



Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Stuttgart

Geschäftsbericht  
**1979**

# Daimler-Benz-Konzern in Zahlen

|  | 1979    | 1978    | Veränderung<br>79:78<br>in % |
|--|---------|---------|------------------------------|
| <b>Mitarbeiter</b> (jeweils am Jahresende)               | 174.431 | 167.165 | + 4,3                        |
| im Inland  | 142.164 | 135.275 | + 5,1                        |
| im Ausland   | 32.267  | 31.890  | + 1,2                        |
| <b>Personalaufwendungen</b> (in Mill. DM)                | 7.574   | 6.722   | + 12,7                       |
| <b>Produktion</b>  |         |         |                              |
| <b>Personenkraftwagen</b>                                | 422.159 | 393.203 | + 7,4                        |
| <b>Nutzkraftfahrzeuge</b>                                | 256.467 | 239.702 | + 7,0                        |
| im Inland  | 188.772 | 173.101 | + 9,1                        |
| im Ausland   | 67.695  | 66.601  | + 1,6                        |
| <b>Umsatz</b> (netto) <sup>2)</sup>                      | 27.367  | 24.236  | + 12,9                       |
| im Inland  | 12.938  | 11.539  | + 12,1                       |
| im Ausland   | 14.429  | 12.697  | + 13,6                       |
| <b>Investitionen</b>                                     | 1.969   | 1.498   | + 31,4                       |
| <b>Abschreibungen</b>                                    | 1.342   | 1.013   | + 32,5                       |
| <b>Jahresüberschuß</b>                                   | 638     | 593     | + 7,6                        |
| <b>Dividendensumme</b> <sup>3)</sup>                     | 270     | 243     | + 11,1                       |
| <b>Dividende je 50-DM-Aktie</b> (in DM) <sup>3) 4)</sup> | 10,-    | 9,-     | + 11,1                       |

1) 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.

2) Nachfolgende Angaben in Mill. DM

3) Vorgeschlagen bzw. gezahlt

4) Zuzüglich 5,62 (i.V. 5,06)DM Steuergutschrift für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre

Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Stuttgart

Geschäftsbericht  
und Jahresabschluß

**1979**



Wir gedenken  
aller Mitarbeiter  
und Pensionäre,  
die im vergangenen Jahr  
verstorben sind.



# Inhaltsübersicht

|   |   |    |
|---|---|----|
|   | Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung<br>am 2. Juli 1980                    | 7  |
|   | Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands  | 8  |
| <b>Bericht des Vorstands</b>                  | Lagebericht   | 13 |
|   | Ausblick  | 21 |
|   | Personenkraftwagen  | 25 |
|   | Nutzkraftfahrzeuge  | 29 |
|   | Materialwirtschaft  | 31 |
|   | Verkaufs- und Kundendienstorganisation  | 35 |
|   | Investitionen und Finanzierung  | 37 |
|   | Forschung und Entwicklung   | 41 |
|   | Beteiligungsgesellschaften  | 44 |
|   | Personal- und Sozialwesen   | 54 |
|   | Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG<br>Bilanz                          | 61 |
|   | Gewinn- und Verlustrechnung   | 67 |
|   | Vorschlag über die Gewinnverwendung   | 68 |
| <b>Bericht des Aufsichtsrats</b>              |   | 69 |
| <b>Jahresabschluß<br/>der Daimler-Benz AG</b> | Bilanz zum 31. Dezember 1979  | 70 |
|   | Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1979                                  | 72 |
| <b>Konzern-Geschäftsbericht</b>               | Erläuterungen zum konsolidierten Jahresabschluß   | 74 |
|   | Konzernbilanz zum 31. Dezember 1979   | 80 |
|   | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung<br>für das Geschäftsjahr 1979                       | 82 |
| <b>Anhang</b>                                 | Daimler-Benz in Zahlen - Zehnjahresübersicht -<br>Produktion und Absatz                 | 84 |
|   | Tabellen und Schaubilder zur Entwicklung<br>der Automobilindustrie in wichtigen Ländern | 86 |
|   |   | 88 |



# Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 2. Juli 1980, um 10 Uhr, im Museumsgebäude der Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim, Mercedesstraße, stattfindende

## 84. Ordentliche Hauptversammlung

- 1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1979, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1979.**

- 2. Beschlussfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns.**

|   |    |    |               |
|---|----|----|---------------|
| Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor,<br>den Bilanzgewinn von                         |    | DM | 270.321.890,— |
| wie folgt zu verwenden:   |    |    |               |
| 3⅓ % Dividende auf das dividendenberechtigte<br>Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,— | DM |    | 64.050,—      |
| DM 10,— Dividende je dividendenberechtigter<br>Stammaktien im Nennbetrag von DM 50,—    | DM |    | 270.257.840,— |
| Bilanzgewinn  | DM |    | 270.321.890,— |

- 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 1980.**

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1980 zu wählen.

- 6. Wahl zur Ergänzung des Aufsichtsrats.**

Herr Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart, hat zum Ende der Hauptversammlung am 2. Juli 1980 sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, an seine Stelle Herrn Professor Dr. jur. Joachim Zahn, München, Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz AG bis zum 31. Dezember 1979, als Aufsichtsratsmitglied der Aktionäre zu wählen, und zwar für die restliche Amtszeit der übrigen Aufsichtsratsmitglieder.

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

Die Hauptversammlung ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

# Aufsichtsrat

|  |                      |
|--|----------------------|
| <b>Hermann J. Abs, Frankfurt (Main)</b><br>Ehrenvorsitzender der Deutsche Bank AG  | Ehrenvorsitzender    |
| <b>Dr. rer. pol. Wilfried Guth, Frankfurt (Main)</b><br>Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG  | Vorsitzender         |
| <b>Herbert Lucy, Mannheim*)</b><br>Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG   | stellv. Vorsitzender |
| <b>Karl Aspacher, Stuttgart*)</b><br>Mitglied des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale                                   |                      |
| <b>Dr.-Ing. Hans Bacher, Stuttgart</b><br>Mitglied der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH  |                      |
| <b>Willi Böhm, Kandel*)</b><br>Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth   |                      |
| <b>Robert Dhom, Frankfurt (Main)</b><br>Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG  |                      |
| <b>Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf</b><br>Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter der Friedrich Flick KG |                      |
| <b>Prof. Dr. jur. Günther Hartmann, Köln</b><br>Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG                                   |                      |
| <b>Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen, Düsseldorf</b><br>Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG  |                      |
| <b>Erich Hirth, Gaggenau*)</b><br>Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Gaggenau   |                      |
| <b>Rudolf Kuda, Frankfurt (Main)*)</b><br>Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall   |                      |
| <b>Hugo Lotze, Reinhardshagen*)</b><br>Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Kassel  |                      |
| <b>Dr. jur. Heribald Närgel, München</b><br>Mitglied des Vorstands der Siemens AG  |                      |
| <b>Dr. rer. pol. Wolfgang Röller, Frankfurt (Main)</b><br>Mitglied des Vorstands der Dresdner Bank AG                                      |                      |
| <b>Alfred Schaible, Renningen*)</b><br>Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Sindelfingen  |                      |
| <b>Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart</b><br>Rechtsanwalt  |                      |
| <b>Franz Steinkühler, Stuttgart*)</b><br>Bezirksleiter der IG Metall   |                      |
| <b>Dipl.-Ing. Maria-Christine Fürstin von Urach, Stuttgart*)</b><br>Abteilungsleiterin   |                      |
| <b>Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf</b>  |                      |
| <b>Bernhard Wurl, Hof heim/Taunus*) (ab 6. November 1979)</b><br>Stellvertretender Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall              |                      |

Am 7. August 1979 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

**Manfred Leiss, Frankfurt (Main)\*)**

Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall

\*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

# Vorstand

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

Vorsitzender (seit 1. Januar 1980)

**Prof. Dipl.-Ing. Werner Breitschwerdt, Stuttgart**

Forschung und Entwicklung

**Heinz C. Hoppe, Stuttgart**

Vertrieb

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

Produktion

**Dr. jur. Richard Osswald, Stuttgart**

Gesamtes Personal- und Sozialwesen, Verwaltung

**Edzard Reuter, Stuttgart**

Finanz- und Betriebswirtschaft

**Walter Ulsamer, Stuttgart (stellvertretend)**

(seit 1. November 1979)

Materialwirtschaft

Am 31. Dezember 1979 in den Ruhestand getreten:

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

Vorsitzender

**Heinz Schmidt, München**

Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftspolitik



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

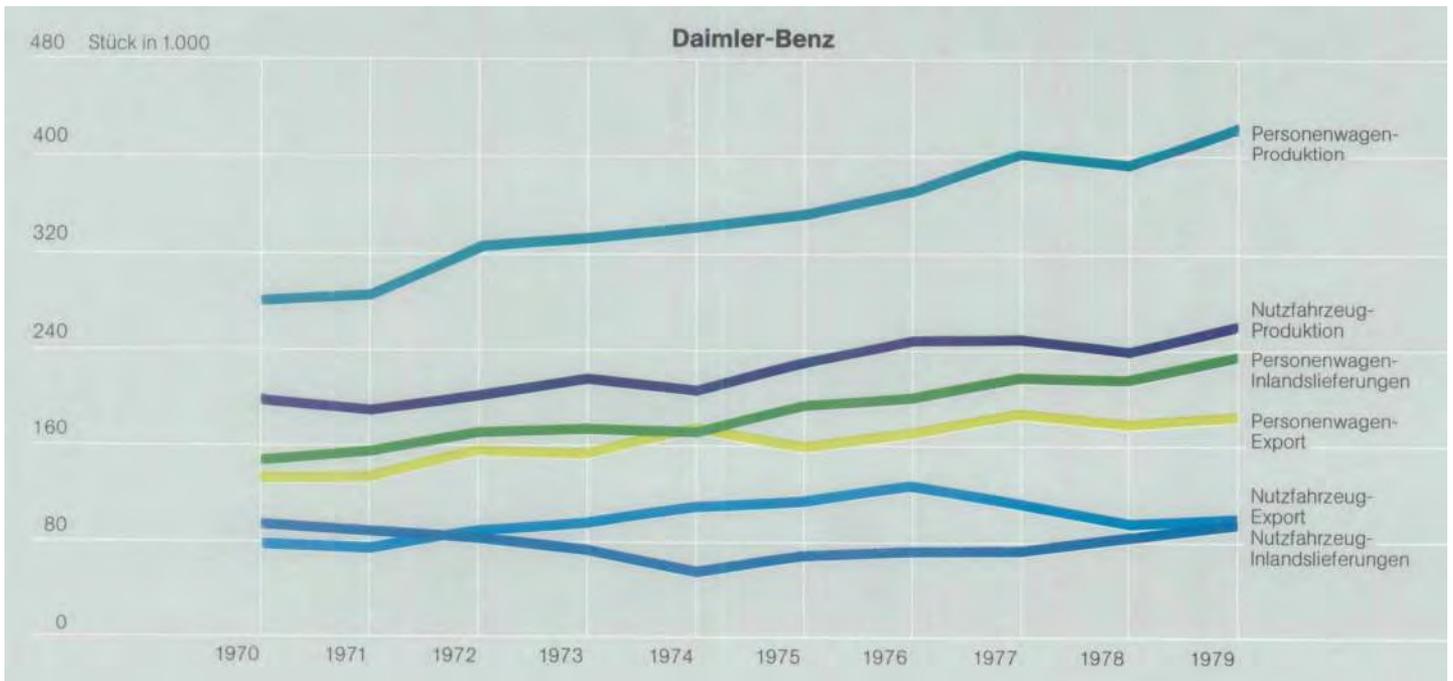
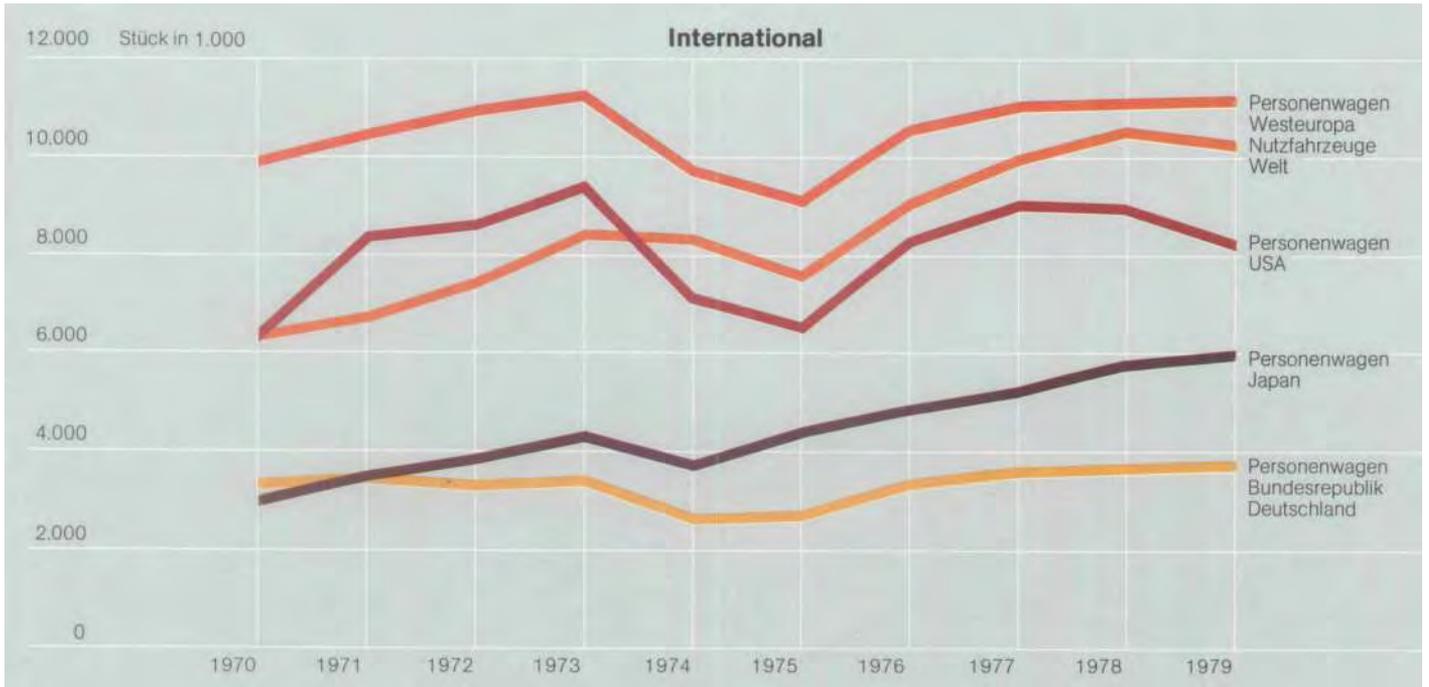
Here was a product or mood picture without important text or figures.  
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.



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

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

# Automobilproduktion 1970 - 1979



Anmerkung: Nutzfahrzeug-Produktion Konzern

# BERICHT DES VORSTANDS

an die Aktionäre unserer Gesellschaft

## Lagebericht

### Überblick

Daimler-Benz setzte im Geschäftsjahr 1979 seine seit Jahren stetige Aufwärtsentwicklung fort. Für das unter unserer Marke „Mercedes-Benz“ angebotene Fahrzeugprogramm konnten wir die Marktposition im In- und Ausland nochmals ausbauen. Im Gesamtunternehmen\*) hat sich der Umsatz\*\*) um mehr als 3,5 Mrd. DM auf 30,5 Mrd. DM erhöht.

Vor allem die erheblich gesteigerte Produktion und die hiermit verbundene gute Auslastung der Kapazitäten im Pkw- und Nutzfahrzeug-Bereich haben den Ertrag günstig beeinflusst. Das bessere Ergebnis ermöglicht eine Erhöhung der Ausschüttung an unsere Aktionäre. Daher schlagen wir der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 1979 eine von DM 9-auf DM 10-erhöhte Dividende je 50-DM-Aktie zu zahlen. Auch den Rücklagen haben wir einen höheren Betrag als im Vorjahr zuweisen können. Die hierdurch erreichte Verbreiterung unserer Eigenkapitalbasis betrachten wir als besonders wichtig in einer Phase, in der an unser Unternehmen ebenso wie an die Weltautomobilindustrie neue technische Anforderungen mit hohem Investitionsbedarf gestellt werden.

Ein Ereignis von besonderer Bedeutung war die Vorstellung unserer Neuen S-Klasse im Herbst 1979. Diese Modellreihe, die den hohen Stand der Mercedes-Technik mit zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit verbindet, hat in der Presse und im Markt eine sehr erfreuliche Aufnahme gefunden. Der in den ersten Monaten weit über die vorgesehene Produktion hinausgehende Auftragseingang aus dem Inland sowie die positive Resonanz aus dem Ausland lassen uns einen nachhaltigen Erfolg für die Neue S-Klasse erwarten.

### Verlauf der weltweiten Pkw-Konjunktur

In fast allen Industrieländern Europas und in Japan hatte sich im Jahre 1979 das allgemeine Wirtschaftswachstum zunächst belebt, während in den Vereinigten Staaten von Amerika bereits eine spürbare Verlangsamung zu verzeichnen war. Im weiteren Verlauf des Jahres haben sich dann weltweit die drastische Verteuerung der Energie und anderer Rohstoffe sowie die offenen Fragen um die langfristige Rohölversorgung nachteilig ausgewirkt. Die Übertragung realer Kaufkraft von den Erdöl importierenden Ländern auf die OPEC-Staaten hat die Wachstumschancen der Industriestaaten beträchtlich verringert.

Von diesen strukturellen Veränderungen konnte die Nachfrage nach Personenwagen nicht unberührt bleiben. Hinzu kam nach einer unerwartet langen Phase anhaltend steigender Kaufneigung die vorausgesehene konjunkturelle Abschwächung in den volumenreichen Absatzmärkten.

Die geschilderten Veränderungen haben den größten Pkw-Markt, denjenigen der Vereinigten Staaten, einschneidend betroffen. Der plötzliche Umschwung der Nachfrage zu kompakten, wirtschaftlichen Fahrzeugen - also auch zu unseren Mercedes-Benz-Pkw - hat den Absatz ausländischer Fabrikate mit niedrigerem Kraftstoffverbrauch gefördert (+16% auf 2,3 Mill. Pkw). So stiegen beispielsweise die Verkäufe japanischer

Massenhersteller im Vergleich zu 1978 um 30% auf 1,8 Mill. Fahrzeuge; demgegenüber mußten die heimischen amerikanischen Produzenten Absatzeinbußen von rd. 11 % auf 8,3 Mill. Einheiten hinnehmen.

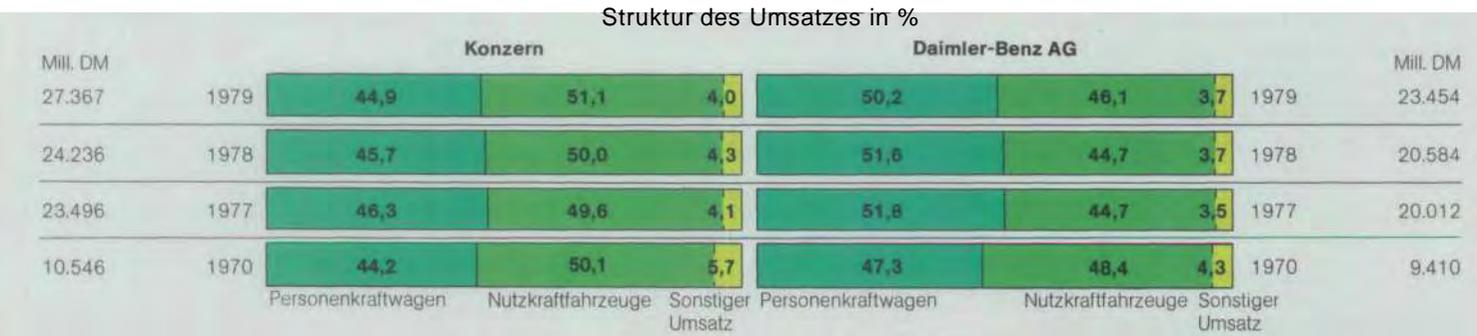
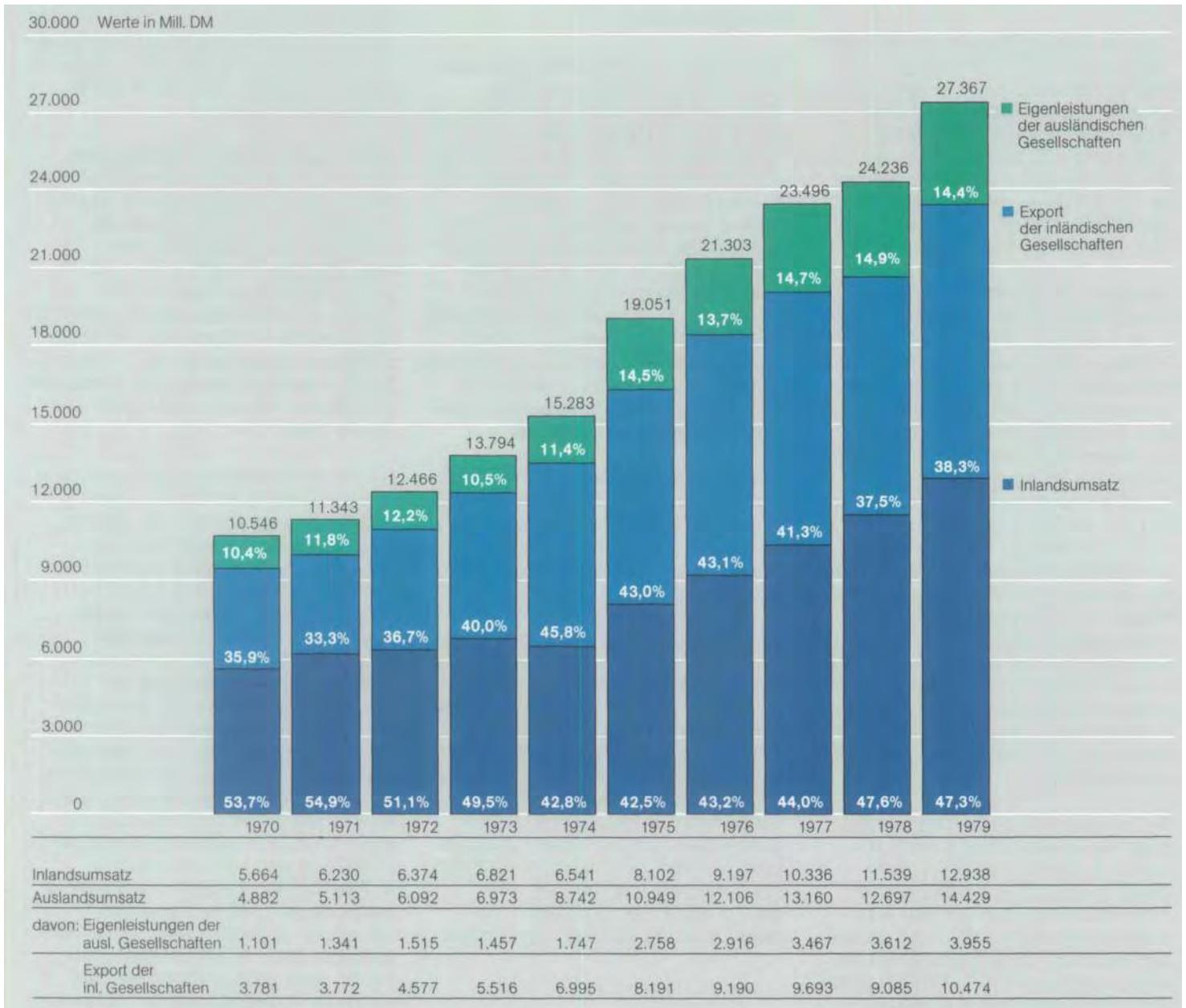
In Westeuropa, wo 1979 insgesamt 10,5 Mill. Pkw (+4%) verkauft wurden, konnte die Automobilindustrie Japans - zusätzlich begünstigt durch die erhebliche Schwäche des Yen - ihren Marktanteil auf 7,2 (i. V. 6,3)% weiter erhöhen. In manchen der Länder, die über keine eigene Automobilproduktion verfügen und die daher traditionell aus europäischer Fertigung beliefert wurden, beträgt der Marktanteil japanischer Fabrikate inzwischen 20 bis 25%.

Die rasch zunehmende Durchdringung des US-Marktes mit Fahrzeugen japanischen Ursprungs hat verschiedene amerikanische Institutionen veranlaßt, die Errichtung japanischer Fertigungsstätten in den USA oder auch Beschränkungen der Importe aus Japan zu fordern. Zusätzlich ist die Gefahr nicht zu übersehen, daß bei einer Verminderung der Exportmöglichkeiten nach den USA die hohen japanischen Kapazitäten zur Aufrechterhaltung ihrer Beschäftigung um so mehr auf die westeuropäischen Märkte drängen werden. Daher werden auch hier in zunehmendem Maße protektionistische Forderungen erörtert. In den USA ebenso wie in Westeuropa verfolgen wir solche Bestrebungen mit großer Sorge. Wir lehnen protektionistische Maßnahmen aus Bedenken grundsätzlicher Art ab, aber auch deshalb, weil die deutsche Automobilindustrie fernerhin mit etwa der Hälfte ihrer Produktion auf den Export und damit auf einen freien Warenaustausch angewiesen bleibt.

\*) Im Gesamtunternehmen sind über den Daimler-Benz-Konzern hinaus zusätzlich die Umsätze der 50%igen Beteiligungen (Motoren- und Turbinen-Union, München/Friedrichshafen, Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz, und Merfag AG, Zürich) häufig enthalten.

\*\*) Einschließlich Umsatzsteuer.

# Umsatz - Konzern



### Deutsche Pkw-Industrie

In der Bundesrepublik Deutschland erreichten die Neuzulassungen 1979 mit 2,62 Mill. Pkw fast wieder das hohe Volumen des Vorjahres. Im zweiten Halbjahr schwächte sich jedoch die Nachfrage, die in den letzten Jahren deutlich über den mittelfristig zu erwartenden Absatzmöglichkeiten gelegen hatte, spürbar ab. Hiervon wurde vor allem die mittlere Klasse mit 1,5 bis unter 2,0 Liter Hubraum betroffen. Dagegen haben die Klassen unter 1,5 Liter und ab 2,0 Liter ihre Stellung behaupten oder noch ausbauen können.

Die ausländischen Hersteller konnten ihren seit Jahren rückläufigen Marktanteil wieder deutlich erhöhen, und zwar von 21,9 auf 23,1 %. Die japanischen Produzenten haben dabei ihren Anteil während der letzten beiden Jahre - im wesentlichen zu Lasten europäischer Importeure - auf 5,6% mehr als verdoppelt; im März 1980 stieg er sogar auf rd. 9%. Mit 148.000 verkauften Personenwagen rückten japanische Fabrikate im Jahre 1979 an die zweite Stelle der Einfuhren nach den französischen Marken.

Auf den Auslandsmärkten konnten sich die deutschen Hersteller insgesamt behaupten. Der Pkw-Export nahm um 5% auf 2,0 Mill. Fahrzeuge zu; hierdurch wurde der leichte Absatzrückgang im Inland mehr als ausgeglichen. Daher stieg die deutsche Pkw-Produktion im Berichtsjahr noch um 1 % auf 3,9 Mill. Einheiten, obwohl sich einige Unternehmen schon im IV. Quartal 1979 mit Kurzarbeit der rückläufigen Nachfrage anpassen mußten.

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

Trotz der erschwerten Bedingungen konnte Daimler-Benz den Pkw-Absatz 1979 erhöhen. Im Inland stiegen die Neuzulassungen um 9,7% auf 234.000 Fahrzeuge; demgemäß erreichte unser Anteil auf dem insgesamt leicht rückläufigen Pkw-Markt 9,1 % (i. V. 8,2%). Von unserer Mittelklasse wurden 162.154 Einheiten neu zugelassen (+8,0%). Der überwiegende Teil des Zuwachses entfiel mit 17.800 Fahrzeugen auf die 1978 neu eingeführte T-Reihe; mit ihr haben wir bei den hochwertigen Mehrzweckfahrzeugen eine führende Position erringen können.

Unseren Export erhöhten wir um 3,6% auf 183.000 Fahrzeuge; nahezu die Hälfte entfiel auf europäische Länder. Unsere größten Absatzmärkte in Europa sind Frankreich, Italien, Belgien, die Niederlande und Großbritannien. Obwohl wir aufgrund begrenzter Liefermöglichkeiten der hohen Nachfrage am US-amerikanischen Markt nicht voll zu entsprechen vermochten, haben sich unsere Verkäufe dort günstig entwickelt. Mit 53.000 Pkw setzten wir 13% mehr als im Vorjahr ab. Das erweiterte Diesel-Programm erfreut sich wachsender Beliebtheit.

Insgesamt haben wir unsere Produktion gegenüber dem Vorjahr um 7,4% auf 422.159 Pkw gesteigert; darunter entfielen auf Diesel-Fahrzeuge erstmals mehr als 200.000 Einheiten.

### Gute Nutzfahrzeug-Konjunktur

In den meisten westeuropäischen Ländern sind als Folge der guten Investitionsgüter-Konjunktur Absatz und Produktion von Nutzfahrzeugen gestiegen. Dennoch hat sich der Wettbewerb in vielen Bereichen dieser Branche weiter verschärft. Auf dem amerikanischen Nutzfahrzeugmarkt ging die Nachfrage vor allem in den leichteren Fahrzeugklassen 1 bis 5 (zulässiges Gesamtgewicht bis 9 t), die überwiegend mit Aggregaten und Komponenten aus der Pkw-Großserienfertigung ausgerüstet sind, stark zurück. Für schwere Lastwagen - Klasse 8 (ab 15 t Gesamtgewicht) - bestand hingegen ein hoher Bedarf. In den Lkw-Klassen 6 und 7 (9 bis 15 t Gesamtgewicht) werden in den USA überwiegend noch Fahrzeuge mit Benzinmotoren angeboten. Diese Marktstruktur eröffnet verbrauchssparsameren Diesel-Nutzfahrzeugen, wie auch wir sie herstellen, ein interessantes Potential; in Zukunft ist jedoch auch in diesem Bereich mit zunehmendem Wettbewerb zu rechnen.

### Deutsche Nutzfahrzeugindustrie

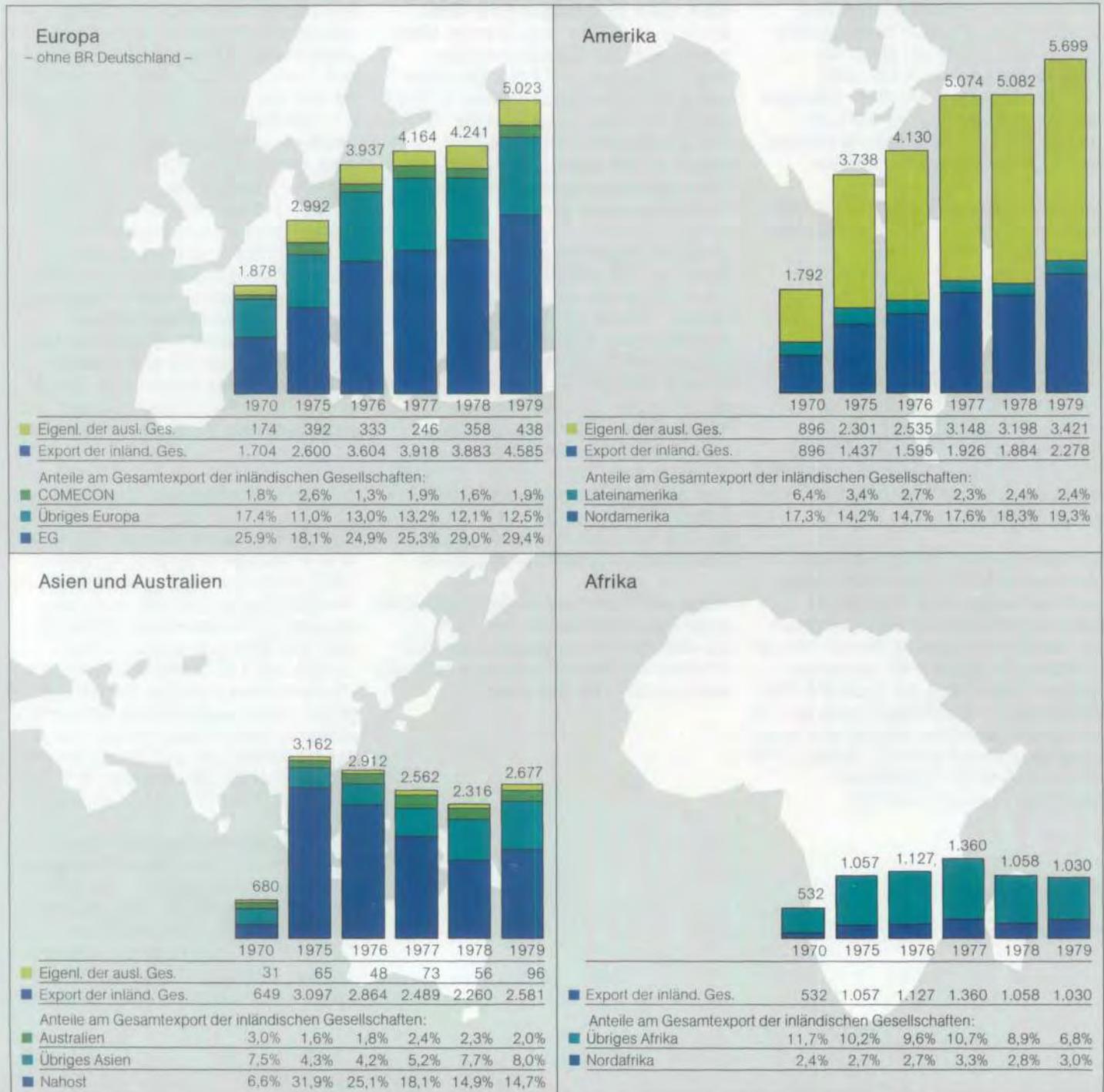
Auch in der Bundesrepublik Deutschland wurde der Nutzfahrzeugabsatz 1979 durch das Wachstum in der Investitionsgüterindustrie und insbesondere in der Bauwirtschaft begünstigt. Die Neuzulassungen stiegen um 9% auf 170.000 Nutzfahrzeuge. Die deutschen Fabrikate haben sich gegen starke ausländische Konkurrenz weiterhin durchsetzen können. So ist der Marktanteil der ausländischen Lastwagen über 6 t Gesamtgewicht 1979 auf 8,2 (i.V. 9,0)% zurückgegangen.

Der deutsche Nutzfahrzeug-Export erhöhte sich - nach einem Rückgang in den beiden Vorjahren - um 5,4% auf 178.170 Einheiten. Die gesamte Produktion ist im Berichtsjahr um 7,1 % auf 317.169 Einheiten gewachsen, lag damit allerdings noch unter dem schon 1976 erreichten Volumen.

# Auslandsumsatz

| Werte in Mill. DM   | 1970         | 1975         | 1976         | 1977         | 1978         | 1979          |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Auslandsumsatz  | 4.882        | 10.949       | 12.106       | 13.160       | 12.697       | 14.429        |
| davon:  |              |              |              |              |              |               |
| ■ <b>Gesamlexport der inländischen Gesellschaften</b>     | <b>3.781</b> | <b>8.191</b> | <b>9.190</b> | <b>9.693</b> | <b>9.085</b> | <b>10.474</b> |
| ■ <b>Eigenleistungen der ausländischen Gesellschaften</b> | 1.101        | 2.758        | 2.916        | 3.467        | 3.612        | 3.955         |

## Struktur des Auslandsumsatzes



### **Weltweit 256.000 Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge**

Auf dem deutschen Markt konnte Daimler-Benz 1979 seinen Absatz um 9,3% auf 91.000 Nutzfahrzeuge steigern. Wir haben unsere Position vor allem bei Schwer-Lastwagen (ab 16t aufwärts) und Transportern (2 bis 4 t Gesamtgewicht) ausgebaut.

Unser Export erhöhte sich um 4,1 % auf 97.000 Nutzfahrzeuge, wobei die Lieferungen in die hart umkämpften europäischen Märkte überdurchschnittlich um insgesamt 15,7% auf 61.500 stiegen. Bemerkenswerte Zuwachsraten konnten wir in Großbritannien (+ 55% auf 7.400), in der Schweiz (+ 30% auf 2.900), in Österreich (+ 18% auf 4.600), in Belgien (+ 11% auf 4.000), in Frankreich (+ 9% auf 13.700) und in Italien (+ 9% auf 4.900) erreichen.

