

Erfreulich entwickelte sich der britische Nutzfahrzeugmarkt. Mit 177.000 neu zugelassenen Lkw (ab 21 Gesamtgewicht) wurde das Vorjahresvolumen um 5 % übertroffen. Der Marktanteil der Importeure erreichte wie im Vorjahr 41 %. Unsere Vertriebsgesellschaft konnte mit 15.156 (i.V. 11.082) verkauften Nutzfahrzeugen überproportional am Wachstum teilnehmen und den Marktanteil von 6,2 % auf 7,0 % ausbauen.

Der Umsatz stieg - umgerechnet - um 32 % auf 1,6 Mrd. DM. Das Ergebnis war zufriedenstellend.

**Mercedes-Benz  
Niederland: Positive  
Entwicklung fortgesetzt**

Der niederländische Pkw-Markt verzeichnete mit 496.000 Neuzulassungen erstmals seit Jahren wieder eine deutliche Zunahme. Die Mercedes-Benz Niederland konnte die positive Entwicklung fortsetzen und ihren Absatz um 18 % auf 11.746 Fahrzeuge nochmals steigern. Die Nachfrage nach unserer neuen Mittleren Klasse lag weit über den Liefermöglichkeiten.

Das Wachstumstempo des Lkw-Marktes (ab 21 Gesamtgewicht) hat sich zwar 1985 verlangsamt; mit 31.000 neu zugelassenen Fahrzeugen wurde das Vorjahresniveau dennoch um 12 % übertroffen. Unsere Tochtergesellschaft konnte ihre Position mit einem auf 24,5 (i. V. 22,5) % gestiegenen Marktanteil erneut ausbauen. Hierbei erzielten wir in allen Lkw-Klassen überdurchschnittliche Zuwachsraten. Insgesamt wurden 7.372 Nutzfahrzeuge verkauft, das sind 17 % mehr als im Vorjahr.

Der in D-Mark umgerechnete Umsatz erhöhte sich um 26 % auf 966 Mill. DM. Das Ergebnis hat sich 1985 nochmals verbessert.

**Kräftiger Anstieg  
des Nutzfahrzeugumsatzes  
bei Mercedes-Benz Belgium**

In dem stagnierenden belgischen Pkw-Markt konnte die Mercedes-Benz Belgium S.A./N. V. ihre Position ausbauen. Der Pkw-Absatz stieg um 6 % auf 11.898 Fahrzeuge. Lieferbedingt konnte jedoch die Nachfrage, insbesondere nach der neuen Mittleren Klasse, nicht voll befriedigt werden.

Ausgehend von der leichten Belebung der belgischen Wirtschaft trat auf dem Nutzfahrzeugmarkt erstmals seit 1979 wieder eine Besserung ein. Der Absatz unserer Vertriebsgesellschaft erhöhte sich, vor allem durch den Erfolg der neuen leichten und mittleren Lkw-Baureihe, kräftig um 29 % auf 3.929 Fahrzeuge. Der Marktanteil für Lkw ab 21 Gesamtgewicht nahm von 14,3 % auf den bisher höchsten Stand von 16,8% zu.

Infolge der Absatzsteigerungen und des Trends zum höherwertigen Pkw stieg der Umsatz - umgerechnet - um 22 % auf 774 Mill. DM. Das Ergebnis war wiederum zufriedenstellend.

1985 wurde der erste Mercedes-Benz "B-Train" für den Milch-Transport in Südost-Australien zugelassen. Seine Leistungsstärke und Zuverlässigkeit sind unter den schwierigen klimatischen und geographischen Bedingungen in Australien besonders geschätzt.







**Mercedes-Benz-Schwer-Lkw unserer Schweizer Beteiligungsgesellschaft NAW. Abseits fester Straßen bewähren sich die besonders robusten Aggregate wie großvolumige Saugmotoren und Außenplanetenachsen.**

### **Erfreulicher Umsatzzuwachs bei Mercedes-Benz Italia**

In Italien hat sich 1985 der Konjunkturaufschwung fortgesetzt; der Pkw-Markt wuchs um knapp 7 %. Die Verkäufe der Mercedes-Benz Italia stiegen um 33 % auf 19.441 Pkw. Neben der Kompaktklasse fand unsere neue Mittlere Klasse eine sehr positive Resonanz.

Auch der Nutzfahrzeugmarkt zeigte eine aufwärtsgerichtete Tendenz, allerdings bei unvermindert scharfem Preiswettbewerb. Unsere Tochtergesellschaft konnte mit 5.138 Nutzfahrzeugen 14 % mehr absetzen. Maßgeblichen Anteil daran hatte der Erfolg unserer neuen leichten und mittleren Lkw-Baureihe.

Der in D-Mark umgerechnete Umsatz stieg um 34 % auf 1,1 Mrd. DM. Trotz der schwierigen Erlössituation im Nutzfahrzeuggeschäft war das Ergebnis befriedigend.

### **Mercedes-Benz Schweiz - günstiger Pkw-Absatz**

In der Schweiz lagen 1985 die Neuzulassungen mit 267.000 Pkw etwas unter der Größenordnung des Vorjahres. Unsere Vertriebsgesellschaft konnte dagegen den Pkw-Ab-

satz um über ein Drittel auf 7.224 Fahrzeuge weiter erhöhen. Sehr günstig wirkte sich für die Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich, die Einführung der neuen Mittleren Klasse aus.

Am Aufwärtstrend im Schweizer Nutzfahrzeugmarkt hat unsere Tochtergesellschaft insbesondere im Lkw-Segment ab 6 t teilnehmen können; hier erhöhte sich unser Marktanteil auf rd. 40 (i.V. 38) %. Insgesamt wurden 2.940 (i.V. 2.839) Nutzfahrzeuge verkauft.

Der Umsatz der Gesellschaft stieg - umgerechnet - um 29 % auf 616 Mill. DM. Das Ergebnis schließt an die positive Entwicklung der Vorjahre an.

### **Mercedes-Benz Australia profitierte vom inländischen Wirtschaftsaufschwung**

Der Wirtschaftsaufschwung in Australien setzte sich 1985 fort. Hiervon profitierte auch der Automobilmarkt: der Absatz von Pkw stieg um 11 %, der von Nutzfahrzeugen um 4 %. Die Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne, konnte mit 3.769 (i.V. 3.198) verkauften Pkw ihre führende Position auf dem Markt für höherwertige Pkw behaupten. Der Nutzfahrzeugabsatz nahm auf 1.736 (i.V.

1.522) Lkw und Omnibusse zu.

Der Umsatz stieg auf - umgerechnet - 746 (i.V. 720) Mill. DM. Das zufriedenstellende Ergebnis des Vorjahres konnte wegen der Kursabschwächung der australischen Währung nicht ganz gehalten werden.

### **Umsatzrückgang bei Mercedes-Benz Hellas**

Die gesamtwirtschaftliche Lage in Griechenland hat sich weiter verschlechtert. Als Folge dieser Entwicklung mußte die Mercedes-Benz Hellas S. A., Athen, mit 177 (i.V. 214) verkauften Pkw und 223 (i.V. 501) verkauften Nutzfahrzeugen erneut Absatzeinbußen hinnehmen.

Der Umsatz ging - umgerechnet in D-Mark - um 23 % auf 56,5 Mill. DM zurück. Das Ergebnis ist nach wie vor unbefriedigend.

### **Mercedes-Benz Japan Anfang 1986 gegründet**

Zu Beginn des Jahres 1986 haben wir in Japan eine eigene Vertriebsgesellschaft, die Mercedes-Benz Japan, gegründet. Damit tragen wir der zunehmenden Bedeutung des japanischen Marktes für Mercedes-Pkw Rechnung.



## **WEITERE KONZERNBEREICHE**

### **MTU-Gesellschaften weiterhin erfolgreich**

Die MTU-Gruppe wurde 1985 durch die L'Orange GmbH, Stuttgart, einen Hersteller von Einspritzgeräten für Dieselgroßmotoren, erweitert. Die Gruppe erwirtschaftete einen Umsatz von 2,7 (i. V. 2,4) Mrd. DM.

Der MTU-München kam die wieder gestiegene Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften zugute. Das Unternehmen ist durch internationale Kooperationen an der Entwicklung und Fertigung von Triebwerken für Verkehrsflugzeuge in den verschiedensten Größenklassen beteiligt; durch eine neue Kooperation in Entwicklung und Fertigung mit Pratt & Whitney Canada hat der zivile Triebwerksbereich an Bedeutung gewonnen. Die Entwicklungs- und Fertigungskapazitäten der Gesellschaft waren voll ausgelastet.

Die MTU-Friedrichshafen konnte trotz der weiterhin unbefriedigenden Situation auf dem internationalen Markt einen

leichten Anstieg der Nachfrage nach Dieselgroßmotoren verzeichnen. Mit Nachdruck arbeitet die Gesellschaft daran, durch laufende Verbesserung ihrer Produkte und neue, kostengünstige Lösungen zusätzliche Absatzmöglichkeiten zu erschließen. Dazu wurden weitere Lizenz- und Kooperationsabkommen mit führenden Motorenherstellern abgeschlossen.

Die MTU-Maintenance, die Wartung und Reparatur von zivilen Großtriebwerken betreibt, hat eine amerikanische Luftverkehrsgesellschaft als neuen Kunden gewinnen können. Dennoch blieb das Ergebnis in dieser Sparte unbefriedigend.

Die AG Kühnle, Kopp & Kausch konnte ihr Geschäftsvolumen, insbesondere durch die weiterhin positive Entwicklung der Sparte Turbolader, ausbauen. Im Bereich Maschinenbau hat der zunehmende Bedarf an Großgebläsen zur Rauchgasentschwefelung von Kohlekraftwerken zu einer Belebung der Nachfrage geführt.

Zum Jahresende 1985 beschäftigte die MTU-Gruppe welt-

weit 15.987 Mitarbeiter. Der Auftragsbestand, dessen Abwicklung sich über mehrere Jahre erstreckt, sichert die Beschäftigung über das laufende Geschäftsjahr hinaus. Die MTU-Gruppe erzielte 1985 einen Jahresüberschuß von 31,8 Mill. DM.

### **Erfolgreiche Geschäfts- entwicklung bei Dornier**

Die Tätigkeitsschwerpunkte der einzelnen Dornier-Gesellschaften liegen auf folgenden Arbeitsgebieten: Die Dornier GmbH, Friedrichshafen, entwickelt und produziert vor allem Flugzeuge, während in der Dornier Reparaturwerft GmbH, Oberpfaffenhofen, deren Wartung und Instandhaltung zusammengefaßt sind. Die Dornier System GmbH, Friedrichshafen, ist in der Raumfahrt, der Elektronik mit Schwerpunkt auf Informationssystemen und den sog. Neuen Technologien - Energie-, Umwelt-, Entsorgungs- und Werkstofftechnik - tätig. Die Dornier Medizintechnik GmbH, Germering, deren Arbeitsgebiet Anfang 1985 aus der Dornier System GmbH ausgegliedert



worden ist, fertigt und vertreibt den Nierensteinertrümmerer.

Bei der Dornier GmbH wurden im Berichtsjahr 29 Flugzeuge des Typs Dornier 228 planmäßig ausgeliefert. Weltweit sind bisher über 100 Flugzeuge verkauft worden. Die Kapazitäten in Entwicklung und Fertigung waren voll ausgelastet.

Die Dornier Reparaturwerft GmbH konnte ihre Position auf dem Gebiet der Flugzeugbetreuung weiter festigen. Sie verfügt über längerfristige Verträge mit der Bundesrepublik Deutschland, der NATO und kanadischen Flugzeugherstellern.

Mit dem von ihr entwickelten „Instrument Pointing System (IPS)“ hat sich die Dornier System GmbH 1985 am US-Spacelab-Programm und mit mehreren Experimentiergeräten an der ersten deutschen Space-lab-Mission D1 erfolgreich beteiligt. Ferner hat die Gesellschaft im Rahmen eines europäischen Firmenkonsortiums maßgeblich an der Entwicklung der Raumsonde „Giotto“ zur Erforschung des Halleyschen Kometen mitgewirkt.

Die Dornier Medizintechnik GmbH erzielte 1985 einen kräftigen Umsatzanstieg. Die geplante Produktion 1986 ist bereits voll mit Aufträgen belegt.

Weltweit beschäftigte die Dornier-Gruppe zum Jahresende 8.755 Mitarbeiter. Die Abwicklung des Auftragsbestands von 2,0 Mrd. DM erstreckt sich z. T. über mehrere Jahre. Der konsolidierte Umsatz erreichte 2,1 Mrd. DM; der Gesellschafterversammlung wird ein Abschluß vorgelegt, der einen Jahresüberschuß von 33,1 Mill. DM ausweist.

## **SONSTIGE BETEILIGUNGS- GESELLSCHAFTEN**

### **AEG setzt Konsolidierungskurs erfolgreich fort**

Die AEG Aktiengesellschaft ist seit der Genehmigung des Bundeskartellamtes im Februar 1986 und der Erhöhung unserer Beteiligung von 24,9 auf rd. 56 % Konzerngesellschaft und wird ab 1986 in den Daimler-Benz-Konzernabschluß einbezogen werden.

Die Gesellschaft konnte 1985 den bereits in den Vorjahren eingeleiteten Konsolidierungskurs erfolgreich fortsetzen. Der Auftragseingang lag mit 11,3 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Die Entwicklung in den einzelnen Sparten war unterschiedlich. Die Geschäftsbereiche Hochfrequenztechnik, Komponenten und Serienprodukte konnten überdurchschnittliche Steigerungsraten erzielen, die Geschäftsbereiche AEG KANIS, Energieverteilung und Industrietechnik lagen unter dem Vorjahresniveau.

Bei leicht gestiegener Gesamtleistung betrug der Umsatz der AEG 10,8 (i.V. 11,0) Mrd. DM; der Rückgang resultiert im wesentlichen aus der Abrech-

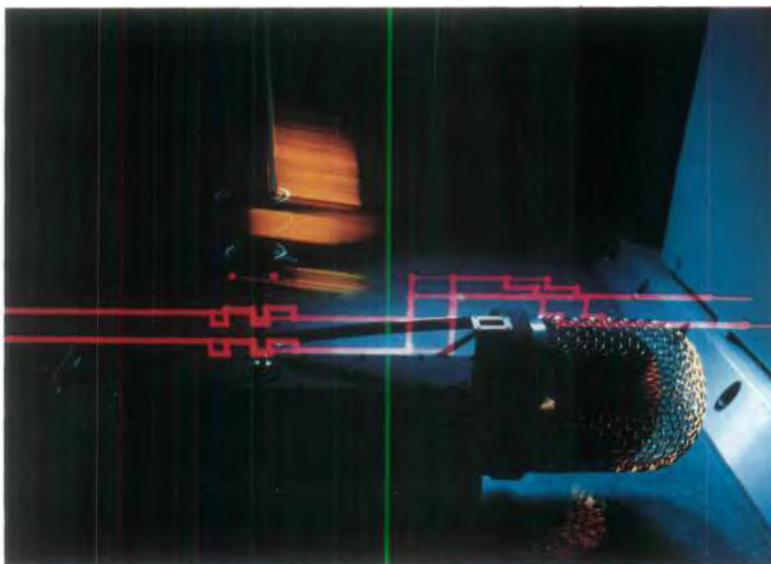
nung von Großaufträgen im Vorjahr. Umsatzsteigerungen erreichten die Geschäftsbereiche Komponenten, Kommunikationstechnik, Serienprodukte und Informationstechnik.

Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich zum Jahresende um 560 Personen auf 73.760, und zwar im wesentlichen in den Geschäftsbereichen Serienprodukte, Komponenten und Bahntechnik. Die Sachanlageinvestitionen lagen bei 370 Mill. DM. Für Forschung und Entwicklung wurden 850 Mill. DM aufgewendet, rd. 8 % vom Umsatz.

### **Deutsche Automobilgesellschaft entwickelte sich planmäßig**

An der Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, sind die Daimler-Benz AG und die Volkswagen AG je zur Hälfte beteiligt. Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektro-chemische Speichersysteme wurden von der Gesellschaft planmäßig fortgeführt.

Das erwirtschaftete Ergebnis wurde im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von den Gesellschaftern zu gleichen Teilen übernommen.



Die Vermessung einer AEG Hochleistungs-Wanderfeldröhre für Fernseh-/Rundfunk-Satelliten ist eine wichtige Voraussetzung für die Integration in den Satelliten.

### **HWT-Gesellschaft für Hydrid- und Wasserstofftechnik hat Tätigkeit aufgenommen**

An der im Frühjahr 1985 gegründeten HWT-Gesellschaft für Hydrid- und Wasserstofftechnik mbH, Mülheim, Ruhr, sind die Mannesmann-Röhrenwerke AG und die Daimler-Benz AG je zur Hälfte beteiligt.

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr ihre Tätigkeit auf den Gebieten der Edelgas- und Wasserstoffspeicherung und -reinigung sowie der Isolations-technik aufgenommen. Erste Produkte wurden verkauft.

### **Erfreuliche Auftragslage für NAW/Schweiz**

Die NAW-Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG hat 1985 ihr Typenangebot weiter verbreitert. Für die Daimler-Benz AG wurden 1.307 (i.V. 765) Sonderfahrzeuge auf Basis des Mercedes-Schwer-Lkw-Programms komplettiert und umgerüstet sowie 44 Mercedes-Benz-Schwerlastzugmaschinen des Typs 3850 montiert. Darüber hinaus stellte die NAW zusätzlich 480 geländegängige Saurer-Schwer-Lkw her.

Im Omnibusbereich wurde die Fertigung von Fahrgestellen planmäßig erweitert. Einen Schwerpunkt bilden Fahrgestelle, die auf Basis von Daimler-Benz-Komponenten und unter eigenem Produktnamen entsprechend den besonderen Anforderungen des schweizerischen Omnibusmarktes hergestellt werden. In größerem Umfang werden für die Daimler-Benz AG Fahrgestelle für die neue kleine Mercedes-Busbaureihe 0 301 und 0 402 gefertigt. Die Zahl der Mitarbeiter wurde auf 452 (i. V. 436) erhöht. Der in D-Mark umgerechnete Umsatz stieg auf 103 (i. V. 84) Mill. DM. Wie im Vorjahr wurde ein positives Ergebnis erzielt.

### **Beteiligung an FAMSA/Mexiko**

Mitte 1985 haben wir 49 % des Grundkapitals der Fabrica de Autotransportes Mexicana S. A. (FAMSA) übernommen. Neben einem staatlichen Unternehmen ist die FAMSA seit November 1985 das einzige Unternehmen in Mexiko, das nach den gesetzlichen Bestimmungen berechtigt ist, dieselgetriebene Nutzfahrzeuge im Bereich von 9 bis 151 herzustellen.

Die FAMSA produziert und verkauft mittelschwere Nutzfahrzeuge und Omnibusfahrgestelle in Fremdlizenz. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.552 Fahrzeuge abgesetzt; der Marktanteil lag bei 8 %.

Der Umsatz erreichte - umgerechnet - 204 Mill. DM, das Ergebnis war unbefriedigend.

In den nächsten drei Jahren wird die Herstellung von Nutzfahrzeugen aus dem Daimler-Benz-Konzern aufgenommen werden. Im Rahmen der mittelfristig erwarteten Konsolidierung der wirtschaftlichen Lage Mexikos erwarten wir eine deutliche Steigerung des Absatzes unserer neuen Beteiligungsgesellschaft.

### **Umsatzanstieg für ANAMMCO/Nigeria trotz schwieriger Wirtschaftslage**

Die Deviseneinnahmen Nigerias, die zum größten Teil aus dem Erdölexport stammen, waren auch 1985 weiter rückläufig. Dies führte zu gravierenden Engpässen in den importabhängigen Industriezweigen und zu wiederholten Produktionseinstellungen.

Der Anambra Motor Manufacturing Company Ltd. (ANAMMCO) ist es trotz dieser schwierigen Lage gelungen, bis Ende November 1985 ohne Stilllegung die Montage von Nutzfahrzeugen der Klasse über 5 t aufrechtzuerhalten. Mit einem Wiederanlauf der Produktion rechnet die Gesellschaft ab Mai/Juni 1986, nachdem eine erste Importlizenz für benötigte Zulieferteile nunmehr vorliegt.

Mit einem Absatz von 2.173 (i.V. 1.940) Fahrzeugen sowie einem auf 49 (i. V. 48) % gestiegenen Marktanteil wurde die führende Position bei Lkw über 51 gefestigt.

Darüber hinaus konnte die ANAMMCO einen Großauftrag über die Lieferung von Omnibussen erhalten, der mit unserer brasilianische Tochtergesellschaft abgewickelt wurde. Im Rahmen dieses Abkommens wurde der ANAMMCO nunmehr auch die Montagelizenz für Omnibusse erteilt.

Der Umsatz stieg aufgrund des erhöhten Geschäftsvolumens - umgerechnet - um 35% auf 374 Mill. DM. Das Ergebnis war wiederum befriedigend.

### **NAI / Saudi-Arabien mußte Nfz-Montage erneut zurücknehmen**

Die wirtschaftliche Entwicklung in Saudi-Arabien war auch 1985 durch sinkende Einnahmen aus dem Ölexport beeinträchtigt. Der Nutzfahrzeugmarkt ist weiter geschrumpft. Die National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) mußte die Montage von Mercedes-Nutzfahrzeugen um 43 % auf 1.777 Einheiten zurücknehmen. Trotz des zunehmenden Konkurrenzdrucks und des Absatzrückgangs komplett importierter Fahrzeuge konnte die Gesellschaft ihre Marktposition 1985 festigen.



Der Umsatz der Gesellschaft sank - umgerechnet - um 44 % auf 203 Mill. DM. Das Ergebnis war nicht zufriedenstellend.

Auch für 1986 rechnen wir mit einem auf niedrigem Niveau stagnierenden Nutzfahrzeugmarkt.

#### **OTOMARSAN /Türkei erhöhte Grundkapital**

Die türkische Regierung setzte 1985 ihren Reformkurs fort. Auf dem Nutzfahrzeugmarkt haben hohe Zinsen sowie staatliche Ausgabenkürzungen im Rahmen des wirtschaftlichen Konsolidierungskurses eine spürbare Kaufzurückhaltung bewirkt.

Unsere Beteiligungsgesellschaft Otobüs ve Motorlu Aracilar Sanayii A. S. (OTOMARSAN), Istanbul, hat 1985 mit 1.242 (i.V. 1.488) produzierten Omnibussen die Kapazitätsauslastung der Vorjahre nicht erreicht. Der Inlandsabsatz ging um 31 % zurück; der Export blieb aufgrund der zunehmenden Importerschwerisse und Devisenknappheit in den traditionellen Absatzmärkten der Region um 15 % unter dem hohen Vorjahresniveau.

Der Umsatz ging - in D-Mark umgerechnet - um 9 % auf 243 Mill. DM zurück. Das Ergebnis blieb dennoch zufriedenstellend.

Die OTOMARSAN wird Mitte 1986 im neu errichteten Werk Aksaray die Herstellung von mittleren und schweren Lkw sowie die Montage von Dieselmotoren aufnehmen.

Im Rahmen dieser Aktivitäten wurde das Grundkapital von 9 auf 12Mrd.TL (rd. 51 Mill. DM) erhöht. Der Anteil der Daimler-Benz AG beträgt unverändert 36 %.

#### **IDEM / Iran:**

##### **Umsatzanstieg in D-Mark**

Der anhaltende Golfkrieg und rückläufige Einnahmen aus dem Erdölgeschäft belasten in immer stärkerem Maße die wirtschaftliche Entwicklung des Irans.

Unsere beiden Lizenznehmer für Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge mußten einen Absatzrückgang hinnehmen, konnten diesen jedoch aufgrund der guten Marktposition begrenzen. Bei unserer Beteiligungsgesellschaft Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM), Täbris, sank der Absatz von Dieselmotoren um 17 % auf 20.502 Einheiten. Der Umsatz nahm - umgerechnet - um 12 % auf 331 Mill. DM ab. Das Ergebnis hat sich verschlechtert.

##### **Schwieriger Absatzmarkt für German Motor, Star Motors und Star Engines / Indonesien**

Die indonesische Wirtschaft wurde 1985 noch stärker als im Vorjahr von der weltweit sinkenden Nachfrage nach Erdöl getroffen. Insbesondere bei leichten und mittelschweren Lkw und Omnibussen schrumpfte der Markt erheblich und fiel auf das niedrigste Volumen seit sechs Jahren zurück.

Unsere indonesischen Beteiligungsgesellschaften P. T. German Motor Manufacturing, Wanaherang (Montage und Fertigung), und P. T. Star Motors Indonesia, Jakarta (Import und Marketing), konnten bei Nutzfahrzeugen und Pkw Marktanteile gewinnen. Im Berichtsjahr wurden 1.866 (i.V. 1.830) Nutzfahrzeuge sowie 805 (i. V. 758) Pkw abgesetzt. Die Kapazitätsauslastung war jedoch unzureichend.

Im Frühjahr 1985 wurde die Montage von Nutzfahrzeugmotoren durch die P.T. Star Engines Indonesia planmäßig aufgenommen.

Der Umsatz stieg - umgerechnet - auf 223 (i. V. 212) Mill. DM. Das Ergebnis war nicht zufriedenstellend.

##### **Erhebliche Produktionssteigerung bei FAP FAMOS / Jugoslawien**

Die jugoslawische Wirtschaft litt auch 1985 unter Importrestriktionen und Devisenbeschränkungen. Die Nutzfahrzeugindustrie konnte jedoch einen leichten Aufwärtstrend verzeichnen. Unser Kooperationspartner FAP FAMOS, Belgrad, steigerte seine Produktion um 18 % auf 5.565 Nutzfahrzeuge. Die Marktposition wurde verbessert. Der Umsatz in Landeswährung hat sich um 108 %, in D-Mark umgerechnet auf 697 (i.V. 572) Mill. DM erhöht. Das Ergebnis war wieder positiv.

##### **Daimler-Benz Österreich: Ausweitung des Pkw-Geschäfts**

Die Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH, Salzburg, an der wir zu 50 % beteiligt sind, koordiniert seit 1980 die Vertriebsaktivitäten der österreichischen Landesvertretungen für unsere Fahrzeuge. Durch die erfolgreiche Markteinführung der neuen Mittleren Mercedes-Klasse stieg unser Pkw-Marktanteil auf 3,8 (i.V. 3,3) %. Unsere Lieferungen nach Österreich erhöhten sich um 20 % auf 8.598 Pkw.

Bei Nutzfahrzeugen ab 2 t Gesamtgewicht haben wir einen Marktanteil von 15 % behaupten können. Unsere Lieferungen lagen mit 3.135 Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres.

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

## Konzerngesellschaften

<p><b>Mercedes-Benz Argentina S.A.</b> Buenos Aires/Argentinien A 26.000.000 (DM 80,0 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz of North America Holding Comp., Inc.</b> New York/USA US \$ 35.932.628 (DM 88,4 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Holding AG</b> Zürich/Schweiz sfr 147.000.000 (DM 174,6 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH</b> München DM 156.600.000 Bet. 100%</p>
<p><b>Mercedes-Benz España S.A.</b> Madrid/Spanien Pts 25.021.302.000 (DM 400,3 Mill.) Bet. 77,6%</p>	<p><b>Mercedes-Benz of North America, Inc.</b> Montvale, N.J./USA US \$ 60.000.000 (DM 147,7 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Finanz AG</b> Zürich/Schweiz sfr 30.000.000 (DM 35,6 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH</b> Friedrichshafen DM 50.000.000 Bet. 85,6%</p>
<p><b>Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd.</b> Mulgrave, Melbourne/Australien SA 20.000.000 (DM 33,3 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Canada, Inc.</b> Toronto/Kanada Can \$ 5.000.000 (DM 8,8 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Finanz-Holding S.A.</b> Luxemburg sfr 25.000.000 (DM 29,7 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>MTU Maintenance GmbH</b> Langenhagen DM 30.000.000 Bet. 100%</p>
<p><b>Mercedes-Benz Hellas S.A.</b> Athen/Griechenland Dr. 800.000.000 (DM 13,3 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Freightliner Corp.</b> Portland, Oregon/USA US \$ 180.000.000 (DM 443,0 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Merfina S.p.A.</b> Rom/Italien Lit 6.000.000.000 (DM 8,8 Mill.) Bet. 85%</p>	<p><b>MTU Informationssysteme GmbH, München</b> DM 4.000.000 Bet. 100%</p>
<p><b>Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd.</b> Pretoria/Republik Südafrika R 22.500.000 (DM 21,5 Mill.) Bet. 50,1%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Credit Corp.</b> Norwalk, Connecticut/USA US \$ 83.907.800 (DM 206,5 Mill.) Bet. 83%</p>	<p><b>Mercedes-Benz (Schweiz) AG</b> Zürich/Schweiz sfr 6.000.000 (DM 7,1 Mill.) Bet. 51%</p>	<p><b>AG Kühnle, Kopp &amp; Kausch</b> Frankenthal DM 14.000.000 Bet. 61,6%*</p>
<p><b>Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd. (CDA)</b> East London/Rep. Südafrika R 256.000 (DM 0,2 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>SOFIDEL S.A.</b> Rocquencourt/Frankreich FF 90.000.000 (DM 29,3 Mill.) Bet. 99,5%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Nederland B.V.</b> Utrecht/Niederlande hfl 57.000.000 (DM 50,6 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>L'Orange GmbH</b> Stuttgart DM 5.000.000 Bet. 100%</p>
<p><b>Holzindustrie Bruchsal GmbH</b> Bruchsal DM 10.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz France S.A.</b> Rocquencourt/Frankreich FF 230.000.000 (DM 74,9 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Credit AG</b> Zürich/Schweiz sfr 4.000.000 (DM 4,8 Mill.) Bet. 70%</p>	
<p><b>Maschinenfabrik Esslingen AG</b> Esslingen a. N. DM 42.515.000 Bet. 97,3%</p>	<p><b>Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien bfr 2.420.000.000 (DM 118,2 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz do Brasil S.A.</b> São Bernardo do Campo/Brasilien Cr \$ 3.870.000.000.000 (DM 911,4 Mill.) Bet. 100%</p>	
<p><b>Industriehandel Handels- und Industrieausstattungsgesellschaft mbH</b> Stuttgart DM 5.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien bfr 1.800.050.000 (DM 88,0 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE)</b> São Paulo/Brasilien Cr \$ 127.800.000.000 (DM 30,1 Mill.) Bet. 100%</p>	
<p><b>Mercedes-Leasing-GmbH</b> Stuttgart DM 40.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Finance Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien bfr 181.000.000 (DM 8,8 Mill.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Italia S.p.A.</b> Rom/Italien Lit 65.000.000.000 (DM 95,2 Mill.) Bet. 88,5%</p>	
<p><b>Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH</b> Stuttgart DM 26.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>P.T. Star Engines</b> Indonesia Jakarta/Indonesien Rp. 3.784.406.250 (DM 8,3 Mill.) Bet. 60%</p>	<p><b>Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd.</b> Milton Keynes/Großbrit. £ 30.000.000 (DM 106,3 Mill.) Bet. 100%</p>	
		<p><b>Mercedes-Benz Japan Co. Ltd.</b> Tokio/Japan ¥ 1.000.000.000 (DM 12,3 Mill.) Bet. 100%</p>	



Sonstige Beteiligungsgesellschaften

**Dornier GmbH  
Friedrichshafen**

DM 100.000.000  
Bet. 65,6%

**Dornier System GmbH  
Friedrichshafen**

DM 7.000.000  
Bet. 99%

**Dornier Reparaturwert  
GmbH  
Oberpfaffenhofen**

DM 4.000.000  
Bet. 87,5%

**Dornier Medizintechnik  
GmbH  
Germering**

DM 600.000  
Bet. 100%

**AEG Aktiengesellschaft  
Berlin und  
Frankfurt am Main**

DM 931.171.700  
Bet. 56%

**OLYMPIA Werke  
Aktiengesellschaft  
Wilhelmshaven**

DM 130.000.000  
Bet. 99%

**AEG Kabel  
Aktiengesellschaft  
Mönchengladbach**

DM 57.600.000  
Bet. 98,3%

**AEG KANIS GmbH  
Nürnberg**

DM 55.000.000  
Bet. 100%

**AEG Elektrowerkzeuge  
GmbH, Winnenden**

DM 80.000.000  
Bet. 99,5%

**AEG International AG  
Zürich/Schweiz**

sfr 203.000.000  
(DM 241,1 Mill.)  
Bet. 100%

**AEG do Brasil S.A.  
São Paulo/Brasilien**

Cr \$ 107.846.000.000  
(DM 25,3 Mill.)  
Bet. 100%

**AEG Ibérica de  
Electricidad S.A.  
Madrid/Spanien**

Pta 2.600.000.000  
(DM 41,6 Mill.)  
Bet. 100%

**AEG Fábrica de  
Motores S.A.  
Tarrasa/Spanien**

Pta 2.012.700.000  
(DM 32,2 Mill.)  
Bet. 100%

**AEG  
Italiana S.p.A.  
Mailand/Italien**

Lit 12.000.000.000  
(DM 17,6 Mill.)  
Bet. 100%

**Deutsche Automobil-  
gesellschaft mbH  
Hannover**

DM 5.000.000  
Bet. 50%

**12 Wohnungsbau-  
gesellschaften  
darunter:**

**Sindelfinger  
Wohnstätten GmbH  
Sindelfingen**

DM 44.260.000  
Bet. 50%

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

DM 7.000.000  
Bet. 50%

**Wohnbau Gaggenau GmbH  
Gaggenau**

DM 5.000.000  
Bet. 50%

**Anambra Motor Manufac-  
turing Co. Ltd. (ANAMMCO)  
Enugu/Nigeria**

N 24.000.000  
(DM 59,6 Mill.)  
Bet. 40%

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

SR 70.000.000  
(DM 46,9 Mill.)  
Bet. 26%

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

TL 12.000.000.000  
(DM 51,2 Mill.) Bet. 36%

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

Rp. 5.103.000.000  
(DM 11,1 Mill.)  
Bet. 33,3%

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

Rp. 846.720.000  
(DM 1,8 Mill.)  
Bet. 49%

**Iranian Diesel Engine  
Manufacturing Comp. (IDEM)  
Täbris/Iran**

RI 2.000.000.000  
(DM 58,4 Mill.)  
Bet. 30%

**Tata Engineering and Loco-  
motive Comp. Ltd. (TELCO)  
Bombay/Indien**

IR 544.411.700  
(DM 110,8 Mill.)  
Bet. 12,6%

**Bajaj Tempo Ltd.  
Poona/Indien**

IR 31.855.858  
(DM 6,5 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 17,8 Mill.) Bet. 40%

**Fábrica de Autotransportes  
Mexicana S.A. de C.V.  
(FAMSA)  
Mexico D.F./Mexico**

mex \$ 8.039.215.700  
(DM 53,6 Mill.) Bet. 49%

■ ■ ■ ■ ■  
Gesellschaften mit  
eigener Fertigung oder  
Montage

■ ■ ■  
Vertriebs- und  
Dienstleistungs-  
gesellschaften

■ ■  
Anlage-, Finanzierungs-  
und Holdinggesellschaften

□  
Sonstige Gesellschaften

( ) Kapital umgerechnet  
in DM zu Jahresendkursen  
1) Vom stimmberechtigten  
Stammaktienkapital  
(DM 7.000.000)

Stand 31.03.86



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.



# Jahresabschluß Daimler-Benz AG

# Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG

## BILANZ

### **Vermögens- und Kapitalstruktur**

Das Anlagevermögen erhöhte sich nach Zugängen von 3,7 Mrd. DM und Abschreibungen von 2,3 Mrd. DM vor allem aufgrund unserer Akquisitionen im Beteiligungsbereich um 1,4 auf 7,2 Mrd. DM. Sein Anteil an der Bilanzsumme stieg damit auf 33 (i. V. 30) %. Die Zunahme beim Umlaufvermögen um 1,1 auf 14,8 Mrd. DM betraf im wesentlichen Vorräte, Wertpapiere und Sonstige Vermögensgegenstände; das Forderungsengagement blieb nahezu unverändert.

Das Eigenkapital (Grundkapital, Offene Rücklagen und 40 % der Sonderposten mit Rücklageanteil) nahm durch die Einstellung der Hälfte des Jahresüberschusses in die Rücklagen um 0,6 auf 6,3 Mrd. DM zu; der Anteil an der Bilanzsumme belief sich damit auf 28 (i.V. 29) %. Innerhalb des Fremdkapitals haben sich vor allem die Anderen Verbindlichkeiten um 1,1 Mrd. DM erhöht. Die Zunahme der Rückstellungen um 0,5 auf 10,0 Mrd. DM betraf ausschließlich die Pensionsrückstellungen, während sich das Volumen der Anderen Rückstellungen kaum verändert hat. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ermäßigte sich auf 45 (i. V. 49) %.

### **Anlagendeckung**

Die hohen Beteiligungszugänge 1985 haben sich naturgemäß auf die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital ausgewirkt; sie lag bei 86 (i. V. 96) %. Das übrige Anlagevermögen und wesentliche Teile des Umlaufvermögens sind durch lang- und mittelfristiges Fremdkapital finanziert.

## Aktiva

### **Sachanlagen**

Nach Zugängen von 1,8 Mrd. DM sowie Abschreibungen und Abgängen von zusammen 2,2 Mrd. DM ging das Sachanlagevermögen um 0,4 auf 4,2 Mrd. DM zurück. Die Bewertung erfolgte wie im Vorjahr zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen bestehen aus den Kosten für Fertigungsmaterial und Fertigungslohn sowie den leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten). Die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten sind um erhaltene Investitionszulagen gekürzt. 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 - wurden voll in Anspruch genommen.

Den planmäßigen Abschreibungen legen wir überwiegend folgende Nutzungsdauern zugrunde: 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 vier 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 verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr abgeschrieben.

Auf die Zugänge des Jahres 1985 sowie die Umbuchungen aus bereits in Vorjahren aktivierten Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen entfallen folgende Abschreibungen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschreibungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten mit Wohnbauten	204	41
Bauten auf fremden Grundstücken	5	.
Maschinen und maschinelle Anlagen	3	.
Betriebs- und Geschäftsausstattung	608	264
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	933	684
	25	20
	<b>1.778</b>	<b>1.009</b>



Auf Grundstücken der Daimler-Benz AG sind Erbbaurechte zugunsten Dritter eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für unsere Werke und Niederlassungen errichtet haben. Für die am Bilanzstichtag bestehenden 16 (i.V. 15) Leasing-Verträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen sind Mietaufwendungen von 20 (i. V. 17) Mill. DM angefallen.

### **Beteiligungen**

Der Anstieg des Bilanzwerts der Beteiligungen um 1.815 auf 2.868 Mill. DM beruht im Inland auf den Anteils erworben an der AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München, sowie der Dornier GmbH, Friedrichshafen. Im Ausland haben wir unseren Anteil an der Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid, erhöht und bei der Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria, an einer Kapitalerhöhung teilgenommen; an der Fábrica de Autotransportes Mexicana S.A. de C.V., Mexico, haben wir einen Kapitalanteil von 49 % erworben.