In Westeuropa sind wir der größte Hersteller von Lastwagen über 6 t. Die deutschen Werke steigerten ihre Produktion 1979 um 9,1 % auf 188.772 Transporter, Lastwagen, Omnibusse und Unimog/MB-trac. Unsere südamerikanischen Tochtergesellschaften stellten 67.695 Einheiten (+1,6%) her, obwohl in Brasilien ein Arbeitskampf die Fertigung für über zwei Wochen stilllegte. Weltweit produzierte Daimler-Benz 256.000 (i.V. 240.000) Nutzfahrzeuge (+7%).

### **Umsatzanstieg im In- und Ausland**

Der Umsatz des Konzerns erhöhte sich 1979 um 12,9% auf 27,4 Mrd.DM; er hat sich damit in den letzten sechs Jahren nahezu verdoppelt. Vom Gesamtumsatz entfielen auf das Inland fast 13 Mrd. DM(+ 12,1%), auf das Ausland - Export aus der Bundesrepublik Deutschland zuzüglich der Eigenleistungen unserer ausländischen Produktions- und Vertriebsgesellschaften - 14,4 Mrd. DM (+13,6%).

Die Daimler-Benz AG allein erzielte einen Umsatz von 23,5 Mrd. DM. Der überwiegende Teil der Zunahme von 13,9% beruhte auf einem realen Wachstum des Geschäftsvolumens. Durch seine überdurchschnittliche Ausweitung hat der Nutzfahrzeugbereich seinen Anteil am Umsatz erhöht (siehe Schaubild Seite 14).

Der Export der Daimler-Benz AG stieg um 15,5% auf 10,5 Mrd. DM. Einschließlich des Inlandsgeschäfts tätigten wir drei Viertel unserer Umsätze im europäischen Markt. Überdurchschnittlich wuchs der Pkw-Export nach Nordamerika (+21,4% auf 2,0 Mrd. DM). Die Nutzfahrzeug-Lieferungen in die Länder des Nahen Ostens und Nordafrikas, die seit dem außergewöhnlich kräftigen Anstieg in den Jahren 1974/75 rückläufig gewesen waren, haben erstmals wieder zugenommen; der Export in diese Gebiete stieg um 15,5% auf 1,8 Mrd. DM (siehe Schaubild Seite 16). Für unser Geschäft in solchen Entwicklungsländern, die von der Rohölverteuerung besonders betroffen sind, gewinnt die Bereitstellung von Finanzierungsmöglichkeiten wachsende Bedeutung.

### **Weltweit 1,9 Mrd. DM Sachinvestitionen**

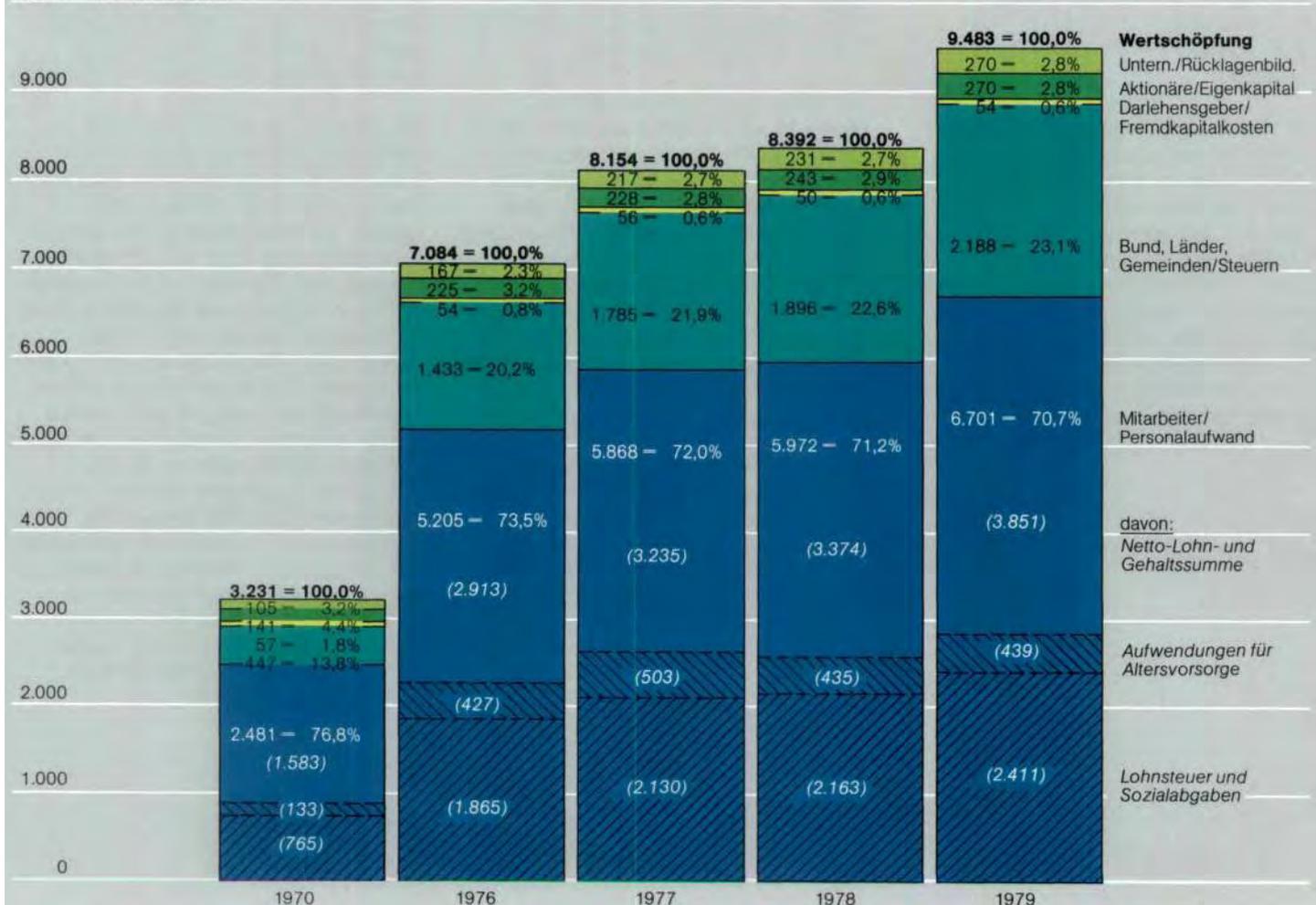
Unser Investitionsprogramm haben wir planmäßig fortgeführt. Im Konzern wurden 1,9 (i.V. 1,4) Mrd. DM in Sachanlagen investiert. Mit 1,7 (i.V. 1,2) Mrd. DM entfiel der überwiegende Teil auf das Inland. Der Schwerpunkt lag im Pkw-Bereich, vorrangig beim stetigen Ausbau der Kapazitäten, beim Serienanlauf der Neuen S-Klasse sowie bei der Einführung neuer Motoren und anderer Aggregate; auch hierin dokumentiert sich unsere Zuversicht in die Zukunft unserer Produkte. Mit den Investitionen im Nutzfahrzeugbereich haben wir unser Modellprogramm ergänzt sowie die Struktur unserer Fertigung durch noch konsequenter Zusammenfassung artgleicher Aufgaben weiter gestrafft. Die hierbei erzielbaren Rationalisierungseffekte tragen gleichzeitig zur Sicherung der Beschäftigung unserer Werke bei.

Mit unserem bereits im Frühjahr 1979 beschlossenen mittelfristigen Investitionsprogramm in der Größenordnung von über 10 Mrd. DM werden wir den teilweise geänderten Anforderungen an unsere Produkte entsprechen. Es wird uns ermöglichen, nicht nur Technik und Qualität unserer Fahrzeuge, sondern auch deren Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern. Zu diesem Zweck werden wir unser Pkw-Programm um ein zusätzliches Modell ergänzen und fast alle Motoren, Getriebe und Achsen durch neu konzipierte Aggregate ablösen. Im Nutzfahrzeugbereich dienen die vorgesehenen Investitionen der Weiterentwicklung und Ergänzung unseres Angebots. Mit diesen Maßnahmen wollen wir den hohen technischen Stand unserer Produkte auch unter veränderten Rahmenbedingungen sichern und ausbauen.

# Wertschöpfung Daimler-Benz AG

|  | 1970<br>Mill. DM | 1976<br>Mill. DM | 1977<br>Mill. DM | 1978<br>Mill. DM | 1979<br>Mill. DM |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Gesamtleistung</b>  | <b>9.571</b>     | <b>18.312</b>    | <b>20.407</b>    | <b>20.645</b>    | <b>23.736</b>    |
| abzüglich Vorleistungen:<br>Lieferanten/Materialaufwand  | 5.251            | 9.080            | 10.278           | 10.055           | 11.748           |
| Übrige Aufwendungen/Vertrieb und Verwaltung,<br>Mieten und Pachten usw. (abzüglich übrige Erträge) | 627              | 1.323            | 1.211            | 1.371            | 1.383            |
| Abschreibungen   | 462              | 825              | 764              | 827              | 1.122            |
| <b>Wertschöpfung</b>   | <b>3.231</b>     | <b>7.084</b>     | <b>8.154</b>     | <b>8.392</b>     | <b>9.483</b>     |
| Verwendung für:  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Unternehmen/Rücklagenbildung   | 105              | 167              | 217              | 231              | 270              |
| Aktionäre/Eigenkapitalkosten   | 141              | 225              | 228              | 243              | 270              |
| Darlehensgeber/Fremdkapitalkosten  | 57               | 54               | 56               | 50               | 54               |
| Bund, Länder, Gemeinden/Steuern  | 447              | 1.433            | 1.785            | 1.896            | 2.188            |
| Mitarbeiter/Personalaufwand  | 2.481            | 5.205            | 5.868            | 5.972            | 6.701            |
| davon: Netto-Lohn- und Gehaltssumme  | 1.583            | 2.913            | 3.235            | 3.374            | 3.851            |
| Aufwendungen für Altersvorsorge  | 133              | 427              | 503              | 435              | 439              |
| Lohnsteuer und Sozialabgaben   | 765              | 1.865            | 2.130            | 2.163            | 2.411            |

10.000 Werte in Mill. DM



### **Erfreuliches Ergebnis**

Der Jahresüberschuß im Konzern stieg von 593 auf 638 Mill. DM, bei der Daimler-Benz AG allein von 474 auf 540 Mill. DM. Er hat im Konzern rein rechnerisch mit dem Zuwachs des Umsatzes nicht ganz Schritt gehalten. Das beruhte auch darauf, daß die positive Entwicklung der Gesamtheit unserer Auslandsbeteiligungen im Konzernabschluß auf DM-Basis deshalb nicht zum Ausdruck kommt, weil der brasilianische Cruzeiro zu Ende des Geschäftsjahres stark abgewertet wurde.

Das Ergebnis der Daimler-Benz AG wurde durch den Umsatzzuwachs und die gute Auslastung der Kapazitäten bei Personenwagen und Nutzfahrzeugen günstig beeinflusst. Gegenläufig wirkten die höheren Kosten für Personal und Material, die durch die Preis Anpassungen, die wir im Jahre 1979 vorgenommen haben, nicht voll ausgeglichen werden konnten.

### **Wertschöpfung 9,5 Mrd. DM**

Die Daimler-Benz AG erbrachte 1979 eine Gesamtleistung - Nettoumsatz einschließlich Veränderung der Bestände und eigenerstellte Anlagen - von 23,7 (i. V. 20,6) Mrd. DM.<sup>w</sup>

Die Wertschöpfung - Gesamtleistung nach Abzug der Vorleistungen (Materialaufwand, Aufwendungen für Vertrieb und Verwaltung, für Mieten und Pachten sowie Abschreibungen) - erhöhte sich um 13,0% auf 9,5 Mrd. DM; ihre Aufteilung ist im einzelnen auf Seite 18 dargestellt. Aus dem Jahresüberschuß wurden 270 (i. V. 231) Mill. DM den Rücklagen zugeführt.

Auch im Berichtsjahr haben wir die handelsrechtlich gegebenen Wahlmöglichkeiten der Bewertung genutzt, um den Ausweis von sogenannten „Scheingewinnen“ im Jahresüberschuß zu vermeiden. Sie entstehen dadurch, daß Abschreibungen nur auf die niedrigeren Anschaffungswerte und nicht - wie es zur Erhaltung der Unternehmenssubstanz erforderlich wäre - auf die höheren Wiederbeschaffungswerte vorgenommen werden dürfen.



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

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

# Ausblick

## Strukturwandel in der Automobilindustrie

Zu Beginn der 80er Jahre steht die Automobilindustrie aufgrund der veränderten wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen vor einem tiefgreifenden Wandel. Am stärksten sind davon die amerikanischen Unternehmen betroffen, die bisher- im Unterschied zu den europäischen Produzenten - der Wirtschaftlichkeit ihrer Fahrzeuge geringere Bedeutung beigemessen haben. Sie müssen daher innerhalb kurzer Zeit und in unvergleichlich großem Maße ihre Pkw-Programme auf kleinere Modelle umstellen. Aber auch die Hersteller in Europa haben sich mit ihren Produkten den veränderten Bedingungen anzupassen. Die Notwendigkeit, neue Fahrzeuge zu entwickeln und umfangreiche Investitionen für neue Fertigungsanlagen vorzunehmen, stellt an die Leistungsfähigkeit und Finanzkraft aller Unternehmen höchste Anforderungen. Diesen gerecht zu werden, ist um so wichtiger, als die Automobilindustrie trotz der unübersehbaren Erschwernisse auch in den kommenden Jahren eine tragende Rolle in der weltwirtschaftlichen Entwicklung zu spielen hat; denn ein Beschäftigungseinbruch in diesem Bereich könnte von keiner anderen Branche aufgefangen werden.

Die durch die Verteuerung der Energie verursachte weltweite Angleichung in der Modellpolitik der Massenhersteller führt dazu, daß im Wettbewerb zunehmend Fahrzeuge aufeinandertreffen, die nach gleichen oder ähnlichen Prinzipien konstruiert sind. Daher gewinnen die Herstellkosten und mit ihnen die Seriengröße immer mehr an Bedeutung. Neben der hohen Stückzahl hat vor allem die japanische Automobilindustrie zusätzlich sehr weitgehende Vorteile durch geringere Personalkosten und durch den unterbewerteten Yen. Auch die amerikanischen Hersteller, die bisher schon durch vergleichsweise niedrigere Rohstoff- und Energiepreise begünstigt waren, dürften nach Überwindung der Umstellungsphase mit ihren veränderten Modellen und mit modernen, hochproduktiven Fertigungsanlagen ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

## Neue Chancen durch Innovation

Wenn auch die deutsche Automobilindustrie 1979 - wie schon berichtet - ihr Produktionsvolumen gegenüber dem Vorjahr noch leicht ausweiten konnte, so darf dies doch nicht darüber hinwegtäuschen, daß sie auf den Exportmärkten über mehrere Jahre hinweg Anteile verloren hat. Es ist ihr zwar bisher gelungen, die hohen Personal- und Energiekosten aufgrund ihres anspruchsvollen technischen Standes - sowohl in Konstruktion und Fertigung als auch im Kundendienst- zum Teil auszugleichen. Um so mehr gilt es aber, das Bewußtsein dafür zu schärfen, daß auch diesem - für den Export der Bundesrepublik Deutschland und damit für die Beschäftigung unentbehrlich wichtigen - Produktangebot von der Kosten- und Preisseite her Grenzen gesetzt sind. Sie werden um so enger, je betonter auch die Hersteller anderer Länder Technik und Qualität ihrer Fahrzeuge in den Vordergrund stellen.

Sparsamkeit im Kraftstoffverbrauch wird von der deutschen Automobilindustrie seit jeher als ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor angesehen. Diesem Ziel dient ein großer Teil der umfangreichen Investitionsprogramme. Die Ernsthaftigkeit dieses Bemühens ist auch daraus zu entnehmen, daß alle Gesellschaften dem Bundeswirtschaftsminister freiwillig zugesagt haben, den Verbrauch der von ihnen angebotenen Modellprogramme bis 1985 um mindestens 10 bis 12% zu senken. Inzwischen haben sie darüber hinaus in Aussicht gestellt, die versprochene Verbrauchsreduzierung schon früher zu erreichen. Deshalb bedarf es in diesem Bereich keiner dirigistischen Maßnahmen. Sie würden zudem zu Aufwendungen führen, die - wie das Beispiel der USA zeigt - sogar größte und gesündeste Unternehmen finanziell überfordern oder aber zumindest die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie schwächen müßten. Wie die Erfahrungen

der Jahre 1973/74 und auch des Jahres 1979 gezeigt haben, fördern marktwirtschaftliche Lösungen im Wettbewerb der Hersteller die angestrebten Ziele wirksamer als jeder Eingriff des Gesetzgebers.

## Gesamtenergiekonzept erforderlich

Für nicht weniger wichtig als die Bemühungen der Automobilindustrie um Energieeinsparung halten wir eine langfristig ausgerichtete, eindeutige Energiepolitik der Regierungen. Sie muß darauf gerichtet sein, Erdöl und seine Derivate nur noch dort einzusetzen, wo sie durch andere Primärenergien nicht oder nur mit geringerer Wirtschaftlichkeit ersetzt werden können. Erdöl ist also in möglichst hohem Maße der Verwendung als chemischer Rohstoff und als Antriebsenergie im mobilen Bereich vorzubehalten.

## Deutsche Automobilindustrie 1980

Für die deutsche Automobilindustrie wird sich - nach der bereits im Vorjahr spürbar gewordenen Abschwächung der Nachfrage - 1980 der Inlandsabsatz von Personenwagen verringern. Dennoch gibt es im Augenblick keine Anzeichen für einen ähnlich einschneidenden Rückschlag wie in den Jahren 1974/75. Das derzeit noch gute Auslandsgeschäft dürfte allerdings nur einen Teil des Nachfragerückgangs im Inland ausgleichen; daher muß 1980 insgesamt mit einem leichten Rückgang der Pkw-Produktion gerechnet werden.

Die Nutzfahrzeugkapazitäten werden bei immer noch starker Nachfrage voraussichtlich über das ganze Jahr hinweg gut ausgelastet sein. Für die weitere Entwicklung ist jedoch zu berücksichtigen, daß die zum Teil guten Auftragseingänge der jüngsten Vergangenheit auch auf einem Stoßbedarf mancher Länder beruhen.

### **Daimler-Benz: Positive Entwicklung auch 1980**

In den ersten drei Monaten 1980 hat Daimler-Benz im In- und Ausland 116.000 Personenwagen (+ 4%) abgesetzt. Die Nutzfahrzeug-Verkäufe der Inlandswerke stiegen um 12% auf 51.000 Einheiten. Hinzu kommen 1.200 Mercedes-Geländewagen sowie 16.000 Lastwagen und Omnibusse unserer Tochtergesellschaften in Brasilien und Argentinien. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich der Umsatz im Konzern um 12% auf 7,5 Mrd. DM.

Für den weiteren Verlauf des Jahres erwarten wir auch unter erschwerten Bedingungen eine Steigerung unseres Geschäftsvolumens. Voraussetzung hierfür ist, daß keine zusätzlichen Belastungen durch unvorhersehbare Ereignisse von außen oder durch staatliche Eingriffe auftreten.

Bei Personenwagen planen wir für 1980 eine Produktion von mehr als 430.000 Fahrzeugen. Die Nachfrage und das vorhandene hohe Auftragsvolumen sichern weiterhin die volle Auslastung unserer Werke. Aufgrund des Trends zum wirtschaftlichen Qualitätsfahrzeug mit fortschrittlicher Technik und hohem Gebrauchsnutzen sehen wir für die Mercedes-Benz-Personenwagen auch auf längere Sicht günstige Absatzmöglichkeiten.

Sparsamen Kraftstoffverbrauch betrachten wir als ein besonders bedeutsames, aber nicht als unser einziges Entwicklungsziel. Es ist unser wiederholt erklärtes Bemühen, die erreichten

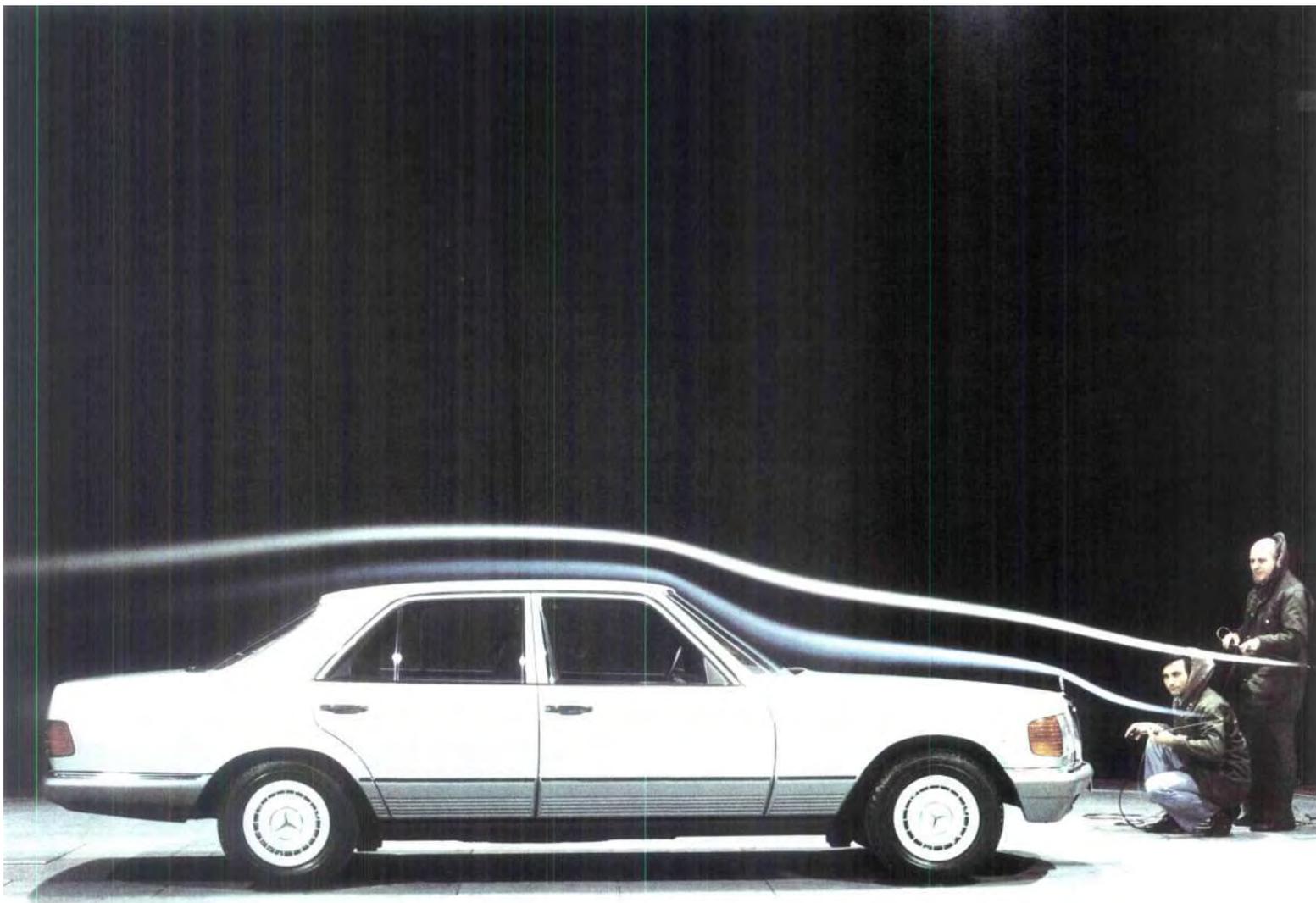
Fortschritte auf anderen wichtigen Gebieten - wie Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Gebrauchsnutzen, höchste Verarbeitungsqualität, Dauerhaltbarkeit, hoher Wiederverkaufswert - nicht zu vernachlässigen; vielmehr werden wir konsequent daran weiterarbeiten, unseren Kunden ein im Gesamtkonzept ausgereiftes Fahrzeug anzubieten. Für unser Bestreben, in jeder Hinsicht ausgewogene und fortschreitend verbesserte Fahrzeuge zu entwickeln und auf den Markt zu bringen, betrachten wir die Neue S-Klasse als ein bezeichnendes Beispiel. Diese Baureihe zeichnet sich nämlich gegenüber ihrer Vorgängerin nicht nur durch eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs um mehr als 10% aus (womit ihre 1974 begonnene Entwicklung den Erfahrungen aus der ersten Ölverteuerung schon frühzeitig Rechnung getragen hat), sondern sie zeigt auch eine konsequente Fortentwicklung der erwähnten „klassischen“ Eigenschaften unserer Mercedes-Modelle. Damit fühlen wir uns für den sich verschärfenden Wettbewerb auf einer festen Ausgangsbasis gut gerüstet.

Innerhalb unseres Pkw-Motorenprogramms werden bei den Benzinmotoren eine im Versuch bereits erprobte „Zylinderabschaltung“ und eine „Anti-Klopf-Regelung“ noch weitergehende Kraftstoffeinsparungen ermöglichen. Sie werden insbesondere der Verbrauchssparsamkeit unserer 8-Zylinder-Leichtmetall-Motoren zugute kommen. Ein Schwerpunkt unserer Entwicklungsarbeit liegt traditionell bei unseren hochwirtschaftlichen Diesel-Motoren. Dieser Antriebsart, die - verstärkt durch die Abgas-Turbo-Aufladung - eine von anderen Antriebsaggregaten nicht erreichbare Steigerung in Leistung und Wirkungsgrad erzielt, wird in Zukunft eine noch größere Bedeutung zukommen. Auf der Grundlage des schon verwirklichten hohen Standes unserer Diesels-technologie werden wir alle Anstrengungen unternehmen, um unseren Vorsprung zu behaupten und weiter

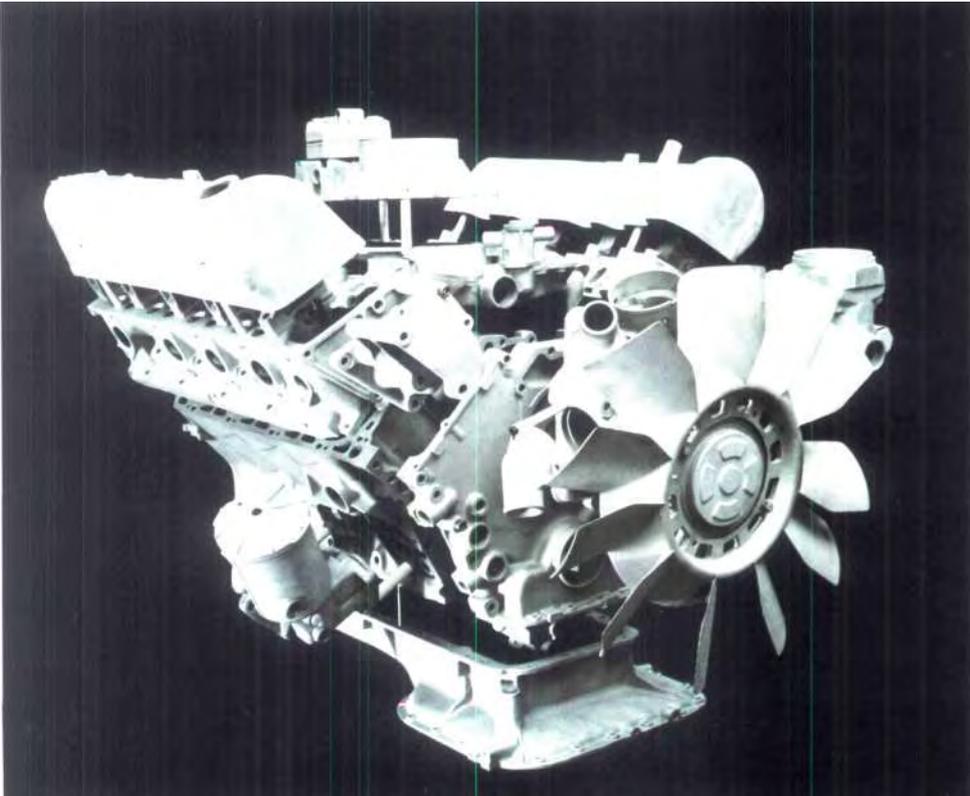
auszubauen. Dies halten wir für besonders wichtig, zumal heute fast alle anderen Automobilhersteller ebenfalls Diesel-Pkw in ihr Modellangebot oder in ihre Programmplanung aufgenommen haben. Darin sehen wir einerseits eine Bestätigung für die Richtigkeit unserer seit vielen Jahrzehnten konsequent betriebenen Dieseleentwicklung, andererseits muß der zunehmende Wettbewerb ein zusätzlicher Ansporn für die weitere Steigerung unserer eigenen Leistungsfähigkeit auf diesem Gebiet sein.

Im Nutzfahrzeugbereich erwarten wir für das Jahr 1980 ein Absatz- und Produktionsvolumen, das die Größenordnung des guten Jahres 1979 noch übertreffen wird. Wesentliche Neuheiten haben wir auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. Dazu zählen eine neue Motorengeneration in unserer Baureihe 400 sowie ein Großraumfahrerhaus für den Langstreckenverkehr. Auch in der Lückenlosigkeit unseres Lkw-Programms vom Transporter bis zum Schwer-Lastzug, das für jeden Typ große Serien wie auch einen leistungsfähigen Kundendienst aufgrund eines dichten Servicenetzes ermöglicht, sehen wir Faktoren, die uns ein beträchtliches Maß an Überlegenheit gegenüber unseren Wettbewerbern verschaffen.

Aufbauend auf der starken Stellung im Pkw- und Nutzfahrzeug-Bereich sowie auf einer sicheren finanziellen Grundlage gehen wir in die kommenden Jahre mit dem unbedingten und zuversichtlichen Bemühen, die Entwicklung unseres Unternehmens weiterhin positiv zu gestalten.



*Durch aerodynamische Optimierung konnte der Luftwiderstand der Fahrzeuge der Neuen S-Klasse auf einen extrem niedrigen Wert gesenkt werden.*



*Die neuen V-8-Motoren für die Typen 380 SE und 500 SE sind aus Leichtmetall. Vor allem durch deutliche Gewichtseinsparungen bis zu 280 kg und strömungsgünstige Karosseriegestaltung verbrauchen die neuen Modelle im Durchschnitt über 10% weniger Kraftstoff als ihre Vorgänger.*



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

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

# Personenkraftwagen

Der Umsatz im Pkw-Bereich erhöhte sich 1979 um 11 % auf 12,3 Mrd. DM; dabei nahmen der Inlandumsatz und der Export gleichermaßen zu. Der seit Jahren anhaltende Trend zu anspruchsvoll ausgestatteten Fahrzeugen hat sich fortgesetzt. Im Berichtsjahr haben wir z.B. 90 (i.V. 83)% der Personenwagen mit Servolenkung und 43% mit automatischem Getriebe geliefert.

Die Produktion stieg im Berichtsjahr um 7,4% auf 422.159 Pkw. Mit Überzeitarbeit und einer Reihe anderer Sondermaßnahmen konnten wir in Teilbereichen Fertigungsengpässe ausgleichen.

Bei den Fahrzeugen der Mercedes-Benz-Mittelklasse und Oberen Mittelklasse erhöhte sich die Produktion um 3,1 % auf 308.797. Bereits dreieinhalb Jahre nach der Vorstellung dieser sehr erfolgreichen Baureihe lief im Werk Sindelfingen das einmillionste Fahrzeug vom Montageband.

Um der nach dem erstmaligen Angebot eines T-Modells aufgetretenen hohen Nachfrage gerecht zu werden, haben wir im Berichtsjahr 28.405 (i. V. 10.581) Einheiten dieser Modellreihe gefertigt. Wir werden diese Baureihe um eine neue, wirtschaftliche und leistungsstarke Variante, einen 300 TD mit turboaufgeladenem Dieselmotor, ergänzen.

In der Ober- und Sonderklasse (ab 280 S aufwärts) konnte die Produktion trotz des Modellwechsels noch um 2,2% auf 84.957 Fahrzeuge gesteigert werden. Das verdeutlicht den Erfolg dieser im Jahre 1972 eingeführten Baureihe. Parallel zu der seit Anfang 1980 in Serie gefertigten Neuen S-Klasse werden die bisherigen Modelle für einige Länder in einem Übergangszeitraum weitergebaut. Daß wir dabei auf keine Absatzschwierigkeiten stoßen, erscheint uns als ein Beweis des Vertrauens für alle unsere Produkte.

### Personenwagen-Programm:

Unsere Neue S-Klasse, die vom 280 S bis zum 500 SEL reicht, wurde von der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen. Diese Modelle verbinden zukunftsweisende Technik mit zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit, weiter gesteigerter Sicherheit, Umwelt- und Wartungsfreundlichkeit. Neue Leichtmetallmotoren (V-8 mit 3,8 und 5,0 Liter Hubraum), eine im Windkanal entwickelte, besonders strömungsgünstige Karosserie sowie die Verwendung gewichtssparender Materialien - wir konnten Gewichtsreduzierungen bis zu 280 kg erreichen - ermöglichen eine Verminderung des Kraftstoffverbrauchs gegenüber den Vorgängermodellen um mehr als 10%. Unsere neuen Modelle wurden bereits kurz nach ihrer Vorstellung aufgrund von Leserumfragen von großen Fachzeitschriften mit ersten Preisen ausgezeichnet.

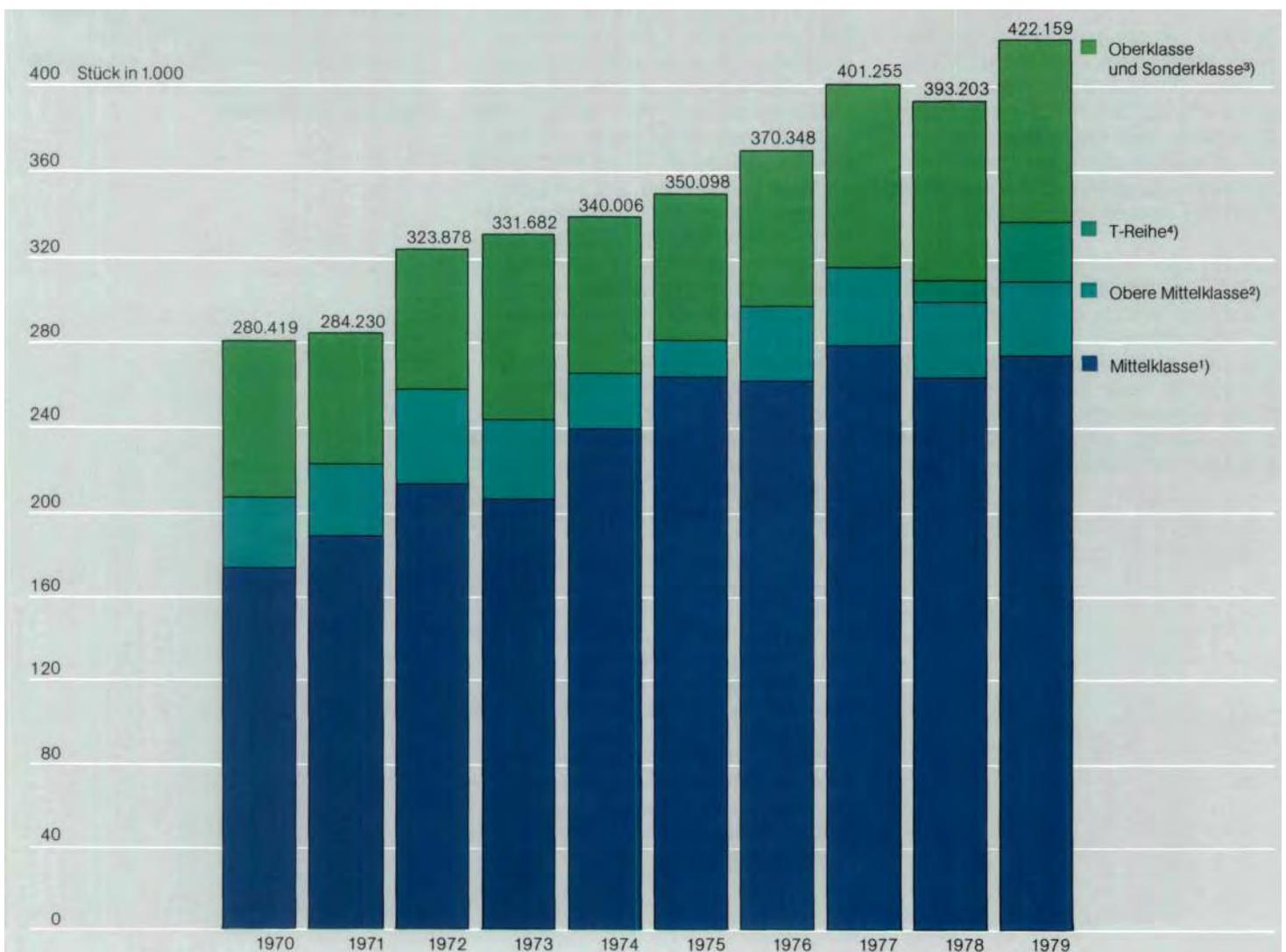
Die Wirtschaftlichkeit haben wir auch durch Verlängerung der Wartungsintervalle erhöht. Auf konstruktive Ausgewogenheit, Sicherheit und entlastenden Komfort haben wir bei dieser S-Klassen-Nachfolgeneration deshalb besonderen Wert gelegt, weil unsere Kunden auf eine weit überdurchschnittliche Leistung ihrer Fahrzeuge angewiesen sind, und zwar sowohl hinsichtlich der jährlich gefahrenen Kilometer als auch der durchschnittlichen Insassenzahl.