Unsere Beteiligungen werden unverändert nach dem strengen Niederstwertprinzip bewertet. Die Abschreibungen von 110 Mill. DM (davon 50 Mill. DM auf Zugänge im Berichtsjahr) betrafen hauptsächlich unsere Gesellschaften in Spanien und Südafrika, die sich in einer unverändert schwierigen Wirtschaftslage befinden.

### **Vorräte**

Die Material- und Erzeugnisbestände haben sich infolge der Produktionssteigerung um 314 auf 3.248 Mill. DM erhöht.

Die Bewertungsmethoden blieben unverändert: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Einkaufs- oder niedrigeren Tagespreisen, Erzeugnisse mit den Kosten für Fertigungsmaterial und Fertigungslohn sowie den leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) bewertet. Soweit Bestandsrisiken vorlagen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden.

### **Forderungen**

Das Forderungsengagement hat sich mit 4.217 Mill. DM kaum verändert. Einem Anstieg der Wechselbestände stehen Rückgänge bei Forderungen an verbundene Unternehmen in etwa gleicher Größenordnung gegenüber. Wir haben die Forderungen - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

### **Zahlungsmittel und Wertpapiere**

Die Zahlungsmittel und Wertpapiere machen 3.736 (i. V. 3.251) Mill. DM aus. Weitere liquide Mittel in Höhe von 3.079 (i. V. 2.797) Mill. DM 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 108.985 Stammaktien (nom. 5,4 Mill. DM = 0,32 % des Grundkapitals) zu einem Durchschnittspreis von rd. 837 DM je Aktie erworben, und zwar im Januar 3.500, im Februar 23.650, im März 21.585, im April 1.000, im August 5.000, im September 25.300 und im Oktober 28.950 Stück.

Im Juli 1985 wurden an unsere Mitarbeiter insgesamt 83.588 Aktien (nom. 4,2 Mill. DM = 0,25 % des Grundkapitals) zum Vorzugspreis von DM 367,50 je Aktie veräußert. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 55.662 Stammaktien (nom. 2,8 Mill. DM = 0,16 % des Grundkapitals), die aus Käufen des Jahres 1985 stammen; die Aktien sind mit 35 Mill. DM bewertet.

### **Sonstige Vermögensgegenstände**

Die Zunahme um 258 auf 3.492 Mill. DM entfiel fast ausschließlich auf kurz- und mittelfristig fällige verbrieft Forderungen bzw. Schuldtitel. Außerdem wurden unter dieser Sammelposition u. a. Zinsforderungen, Erstattungsansprüche aus Vorsteuer und Forderungen an Leasinggeber ausgewiesen.

**Passiva**

**Grundkapital und Rücklagen**

Das Grundkapital beträgt unverändert 1.699 Mill. DM. Aus dem bisherigen „Genehmigten Kapital“ steht ein Teilbetrag von 180 Mill. DM noch bis zum 30. Juni 1986 zur Verfügung; wir schlagen der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 vor, an seiner Stelle ein neues „Genehmigtes Kapital“ von 500 Mill. DM zu beschließen.

Nach den uns gemäß § 20 Abs. 1 AktG zugegangenen Mitteilungen gehören der „Deutsche Bank Aktiengesellschaft“, Frankfurt am Main, und der „Mercedes-Automobil-Holding Aktiengesellschaft“, Frankfurt am Main, jeweils mehr als der vierte Teil der Aktien unserer Gesellschaft.

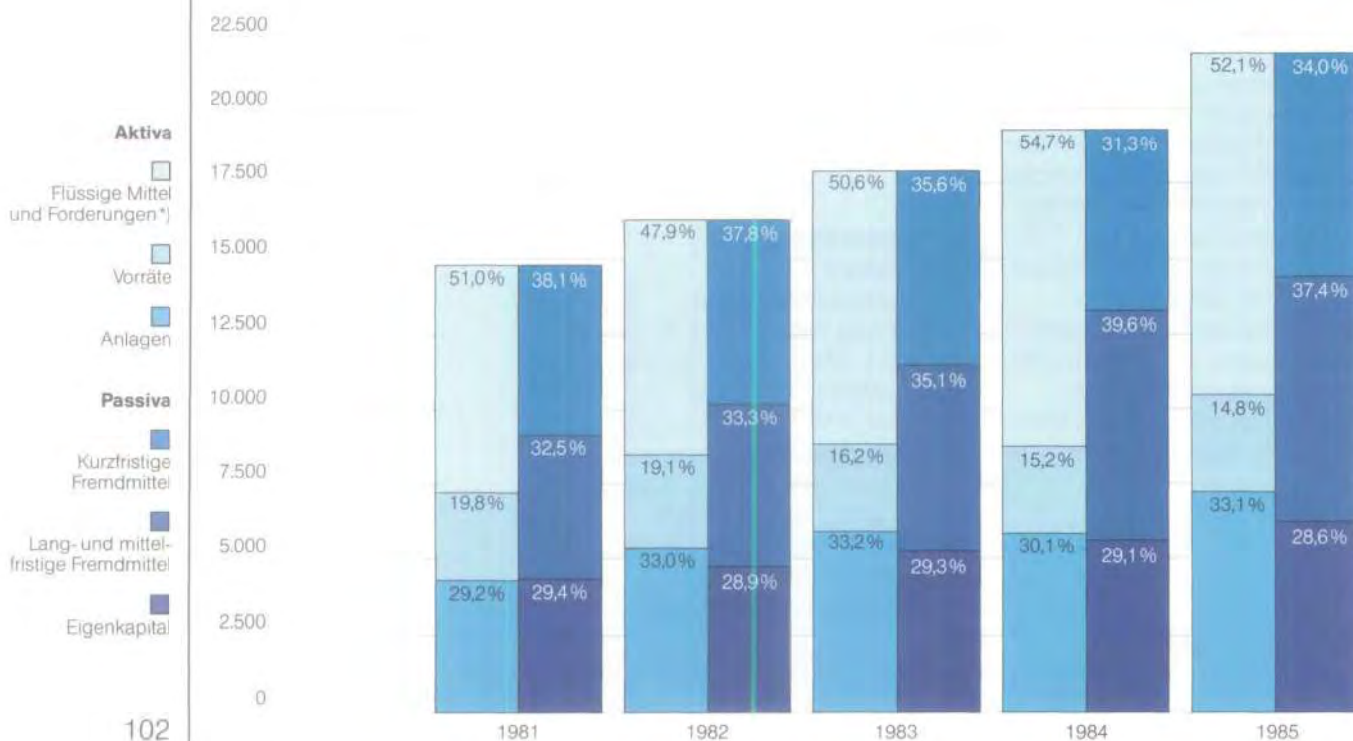
Die Gesetzliche Rücklage von 171 Mill. DM hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Die Rücklage für Eigene Aktien wurde mit 9 Mill. DM zugunsten des Bilanzgewinns aufgelöst, da der Vorjahresbestand an Eigenen Aktien vollständig an die Belegschaft veräußert worden ist. Entsprechend dem aus Zukäufen 1985 am Bilanzstichtag verbliebenen Bestand an Eigenen Aktien wurden dieser Rücklage durch Umbuchung aus den Freien Rücklagen 35 Mill. DM zugeführt.

In die Freien Rücklagen haben wir 626 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß eingestellt.

**Bilanzstruktur  
Daimler-Benz AG**

(in Millionen DM)	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Bilanzsumme *)</b>	<b>14.845</b>	<b>16.324</b>	<b>17.933</b>	<b>19.339</b>	<b>21.894</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderg. *)	7.561	7.824	9.078	10.578	11.396
Vorräte	2.943	3.121	2.898	2.934	3.248
Anlagen	4.341	5.379	5.957	5.827	7.250
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	5.655	6.173	6.387	6.060	7.454
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	4.819	5.429	6.292	7.661	8.183
Eigenkapital	4.371	4.722	5.254	5.618	6.257



\*) Gekürzt um die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.



### **Sonderposten mit Rücklageanteil**

Von den Sonderposten in Höhe von 392 Mill. DM entfielen 266 Mill. DM auf die Rücklage gemäß §3 Abs. 1 Auslandsinvestitionsgesetz, 95 Mill. DM auf die Rücklage gemäß § 1 Abs. 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, 15 Mill. DM auf die Preissteigerungsrücklage gemäß §74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung und 14 Mill. DM auf die Rücklage gemäß §6 b Einkommensteuergesetz.

### **Pauschalwertberichtigung zu Forderungen**

Das bei in- und ausländischen Forderungen bestehende allgemeine Kreditrisiko wird durch Anwendung länderspezifisch abgestufter Wertberichtigungssätze zwischen 4 und 10% berücksichtigt. Bei kaum veränderter Risikostruktur im Forderungsengagement war die Pauschalwertberichtigung um 2 auf 148 Mill. DM zu ermäßigen.

### **Pensionsrückstellungen**

Die Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren auf der Grundlage eines Rechnungszinsfußes von 3,5% ermittelt. Unter Berücksichtigung der Rückstellungszuführungen und Pensionszahlungen haben sich die Pensionsrückstellungen um 515 auf 5.734 Mill. DM erhöht.

Zusammen mit dem Vermögen der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH von rd. 2,9 Mrd. DM beträgt das gesamte für die Altersversorgung unserer Mitarbeiter angesammelte Kapital rd. 8,6 Mrd. DM.

### **Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung**

Für im Berichtsjahr vorgesehene, aber nicht mehr durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen haben wir eine Rückstellung in Höhe von 151 Mill. DM gebildet.

### **Andere Rückstellungen**

Diese Rückstellungen liegen mit 4.089 Mill. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Sie berücksichtigen vor allem unsere weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, ferner die Verpflichtungen im Sozialbereich (einschließlich aus der Vorruhestandsregelung). Weiter schließen sie die Verpflichtungen aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern und die Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften ein.

### **Langfristige Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren haben sich - bei Darlehensaufnahmen von 34 Mill. DM und Tilgungen von 25 Mill. DM - auf 166 Mill. DM erhöht. Bei den Darlehensaufnahmen handelt es sich im wesentlichen um zinsgünstige Investitionskredite im Rahmen der Berlinförderungsmaßnahmen. Im Jahre 1986 sind planmäßige Tilgungen in Höhe von 27 Mill. DM vorgesehen.

### **Andere Verbindlichkeiten**

Die Zunahme um 1.090 auf 4.578 Mill. DM steht im Zusammenhang mit der beträchtlichen Ausweitung der Geschäftstätigkeit, die zu höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und gestiegenen Sonstigen Verbindlichkeiten geführt hat.

### **Haftungsverhältnisse**

Das Wechselobligo beträgt 18 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 380 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Zahlungsgarantien bestehen über insgesamt 12 Mill. DM zugunsten der Gläubiger aus der IFR-Anleihe von 1982 der Daimler-Benz Finanz-Holding S. A., Luxemburg.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 16 Mill. DM.

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

Zugunsten von Mitgesell-schaftern an einem Beteiligungsunternehmen ist eine Mindestdividendengarantie übernommen worden, die nicht valutierbar ist.

\*

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge für den Vorstand 9.507.923 DM. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 4.216.787 DM ausgezahlt. Die Bezüge des Aufsichtsrats belaufen sich auf 1.418.000 DM.

\*

**GEWINN- UND  
VERLUSTRECHNUNG**

**Gesamtleistung**

Die Zunahme der Gesamtleistung um 5,4 auf 37,5 Mrd. DM beruht auf der Umsatzsteigerung um 5,1 Mrd. DM und der Erhöhung der Erzeugnisbestände um 0,3 Mrd. DM.

**Materialaufwand**

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren haben - insbesondere aufgrund der gesteigerten Pkw-Produktion in Verbindung mit höherwertigen Ausstattungen - um 2,8 auf 18,7 Mrd. DM zugenommen.

**Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich**

Aufgrund einer Gewinnausschüttung unserer nordamerikanischen Holding-Gesellschaft sind die Erträge aus Beteiligungen deutlich gestiegen:

	1984 Mill. DM	1985 Mill. DM
<b>Erträge aus Beteiligungen</b>		
Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York	-	118
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	50	47
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.	8	8
Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay	3	4
OTOMARSAN Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul	13	3
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	-	3
Übrige Gesellschaften	9	8
	<b>+ 83</b>	<b>+ 191</b>
<b>Erträge aus Gewinnabführungen</b>		
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	14	-
Übrige Gesellschaften	5	6
	<b>+ 19</b>	<b>+ 6</b>
<b>Aufwendungen aus Verlustübernahme</b>		
	<b>- 2</b>	<b>- 1</b>
<b>Ertragsüberschuß</b>	<b>+ 100</b>	<b>+ 196</b>

**Zinsüberschuß**

Bei Zinserträgen von 709 (i. V. 659) Mill. DM und Zinsaufwendungen von 47 (i. V. 52) Mill. DM ergab sich ein auf 662 (i. V. 607) Mill. DM gestiegener Zinsüberschuß. Hierin kommt vor allem die günstige Liquiditätsentwicklung zum Ausdruck.

**Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen**

Diese Erträge verringerten sich um 45 auf 394 Mill. DM. Ein Teil der Haftungs- und Prozeßrisiken war niedriger zu bewerten; außerdem wurden Verlustrisiken im Beteiligungsbereich und aus schwebenden Geschäften geringer eingeschätzt.

**Sonstige Erträge**

Diese Sammelposition enthält - neben außerordentlichen Erträgen - vor allem Erträge aus Wertpapierverkäufen, aus weiterberechneten Verwaltungskosten sowie aus Vermietungen und Verpachtungen; sie ist um 31 auf 127 Mill. DM zurückgegangen.

**Personalaufwand einschließlich Altersversorgung**

Bei einer Zunahme der Belegschaft um rd. 4.300 Mitarbeiter sind Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben um 1,1 auf 9,7 Mrd. DM gestiegen. Zu dieser Entwicklung haben auch die Tarifierhöhungen und die höheren Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung beigetragen.

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung ermäßigten sich auf 0,7 (i. V. 1,0) Mrd. DM. Im Vorjahr waren aufgrund der Einführung der aktualisierten versicherungsmathematischen Richttafeln von Heubeck und der Absenkung des Zinsfußes für die Berechnung der Versorgungsverpflichtungen auf 3,5 % zusätzliche Pensionsrückstellungen gebildet worden.

**Ertrag- und Vermögensteuern**

Die Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen haben um 834 auf 2.957 Mill. DM zugenommen; z. T. war dieser Anstieg darauf zurückzuführen, daß der Steueraufwand 1984 durch die steuerwirksame Bildung der Vorruhestandsrückstellung beeinflusst worden war.



### Sonstige Aufwendungen

Diese um 386 auf 3.209 Mill. DM gestiegene Sammelposition umfaßt wie bisher vor allem Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie die hier auszuweisenden Rückstellungszuführungen.

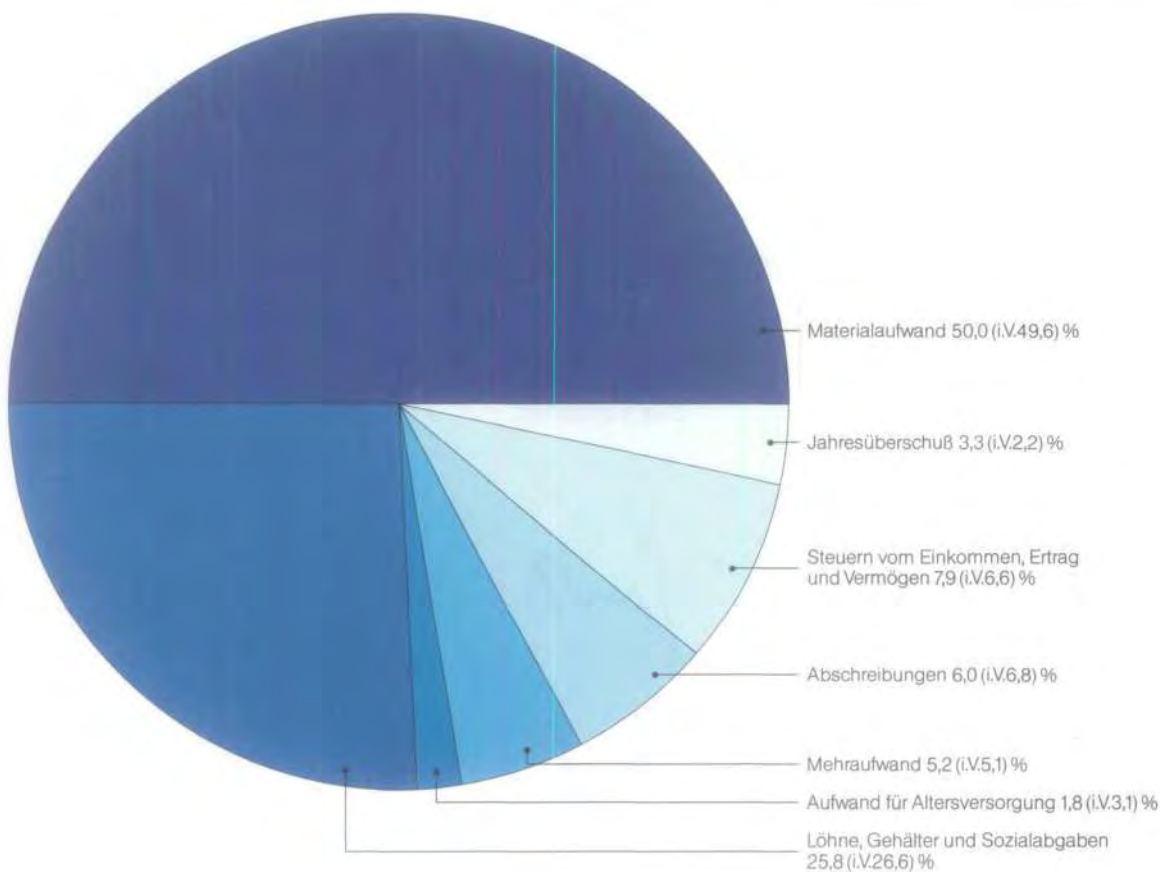
### Jahresüberschuß und Bilanzgewinn

Der Jahresüberschuß von 1.252 (i.V. 711) Mill. DM enthält nach unseren Berechnungen wie im Vorjahr keinen Scheingewinn.

Aus dem Jahresüberschuß wurden 626 Mill. DM in die Freien Rücklagen eingestellt. Der Bilanzgewinn von 644 Mill. DM, von dem 626 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß, weitere

18 Mill. DM aus dem Gewinnvortrag und der Rücklage für Eigene Aktien stammen, soll gemäß Gewinnverwendungsvorschlag in Höhe von 491 Mill. DM an die Aktionäre ausgeschüttet werden; außerdem soll von der Hauptversammlung über die verbleibenden 153 Mill. DM ein Beschluß zur Einstellung in die Rücklagen gefaßt werden.

### Aufwandstruktur Gesamtleistung Daimler-Benz AG



(in Millionen DM)	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Gesamtleistung</b>	<b>29.461</b>	<b>31.410</b>	<b>32.139</b>	<b>32.092</b>	<b>37.450</b>
Materialaufwand	15.216	15.957	16.000	15.922	18.709
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	7.572	8.108	8.468	8.548	9.674
Aufwand für Altersversorgung	688	742	770	990	677
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	1.568	1.361	1.488	1.620	1.941
Abschreibungen	1.333	1.907	2.202	2.178	2.240
EEV-Steuern	2.476	2.648	2.501	2.123	2.957
Jahresüberschuß	608	687	710	711	1.252
davon: Einstellungen in Rücklagen	(304)	(337)	(355)	(355)	(626)
Ausschüttungssumme	(304)	(350)	(355)	(356)	(491)

## Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1985 weist einen Bilanzgewinn von DM 643.947.905,— aus.

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

3 ⅓%	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,—	DM	64.050,—
DM 12,—	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—	DM	406.557.576,—
DM 2,50	Bonus je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—	DM	84.699.495,—
Ausschüttung		DM	491.321.121,—
Einstellung in die freien Rücklagen		DM	104.930.914,—
Zusätzlicher Aufwand bei Beschlußfassung nach diesem Vorschlag		DM	47.695.870,—
Bilanzgewinn		DM	643.947.905,—

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1986

**Der Vorstand**

*Präsident Dr. J. J. J. J.*  
*Werner J. J. J. J.*  
*Höring J. J. J.*



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 1985 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Der Konzernabschluß, der Konzerngeschäftsbericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß gebilligt, der damit festgestellt worden ist, und schließen uns den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Erhöhung des Grundkapitals aus Gesellschaftsmitteln, über die erneute Schaffung eines genehmigten Kapitals sowie über die Satzungsänderungen an.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 3. Juli 1985

haben die Herren Dr. Wilfried Guth und Prof. Dr. Joachim Zahn ihr Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An ihrer Stelle wurden die Herren Dr. Klaus Martin, Frankfurt am Main, Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG, und Dr. Johannes Semler, Oberursel, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG, neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Dr. Guth gehörte unserem Aufsichtsrat seit 1976 als dessen Vorsitzender an. Er hat sich durch sein persönliches Engagement und seinen unternehmerischen Weitblick große Verdienste um das Haus erworben. Wir danken Herrn Dr. Guth für seine wertvolle Arbeit, mit der er wesentliche Impulse für die weitere Entwicklung von Daimler-Benz gegeben hat.

Herr Professor Zahn hat in seiner 5jährigen Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat dem Unternehmen seine profunden Kenntnisse und reichen Erfahrungen als langjähriger Vorsitzender des Vorstands der Daimler-Benz AG zur Verfügung gestellt. Dafür sind wir ihm zu besonderem Dank verpflichtet.

In der Sitzung vom 30. April 1986 wurde Herr Dr.-Ing. Rudolf Hörnig, bisher stellvertretendes Vorstandsmitglied, mit sofortiger Wirkung zum ordentlichen Vorstandsmitglied berufen.

Stuttgart-Untertürkheim,  
im Mai 1986

**Der Aufsichtsrat**



Vorsitzender

# Bilanz zum 31. Dezember 1985 der Daimler-Benz AG

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1985 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1985 DM	Stand am 31.12.1984 DM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	2.308.219.424	159.785.300	+ 43.961.315	20.657.701	210.132.483	2.281.175.855	2.390.200
mit Wohnbauten	13.008.744	4.538.989	+ 391.733	2.118.150	1.094.592	14.726.724	12.000
ohne Bauten	1.381.963	-	-	-	-	1.381.963	1.381.963
Bauten auf fremden Grundstücken	24.806.107	2.652.868	+ 476.535	1.693.633	3.454.326	22.787.551	14.000
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.369.953.883	410.190.479	+ 198.002.977	12.300.646	914.646.817	1.051.199.876	1.000.000
Betriebs- und Geschäftsausstattung	488.441.098	880.240.139	+ 53.108.050	7.649.735	972.075.974	442.063.578	488.441
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	389.310.335	320.766.038	- 295.940.610	-	19.570.757	394.565.006	389.310
	<b>4.595.121.554</b>	<b>1.778.173.813</b>	<b>-</b>	<b>44.419.865</b>	<b>2.120.974.949</b>	<b>4.207.900.553</b>	<b>4.895.100</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	1.052.209.633	1.941.215.758	-	15.900.017	109.826.067	2.867.699.307	1.052.209
Wertpapiere des Anlagevermögens	174.943.940	10.873.162	-	6.230.267	7.494.845	172.091.990	174.943
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	4.884.416	1.106.532	-	2.186.152	1.847.500	1.957.296	4.884
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 645.345 (i.V. DM 807.185)							
	<b>1.232.037.989</b>	<b>1.953.195.452</b>	<b>-</b>	<b>24.316.436</b>	<b>119.168.412</b>	<b>3.041.748.593</b>	<b>1.232.037</b>
	<b>5.827.159.543</b>	<b>3.731.369.265</b>	<b>-</b>	<b>68.736.301</b>	<b>2.240.143.361</b>	<b>7.249.649.146</b>	<b>5.827.160</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						820.155.656	773.350
Unfertige Erzeugnisse						829.192.562	1.100.000
Fertige Erzeugnisse, Waren						1.068.681.703	947.000
Ersatzteile						530.006.490	400.000
						<b>3.248.036.411</b>	<b>2.934.034</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						44.095.729	44.095
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.652.870.404	1.652.870
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 30.978.260 (i.V. DM 30.361.909)					
Wechsel						889.598.550	889.598
davon von verbundenen Unternehmen		DM 711.352.279 (i.V. DM 640.581.196)					
bundesbankfähig		DM 27.083.926 (i.V. DM 21.189.034)					
mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 67.747.993 (i.V. DM 9.899.656)					
Schecks						8.856	8.856
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben						3.118.356	3.118.356
Guthaben bei Kreditinstituten						1.131.817.185	1.131.817
Wertpapiere						2.600.583.004	2.600.583
Eigene Aktien		Nennbetrag DM 2.783.100 (i.V. DM 1.513.250)				34.510.440	34.510
Forderungen an verbundene Unternehmen						1.674.098.333	1.674.098
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						11.831.224	11.831
Sonstige Vermögensgegenstände						3.491.496.563	3.491.496
						<b>11.534.028.644</b>	<b>10.722.584</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
						<b>9.804.739</b>	<b>9.804</b>
						<b>22.041.518.940</b>	<b>19.889.134</b>



**PASSIVA**

		Stand am 31.12.1985 DM	Stand am 31.12.1984 DM
<b>Grundkapital</b>			
Stammaktien	33.935.460 Stimmen	1.696.773.000	1.696.773
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500	1.921
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen		
		<b>1.698.694.500</b>	<b>1.698.695</b>
<b>Offene Rücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage		170.557.916	170.558
Rücklage für eigene Aktien			
Vortrag	8.928.175		
Entnahme	– 8.928.175		
Umbuchung aus freien Rücklagen	34.510.440	34.510.440	34.510
Freie Rücklagen			
Vortrag	3.604.578.005		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß	626.004.000		
Umbuchung in Rücklage für eigene Aktien	– 34.510.440	4.196.071.565	4.196.071
		<b>4.401.139.921</b>	<b>4.401.139</b>
		<b>391.612.987</b>	<b>391.612</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>			
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 6b Einkommen-steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien			
		<b>147.500.000</b>	<b>147.500</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>			
		<b>147.500.000</b>	<b>147.500</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Pensionsrückstellungen		5.733.849.439	5.733.849
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		150.800.000	150.800
Andere Rückstellungen		4.088.824.800	4.088.824
		<b>9.973.474.239</b>	<b>9.973.474</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		150.886.036	150.886
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 150.886.036 (i.V. DM 145.009.178)		
Sonstige Verbindlichkeiten		15.101.419	15.101
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 93.341.619 (i.V. DM 84.955.430)		
		<b>165.987.455</b>	<b>165.987</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart</b>			
		<b>3.967.805</b>	<b>3.967</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.769.126.361	1.769.126
Wechselverbindlichkeiten		413.000	413
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		43.355.156	43.355
Erhaltene Anzahlungen		207.872.968	207.872
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		79.845.875	79.845
Sonstige Verbindlichkeiten		2.477.247.157	2.477.247
		<b>4.577.860.517</b>	<b>4.577.860</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>37.333.611</b>	<b>37.333</b>
<b>Bilanzgewinn</b>			
		<b>643.947.905</b>	<b>643.947</b>
	1985	1984	
	DM	DM	
Wechselobligo	17.866.781	17.307.239	
Bürgschaften	380.423.251	176.227.030	
Zahlungs-garantien für Anleihen der			
Daimler-Benz Finanz-Holding S. A., Luxemburg			
DM-Anleihe	–	15.000.000	
Ifr-Anleihe – Ifr 250.000.000 –	12.240.000	12.500.000	
		<b>22.041.518.940</b>	<b>22.041.518</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1985 der Daimler-Benz AG

	1985		1984	
	DM	DM	DM	DM
<b>Umsatzerlöse</b>	37.078.519.215		31.971.897	
Erhöhung (i.V.Verminderung) des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	250.668.977	37.329.188.192	18.636	31.953.215
Andere aktivierte Eigenleistungen		120.912.092		136.456
<b>Gesamtleistung</b>	37.450.100.284		32.091.669	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	18.709.206.966		15.922.199	
<b>Rohertrag</b>	18.740.893.318		16.169.470	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.530.452		10.418	
Erträge aus Beteiligungen	191.303.330		82.689	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	16.785.586		11.329	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	709.051.505		858.987	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	31.322.364		12.558	
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	2.200.000		7.400	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	394.424.490		498.266	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	81.138.963		35.514	
Sonstige Erträge	127.227.623		152.244	
davon außerordentliche DM 36.282.823 (i.V. DM 54.812.227)		1.558.984.313		1.419.404
		20.299.877.631		17.588.879
Löhne und Gehälter	8.344.241.190		7.366.761	
Soziale Abgaben	1.329.526.429		1.181.696	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	677.335.011		990.167	
Abschreibungen auf Sachanlagen	2.120.974.949		3.090.966	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	119.168.412		97.984	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten	83.428.232		52.491	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	16.794.733		28.066	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	47.329.580		51.893	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 2.972.039.423			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 2.583.244			
	DM 2.969.456.179			
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	DM 12.320.468			
	DM 2.957.135.711			
b) sonstige	DM 7.742.275	2.964.877.986	2.190.313	
Aufwendungen aus Verlustübernahme	539.520		1.813	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	134.358.091		72.135	
Sonstige Aufwendungen	3.209.295.198	19.047.869.331	2.823.181	16.877.866
<b>Jahresüberschuß</b>	1.252.008.300		711.013	
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	9.015.430			
	1.261.023.730		711.013	
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien	8.928.175		9.015	
	1.269.951.905		720.028	
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in freie Rücklagen	626.004.000		252.866	
<b>Bilanzgewinn</b>	643.947.905		364.562	

Im Geschäftsjahr 1985 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 166.793.703. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden – ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß § 16 Betriebsrentengesetz – voraussichtlich 106, 106, 115, 116, 124 % dieses Betrags gezahlt.

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1986

## Daimler-Benz Aktiengesellschaft Der Vorstand

Breitschwerdt    Gentz    Hinrichs  
Liener    Niefer    Reuter    Ulsamer  
Hörnig    Sanner

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

Frankfurt am Main, den 16. April 1986

## Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Dr. Müller    Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer    Wirtschaftsprüfer

# Konzernabschluss



## 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 34 (i.V. 18) inländische und 102 (i.V. 95) ausländische Konzernunternehmen (siehe Seite 119f).

Zugänge im Berichtsjahr:  
Nach Übernahme der restlichen Anteile von 50 % an der MTU-München wurde die MTU-Gruppe - im folgenden MTU genannt - mit insgesamt 10 in- und 8 ausländischen Gesellschaften in die Konsolidierung einbezogen. Durch Erwerb der Mehrheit an der Dornier-Gruppe - im folgenden Dornier genannt - erweiterte sich der Konsolidierungskreis um 7 inländische und ein ausländisches Unternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnungen beider Gruppen sind zeitanteilig im Konzernabschluss enthalten. Außerdem wurden eine Leasing-/Finanzierungsgesellschaft in der Schweiz, ein Händlerbetrieb in Spanien, eine Finanzgesellschaft in Venezuela und zwei Tochtergesellschaften der Mercedes-Benz do Brasil erstmals konsolidiert.

Abgänge aus dem Konsolidierungskreis: Die Autohaus Braun GmbH, Nürnberg, die sich in Liquidation befand, ist erloschen. Freightliner Canada Industries Ltd., Vancouver, und Freightliner Financial Services Ltd., Vancouver, wurden mit Freightliner of Canada Ltd., Vancouver, verschmolzen. Daimler-Benz Property Administration, Inc, Cleveland, (DBPA) hat ihr Vermögen auf Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York, übertragen. Gleichzeitig wurden eine Tochtergesellschaft der DBPA aufgelöst und zwei weitere Gesellschaften, die nur noch als Firmenmantel bestehen, nicht mehr konsolidiert. Die Mercedes-Benz France hat einen Händlerbetrieb aufgegeben.

Wie in den Vorjahren wurden einige ausländische Gesellschaften ohne oder 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 gehabt haben. Die folgenden Träger von Versorgungseinrichtungen wurden ebenfalls nicht in die Konsolidierung einbezogen, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind oder die Darstellung der Vermögens- und Ertragslage des Konzerns wegen der geringen Bedeutung dieser Gesellschaften nicht beeinträchtigt wird:

Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart  
Holzindustrie Bruchsal  
Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal

Brühler Unterstützungsgesellschaft mbH der Württembergischen Baumwoll-Spinnerei und -Weberei bei  
Esslingen a. N., Esslingen a. N.

MTU München Unterstützungskasse GmbH, München  
Karl Maybach-Hilfe GmbH, Friedrichshafen

L'Orange Unterstützungskasse GmbH, Glatten  
Dornier-Hilfe GmbH, Friedrichshafen.



## **KONSOLIDIERUNGS-GRUNDSÄTZE**

### **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 aktienrechtlich gegliedert und im Rahmen des Aktiengesetzes nach konzerneinheitlichen Methoden bewertet. Hieraus ergeben sich Änderungen gegenüber den nationalen Ergebnissen.

### **Währungsumrechnung**

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

Aus Wechselkursveränderungen der einzelnen Landeswährungen zur D-Mark zwischen den Bilanzstichtagen entstehen Änderungen am D-Mark-Eigenkapital, wenn dessen Höhe von dem mit historischen Kursen umgerechneten Anlagevermögen abweicht. Insbesondere

aus dem Kursverfall der nord- und südamerikanischen Währungen gegenüber der D-Mark ergeben sich negative Umrechnungsdifferenzen bei den Gesellschaften, bei denen auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanziert sind. Positive Umrechnungsdifferenzen resultieren aus den Bilanzen, in denen Teile des Anlagevermögens durch Fremdkapital gedeckt sind. Als Saldo verbleibt eine negative Umrechnungsdifferenz, die wir wie in den Vorjahren in die Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand übernommen haben; sie wirkt damit als Korrektur zu den inflationsbedingt hohen Scheingewinnen, insbesondere bei den südamerikanischen Gesellschaften.

Die Aufwendungen und Erträge der Gewinn- und Verlustrechnungen werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet (Ausnahme: historische Kurse für Anlagenabschreibungen, Erträge und Verluste aus Anlagenabgängen). Der Jahresüberschuß, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn dagegen werden nach Umrechnung mit dem Stichtagskurs ausgewiesen. Die sich dabei ergebende Umrechnungsdifferenz haben wir ebenfalls ergebniswirksam behandelt.

### **Kapitalkonsolidierung**

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Methode der Erstkonsolidierung: Die Anschaffungskosten bei der Obergesellschaft werden zum Erwerbszeitpunkt mit dem anteiligen Eigenkapital der betreffenden Konzerngesellschaft aufgerechnet. Differenzen aus dieser Aufrechnung sind als „Unterschiedsbeitrag aus der Erstkonsolidierung“ ausgewiesen.

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne der Konzerntöchter für 1985 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen - in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt worden.

Dieses Verfahren hat zur Folge, daß der Bilanzgewinn des Konzerns von 644 (i. V. 365) Mill. DM identisch ist mit dem Bilanzgewinn der DBAG.

### **Sonstige Eliminierungen**

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Gesellschaften haben wir aufgerechnet; Zwischengewinne im Anlagevermögen - 1985 erstmals auch für Leasingfahrzeuge - und im Vorratsvermögen sind ergebniswirksam eliminiert. Abschreibungen auf konsolidierte Beteiligungen sowie konzerninterne Wertberichtigungen und Rückstellungen waren aufzulösen. Die ergebniswirksamen Eliminierungsmaßnahmen sind 1985 mit einem negativen Betrag in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingegangen.

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.



## **KONZERNBILANZ**

### **Vermögens- und Kapitalstruktur**

Die Konzernbilanzsumme wuchs gegenüber dem Vorjahr um ein Viertel auf 35,8 Mrd. DM. Der Anstieg entstand hauptsächlich aus der Einbeziehung von MTU und Dornier in den Konsolidierungskreis. Trotz der Erweiterung der Unternehmensbasis wird das Konzernvermögen mit 62 (i. V. 68) % überwiegend bei DBAG bilanziert.

Das Anlagevermögen einschließlich des aktiven Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung erhöhte sich um 24 % auf 10,2 Mrd. DM; sein Anteil an der Bilanzsumme blieb unverändert bei 29 %.

Das Eigenkapital (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichsposten und 40 % der Sonderposten mit Rücklageanteil) ist auf 9,8 (i. V. 8,5) Mrd. DM angestiegen, während sich sein Anteil wegen der stark erweiterten Bilanzsumme auf 27 (i. V. 30) % belief. Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital beträgt nunmehr 96 (i. V. 104) %.

Das Fremdkapital erhöhte sich auf 25,8 (i. V. 19,9) Mrd. DM; davon entfiel wie in den Vorjahren etwa die Hälfte auf Rückstellungen.

### **Aktiva**

#### **Sachanlagen**

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 558 auf 8.095 Mill. DM; Zugängen von 4.014 Mill. DM standen Abschreibungen und Abgänge von zusammen 3.456 Mill. DM gegenüber. Von den Investitionen entfielen wie im Vorjahr zwei Drittel auf inländische Ge-

sellschaften, insbesondere auf DBAG und auf die Erstkonsolidierung des Sachanlagevermögens von MTU und Dornier. Bei den Abschreibungen lag der Anteil des Inlands bei über drei Vierteln.

#### **Beteiligungen**

Die Position Beteiligungen umfaßt Anteile an nicht in den Konzernabschluss einzubeziehenden Gesellschaften, insbesondere an der AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main (Einbeziehung in den Konzernabschluss ab 1986), an der Allgemeinen Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München, und an der Fábrica de Auto-transportes Mexicana S. A. de C. V., Mexico.

#### **Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung**

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung ergab sich aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die Konzerngesellschaften mit deren anteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs. Aus der Saldierung von 777 (i. V. 75) Mill. DM aktiven und 115 (i. V. 96) Mill. DM passiven Aufrechnungsbeträgen resultiert ein aktiver „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ von 662 Mill. DM; im Vorjahr verblieb ein passiver Betrag von 21 Mill. DM.

Bei den aktiven Unterschiedsbeträgen lagen die Anschaffungskosten über dem bilanziellen Eigenkapital. Sie resultieren aus erworbenen Geschäftswerten und den Unterschieden zwischen den Zeit- und Buchwerten der Vermögensgegenstände zum Zeitpunkt des Beteiligungserwerbs. Die passiveri-

Unterschiedsbeträge ergaben sich hauptsächlich bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften, bei denen in den 50er Jahren Teilbeträge von Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet worden waren.

Der 1985 per Saldo entstandene aktive „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ ist eine Folge der erstmaligen Einbeziehung von MTU und Dornier in den Konzern.