Das neue 4-Gang-Automatik-Getriebe - für alle Modelle mit V-8-Motoren serienmäßig - wählt den der Verkehrssituation und dem Motor jeweils optimal angepaßten Fahrbereich und sorgt so für sparsamen Kraftstoffverbrauch. Ein „Econometer“ zeigt dem Fahrer an, wie er seine Fahrweise verbrauchssparsam einstellen kann.

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1980 haben wir unsere weiterentwickelten SL- und SLC-Modelle - Roadster (280 SL bis 500 SL) und Coupes (280 SLC bis 500 SLC) - vorgestellt. Durch eine Vielzahl von Verbesserungen konnten wir auch hier bei teilweise sogar gestiegenen Fahrleistungen und höherem Komfort einen im Vergleich mit unseren bisherigen Sportwagen geringeren Verbrauch erreichen.

# Personenkraftwagen-Produktion

|   | 1970           | 1975           | 1976           | 1977           | 1978           | 1979           | 1979 zu 1970 in % |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| <b>Gesamtproduktion</b>                         | <b>280.419</b> | <b>350.098</b> | <b>370.348</b> | <b>401.255</b> | <b>393.203</b> | <b>422.159</b> | <b>+ 50,5</b>     |
| Veränderung zum Vorjahr in %                    | +9,2           | + 3,0          | + 5,8          | + 8,3          | - 2,0          | + 7,4          |                   |
| davon:  |                |                |                |                |                |                |                   |
| Mittelklasse <sup>1)</sup>                      | 173.792        | 262.966        | 262.062        | 278.411        | 262.773        | 273.055        | + 57,1            |
| Obere Mittelklasse <sup>2)</sup>                | 33.631         | 17.375         | 35.188         | 37.736         | 36.742         | 35.742         | + 6,3             |
| Oberklasse und Sonderklasse <sup>3)</sup>       | 72.996         | 69.757         | 73.098         | 85.108         | 83.107         | 84.957         | + 16,4            |
| T-Reihe (Touristik und Transport) <sup>4)</sup> | -              | -              | -              | -              | 10.581         | 28.405         | + .               |



1) Typen 200–250 und 200 D–300 D

2) Typen 280–280 E, 230 C–280 CE und 300 CD

3) Typen ab 280 S und SL

4) Typen 230 T–280 TE und 240 TD–300 TD

} in den Vorjahren jeweils entsprechende Typen

Anmerkung: Im Frühjahr 1978 wurde die Produktion während der Tarifaueinandersetzung für die Dauer von dreieinhalb Wochen unterbrochen.

Auch 1979 haben wir unser gesamtes Pkw-Programm weiterentwickelt. So wurde die Motorleistung beim Typ 300 D von 59 auf 65 kW (88 PS) und beim Typ 250 von 95 auf 103 kW (140 PS) erhöht. Im Herbst 1979 haben wir für unsere Personenwagen eine neue Farbpalette eingeführt. Alle Modelle erhielten - entsprechend den gesetzlichen Vorschriften - serienmäßig Sicherheitsgurte auch im Fond. Unser gesamtes Pkw-Programm wird nunmehr mit der in der S-Klasse bewährten pneumatischen Leuchtweitenregulierung ausgestattet.

Durch Einsatz neuer Lackierverfahren ist auf dem Gebiet des Korrosionsschutzes ein bedeutender Durchbruch erzielt worden. Nach zwölfmonatigen intensiven Versuchen haben wir jetzt im Werk Sindelfingen die kathodische Elektrotauchlackierung, auch Kataphorese genannt, für das gesamte Pkw-Programm eingeführt, nachdem wir mit diesem Verfahren bei den verschiedenen Pilotserien positive Erfahrungen sammeln konnten.

Das gemeinsam mit der Robert Bosch GmbH entwickelte elektronisch geregelte Anti-Blockier-System (ABS), das die Lenkfähigkeit des Fahrzeugs selbst bei einer Vollbremsung garantiert, haben wir mit großem Erfolg 1978 zunächst in der S-Klasse eingeführt. Etwa jeder vierte Kunde wählt diese Sonderausstattung; sie ist ab Herbst 1980 für alle Mercedes-Pkw lieferbar.

\*

Das Stammwerk Untertürkheim, gleichzeitig Sitz unserer Hauptverwaltung, feierte 1979 sein 75-jähriges Bestehen. In diesem Werksbereich, zu dem die Werksteile Hedelfingen, Mettingen, Brühl, Zuffenhausen und Köngen zählen, sind heute über 25.000 Mitarbeiter tätig; hier werden Motoren, Getriebe und Achsen für Personenwagen und Transporter hergestellt.

Beim letzten Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft 1979, der „Rallye du Bandama“ (Elfenbeinküste), die extreme Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrer stellte, errangen Mercedes-Benz-Pkw einen eindrucksvollen Erfolg. Vier vom Werk vorbereitete, seriennahe Fahrzeuge vom Typ 450 SLC 5.0 belegten die Plätze eins bis vier. Für 1980 beabsichtigen wir, an einer Reihe von Läufen zur Rallye-Weltmeisterschaft teilzunehmen.

In Frankreich hat uns das „Comitee d'Excellence Europeene“ für 1979 die Auszeichnung „Grand Prix Triomphe“ verliehen. Dieses Gremium, dem Vertreter der Wirtschaft und Öffentlichkeit angehören, würdigte „die hohe und gleichbleibende Qualität der Produkte des deutschen Unternehmens und seinen außergewöhnlichen Beitrag für den Ruf der europäischen Automobilindustrie in der Welt“.



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

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

## Nutzkraftfahrzeuge

Der Umsatz des Nutzfahrzeugbereichs stieg 1979 im Konzern um 15% auf 14,0 Mrd. DM. Auf die Daimler-Benz AG entfielen 10,8 Mrd. DM (+17%). Das Inlandsgeschäft konnte um 14% auf 5,7 Mrd. DM ausgeweitet werden. Der starke Anstieg des Exportumsatzes um 21 % auf 5,1 Mrd. DM zeigt nicht nur die deutliche Belebung der Auslandsnachfrage, sondern auch die überdurchschnittliche Zunahme bei Schwerlastwagen.

Die Produktion haben wir im Berichtsjahr weltweit um 7,0% auf 256.467 Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge gesteigert. Im Inland stellten wir 188.772 Transporter, Lastwagen, Omnibusse und Unimog/MB-trac her (+9,1 %). Auf unsere von Zulieferungen aus den deutschen Fabriken unabhängigen Werke in Brasilien und Argentinien entfällt mit zusammen 67.695 Fahrzeugen etwa ein Viertel der gesamten Nutzfahrzeugfertigung im Konzern.

In den inländischen Werken hat sich der Anteil der Transporter (2-4 t) und Schwer-Lkw (ab 16 t) an der Gesamtstückzahl erhöht. Im Werk Bremen stellten wir 51.815 Transporter (bis 4 t zul. Gesamtgewicht) her (+9,5%). Die Produktion von Schwer-Lkw stieg ebenfalls überdurchschnittlich um 24% auf 48.625 Einheiten. Daraus ergab sich

eine wesentliche Verbesserung der Beschäftigung im Werk Wörth mit entsprechenden Auswirkungen auf die Werke Gaggenau, Kassel, Mannheim, Berlin und Harburg; diese Werke versorgen das Montagewerk Wörth mit Aggregaten, wie Motoren, Getriebe, Achsen und darüber hinaus mit kleineren und größeren Einzelteilen. In unserem Mannheimer Werk lief 1979 der 1,5 millionste Nutzfahrzeug-Dieselmotor seit 1949 vom Montageband.

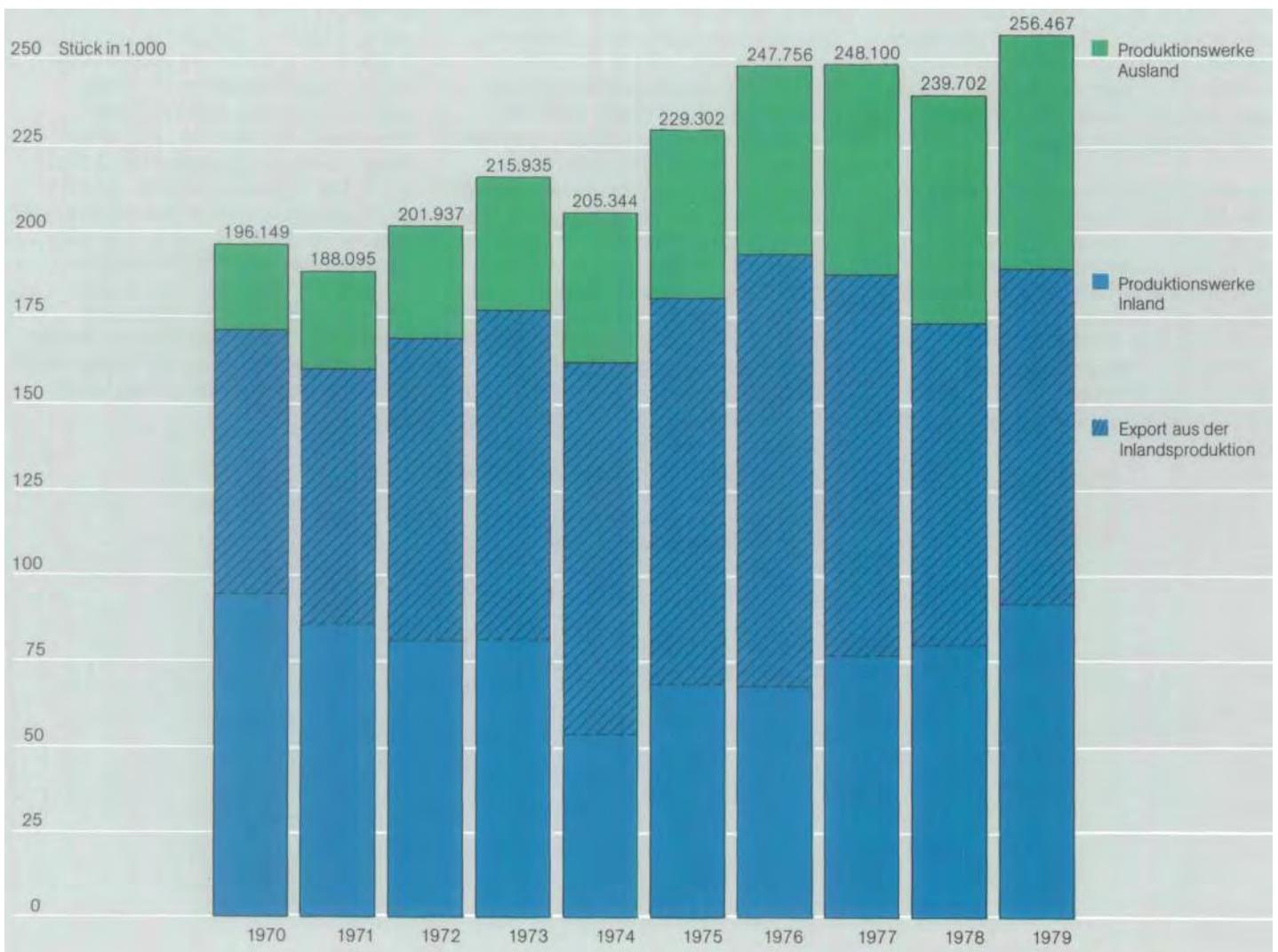
Unser Lkw-Programm haben wir 1979 im Bereich der schweren Lastwagen erweitert. Vorgestellt wurden zwei neue 8-Zylinder-Motoren der Baureihe 400, die bei vergrößertem Hubvolumen ein wesentlich erhöhtes Drehmoment aufweisen; sie leisten als Saugmotor 206 kW (280 PS) und mit Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung 276 kW (375 PS). Die Abstimmung von Motor, Getriebe und Achsübersetzung schafft die für hervorragende Fahrverbrauchswerte notwendigen Voraussetzungen. Unser neues Großraumfahrerhaus bietet für den Arbeitsplatz des Fernfahrers wesentliche Verbesserungen hinsichtlich Raumangebot, Bedienungskomfort und Sicherheit. Ein neues Sattelschlepperkonzept bringt künftig auch für den Containertransport ein Höchstmaß an Federungskomfort. In dem Bestreben, als „full-line-Hersteller“ den unterschiedlichsten Transportbedürfnissen Rechnung zu tragen, haben wir unsere Lkw-Baureihe von 6 bis 10 t nach oben erweitert und Anfang 1979 einen neuen 11 t-Lkw herausgebracht. Aus der Düsseldorfer Produktion wird nunmehr auch ein neuer Großraum-Transporter mit einem Ladevolumen von 20 m<sup>3</sup> angeboten.

Unser weitverzweigtes Betreuungs- und Beratungssystem unterstützt die Kunden dabei, ihren Fuhrpark wirtschaftlich optimal zusammenzustellen und einzusetzen. Wir sehen in diesem Angebot eine besondere Wettbewerbsstärke, weil der Gesamtwirtschaftlichkeit des Nutzfahrzeugs entscheidende Bedeutung zukommt, wobei die laufenden Betriebskosten eine viel wichtigere Rolle spielen als etwa der Anschaffungspreis.

Das Geschäft im Omnibusbereich erfreute sich 1979 einer erhöhten Nachfrage aus dem Ausland. Der Export stieg um 26% auf 6.189 Omnibusse und Omnibusfahrgestelle, wobei das Schwergewicht bei den größeren Typen lag. Auf dem Inlandsmarkt erreichte Daimler-Benz mit 2.924 (i. V. 2.854) neu zugelassenen Omnibussen wieder einen Anteil von 45%. In den Inlandswerken Mannheim, Düsseldorf und Wörth haben wir die Produktion um 3,9% auf 8.529 Einheiten erhöht, davon entfielen auf schwere Omnibusse und Fahrgestelle 6.766 (i.V. 6.553). Weltweit erreichte die Produktion 27.426 (i. V. 30.586) Omnibusse und Fahrgestelle; der Rückgang wurde vor allem durch die vorübergehende Unterbrechung der Produktion bei unseren Partnern im Iran verursacht.

# Nutzkraftfahrzeug-Produktion

|   | 1970           | 1975           | 1976           | 1977           | 1978           | 1979           | 1979 zu 1970 in % |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| <b>Gesamtproduktion</b>                               | <b>196.149</b> | <b>229.302</b> | <b>247.756</b> | <b>248.100</b> | <b>239.702</b> | <b>256.467</b> | <b>+ 30,8</b>     |
| Veränderung zum Vorjahr in %                          | +15,0          | + 11,7         | + 8,0          | + 0,1          | - 3,4          | + 7,0          |                   |
| Produktionswerke Inland                               | 171.362        | 180.005        | 193.204        | 187.298        | 173.101        | 188.772        | + 10,2            |
| davon:  |                |                |                |                |                |                |                   |
| Lastkraftwagen  | 149.646        | 159.207        | 170.616        | 166.158        | 155.591        | 170.093        | + 13,7            |
| Transporter Bremen (bis 4 t) <sup>1)</sup>            | 32.523         | 29.975         | 41.878         | 40.257         | 47.333         | 51.815         | + 59,3            |
| Transporter Düsseldorf (über 4 bis 6 t) <sup>1)</sup> | 45.622         | 25.470         | 29.906         | 30.358         | 26.481         | 28.270         | - 38,0            |
| leichte Lkw (über 6 bis 8 t) <sup>1)</sup>            | 14.936         | 15.924         | 18.658         | 18.228         | 18.746         | 17.141         | + 14,8            |
| mittlere Lkw (über 8 bis unter 16 t) <sup>1)</sup>    | 33.483         | 34.007         | 32.330         | 28.940         | 23.721         | 24.242         | - 27,6            |
| schwere Lkw (ab 16 t) <sup>1)</sup>                   | 23.082         | 53.831         | 47.844         | 48.375         | 39.310         | 48.625         | +110,7            |
| Omnibusse   | 9.531          | 13.344         | 12.824         | 11.595         | 8.210          | 8.529          | - 10,5            |
| Unimog und MB-trac                                    | 12.185         | 7.454          | 9.764          | 9.545          | 9.300          | 10.150         | - 16,7            |
| Export aus der Inlandsproduktion                      | 76.355         | 111.575        | 124.965        | 110.100        | 93.163         | 97.022         | + 27,1            |
| Produktionswerke Ausland                              | 24.787         | 49.297         | 54.552         | 60.802         | 66.601         | 67.695         | +173,1            |



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

Die Mannheimer Omnibus-Baureihe 0 303 für den Luxusreiseverkehr haben wir im Berichtsjahr um einen Hochbodenbus RHS mit Panorama-scheibe und einen Hochdeckerbus RHD ergänzt. Der speziell für den Stadtverkehr konzipierte Schub-Gelenkbus erreichte bereits im ersten Produktionsjahr einen großen Markterfolg. Von dem Standard-Linienomnibus 0 305, der vor zehn Jahren eingeführt wurde, haben wir inzwischen das 10.000ste Fahrzeug hergestellt. Das vielseitige Kleinbus-Programm, das auf den Transporter-Baureihen basiert, wurde um ein Fahrzeug mit 13 Sitzplätzen und um eine breite Ausführung des 0 309 für 25 Personen erweitert.

Die Produktion von Unimog und MB-trac stieg um 9,1% auf 10.150 Fahrzeuge. Ein wesentlicher Teil des Zuwachses entfiel auf den Unimog vom Typ 1300 L, der im Rahmen eines über mehrere Jahre abzuwickelnden Großauftrages an die Bundeswehr geliefert wird. Das Unimog-Programm umfaßt derzeit sieben Basistypen mit einer Motorleistung von 38 bis 123 kW (52 bis 168 PS). Die Modelle der Ackerschlepper-Baureihe MB-trac bieten wir mit Motoren von 48 bis 92 kW (65 bis 125 PS) an.

Im Bereich Industriemotoren und Fahrzeugaggregate konnten wir trotz des weiter verschärften Wettbewerbs 1979 den Umsatz um 24% auf 245 Mill. DM steigern. Hierzu hat vor allem die hohe Nachfrage der inländischen Gerätehersteller aus den Anwendungsbereichen der Sonderfahrzeuge sowie der Land- und Baumaschinen beigetragen. Der Export erreichte wieder etwa das Volumen des Vorjahres.

Bei den Dieselmotoren, die einen Bereich von 17 kW (23 PS) bis 404 kW (550 PS) umfassen, erzielten die Leistungsklassen über 150 kW (200 PS) die größten Steigerungsraten. Auch den Absatz von Achsen und automatischen Getrieben haben wir wesentlich ausweiten können.

## Materialwirtschaft

Die Preise für Zulieferteile sind im zweiten Halbjahr 1979 stark angestiegen. Die sprunghaft erhöhten Erdölpreise hatten eine Verteuerung auch anderer Energien und Zwischenprodukte zur Folge.

Die sich aus der Kundennachfrage ergebenden teilweise sehr kurzfristigen Produktionserhöhungen und Umschichtungen im Nutzfahrzeugprogramm sowie der Anlauf der Neuen S-Klasse erforderten von unseren Lieferanten hohe Anpassungsfähigkeit. Die Materialversorgung, die während des Arbeitskampfes in der Eisen- und Stahlindustrie Nordrhein-Westfalen zu Beginn des Jahres 1979 und in Frankreich im April und Mai 1979 auf eine besonders harte Probe gestellt worden war, konnte unter Aufrechterhaltung des qualitativ hohen Leistungsstandes jederzeit sichergestellt werden. Wir danken unseren Lieferanten auch an dieser Stelle für die fortgesetzt vertrauensvolle Zusammenarbeit.

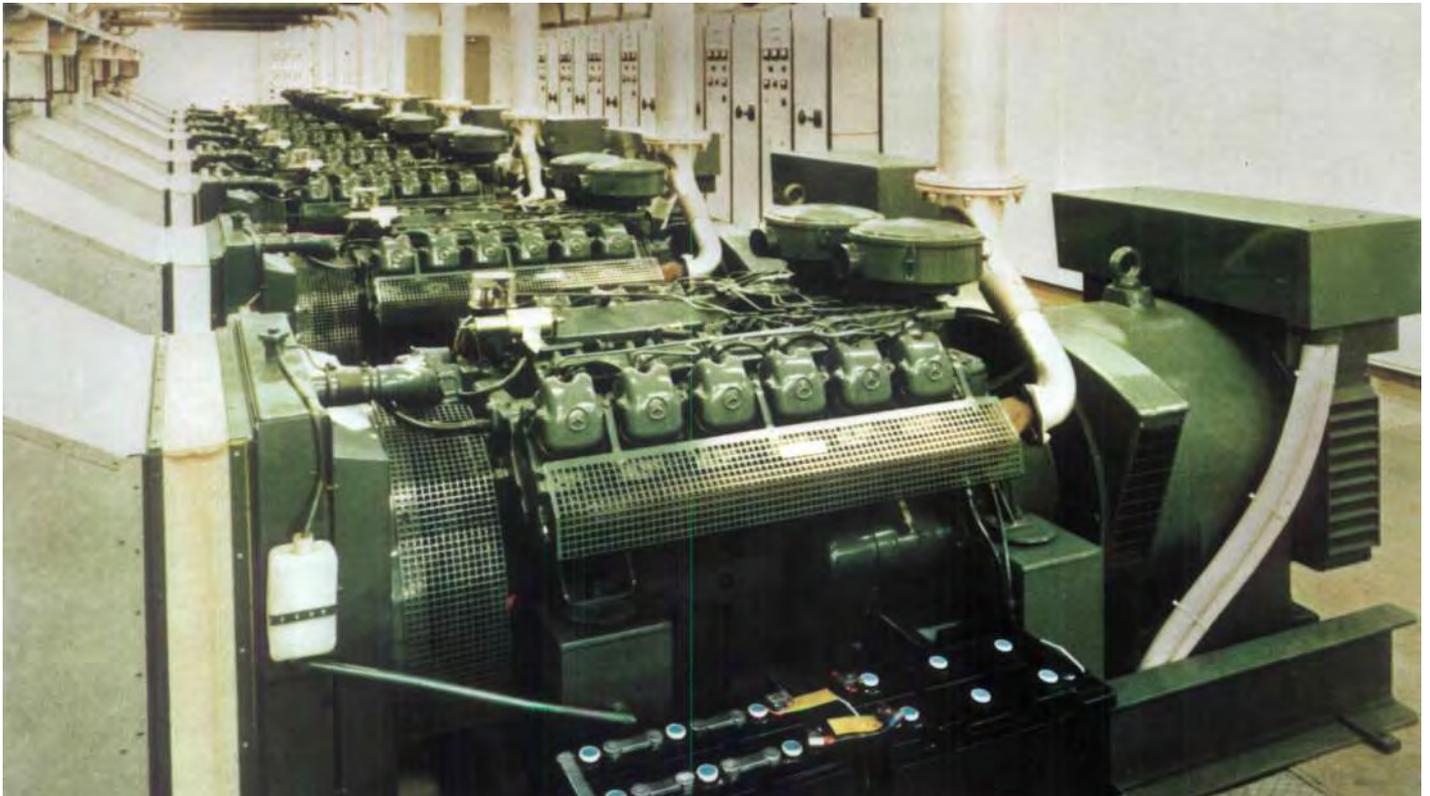


*Im Frühjahr 1979 vorgestellt: Der voll Straßen- und geländetaugliche Mercedes-Benz „G“ (Vordergrund).*



*Der Unimog U 1300 mit Böschungs- und Randstreifenmäher, ein vielseitiger Helfer für jeden Kommunalbetrieb.*

*Mercedes-Benz-12-Zylinder-Dieselmotor OM 404 für den Antrieb von vollautomatisch gesteuerten Notstromaggregaten im lastabhängigen Betrieb. Diese Anlage sorgt in einer großen Telefonzentrale für zuverlässige Stromversorgung unter allen Bedingungen.*





*Breiter, höher und komfortabler ist das Großraumfahrerhaus des „Flaggschiffs“ unter den Mercedes-Benz-Fernverkehrs-Lkw. Angeboten werden fünf Grundtypen mit dem neuen starken und sparsamen 276 kW/375 PS-Motor OM 422 LA (mit Abgasturbo-lader und Ladeluftkühlung).*



*Der O 303 RHD (Hoch-decker) ein neuer Mercedes-Benz-Fernreisebus. Durch den höheren Wagenboden wurde der Koffer-raum auf 12 m<sup>3</sup> vergrößert. Weitere Kennzeichen: mehr Sicherheit, mehr Komfort und stärkere Motoren.*



*Ein modernes Schulungszentrum für Führungskräfte der Kundendienst-Organisation und Werkstätten für Spezialisten, Schulungsleiter und Instrukturen ist in Esslingen-Brühl entstanden; Nutzfläche 6.300 m<sup>2</sup>, Beginn der Schulungen Anfang 1979.*



*In 74 mit modernsten Unterrichtsgeräten und technischen Einrichtungen ausgestatteten Räumen wird hier von etwa 100 Fachleuten des Zentralkundendienstes praktisches Wissen in die ganze Welt vermittelt.*



# Verkaufs- und Kundendienstorganisation

Der harte Wettbewerb auf den internationalen Märkten sowie kurzfristige Veränderungen in der Nachfrage- und Absatzstruktur- insbesondere bei Nutzfahrzeugen - haben im Berichtsjahr wieder hohe Anforderungen an unsere Vertriebsorganisation gestellt.

Das ausgewogene Verhältnis von eigenen Niederlassungen und selbständigen Vertretungen im Inland sowie von eigenen Vertriebsgesellschaften und selbständigen Vertragspartnern im Ausland hat sich erneut bewährt. Darüber hinaus kam uns auch im vergangenen Jahr das Zusammenspiel von Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft in einer weitgehend einheitlichen Vertriebs- und Kundendienstorganisation zugute. Wiederum haben wir beträchtliche Mittel in unseren eigenen Niederlassungen und Vertriebsgesellschaften investiert, um unsere Marktposition weiter zu festigen und auszubauen. Erhebliche Aufwendungen unserer Vertragspartner im In- und Ausland kamen hinzu.

Im Inland haben wir derzeit 96 eigene Niederlassungen und Zweigbetriebe. Investitionen in Höhe von 81 Mill. DM dienen der Ersatzbeschaffung von Werkzeugen, der weiteren Modernisierung von Werkstätten sowie dem Bau neuer Ausstellungsräume und Fahrzeughallen. Neben der erwähnten Verlängerung der Wartungsintervalle für unsere Fahrzeuge haben wir die Kapazitäten für Kundendienst und Reparaturen weiter erhöht, um durch beide Maßnahmen die Werkstattaufenthalte für Fahrzeuge unserer Kunden zu verkürzen.

Daimler-Benz verfügt zusammen mit den Vertragspartnern im Inland über mehr als 1.200 Stützpunkte für Personenwagen und Nutzfahrzeuge sowie über weitere 550 Stationen für Unimog und MB-trac. Im gesamten inländischen Verkaufs- und Kundendienstbereich arbeiten etwa 60.000 Beschäftigte, davon 16.700 in unseren eigenen Niederlassungen.

Die Miet- und Fahrzeugumsätze unserer Tochtergesellschaft „Mercedes-Leasing-GmbH“, Stuttgart, (bisher „Mietanlagen Industrievertriebs-GmbH“) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 50% auf 95 Mill. DM. Die Neuzugänge an Leasing-Fahrzeugen erhöhten sich um 25% auf nahezu 3.400 Einheiten; hierfür wurden 149 Mill. DM Kapital gebunden (+69%). Bevorzugt sind im Leasing-Geschäft Nutzfahrzeuge der Klassen 2-8 t und Omnibusse des Mannheimer Programms. Auch für die nächsten Jahre rechnen wir mit erheblichen Zuwachsraten.

Im Ausland ist unsere Vertriebsorganisation in rd. 170 Ländern mit mehr als 4.250 Stützpunkten vertreten. In enger Zusammenarbeit mit unseren Vertragspartnern haben wir unser weltweites Werkstättennetz weiter ausgebaut. Die Stützpunkte in Europa werden noch ergänzt durch 38 mobile Einheiten; dieser Mercedes-Benz-Trans-Europa-Service leistet vorwiegend in Ländern mit starkem internationalem Verkehr Pannenhilfe auf der Straße und unterstützt vorhandene Werkstätten. Die Entwicklung im Service-Bereich ist durch eine zunehmende Direktbetreuung von Behörden und Großkunden sowie durch den steigenden Bedarf an Fachpersonal geprägt. Deshalb kommt der intensiven fachlichen Schulung und Ausbildung unserer Mitarbeiter eine wachsende Bedeutung zu. Im Verkauf und Kundendienst sind heute für Daimler-Benz im Ausland 63.000 Mitarbeiter beschäftigt, die zum Teil zentral in dem neuen Schulungszentrum Esslingen-Brühl, zum Teil auch unmittelbar an ihrem Arbeitsplatz geschult werden. Auf diese Weise wurden 1979 - durch uns oder durch unsere Generalvertretungen - etwa 37.000 Mitarbeiter ausgebildet.

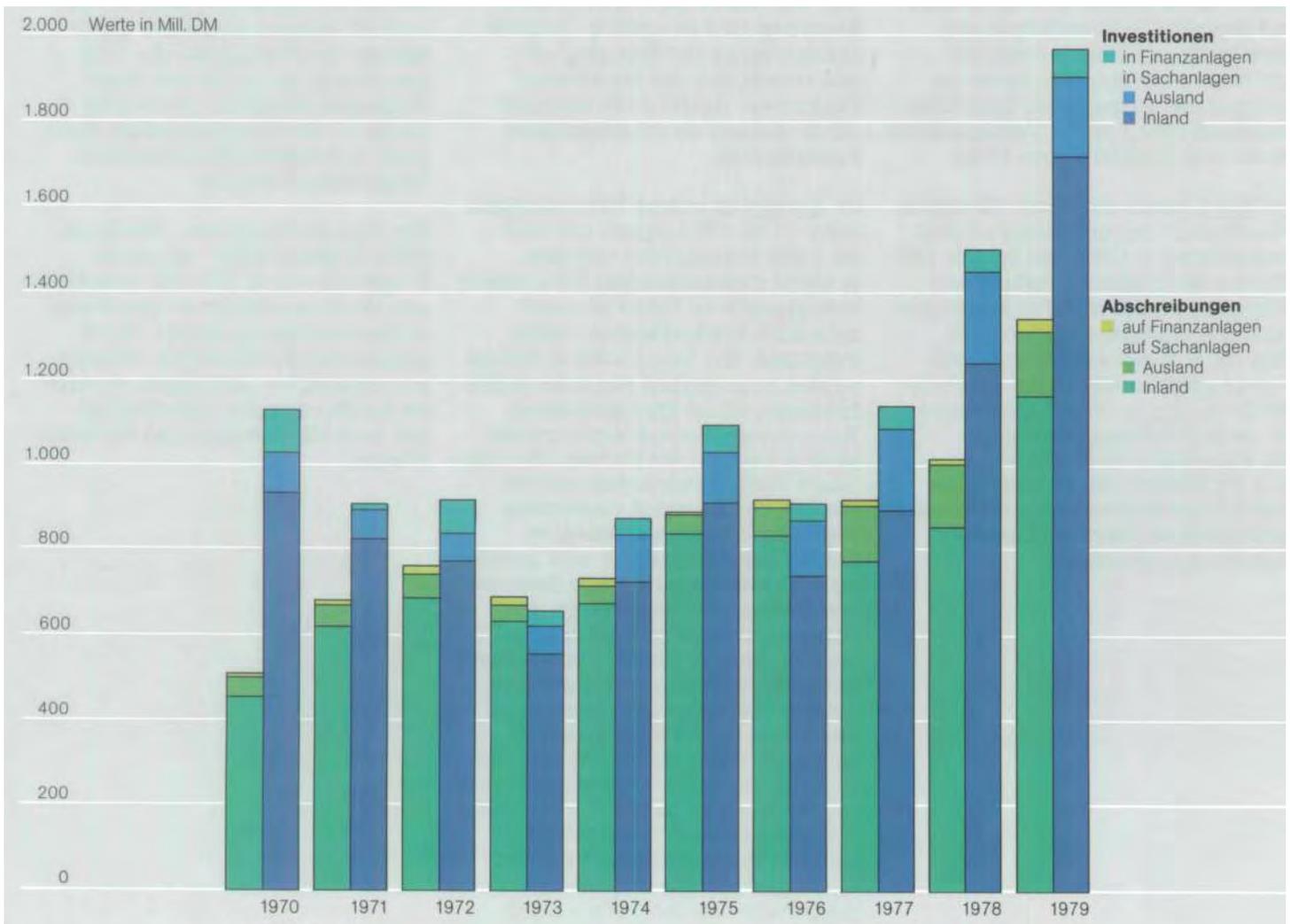
Die Ersatzteil-Versorgung, wesentliches Element für unseren Kundendienst und für die Werterhaltung der Fahrzeuge und Aggregate im Betrieb, bauten wir weiter aus. Die logistischen Systeme in Bestandsführung, Auftragsabwicklung und Disposition einerseits und in der Lager- und Versandtechnik andererseits werden ständig weiterentwickelt, um eine höchstmögliche Verfügbarkeit der Teile und gleichzeitig eine wirtschaftliche Optimierung zu erreichen. Die zentralen Ersatzteillager in Wörth (für Nutzfahrzeuge) und Sindelfingen (für Personenwagen) können im europäischen Raum jedes gewünschte Teil innerhalb von 24 Stunden ausliefern.

Das Mercedes-Benz-Tauschverfahren im Reparaturgeschäft haben wir nun auch im Ausland eingeführt. Damit können wir eine Qualität der Teile garantieren, die derjenigen neuer Aggregate entspricht; gleichzeitig bieten wir eine kostengünstige Ergänzung zu unserem Mercedes-Benz-Originalteile-Sortiment.

Der Markenbildung von „Mercedes-Benz-Original-Teilen“ mit einem Programm von rd. 250.000 verschiedenen Positionen haben wir besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Durch entsprechende Information möchten wir sicherstellen, daß unsere Kunden im Service dieselbe Teile-Qualität wie beim Kauf eines neuen Mercedes fordern.