#### **Vorräte**

Der Anstieg der Vorräte um 1.867 auf 7.177 Mill. DM beruhte mit 1.730 Mill. DM auf der Erweiterung des Konsolidierungskreises um MTU und Dornier. Höheren Vorräten bei DBAG infolge der Produktionsausweitung stand ein Abbau in etwa gleicher Höhe bei den ausländischen Konzerngesellschaften gegenüber.

#### **Forderungen**

Die Waren- und Wechselforderungen erhöhten sich um 703 auf 5.101 Mill. DM. Auch in diesem Zuwachs wirkt sich die Erweiterung des Konzerns um die neuen Inlandsgesellschaften aus.

#### **Zahlungsmittel und Wertpapiere**

Die Zahlungsmittel und Wertpapiere stiegen um 1.123 auf 7.430 Mill. DM, insbesondere bei DBAG und wegen der Einbeziehung von MTU und Dornier. Bei den ausländischen Konzerngesellschaften dagegen wurde eine verminderte Liquidität ausgewiesen. Weitere liquide Mittel in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln in Höhe von 4.183 Mill. DM sind wie im Vorjahr in den „Sonstigen Vermögensgegenständen“ enthalten.



**Passiva**

**Grundkapital und Rücklagen**

In der Konzernbilanz wird als Grundkapital das Nennkapital der DBAG von 1.699 Mill. DM ausgewiesen.

Die Kapitalrücklagen blieben mit 10 Mill. DM gegenüber dem Vorjahr unverändert.

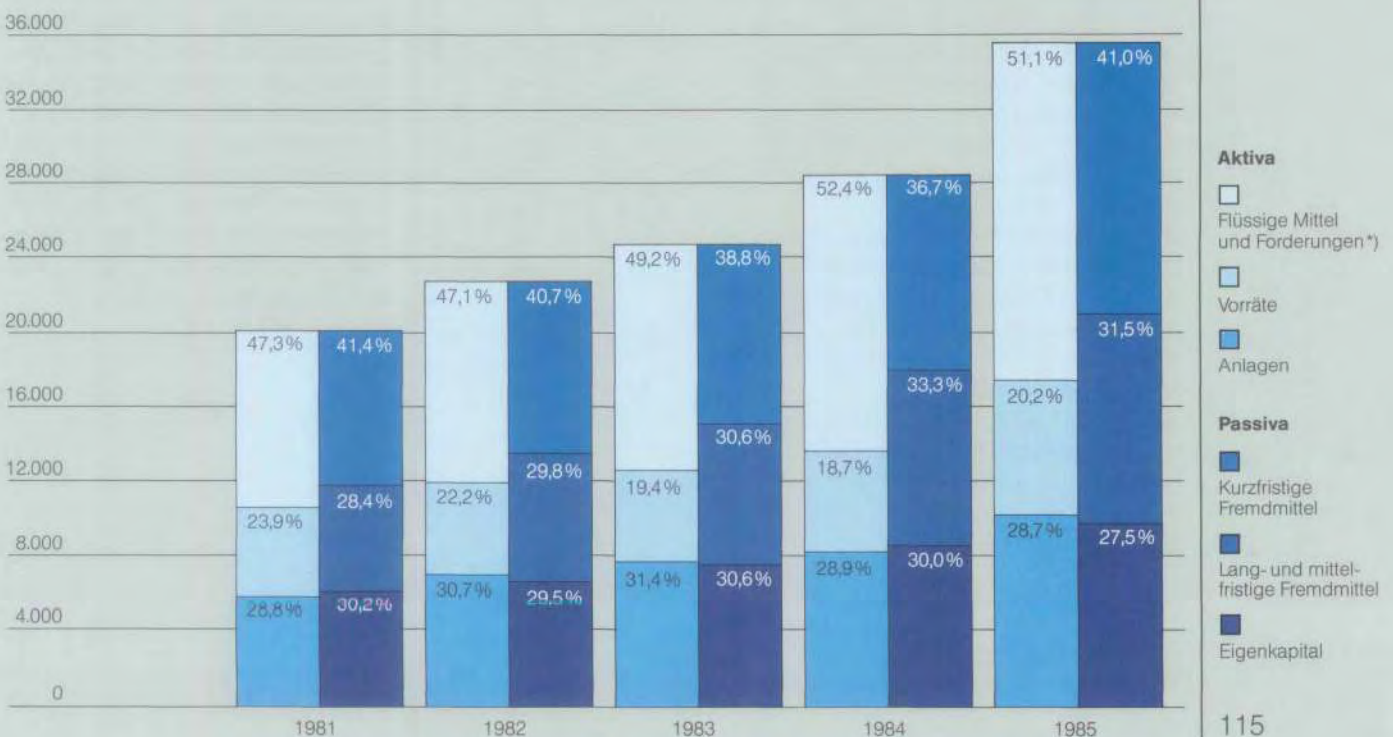
Die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag von 7.529 (i. V. 6.494) Mill. DM setzen sich zusammen aus den von DBAG

gebildeten Rücklagen sowie den seit Zugehörigkeit zum Konzern erwirtschafteten anteiligen Rücklagen und Bilanzgewinnen bzw. -Verlusten der Konzerngesellschaften. Außerdem werden 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 konsolidierten Gesellschaften. Der Anstieg um 188 auf 330 Mill. DM war im wesentlichen auf MTU mit ihren Tochtergesellschaften und Dornier zurückzuführen, ferner auf Kapitalerhöhungen bei der Mercedes-Benz España und bei der Mercedes-Benz of South Africa.

(in Millionen DM)	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Bilanzsumme*)</b>	<b>20.112</b>	<b>22.696</b>	<b>24.635</b>	<b>28.418</b>	<b>35.572</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderg.*)	9.504	10.698	12.114	14.880	18.186
Vorräte	4.817	5.040	4.778	5.310	7.177
Anlagen	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	8.327	9.225	9.554	10.431	14.598
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	5.710	6.768	7.534	9.457	11.205
Eigenkapital	6.075	6.703	7.547	8.530	9.769



**Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern**

\*) Gekürzt um die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.



**Sonderposten mit Rücklageanteil**

Als Sonderposten mit Rücklageanteil wurden nach den jeweiligen nationalen Vorschriften insgesamt 502 (i. V. 407) Mill. DM gebildet. Mit 392 (i. V. 338) Mill. DM betraf der überwiegende Teil die DBAG; auf die Mercedes-Benz France entfielen 57 Mill. DM.

**Pauschalwertberichtigung zu Forderungen**

Die Pauschalwertberichtigung blieb mit 208 Mill. DM gegenüber dem Vorjahr unverändert. Sie deckt das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland durch länderspezifisch abgestufte Wertberichtigungssätze von 3 bis 10 %.

**Rückstellungen**

Die Rückstellungen haben um 2.323 auf 13.672 Mill. DM zugenommen. Der Zuwachs ergab sich bei der DBAG und infolge der Einbeziehung von MTU und Dornier. Der Anteil der Pensionsrückstellungen betrug knapp die Hälfte; hiervon entfielen 98 % auf inländische Gesellschaften. Von den Anderen Rückstellungen mit 7.160 Mill. DM wurden 57 % bei der DBAG und 22 % bei MTU und Dornier gebildet. Bei diesen inländischen Produktionsgesellschaften sind die weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen, ferner die Haftungs- und Prozeßrisiken sowie die Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften bilanziert. Außerdem sind in dieser Position Verpflichtungen im Sozialbereich und aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern enthalten.

**Langfristige Verbindlichkeiten**

Die langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 45 auf 939 Mill. DM. Sie stammen überwiegend aus den nordamerikanischen, europäischen und südafrikanischen Gesellschaften.

**Anderer Verbindlichkeiten**

Die Summe der Anderen Verbindlichkeiten stieg um 3.123 auf 10.128 Mill. DM. Dabei wirkte sich insbesondere die Erhöhung der Erhaltenen Anzahlungen um 2.071 Mill. DM aus, die hauptsächlich auf MTU und Dornier zurückgehen. Hier werden für Aufträge, die über einen längeren Zeitraum abzuwickeln sind, von den Auftraggebern Vorauszahlungen geleistet. Der Anstieg der Sonstigen Verbindlichkeiten um 799 auf 3.368 Mill. DM ist im wesentlichen bei der DBAG erfolgt.

\*

**Haftungsverhältnisse**

Das Obligo aus der Übertragung von Wechseln und Forderungen beträgt 124 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 513 Mill. DM vermerkt, von denen 414 Mill. DM aus den Bilanzen der inländischen und 99 Mill. DM aus den Abschlüssen der ausländischen Gesellschaften stammen. Gewährleistungen, die bürgschaftsähnliche Haftungen darstellen, sind von einem inländischen Konzernunternehmen gegenüber ausländischen Banken übernommen worden.

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß §24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestanden neben dem für die DBAG angegebenen Obligo im Konzern weitere Haftungsverhältnisse von 18 Mill. DM. Für Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaften sind Sicherheiten in Höhe von 63 Mill. DM bestellt worden. Ein ausländisches Konzernunternehmen ist im Rahmen seiner Absatzfinanzierung branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen. Bei einem inländischen Konzernunternehmen bestehen mögliche Haftungen aus nicht valutierbaren Garantien für die Durchführung von Verträgen im Zusammenhang mit einem gemeinsamen Produktionsprogramm mit ausländischen Partnern.



## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### Umsatzerlöse

Der Konzernumsatz erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 20,5% auf 52,4 Mrd. DM. Hierin sind erstmals die zeitan- teiligen Umsätze von MTU und Dornier mit zusammen 3,2 Mrd. DM enthalten; Einzelheiten siehe Seite 11 ff.

### Materialaufwand

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren stiegen etwa im gleichen Verhältnis wie der Umsatz auf 27,2 (i. V. 22,7) Mrd. DM.

### Zinsüberschuß

Im Konzern standen Zinser- trägen von 1.522 (i.V. 1.534) Mill. DM Zinsaufwendungen von 505 (i.V. 406) Mill. DM gegen- über; hieraus ergab sich ein um 111 auf 1.017 (i.V. 1.128) Mill. DM verminderter Zinsüber- schuß. Der Rückgang ist vor al- lem auf gestiegene Zinsaufwen- dungen, insbesondere bei den ausländischen Tochtergesell- schaften mit eigener Fertigung, zurückzuführen. Wie im Vorjahr haben wir die Inflationsgewinne in den Zinserträgen, die in den Hochinflationländern Argenti- nien und Brasilien erzielt wur- den, mit dem Aufwand aus der Währungsumrechnung der ei- genfinanzierten Liquidität unse- rer dortigen Tochtergesellschaf- ten verrechnet. Dadurch wurde der weit überwiegende Teil der in den Zinsen enthaltenen Scheingewinne bereits bei den Zinserträgen eliminiert und nicht erst im Jahresüberschuß.

### Sonstige Erträge

Diese Sammelposition nahm auf 868 (i.V. 681) Mill. DM zu; darin sind u. a. Erträge aus Wertpapierverkäufen, aus Ver- mietungen und Verpachtungen sowie die vor allem im Ausland entstandenen Kursgewinne aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr enthalten.

### Personalaufwand ein- schließlich Altersversorgung

Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben stiegen um 22 % auf 12,8 Mrd. DM. Hier wirkte sich vor allem die Einbeziehung von MTU und Dornier mit insgesamt 24.742 Mitarbeitern aus. Die Aufwendungen für Altersversor- gung gingen um 262 auf 863 Mill. DM im wesentlichen bei DBAG - wie berichtet - zurück.

### Ertrag- und Vermögenssteuern

Die Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen erhöhten sich um 1.314 auf 4.341 Mill. DM. Vom Anstieg entfielen 1.005 Mill. DM auf die inländi- schen Konzerngesellschaften, überwiegend auf DBAG. Die Steuern für die ausländischen Konzerngesellschaften errech- nen sich nach den nationalen Steuergesetzen.

### Sonstige Aufwendungen

Die unter dieser Position zu- sammengefaßten Aufwendun- gen nahmen um 900 auf 5.703 Mill. DM zu. Sie betreffen vor al- lem Verwaltungs- und Vertriebs- kosten einschließlich Vertreter- provisionen, ferner Rückstel- lungszuführungen, Ausgangs- frachten und -Verpackungen, Mieten und Pachten sowie die verbleibenden - nicht mit den Inflationsanteilen in den Zinser- trägen korrigierten - Aufwen- dungen aus der Währungsum- rechnung.

### Konzern-Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüber- schuß setzt sich wie folgt zusammen:

	1984 Mill. DM	1985 Mill. DM
Jahresüberschuß der DBAG	711	1.252
abzüglich konzerninterner Beteiligungserträge	./ 57	./ 173
	654	1.079
Jahresüberschüsse der ausländischen Daimler-Benz-Konzerngesellschaften nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge	402	573
Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	14	59
Übrige Eliminierungsmaßnahmen	+ 34	./ 29
<b>Konzern-Jahresüberschuß</b>	<b>1.104</b>	<b>1.682</b>

<sup>1)</sup> Hierin sind auch die Jahresergebnisse der ausländischen Tochtergesellschaften von MTU und Dornier enthalten.



### KONZERN-KAPITAL- FLUSSRECHNUNG

Die Entwicklung der Finanzlage des Daimler-Benz-Konzerns war 1985 trotz des erheblichen Mitteleinsatzes für die vollständige Übernahme der Kapitalanteile von MTU sowie die Beteiligungen an Dornier und AEG durch einen weiteren Anstieg der Netto-Liquidität gekennzeichnet. Die Steigerung um 2,2 auf 10,6 Mrd. DM resultiert unmittelbar aus dem Überschuß der Mittelherkunft über die Mittelverwendung.

Der erwirtschaftete Cash flow, der um die jeweiligen Bilanzstände von MTU und Dornier Ende 1984 bereinigt worden ist, überdeckte die Zugänge in Sach- und Finanzanlagen um rd. 200 Mill. DM. Ohne den Teil der Sachanlagen, der Ende 1984 bei den neuen Konzern-töchtern vorhanden und dort bereits finanziert war, betrug der Überschuß des Cash flow rd. 800 Mill. DM.

Innerhalb der Finanzierungsvorgänge wiesen insbesondere die Erhaltenen Anzahlungen einen starken Zuwachs auf; er stammt aus Vorauszahlungen für längerfristige Aufträge bei MTU und Dornier. Auch der Aufbau der Vorräte stand im Zusammenhang mit der erstmaligen Einbeziehung dieser beiden Gesellschaften in den Konzernabschluss.

	Mill. DM	Mill. DM	Mill. DM
<b>Mittelherkunft</b>			
<b>aus der Geschäftstätigkeit</b>			
Jahresüberschuß		+ 1.682	
Erhöhung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen und des Eigenkapital-Teils der Sonderposten mit Rücklageanteil		+ 28	
Abschreibungen auf das Anlagevermögen		+ 3.275	
Anlagenabgänge		+ 367	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen		+ 496	
Erhöhung der mittel- und langfristigen Anderen Rückstellungen		+ 27	
<b>Cash flow <sup>1)</sup></b>			<b>+ 5.875</b>
<b>aus Finanzierungsvorgängen</b>			
Erhöhung von Positionen des Eigenkapitals		+ 186	
Erhöhung langfristiger Verbindlichkeiten		+ 82	
Erhöhung des Fremdkapital-Teils der Sonderposten mit Rücklageanteil		+ 57	
Erhöhung sonstiger mittel- und langfristiger Passivposten		+ 1.086	
Erhöhung der kurzfristigen Rückstellungen		+ 713	
Erhöhung von kurzfristigen Verbindlichkeiten		+ 1.215	
Erhöhung der Erhaltenen Anzahlungen		+ 2.071	
			<b>+ 5.410</b>
<b>Mittelverwendung</b>			
Zugänge zu Sachanlagen		- 4.014	
Zugänge zu Finanzanlagen (einschließlich Unterschiedsbetrag)		- 1.630	
Erhöhung der Vorräte		- 1.867	
Erhöhung der Geleisteten Anzahlungen		- 386	
Netto-Erhöhung von sonstigen Gegenständen des Umlaufvermögens		- 861	
Ausschüttung 1984		- 356	
			<b>- 9.114</b>
<b>Veränderung der Netto-Liquidität</b>			<b>+ 2.171</b>
<b>Entwicklung der Netto-Liquidität</b>			
	31.12. 1984	31.12. 1985	Veränderung
Zahlungsmittel	3.395	3.567	+ 172
Wertpapiere des Umlaufvermögens	2.913	3.864	+ 951
Übrige Liquidität	3.246	4.182	+ 936
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	- 1.096	- 984	+ 112
	<b>8.458</b>	<b>10.629</b>	<b>+ 2.171</b>

<sup>1)</sup> Ohne die bei MTU und Dornier zum Jahresende 1984 ausgewiesenen Bilanzstände.



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

Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft, Stuttgart

Maschinenfabrik Esslingen AG,  
Esslingen a. N.

    Motoren- und Aggregate-  
    wartung GmbH, Stuttgart

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 Handels-  
beteiligungen GmbH, Stuttgart

    Mercedes-EDV-Beratung  
    GmbH, Weinheim

Industriehandel Handels-und  
Industrieausrüstungs-  
gesellschaft mbH, Stuttgart

Hanomag-Henschel GmbH,  
Hannover

Daimler-Benz Grundstücks-  
gesellschaft Hamburg mbH,  
Sitz Stuttgart

Daimler-Benz Grundstücks-  
gesellschaft Bremen mbH,  
Sitz Stuttgart

Hans Braun GmbH, Nürnberg

Daimler-Benz Services GmbH,  
Stuttgart

Mercedes-Versicherungsdienst  
GmbH, Stuttgart

MTU Motoren-und Turbinen-  
Union München GmbH,  
München<sup>2)</sup>

MTU Motoren-und Turbinen-  
Union Friedrichshafen GmbH,  
Friedrichshafen<sup>2)</sup>

*MTU of North America, Inc.,  
Sugar Land, Houston/USA<sup>2)</sup>*

*MTU Singapore Pte. Ltd.,  
Singapur<sup>2)</sup> 3)*

*MTU Australia Pty. Ltd.,  
Blacktown, Sydney/  
Australien<sup>2)</sup>*

*MTU Motores Diesel Ltda.,  
Sao Paulo/Brasilien<sup>2)</sup>*

*MTU Argentina S. A, Buenos  
Aires/Argentinien<sup>2)</sup>*

Aktiengesellschaft Kühnle,  
Kopp & Kausch, Frankenthal<sup>2)</sup>

*FVG Frankenthaler  
Versicherungsvermittlungs-  
Gesellschaft mbH,  
Frankenthal<sup>2)</sup>*

*Frankenthaler  
Wohnungsbau-Gesellschaft  
mbH, Frankenthal<sup>2)</sup>*

*KKK Limited, Welling-  
borough/Goßbritannien<sup>2)</sup>*

MTU Maintenance GmbH,  
Langenhagen bei Hannover<sup>1)</sup>

L'Orange GmbH, Stuttgart<sup>2)</sup>

MTU Informationssysteme  
GmbH Beratung-Software-  
Computerservice-Anlagen-  
vermietung, München<sup>2)</sup>

Entwicklungsgesellschaft für  
Turbomotoren mbH,  
München<sup>2)</sup>

MTU Versicherungs-  
vermittlungs- und Wirtschafts-  
dienst-Gesellschaft mbH,  
München<sup>2)</sup>

Rotor Holding GmbH, Zürich/  
Schweiz<sup>2)</sup>

Werkzeugbau Ges. m. b. H.,  
Krems-Stein/Österreich<sup>2)</sup>

Dornier GmbH, Friedrichshafen<sup>2)</sup>

Dornier System GmbH,  
Friedrichshafen<sup>2)</sup>

Dornier Reparaturwerft  
GmbH, Oberpfaffenhofen<sup>2)</sup>

Dornier International GmbH,  
München/Oberpfaffenhofen<sup>2)</sup>

Dornier Medizintechnik  
GmbH, München<sup>2)</sup>

*Dornier Medical Systems,  
Inc., Atlanta/USA<sup>2)</sup>*

Art & Media Werbeagentur  
GmbH, Friedrichshafen<sup>2)</sup>

DIV Dornier Industrie  
Versicherungsvermittlung  
GmbH, Friedrichshafen<sup>2)</sup>

Mercedes-Benz do Brasil S.A.,  
Sao Bernardo do Campo/  
Brasilien

Sociedade Técnica de  
Fundações Gerais S.A.,  
Sao Paulo/Brasilien

Starexport Trading S.A.,  
São Paulo/Brasilien<sup>2)</sup>

LOBEM-Empreendimentos  
Comerciais Ltda., São Paulo/  
Brasilien<sup>2)</sup>

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

sowie eine Finanzierungs-  
und eine Anlagegesellschaft

<sup>1)</sup> Einige Konzerngesellschaften wurden bereits auf der Grundlage vorkonsolidierter Abschlüsse einbezogen.

<sup>2)</sup> Zugang im Konsolidierungskreis 1985.

<sup>3)</sup> Ab 1. Januar 1986 umfirmiert in MTU Asia Pte. Ltd., Singapur.

<sup>4)</sup> Früher Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA.

<sup>5)</sup> Früher MEP-Products (Pty.) Ltd., Johannesburg/Republik Südafrika.



Mercedes-Benz España S.A., Madrid/Spanien	Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria/Republik Südafrika	Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien
Comercial Mercedes-Benz S.A., Madrid/Spanien	Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London/ Republik Südafrika	Mercedes-Benz (Australia) Ry. Ltd., Mulgrave/Australien
Automoviles Barcelona S.A., Barcelona/Spanien <sup>2)</sup>	Mercedes-Benz Exchange Unit Services (Pty.) Ltd., Johannesburg/Republik Südafrika <sup>5)</sup>	<i>sowie eine Anlage- und zwei Händlergesellschaften</i>
<i>sowie eine Händler- gesellschaft</i>	<i>sowie elf Anlagegesell- schaften</i>	Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen/Griechenland
Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York/USA	P.T. Star Engines Indonesia, Jakarta/Indonesien	Daimler-Benz Holding AG, Zürich/Schweiz
Freightliner Corporation, Portland/USA	SOFIDELS A., Rocquencourt/ Frankreich	Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht/Niederlande
<i>Mercedes-Benz Truck Company, Inc., Portland/USA</i>	Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt/Frankreich	<i>sowie eine Händler- und eine Anlagegesellschaft</i>
<i>Consolidated Metco, Inc., Portland/USA</i>	<i>sowie acht Händler- und sieben Anlagegesellschaften</i>	Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich/Schweiz
<i>Freightliner of Canada, Ltd., Burnaby/Kanada</i>	Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes/ Großbritannien	Mercedes-Benz Credit AG, Zürich/Schweiz <sup>2)</sup>
<i>sowie eine Finanzierungs- gesellschaft</i>	<i>sowie eine Anlage- und vier Händlergesellschaften</i>	<i>sowie eine Anlage- und vier Finanzierungsgesellschaften</i>
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA	Daimler-Benz Holding Belgium S. A./N.V., Brüssel/Belgien	AGAM Financiering B.V., Utrecht/Niederlande
<i>sowie eine Dienstleistungs- eine Anlage- und zwei Händlergesellschaften</i>	Mercedes-Benz Belgium S. A./N.V., Brüssel/Belgien	<i>sowie eine Finanzierungs- und zwei Dienstleistungs- gesellschaften</i>
Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA	<i>sowie drei Händlergesell- schaften</i>	Automercantil Venezolana S.A., Caracas/Venezuela <sup>2)</sup>
<i>Mercedes-Benz Credit of Canada, Inc., Norwalk/USA</i>	Mercedes-Benz Finance Belgium S. A./N.V., Brüssel/ Belgien	UBG-Beratungsgesellschaft mbH, Graz/Österreich
Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto/Kanada <sup>4)</sup>	Mercedes-Benz Italia S. p. A., Rom/Italien	

<sup>1)</sup> Einige Konzerngesellschaften wurden bereits auf der Grundlage vorkonsolidierter Abschlüsse einbezogen.

<sup>2)</sup> Zugang im Konsolidierungskreis 1985.

<sup>3)</sup> Ab 1. Januar 1986 umfirmiert in MTU Asia Pte. Ltd., Singapur.

<sup>4)</sup> Früher Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA.

<sup>5)</sup> Früher MEP-Products (Ry.) Ltd., Johannesburg/Republik Südafrika.



**Gegenüber-  
stellung  
der Bilanzen zum  
31. Dezember  
1984 und 1985**  
(in zusammengefaßter  
Form)

	Daimler-Benz-Konzern		Daimler-Benz AG	
	1984 Mill. DM	1985 Mill. DM	1984 Mill. DM	1985 Mill. DM
<b>AKTIVA</b>				
<b>Anlagevermögen</b>	<b>8.228</b>	<b>10.209</b>	<b>5.827</b>	<b>7.250</b>
Sachanlagen	7.537	8.095	4.595	4.208
Beteiligungen	320	1.042	1.052	2.868
Sonstige Finanzanlagen	371	410	180	174
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung	-	662	-	-
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>20.398</b>	<b>25.571</b>	<b>13.662</b>	<b>14.792</b>
Vorräte	5.310	7.177	2.934	3.248
Forderungen	4.398	5.101	4.170	4.217
Zahlungsmittel und Wertpapiere	6.307	7.430	3.251	3.736
Übrige Aktivposten	4.383	5.863	3.307	3.591
<b>PASSIVA</b>				
<b>Eigenkapital</b>	<b>8.530</b>	<b>9.769</b>	<b>5.618</b>	<b>6.257</b>
Grundkapital (DBAG)	1.699	1.699	1.699	1.699
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag/ Offene Rücklagen (DBAG)	6.494	7.529	3.784	4.401
Kapitalrücklagen, Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung, Anteile in Fremdbesitz	174	340	-	-
Sonderposten mit Rücklageanteil (40%)	163	201	135	157
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>	<b>208</b>	<b>208</b>	<b>150</b>	<b>148</b>
<b>Fremdkapital</b>	<b>19.888</b>	<b>25.803</b>	<b>13.721</b>	<b>15.637</b>
Rückstellungen	11.349	13.672	9.502	9.974
Langfristige Verbindlichkeiten	894	939	157	166
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen	9	47	3	4
Übrige Passivposten	7.271	10.501	3.694	4.849
Konzerngewinn/Bilanzgewinn	365	644	365	644
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.626</b>	<b>35.780</b>	<b>19.489</b>	<b>22.042</b>

# Konzernbilanz zum 31. Dezember 1985

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1985 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1985 DM	Stand am 31.12.1984 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	3.532.655.106	520.252.491	+ 165.623.710	29.661.390	385.469.429	3.803.400.488	3.532.655
mit Wohnbauten	67.325.246	12.538.933	+ 1.857.006	3.368.912	4.365.057	73.987.216	67.325
ohne Bauten	18.802.504	22.857.018	- 1.538.517	112.519	-	40.008.486	18.803
Bauten auf fremden Grundstücken	71.119.327	7.431.686	- 17.186.857	2.240.791	6.208.940	52.914.425	71.119
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.529.173.032	647.217.961	+ 224.002.445	13.979.168	1.042.208.461	1.344.205.809	1.529.173
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.793.977.005	2.213.826.213	+ 108.218.193	153.959.533	1.782.368.528	2.179.693.350	1.793.977
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	524.231.602	587.979.144	- 480.975.980	11.630.222	20.232.720	599.371.824	624.232
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	65.000	1.402.496	-	-	412.650	1.054.846	65
	<b>7.537.348.822</b>	<b>4.013.505.942</b>	<b>-</b>	<b>214.952.535</b>	<b>3.241.265.785</b>	<b>8.094.636.444</b>	<b>7.537.349</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	320.212.831	828.840.286	-	96.907.955	9.666.829	1.042.478.333	320.213
Wertpapiere des Anlagevermögens	225.457.240	13.638.319	-	13.459.597	21.641.878	203.994.084	225.457
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	145.307.212	103.790.415	-	41.308.955	2.151.940	205.636.732	145.307
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 122.033.546 (i.V. DM 101.910.109)	690.977.283	946.269.020	-	151.676.507	33.460.647	1.452.109.149	690.977
	<b>8.228.326.105</b>	<b>4.959.774.962</b>	<b>-</b>	<b>366.629.042</b>	<b>3.274.726.432</b>	<b>9.546.745.593</b>	<b>8.228.326</b>
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>						<b>662.559.713</b>	<b>-</b>
						<b>10.209.305.306</b>	<b>8.228.326</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>						<b>7.177.283.443</b>	<b>5.309.966</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						478.826.590	92.467
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						4.725.588.465	4.091.323
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 827.278.287 (i.V. DM 759.271.450)					
Wechsel						375.197.712	366.438
davon von verbundenen Unternehmen		DM - (i.V. DM 693.384)					
bundesbankfähig		DM 27.348.737 (i.V. DM 21.189.034)					
mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 116.768.208 (i.V. DM 9.899.656)					
Schecks						15.753.919	13.823
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben						32.273.901	27.852
Guthaben bei Kreditinstituten						3.518.773.588	3.352.662
Wertpapiere						3.863.676.764	2.913.071
Eigene Aktien der Obergesellschaft		Nennbetrag DM 2.783.100 (i.V. DM 1.513.250)				34.510.440	8.928
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						15.041.964	13.660
Forderungen aus Krediten, die § 115 AktG entsprechen						2.611.518	-
Sonstige Vermögensgegenstände						5.291.636.549	4.238.038
						<b>18.353.891.410</b>	<b>15.058.262</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>						<b>39.961.789</b>	<b>28.964</b>
						<b>35.780.441.948</b>	<b>28.625.518</b>



**PASSIVA**

		Stand am 31.12.1985 DM	Stand am 31.12.1984 TDM
<b>Grundkapital der Daimler-Benz AG</b>			
Stammaktien	33.935.460 Stimmen	1.696.773.000	1.696.773
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>1.698.695</b>
<b>Offene Rücklagen</b>			
Kapitalrücklagen <sup>1)</sup>		9.996.909	9.997
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung		-	21.342
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag <sup>2)</sup>		7.529.151.456	6.494.316
		<b>7.539.148.365</b>	<b>6.525.654</b>
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>			
davon Gewinnanteile	DM 19.331.219 (i.V. DM 39.593.039)		
Verlustanteile	DM 71.756.809 (i.V. DM 80.777.884)		
		<b>502.107.916</b>	<b>407.117</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>			
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 6b Einkommensteuergesetz, § 52 Abs. 5 Einkommensteuergesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, Abschn. 34 Einkommensteuer-Richtlinien, Abschn. 35 Einkommensteuer-Richtlinien, belgischen, französischen, italienischen, niederländischen und österreichischen Vorschriften			
		<b>207.871.137</b>	<b>207.551</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>			
<b>Rückstellungen</b>			
Pensionsrückstellungen		6.339.315.247	5.414.085
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		172.689.503	143.152
Andere Rückstellungen		7.159.565.596	5.791.697
		<b>13.671.570.346</b>	<b>11.348.914</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>			
Anleihen		23.072.322	41.017
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		529.950.749	438.682
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 257.205.692 (i.V. DM 168.526.735)		
Sonstige Verbindlichkeiten		385.783.191	414.233
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 92.367.273 (i.V. DM 123.904.203)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 450.122.848 (i.V. DM 395.643.293)		
		<b>938.806.262</b>	<b>893.932</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)</b>			
		<b>47.046.966</b>	<b>9.177</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.975.291.881	2.410.417
Wechselverbindlichkeiten		417.767.532	609.111
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		984.142.844	1.096.319
Erhaltene Anzahlungen		2.383.023.461	312.405
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		153.184	7.757
Sonstige Verbindlichkeiten		3.367.927.308	2.569.207
		<b>10.128.306.210</b>	<b>7.005.216</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>72.533.975</b>	<b>22.155</b>
<b>Konzerngewinn</b>			
		<b>643.947.905</b>	<b>364.562</b>
	1985	1984	
	DM	DM	
Wechselobligo	123.297.262	221.342.120	
Obligo aus der Übertragung von Forderungen	1.066.120	2.219.241	
Bürgschaften	512.763.260	236.744.624	
Gewährleistungen	8.858.326	-	
Nicht valutierbare Gewährleistungen sind im Geschäftsbericht erläutert			
		<b>35.780.441.948</b>	<b>28.625.518</b>

1) Entsprechen dem in der „Gesetzlichen Rücklage“ der DBAG enthaltenen Agio.

2) Einschließlich der „Gesetzlichen Rücklage“ (ohne Agio) von DM 160.561.007 (i.V. DM 160.561.007) und der „Rücklage für eigene Aktien“ von DM 34.510.440 (i.V. DM 8.928.175) der DBAG.



# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1985

	1985		1984	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	52.408.917.292		43.505.391	
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	952.866.061	53.361.783.353	99.933	43.605.324
Andere aktivierte Eigenleistungen		413.582.773		473.027
<b>Gesamtleistung</b>	53.775.366.126		44.078.351	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	27.244.671.348		22.706.782	
<b>Rohertrag</b>	26.530.694.778		21.371.569	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	34.878		14.316	
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	14.240.624		22.663	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	65.897.784		12.874	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.522.336.260		1.534.546	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	61.651.090		41.234	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	585.524.598		508.005	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	90.786.371		41.316	
Sonstige Erträge	867.645.167	3.208.116.772	681.440	2.856.393
davon außerordentliche DM 84.640.406 (i. V. DM 79.758.796)		29.738.811.550		24.227.962
Löhne und Gehälter	10.982.582.414		8.977.413	
Soziale Abgaben	1.811.360.884		1.495.826	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	863.270.884		1.125.126	
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	3.241.265.785		2.825.335	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	33.460.647		2.829	
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung	424.003		24.978	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	336.162.309		300.710	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	34.422.463		11.063	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	504.841.513		406.307	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 4.343.484.227			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 2.583.244			
	DM 4.340.900.983			
b) sonstige	DM 52.185.351	4.393.086.334	3.070.652	
Aufwendungen aus der Übernahme des Verlustes eines nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmens	419.198		130	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	152.456.299		80.822	
Sonstige Aufwendungen	5.702.889.507	28.056.642.240	4.802.733	23.124.024
<b>Jahresüberschuß</b>	1.682.169.310		1.103.938	
Gewinnvortrag der Daimler-Benz AG aus dem Vorjahr	9.015.430		-	
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag	1.099.662.425		780.561	
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	19.331.219		39.593	
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	71.756.809	52.425.590	80.778	41.185
<b>Konzerngewinn</b>	<b>643.947.905</b>		<b>364.562</b>	

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

Frankfurt am Main, den 16. April 1986

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1986

## Daimler-Benz Aktiengesellschaft Der Vorstand

Breitschwerdt    Gents    Hinrichs  
Liener    Niefer    Reuter    Ulsamer  
Hörnig                    Sanner

## Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Schnicke    Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer    Wirtschaftsprüfer



# Tabellen und Schaubilder

# Daimler-Benz in Zahlen

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)										
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>	<b>199.872</b>	<b>231.077</b>
davon: Inland	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652
Ausland	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.425
<b>Daimler-Benz AG</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>157.249</b>	<b>161.518</b>
Hauptverwaltung	5.194	5.458	5.762	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628
Forschung und Entwicklung	7.271	7.756	8.225	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442
davon: Untertürkheim	5.699	6.094	6.442	6.860	7.463	7.735	7.848	7.842	7.959	8.238
Sindelfingen	1.210	1.292	1.423	1.513	1.573	1.632	1.723	1.724	1.766	1.816
Gaggenau	362	370	360	371	383	395	390	387	389	388
Produktionswerke	99.494	103.436	104.723	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846
davon: Sindelfingen	32.022	33.067	33.135	35.038	35.621	36.721	36.971	37.488	39.534	41.806
Untertürkheim	18.785	19.783	19.940	20.230	20.284	20.134	20.274	20.901	21.772	22.804
Bremen	4.293	4.727	5.994	6.571	6.515	6.309	6.567	7.884	10.254	10.716
Bad Homburg	715	736	767	814	855	881	882	864	893	953
Mannheim	12.901	13.383	13.584	14.053	14.619	14.521	14.243	14.152	14.494	14.043
Wörth	8.430	8.853	8.774	9.622	10.192	11.055	10.891	10.767	10.743	10.633
Gaggenau	8.246	8.326	8.500	8.806	8.971	9.312	9.432	9.352	9.293	9.011
Düsseldorf	4.572	4.664	4.621	4.954	5.118	5.058	5.151	5.488	6.404	6.718
Kassel	3.931	4.089	3.969	4.086	4.341	4.359	4.297	4.262	4.177	4.243
Berlin	2.895	3.065	3.054	3.191	3.252	3.473	3.435	3.442	3.302	3.294
Hamburg	2.184	2.265	2.385	2.475	2.535	2.613	2.557	2.513	2.479	2.625
Niederlassungen	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602
<b>Produktion</b>										
<b>Personenwagen</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>	<b>478.349</b>	<b>541.039</b>
davon: Dieseltypen	157.685	165.818	175.915	201.854	207.781	200.480	206.188	146.300	167.671	181.357
Anteil an der Gesamtproduktion in %	42,6	41,3	44,7	47,8	48,4	45,5	45,0	30,7	35,1	33,5
<b>Nutzfahrzeuge *)</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>210.281</b>	<b>210.929</b>	<b>220.213</b>
davon: Inland *)	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387
zuzüglich Fahrzeugsätze	-	-	-	-	-	-	-	27.322	18.122	26.402
Geländewagen	-	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303
Ausland	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523
<b>Umsatz</b> (in Millionen DM)										
<b>Daimler-Benz-Konzern</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>	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>
davon: Inland	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682	18.709
Ausland	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823	33.700
Auslandsanteil in %	56,8	56,0	52,4	52,7	55,4	63,0	65,8	62,1	66,3	64,3
davon: Personenwagenbereich	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245	27.469
Nutzfahrzeugbereich	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367	19.582
Weitere Konzernbereiche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.204
Sonstiges	893	952	1.045	1.098	1.148	1.227	1.324	1.340	1.893	2.154
<b>Daimler-Benz AG</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>	<b>31.972</b>	<b>37.079</b>
davon: Inland	9.169	10.321	11.522	12.987	13.845	13.579	13.300	15.311	14.591	17.220
Export	9.184	9.691	9.062	10.467	12.627	15.505	17.824	16.868	17.381	19.859
Exportanteil in %	50,0	48,4	44,0	44,6	47,7	53,3	57,3	52,4	54,4	53,6
davon: Personenwagen	8.848	10.363	10.622	11.775	13.136	14.396	16.121	18.133	19.298	23.862
Nutzfahrzeuge	8.903	8.956	9.208	10.818	12.393	13.737	13.983	13.067	11.636	12.104
Sonstiges	602	693	754	861	943	951	1.020	979	1.038	1.113

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.  
 \*) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.