# Investitionen und Abschreibungen Konzern

| Werte in Mill. DM               | 1970         | 1971       | 1972       | 1973       | 1974       | 1975         | 1976       | 1977         | 1978         | 1979         |
|---------------------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Investitionen insgesamt</b>  | <b>1.130</b> | <b>906</b> | <b>915</b> | <b>654</b> | <b>871</b> | <b>1.096</b> | <b>908</b> | <b>1.140</b> | <b>1.498</b> | <b>1.969</b> |
| davon:                          |              |            |            |            |            |              |            |              |              |              |
| in Sachanlagen                  |              |            |            |            |            |              |            |              |              |              |
| Inland                          | 931          | 822        | 772        | 555        | 724        | 911          | 740        | 892          | 1.239        | 1.718        |
| Ausland                         | 98           | 70         | 63         | 65         | 109        | 120          | 124        | 195          | 207          | 187          |
| in Finanzanlagen                | 101          | 14         | 80         | 34         | 38         | 65           | 44         | 53           | 52           | 64           |
| <b>Abschreibungen insgesamt</b> | <b>507</b>   | <b>677</b> | <b>760</b> | <b>688</b> | <b>731</b> | <b>884</b>   | <b>917</b> | <b>918</b>   | <b>1.013</b> | <b>1.342</b> |
| davon:                          |              |            |            |            |            |              |            |              |              |              |
| auf Sachanlagen                 |              |            |            |            |            |              |            |              |              |              |
| Inland                          | 452          | 618        | 684        | 631        | 673        | 834          | 830        | 772          | 850          | 1.162        |
| Ausland                         | 49           | 50         | 56         | 38         | 41         | 47           | 68         | 129          | 151          | 151          |
| auf Finanzanlagen               | 6            | 9          | 20         | 19         | 17         | 3            | 19         | 17           | 12           | 29           |



# Investitionen und Finanzierung

Im Berichtsjahr haben wir im Konzern 2,0 (i. V. 1,5) Mrd. DM investiert, davon 1,9 (i.V. 1,4) Mrd. DM in Sachanlagen. Von diesem Betrag entfallen auf die Beteiligungsgesellschaften im Ausland insgesamt rd. 200 Mill. DM.

Der Anstieg der Sachinvestitionen im Inland - Daimler-Benz AG einschließlich der Anlage- und Leasing-Gesellschaften - auf 1,7 (i. V. 1,2) Mrd. DM steht vor allem mit dem Anlauf der Neuen S-Klasse sowie dem in Stufen vollzogenen Ausbau der Pkw-Kapazitäten im Zusammenhang.

Bei allen Vorhaben bemühen wir uns - auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit - ständig um eine Modernisierung der Produktion. Neue Anlagen und Einrichtungen werden grundsätzlich so ausgelegt, daß sie sowohl dem Umweltschutz als auch der Verbesserung der allgemeinen Arbeitsbedingungen dienen; hierzu gehören Maßnahmen auf den Gebieten der Arbeitssicherheit, der Lärmdämmung, der Be- und Entlüftung der Fertigungshallen und der allgemeinen Sozialeinrichtungen.

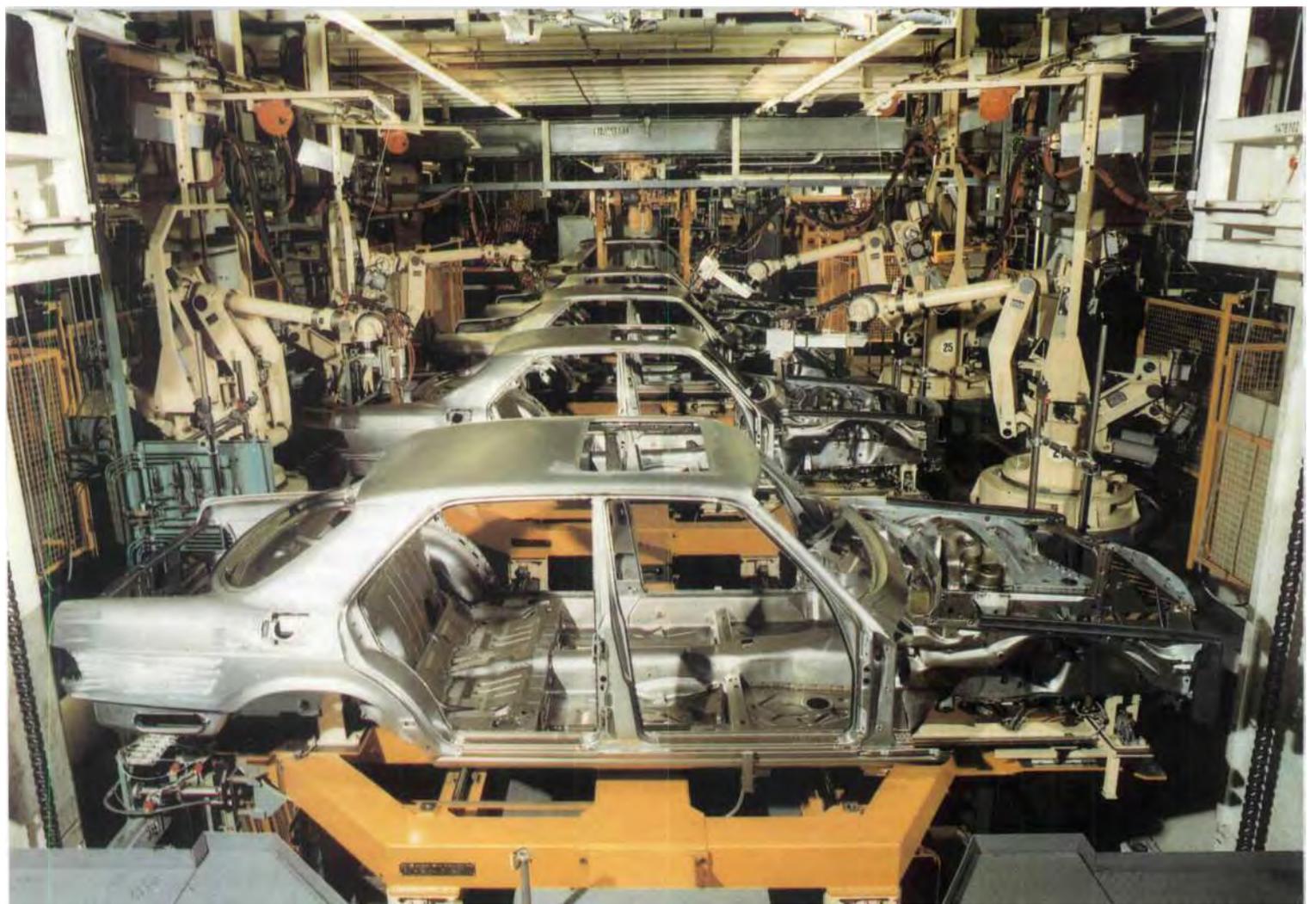
Die Sachinvestitionen im Inland verteilen sich auf die Bereiche:

|                      | 1979     |      | 1978     |      |
|----------------------|----------|------|----------|------|
|                      | Mill. DM | in % | Mill. DM | in % |
| Personenwagen        | 1.111    | 64   | 740      | 60   |
| Nutzfahrzeuge        | 346      | 20   | 321      | 26   |
| Niederlassungen      | 81       | 5    | 54       | 4    |
| Entwicklung, Versuch | 56       | 3    | 43       | 3    |
| Leasing              | 149      | 8    | 88       | 7    |
|                      | 1.743    | 100  | 1.246    | 100  |

Bei Personenwagen standen im Werk Untertürkheim Investitionen für die Fertigung neuer Aggregate (8-Zylinder-Motoren in Leichtmetallausführung, mechanische und automatische Getriebe) im Vordergrund. Im Rahmen der Neuordnung des Motorenbereichs haben wir nach der Fertigstellung des Prüffelds mit dem Bau einer neuen, größeren Montageanlage begonnen. Im Werk Sindelfingen konnten wir die Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten im Preßwerk, in der Lackierung und in der Endmontage weitgehend abschließen. Die Neubauten des zentralen Pkw-Ersatzteillagers und des Karosserie-Rohbaus wurden inzwischen fertiggestellt.

Im Nutzfahrzeugbereich dienten die Investitionen vor allem der Rationalisierung sowie der Neustrukturierung und Zusammenfassung artgleicher Produktionsaufgaben. So haben wir 1979 u.a. die Fertigung von Textilteilen und einer Reihe von Schaumteilen von Sindelfingen nach Mannheim und Wörth verlagert. Das Werk Gaggenau übernahm vom Werk Untertürkheim die Produktion automatischer Nutzfahrzeuggetriebe sowie von Teilen (Wandler) für automatische Pkw-Getriebe; es gab Teilefertigungen für Lkw-Achsen an das Werk Kassel ab.

Die höheren Investitionen in Sach- und Finanzanlagen sowie die Ausweitung des Geschäftsvolumens konnten auch im Berichtsjahr durch im Unternehmen erwirtschaftete Mittel finanziert werden. Darüber hinaus war eine Liquiditätsvorsorge möglich, die den wachsenden Finanzierungsaufgaben der nächsten Jahre dienen wird. Die Vermögens- und Kapitalstrukturen sind weiterhin ausgewogen.



Die mit erheblichen Investitionen geschaffenen Produktionstechniken im Werk Sindelfingen gehören zu den modernsten der Welt. Rechnergesteuerte Fertigungsanlagen helfen, die Produktion zu steigern, reduzieren schwere körperliche Arbeit und sichern eine gleichmäßig hohe Qualität



Seit Mitte 1978 wieder Pkw-Produktion in Bremen. Rund 40 000 Fahrzeuge der Mercedes-Benz-T-Reihe wurden hier bisher hergestellt.



*Biologische Abluftaufbereitung im Werkteil Mettingen. Pro Stunde werden etwa 120 000 m<sup>3</sup> Gießerei-Abluft gereinigt. Auch das für die Reinigung benötigte Wasser wird mit Hilfe von Mikroorganismen wieder gesäubert und in den Kreislauf zurückgegeben.*



*Investitionen für den Umweltschutz. Schonung des kostbaren Rohstoffs Wasser durch moderne Abwasser-Aufbereitung im Werkteil Mettingen.*



*Investitionen im Werk Hamburg-Harburg im Rahmen der weiteren Stärkung des Produktionsverbundes. Hier Neubau einer Produktionshalle für Teilfertigungen.*



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

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

# Forschung und Entwicklung

Die veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen mit ihren einschneidenden Auswirkungen auf die Automobiltechnik haben die Anforderungen auf dem Gebiet von Forschung und Entwicklung weiter erhöht. Im Berichtsjahr haben wir hierfür mehr als 1 Mrd. DM aufgewendet. Schwerpunkte lagen bei der ständigen Weiterentwicklung der Technik unserer Personenwagen und Nutzfahrzeuge, der Verminderung von Kraftstoffverbrauch und Umweltbelastung, der konsequenten Verbesserung von aktiver und passiver Sicherheit sowie bei der Erforschung neuer Antriebs- und Verkehrssysteme. Die Sachinvestitionen des Entwicklungsbereichs in Höhe von 56 Mill. DM dienten vor allem der Erneuerung und dem Ausbau von Versuchseinrichtungen.

Ein erheblicher Teil unserer Entwicklungskapazität wird nach wie vor dadurch gebunden, daß international einheitliche Bau- und Zulassungsvorschriften für Automobile fehlen. Hier konnten auch 1979 innerhalb der Europäischen Gemeinschaft kaum Fortschritte erzielt werden. Die Bemühungen um eine Harmonisierung der verschärften Vorschriften sind deshalb wenig erfolgreich, weil die Interessen der einzelnen Länder weiterhin kollidieren.

In den USA hat sich die Situation für die Automobilhersteller hinsichtlich des bestehenden Terminplans für die weitere Verschärfung der Vorschriften über die technische Auslegung der Fahrzeuge geringfügig verändert. Wir haben durch systematische Grundlagenforschung den Nachweis erbringen können, daß die ursprünglichen Grenzwerte für die Stickoxidemission von Pkw mit Diesel-Motoren in Verbindung mit den inzwischen ebenfalls vorgeschriebenen Grenzwerten für die Partikelemission für Serien-Pkw zur Zeit mit wirtschaftlichen Mitteln nicht erreichbar sind. Die Behörde hat deshalb den Termin für eine Verschärfung der Stickoxidwerte aufgeschoben. Dadurch wird es uns auch weiterhin möglich sein, mit einem vielseitigen Angebot von Diesel-Fahrzeugen die in den USA für Pkw vorgeschriebenen Flottenverbräuche zu erfüllen. Aufgrund des stetig gestiegenen Anteils von Mercedes-Diesel-Pkw sowie bedeutender technischer Fortschritte bei allen von uns entwickelten US-Modellen haben wir mit unserem in den USA angebotenen Programm den zur Zeit vorgegebenen Verbrauchswert deutlich unterschritten.

Mit dem breitesten Entwicklungsprogramm in der Geschichte unseres Hauses wollen wir Vorsorge dafür treffen, daß unsere Produkte durch weitere Verbesserungen an Motoren, Getrieben und Karosserien auch künftig den Forderungen nach Kraftstoffeinsparung und Umweltschutz sowie nach Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Dauerhaltbarkeit entsprechen. In diesem Zusammenhang weisen wir auf eine 1979 veröffentlichte Studie hin, mit der sich Daimler-Benz am Projekt „Forschungs-Pkw“ des Bundesministers für Forschung und Technologie beteiligt und langfristige Lösungsmöglichkeiten im Fahrzeugbau zur Diskussion stellt; wichtig ist für

uns dabei, daß das Programm des Ministeriums auch Fahrzeugklassen vorsieht, in denen wir unser spezifisches Marktsegment sehen. Im Gegensatz zu bisherigen Vorhaben, die sich gezielt auf spezielle Forschungsschwerpunkte - wie Sicherheit oder Alternativ-Antriebe und -Kraftstoffe - konzentrierten, integriert dieses Projekt, mit dessen Realisierung wir inzwischen begonnen haben, neuartige und zukunftsweisende Technologien aller wichtigen Bereiche in ein Gesamtkonzept.

Als Ausschnitt aus unserem Forschungsprogramm zur Einsparung von Energie haben wir der Öffentlichkeit auf der IAA 1979 die „Zylinderabschaltung“ und eine „Anti-Klopf-Regelung“ vorgestellt. Mit der Zylinderabschaltung, bei der im V-8-Motor je nach Leistungsbedarf bis zu vier Zylinder abgeschaltet werden, ist im Stadtverkehr eine Kraftstoffeinsparung bis zu 30% möglich. Auch beim Fahren unter Teillast bleiben der hohe Schwingungskomfort und die Leistungsreserve der V-8-Motoren voll erhalten. Die „Anti-Klopf-Regelung“ verfolgt über einen Sensor den Brennverlauf im Zylinder. Bei kritischen Zuständen für den Motor wird der Zündzeitpunkt kontinuierlich verstellt, dadurch kann die Verdichtung erhöht und so der Kraftstoff besser ausgenutzt werden; außerdem reagiert der Motor weniger empfindlich auf mindere Kraftstoffqualitäten.

Daimler-Benz beteiligt sich an dem bis 1982 laufenden Demonstrations- und Forschungsvorhaben „Alternative Energien für den Straßenverkehr“ des Bundesministers für Forschung und Technologie als einziger Automobilhersteller in allen Projektbereichen (Alkoholkraftstoffe, Wasserstofftechnologie, Elektrotraktion und Hybridtechnologie). Im Rahmen dieses Forschungsprojekts wird die Eignung alternativer Kraftstoffe und Antriebssysteme im Alltagsbetrieb untersucht. Wir werden an diesem Versuch mit insgesamt 80 Personenwagen, Transportern und Omnibussen teilnehmen. Unsere Niederlassung Berlin und die im Werk Berlin-Marienfelde ansässige Forschungsgruppe gewährleisten in Zusammenarbeit mit den zentralen Bereichen in Stuttgart-Untertürkheim eine sorgfältige Betreuung dieses Projektes.

Um die Vorteile der neuen Lkw-Motoren der Baureihe 400 voll auszuschöpfen, haben wir ein elektronisch-mechanisches Regelgerät entwickelt. Es sperrt den bei allen Verbrennungsmotoren weniger wirtschaftlichen oberen Drehzahlbereich und verringert so Kraftstoffverbrauch und Motorgeräusch. Bei Bedarf kann der Fahrer jedoch jederzeit über den vollen Drehzahlbereich verfügen.

Die Arbeiten an Anti-Blockier-Systemen (ABS) für Nutzfahrzeuge haben wir systematisch und erfolgreich fortgeführt. Obwohl die anwendbaren Grundprinzipien dieselben wie beim Pkw-System sind, erfordern die besonderen Bedingungen des Nutzfahrzeugs doch eine spezielle Entwicklung.

Auf der Internationalen Verkehrsausstellung IVA 1979 in Hamburg haben wir einer breiten Öffentlichkeit umweltfreundliche und sichere Verkehrsmittel der Zukunft gezeigt. Das besondere Interesse der in- und ausländischen Experten fand unser Konzept einer „0-Bahn“ für den öffentlichen Personen-Nahverkehr. Zwischen den Messhallen und dem Freigelände wurde eine Pendelverbindung mit fünf Stadt-omnibussen der Baureihe O 305 und einem Gelenkbus O 305 G, alle mit mechanischer Spurführung, eingerichtet und betrieben. Die Fahrzeuge beförderten auf der 1.500 m langen Strecke - davon ein Teilstück von 300 m als spezielle Bus-Trasse mit mechanischer Leiteinrichtung - etwa 300.000 Fahrgäste. Bei diesem ersten praktischen Einsatz hat die mechanische Spurführung ihre Bewährungsprobe bestanden.

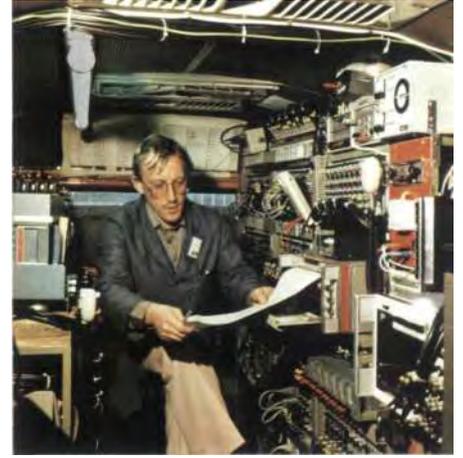
Mit dem weiterentwickelten C 111 /IV haben wir 1979 auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Nardo (Italien) vier neue Weltrekorde aufgestellt.

Bei diesen Fahrten, die vor allem der Erprobung aerodynamischer Maßnahmen zur Verringerung des Luftwiderstandes und zur Erhöhung der Fahrsicherheit im Grenzbereich dienten, war das Fahrzeug mit einem modifizierten V-8-Otto-Motor mit zwei Turboladern ausgerüstet. Über die Strecken von 10 km bis 100 Meilen wurden Durchschnitts-Geschwindigkeiten von 320 bis 367 km/h erzielt. Außerdem konnte der Versuchswagen mit einer Geschwindigkeit von 404 km/h einen inoffiziellen Weltrekord für Rundstrecken erreichen.

Für die ständige technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge und zum Nachweis, daß sie die zahlreichen gesetzlichen Auflagen erfüllen, benötigt Daimler-Benz eine neue Meßstrecke. Nach Abstimmung mit den zuständigen Ministerien und Gemeinden haben wir für diesen Zweck in der strukturschwachen Region Boxberg im Main-Tauber-Kreis Gelände erworben. Nach Durchführung der notwendigen Flurbereinigung rechnen wir damit, in absehbarer Zeit den Bau der Meßstrecke beginnen zu können, wobei auch künftig über zwei Drittel des Geländes forst- und landwirtschaftlich genutzt werden. Zur wirtschaftlichen Stärkung der Region Boxberg stellen wir in wachsendem Umfang gemeinsam mit unseren Lieferanten, von denen einige in diesem Gebiet Fabrikationsstätten einrichten, Arbeits- und Ausbildungsplätze zur Verfügung.

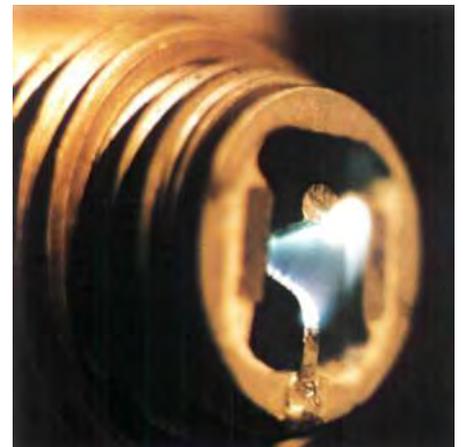


Sorgfältige Messungen der in der Praxis auftretenden Belastungen sind Grundlage für die Entwicklung qualitativ hochwertiger Fahrzeuge. Beim Befahren der Transsahara-Route mit einer Sattelzugmaschine werden die in einem Kastenwagen installierten Meß- und Registrier-einrichtungen auf dem Sattelaufleger mitgeführt.



Alternativ-Antriebe in der Erprobung. Fahrzeuge mit Methanol-, Äthanol- und Elektroantrieb sowie mit Schichtladungsmotor. Ziel intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeit: mehr Umweltentlastung, weniger Kraftstoffverbrauch.

Der weiteren Verbesserung von Verbrennungsmotoren dienen auch Untersuchungen an Zündkerzen mit Magnetfeldunterstützung.



# Beteiligungsgesellschaften

## Inland

Der konsolidierte Umsatz der Motoren- und Turbinen-Union München GmbH und der Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH ist nach einem insgesamt positiven Geschäftsverlauf im Jahre 1979 um 11 % auf 1,2 (i.V. 1,1) Mrd. DM gestiegen. Aufgrund einiger Großaufträge für Flugtriebwerke und Motoren erhöhte sich der Auftragsbestand auf 3,0 (i. V. 2,2) Mrd. DM; für die nächsten Jahre erwarten wir eine gute Auslastung der Werke in München und Friedrichshafen. Beide Gesellschaften beschäftigten am Jahresende zusammen 12.369 (i.V. 11.945) Mitarbeiter.

Die Investitionen der Gruppe stiegen auf 71 (i.V. 46) Mill. DM; davon wurden 50 (i. V. 44) Mill. DM aus Abschreibungen finanziert. Das erwirtschaftete Ergebnis erreichte 37,3 (i.V. 32,0) Mill. DM. Entsprechend dem Ergebnisabführungsvertrag flossen den beiden Gesellschaftern Daimler-Benz AG und M. A. N. AG wie im Vorjahr nach einer Körperschaftsteuerumlage jeweils 6,6 Mill. DM zu.

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, an der die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat ihre Forschungs- und Entwicklungsarbeit auf dem Gebiet elektrischer Antriebs- und Speichersysteme planmäßig fortgesetzt. Das Ergebnis wurde aufgrund der bestehenden Vereinbarung zu gleichen Teilen auf die Partner übertragen.

Die Hanomag-Henschel GmbH, Hannover, die seit Anfang 1978 das Ersatzteilgeschäft für Hanomag-Henschel-Fahrzeuge weiterführt, erzielte 1979 einen Umsatz von 76,7 (i.V. 86,6) Mill. DM. Der erwirtschaftete Gewinn von 480.000 DM wurde auf die Daimler-Benz AG übertragen.

## Ausland

Die in den Konzernabschluß einbezogenen ausländischen Beteiligungsgesellschaften konnten 1979 ihre Außenumsätze insgesamt um 13,4% auf 7,9 Mrd. DM steigern; davon entfielen 3,1 Mrd. DM auf die produzierenden und 4,8 Mrd. DM auf die Vertriebs-Gesellschaften. Mit 4,0 Mrd. DM war die Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften um 9,5% höher als im Vorjahr (3,6 Mrd. DM). Die bei einigen Gesellschaften zum Teil hohen Umsatzzunahmen in jeweiliger Landeswährung kommen jedoch wegen Verschlechterung der Währungsparitäten bei der Umrechnung in D-Mark nicht voll zum Ausdruck.

Unsere ausländischen Beteiligungsgesellschaften haben wieder ein zufriedenstellendes Ergebnis erwirtschaftet. Der Jahresüberschuß der Konzerngesellschaften im Ausland erreichte - ohne Berücksichtigung der konzerninternen Konsolidierungsrechnung - 131 (i. V. 154) Mill. DM; der Rückgang ist hauptsächlich durch die erhebliche Abwertung der brasilianischen Währung zum Ende des Geschäftsjahres bedingt, die sich entsprechend mindernd auf den in D-Mark umgerechneten Abschluß unserer Tochtergesellschaft auswirkte. Den weit überwiegenden Teil der Erträge haben wir wie bisher den Gesellschaften zur Stärkung ihres Eigenkapitals belassen.

Die Mercedes-Benz do Brasil S. A., Sao Bernardo do Campo, konnte 1979 ihre führende Position auf dem brasilianischen Nutzfahrzeugmarkt weiter festigen. Der Marktanteil bei Lkw (ab 3 t) lag wie im Vorjahr bei 51 %; bei Omnibussen und Omnibusfahrzeugstellen erreichte die Gesellschaft wieder einen Anteil von 96%. Der Export wurde um 19,5% auf 8.398 Nutzfahrzeuge erhöht. Hauptabnehmer waren die USA, die benachbarten süd- und mittelamerikanischen Länder sowie Angola.

Die Produktion von 58.943 Mercedes-Benz-Lastwagen und -Omnibussen überschritt noch knapp das Volumen des Vorjahres, obwohl ein Arbeitskampf die Fertigung für mehr als zwei Wochen lahmlegte. Zur Steigerung der Lkw-Produktion und für den weiteren Ausbau der Omnibusfertigung im neuen Werk Campinas wurden im Berichtsjahr rd. 86 Mill. DM investiert.

Der Umsatz stieg um 58% auf 29,1 Mrd. Cr\$; der Ertrag in Landeswährung war zufriedenstellend. Aufgrund der starken Abwertung der brasilianischen Währung erreichte der in D-Mark umgerechnete Umsatz mit rd. 2,1 Mrd. DM lediglich die Vorjahreshöhe.

Die SOFUNGE S.A., Sao Paulo, eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S. A., welche die Muttergesellschaft und andere Unternehmen der brasilianischen Automobilindustrie mit Gußteilen beliefert, konnte trotz gestiegener Personal- und Materialkosten wieder ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen.

# Entwicklung wichtiger Beteiligungsgesellschaften

## Produktionsgesellschaften

|   | Beteiligung<br>in % | Umsatz <sup>1)</sup><br>Mill. DM |         | Belegschaft<br>am Jahresende |        |
|---|---------------------|----------------------------------|---------|------------------------------|--------|
|   |                     | 1979                             | 1978    | 1979                         | 1978   |
| <b>Inland</b>   |                     |                                  |         |                              |        |
| Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München                             | } 50,0              | 1.244,4                          | 1.122,5 | 12.369                       | 11.945 |
| Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH,<br>Friedrichshafen (83,8%)  |                     |                                  |         |                              |        |
| Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal   | 100,0               | 56,3                             | 54,3    | 416                          | 417    |
| <b>Ausland</b>  |                     |                                  |         |                              |        |
| Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo                           | 100,0               | 2.055,0                          | 2.043,3 | 18.059                       | 18.412 |
| Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo (100,0%)                |                     | 111,2                            | 109,5   | 3.471                        | 3.471  |
| Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires                                    | 100,0               | 690,6                            | 437,4   | 3.887                        | 3.891  |
| Euclid, Inc., Cleveland, Ohio/USA   | 100,0               | 443,6                            | 431,2   | 1.431                        | 1.470  |
| Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz  | 50,0                | 76,5                             | –       | 889 <sup>2)</sup>            | –      |
| P. T. Star Motors Indonesia, Jakarta  | 49,0                | 123,0                            | 133,4   | 282                          | 281    |
| P. T. German Motor Manufacturing, Jakarta                                     | 33,3                | 17,7                             | 17,6    | 1.266                        | 1.013  |
| Compañía Hispano Alemana Mercedes-Benz<br>Vehiculos y Motores S.A., Madrid    | 45,6                | 462,6                            | 327,5   | 4.019                        | 4.042  |
| Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul                              | 36,0                | 142,7                            | 94,5    | 1.275                        | 875    |
| Iranian Diesel Engine Manufacturing Company, Tabriz                           | 30,0                | 56,3                             | 147,8   | 1.252                        | 1.217  |
| UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria  | } 26,7              | 550,1                            | 540,3   | 2.640                        | 2.584  |
| Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100,0%)                   |                     |                                  |         |                              |        |
| National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah                             | 26,0                | 349,9                            | 210,8   | 470                          | 416    |
| Bajaj – Tempo Ltd., Poona   | 25,9                | 93,6                             | 80,1    | 3.890                        | 3.751  |
| Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay<br>(Automobile Division) | 11,9                | 883,0                            | 679,9   | 7.583                        | 7.009  |

## Vertriebsgesellschaften

|   | Beteiligung<br>in % | Umsatz <sup>1)</sup><br>Mill. DM |         | Veränderung des<br>Umsatzes 1979<br>gegenüber dem<br>Vorjahr in % |
|---|---------------------|----------------------------------|---------|---|
|   |                     | 1979                             | 1978    |   |
| <b>Ausland</b>  |                     |                                  |         |   |
| * Daimler-Benz of North America Inc., New York            | } 100,0             | 2.463,4                          | 2.163,4 | +13,9   |
| * Mercedes-Benz of Canada Ltd., Toronto (100,0%)          |                     |                                  |         |   |
| * Mercedes-Benz of North America Inc., Montvale, N.J.     | 100,0               |                                  |         |   |
| * Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne | 100,0               | 279,5                            | 246,4   | +13,4   |
| * Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London       | 100,0               | 630,5                            | 449,5   | +40,3   |
| * Sofidel S.A., Rocquencourt                              | } 96,3              | 1.249,8                          | 1.135,8 | +10,0   |
| * Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100%)          |                     |                                  |         |   |
| * Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom                        | 75,0                | 215,7                            | 148,7   | +45,1   |
| Merfag AG, Zürich   | 50,0                | 116,6                            | 106,2   | + 9,8   |

<sup>\*)</sup> Im Umsatz Konzern enthalten.

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

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

Die Verkäufe der Mercedes-Benz Argentina S. A., Buenos Aires, sind 1979 bei erfreulicher Marktbelegung um 10% auf 9.042 Nutzfahrzeuge gestiegen. Das Typenprogramm wurde mit der Aufnahme neuer Fahrzeugtypen für Stadtnibusse und Schwerlastwagen erweitert. Nach der Aufhebung des über 20 Jahre dauernden Einfuhrverbots konnten 1979 erstmals wieder 463 Mercedes-Benz-Personenwagen importiert und verkauft werden.

Entsprechend dem Geschäftsgang hat sich das Ergebnis günstig entwickelt. Trotz der im letzten Quartal 1979 spürbaren Abschwächung lag die Inflationsrate im Jahresdurchschnitt bei 140%. Dagegen betrug die Abwertung der argentinischen Währung nur 42%. Hierdurch entstanden erhebliche Verzerrungen bei der Umrechnung von Pesowerten in D-Mark.

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

|                                     | 1979<br>Stück | 1978<br>Stück | Veränderung<br>in % |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------------|
| <b>Nutzfahrzeuge</b>                |               |               |                     |
| Brasilien*)                         | 58.943        | 58.776        | + 0,3               |
| Argentinien*)                       | 8.832         | 8.026         | +10,0               |
| Republik Südafrika                  | 4.578         | 4.385         | + 4,4               |
| Österreich                          | 2.812         | —             | + .                 |
| Spanien                             | 14.596        | 14.490        | + 0,7               |
| Türkei                              | 919           | 696           | +32,0               |
| Indonesien                          | 2.185         | 2.064         | + 5,9               |
| Saudi-Arabien                       | 4.785         | 3.204         | +49,3               |
| insgesamt                           | 97.650        | 91.641        | + 6,6               |
| <b>Industrie- und Einbaumotoren</b> |               |               |                     |
| Brasilien*)                         | 29.455        | 25.708        | +14,6               |
| Argentinien*)                       | 2.125         | 2.584         | -17,8               |
| Spanien                             | 11.397        | 11.075        | + 2,9               |
| Iran                                | 6.978         | 11.926        | -41,5               |
| insgesamt                           | 49.955        | 51.293        | - 2,6               |

\*) Konzerngesellschaften  
(Daimler-Benz-Beteiligung 100%)

Die Gesellschaft hat ihr Grundkapital durch Umwandlung von Rücklagen in zwei Stufen von 5,2 auf 16 Mrd. a\$ erhöht und damit der inflationären Entwicklung angepaßt.

Die Euclid Inc., Ohio/USA, konnte im Berichtsjahr 890 (i.V. 918) Schwerst-Nutzfahrzeuge verkaufen. Die allgemeine konjunkturelle Situation und ein durch Umweltschutzbestimmungen verlangsamtes Wachstum im Bergbau haben die Marktsituation in den USA erschwert. Durch einen höheren Anteil der schweren Gewichtsklassen (ab 100 t Nutzlast) am Verkauf, ein verbessertes Ersatzteilgeschäft und verstärkten Export ist es dennoch gelungen, den Umsatz (einschließlich der sechs Tochtergesellschaften) um 12% auf 237 Mill. US-\$ zu steigern; das sind umgerechnet 444 (i.V. 431) Mill. DM. Der Gewinn in Landeswährung war 1979 rückläufig.

Die Gesellschaft wird ihr Produktprogramm weiter erneuern und ergänzen. Auch rechnet sie mit einer Verbesserung der Geschäftsmöglichkeiten im Ubertage-Kohlebergbau. Insgesamt wird die Entwicklung der Gesellschaft 1980 stark vom allgemeinen Konjunkturverlauf in den USA beeinflusst werden.

Über Produktionsgesellschaften, an denen Daimler-Benz eine Beteiligung bis zu 50% besitzt (siehe Tabelle Seite 45), ist zu berichten:

Die Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz, an der die Daimler-Benz AG und die Steyr-Daimler-Puch AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat in ihrem ersten Produktionsjahr 2.800 Geländewagen verkauft, davon 2.500 unter der Marke Mercedes-Benz. Im Berichtsjahr konnte wegen hoher Anlaufkosten kein positives Ergebnis erzielt werden. Produktion und Programm der Geländewagen-Baureihe werden 1980 erweitert. Die Gesellschaft hat Ende 1979 ihr Stammkapital auf 490 Mill. öS (68 Mill. DM) erhöht.

Das Geschäft der Compania Hispano Alemana Mercedes-Benz Vehiculos y Motores S. A., Madrid, war 1979 trotz schwieriger Bedingungen auf dem spanischen Automobilmarkt zufriedenstellend. Der Absatz aus eigener Produktion ging zwar auf 13.866 (i.V. 14.817) zurück, dafür stieg aber der Verkauf importierter Fahrzeuge auf 2.899 (i.V. 1.147) Einheiten, insbesondere als Folge der Liberalisierung der Einfuhr im Mai 1979. Erhebliche inflationsbedingte Kostensteigerungen konnten durch Preisanpassungen ausgeglichen werden. Bei einer Zunahme des Umsatzes um 36% auf 17 Mrd. Ptas. (463 Mill. DM) hat die Gesellschaft ein positives Ergebnis erzielt.

Der Geschäftsverlauf der UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria, war vor allem durch den Umstand beeinträchtigt, daß in Südafrika Schwierigkeiten in der Mineralölversorgung zu verzeichnen waren.

Erschwerend wirkten zudem die Einführung einer 10%igen Sondersteuer für Diesel-Pkw und ein vorübergehender Trend zu kleineren Personenwagen. Unter diesen Marktbedingungen verringerten sich die Pkw-Verkäufe oder UCDD auf 7.116 (i.V. 9.028) Einheiten. Inzwischen zeigt der Bereich des Pkw-Marktes, in dem wir uns betätigen, Entspannungstendenzen.

Hingegen konnte die Gesellschaft mit 4.626 Nutzfahrzeugen den Absatz des Vorjahres (4.337 Einheiten) übertreffen. Bei einem Umsatz von 550 (i.V. 540) Mill. DM hat die UCDD ein positives Ergebnis erzielt.

Die Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii Anonim Sirketi, Istanbul, hat 1979 infolge der Erwirtschaftung von Devisenanrechten wieder den Zweischicht-Betrieb aufnehmen können, obwohl die allgemeine Devisensituation der Türkei weiterhin kritisch ist. Die Produktion stieg um 32% auf 919 Omnibusse der Typen O 302 und O 309. Der Umsatz erhöhte sich um 51% auf 143 Mill. DM; der Ertrag hat sich entsprechend günstig entwickelt.

Die Geschäftsentwicklung der Iranian Diesel Engine Manufacturing Company, Tabriz, wurde stark durch die wirtschaftlichen Folgen der innenpolitischen Veränderungen im Iran bestimmt. Infolge vorübergehender Betriebsstilllegung, liquiditätsbedingter Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Teilesätzen sowie sinkender Nachfrage nach Lastwagen konnten nur 7.379 Motoren (-43%) verkauft werden. Der Umsatz lag um etwa 60% unter dem des Vorjahres.

Es ist noch nicht abzusehen, ob 1980/81 mit einer dauerhaften Geschäftsbelebung gerechnet werden kann. Wir hoffen jedoch, daß sich sowohl eine Konsolidierung bei unseren verstaatlichten Abnehmern und bei den Banken als auch die Regierungsprogramme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Landwirtschaft langfristig günstig auswirken werden.

Die indonesischen Gesellschaften, die P. T. German Motor Manufacturing, Jakarta, (Montage) und die P. T. Star Motors Indonesia, Jakarta, (Import und Marketing) haben 1979 das Geschäftsvolumen insgesamt erneut ausweiten können. Der Absatz ging jedoch bei Personenwagen um 13% auf 471 Einheiten zurück, er stieg aber bei den Nutzfahrzeugen um 44% auf 2.416 Einheiten. Die Umsatzzunahme der Vertriebsgesellschaft von 46% in Landeswährung kommt bei der Umrechnung in D-Mark nicht zum Ausdruck.

Die Erweiterung des Hafens in Jakarta hat eine Verlegung des Montagewerkes notwendig gemacht. Ende 1979 konnte am neuen Standort in Wanaherang die Produktion von Omnibussen aufgenommen werden.

Die National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah, hat im Berichtsjahr ihr Lkw-Programm auf 11 Baumuster ausgeweitet. Insgesamt wurden in Saudi-Arabien 4.785 Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge montiert (+49%). Die Verkäufe stiegen um 59% auf 4.865 Einheiten. Mit einem Zuwachs des Umsatzes um 66% auf 350 Mill. DM hat sich auch das Ergebnis verbessert; bereits im zweiten vollen Geschäftsjahr konnten die Anlaufverluste vollständig abgebaut werden.

Der Aufbau des Werkes der Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (AN AM MCP), Enugu/Anambra State (Nigeria), geht planmäßig voran. Die Montage von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen wird Mitte 1980 anlaufen. Die Gesellschaft, an deren Kapital Daimler-Benz mit 40% beteiligt ist, soll künftig den wichtigen westafrikanischen Markt mit jährlich rd. 7.500 Nutzfahrzeugen beliefern.

Unser jugoslawischer Kooperationspartner FAP-FAMOS, Beograd, hat im Berichtsjahr die Produktion um 8% auf 6.829 Nutzfahrzeuge gesteigert, davon waren 1.727 Mercedes-Benz (+38%). Die Industrialisierung weiterer Typen aus unserem Programm ist vorgesehen. Der Umsatz nahm um 19% auf umgerechnet 769 Mill. DM zu.

\*

Die Entwicklung unserer ausländischen Vertriebsgesellschaften war 1979 insgesamt sehr günstig; vor allem die Gesellschaften in Nordamerika und Westeuropa konnten z.T. hohe Zuwachsraten erreichen.

Auf dem nordamerikanischen Markt hat auch 1979 die starke Nachfrage nach Mercedes-Benz-Personenwagen angehalten. Unsere Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale, Daimler-Benz of North America, Inc., New York, und die Mercedes-Benz of Canada, Ltd., Toronto, konnten ihre Verkäufe in den USA und in Kanada um 12% auf 54.624 Pkw steigern; daran haben die verbrauchsgünstigen Diesel-Modelle einen Anteil von über 65%.

Wir haben 1979 den Ausbau unserer US-Vertriebsorganisation für Lastwagen systematisch fortgesetzt. In der Lkw-Klasse von 9 bis 15 t Gesamtgewicht in den USA besteht seit Mitte der 70er Jahre ein kontinuierlicher Trend zum Dieselmotor; der Anteil überschritt im Berichtsjahr 20%. In diesem Gewichtsbereich, in dem wir Lkw unserer brasilianischen Tochtergesellschaft verkaufen, beurteilen wir die Marktchancen für den Diesel-Lkw als weiterhin sehr günstig. Trotz scharfen Wettbewerbs konnten wir unsere Marktposition ausbauen und den Absatz 1979 um 50% auf 3.950 Einheiten steigern.

Im Sommer 1980 werden wir das im Bau befindliche Montagewerk in Hampton, Virginia/USA, mit einer Kapazität von zunächst jährlich 6.000 mittelschweren Lkw in Betrieb nehmen. Die Teile werden von unserer Tochtergesellschaft in Brasilien, von US-Unternehmen und aus unseren deutschen Werken zugeliefert. Damit wird dieses Werk auch zur Auslastung unserer deutschen Fabriken beitragen, nachdem der amerikanische Markt aus Kostengründen schon seit Jahren nicht mehr mit in der Bundesrepublik Deutschland hergestellten Nutzfahrzeugen versorgt werden kann.

Der Umsatz der nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften stieg im Berichtsjahr - umgerechnet in D-Mark - um 14% auf 2,5 Mrd. DM; das Ergebnis war sehr zufriedenstellend.

Der insgesamt positive Verlauf bei der Mercedes-Benz France S. A., Roquencourt, war geprägt durch eine Zunahme des Absatzes um 17% auf 14.536 Nutzfahrzeuge (gesamter Nutzfahrzeugmarkt + 5%). In der Lkw-Klasse über 6 t zulässigem Gesamtgewicht erreichten wir einen Marktanteil von 17%.

Bei Personenwagen hat sich der Wettbewerb in Frankreich erheblich verschärft; im Berichtsjahr konnten 13.868 (i.V. 14.535) Mercedes-Benz-Pkw verkauft werden.

Der Umsatz wuchs um 10% auf über 1,2 Mrd. DM. Die inflations- und währungsbedingten Kostenerhöhungen konnten nur teilweise weitergegeben werden, so daß die Ergebnisentwicklung beeinträchtigt war.

Die Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London, verkaufte im Berichtsjahr 9.029 Pkw (+13%) und 6.842 Nutzfahrzeuge (+45%). Der Umsatz stieg um 40% auf umgerechnet 630 Mill. DM. Trotz des sehr harten Wettbewerbs, insbesondere auf dem Nutzfahrzeugmarkt, konnte erneut ein gutes Ergebnis erzielt werden.

Die Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom, hat den Absatz um 17% auf 5.175 Nutzfahrzeuge steigern können. Der Umsatz nahm um 45% auf 216 Mill. DM zu. Trotz erheblicher inflations- und währungsbedingter Erschwernisse erzielte die Gesellschaft in Landeswährung ein positives Ergebnis.

Zu der insgesamt erfreulichen Entwicklung haben besondere verkaufsfördernde Maßnahmen beigetragen. Hierzu gehört auch die unseren Kunden angebotene Finanzierung. Die im Jahre 1977 zu diesem Zweck gegründete Merfina S.p.A., Rom, finanziert vor allem den Absatz schwererer Mercedes-Lkw. Beide Gesellschaften arbeiten eng mit der Generalvertretung für Mercedes-Benz-Personenwagen in Italien, der Autostar S.p.A., Rom, zusammen.

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne, wurde durch die in der zweiten Jahreshälfte angekündigte Begrenzung der Abschreibungsbasis für Personenwagen auf 18.000 A\$ beeinträchtigt. Die Pkw-Verkäufe gingen um 6% auf 3.304 zurück. Die neuen gesetzlichen Bestimmungen werden sich erst im Geschäftsjahr 1980 voll zu unserem Nachteil auswirken.

Unser Nutzfahrzeugabsatz konnte trotz der weiterhin ungünstigen Entwicklung der Währungsparitäten um 22% auf 762 Einheiten gesteigert werden. Die Zunahme ist im wesentlichen auf Großaufträge für Omnibusse zurückzuführen.

Der Umsatz erhöhte sich insgesamt um 13% auf umgerechnet 280 Mill. DM; das Ergebnis war wieder zufriedenstellend.

Nach der starken Zunahme im Vorjahr konnte die Merfag AG, Zürich, ihren Absatz 1979 nochmals um 11% auf 2.456 (i. V. 2.210) Nutzfahrzeuge steigern. Mit einem um 10% höheren Umsatz von 117 Mill. DM hat sich auch das Ergebnis zufriedenstellend entwickelt. Die Gesellschaft hat am 1. Januar 1980 die Generalvertretung für Mercedes-Benz-Personenwagen übernommen. Nach der Erhöhung unserer Beteiligung auf 51% firmiert die Gesellschaft als „Mercedes-Benz (Schweiz) AG“, Zürich.

Zum 1. Januar 1980 haben wir die niederländische Generalvertretung für Personenwagen und Nutzfahrzeuge - AGAM/MEHACO - mit Sitz in Utrecht einschließlich deren Niederlassungen erworben. Im Geschäftsjahr 1979 haben wir über unsere Generalvertretung 10.071 Pkw (+7%) und 10.636 Nutzfahrzeuge (+8%) nach den Niederlanden geliefert.

Unsere belgischen Generalvertretungen (IMA/MATINAUTO) haben wir ebenfalls Anfang 1980 übernommen. An diese Gesellschaften, die in „Mercedes-Benz Belgium S. A.“, Brüssel, umbenannt wurden, lieferten wir im Berichtsjahr 10.252 Pkw (+10%) und 3.919 Nutzfahrzeuge (+12%).

Zum 1. Januar 1980 übernahm die „Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH“ mit Sitz in Salzburg die Generalvertretung für unsere Personenwagen und Nutzfahrzeuge in Österreich. An dieser Gesellschaft sind wir mit 50% beteiligt. Wir beabsichtigen, damit unsere Position auf dem österreichischen Markt, den wir 1979 mit 4.644 Nutzfahrzeugen und 7.718 Pkw belieferten, weiter zu verstärken.



*In Campinas, dem neuen Zweigwerk der Mercedes-Benz do Brasil S. A., wurde die Omnibus-Fertigung aufgenommen. Damit ist der erste Abschnitt dieses großen Projekts abgeschlossen.*



*Im Oktober 1979 wurde die erste Baustufe des neuen Montagewerks der German Motors in Wanaherang/Indonesien in Betrieb genommen.*



*Fahrerhausmontage im Nutzfahrzeugwerk der Mercedes-Benz Argentina S. A., Buenos Aires.*



*In Hampton, im US-Staat Virginia, wird ein Montagewerk für Mercedes-Lkw aufgebaut. Hier werden Mitte 1980 die ersten Fahrzeuge vom Band laufen.*

# Die Daimler-Benz AG und ihre wichtigen Beteiligungsgesellschaften

## Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart

Aktienkapital DM 1.358.955.500.-

### Inland

#### Motoren- und Turbinen- Union München GmbH München

DM 100.000.000.-  
Bet. 50%

#### Motoren- und Turbinen- Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen

DM 50.000.000.-  
Bet. 83,8%

#### Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal

DM 5.000.000.-  
Bet. 100%

#### Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a. N.

DM 32.000.000.-  
Bet. 96,3%

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

DM 4.511.250.-  
Bet. 82,3%

#### Industrie- und Handelsbeteiligungen GmbH Stuttgart

DM 7.500.000.-  
Bet. 100%

#### Hanomag-Henschel GmbH Hannover

DM 4.000.000.-  
Bet. 100%

#### Mercedes-Leasing-GmbH Stuttgart

DM 20.000.000.-  
Bet. 100%

#### Industriehandel Handels- und Industrie- ausrüstungsgesellschaft mbH Frankfurt/M.

DM 5.000.000.-  
Bet. 100%

#### Mercedes- Versicherungsdienst GmbH Stuttgart

DM 20.000.-  
Bet. 100%

#### Chemie- und Textilgesellschaft mbH Friedrichshafen

DM 4.000.000.-  
Bet. 95%

#### Maschinen- und Werkzeugbau Zuffenhausen AG Stuttgart-Zuffenhausen

DM 4.000.000.-  
Bet. 94,8%

#### Porcher & Meffert GmbH Stuttgart

DM 7.000.000.-  
Bet. 100%

#### Daimler-Benz Project Consult GmbH Stuttgart

DM 10.000.000.-  
Bet. 100%

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

DM 1.400.000.-  
Bet. 95,4%

#### Reparaturwerk Böblingen GmbH Böblingen

DM 20.000.-  
Bet. 100%

#### Heizkraftwerk Stuttgart GmbH Stuttgart

DM 9.000.000.-  
Bet. 33,3%

#### Rohtex AG für Textilrohstoffe Stuttgart

DM 2.400.000.-  
Bet. 100%

#### Deutsche Automobil- gesellschaft mbH Hannover

DM 5.000.000.-  
Bet. 50%

#### Entwicklungsgesellschaft für Turbomotoren mbH München

DM 1.000.000.-  
Bet. 50%

#### 15 Wohnungsbau- gesellschaften darunter:

##### Sindelfinger Wohnstätten GmbH Sindelfingen

DM 25.250.000.-  
Bet. 50%

##### Daimler-Benz- Wohnungsbau Gesellschaft mbH Stuttgart

DM 8.500.000.-  
Bet. 100%

##### Wohnbau Gaggenau GmbH Gaggenau

DM 2.500.000.-  
Bet. 50%

##### Wohnbau Wörth a. Rh. GmbH Wörth a. Rh.

DM 3.500.000.-  
Bet. 50%

##### Esslinger Wohnungsbau GmbH Esslingen a. N.

DM 9.000.000.-  
Bet. 25%

- Produktions- und Montagegesellschaften
- Anlage-, Finanzierungs- und Holdinggesellschaften
- Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften
- Kooperationsgesellschaften
- Wohnungsbaugesellschaften

In den Konzernabschluß einbezogen

● Neuzugänge bzw. Änderungen in 1979

## Ausland

**Brasfinanz AG**  
Zürichsfr. 7.000.000.-  
(DM 7,6 Mill.)  
Bet. 100%**Mercedes-Benz  
do Brasil S. A.**  
São Bernardo do CampoCr \$ 5.000.000.000.-  
(DM 202,7 Mill.)  
Bet. 100%**Sociedade Técnica  
de Fundições Gerais S. A.**  
São Paulo (SOFUNGE)CR \$ 450.000.000.-  
(DM 18,2 Mill.)  
Bet. 100%**Mercedes-Benz  
Argentina S. A.**  
Buenos AiresSa 16.000.000.000.-  
(DM 17,0 Mill.)  
Bet. 100%**EUCLID, Inc.**  
Cleveland, OhioUS \$ 40.000.000.-  
(DM 69,3 Mill.)  
Bet. 100%**UCDD (Pty.) Ltd.**  
PretoriaR 1.500.000.-  
(DM 3,1 Mill.)  
Bet. 26,7%**Car Distributors  
Assembly (Pty.) Ltd.**  
East London (CDA)R 256.000.-  
(DM 0,5 Mill.)  
Bet. 100%**Anambra Motor  
Manufacturing Co. Ltd.**  
Enugu/Nigeria (ANAMMCO)N 20.000.000.-  
(DM 59,7 Mill.)  
Bet. 40%**Daimler-Benz  
Finanz-Holding S. A.**  
Luxemburgsfr. 25.000.000.-  
(DM 27,1 Mill.)  
Bet. 100%**Daimler-Benz  
Holding AG**  
Zürichsfr. 102.000.000.-  
(DM 110,6 Mill.)  
Bet. 100%**Daimler-Benz  
Finanz AG**  
Zürichsfr. 30.000.000.-  
(DM 32,5 Mill.)  
Bet. 100%**INVAL S. R. L.**  
Buenos AiresSa 9.283.790.-  
(DM 0,01 Mill.)  
Bet. 100%**SOFIDEL S. A.**  
RocquencourtFF 34.100.000.-  
(DM 14,6 Mill.)  
Bet. 96,3%**Merfina S.p.A.**  
RomLit. 2.000.000.000  
(DM 4,3 Mill.)  
Bet. 70%**Compañía Hispano Alemana  
Mercedes-Benz Vehiculos  
y Motores S. A.**  
Madrid (MEVOSA)Ptas. 2.524.500.000.-  
(DM 66,1 Mill.) Bet. 45,6%**Geländefahrzeug  
Gesellschaft mbH**  
GrazöS 490.000.000.-  
(DM 68,1 Mill.)  
Bet. 50%**Merfag AG**  
Zürichsfr. 6.000.000.-  
(DM 6,5 Mill.)  
Bet. 50%**Handelsgesellschaft  
für DB-Erzeugnisse AG**  
Zürichsfr. 3.000.000.-  
(DM 3,3 Mill.)  
Bet. 100%**Mercedes-Benz  
Italia S.p.A.**  
RomLit. 900.000.000  
(DM 1,9 Mill.)  
Bet. 75%**Mercedes-Benz  
(United Kingdom) Ltd.**  
Hayes/London£ 4.500.000.-  
(DM 17,3 Mill.)  
Bet. 100%**Mercedes-Benz  
France S. A.**  
RocquencourtFF 50.000.000.-  
(DM 21,5 Mill.)  
Bet. 100%**Otobüs ve Motorlu  
Araçlar Sanayii Anonim  
Şirketi Istanbul (OTOMARSAN)**TL 26.500.000.-  
(DM 1,0 Mill.)  
Bet. 36%**Iranian Diesel  
Engine Manufacturing Company**  
Tabriz (IDEM)Rl. 2.000.000.000.-  
(DM 48,4 Mill.)  
Bet. 30%**National Automobile  
Industry Company Ltd.**  
Jeddah (NAI)SR 30.000.000.-  
(DM 15,3 Mill.)  
Bet. 26%**Mercedes-Benz  
of North America Inc.**  
Montvale, N. J.US \$ 6.000.000.-  
(DM 10,4 Mill.)  
Bet. 100%**Daimler-Benz  
of North America Inc.**  
New YorkUS \$ 1.000.000.-  
(DM 1,7 Mill.)  
Bet. 100%**Mercedes-Benz  
of Canada Ltd.**  
TorontoCan. \$ 4.000.000.-  
(DM 5,9 Mill.)  
Bet. 100%**Mercedes-Benz  
(Australia) Pty. Ltd.**  
Mulgrave/MelbourneA \$ 1.200.000.-  
(DM 2,3 Mill.)  
Bet. 100%**P. T. Star Motors  
Indonesia**  
JakartaRupiahs 846.720.000.-  
(DM 2,3 Mill.)  
Bet. 49%**P. T. German Motor  
Manufacturing**  
JakartaRupiahs 1.275.743.196.-  
(DM 3,5 Mill.)  
Bet. 33,3%**Tata Engineering and  
Locomotive Company Ltd.**  
Bombay (TELCO)IR 315.088.700.-  
(DM 67,5 Mill.)  
Bet. 11,9%**Bajaj-Tempo Ltd.**  
Poona/IndienIR 32.016.080.-  
(DM 6,9 Mill.)  
Bet. 25,9%

# Daimler-Benz in aller Welt

## Daimler-Benz im Inland

|  | <b>Tätigkeitsgebiet,<br/>Hauptprodukte</b>   | <b>Beschäftigte<br/>Ende 1979</b> |
|--|--|-----------------------------------|
| <b>Zentrale Untertürkheim</b>                    | Zentrale Bereiche, Verwaltung,<br>Forschung und Entwicklung  | 8.180                             |
| <b>Produktionswerke</b>                          |  |                                   |
| Werkbereich Untertürkheim                        | Fertigung von Motoren,<br>Achsen und Getrieben,<br>Gießerei, Schmiede  | 25.054                            |
| Sindelfingen                                     | Karosserie- und<br>Montagewerk für Pkw   | 36.551                            |
| Bad Homburg                                      | Fertigung von<br>Motorsteuerungsteilen   | 814                               |
| Mannheim   | Fertigung von Nfz- und<br>Industrie-Motoren, Karosserie-<br>und Montagewerk für Omnibusse,<br>Gießerei   | 14.053                            |
| Gaggenau   | Karosserie- und Montagewerk<br>für Unimog und MB-trac;<br>Fertigung von Nfz-Getrieben<br>und Außenplanetenachsen                                     | 9.177                             |
| Berlin-Marienfelde                               | Teilefertigung für Pkw- und<br>Nfz-Motoren, Herstellung von<br>Auslauf- und Tauschmotoren für Nfz,<br>Fertigung von schweren Gelenkwellen<br>für Nfz | 3.191                             |
| Wörth  | Lkw-Montage einschließlich<br>Fahrerhausbau,<br>Zentrales Ersatzteillager<br>für Nutzfahrzeuge   | 9.622                             |
| Düsseldorf                                       | Montage von Transportern und<br>Kleinomnibussen,<br>Fertigung von Lenkungen<br>für Pkw und Nfz   | 4.954                             |
| Kassel   | Fertigung von Nfz-Achsen,<br>Montage von Hauben-Lkw  | 4.086                             |
| Bremen   | Karosserie- und Montagewerk<br>für Transporter bis 4 t<br>und für Pkw der T-Reihe  | 6.571                             |
| Hamburg-Harburg                                  | Herstellung von Fahrgestellteilen<br>und Kleinaggregaten<br>für Pkw und Nfz,<br>Fertigung von mittelschweren<br>Gelenkwellen für Nfz                 | 2.475                             |
| <b>Hanomag-Henschel GmbH,<br/>Hannover</b>       | Ersatzteillager  | 347                               |
| <b>Holzindustrie Bruchsal<br/>GmbH, Bruchsal</b> | Sägewerk, Holzverarbeitung   | 416                               |
| <b>96 Niederlassungen und Zweigbetriebe</b>      |  | 16.673                            |
| <b>Motorenwerke*)</b>                            |  |                                   |
| MTU München                                      | Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen   | 6.398                             |
| MTU Friedrichshafen                              | Schnellaufende Hochleistungs-<br>dieselmotoren   | 5.971                             |

 Produktionsgesellschaften

 Montagegesellschaften

 Vertriebsgesellschaften

 EUCLID Produktions-,  
Montage- und  
Vertriebsgesellschaften

 Lizenznehmer

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



## Daimler-Benz im Ausland

**Produktions- und Montagegesellschaften**

|              |    |
|--------------|----|
| Produktion   | 12 |
| Lizenznehmer | 2  |
| Montage      | 24 |

**Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte**

|               |              |
|---------------|--------------|
| Europa        | 2.365        |
| Afrika        | 325          |
| Amerika       | 1.087        |
| Asien         | 293          |
| Australien    | 185          |
| <b>Gesamt</b> | <b>4.255</b> |

|  |       |
|--|-------|
| davon: Generalvertretungen                               | 148   |
| (darunter 17 Vertriebsgesellschaften mit DB-Beteiligung) |       |
| Interessenvertretungen                                   | 35    |
| Vertragshändler  | 3.266 |
| Vertragswerkstätten                                      | 806   |



# Personal- und Sozialwesen

## Belegschaftsentwicklung

Im Konzern waren am Jahresende 174.431 (i.V. 167.165) Mitarbeiter beschäftigt, davon 142.164 (i. V. 135.275) im Inland und 32.267 (i. V. 31.890) im Ausland.

Die Daimler-Benz AG konnte auch 1979 die Zahl der Beschäftigten um etwa 7.000 erhöhen. Insgesamt wurden 13.914 Mitarbeiter (einschließlich Übernahme der Auszubildenden) neu eingestellt. Damit stieg die Belegschaft auf 141.401 (i.V. 134.437) Mitarbeiter.

Der Anteil der ausländischen Arbeiter an der Belegschaft hat sich gegenüber dem Vorjahr von 21,4% auf 21,1 % leicht verringert. Wir gehen davon aus, daß wir ausländische Arbeitnehmer auch langfristig in großer Zahl benötigen werden und bemühen uns weiterhin um ihre Integration. Dazu gehören neben ausreichenden Informationen in der Muttersprache das Angebot von Sprachkursen sowie das Bemühen um eine Ausbildung der Kinder unserer ausländischen Mitarbeiter. Wir haben z.B. im Werk Untertürkheim in Zusammenarbeit mit dem Jugendsozialwerk schon vor Jahren damit begonnen, nicht Deutsch sprechende Jugendliche in Vorbereitungskursen an eine reguläre Berufsausbildung heranzuführen.

## Struktur der Belegschaft der Daimler-Benz AG – Jahresende 1979

|   | Männer         | Frauen        | Gesamt         |
|---|----------------|---------------|----------------|
| Arbeiter  | 91.059         | 7.649         | 98.708         |
| Angestellte   | 26.447         | 8.537         | 34.984         |
| Auszubildende   | 6.764          | 945           | 7.709          |
| <b>Gesamtbelegschaft</b>                                | <b>124.270</b> | <b>17.131</b> | <b>141.401</b> |
| davon:  |                |               |                |
| Ausländer   | 27.840         | 1.925         | 29.765         |
| Schwerbehinderte  | 6.326          | 860           | 7.186          |
| Führungskräfte<br>(einschl. Gruppenmeister und Meister) | 10.277         | 189           | 10.466         |

## Tarifentwicklung

Im Januar 1979 wurden in der metallverarbeitenden Industrie Tariferhöhungen um 4,3% - Laufzeit 13 Monate - sowie eine schrittweise Verlängerung des Jahresurlaubs bis 1982 auf 30 Urlaubstage vereinbart.

Ende 1979 einigten sich Gesamt-Metall und die IG Metall über ein neues Schlichtungsabkommen. Um Tarifverhandlungen zu beschleunigen, wurde die Friedenspflicht auf einen Zeitraum von vier Wochen nach Auslaufen bestehender Tarifverträge begrenzt. So haben Anfang 1980 in allen Tarifgebieten noch während der Geltungsdauer des 1979 vereinbarten Abkommens neue Verhandlungen über eine Erhöhung von Löhnen und Gehältern begonnen. Bereits Anfang Februar wurden im Tarifgebiet Nordrhein-Westfalen für die metallverarbeitende Industrie Tariferhöhungen um 6,8% - Laufzeit 12 Monate - sowie Einmalzahlungen zwischen 165 und 30 DM für die unteren Lohngruppen vereinbart. Vergleichbare Abkommen sind dann auch in den übrigen Tarifgebieten abgeschlossen worden. Entsprechend den in vergangenen Jahren vereinbarten Stufenplänen erhalten die Arbeitnehmer der Metallindustrie 1980 zusätzlich 1 bis 2 Urlaubstage, außerdem eine Erhöhung der tariflichen vermögenswirksamen Leistungen auf 624 DM im Jahr.

## Weihnachtsgeld und Sondervergütung

Im Hinblick auf die hohe Kapazitätsauslastung aller Inlandswerke und den günstigen Geschäftsverlauf wurden im Berichtsjahr Weihnachtsgeld und Sondervergütung auf insgesamt 280 (i. V. 232) Mill. DM erhöht. Die empfangsberechtigten Mitarbeiter erhielten im Durchschnitt 2.094 (i. V. 1.803) DM.

## Vermögensbildung

Alle Mitarbeiter mit mindestens einjähriger Betriebszugehörigkeit erhielten zusätzlich zur tariflichen Leistung (468 DM) freiwillig weitere 156 DM zur vermögenswirksamen Anlage. Neben den herkömmlichen Anlageformen (z.B. Bausparvertrag, Lebensversicherung und Prämien sparen) stand wieder ein hochverzinsliches Arbeitnehmerdarlehen zur Wahl. Die zum Vorzugskurs angebotene Belegschaftsaktie konnte im Rahmen der vermögenswirksamen Zuwendung oder aus eigenen Mitteln erworben werden.

Die Nachfrage nach Belegschaftsaktien - allein im Berichtsjahr 37.914 - ist erfreulich lebhaft; seit der ersten Ausgabe im Jahre 1973 haben 44.010 Mitarbeiter - davon 21.140 Arbeiter - insgesamt 148.000 Belegschaftsaktien erworben. Im Rahmen der Förderung des Wohnungsbaus haben wir 1979 für die Errichtung von 1.530 Wohnungen oder Eigenheimen Darlehen in Höhe von 24 Mill. DM gegeben.

## Personalkostenentwicklung

Insbesondere der Tarifabschluß, die Verlängerung des Urlaubs und die Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung führten 1979 zu einem weiteren Anstieg der Personalkosten - Löhne und Gehälter einschließlich Sozialabgaben je geleistete Arbeitsstunde - um 5,3% (siehe hierzu auch die Tabelle „Struktur der Personalaufwendungen“).

## Betriebliches Vorschlagswesen

Im Rahmen des Betrieblichen Vorschlagswesens reichten 5.900 Mitarbeiter 12.000 Verbesserungsvorschläge ein. Dafür haben wir 3,0 (i. V. 3,2) Mill. DM an Prämien und Anerkennungen gezahlt. Die höchste Einzelprämie betrug 60.000 DM für einen Vorschlag, durch den erhebliche Kosten bei der Fertigung des Radzierdeckels eingespart werden konnten.

## Arbeitsgestaltung

Wir bemühen uns, die Arbeitsbedingungen gezielt zu verbessern; dies geschieht vor allem bei Umstellungen in der Fertigung und beim Neuanlauf von Modellen oder Aggregaten. So gelang es unserer Arbeitsvorbereitung aufgrund intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, für die Fertigung der Neuen S-Klasse im Vergleich zur Vorgänger-Generation für unsere Mitarbeiter den Anteil der Überkopfarbeit zu senken und eine größere Taktunabhängigkeit zu erreichen. Ein weiteres wesentliches Ziel unserer Bemühungen ist es, die Arbeitsplätze so zu gestalten, daß sie den Fähigkeiten und Neigungen unserer Mitarbeiter möglichst entsprechen.

## Struktur der Personalaufwendungen – Daimler-Benz AG –

|  | 1973           |  | 1978           |  | 1979           |  | 1979:1973<br>Veränderung<br>in % |
|--|----------------|--|----------------|--|----------------|--|----------------------------------|
|  | Mill. DM       | in % der Löhne<br>und Gehälter<br>(ohne Zusatz-<br>kosten) | Mill. DM       | in % der Löhne<br>und Gehälter<br>(ohne Zusatz-<br>kosten) | Mill. DM       | in % der Löhne<br>und Gehälter<br>(ohne Zusatz-<br>kosten) |                                  |
| <b>Löhne und Gehälter (ohne Zusatzkosten)</b>                      | <b>2.273,1</b> | <b>100,0%</b>  | <b>3.479,7</b> | <b>100,0%</b>  | <b>3.884,1</b> | <b>100,0%</b>  | + 70,9%                          |
| <b>Urlaubs- und Feiertagsvergütung</b>                             | <b>402,0</b>   | <b>17,7%</b>   | <b>796,2</b>   | <b>22,9%</b>   | <b>938,2</b>   | <b>24,1%</b>   | + 133,4%                         |
| Bezahlte Feiertage   | 93,7           |  | 135,5          |  | 169,1          |  |                                  |
| Bezahlter (Tarif-) Urlaub  | 238,8          |  | 441,5          |  | 511,6          |  |                                  |
| Tarifliche Urlaubsvergütung  | 69,5           |  | 219,2          |  | 257,5          |  |                                  |
| <b>Soziale Abgaben, Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit</b> | <b>560,0</b>   | <b>24,6%</b>   | <b>952,8</b>   | <b>27,4%</b>   | <b>1.081,8</b> | <b>27,9%</b>   | + 93,2%                          |
| Kranken- und Sozialversicherungsbeiträge                           | 371,7          |  | 650,7          |  | 730,4          |  |                                  |
| Berufsgenossenschaftsbeiträge                                      | 27,2           |  | 47,9           |  | 52,8           |  |                                  |
| Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit                         | 161,1          |  | 252,8          |  | 296,1          |  |                                  |
| Beiträge an Pensionsversicherungsverein                            | —              |  | 1,4            |  | 2,5            |  |                                  |
| <b>Andere soziale Aufwendungen</b>                                 | <b>376,2</b>   | <b>16,6%</b>   | <b>743,5</b>   | <b>21,3%</b>   | <b>796,9</b>   | <b>20,5%</b>   | + 111,8%                         |
| Weihnachtsgeld und Sondervergütung                                 | 137,4          |  | 231,9          |  | 279,5          |  |                                  |
| Vermögenswirksame Leistungen                                       | 73,2           |  | 76,6           |  | 78,8           |  |                                  |
| Aufwendungen für Altersvorsorge                                    | 165,6          |  | 435,0          |  | 438,6          |  |                                  |
| <b>Personalaufwendungen insgesamt</b>                              | <b>3.611,3</b> | <b>158,9%</b>  | <b>5.972,2</b> | <b>171,6%</b>  | <b>6.701,0</b> | <b>172,5%</b>  | + 85,6%                          |

Dies gilt vor allem für unsere älteren und leistungsgewandelten Mitarbeiter - ein Personenkreis von über 20.000, der bereits in den vergangenen Jahren ständig gewachsen ist. Gerade hier steht das persönliche Gespräch mit seiner Auswertung im Vordergrund, um die Probleme des einzelnen besser kennenzulernen und wirksamer helfen zu können.

### Führung und Zusammenarbeit

Nach intensiven Diskussionen mit über 1.500 Führungskräften unseres Unternehmens wurden „Leitsätze zur Führung und Zusammenarbeit in der Daimler-Benz AG“ erarbeitet und im März 1979 vom Vorstand verabschiedet. Grundgedanken dieser Leitsätze sind ein kooperatives Führungsverhalten und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit sowohl zwischen Vorgesetztem und Mitarbeiter als auch zwischen den einzelnen Bereichen: „Kooperatives Führen ist zum einen gekennzeichnet durch das Bestreben, die Mitarbeiter aktiv in das Unternehmensgeschehen einzubeziehen, ihre berufliche Entwicklung zu fördern und ihnen auch im Berufsleben eine Möglichkeit zur Entfaltung ihrer Persönlichkeit zu geben. Zum anderen zeigt es sich in einer aufge-

schlossenen Haltung gegenüber den Aufgaben und Zielen anderer Bereiche sowie in der Bereitschaft, auf einer sachlichen Basis mit ihnen zusammenzuarbeiten.“ Die Anerkennung als eigenständige Persönlichkeit, die unsere Mitarbeiter mit Recht auch an ihrem Arbeitsplatz erwarten, bedeutet für die Führungskräfte, daß sie sich auch mit den Belangen ihrer Mitarbeiter stärker auseinandersetzen und ihr eigenes Verhalten ständig überprüfen müssen.

### Entwicklungsmöglichkeiten für Arbeiter

Die Qualität der Produkte hängt entscheidend von der Leistungs- und Einsatzbereitschaft unserer qualifizierten Arbeiter ab. Um diesen persönlichen Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, haben wir bereits 1961 erfahrene Facharbeiter unter bestimmten Voraussetzungen in den Monatslohn übernommen. Im Berichtsjahr konnte mit dem Gesamtbetriebsrat eine Einigung über die Weiterentwicklung und Ausgestaltung dieses „Monatslöhnerstatus“ erreicht werden, bei dem auch die sozialpolitische Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte berücksichtigt wurde. Diese Neuregelung trägt unter anderem dazu bei, in der Daim-

ler-Benz AG die Personalpolitik für Arbeiter und Angestellte anzugleichen. Wir können damit auch - stärker als bisher - Arbeitern mit qualifizierten Tätigkeiten und einer langen Betriebszugehörigkeit in besonderer Weise unsere Anerkennung zum Ausdruck bringen.