	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
–Werte in Millionen DM –										
<b>Abschlußkennzahlen Daimler-Benz AG</b>										
Anlagevermögen	2.261	2.397	2.757	3.216	3.623	4.341	5.379	5.957	5.827	7.250
Umlaufvermögen	5.745	6.882	7.344	7.933	9.415	10.708	11.110	12.133	13.662	14.792
Grundkapital	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699
Rücklagen 1)	1.137	1.360	1.595	1.874	2.361	2.843	3.193	3.555	3.919	4.558
<b>Eigenkapital</b>	<b>2.326</b>	<b>2.719</b>	<b>2.954</b>	<b>3.233</b>	<b>3.720</b>	<b>4.372</b>	<b>4.722</b>	<b>5.254</b>	<b>5.618</b>	<b>6.257</b>
in % des Anlagevermögens	102,9	113,4	107,2	100,5	102,7	100,7	87,8	88,2	96,4	86,3
Lang- und mittelfristige Fremdmittel 2)	2.059	2.454	2.771	3.131	4.210	4.819	5.429	6.292	7.661	8.183
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>4.385</b>	<b>5.173</b>	<b>5.725</b>	<b>6.364</b>	<b>7.930</b>	<b>9.191</b>	<b>10.151</b>	<b>11.546</b>	<b>13.279</b>	<b>14.440</b>
in % des Anlagevermögens	193,9	215,8	207,7	197,9	218,9	211,7	188,7	193,8	225,3	199,2
<b>Bilanzsumme</b>	<b>8.006</b>	<b>9.279</b>	<b>10.101</b>	<b>11.149</b>	<b>13.038</b>	<b>15.049</b>	<b>16.489</b>	<b>18.090</b>	<b>19.489</b>	<b>22.042</b>
<b>Investitionen in Sachanlagen</b>	<b>697</b>	<b>832</b>	<b>1.133</b>	<b>1.560</b>	<b>1.520</b>	<b>1.954</b>	<b>2.701</b>	<b>2.517</b>	<b>1.871</b>	<b>1.778</b>
Beteiligungszugänge (netto)	26	104	48	47	100	120	271	305	172	1.925
<b>Abschreibungen auf Sachanlagen</b>	<b>785</b>	<b>726</b>	<b>804</b>	<b>1.094</b>	<b>1.189</b>	<b>1.259</b>	<b>1.823</b>	<b>2.093</b>	<b>2.081</b>	<b>2.121</b>
<b>Gesamtleistung</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>	<b>32.092</b>	<b>37.450</b>
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	147.177	157.133	161.659	172.430	185.231	200.958	212.916	216.895	209.624	232.808
Material- und Fremdleistungsaufwand	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957	16.000	15.922	18.709
<b>Personalaufwand</b>	<b>5.205</b>	<b>5.868</b>	<b>5.972</b>	<b>6.701</b>	<b>7.297 3)</b>	<b>8.260</b>	<b>8.850</b>	<b>9.238</b>	<b>9.539</b>	<b>10.351</b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	41.833	45.183	46.765	48.679	50.596	56.343	59.991	62.344	62.308	64.347
Im Personalaufwand enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	176	213	232	280	328	364	396	420	447	494
Leistungen für Vermögensbildung	73	73	77	79	102	105	108	120	106	112
Aufwand für Altersversorgung	427	503	435	439	1.680 4)	688	742	770	990	677
Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke	676	789	744	798	2.110 4)	1.157	1.246	1.310	1.543	1.283
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.378	1.715	1.840	2.130	1.345 4)	2.476	2.648	2.501	2.123	2.957
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>392</b>	<b>445</b>	<b>474</b>	<b>540</b>	<b>570 5)</b>	<b>608</b>	<b>687</b>	<b>710</b>	<b>711</b>	<b>1.252</b>
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	2,1	2,2	2,3	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	3,3
<b>Ausschüttungssumme</b> (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	<b>225</b>	<b>228</b>	<b>243</b>	<b>270</b>	<b>297</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>355</b>	<b>356</b>	<b>491</b>
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,3
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	9,50	9,—	9,—	10,—	10,— + 1,— 6)	10,—	10,50 + 1,— 6)	10,50	10,50	12,— + 2,50 6)
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) 7)	—	5,06	5,06	5,62	6,19	5,62	6,47	5,91	5,91	8,16
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) 8)	6,97	7,—	7,39	8,21	9,04	9,07	10,43	10,50	10,50	12,— + 2,50
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM)	—	3,94	4,16	4,62	5,08	5,10	5,87	5,91	5,91	8,16

1) Einschl. 40% Eigenkapitalanteil der Sonderposten mit Rücklageanteil.

2) Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter, langfristige Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen.

3) Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mill. DM.

4) Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

5) Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mill. DM.

6) Dividende und Bonus.

7) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

8) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (Dividende rückwirkend bereinigt).

# Daimler-Benz in Zahlen

1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985

–Werte in Millionen DM–

## Abschlußkennzahlen Daimler-Benz-Konzern

Anlagevermögen	2.261	2.873	3.298	3.846	4.480	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209
Umlaufvermögen	5.745	9.035	9.563	10.271	12.999	14.637	15.996	17.084	20.398	25.571
Grundkapital	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699
Rücklagen	1.118	2.502	2.829	3.216	3.837	4.546	5.173	5.848	6.831	8.070
<b>Eigenkapital</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>	<b>8.530</b>	<b>9.769</b>
in % des Anlagevermögens	102,0	134,4	127,0	119,0	116,0	104,9	96,3	97,5	103,7	95,7
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>1)</sup>	2.078	2.883	3.244	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534	9.457	11.205
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</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>	<b>17.987</b>	<b>20.974</b>
in % des Anlagevermögens	193,9	234,7	225,3	212,9	226,1	203,5	193,6	194,8	218,6	205,5
<b>Bilanzsumme</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>	<b>28.626</b>	<b>35.780</b>
<b>Investitionen</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>	<b>3.592</b>	<b>5.643<sup>2)</sup></b>
in Sachanlagen										
Inland	740	892	1.239	1.718	1.663	2.233	3.004	3.047	2.166	2.753
Ausland	124	195	207	187	394	800	423	417	1.208	1.261
in Finanzanlagen	44	53	52	64	83	81	199	103	218	1.629 <sup>2)</sup>
<b>Abschreibungen</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>	<b>2.828</b>	<b>3.275</b>
auf Sachanlagen										
Inland	830	772	850	1.162	1.272	1.379	1.975	2.292	2.342	2.514
Ausland	68	129	151	151	162	254	290	275	483	728
auf Finanzanlagen	19	17	12	29	13	55	8	7	3	33
<b>Gesamtleistung</b>	<b>18.312</b>	<b>23.922</b>	<b>24.550</b>	<b>28.148</b>	<b>32.127</b>	<b>37.553</b>	<b>39.730</b>	<b>40.527</b>	<b>44.078</b>	<b>53.775</b>
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	145.882	148.967	147.844	163.609	176.116	197.949	211.526	219.808	225.572	235.648
Material- und Fremdleistungsaufwand	9.080	12.280	12.212	14.177	16.556	19.497	20.047	20.299	22.707	27.245
<b>Personalaufwand</b>	<b>5.205</b>	<b>6.550</b>	<b>6.722</b>	<b>7.574</b>	<b>9.816</b>	<b>9.993</b>	<b>10.712</b>	<b>10.941</b>	<b>11.598</b>	<b>13.657</b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	41.466	40.787	40.479	44.025	53.809	52.677	57.030	59.344	59.355	59.846
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.392	1.927	2.101	2.378	1.693	3.091	3.310	3.263	3.027	4.341
Jahresüberschuß	392	587	593	638	1.102	826	921	988	1.104	1.682
in % der Gesamtleistung	2,1	2,5	2,4	2,3	3,4	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1

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. Zahlen 1976 aus dem Daimler-Benz AG Abschluß.

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

<sup>2)</sup> Einschließlich Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung.



# Absatz und Produktion

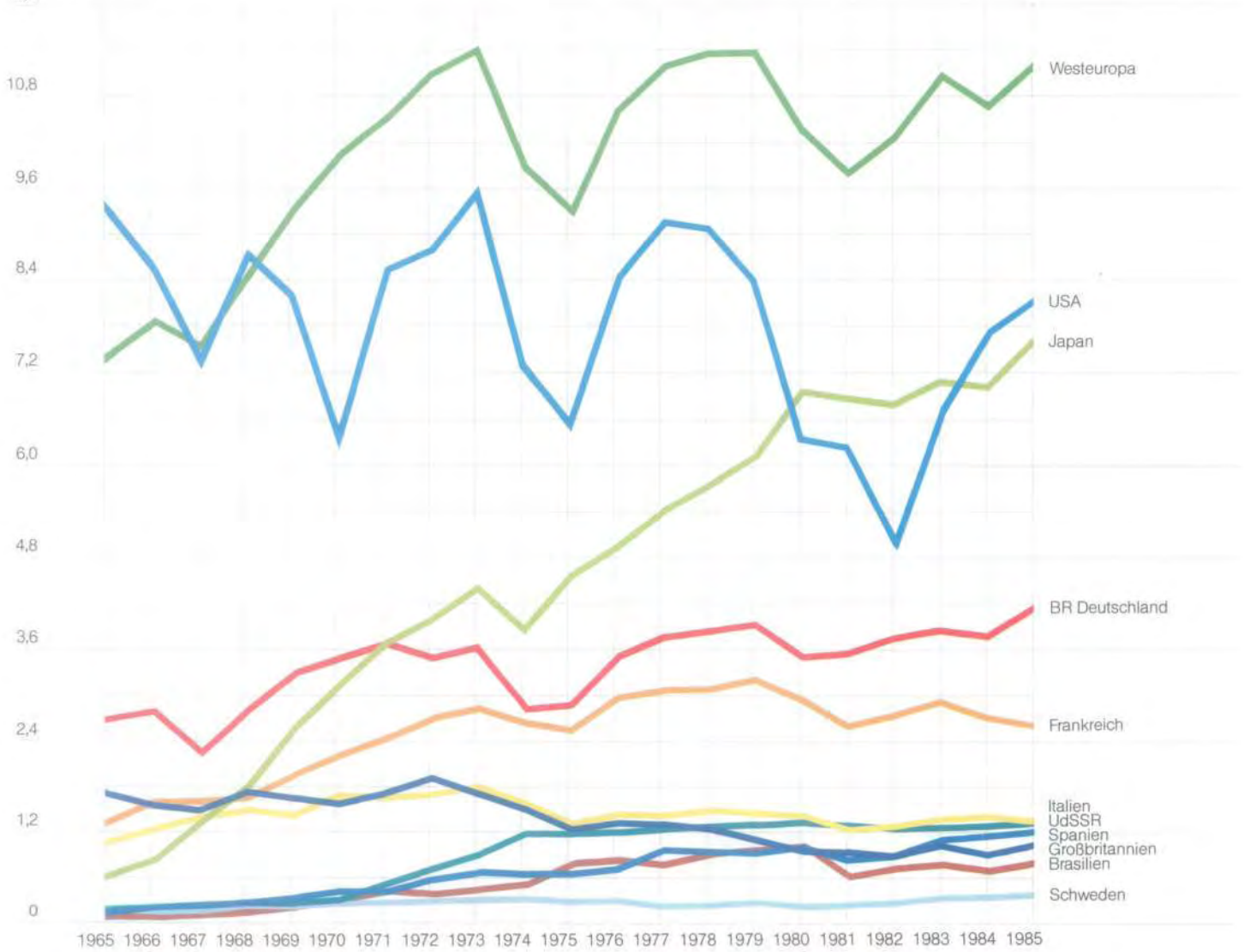
	in 1.000 Einheiten										Veränd. in % 85:84
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>											
<b>Neuzulassungen</b>											
Bundesrepublik Deutschland	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156	2.427	2.394	2.379	- 0,6
davon: Inländische Fabrikate	1.812	2.019	2.079	2.016	1.787	1.740	1.636	1.835	1.755	1.731	- 1,3
Daimler-Benz AG	197	214	214	234	241	239	225	237	225	266	+ 17,9
Ausländische Fabrikate	500	542	585	607	639	590	520	592	639	648	+ 1,4
Anteil in %	21,6	21,1	21,9	23,2	26,3	25,3	24,1	24,4	26,7	27,2	
<b>Export</b>											
Bundesrepublik Deutschland	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189	2.333	2.568	+ 15,0
Daimler-Benz AG	170	185	177	183	188	200	226	238	251	278	+ 10,7
<b>Produktion</b>											
Bundesrepublik Deutschland	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878	3.790	4.167	+ 9,9
Daimler-Benz AG	370	401	393	422	429	441	458	476	478	541	+ 13,1
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>											
Bundesrepublik Deutschland	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9	61,6	
Daimler-Benz AG	45,9	46,0	44,9	43,4	43,8	45,4	49,3	50,0	52,5	51,4	
<b>Nutzfahrzeuge <sup>1)</sup></b>											
<b>Neuzulassungen</b>											
Bundesrepublik Deutschland	137	138	156	170	176	149	124	144	130	134	+ 2,6
Daimler-Benz AG	69	69	80	88	86	69	58	66	58	60	+ 4,2
<b>Export<sup>2)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	206	189	169	178	211	204	204	166	156	178	+ 14,2
Daimler-Benz AG	125	110	93	97	116	122	126	92	82	80	- 2,8
<b>Produktion<sup>2)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	321	314	296	317	358	319	301	277	255	279	+ 9,4
Daimler-Benz AG	193	187	173	189	203	196	187	157	143	143	+ 0,2
Daimler-Benz-Konzern	248	248	240	259	280	275	250	210	211	220	+ 4,4
<b>Exportanteil an der Produktion in %<sup>2)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0	63,7	
Daimler-Benz AG	64,7	58,8	53,8	51,4	57,3	62,0	67,1	58,7	57,5	55,8	

<sup>1)</sup> Zahlen von Daimler-Benz einschließlich aller Unimog-Fahrzeuge und MB-trac.

<sup>2)</sup> Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

# Personenwagen-Produktion wichtiger Länder

Einheiten in Millionen  
12,0



Anteile an der Weltproduktion in %

1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
14,2	15,6	11,5	12,0	12,8	13,8	12,8	12,2	12,7
7,1	9,9	10,1	10,0	9,3	10,2	9,8	8,8	8,0
8,9	7,0	5,0	3,3	3,4	3,3	3,5	2,9	3,2
5,7	7,5	5,4	4,9	4,5	4,8	4,6	4,7	4,2
0,9	1,2	1,3	0,8	0,9	1,1	1,1	1,2	1,2
0,8	2,0	2,8	3,5	3,1	3,4	3,8	3,8	3,8
1,1	1,5	4,8	4,5	4,7	4,8	4,4	4,3	4,1
3,6	14,0	18,1	24,1	24,9	25,3	23,7	22,9	23,4
48,6	28,9	26,6	21,8	22,3	18,7	22,4	25,1	25,0
0,5	1,5	3,1	3,4	2,2	2,6	2,6	2,3	2,4

Exportanteil an der Produktion in %

1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
51,9	55,2	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9	61,6
37,0	52,6	53,5	52,1	53,4	52,7	54,5	56,4	58,5
36,4	43,3	40,7	37,5	36,6	35,3	26,2	24,1	22,9
28,2	37,0	49,0	35,4	33,7	33,7	35,2	33,4	32,4
48,5	65,5	68,7	80,2	81,0	79,0	79,5	85,3	76,6
.	8,2	22,1	47,8	50,6	53,4	56,1	60,8	64,0
.	.	.	.	.	.	.	.	.
14,5	22,8	40,0	56,1	56,6	54,8	53,2	56,3	57,9
2,2	5,5	9,5	8,8	8,1	7,0	7,9	7,6	8,1
.	.	7,3	12,3	26,8	17,9	17,2	18,8	16,7