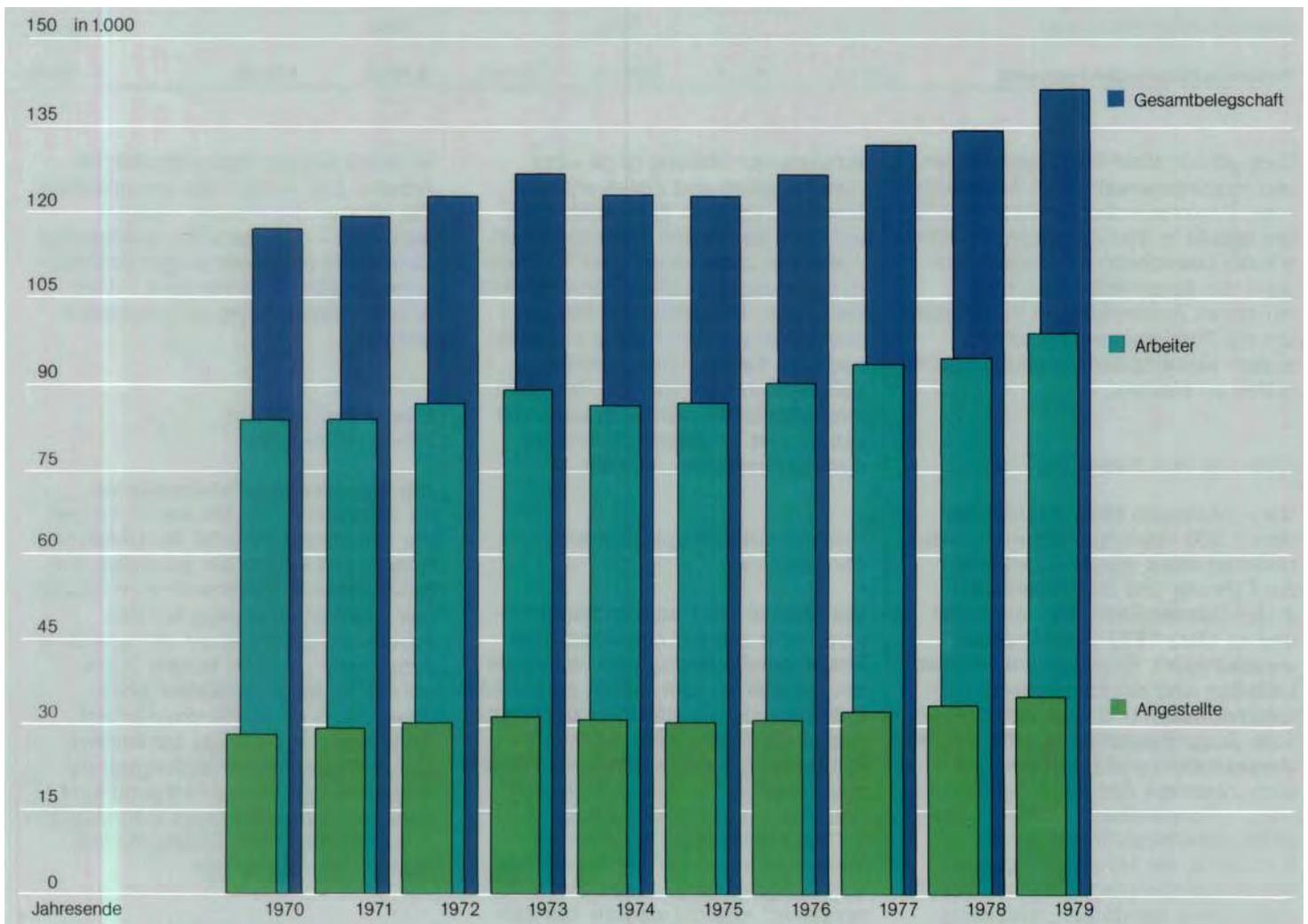
### Gesundheitswesen, Arbeitssicherheit

Am Jahresende beschäftigten wir 23 Werksärzte. Sie beraten in Fragen der Arbeitsmedizin und der Unfallverhütung und führen die gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen durch. Der Krankenstand stieg bei den Arbeitern - bezogen auf die geleistete Arbeitszeit - von im Vorjahr 9,2% auf 9,7%; bei Angestellten blieb dieser Wert mit 5,0% unverändert. Trotz hoher Produktion, zahlreicher Baumaßnahmen, Umstellungen und Verlagerungen in der Fertigung sind dank unserer jahrelangen Bemühungen Unfallhäufigkeit und Unfallschwere weiter zurückgegangen:

| Je 1 Mill. geleistete Arbeitsstunden | 1975    | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 |
|--------------------------------------|---------|------|------|------|------|
|                                      | Unfälle | 81   | 77   | 76   | 71   |
| Ausfalltage                          | 746     | 729  | 737  | 720  | 719  |

## Mitarbeiter Daimler-Benz AG

|   | 1970           | 1975           | 1976           | 1977           | 1978           | 1979           |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Gesamtbelegschaft (Jahresendzahlen)</b>                  | <b>116.985</b> | <b>122.775</b> | <b>126.652</b> | <b>131.807</b> | <b>134.437</b> | <b>141.401</b> |
| davon:  |                |                |                |                |                |                |
| Zentrale Untertürkheim (einschl. Forschung und Entwicklung) | 5.613          | 6.533          | 6.728          | 7.220          | 7.649          | 8.180          |
| Werk Untertürkheim (einschl. Versuch)                       | 20.663         | 22.095         | 22.950         | 24.115         | 24.495         | 25.054         |
| Werk Sindelfingen   | 26.440         | 30.955         | 33.232         | 34.359         | 34.558         | 36.551         |
| Werk Bad Homburg  | 613            | 692            | 715            | 736            | 767            | 814            |
| Werk Mannheim   | 12.322         | 12.900         | 12.901         | 13.383         | 13.584         | 14.053         |
| Werk Gaggenau   | 9.020          | 8.680          | 8.608          | 8.696          | 8.860          | 9.177          |
| Werk Berlin-Marienfelde                                     | 2.522          | 2.886          | 2.895          | 3.065          | 3.054          | 3.191          |
| Werk Wörth  | 6.952          | 8.687          | 8.430          | 8.853          | 8.774          | 9.622          |
| Werk Düsseldorf   | 4.932          | 4.401          | 4.572          | 4.664          | 4.621          | 4.954          |
| Werk Kassel   | 5.663          | 3.838          | 3.931          | 4.089          | 3.969          | 4.086          |
| Werk Bremen   | 3.924          | 4.099          | 4.293          | 4.727          | 5.994          | 6.571          |
| Werk Hamburg-Harburg  | 2.184          | 1.736          | 2.184          | 2.265          | 2.385          | 2.475          |
| Hannover  | 1.078          | 568            | 520            | 478            | -*)            |                |
| Niederlassungen bzw. Zweigbetriebe im Bundesgebiet          | 15.059         | 14.705         | 14.693         | 15.157         | 15.727         | 16.673         |



\*) Übernahme der Beschäftigten durch die neu gegründete Tochtergesellschaft Hanomag-Henschel GmbH, Hannover.

## Soziale Sicherung

Die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH (DBUK) zahlte 97 (i. V. 90) Mill. DM für laufende Beihilfen an 28.177 (i. V. 27.601) Pensionäre, Witwen und Kinder. Darüber hinaus wurden aufgrund von Direktzusagen 20,7 Mill. DM von der Daimler-Benz AG gezahlt. Die Beihilfen der DBUK für die 1979 pensionierten Mitarbeiter betragen durchschnittlich 471 (i. V. 405) DM monatlich. Ende 1979 hatten 1.187 ausgeschiedene Mitarbeiter (davon 49% Ausländer) unverfallbare Anwartschaften auf eine DBUK-Beihilfe.

An Pensionäre und deren Hinterbliebene wurden 10,7 Mill. DM an Überbrückungsgeldern gezahlt. Außerdem konnten wir durch einmalige Beihilfen 5.373 Mitarbeitern im Einzelfall helfen.

Der DBUK wurden 1979 zum Ersatz der laufenden und zur Sicherung künftiger Leistungen im Rahmen der steuerlichen Möglichkeiten 150 Mill. DM zugewiesen. Das Vermögen der Unterstützungskasse betrug damit am Jahresende rd. 2 Mrd. DM.

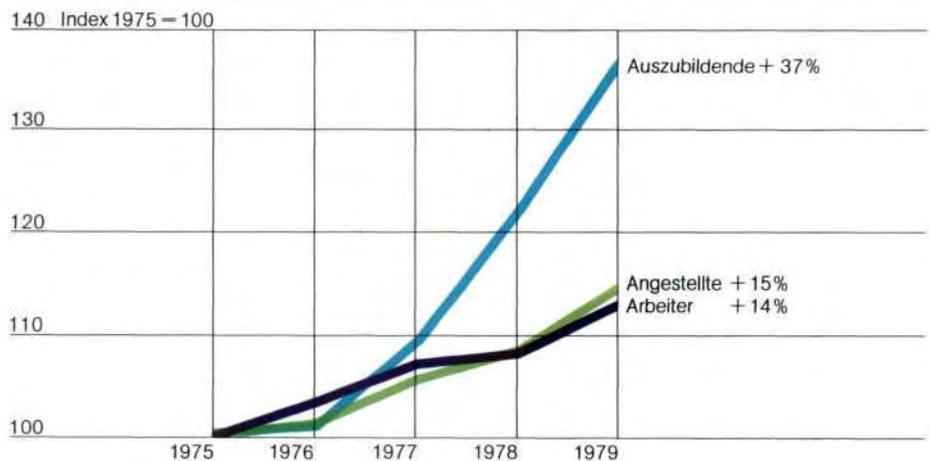
## Bildungsarbeit

Durch die Nutzung sämtlicher vorhandener Kapazitäten und durch zusätzliche Maßnahmen konnte die Ausbildungstätigkeit bei Daimler-Benz nochmals erweitert werden.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 2.554 Jugendliche, das sind 114 mehr als 1978, eingestellt. Die Zahl der Einstellungen konnte gegenüber 1975 um 57% gesteigert werden. Wir haben auf diese Weise wesentlich dazu beigetragen, daß für die geburtenstarken Jahrgänge ausreichend Ausbildungsplätze bereitstehen. Hierfür waren erhebliche Investitionen und der Einsatz zusätzlicher Ausbilder erforderlich.

## Entwicklung der Belegschaft der Daimler-Benz AG von 1975 bis 1979

| 1975    | 1976    | 1977    | 1978    | 1979    |                   |
|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------|
| 86.798  | 90.075  | 93.461  | 94.420  | 98.708  | Arbeiter          |
| 30.352  | 30.887  | 32.175  | 33.135  | 34.984  | Angestellte       |
| 5.625   | 5.690   | 6.171   | 6.882   | 7.709   | Auszubildende     |
| 122.775 | 126.652 | 131.807 | 134.437 | 141.401 | Gesamtbelegschaft |



Wir konnten 1979 neue Ausbildungszentren in Kassel und Bremen eröffnen; für die kommenden Jahre sind weitere Bauten vor allem in den Werken Gaggenau, Mannheim und Harburg vorgesehen. Bereits 1980 wird der Erweiterungsbau für das „Haus Lämmerbuckel“ auf der Schwäbischen Alb fertiggestellt, in dem ein wesentlicher Teil der Kurse für unsere Führungskräfte sowie sozialpädagogische Lehrgänge für unsere Auszubildenden durchgeführt werden. Mit diesen Maßnahmen wollen wir die Qualität unserer Bildungsarbeit sowohl bei der beruflichen Erstausbildung als auch bei der Fort- und Weiterbildung für die Zukunft sichern.

Der rasche technologische Wandel, der zunehmend auch in die Verwaltung einzieht, stellt die Bildungsarbeit vor zusätzliche Aufgaben. Sie muß die Mitarbeiter in die Lage versetzen, auch veränderten Anforderungen gerecht zu werden. In einem ständigen Überprüfungs- und Innovationsprozeß entwickeln wir daher unsere Ausbildungsinhalte und -methoden weiter.

In diesem Zusammenhang ist die fachliche Weiterbildung unserer Mitarbeiter in den vergangenen Jahren immer wichtiger geworden. Das gilt besonders für die Fortbildung der Führungskräfte.

So wurden beispielsweise Förderprogramme durchgeführt, die Arbeitern durch gezielte Aufgabenübertragung Fähigkeiten vermitteln sollen, die sie für einen Aufstieg qualifizieren. Im Berichtsjahr beteiligten sich etwa 27.000 Mitarbeiter an internen und etwa 4.800 an externen Veranstaltungen der betriebsbezogenen Fort- und Weiterbildung. Hierin sind die Schulungsmaßnahmen der Vertriebsbereiche nicht enthalten.

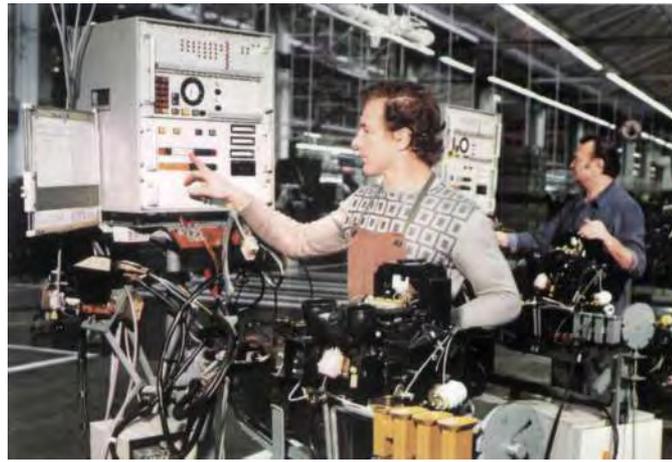
## Betriebsverfassung

Die Verhandlungen mit dem Gesamtbetriebsrat und den Betriebsräten in den Werken über schwierige Fragen wurden von beiden Seiten im Bemühen um vertrauensvolle Zusammenarbeit fortgesetzt.

## Dank an die Mitarbeiter

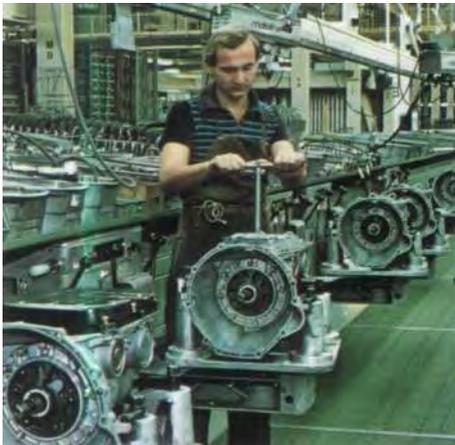
Wir möchten allen Mitarbeitern und ihren Vertretern in den Betriebsräten und dem Gesamtbetriebsrat für ihre Mitarbeit danken. Für viele war 1979 wieder ein schwieriges Jahr, das hohe Anforderungen an den Leistungswillen und die Einsatzbereitschaft stellte. Das soll auch an dieser Stelle ausdrücklich anerkannt werden.

Hochwertige Prüf- und Meßgeräte tragen dazu bei, die Zuverlässigkeit und Qualität unserer Produkte zu gewährleisten. Durch ihre langjährige Erfahrung sind vor allem ältere Mitarbeiter für verantwortungsvolle Prüf- und Kontrolltätigkeiten geeignet.



Montage des neuen automatischen Getriebes im Werksteil Hedelfingen. Arbeitserleichternde Montagebedingungen und Einsatz modernster Fertigungstechnik sichern hohe Qualität.

Im Werk Kassel werden seit 1979 auch die Achsen für den Mercedes-Benz-Geländewagen hergestellt. Der Arbeitsablauf wurde so konzipiert, daß die Mitarbeiter ihren Arbeitsrhythmus weitgehend selber gestalten können.



Am Jahresende arbeiteten mehr als 17 000 Frauen bei Daimler-Benz - durch den Ausbau der Textilfertigungen in den Werken Bremen und Mannheim haben wir zusätzliche Arbeitsplätze für Frauen geschaffen.

Moderne Präzisionsfertigung im Werk Bad Homburg. Ventil-Rohlinge werden in die Schmiede-Pressen eingelegt (rechts).



**Elektronische Rechenanlagen und speziell entwickelte Programme entlasten die Konstrukteure von Routinearbeiten bei der Entwicklung von Teilen und ganzen Fahrzeugen.**

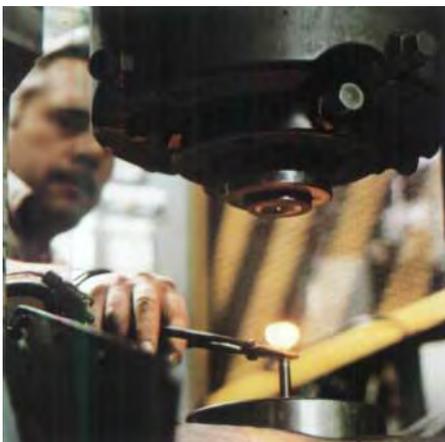
**„Know-how“-Transfer als Entwicklungsbeitrag. Vermittlung von praktischem und theoretischem Wissen durch Ausbildung Jugendlicher aus vielen Ländern. In den neun Bildungszentren, die wir in Entwicklungsländern eingerichtet haben, werden z.Z. rd. 2 200 Jugendliche ausgebildet.**



**Etwa 7 200 Jugendliche werden gegenwärtig in den Werken und Niederlassungen der Daimler-Benz AG in kaufmännischen und technischen Berufen ausgebildet, so z.B. im Werk Gaggenau.**

**Die Steigerung der Berufsausbildungskapazität erfordert umfangreiche Investitionen. In den letzten fünf Jahren wurden 37 Mrd. DM für Bauten und Einrichtungen des betrieblichen Bildungswesens**

**in den Werken investiert. Am 7. März 1980 wurde der Neubau des betrieblichen Bildungswesens für das Werk Bremen seiner Bestimmung übergeben.**





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

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

# Erläuterungen zum Jahresabschluß Daimler-Benz AG

## BILANZ

Auf der Aktivseite stieg das Anlagevermögen um 458,8 auf 3.215,5 Mill. DM. In Sach- und Finanzanlagen haben wir 1.614,0 Mill. DM investiert; die Abschreibungen und Abgänge erreichten insgesamt 1.155,2 Mill. DM. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen von 11.149,4 Mill. DM hat sich auf 28,8 (i. V. 27,3)% erhöht. Das Umlaufvermögen nahm um 589,2 auf 7.933,9 Mill. DM zu. Die Vorräte stiegen um 319,5 Mill. DM, die Zahlungsmittel, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände um 363,1 Mill. DM. Dem steht eine Abnahme bei den Forderungen um 94,9 Mill. DM gegenüber. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 71,2 (i. V. 72,7)% zurückgegangen.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (Grundkapital, Offene Rücklagen, Sonderposten mit Rücklageanteil) um 295,4 auf 3.306,0 Mill. DM. Aus dem Jahresüberschuß haben wir 269,8 Mill. DM in die Offenen Rücklagen eingestellt. Der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital ist mit knapp 30% unverändert. Innerhalb des Fremdkapitals haben die Rückstellungen um 476,7 auf 4.114,1 Mill. DM zugenommen. Ihr Anteil an der Bilanzsumme blieb mit 36,9% in der vorjährigen Größenordnung. Der Anstieg bei den Anderen Verbindlichkeiten um 266,1 auf 2.707,8 Mill. DM entfiel überwiegend auf die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Anlagendeckung durch das Eigenkapital beläuft sich auf 102,8 (i. V. 109,2)%. Das Vorratsvermögen sowie Teile des übrigen Umlaufvermögens sind ebenfalls lang- und mittelfristig finanziert.

### AKTIVA

#### Sachanlagen 2.657,2 (i. V. 2.222,3) Mill. DM

Die Sachanlagen haben wir wie in den Vorjahren zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um plan- und außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten der aktivierten Eigenleistungen wurden mit Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) angesetzt.

Die Nutzungszeiten für die Errechnung der planmäßigen Abschreibungen liegen überwiegend bei:

|   |
|---|
| 20–30 Jahren für Gebäude                              |
| 8–15 Jahren für Grundstückseinrichtungen              |
| 3–10 Jahren für Maschinen<br>und maschinelle Anlagen  |
| 2–10 Jahren für Betriebs-<br>und Geschäftsausstattung |

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr haben wir wie bisher degressiv abgeschrieben. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen wurden entsprechend verkürzte Nutzungszeiten zugrunde gelegt. Geringwertige Wirtschaftsgüter haben wir im Zugangsjahr wiederum voll abgeschrieben.

Die Möglichkeiten der steuerlichen Sonderabschreibungen haben wir auch 1979 voll genutzt:

|   | Mill. DM |
|---|----------|
| für Investitionen in Berlin (§ 14 Berlin FG)        | 28,3     |
| dem Umweltschutz dienende Investitionen (§ 7d EStG) | 32,5     |
| Investitionen in Zonenrandgebieten (§ 3 ZRFG)       | 7,9      |
| gemäß § 6 b EStG                                    | 9,4      |
|   | 78,1     |

Auf die Zugänge und Umbuchungen des Jahres 1979 entfielen folgende Abschreibungen:

|  | Zugänge einschl.<br>Umbuchungen<br>Mill. DM | Abschrei-<br>bungen<br>Mill. DM |
|--|---|---------------------------------|
| Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten | 309,9                                       | 46,9                            |
| mit Wohnbauten   | 3,3   | 0,2                             |
| Bauten auf fremden Grundstücken  | 2,0   | 0,2                             |
| Maschinen und maschinelle Anlagen  | 694,2                                       | 253,9                           |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 530,2                                       | 349,6                           |
| Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen   | 20,8  | 9,4                             |
|  | 1.560,4                                     | 660,2                           |

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

#### Beteiligungen 461,9 (i.V. 441,3) Mill. DM

Die Zugänge im Berichtsjahr von 49,6 Mill. DM betrafen hauptsächlich Kapitalerhöhungen bei der Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart (12,0 Mill. DM), bei der Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz (16,7 Mill. DM), bei der Daimler-Benz Holding AG, Zürich (10,8 Mill. DM) und bei der Mevosa, Madrid (9,7 Mill. DM).

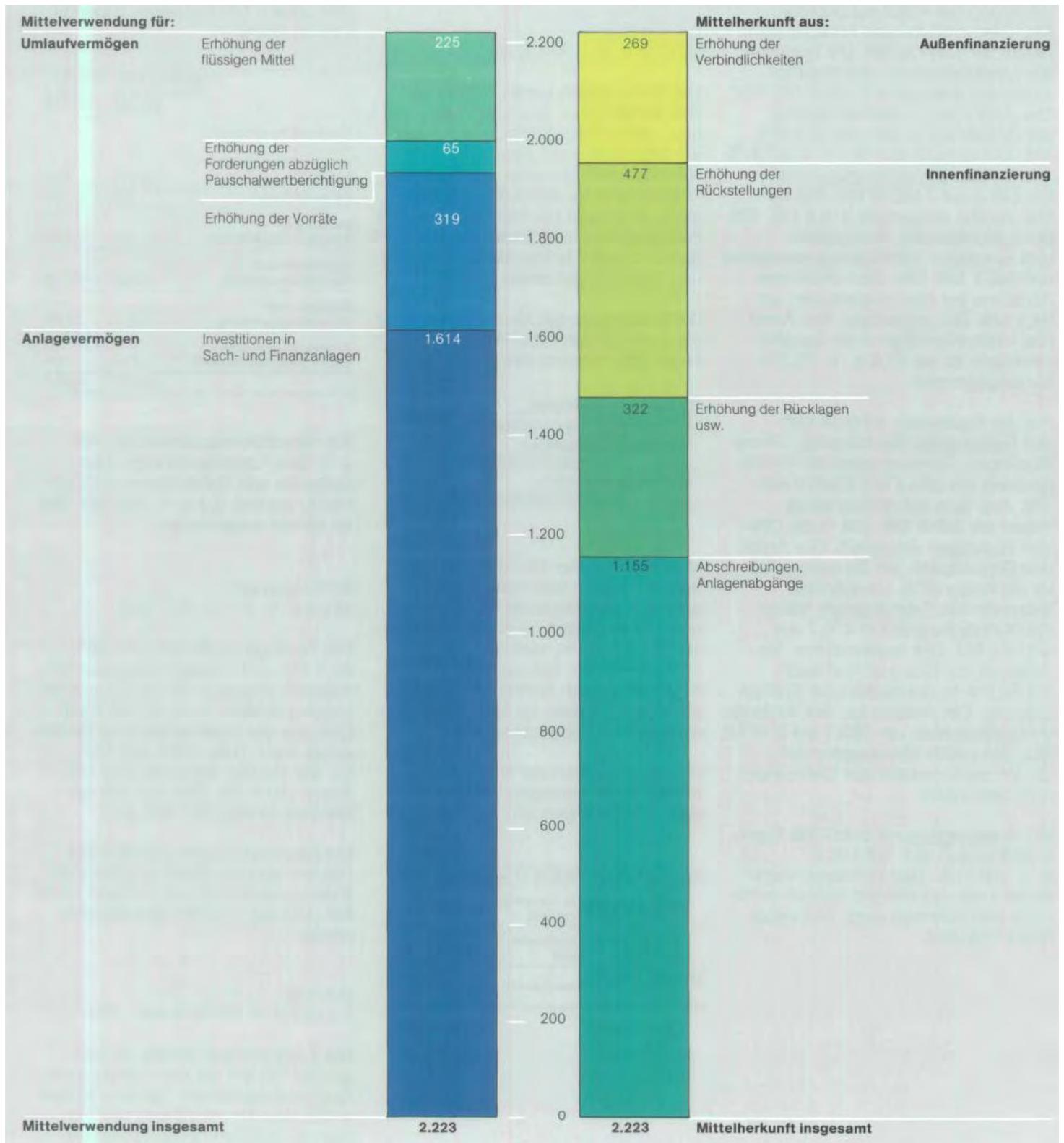
Die Abschreibungen von 26,8 Mill. DM betrafen vor allem ausländische Beteiligungen; hiervon entfielen 23,0 Mill. DM auf Zugänge des Berichtsjahres.

#### Vorräte 2.535,6 (i.V. 2.216,1) Mill. DM

Die Zunahme der Vorräte ist zum großen Teil auf die Geschäftsausweitung zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte sich der Modellwechsel mit dem planmäßigen Bestandsaufbau von Fahrzeugen der Neuen S-Klasse aus, die erst ab Anfang 1980 ausgeliefert wurden.

## Finanzierungsrechnung 1979 Daimler-Benz AG

(in Mill. DM)



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

**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**  
1.252,4 (i.V. 1.368,3) Mill. DM

**Wechsel**  
201,9 (i.V. 281,3) Mill. DM

**Forderungen an verbundene Unternehmen**  
415,3 (i.V. 314,9) Mill. DM

Das Forderungsengagement ist um 94,9 auf 1.869,6 Mill. DM zurückgegangen. Hierzu beigetragen hat, daß sich die Absatzstruktur 1979 weiter zum Inland und - innerhalb des Auslandsbereichs - von den Nahostländern nach Europa und Nordamerika verlagerte. Der Inlandsanteil an den Waren- und Wechselforderungen ist auf fast 48 (i. V. rd. 43)% gestiegen. Die Zunahme der Forderungen an verbundene Unternehmen betraf im wesentlichen die Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart, deren Aktivitäten sich weiter ausgedehnt haben.

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

**Zahlungsmittel**  
1.025,7 (i.V. 987,4) Mill. DM

**Wertpapiere**  
1.009,8 (i.V. 1.014,5) Mill. DM

Trotz der gestiegenen Investitionen blieb unser Bestand an Zahlungsmitteln und Wertpapieren mit rd. 2 Mrd. DM praktisch unverändert. Er stellt - zusammen mit den unter den Sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Liquiditätsanlagen - eine solide Basis für die Finanzierung künftiger Investitionen dar.

**Eigene Aktien**  
13,6 (i.V. 16,1) Mill. DM

Im Berichtsjahr wurden 47.998 Stammaktien (nom. 2,4 Mill. DM = 0,18% des Grundkapitals) zum Durchschnittskurs von 273,50 DM je Stück zum Zwecke der Ausgabe von Belegschaftsaktien erworben. An die Mitarbeiter haben wir im Berichtsjahr 37.914 Stammaktien (nom. 1,9 Mill. DM = 0,14% des Grundkapitals) zum Vorzugskurs von 156 DM je Stück veräußert.

Die Bewertung der im Bestand befindlichen 111.946 Eigenen Aktien (nom. 5,6 Mill. DM = 0,41 % des Grundkapitals) - von denen 63.948 am Bilanzstichtag des Vorjahres bereits vorhanden waren - erfolgte wie bisher zum durchschnittlichen Vorzugskurs für Mitarbeiter.

**Sonstige Vermögensgegenstände**  
1.452,0 (i.V. 1.122,5) Mill. DM

Der Anstieg um 329,5 Mill. DM entfiel überwiegend auf die Liquiditätsanlagen in Form kurzfristig fälliger verbriefter Forderungen bzw. Schuldtitel; sie machen einen wesentlichen Teil dieser Sammelposition aus. Darüber hinaus sind hier - wie bisher - Erstattungsansprüche aus Vorsteuer, Zinsforderungen, Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen u.a. ausgewiesen.

## PASSIVA

### Grundkapital und Rücklagen

Das Grundkapital beträgt unverändert 1.359,0 Mill. DM.

Die Offenen Rücklagen erhöhten sich um 269,4 auf 1.826,4 Mill. DM. Aus dem Jahresüberschuß haben wir 269,8 Mill. DM in die Allgemeine Rücklage eingestellt. Im Zusammenhang mit der Zahlung der Schlußrate für die Vermögensabgabe wurden rd. 0,5 Mill. DM der Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe entnommen.

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

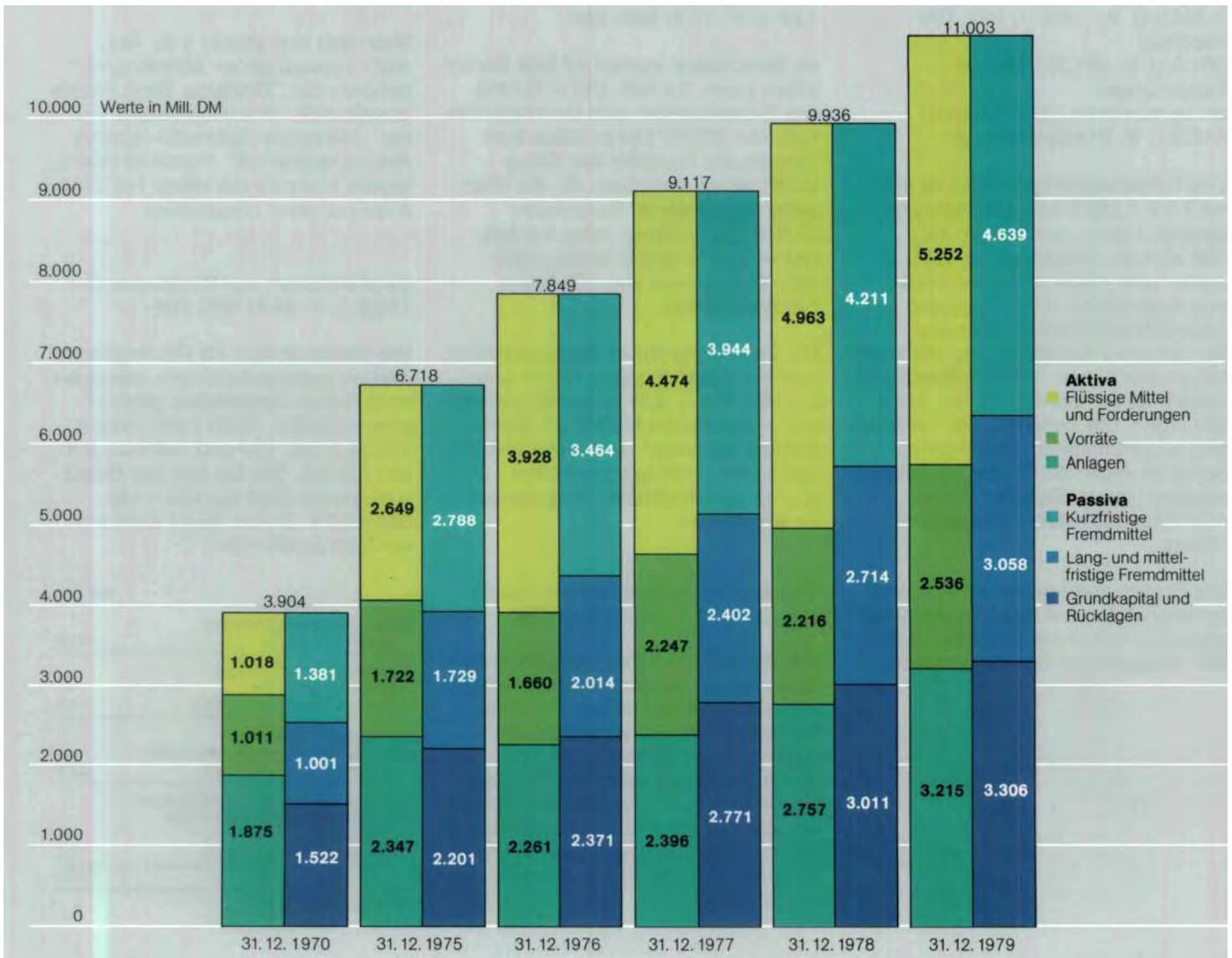
**Sonderposten mit Rücklageanteil**  
120,6 (i.V. 94,6) Mill. DM

Die Sonderposten mit Rücklageanteil werden entsprechend den jeweiligen steuerlichen Vorschriften gebildet bzw. aufgelöst. Nach Zuführungen von 34,0 Mill. DM und Auflösungen von 8,0 Mill. DM hat sich der Bilanzausweis um 26,0 auf 120,6 Mill. DM erhöht. Dieser Stand setzt sich wie folgt zusammen:

|  | Mill. DM |
|--|----------|
| Rücklage für Preissteigerung gemäß § 74 EStDV  | 43,8     |
| Rücklage für Kapitalanlagen in Entwicklungsländern gemäß § 1 Abs. 1 EntwLStG                               | 51,6     |
| Rücklage für Verluste von ausländischen Tochtergesellschaften gemäß § 3 Abs. 1 AusInvG                     | 22,8     |
| Rücklage bei Überführung bestimmter Wirtschaftsgüter in Gesellschaften im Ausland gemäß § 1 Abs. 1 AusInvG | 2,4      |
|  | 120,6    |

# Bilanzstruktur Daimler-Benz AG

| Anteile an der Bilanzsumme (100%)    | 1970<br>in % | 1975<br>in % | 1976<br>in % | 1977<br>in % | 1978<br>in % | 1979<br>in % |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Aktiva</b>                        |              |              |              |              |              |              |
| Flüssige Mittel und Forderungen      | 26,1         | 39,4         | 50,1         | 49,1         | 49,9         | 47,8         |
| Vorräte                              | 25,9         | 25,6         | 21,1         | 24,6         | 22,3         | 23,0         |
| Anlagen                              | 48,0         | 35,0         | 28,8         | 26,3         | 27,8         | 29,2         |
| <b>Passiva</b>                       |              |              |              |              |              |              |
| Kurzfristige Fremdmittel             | 35,4         | 41,5         | 44,1         | 43,3         | 42,4         | 42,2         |
| Lang- und mittelfristige Fremdmittel | 25,6         | 25,7         | 25,7         | 26,3         | 27,3         | 27,8         |
| Grundkapital und Rücklagen           | 39,0         | 32,8         | 30,2         | 30,4         | 30,3         | 30,0         |



Anmerkung: In der Darstellung wurden „Flüssige Mittel und Forderungen“ um die unter den Passiva ausgewiesenen „Pauschalwertberichtigungen zu Forderungen“ gekürzt.

**Pauschalwertberichtigung  
zu Forderungen  
145,9 (i.V. 165,9) Mill. DM**

Diese Pauschalwertberichtigung von unverändert 10% auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Wechselforderungen und geleistete Anzahlungen auf Warenbezüge deckt das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland ab. Infolge der rückläufigen Forderungen ergab sich eine Verminderung der Pauschalwertberichtigung.

**Pensionsrückstellungen  
1.399,0 (i.V. 1.138,5) Mill. DM**

Von dem Anstieg um 260,5 Mill. DM entfällt ein Betrag von 125,0 Mill. DM auf die Rückstellung, mit der die Versorgungsanwartschaften unserer aktiven Belegschaft bei der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH zusätzlich abgesichert werden.

Für die gestiegenen Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Überbrückungsgeld für in Ruhestand tretende Mitarbeiter war eine Zuführung von insgesamt 135,5 Mill. DM erforderlich. Die Rückstellungen sind versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren errechnet.

**Verbindlichkeiten  
gegenüber der Daimler-Benz  
Unterstützungskasse GmbH  
353,8 (i. V. 355,9) Mill. DM**

Die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, die weiterhin den überwiegenden Teil der Altersvorsorge für unsere Mitarbeiter trägt, hat von der Daimler-Benz AG im Rahmen der steuerlichen Möglichkeiten einen Betrag von 150,0 (i.V. 190,0) Mill. DM erhalten. Davon stehen 6,7 (i.V. 71,1) Mill. DM im Zusammenhang mit einer Anhebung von Altbeihilfen.

**Rückstellungen  
für unterlassene Instandhaltung  
81,0 (i.V. 65,4) Mill. DM**

Wegen der hohen Kapazitätsauslastung konnte ein Teil der für 1979 vorgesehenen Instandhaltungen nicht mehr abgewickelt werden. Hierfür wurde eine Rückstellung in Höhe von 81,0 Mill. DM gebildet.

**Andere Rückstellungen  
2.634,1 (i.V. 2.433,5) Mill. DM**

Die Anderen Rückstellungen haben sich um 200,6 Mill. DM erhöht. Sie betreffen - wie bisher - insbesondere unsere weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, Verpflichtungen im Sozialbereich, Verlustrisiken im Auftragsbestand und Risiken aus noch nicht veranlagten Steuern.

**Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit  
von mindestens vier Jahren  
251,5(i. V. 246,6) Mill. DM**

Im Berichtsjahr haben wir Darlehen in Höhe von 23,6 Mill. DM, die fast ausschließlich der Finanzierung von Berlin-Investitionen dienen, aufgenommen. Die planmäßigen Tilgungen betragen 18,7 Mill. DM; sie werden sich auch im Jahre 1980 in dieser Größenordnung bewegen.

**Andere Verbindlichkeiten  
2.707,8 (i.V. 2.441,7) Mill. DM**

Die Erhöhung um insgesamt 266,1 Mill. DM ist überwiegend auf die im Rahmen der Geschäftsausweitung um 174,3 Mill. DM gestiegenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

**Haftungsverhältnisse**

Das Wechselobligo beträgt 64,3 (i.V. 81,0) Mill. DM.

Die Bürgschaften sind mit 145,4 (i.V. 150,2) Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Die Zahlungsgarantie über 90,0 Mill. DM besteht zugunsten der Anleihegläubiger aus der 8%-DM-Anleihe von 1970 der Daimler-Benz Finanz-Holding S. A., Luxemburg.

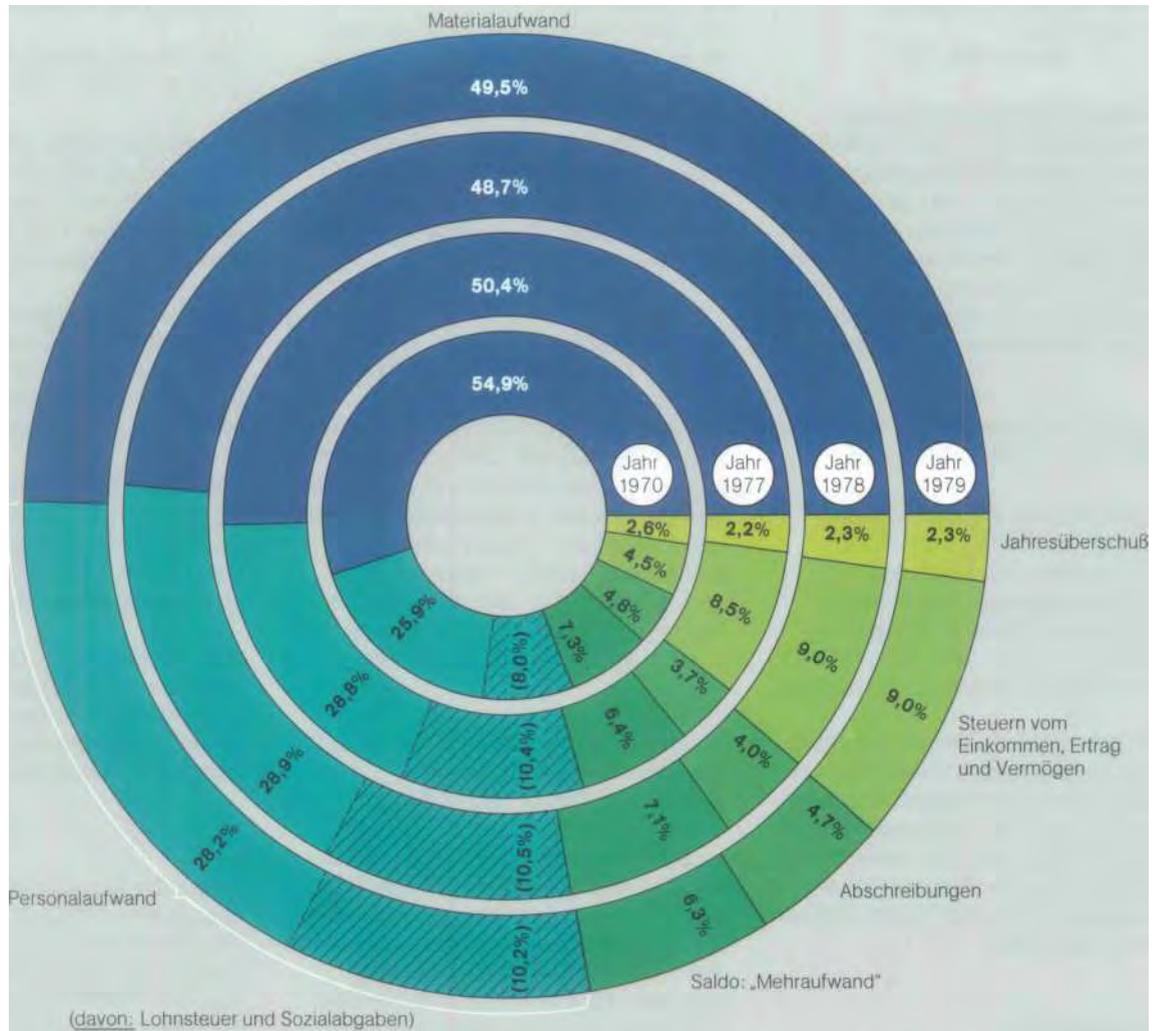
Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG sowie aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 36,3 Mill. DM.

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

\*

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge für den Vorstand 6.762.261 DM. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 2.418.646 DM sowie für den Aufsichtsrat (einschließlich Umsatzsteuer) 1.091.890 DM aufgewendet.

# Aufwandstruktur der Gesamtleistung Daimler-Benz AG



|   | 1970<br>Mill. DM | 1977<br>Mill. DM | 1978<br>Mill. DM | 1979<br>Mill. DM | Veränderung<br>1979 zu 1970<br>in % |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|
| <b>Gesamtleistung</b> (ohne Mehrwertsteuer)                 | <b>9.571</b>     | <b>20.407</b>    | <b>20.645</b>    | <b>23.736</b>    | <b>+148,0</b>                       |
| ■ Materialaufwand   | 5.251            | 10.278           | 10.055           | 11.748           | +123,7                              |
| ■ Personalaufwand   | 2.481            | 5.868            | 5.972            | 6.701            | +170,1                              |
| davon:  |                  |                  |                  |                  |                                     |
| Netto-Lohn- und Gehaltssumme                                | (1.583)          | (3.235)          | (3.374)          | (3.851)          | (+143,3)                            |
| Aufwendungen für Altersvorsorge                             | (133)            | (503)            | (435)            | (439)            | (+230,1)                            |
| ■ Lohnsteuer und Sozialabgaben                              | (765)            | (2.130)          | (2.163)          | (2.411)          | (+215,2)                            |
| ■ Mehraufwand aus den „übrigen Aufwands- und Ertragsposten“ | 700              | 1.318            | 1.465            | 1.482            | +111,7                              |
| ■ Abschreibungen  | 462              | 764              | 827              | 1.122            | +142,9                              |
| ■ EEV-Steuer  | 431              | 1.734            | 1.852            | 2.143            | +397,2                              |
| ■ Jahresüberschuß   | 246              | 445              | 474              | 540              | +119,5                              |
| davon:  |                  |                  |                  |                  |                                     |
| Zuführung zu Rücklagen                                      | (105)            | (217)            | (231)            | (270)            | (+157,1)                            |
| Dividendensumme   | (141)            | (228)            | (243)            | (270)            | (+ 91,5)                            |

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### Gesamtleistung

**23.736,3 (i. V. 20.644,6) Mill. DM**

In der Erhöhung der Gesamtleistung um 15,0% kommt insbesondere die Absatzsteigerung um rd. 24.800 Pkw und rd. 11.600 Nfz zum Ausdruck. Ferner wirkt sich die Zunahme der Bestände an Neufahrzeugen entsprechend aus.

### Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren

**11.747,8 (i.V. 10.054,8) Mill. DM**

Der im Vergleich zur Gesamtleistung etwas überproportionale Anstieg um 16,8% beruhte auf der erheblich gesteigerten Produktion materialintensiver Schwerlastwagen.

### Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

**295,5 (i. V. 207,2) Mill. DM**

**Zinsen und ähnliche Aufwendungen**  
**54,3 (i. V. 50,4) Mill. DM**

Der Zinsmehrertrag hat um 84,4 auf 241,2 Mill. DM zugenommen. Während die Zinserträge aufgrund des allgemein gestiegenen Zinsniveaus und der im Verlauf des Jahres teilweise höheren Liquidität deutlich zunahm, haben sich die Zinsaufwendungen - infolge fest vereinbarter Zinssätze für die im wesentlichen unveränderten langfristigen Verbindlichkeiten - nicht nennenswert verändert.

### Sonstige Erträge

**102,8 (i.V. 61,6) Mill. DM**

Die Zunahme um 41,2 Mill. DM ergab sich hauptsächlich daraus, daß aufgrund der rückläufigen Waren- und Wechselforderungen insbesondere Einzelwertberichtigungen auf risikobehaftete Auslandsforderungen aufzulösen waren. Unter dieser Sammelposition wurden ferner Investitionszulagen, Verwaltungskostenumlagen u.ä. ausgewiesen.

### Ertragsüberschuß

**aus dem Beteiligungsbereich**  
**30,9 (i. V. 37,3) Mill. DM**

Der Rückgang des Ertragsüberschusses um 6,4 Mill. DM beruht vor allem auf der im Vergleich zum Vorjahr höheren Übernahme von Verlusten der Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart, und dem Dividendenausfall bei unserer iranischen Beteiligungsgesellschaft (IDEM):

|   | 1979<br>Mill. DM | 1978<br>Mill. DM |
|---|------------------|------------------|
| <b>Erträge aus Gewinnabführung</b>                  |                  |                  |
| Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München   | 6,5              | 6,6              |
| Hanomag-Henschel GmbH, Hannover                     | 0,5              | 0,5              |
| Daimler-Benz Project Consult GmbH, Stuttgart        | 0,5              | 0,4              |
| Übrige  | 0,2              | -                |
|   | + 7,7            | + 7,5            |
| <b>Aufwendungen aus Verlustübernahme</b>            |                  |                  |
| Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart            | 3,3              | 0,9              |
| Übrige  | 0,5              | 0,1              |
|   | - 3,8            | - 1,0            |
| <b>Erträge aus Beteiligungen</b>                    |                  |                  |
| Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo | 12,7             | 14,0             |
| Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.        | 3,9              | 3,9              |
| FAP FAMOS, Beograd                                  | 2,2              | 3,3              |
| Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart        | 2,0              | 2,0              |
| IDEM, Tabriz  | -                | 2,5              |
| Übrige  | 6,2              | 5,1              |
|   | + 27,0           | + 30,8           |
| <b>Überschuß</b>                                    | <b>+ 30,9</b>    | <b>+ 37,3</b>    |

### Personalaufwand

**6.701,0 (i.V. 5.972,2) Mill. DM**

Der Personalaufwand (Löhne und Gehälter, Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung) ist infolge der guten Auslastung der Kapazitäten im Vergleich zur Gesamtleistung (+15,0%) unterproportional um 12,2% gestiegen. Die Erhöhung um insgesamt 728,8 Mill. DM resultiert aus der Zunahme der Belegschaft sowie der Tarifverdienste, des Weihnachtsgeldes und der Sondervergütung. Weitere Erläuterungen sind im Kapitel „Personal- und Sozialwesen“ (siehe Seite 54 ff.) enthalten.

### Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

**51,5 (i. V. 65,8) Mill. DM**

Hiervon entfiel jeweils mehr als ein Drittel auf die Abzinsung der Forderungen und auf die Abwertung der Wertpapiere bzw. Eigenen Aktien.

### Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen (nach Weiterbelastungen an Organgesellschaften)

**2.130,1 (i.V. 1.840,0) Mill. DM**

Der Anstieg des Steueraufwands um 15,8% liegt im Rahmen der Zuwachsrates der Gesamtleistung und des Jahresüberschusses. Bei der Beurteilung des Steueraufwands ist wie in den Vorjahren zu berücksichtigen, daß die notwendigen Vorsorgemaßnahmen steuerrechtlich nur teilweise anerkannt werden. Für frühere Jahre wurden Steuerzahlungen in Höhe von 167,8 Mill. DM zu Lasten Andere Rückstellungen geleistet.

### Sonstige Aufwendungen

**1.843,9 (i.V. 1.658,5) Mill. DM**

Unter dieser Sammelposition, die sich um 185,4 Mill. DM erhöht hat, wurden wie bisher vor allem ausgewiesen: Verwaltungs- und Vertriebskosten einschl. Vertreterprovisionen, die wegen der Absatzverlagerung zum Inland stärker gestiegen sind, Miet- und Pacht aufwendungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen, soweit ihr Ausweis unter dieser Position zu erfolgen hat.

### Jahresüberschuß

**539,7 (i. V. 473,9) Mill. DM**

Der Jahresüberschuß stieg um 13,9% auf 539,7 Mill. DM. Die Umsatzrendite beträgt unverändert 2,3%.

# Vorschlag über die Gewinnverwendung

Der vom Vorstand aufgestellte, vom Aufsichtsrat gebilligte und damit festgestellte Jahresabschluß zum 31. Dezember 1979 weist einen Bilanzgewinn von DM 270.321.890— aus.

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

|                   |   |    |               |
|-------------------|---|----|---------------|
| 3 $\frac{1}{3}$ % | Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,— | DM | 64.050,—      |
| DM 10,—           | Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—        | DM | 270.257.840,— |
|                   | <b>Bilanzgewinn</b>   | DM | 270.321.890,— |

Stuttgart-Untertürkheim, den 28. März 1980

*Prütz*                      *Thurmann*                      *Moser*

*Wiegand*                      *Ernst*

*Leute*                      *Müller*

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

über das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1979

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, die mittel- und langfristige Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik sowie Fragen der Führungsstruktur. 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 1979 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

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

Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß gebilligt, der damit festgestellt worden ist, und schließen uns dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Am 5. Oktober 1979 verstarb Herr Otto Jacob, Mitglied des Vorstands von 1948 bis 1974. Herr Jacob leitete in über 25 Jahren mit Tatkraft und Können das Ressort Materialwirtschaft; er hatte mit dieser hervorragenden Leistung großen Anteil an der Entwicklung des Unternehmens.

Nach 21 jähriger Zugehörigkeit zum Vorstand der Daimler-Benz AG, davon 14 Jahre an der Spitze des Unternehmens, ist Herr Prof. Dr. jur. Joachim Zahn am 31. Dezember 1979 in den Ruhestand getreten. Professor Zahn hat in diesen Jahren seine ganze Kraft unserem Unternehmen gewidmet. Mit hohem Verantwortungsgefühl, großer Klugheit, Mut und Durchsetzungskraft hat er der Entwicklung der Daimler-Benz AG in den vergangenen zwei Jahrzehnten entscheidende Impulse gegeben und zusammen mit seinen Vorstandskollegen eine Unternehmenspolitik verwirklicht, der reicher Erfolg beschieden war. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Prof. Zahn auch hier besonderen Dank und Anerkennung aus.

Herr Heinz Schmidt ist nach 18jähriger Zugehörigkeit zum Hause Daimler-Benz, davon 13 Jahre als Vorstandsmitglied für Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftspolitik, zum Jahresende in den Ruhestand getreten. Er hat in diesen Jahren die Darstellung des Unternehmens in der Öffentlichkeit maßgeblich mitgeprägt und mit großem Geschick das Ansehen unserer Gesellschaft gefördert. Hierfür danken wir ihm auch an dieser Stelle.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1980 wurde Herr Dr. jur. Gerhard Prinz zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt.

Herr Walter Ulsamer wurde mit Wirkung vom 1. November 1979 zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt; er hat den Aufgabenbereich „Materialwirtschaft“ übernommen.

Am 7. August 1979 ist Herr Manfred Leiss aus dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG ausgeschieden, dem er als Vertreter der Arbeitnehmer seit dem 21. Juni 1978 angehört hatte. Für die bewährte Zusammenarbeit sprechen wir ihm unseren Dank aus. An seine Stelle wurde Herr Bernhard Wurl, Hofheim/Taunus, stellvertretender Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall, neu in den Aufsichtsrat bestellt.

Stuttgart-Untertürkheim, im April 1980

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender



|  |                                      |               | Stand am<br>31.12.1979<br>DM | PASSIVA<br>Stand am<br>31.12.1978<br>TDM |
|--|--------------------------------------|---------------|------------------------------|--|
| <b>Grundkapital</b>  |                                      |               |                              |  |
| Stammaktien  | 27.140.680 Stimmen                   |               | 1.357.034.000                | 1.357.034                                |
| Vorzugsaktien  | 38.430 Stimmen                       |               | 1.921.500                    | 1.922                                    |
| in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung  | 1.152.900 Stimmen                    |               |                              |  |
|  |                                      |               | <b>1.358.955.500</b>         | <b>1.358.956</b>                         |
| <b>Offene Rücklagen</b>  |                                      |               |                              |  |
| Gesetzliche Rücklage   |                                      |               | 136.142.067                  | 136.142                                  |
| Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe  |                                      |               |                              |  |
| Vortrag  |                                      | 460.000       |                              |  |
| Entnahme   |                                      | 460.000       | –                            | 460                                      |
| Rücklage für den Ausbau der Niederlassungen  |                                      |               | 20.000.000                   | 20.000                                   |
| Rücklage für Werkserneuerung, Rationalisierung und Werkzeugausstattung   |                                      |               | 59.400.000                   | 59.400                                   |
| Allgemeine Rücklage  |                                      |               |                              |  |
| Vortrag  |                                      | 1.340.993.355 |                              |  |
| Einstellung aus dem Jahresüberschuß  |                                      | 269.841.510   | 1.610.834.865                | 1.340.993                                |
|  |                                      |               | <b>1.826.376.932</b>         | <b>1.556.995</b>                         |
|  |                                      |               | <b>120.616.389</b>           | <b>94.645</b>                            |
| <b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>   |                                      |               |                              |  |
| Rücklagen gemäß §§ 1 und 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz,<br>§ 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung |                                      |               |                              |  |
| <b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>   |                                      |               | <b>145.940.000</b>           | <b>165.881</b>                           |
| <b>Rückstellungen</b>  |                                      |               |                              |  |
| Pensionsrückstellungen   |                                      |               | 1.399.041.581                | 1.138.511                                |
| Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung   |                                      |               | 81.000.000                   | 65.420                                   |
| Andere Rückstellungen  |                                      |               | 2.634.049.300                | 2.433.512                                |
|  |                                      |               | <b>4.114.090.881</b>         | <b>3.637.443</b>                         |
| <b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>   |                                      |               |                              |  |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten   |                                      |               | 241.779.606                  | 234.964                                  |
| davon durch Grundpfandrechte gesichert   | DM 141.779.606 (i.V. DM 134.963.662) |               |                              |  |
| Sonstige Verbindlichkeiten   |                                      |               | 9.765.277                    | 11.671                                   |
| davon durch Grundpfandrechte gesichert   | DM 8.345.955 (i.V. DM 10.574.998)    |               |                              |  |
| Vor Ablauf von vier Jahren fällig  | DM 80.516.465 (i.V. DM 75.900.614)   |               |                              |  |
|  |                                      |               | <b>251.544.883</b>           | <b>246.635</b>                           |
| <b>Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart</b>  |                                      |               | <b>353.747.361</b>           | <b>355.849</b>                           |
| <b>Andere Verbindlichkeiten</b>  |                                      |               |                              |  |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen   |                                      |               | 1.233.806.818                | 1.059.496                                |
| Wechselverbindlichkeiten   |                                      |               | 2.361.000                    | 4.604                                    |
| Erhaltene Anzahlungen  |                                      |               | 76.965.652                   | 89.443                                   |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen  |                                      |               | 81.745.403                   | 86.431                                   |
| Sonstige Verbindlichkeiten   |                                      |               | 1.312.877.991                | 1.201.767                                |
|  |                                      |               | <b>2.707.756.864</b>         | <b>2.441.741</b>                         |
| <b>Bilanzgewinn</b>  |                                      |               | <b>270.321.890</b>           | <b>243.303</b>                           |
|  | 1979                                 | 1978          |                              |  |
|  | DM                                   | DM            |                              |  |
| Wechselobligo  | 64.252.712                           | 81.023.611    |                              |  |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen  | ( 36.447.408)                        | ( 43.420.663) |                              |  |
| Bürgschaften   | 145.358.733                          | 150.165.069   |                              |  |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen  | (–)                                  | ( 8.184.000)  |                              |  |
| Zahlungs-garantie für DM-Anleihe der Daimler-Benz<br>Finanz-Holding S.A., Luxemburg  | 90.000.000                           | 104.475.000   |                              |  |
| Vermögensabgabe nach dem Lastenausgleichsgesetz:   |                                      |               |                              |  |
| Gegenwartswert   | –                                    | 460.000       |                              |  |
| Vierteljahresbetrag  | –                                    | 462.499       |                              |  |
|  |                                      |               | <b>11.149.350.700</b>        | <b>10.101.448</b>                        |

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1979 der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

|   | 1979                               |                       | 1978              |                   |
|---|------------------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
|   | DM                                 | DM                    | TDM               | TDM               |
| Umsatzerlöse (brutto)   | 25.055.597.314                     |                       | 21.952.752        |                   |
| Umsatzsteuer  | 1.601.664.438                      |                       | 1.368.267         |                   |
| <b>Umsatzerlöse (netto)</b>   | <b>23.453.932.876</b>              |                       | <b>20.584.485</b> |                   |
| Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen   | 186.644.556                        | 23.640.577.432        | 10.545            | 20.595.030        |
| Andere aktivierte Eigenleistungen   |                                    | 95.695.890            |                   | 49.594            |
| <b>Gesamtleistung</b>   |                                    | <b>23.736.273.322</b> |                   | <b>20.644.624</b> |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren   |                                    | 11.747.800.296        |                   | 10.054.830        |
| <b>Rohertrag</b>  |                                    | <b>11.988.473.026</b> |                   | <b>10.589.794</b> |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen   | 7.701.073                          |                       | 7.481             |                   |
| Erträge aus Beteiligungen   | 27.045.773                         |                       | 30.831            |                   |
| Erträge aus den anderen Finanzanlagen   | 6.389.002                          |                       | 6.156             |                   |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge  | 295.461.187                        |                       | 207.184           |                   |
| Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens   | 18.271.548                         |                       | 13.228            |                   |
| Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen  | 19.941.000                         |                       | -                 |                   |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen  | 54.768.362                         |                       | 16.884            |                   |
| Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil   | 7.968.671                          |                       | 31.629            |                   |
| Sonstige Erträge  | 102.754.203                        |                       | 61.551            |                   |
| davon außerordentliche  | DM 22.019.029 (i.V. DM 20.572.099) | 540.300.819           |                   | 374.944           |
|   |                                    | 12.528.773.845        |                   | 10.964.738        |
| Löhne und Gehälter  | 5.476.655.631                      |                       | 4.837.173         |                   |
| Soziale Abgaben   | 785.752.607                        |                       | 700.030           |                   |
| Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung   | 438.576.646                        |                       | 434.976           |                   |
| Abschreibungen auf Sachanlagen  | 1.094.316.746                      |                       | 803.914           |                   |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen  | 27.202.573                         |                       | 7.325             |                   |
| Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen | 51.488.223                         |                       | 65.786            |                   |
| Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens  | 4.147.430                          |                       | 7.721             |                   |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen  | 54.326.256                         |                       | 50.353            |                   |
| Steuern   |                                    |                       |                   |                   |
| a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen   | DM 2.310.947.707                   |                       |                   |                   |
| davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden  | DM 167.804.156                     |                       |                   |                   |
|   | DM 2.143.143.551                   |                       |                   |                   |
| davon an Organgesellschaften weiterbelastet   | DM 13.057.529                      | 2.130.086.022         | 1.840.031         |                   |
| b) sonstige   | 44.463.644                         |                       | 41.588            |                   |
| Lastenausgleichs-Vermögensabgabe  | 462.499                            |                       | 1.850             |                   |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme   | 3.761.539                          |                       | 1.048             |                   |
| Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil  | 33.940.477                         |                       | 40.501            |                   |
| Sonstige Aufwendungen   | 1.843.890.152                      | 11.989.070.445        | 1.658.509         | 10.490.805        |
| <b>Jahresüberschuß</b>  |                                    | <b>539.703.400</b>    |                   | <b>473.933</b>    |
| Entnahme aus der Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe  |                                    | 460.000               |                   | 1.790             |
|   |                                    | 540.163.400           |                   | 475.723           |
| Einstellung aus dem Jahresüberschuß in freie Rücklagen  |                                    |                       |                   |                   |
| Allgemeine Rücklage   |                                    | 269.841.510           |                   | 232.420           |
| <b>Bilanzgewinn</b>   |                                    | <b>270.321.890</b>    |                   | <b>243.303</b>    |

Im Geschäftsjahr 1979 betragen die Pensionszahlungen und die Zahlungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH für laufende Leistungen DM 119.399.143. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden voraussichtlich 108,116,126,136, 148 % dieses Betrags gezahlt. Im Geschäftsjahr 1979 erfolgte außerdem eine weitere Zuwendung an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH von 52,8 Mill. DM.

Stuttgart-Untertürkheim, den 28. März 1980

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**  
Der Vorstand

Prinz      Breitschwerdt      Hoppe  
            Niefer              Osswald  
            Reuter             Ulsamer

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

Frankfurt (Main), den 17. April 1980

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Goerdeler                      Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer                  Wirtschaftsprüfer

# KONZERN-GESCHÄFTSBERICHT

# Erläuterungen zum Konzernabschluss

## KONSOLIDIERUNGS- KREIS

Der Konzernabschluss umfaßt sowohl die inländischen als auch die ausländischen Konzernunternehmen, an denen die Daimler-Benz AG<sup>1)</sup> direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist. Einschließlich der DBAG sind 19 inländische und 46 ausländische Konzernunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen.

### Inländische Gesellschaften

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart  
 Maschinenfabrik Esslingen Aktiengesellschaft, Esslingen a.N.<sup>2)</sup>  
 Wohnungsbau GmbH Weinstraße Mettingen, Esslingen a.N.  
 Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart<sup>2)</sup>  
 Daimler-Benz Project Consult GmbH, Stuttgart  
 Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart  
 Industrie- und Handelsbeteiligungen GmbH, Stuttgart  
 Porcher & Meffert GmbH, Stuttgart  
 Württembergische Baumwoll-Spinnerei und -Weberei bei Esslingen am Neckar Aktiengesellschaft, Esslingen a.N.<sup>2)</sup>  
 Hanomag-Henschel GmbH, Hannover  
 Maschinen- und Werkzeugbau Zuffenhausen Aktiengesellschaft, Stuttgart  
 Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal  
 Industriehandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH, Frankfurt (Main)  
 Chemie- und Textilgesellschaft mbH Friedrichshafen, Friedrichshafen  
 Rohtex Aktiengesellschaft für Textilrohstoffe, Stuttgart  
 Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft Hamburg mbH, Sitz Stuttgart  
 Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft Bremen mbH, Sitz Stuttgart  
 Reparaturwerk Böblingen GmbH, Böblingen  
 Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart<sup>2)</sup>

### Ausländische Gesellschaften

Mercedes-Benz do Brasil S.A., Sao Bernardo do Campo/Brasilien  
 Sociedade Tecnica de Fundicoes Gerais S.A., São Paulo/Brasilien  
 Euclid Inc., Cleveland/USA  
 Euclid Canada Ltd., Guelph/Kanada  
 Euclid International Sales Corporation, Cleveland/USA  
 Euclid Australia Pty. Ltd., Brisbane/Australien  
 Euclid Parts Sales Company, Cleveland/USA  
 Euclid Belgium S.A., Brüssel/Belgien  
 Euclid (South Africa) (Proprietary) Limited, Johannesburg/Südafrika  
 Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien  
 Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados, Buenos Aires/Argentinien  
 INVAL S.R.L., Buenos Aires/Argentinien  
 Daimler-Benz Holding AG, Zürich/Schweiz  
 Daimler-Benz Finanz AG, Zürich/Schweiz  
 Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg/Luxemburg  
 Brasfinanz AG, Zürich/Schweiz  
 Merfina S.p.A., Rom/Italien  
 Handelsgesellschaft für Daimler-Benz Erzeugnisse AG, Zürich/Schweiz  
 Société Immobilière du 83 Boulevard Gambetta à Nice, Rocquencourt/Frankreich<sup>3)</sup>  
 Sofidel S.A., Rocquencourt/Frankreich  
 Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt/Frankreich  
 Sorevit-Metz S.A., Metz/Frankreich<sup>3)</sup>  
 Société Immobilière Grande Armée Brunei S.A., Rocquencourt/Frankreich  
 Omnium Lyonnais de Véhicules Industriels S.A., St. Genis-Laval/Frankreich  
 Fectig Diesel S.A., Fenouillet/Frankreich  
 Longchamp Rond-Point S.A., Paris/Frankreich  
 Genève de Pressensé S.C.I., St. Denis/Frankreich  
 La Fontaine aux Bretons S.C.I., La Courneuve/Frankreich  
 Sorevit-Bourges S.A., Bourges/Frankreich<sup>3)</sup>  
 Comptoir de Véhicules Industriels S.A., St. Georges de Reneins/Frankreich<sup>3)</sup>  
 L'Etang du Parc de Rocquencourt S.C.I., Rocquencourt/Frankreich  
 Le Val du Parc de Rocquencourt S.C.I., Rocquencourt/Frankreich  
 Les Hauts du Parc de Rocquencourt S.C.I., Rocquencourt/Frankreich  
 La Commanderie S.C.I., Bourges/Frankreich<sup>3)</sup>  
 Rafic S.A., Rocquencourt/Frankreich  
 Mercedes-Benz of North America Inc., Montvale/USA  
 Mercedes-Benz Service Corporation, Wilmington/USA  
 Daimler-Benz of North America Inc., New York/USA  
 Mercedes-Benz of Canada Ltd., Toronto/Kanada  
 Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/Großbritannien  
 Woking Motors Ltd., Brentford/Großbritannien  
 Charles Sidney Ltd., Bradford/Großbritannien  
 Mercedes-Benz Commercial G.B. Ltd., Hayes/Großbritannien  
 Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien  
 Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien  
 Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom/Italien

<sup>1)</sup> Im folgenden DBAG genannt

<sup>2)</sup> Umfirmierungen 1979

<sup>3)</sup> Zugänge im Konsolidierungskreis 1979

Einige ausländische Gesellschaften ohne Geschäftsbetrieb bzw. mit geringem Geschäftsvolumen wurden nicht konsolidiert. Die Träger von Versorgungseinrichtungen, die ebenfalls verbundene Unternehmen sind, haben wir wie in den Vorjahren nicht erfaßt, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind. Es handelt sich um folgende Versorgungseinrichtungen im Inland:

Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart

Holzindustrie Bruchsal Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal

Brühler Unterstützungsgesellschaft mbH der Württembergische Baumwoll-Spinnerei und -Weberei bei Esslingen a. N., Esslingen a. N.

Bei den nicht einbezogenen Gesellschaften waren im Berichtsjahr keine Vorgänge zu verzeichnen, die erheblichen Einfluß auf die Lage des Konzerns hatten.

## KONSOLIDIERUNGS-GRUNDSÄTZE

Die inländischen Abschlüsse wurden nach aktienrechtlichen Vorschriften erstellt und vom Abschlußprüfer testiert. Die ausländischen Einzelabschlüsse, die nach den jeweiligen nationalen Vorschriften aufgestellt und geprüft sind, haben wir entsprechend dem deutschen Aktiengesetz gegliedert und konzerneinheitlich bewertet.

Die Umrechnung von Landeswährung in Deutsche Mark erfolgte für das Anlagevermögen mit den jeweiligen Kursen der Zugangszeitpunkte (historische Kurse), für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit den Kursen am Bilanzstichtag; das Eigenkapital errechnete sich als Restgröße. Die Aufwendungen und Erträge wurden mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Ausgenommen davon sind die Abschreibungen sowie die Buchgewinne und -Verluste aus Anlageabgängen; sie ergaben sich auf der Grundlage des zu historischen Kursen geführten Anlagevermögens.

In der Bilanz errechnet sich als Folge der Abwertung einzelner Landeswährungen gegenüber der D-Mark eine Minderung des Eigenkapitals im Vergleich zum Vorjahr dann, wenn das Eigenkapital höher ist als das mit historischen Kursen in D-Mark umgerechnete Anlagevermögen. Da bei der überwiegenden Zahl der ausländischen Konzerngesellschaften auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanziert sind, ergab sich insgesamt eine Umrechnungsdifferenz, die wir in der Gu.V-Rechnung ergebnismindernd ausweisen. Damit werden inflationsbedingte Scheingewinne ausgeglichen, die sich vor allem in dem hohen Zinsmehrertrag bei unseren südamerikanischen Gesellschaften, insbesondere bei der Mercedes-Benz do Brasil, zeigen. Die Differenz aus der Umrechnung der einzelnen Positionen der Gu.V-Rechnung zum Jahresdurchschnittskurs einerseits und der einzelnen Bilanzpositionen zum Bilanzstichtagskurs andererseits wurde ebenfalls ergebniswirksam behandelt.

Die ausländischen Konzerngesellschaften haben insgesamt - trotz der genannten Umrechnungsdifferenz - ihr Eigenkapital erhalten; sie weisen für das Geschäftsjahr 1979 einen Jahresüberschuß von 131,2 (i.V. 153,7) Mill. DM aus. Der Rückgang um 22,5 Mill. DM ist im wesentlichen auf die außergewöhnliche Abwertung des brasilianischen Cruzeiros im Dezember 1979 um rd. 30% zurückzuführen.

Die Kapitalkonsolidierung haben wir nach dem Verfahren der Erstkonsolidierung durchgeführt. Hierbei wurden die zum Zeitpunkt der erstmaligen Konsolidierung aktivierten Beteiligungsbuchwerte der Obergesellschaft mit den anteiligen Beträgen des Eigenkapitals der Konzernunternehmen aufgerechnet und eine Differenz als „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ ausgewiesen.

Die in der Folgezeit von den Konzerngesellschaften gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne zum 31. Dezember 1979 - soweit sie nicht konzernfremde Dritte betrafen -

haben wir in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt. Dadurch entspricht der Bilanzgewinn des Konzerns mit 270,3 Mill. DM dem Bilanzgewinn der DBAG für 1979.

Im Konzernabschluß haben wir die Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen Konzernunternehmen aufgerechnet. Konzerninterne Umsätze wurden mit den entsprechenden Aufwandsarten und interne Aufwendungen mit internen Erträgen verrechnet. Zwischengewinne im Anlage- und Vorratsvermögen wurden eliminiert.

## KONZERNBILANZ

Auf der Aktivseite erhöhten sich das Anlagevermögen um 548,5 auf 3.846,4 Mill. DM und das Umlaufvermögen um 707,1 auf 10.270,1 Mill. DM. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg auf 27,3 (i.V. 25,6)%.

Das Eigenkapital<sup>1)</sup> im Konzern beträgt 4.680,6 Mill. DM; aus dem Jahresüberschuß wurden den Rücklagen 367,7 Mill. DM zugeführt. Das Fremdkapital stieg um 869,6 auf 9.227,3 Mill. DM. Das Verhältnis Eigenkapital zu Fremdkapital mit etwa ein Drittel zu zwei Drittel blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Anlagendeckung durch das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund des hohen Investitionsvolumens erwartungsgemäß vermindert; sie beträgt für den Konzern 121,7 (i.V. 129,7)%. Da die DBAG den Konzerngesellschaften den weitaus überwiegenden Teil ihrer Gewinne zur Stärkung der Eigenkapitalbasis beläßt, errechnet sich für die Konzernbilanz eine günstigere Anlagendeckung als für die Bilanz der DBAG.

Im folgenden werden die wesentlichen Posten des Konzernabschlusses und ihre Veränderungen gegenüber dem Vorjahr erläutert; von den Bilanzwerten des Konzernabschlusses entfällt jeweils ein Anteil von etwa drei Viertel auf DBAG (siehe hierzu auch den „Vergleich der Bilanzen zum 31. Dezember 1979“, Seite 76).