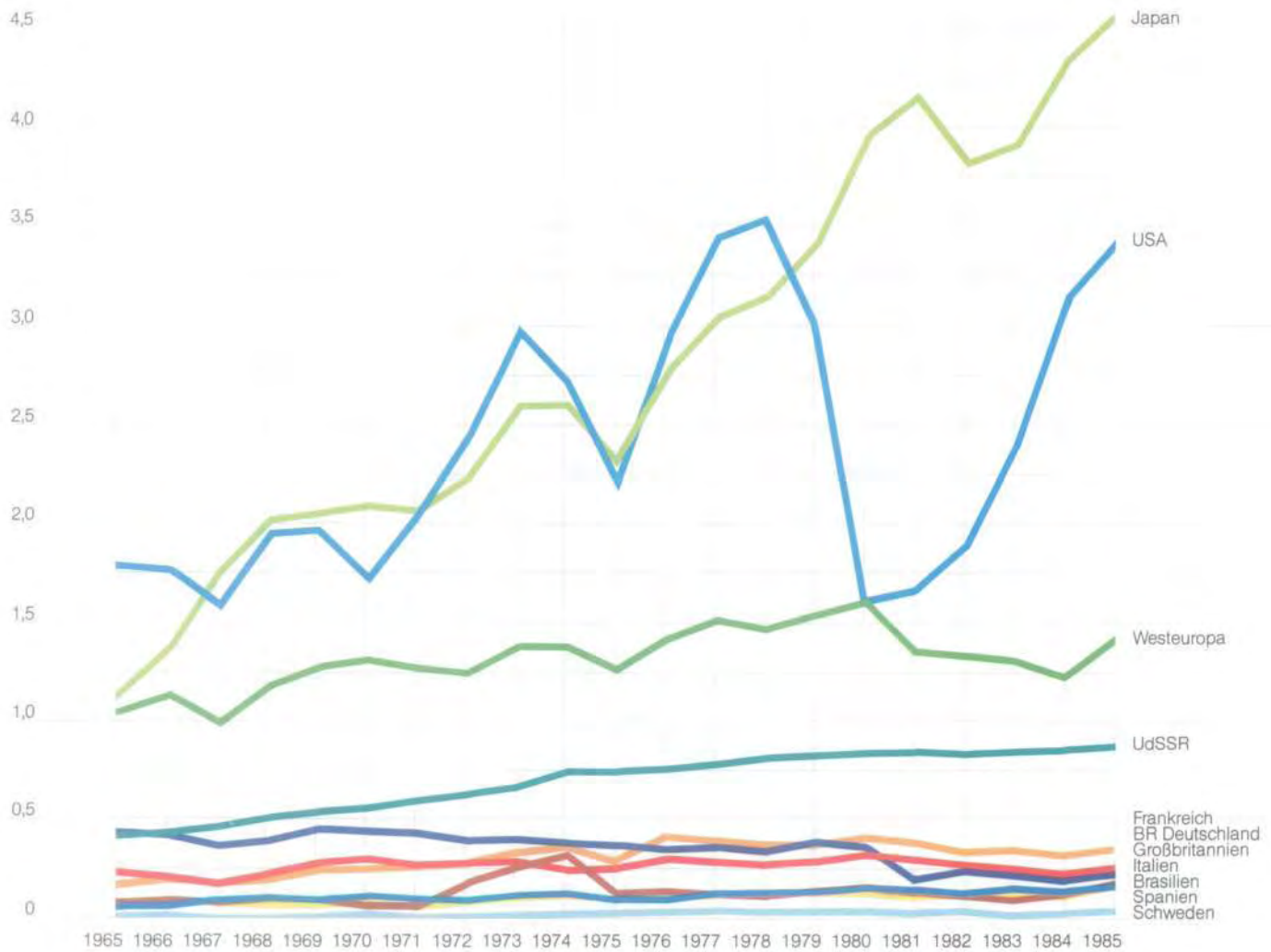
# Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1976	1981	1982	1983	1984	1985*)	1976	1981	1982	1983	1984	1985*)
<b>Weltproduktion</b>	29.151	28.048	27.252	30.236	30.971	32.728	+16	-4	-3	+11	+2	+6
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>												
Neuzulassungen	2.312	2.330	2.156	2.427	2.394	2.379	+10	-4	-8	+13	-1	-1
Import	845	937	824	1.056	1.091	1.025	+11	-8	-12	+28	+3	-6
Export	1.837	1.949	2.194	2.189	2.233	2.568	+25	+4	+13	-0	+2	+15
davon: nach Europa	1.318	1.538	1.785	1.748	1.696	1.934	+38	+11	+16	-2	-3	+14
nach USA	344	242	257	278	366	439	-8	-28	+6	+8	+32	+20
Produktion	3.547	3.578	3.761	3.878	3.790	4.167	+22	+2	+5	+3	-2	+10
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	1.858	1.835	2.056	2.018	1.758	1.766	+25	-2	+12	-2	-13	+0
Import	604	786	992	975	898	980	+51	+17	+26	-2	-8	+9
Export	1.504	1.394	1.464	1.614	1.530	1.539	+10	-9	+5	+10	-5	+1
davon: nach Europa	1.247	1.038	1.095	1.100	1.066	1.159	+12	-14	+6	+1	-3	+9
Produktion	2.980	2.612	2.777	2.961	2.713	2.632	+17	-11	+6	+7	-8	-3
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	1.288	1.487	1.557	1.794	1.751	1.832	+8	-2	+5	+15	-2	+5
Import	534	805	934	1.076	1.020	1.080	+19	-7	+16	+15	-5	+6
Export	496	310	313	274	219	240	-4	-14	+1	-13	-9	+10
davon: nach Europa	185	134	140	111	99	140	+13	-6	+4	-20	-11	+40
Produktion	1.333	955	888	1.045	909	1.048	+5	-0	-7	+18	-13	+15
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	1.188	1.808	1.851	1.452	1.592	1.750	+13	+18	+2	-22	+10	+10
Import	487	865	853	639	758	840	+29	-5	+0	-25	+19	+11
Export	696	424	437	492	481	450	+5	-17	+3	+12	-2	-6
davon: nach Europa	536	346	383	449	433	408	+15	-10	+11	-17	-4	-6
Produktion	1.471	1.257	1.297	1.396	1.439	1.389	+9	-13	+3	+8	+3	-3
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	313	189	218	217	231	263	+10	-2	+16	-1	+6	+14
Import	242	133	158	163	178	190	+18	-6	+19	-3	+9	+7
Export	202	209	233	274	301	307	-7	+11	+11	+18	+10	+2
davon: nach Europa	128	101	103	116	126	123	+20	+15	+2	+13	+8	-2
Produktion	317	258	295	345	373	401	+0	+10	+14	+17	+8	+7
<b>Spanien</b>												
Export	166	433	495	613	708	787	+15	-12	+14	+24	+15	+10
Produktion	753	855	928	1.142	1.177	1.230	+8	-17	+8	+23	+3	+5
<b>UdSSR</b>												
Produktion	1.239	1.324	1.307	1.315	1.327	1.350	+3	-0	-1	+1	+1	+2
<b>Japan</b>												
Neuzulassungen	2.449	2.867	3.038	3.136	3.095	3.104	-11	+0	+6	+3	-1	+0
Import	40	32	35	37	44	52	-11	-31	+14	+6	+18	+18
Export	2.539	3.947	3.770	3.806	3.981	4.427	+39	-0	-4	+1	+5	+11
davon: nach Europa	633	946	896	1.037	1.037	1.086	+31	-6	-5	+16	-0	+5
nach USA	1.081	1.814	1.741	1.772	1.939	2.317	+48	-4	-4	+2	+9	+20
Produktion	5.028	6.974	6.882	7.152	7.073	7.647	+10	-1	-1	+4	-1	+8
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	9.751	8.444	7.754	8.924	10.129	10.889	+18	-4	-8	+15	+14	+8
Import	2.537	2.999	3.067	3.667	4.880	5.300	+22	-8	+2	+20	+33	+9
Export	660	506	353	538	591	666	+3	-10	-30	+53	+10	+13
davon: nach Europa	24	13	7	6	6	6	+21	-49	-47	-14	+8	±0
Produktion	8.498	6.253	5.074	6.781	7.773	8.185	+27	-2	-19	+34	+15	+5
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	699	448	557	610	533	603	+5	-44	+24	+10	-13	+13
Export	61	157	121	133	152	130	+17	+36	-23	+10	+14	-14
Produktion	764	624	721	774	707	777	+6	-37	+16	+7	-9	+10

\*) Teilweise geschätzt.

# Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder

Einheiten in Millionen  
5,0



Anteile an der Weltproduktion in %

1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
4,9	4,9	3,6	3,8	3,4	3,3	2,8	2,3	2,3
3,8	4,0	4,0	4,6	4,3	4,0	3,8	3,1	3,2
9,2	7,1	4,9	4,1	2,4	2,9	2,5	2,0	2,2
1,4	2,1	1,4	1,7	1,9	1,7	1,8	1,4	1,5
0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
1,5	1,4	1,5	1,6	1,4	1,5	1,5	1,2	1,5
8,4	8,9	9,8	9,2	9,2	9,4	8,9	7,9	7,4
23,8	32,7	30,4	42,0	44,2	41,8	40,3	39,0	38,1
36,4	26,8	29,1	17,2	17,8	20,8	24,8	28,1	28,5
1,7	1,3	1,9	1,9	1,6	1,5	1,2	1,4	1,6

Exportanteil an der Produktion in %

1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
44,5	50,1	63,8	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0	63,7
22,7	37,6	43,4	40,5	38,6	37,6	38,1	42,1	42,0
36,5	37,7	47,2	31,3	40,0	33,8	37,5	34,0	19,6
26,8	28,9	44,7	48,7	51,7	58,2	60,9	63,6	63,1
55,9	72,3	79,2	84,1	88,3	96,2	88,0	93,6	89,5
.	11,3	14,5	29,8	30,4	33,7	25,0	31,5	41,2
.	.	.	.	.	.	.	.	.
7,9	17,1	35,8	50,4	50,0	47,3	47,1	48,5	49,8
7,5	7,3	11,9	12,4	11,1	6,7	6,3	6,0	6,7
.	.	13,3	22,8	35,5	38,0	29,3	28,2	21,1



# Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1976	1981	1982	1983	1984	1985 <sup>1)</sup>	1976	1981	1982	1983	1984	1985 <sup>1)</sup>
<b>Weltproduktion</b>	9.264	9.513	9.204	9.838	11.267	12.133	+ 19	- 0	- 3	+ 7	+15	+ 8
<b>Bundesrepublik Deutschland<sup>2)</sup></b>												
Neuzulassungen	137	149	124	144	130	134	+ 26	- 15	-17	+17	-10	+ 3
Import	26	45	36	49	48	55	+ 17	- 0	-21	+33	- 2	+15
Export	206	204	204	166	156	178	+ 16	- 3	- 0	-19	- 6	+14
davon: nach Europa	108	102	113	119	121	150	+ 39	- 22	+11	+ 5	+ 2	+25
Produktion	321	319	301	277	255	279	+ 15	- 11	- 6	- 8	- 8	+ 9
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	293	334	363	346	316	342	+ 42	+ 4	+ 8	- 5	- 9	+ 8
Import	92	116	127	132	122	175	+129	+ 1	+ 9	+ 4	- 8	+43
Export	144	157	140	143	147	161	+ 5	- 12	-11	+ 2	+ 3	+10
davon: nach Europa	69	70	70	79	83	106	+ 32	- 21	- 1	+13	+ 5	+27
Produktion	423	408	372	375	349	384	+ 34	- 7	- 9	+ 1	- 7	+10
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	215	218	231	268	269	287	- 5	- 20	+ 6	+16	+ 0	+ 7
Import	27	47	71	97	103	105	+ 7	- 37	+53	+37	+ 6	+ 2
Export	188	90	91	92	77	52	+ 5	- 26	+ 1	+ 1	-17	-33
davon: nach Europa	84	60	40	32	28	30	+ 41	- 14	-33	-20	-13	+ 7
Produktion	372	230	269	245	225	263	- 2	- 41	+17	- 9	- 8	+17
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	95	140	152	112	122	123	+ 30	+ 15	+ 9	-26	+ 9	+ 1
Import	55	75	61	49	61	74	+ 71	+ 6	-20	-20	+24	+21
Export	49	91	91	109	103	116	- 1	+ 13	- 1	+21	- 6	+13
davon: nach Europa	34	71	79	96	90	101	+ 50	+ 10	+12	+21	- 5	+12
Produktion	119	176	156	180	162	184	+ 8	+ 7	-12	+16	-10	+ 4
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	19	19	19	18	20	23	+ 14	- 4	- 0	- 4	+12	+13
Import	20	15	15	16	17	19	+ 24	- 43	+ 6	+ 1	+ 6	+12
Export	42	49	52	46	55	47	+ 6	- 8	+ 7	-12	+21	- 5
davon: nach Europa	24	26	30	30	34	35	+ 8	- 23	+18	+ 0	+13	+ 5
Produktion	51	55	54	52	59	60	+ 0	- 12	- 3	- 4	+14	+ 2
<b>Spanien</b>												
Export	10	40	48	37	42	77	- 29	- 12	+19	-21	+14	+86
Produktion	113	132	142	147	132	188	- 4	- 14	+ 7	+ 4	-10	+42
<b>UdSSR</b>												
Produktion	786	873	866	880	885	900	+ 3	+ 0	- 1	+ 2	+ 1	+ 2
<b>Japan</b>												
Neuzulassungen	1.655	2.260	2.223	2.247	2.341	2.453	+ 5	+ 5	- 2	+ 2	+ 4	+ 5
Import	1	1	1	1	1	1	- 8	- 9	-45	-53	+ 6	- 0
Export	1.171	2.102	1.820	1.863	2.129	2.304	+ 38	+ 4	-13	+ 2	+14	+ 8
davon: nach Europa	72	236	214	224	220	266	+ 59	+ 9	- 9	+ 5	- 2	+21
Produktion	2.814	4.206	3.850	3.960	4.392	4.624	+ 19	+ 5	- 8	+ 3	+11	+ 5
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	3.058	2.185	2.430	2.977	4.047	4.500	+ 28	- 12	+11	+22	+36	+11
Import	164	739	699	785	1.025	1.275	+ 32	+115	+ 5	+12	+31	+24
Export	245	187	127	154	191	231	- 9	- 8	-32	+21	+24	+21
davon: nach Europa	7	7	5	3	2	2	- 4	- 22	-27	-42	+33	+ 0
Produktion	3.000	1.687	1.910	2.441	3.161	3.463	+ 32	+ 3	+13	+28	+30	+10
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	196	132	135	119	143	160	+ 2	- 29	+ 2	-12	+21	+12
Export	19	55	53	36	44	40	- 7	+ 33	- 5	-32	+24	-10
Produktion	216	156	139	122	158	190	+ 2	- 14	-11	-12	+29	+20

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

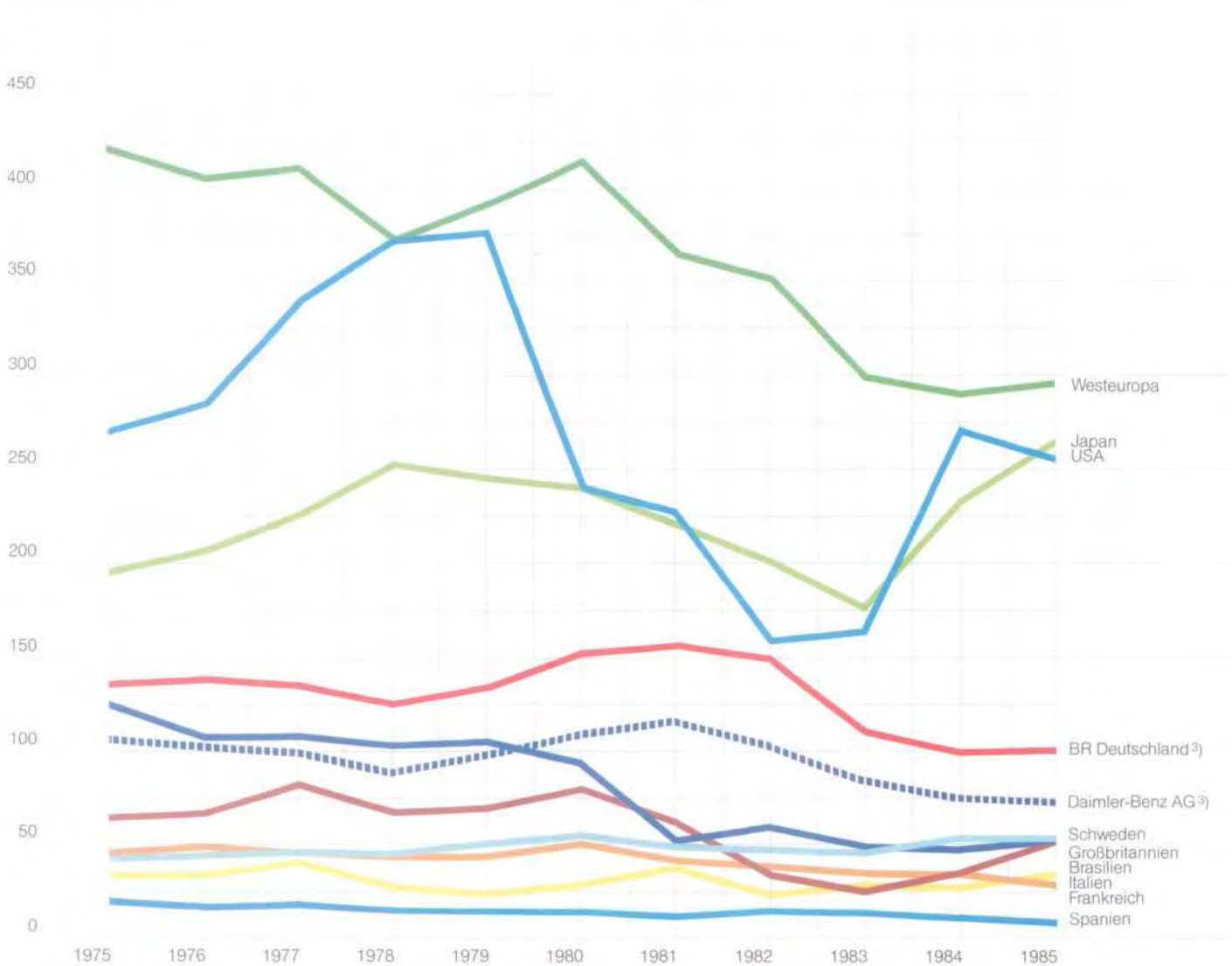
1) Teilweise geschätzt.

2) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

# Lkw-Produktion wichtiger Länder

(Über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

Einheiten in Tausend  
500



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

Exportanteil an der Produktion in %

	1981	1982	1983	1984	1985	1981	1982	1983	1984	1985	
	37,1	42,4	40,6	32,1	31,1	.	.	.	.	.	Westeuropa
	23,0	18,9	22,6	29,8	26,9	12,7	6,9	2,5	1,2	1,0	USA
	22,4	24,2	24,9	25,6	27,8	46,8	39,6	38,2	35,5	45,0	Japan
	15,9	18,0	15,0	11,0	10,5	69,4	72,5	59,6	59,8	55,7	BR Deutschland <sup>3)</sup>
	11,7	13,6	11,4	8,3	7,6	70,5	74,4	64,6	60,9	55,1	davon: Daimler-Benz <sup>3)</sup>
	6,3	4,1	3,5	3,9	5,4	.	.	.	.	.	Brasilien
	3,1	2,2	1,8	2,1	2,2	21,0	15,2	14,6	31,5	18,7	davon: MBB <sup>2)</sup>
	5,2	7,1	6,6	5,3	5,5	62,8	54,0	41,6	33,5	28,3	Großbritannien
	5,0	5,8	6,3	5,9	5,6	88,8	96,5	89,1	94,7	92,2	Schweden
	4,2	4,6	4,8	3,8	3,0	56,6	49,0	48,2	53,0	50,4	Frankreich
	3,8	2,9	4,0	3,1	3,6	60,2	62,6	66,0	60,6	61,3	Italien
	1,1	1,8	1,9	1,3	1,0	22,5	33,4	35,5	29,2	14,1	Spanien

1) Erfasste Länder: Westeuropa, USA, Japan, Argentinien, Brasilien, Mexiko, Indien.

2) Mercedes-Benz do Brasil.

3) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.



# Lkw-Industrie in wichtigen Ländern

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1976	1981	1982	1983	1984	1985 <sup>1)</sup>	1976	1981	1982	1983	1984	1985 <sup>1)</sup>
<b>Westeuropa</b>												
Produktion	408	367	355	301	293	298	- 4	-12	- 3	-15	- 3	+ 2
<b>Bundesrepublik Deutschland<sup>2)</sup></b>												
Neuzulassungen	53	48	39	47	43	45	+22	-24	-18	+26	- 7	+ 3
Export	94	109	109	66	60	56	+ 6	+18	+ 0	-27	- 9	- 6
Produktion	139	158	151	111	101	101	+ 2	+ 3	- 4	-16	-10	+ 1
davon: Daimler-Benz AG	102	116	114	85	76	73	- 4	+ 6	- 2	-12	-11	- 4
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	43	37	38	39	40	34	+47	- 6	+ 4	+ 1	+ 3	-15
Export	21	23	19	17	18	15	-17	-16	-19	-10	+ 7	-20
Produktion	49	41	39	35	34	29	+ 7	-18	- 7	- 9	- 3	-16
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	50	40	40	45	49	51	+ 1	-26	+ 1	+12	+ 7	+ 5
Export	67	33	32	21	16	15	-18	-29	- 1	-34	-22	- 6
Produktion <sup>3)</sup>	108	52	60	49	48	52	-14	-45	+15	-18	- 3	+ 9
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	20	29	19	17	17	18	+15	+14	-35	-11	+ 1	+10
Export	20	23	15	19	19	19	+13	+13	-33	+27	- 3	± 0
Produktion	34	38	24	30	28	34	+ 3	+32	-36	+23	- 6	+22
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	7	5	5	5	5	6	+ 8	-17	-15	+ 5	+ 1	+17
Export	37	44	47	42	51	49	+ 8	- 6	+ 7	-11	+22	- 4
Produktion	43	49	48	47	54	54	+ 2	-11	- 2	- 4	+15	+ 1
<b>Spanien</b>												
Export	.	3	5	5	3	1	.	-21	+92	- 0	-34	-57
Produktion	18	11	15	14	12	10	-13	-21	+29	- 6	-16	-16
<b>Japan</b>												
Export	69	104	80	71	83	110	+ 7	+17	-23	-12	+18	+32
Produktion	207	222	203	185	234	266	+ 6	- 8	- 9	- 9	+27	+14
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	275	215	173	177	255	284	- 0	-17	-20	+ 2	+44	+11
Export <sup>4)</sup>	50	32	12	4	3	3	-11	+33	-62	-63	-23	± 0
Produktion	285	227	158	168	272	258	+ 5	- 6	-30	+ 6	+62	- 5
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	76	54	41	34	42	55	+ 7	-32	-25	-16	+23	+30
Produktion	68	62	34	26	36	52	+ 5	-22	-45	-24	+37	+44
davon: Mercedes-Benz do Brasil	32	31	19	14	19	21	+10	-20	-39	-28	+37	+14

1) Teilweise geschätzt.

2) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

3) Ab 7 t.

4) Ab 6,35 t (factory sales) einschl. Kanada.

Daimler-Benz AG  
Postfach 60 02 02  
D-7000 Stuttgart 60  
Fernsprecher (0711) 17-0  
Fernschreiber 72 524-0 db d