<sup>1)</sup> Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz, Sonderposten mit Rücklageanteil

# Vergleich der Bilanzen zum 31. Dezember 1979

(in zusammengefaßter Form)

|  | Konzern-<br>bilanz | Bilanz der<br>Daimler-<br>Benz AG | Daimler-<br>Benz AG<br>in % der<br>Konzern-<br>bilanz |
|--|--------------------|-----------------------------------|---|
| AKTIVA   | Mill. DM           | Mill. DM                          |   |
| <b>Anlagevermögen</b>  | <b>3.846,4</b>     | <b>3.215,5</b>                    | <b>84</b>   |
| Sachanlagen  | 3.556,2            | 2.657,2                           |   |
| Beteiligungen  | 122,1              | 461,9                             |   |
| Sonstige Finanzanlagen   | 168,1              | 96,4                              |   |
| <b>Umlaufvermögen</b>  | <b>10.270,1</b>    | <b>7.933,9</b>                    | <b>77</b>   |
| Vorräte  | 3.452,9            | 2.535,6                           |   |
| Forderungen  | 1.950,3            | 1.869,7                           |   |
| Zahlungsmittel und Wertpapiere   | 3.052,9            | 2.035,5                           |   |
| Übrige Aktivposten   | 1.814,0            | 1.493,1                           |   |
| <b>Bilanzsumme</b>   | <b>14.116,5</b>    | <b>11.149,4</b>                   | <b>79</b>   |
| <b>PASSIVA</b>   |                    |                                   |   |
| <b>Grundkapital, Rücklagen, Ausgleichs- und Sonderposten</b>                               | <b>4.680,6</b>     | <b>3.306,0</b>                    | <b>71</b>   |
| Grundkapital (DBAG)  | 1.359,0            | 1.359,0                           |   |
| Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag / Offene Rücklagen (DBAG)                            | 3.102,2            | 1.826,4                           |   |
| Kapitalrücklagen, Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung,<br>Anteile in Fremdbesitz | 42,8               | —                                 |   |
| Sonderposten mit Rücklageanteil  | 176,6              | 120,6                             |   |
| <b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>   | <b>208,6</b>       | <b>145,9</b>                      | <b>70</b>   |
| <b>Fremdkapital</b>  | <b>9.227,3</b>     | <b>7.697,5</b>                    | <b>83</b>   |
| Rückstellungen   | 4.540,9            | 4.114,1                           |   |
| Langfristige Verbindlichkeiten   | 418,7              | 251,5                             |   |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen                                    | 424,0              | 353,8                             |   |
| Andere Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzung   | 3.573,4            | 2.707,8                           |   |
| Konzerngewinn/Bilanzgewinn   | 270,3              | 270,3                             |   |
| <b>Bilanzsumme</b>   | <b>14.116,5</b>    | <b>11.149,4</b>                   | <b>79</b>   |

## AKTIVA

### Sachanlagen

**3.556,2 (i. V. 3.022,5) Mill. DM**

Den Zugängen von 1.905,1 Mill. DM stehen Abgänge von 58,1 Mill. DM und Abschreibungen von 1.313,3 Mill. DM gegenüber. Die Zugänge entfielen im wesentlichen auf die DBAG (81,9%), auf die Mercedes-Leasing-GmbH (7,8%) wegen Ausweitung des Geschäftsvolumens und auf die Mercedes-Benz do Brasil S.A. (4,5%). Der überwiegende Teil der Abschreibungen wurde bei der DBAG (1.094,3 Mill. DM) und bei der Mercedes-Benz do Brasil (99,9 Mill. DM) vorgenommen.

### Beteiligungen

**122,1 (i. V. 126,0) Mill. DM**

Hierunter werden die Anteile an Gesellschaften, die nicht in den Konzernabschluß einbezogen werden, ausgewiesen. Hauptsächlich handelt es sich dabei um die Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München, die Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz, und die Merfag AG, Zürich.

### Vorräte

**3.452,9 (i. V. 3.094,4) Mill. DM**

Sie sind gegenüber dem Vorjahr um 358,5 Mill. DM gestiegen, davon allein bei DBAG um 319,5 Mill. DM. Von dem Bilanzwert betrafen 73,4% die DBAG, 14,7% die Vertriebsgesellschaften und 11,4% unsere Produktionsgesellschaften in Süd- und Nordamerika.

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

**1.748,3 (i.V. 1.859,6) Mill. DM**

### Wechsel

**189,2 (i.V. 182,7) Mill. DM**

### Forderungen

**an verbundene Unternehmen**

**12,8 (i.V. 7,7) Mill. DM**

Der Rückgang um insgesamt 99,7 Mill. DM betraf vor allem die DBAG. Wechsel von verbundenen Unternehmen in Höhe von 204,8 (i. V. 296,4) Mill. DM und Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen mit 734,2 (i. V. 665,6) Mill. DM wurden eliminiert.

### Zahlungsmittel

**1.812,5 (i.V. 1.862,6) Mill. DM**

### Wertpapiere

**1.240,4 (i.V. 1.156,4) Mill. DM**

Diese Positionen von zusammen rd. 3 Mrd. DM sind gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert; auf ausländische Konzerngesellschaften entfiel etwa ein Drittel.

### Sonstige Vermögensgegenstände

**1.726,6 (i.V. 1.332,0) Mill. DM**

Die Erhöhung um 394,6 Mill. DM resultierte überwiegend aus der Zunahme bei der DBAG um 329,5 Mill. DM. Hierunter sind - wie bereits im Vorjahr - zu einem wesentlichen Teil Liquiditätsanlagen in Form kurzfristig fälliger verbriefter Forderungen bzw. Schuldtitel enthalten.

## PASSIVA

### Grundkapital und Rücklagen

In der Konzernbilanz wird als Nennkapital das Grundkapital der DBAG von unverändert 1.359,0 Mill. DM ausgewiesen.

Die Offenen Rücklagen von 3.135,0 (i.V. 2.759,7) Mill. DM enthalten die „Kapitalrücklagen“, den „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ und die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“.

Die Kapitalrücklagen umfassen das Agio aus der Verwertung junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung 1977 der DBAG.

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung in Höhe von 30,4 (i. V. 22,0) Mill. DM ergab sich als Saldo von aktiven - von 60,5 (i. V. 67,8) Mill. DM - und passiven - von 90,9 (i. V. 89,8) Mill. DM - Unterschiedsbeträgen. Bei den aktiven Unterschiedsbeträgen lagen die Anschaffungskosten über dem bilanziellen Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs. Die passiven Unterschiedsbeträge entstanden beim Erwerb unserer südamerikanischen Tochtergesellschaften in den 50er Jahren, bei denen Teilbeträge der vereinbarten Kaufpreise in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet wurden.

Der Verminderung der aktiven Unterschiedsbeträge - und damit verbunden die Erhöhung des in der Bilanz ausgewiesenen passiven „Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung“ - ist im wesentlichen auf eine teilweise Abschreibung einer Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil zurückzuführen.

Die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag setzen sich zusammen aus den „Offenen Rücklagen“ der DBAG (ohne die gesondert auszuweisende Kapitalrücklage aus Agio) und den nach dem Erwerbsstichtag erwirtschafteten Konzernanteilen an den Rücklagen und den Bilanzgewinnen der Konzernunternehmen. Außerdem wurden hier die ergebniswirksamen Eliminierungsmaßnahmen berücksichtigt.

**Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz**  
**10,0 (i.V. 9,9) Mill. DM**

Der gegenüber dem Vorjahr nahezu unveränderte Ausgleichsposten umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie am Bilanzgewinn bzw. Bilanzverlust von Konzernunternehmen.

**Sonderposten mit Rücklageanteil**  
**176,6 (i.V. 147,0) Mill. DM**

Sie sind mit 120,6 (i. V. 94,6) Mill. DM überwiegend bei der DBAG bilanziert; außerdem ist u.a. eine Preissteigerungsrücklage bei der Mercedes-Benz France S.A. mit 50,3 (i. V. 49,0) Mill. DM einbezogen.

**Pauschalwertberichtigung zu Forderungen**  
**208,6 (i. V. 227,6) Mill. DM**

Der Rückgang um 19,0 Mill. DM resultiert aus dem geringeren Forderungsstand Ende 1979. Mit der Wertberichtigung von 10% auf das Forderungsengagement wird konzernweit das allgemeine Kreditrisiko berücksichtigt.

**Rückstellungen**  
**4.540,9 (i. V. 4.057,7) Mill. DM**

Gegenüber dem Vorjahr haben sie um 483,2 Mill. DM zugenommen. Der verhältnismäßig hohe Anteil der DBAG von 90,6% ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Garantieverpflichtungen sowie die Haftungs- und Prozeßrisiken überwiegend von der DBAG getragen werden.

**Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren**  
**418,7 (i. V. 420,0) Mill. DM**

Diese Verbindlichkeiten bestehen vor allem bei der DBAG mit 251,5 Mill. DM und der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg, mit 90,0 Mill. DM aus der 1970 aufgelegten 8% Luxemburg-Anleihe mit einer Laufzeit bis 1985.

**Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen**  
**424,0 (i.V. 414,0) Mill. DM**

Hierbei handelt es sich überwiegend um Verbindlichkeiten der DBAG und der Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH.

**Andere Verbindlichkeiten**  
**3.572,3 (i.V. 3.219,7) Mill. DM**

Der Anstieg um 352,6 Mill. DM ist im wesentlichen auf die Lieferverbindlichkeiten, die hauptsächlich bei der DBAG als Folge der Geschäftsausweitung zunahm, und auf die Sonstigen Verbindlichkeiten zurückzuführen. Außerdem haben zur Finanzierung des gestiegenen Umlaufvermögens vor allem einige unserer europäischen Vertriebsgesellschaften 1979 zusätzliche Bankkredite in Anspruch genommen.

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

**Umsatzerlöse (netto)**  
**27.367,4 (i. V. 24.235,9) Mill. DM**

Die Zunahme 1979 beträgt 3.131,5 Mill. DM. Von den Umsatzerlösen entfielen auf den deutschen Markt 47,3% und auf die Auslandsmärkte 52,7%.

**Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren**  
**14.176,7 (i.V. 12.212,2) Mill. DM**

Die Erhöhung des Materialaufwands um 1.964,5 Mill. DM ergibt sich im wesentlichen aus dem Anstieg der Produktion der DBAG und der südamerikanischen Gesellschaften. Bei dem im Vergleich zum Umsatz prozentual stärkeren Anstieg wirkte sich auch die Veränderung in der Produktionsstruktur zugunsten der materialintensiveren Schwerlastwagen aus.

**Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**  
**641,4 (i.V. 521,6) Mill. DM**  
**Zinsen und ähnliche Aufwendungen**  
**133,5 (i.V. 139,5) Mill. DM**

Der Zinsmehrertrag wuchs gegenüber dem Vorjahr um 125,8 auf 507,9 Mill. DM. Hiervon entfielen auf unsere ausländischen Gesellschaften 263,6 Mill. DM. Die Liquiditätsanlage insbesondere unserer südamerikanischen Gesellschaften - führte wegen der inflationsbedingt hohen Zinssätze zu entsprechend hohen Zinserträgen. Diese reichten jedoch nicht aus, den Kaufkraftverlust im Geldvermögen auszugleichen. Den aus den Zinserträgen resultierenden Scheingewinn kompensieren wir in der Gu.V.-Rechnung dadurch, daß wir wie bereits an anderer Stelle erwähnt - die Differenz aus der Währungsumrechnung ergebnismindernd behandeln.

**Sonstige Erträge**  
278,4 (i.V. 164,0) Mill. DM

Der Anstieg um 114,4 Mill. DM betraf im wesentlichen die DBAG und die Mercedes-Benz do Brasil. Bei der Tochtergesellschaft führten Exportlieferungen zu zusätzlichen Währungsgeinnen.

**Personalaufwand**  
7.574,2 (i.V. 6.721,6) Mill. DM

Der um 852,6 Mill. DM (12,7%) gestiegene Personalaufwand ist auf eine Zunahme der Belegschaft sowie auf Tarifierhöhungen zurückzuführen. Der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung ist aufgrund der günstigen Kapazitätsauslastung, vor allem bei der DBAG, auf 26,9 (i.V. 27,4)% leicht zurückgegangen.

**Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen**  
2.378,0 (i.V. 2.101,0) Mill. DM

Die Erhöhung um 277,0 Mill. DM ist ausschließlich auf inländische Konzerngesellschaften zurückzuführen. Vom EEV-Steueraufwand entfallen auf die ausländischen Gesellschaften 10,0%.

**Sonstige Aufwendungen**  
2.816,7 (i.V. 2.355,4) Mill. DM

Die hierunter zusammengefaßten Aufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 461,3 Mill. DM. Davon entfallen 185,4 Mill. DM auf die DBAG. In diesem Posten ist neben Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen und Aufwendungen für Miete und Pacht auch die Eigenkapitalminderung aus der Umrechnung der ausländischen Einzelabschlüsse enthalten.

| <b>Jahresüberschuß</b>   |              |              |
|--|--------------|--------------|
| <b>637,8 (i. V. 592,8) Mill. DM</b>  |              |              |
|  | 1979         | 1978         |
|  | Mill. DM     | Mill. DM     |
| Jahresüberschuß der DBAG nach Abzug von konzerninternen Beteiligungserträgen in Höhe von 19,1 (i.V. 20,6) Mill. DM | 5 20,6       | 4 53,3       |
| Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften   | 9,0          | 4,0          |
| Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge           | 131,2        | 153,7        |
| abzüglich konzerninterner Eliminierungsmaßnahmen   | – 23,0       | – 18,2       |
|  | <b>637,8</b> | <b>592,8</b> |

Der Anstieg um 45,0 Mill. DM resultiert aus einer Erhöhung der Jahresüberschüsse bei der DBAG und den inländischen Konzerntöchtern um 72,3 Mill. DM; dagegen sind die Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften insgesamt um 22,5 Mill. DM zurückgegangen. Die ergebnismindernden Eliminierungen erhöhten sich um 4,8 Mill. DM.

\*

**Aus dem Konzernabschluß nicht ersichtliche Haftungsverhältnisse**

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestehen neben dem für die Daimler-Benz AG angegebenen Obligo weitere Haftungsverhältnisse von 23.000 DM bei den in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften. Außerdem ist bei einer ausländischen Konzerngesellschaft zur Sicherung eines Bankkredits ein Pfandrecht an Vorräten in Höhe von 4,5 Mill. DM eingeräumt worden.

# Konzernbilanz zum 31. Dezember 1979

## AKTIVA

|  | Stand am<br>1.1.1979<br>DM | Zugänge<br>DM                      | Um-<br>buchungen<br>DM | Abgänge<br>DM     | Abschrei-<br>bungen<br>DM | Stand am<br>31.12.1979<br>DM | Stand am<br>31.12.1978<br>TDM |
|--|----------------------------|------------------------------------|------------------------|-------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| <b>Anlagevermögen</b>  |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| <b>Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>                              |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte                                    |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten                                   | 1.306.902.472              | 163.345.369                        | + 209.631.424          | 3.327.427         | 182.402.511               | 1.494.149.327                | 1.306.903                     |
| mit Wohnbauten   | 24.650.399                 | 3.030.644                          | + 294.582              | 688.702           | 1.399.769                 | 25.887.154                   | 24.650                        |
| ohne Bauten  | 33.884.655                 | 1.388.308                          | + 372.029              | 5.056.241         | -                         | 30.588.751                   | 33.885                        |
| Bauten auf fremden Grundstücken  | 11.626.435                 | 15.659.856                         | + 596.574              | 1.096.148         | 2.853.106                 | 23.933.611                   | 11.626                        |
| Maschinen und maschinelle Anlagen  | 623.028.988                | 491.813.998                        | + 280.670.830          | 4.836.772         | 555.640.628               | 835.036.416                  | 623.029                       |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 383.656.447                | 661.491.530                        | + 70.425.329           | 22.901.278        | 561.380.389               | 531.291.639                  | 383.657                       |
| Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen                                   | 638.663.350                | 568.216.406                        | - 561.990.768          | 20.147.321        | 9.511.377                 | 615.230.290                  | 638.663                       |
| Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und<br>ähnliche Rechte                | 65.000                     | 119.448                            | -                      | -                 | 119.443                   | 65.005                       | 65                            |
|  | <b>3.022.477.746</b>       | <b>1.905.065.559</b>               | <b>-</b>               | <b>58.053.889</b> | <b>1.313.307.223</b>      | <b>3.556.182.193</b>         | <b>3.022.478</b>              |
| <b>Finanzanlagen</b>   |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| Beteiligungen  | 126.030.124                | 31.454.247                         | -                      | 8.877.722         | 26.456.927                | 122.149.722                  | 126.030                       |
| Wertpapiere des Anlagevermögens  | 92.821.039                 | 10.863.150                         | -                      | 186.588           | 2.369.825                 | 101.127.776                  | 92.821                        |
| Ausleihungen mit einer Laufzeit von<br>mindestens vier Jahren                | 56.581.820                 | 21.285.768                         | -                      | 10.724.295        | 155.310                   | 66.987.983                   | 56.582                        |
| davon durch Grundpfandrechte gesichert<br>DM 51.844.507 (i.V. DM 44.499.046) |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
|  | 275.432.983                | 63.603.165                         | -                      | 19.788.605        | 28.982.062                | 290.265.481                  | 275.433                       |
|  | <b>3.297.910.729</b>       | <b>1.968.668.724</b>               | <b>-</b>               | <b>77.842.494</b> | <b>1.342.289.285</b>      | <b>3.846.447.674</b>         | <b>3.297.911</b>              |
| <b>Umlaufvermögen</b>  |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| <b>Vorräte</b>   |                            |                                    |                        |                   |                           | <b>3.452.904.417</b>         | <b>3.094.428</b>              |
| <b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>                                |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| Geleistete Anzahlungen   |                            |                                    |                        |                   |                           | 52.720.983                   | 37.279                        |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                   |                            |                                    |                        |                   |                           | 1.748.278.151                | 1.859.645                     |
| davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr                         |                            | DM 51.386.973 (i.V. DM 20.824.638) |                        |                   |                           |                              |                               |
| Wechsel  |                            |                                    |                        |                   |                           | 189.166.324                  | 182.693                       |
| davon bundesbankfähig  |                            | DM 24.323.153 (i.V. DM 16.314.656) |                        |                   |                           |                              |                               |
| Exportwechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr                 |                            | DM 23.724.850 (i.V. DM 38.189.825) |                        |                   |                           |                              |                               |
| Schecks  |                            |                                    |                        |                   |                           | 8.515.095                    | 13.890                        |
| Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben                            |                            |                                    |                        |                   |                           | 3.741.572                    | 6.927                         |
| Guthaben bei Kreditinstituten  |                            |                                    |                        |                   |                           | 1.800.295.710                | 1.841.809                     |
| Wertpapiere  |                            |                                    |                        |                   |                           | 1.240.390.668                | 1.156.413                     |
| Eigene Aktien der Obergesellschaft   | Nennbetrag                 | DM 5.597.300 (i.V. DM 5.093.100)   |                        |                   |                           | 13.601.439                   | 16.145                        |
| Forderungen an verbundene Unternehmen  |                            |                                    |                        |                   |                           | 12.814.260                   | 7.680                         |
| Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen                          |                            |                                    |                        |                   |                           | 1.807.900                    | 1.706                         |
| Sonstige Vermögensgegenstände  |                            |                                    |                        |                   |                           | 1.726.633.991                | 1.332.019                     |
|  |                            |                                    |                        |                   |                           | <b>6.797.966.093</b>         | <b>6.456.206</b>              |
| <b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>  |                            |                                    |                        |                   |                           |                              |                               |
| Disagio  |                            |                                    |                        |                   |                           | 1.397.650                    | 1.100                         |
| Sonstige   |                            |                                    |                        |                   |                           | 17.804.295                   | 11.308                        |
|  |                            |                                    |                        |                   |                           | <b>19.201.945</b>            | <b>12.408</b>                 |
|  |                            |                                    |                        |                   |                           | <b>14.116.520.129</b>        | <b>12.860.953</b>             |



# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1979

|   | 1979                               |                       | 1978              |                   |
|---|------------------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
|   | DM                                 | DM                    | TDM               | TDM               |
| Umsatzerlöse (brutto)   | 29.797.368.601                     |                       | 26.351.231        |                   |
| Umsatzsteuer  | 2.429.973.724                      |                       | 2.115.330         |                   |
| <b>Umsatzerlöse (netto)</b>   | <b>27.367.394.877</b>              |                       | <b>24.235.901</b> |                   |
| Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen   | 520.020.029                        | 27.887.414.906        | 172.220           | 24.408.121        |
| Andere aktivierte Eigenleistungen   |                                    | 260.275.830           |                   | 141.752           |
| <b>Gesamtleistung</b>   |                                    | <b>28.147.690.736</b> |                   | <b>24.549.873</b> |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren   | 14.176.688.318                     |                       | 12.212.152        |                   |
| <b>Rohertrag</b>  |                                    | <b>13.971.002.418</b> |                   | <b>12.337.721</b> |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen   | 6.737.200                          |                       | 6.589             |                   |
| Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen  | 5.065.859                          |                       | 7.229             |                   |
| Erträge aus den anderen Finanzanlagen   | 6.773.514                          |                       | 6.452             |                   |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge  | 641.377.826                        |                       | 521.637           |                   |
| Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens   | 24.078.363                         |                       | 34.332            |                   |
| Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen  | 18.976.403                         |                       | -                 |                   |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen  | 129.199.560                        |                       | 82.642            |                   |
| Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil   | 12.019.719                         |                       | 32.658            |                   |
| Sonstige Erträge  | 278.354.329                        |                       | 163.965           |                   |
| davon außerordentliche  | DM 28.169.523 (i.V. DM 44.456.877) | 1.122.582.773         |                   | 855.504           |
|   |                                    | 15.093.585.191        |                   | 13.193.225        |
| Löhne und Gehälter  | 6.151.296.747                      |                       | 5.419.391         |                   |
| Soziale Abgaben   | 958.023.257                        |                       | 849.539           |                   |
| Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung   | 464.835.346                        |                       | 452.679           |                   |
| Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte   | 1.313.307.223                      |                       | 1.001.315         |                   |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen  | 28.982.062                         |                       | 11.640            |                   |
| Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung  | 7.345.193                          |                       | 86                |                   |
| Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen | 81.467.180                         |                       | 126.456           |                   |
| Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens  | 19.415.457                         |                       | 22.001            |                   |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen  | 133.488.502                        |                       | 139.550           |                   |
| Steuern   |                                    |                       |                   |                   |
| a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen   | DM 2.556.802.736                   |                       |                   |                   |
| davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden  | DM 167.804.156                     |                       |                   |                   |
|   | DM 2.388.998.580                   |                       |                   |                   |
| davon an eine Organgesellschaft weiterbelastet, die nicht in die Konsolidierung einbezogen wurde  | DM 11.023.000                      | 2.377.975.580         | 2.100.991         |                   |
| b) sonstige   | 59.711.869                         |                       | 61.370            |                   |
| Lastenausgleichs-Vermögensabgabe  | 646.166                            |                       | 2.585             |                   |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme von nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen   | -                                  |                       | 41                |                   |
| Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil  | 42.560.536                         |                       | 57.394            |                   |
| Sonstige Aufwendungen   | 2.816.681.023                      | 14.455.736.141        | 2.355.385         | 12.600.423        |
| <b>Jahresüberschuß</b>  |                                    | <b>637.849.050</b>    |                   | <b>592.802</b>    |
| Entnahme aus Rücklagen für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe   |                                    | 515.000               |                   | 1.790             |
|   |                                    | 638.364.050           |                   | 594.592           |
| Veränderung der Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag:  |                                    |                       |                   |                   |
| Entnahmen   | 472.039                            |                       | 4.154             |                   |
| Einstellungen   | 367.661.447                        | 367.189.408           | 354.073           | 349.919           |
| Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn   | 1.208.855                          |                       | 1.411             |                   |
| Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust   | 356.103                            | 852.752               | 41                | 1.370             |
| <b>Konzerngewinn</b>  |                                    | <b>270.321.890</b>    |                   | <b>243.303</b>    |

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

Stuttgart-Untertürkheim, den 28. März 1980

Frankfurt (Main), den 17. April 1980

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**  
Der Vorstand

Prinz Breitschwerdt Hoppe  
Niefer Osswald  
Reuter Ulsanner

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schnicke Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

# ANHANG

# Daimler-Benz in Zahlen

## Entwicklung 1970-1979

|                                       | 1970           | 1971           | 1972           | 1973           | 1974           | 1975           | 1976           | 1977           | 1978           | 1979           |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| <b>Gesamtunternehmen<sup>1)</sup></b> | <b>144.372</b> | <b>146.996</b> | <b>149.799</b> | <b>155.973</b> | <b>154.865</b> | <b>155.543</b> | <b>160.863</b> | <b>169.165</b> | <b>173.201</b> | <b>180.704</b> |
| <b>Konzern</b>                        | <b>138.861</b> | <b>141.083</b> | <b>143.793</b> | <b>150.014</b> | <b>149.175</b> | <b>149.742</b> | <b>155.003</b> | <b>163.302</b> | <b>167.165</b> | <b>174.431</b> |
| davon: im Inland                      | 119.719        | 121.478        | 124.295        | 128.376        | 124.040        | 123.145        | 127.018        | 132.214        | 135.275        | 142.164        |
| im Ausland                            | 19.142         | 19.605         | 19.498         | 21.638         | 25.135         | 26.597         | 27.985         | 31.088         | 31.890         | 32.267         |
| <b>Daimler-Benz AG</b>                | <b>116.985</b> | <b>119.029</b> | <b>122.601</b> | <b>126.855</b> | <b>122.899</b> | <b>122.775</b> | <b>126.652</b> | <b>131.807</b> | <b>134.437</b> | <b>141.401</b> |

### Produktion (Stückzahlen)

|   |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Personenkraftwagen</b>                       | <b>280.419</b> | <b>284.230</b> | <b>323.878</b> | <b>331.682</b> | <b>340.006</b> | <b>350.098</b> | <b>370.348</b> | <b>401.255</b> | <b>393.203</b> | <b>422.159</b> |
| davon: Mittelklasse <sup>2)</sup>               | 173.792        | 189.076        | 214.317        | 206.549        | 239.668        | 262.966        | 262.062        | 278.411        | 262.773        | 273.055        |
| Obere Mittelklasse <sup>3)</sup>                | 33.631         | 34.452         | 44.170         | 37.071         | 25.536         | 17.375         | 35.188         | 37.736         | 36.742         | 35.742         |
| Oberklasse und Sonderklasse <sup>4)</sup>       | 72.996         | 60.702         | 65.391         | 88.062         | 74.802         | 69.757         | 73.098         | 85.108         | 83.107         | 84.957         |
| T-Reihe <sup>5)</sup>                           | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | 10.581         | 28.405         |
| <b>Mercedes-Benz-Geländewagen</b>               | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | <b>2.508</b>   |
| <b>Nutzkraftfahrzeuge</b> (ohne Kfz-Teilesätze) | <b>196.149</b> | <b>188.095</b> | <b>201.937</b> | <b>215.935</b> | <b>205.344</b> | <b>229.302</b> | <b>247.756</b> | <b>248.100</b> | <b>239.702</b> | <b>256.467</b> |
| davon: Inlandswerke                             | 171.362        | 159.677        | 168.482        | 177.061        | 161.400        | 180.005        | 193.204        | 187.298        | 173.101        | 188.772        |
| Auslandswerke                                   | 24.787         | 28.418         | 33.455         | 38.874         | 43.944         | 49.297         | 54.552         | 60.802         | 66.601         | 67.695         |

Werte in Millionen DM

### Umsatz

|  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Gesamtunternehmen</b> (einschl. Umsatzsteuer)                   | <b>11.675</b> | <b>12.740</b> | <b>13.951</b> | <b>15.450</b> | <b>16.958</b> | <b>21.008</b> | <b>23.503</b> | <b>25.864</b> | <b>26.954</b> | <b>30.484</b> |
| <b>Konzern</b> (ohne Umsatzsteuer)                                 | <b>10.546</b> | <b>11.343</b> | <b>12.466</b> | <b>13.794</b> | <b>15.283</b> | <b>19.051</b> | <b>21.303</b> | <b>23.496</b> | <b>24.236</b> | <b>27.367</b> |
| davon: Inlandsumsatz   | 5.664         | 6.230         | 6.374         | 6.821         | 6.541         | 8.102         | 9.197         | 10.336        | 11.539        | 12.938        |
| Auslandsumsatz   | 4.882         | 5.113         | 6.092         | 6.973         | 8.742         | 10.949        | 12.106        | 13.160        | 12.697        | 14.429        |
| Anteil am Gesamtumsatz in %  | 46,3          | 45,1          | 48,9          | 50,5          | 57,2          | 57,5          | 56,8          | 56,0          | 52,4          | 52,7          |
| davon:   |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| aus Export der inländ. Gesellschaften                              | 3.781         | 3.772         | 4.577         | 5.516         | 6.995         | 8.191         | 9.190         | 9.693         | 9.085         | 10.474        |
| Anteil am Gesamtumsatz in %  | 35,9          | 33,3          | 36,7          | 40,0          | 45,8          | 43,0          | 43,1          | 41,3          | 37,5          | 38,3          |
| aus Eigenleistungen der ausländischen Gesellschaften <sup>6)</sup> | 1.101         | 1.341         | 1.515         | 1.457         | 1.747         | 2.758         | 2.916         | 3.467         | 3.612         | 3.955         |
| Anteil am Gesamtumsatz in %  | 10,4          | 11,8          | 12,2          | 10,5          | 11,4          | 14,5          | 13,7          | 14,7          | 14,9          | 14,4          |
| <b>Daimler-Benz AG</b> (ohne Umsatzsteuer)                         | <b>9.410</b>  | <b>9.968</b>  | <b>10.909</b> | <b>12.294</b> | <b>13.489</b> | <b>16.258</b> | <b>18.353</b> | <b>20.012</b> | <b>20.584</b> | <b>23.454</b> |
| davon: Inlandsumsatz   | 5.630         | 6.196         | 6.332         | 6.780         | 6.496         | 8.070         | 9.169         | 10.321        | 11.522        | 12.987        |
| Exportumsatz   | 3.780         | 3.772         | 4.577         | 5.514         | 6.993         | 8.188         | 9.184         | 9.691         | 9.062         | 10.467        |
| Exportanteil in %  | 40,2%         | 37,8%         | 42,0%         | 44,9%         | 51,8%         | 50,4%         | 50,0%         | 48,4%         | 44,0%         | 44,6%         |

### Investitionen und Abschreibungen

|   |            |            |            |            |            |            |            |            |              |              |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| <b>Investitionen in Sachanlagen</b>                 | <b>932</b> | <b>827</b> | <b>672</b> | <b>545</b> | <b>703</b> | <b>884</b> | <b>718</b> | <b>849</b> | <b>1.158</b> | <b>1.594</b> |
| davon: bei der Daimler-Benz AG                      | 809        | 731        | 636        | 503        | 672        | 869        | 697        | 832        | 1.133        | 1.560        |
| bei Anlagegesellschaften                            | 123        | 96         | 36         | 42         | 31         | 15         | 21         | 17         | 25           | 34           |
| Beteiligungszugänge (netto)                         | 35         | 69         | 9          | 11         | 35         | 9          | 26         | 104        | 48           | 47           |
| <b>Investitionen insgesamt</b>                      | <b>967</b> | <b>896</b> | <b>681</b> | <b>556</b> | <b>738</b> | <b>893</b> | <b>744</b> | <b>953</b> | <b>1.206</b> | <b>1.641</b> |
| <b>Abschreibungen auf Sachanlagen</b>               | <b>443</b> | <b>607</b> | <b>678</b> | <b>620</b> | <b>659</b> | <b>816</b> | <b>810</b> | <b>748</b> | <b>820</b>   | <b>1.110</b> |
| davon: bei der Daimler-Benz AG                      | 417        | 574        | 633        | 573        | 629        | 786        | 785        | 726        | 804          | 1.094        |
| bei Anlagegesellschaften                            | 26         | 33         | 45         | 47         | 30         | 30         | 25         | 22         | 16           | 16           |
| Abschreibungen in % der Investitionen (Sachanlagen) | 47,5%      | 73,4%      | 100,9%     | 113,8%     | 93,7%      | 92,3%      | 112,8%     | 88,1%      | 70,8%        | 69,6%        |

<sup>1)</sup> Das Gesamtunternehmen umfaßt den Konzern Daimler-Benz AG sowie die in- und ausländischen Gesellschaften, an deren Kapital die DBAG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist und die konsolidiert werden - sowie die Zahlen der Motoren- und Turbinen-Union, München/Friedrichshafen, der Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz, und der Merfag AG, Zürich, die entsprechend dem Beteiligungsanteil jeweils mit der Hälfte enthalten sind.

<sup>2)</sup> Typen 200-250 und 200 D-300 D.

<sup>3)</sup> Typen 280-280 E, 230 C-280 CE und 300 CD.

<sup>4)</sup> Typen 280 S-450 SEL 6.9 und 280 SL-450 SLC 5.0.

<sup>5)</sup> Typen 230 T-280 TE und 240-300 TD.

<sup>6)</sup> Umrechnung in D-Mark.

In den Vorjahren jeweils entsprechende Typen.

| Werte in Millionen DM   | 1970         | 1971              | 1972         | 1973         | 1974         | 1975         | 1976         | 1977         | 1978         | 1979         |
|---|--------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Daimler-Benz-Konzern</b>   |              |                   |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Anlagevermögen  | 1.876        | 2.263             | 2.250        | 2.174        | 2.223        | 2.348        | 2.261        | 2.873        | 3.298        | 3.846        |
| Umlaufvermögen  | 2.088        | 2.256             | 2.723        | 3.444        | 3.824        | 4.513        | 5.745        | 9.035        | 9.563        | 10.271       |
| Grundkapital  | 761          | 761               | 951          | 951          | 1.189        | 1.189        | 1.189        | 1.359        | 1.359        | 1.359        |
| Rücklagen   | 761          | 988 <sup>1)</sup> | 906          | 1.011        | 897          | 1.012        | 1.182        | 2.575        | 2.917        | 3.322        |
| <b>Eigenkapital</b>   | <b>1.522</b> | <b>1.749</b>      | <b>1.857</b> | <b>1.962</b> | <b>2.086</b> | <b>2.201</b> | <b>2.371</b> | <b>3.934</b> | <b>4.276</b> | <b>4.681</b> |
| in % des Anlagevermögens  | 81,1%        | 77,3%             | 82,6%        | 90,3%        | 93,8%        | 93,7%        | 104,9%       | 136,9%       | 129,7%       | 121,7%       |
| Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>2)</sup>                    | 1.001        | 991               | 1.091        | 1.299        | 1.463        | 1.729        | 2.014        | 2.810        | 3.156        | 3.508        |
| <b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b> | <b>2.523</b> | <b>2.740</b>      | <b>2.948</b> | <b>3.261</b> | <b>3.549</b> | <b>3.930</b> | <b>4.385</b> | <b>6.744</b> | <b>7.432</b> | <b>8.189</b> |
| in % des Anlagevermögens  | 134,5%       | 121,1%            | 131,0%       | 150,0%       | 159,6%       | 167,4%       | 193,9%       | 234,7%       | 225,3%       | 212,9%       |
| Bilanzsumme   | 3.964        | 4.519             | 4.973        | 5.618        | 6.047        | 6.861        | 8.006        | 11.908       | 12.861       | 14.117       |

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

## Daimler-Benz AG

|  |              |                    |              |              |                    |              |              |                    |              |              |
|--|--------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|
| Gesamtleistung   | 9.571        | 10.003             | 11.041       | 12.629       | 13.656             | 16.414       | 18.312       | 20.407             | 20.645       | 23.736       |
| Material- und Fremdleistungsaufwand                                      | 5.251        | 5.368              | 5.698        | 6.437        | 7.187              | 8.523        | 9.080        | 10.278             | 10.055       | 11.748       |
| <b>Personalaufwendungen</b>  | <b>2.481</b> | <b>2.676</b>       | <b>3.099</b> | <b>3.611</b> | <b>4.117</b>       | <b>4.632</b> | <b>5.205</b> | <b>5.868</b>       | <b>5.972</b> | <b>6.701</b> |
| pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (DM)                      | 21.712       | 23.470             | 25.876       | 29.201       | 33.395             | 38.108       | 41.833       | 45.183             | 46.765       | 48.679       |
| Umsatz pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (DM)               | 82.348       | 87.424             | 91.097       | 99.416       | 109.416            | 133.756      | 147.506      | 154.091            | 161.181      | 170.381      |
| Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen                       | 431          | 337 <sup>3)</sup>  | 497          | 618          | 661                | 927          | 1.392        | 1.734              | 1.852        | 2.143        |
| Jahresüberschuß  | 246          | 207                | 275          | 277          | 269                | 310          | 392          | 445                | 474          | 540          |
| in % des Umsatzes der Daimler-Benz AG                                    | 2,6%         | 2,1%               | 2,5%         | 2,3%         | 2,0%               | 1,9%         | 2,1%         | 2,2%               | 2,3%         | 2,3%         |
| In den Personalaufwendungen enthalten:                                   |              |                    |              |              |                    |              |              |                    |              |              |
| Weihnachtsgeld und Sondervergütung                                       | 81           | 85                 | 104          | 137          | 144                | 146          | 176          | 213                | 232          | 280          |
| Vermögenswirksame Leistungen <sup>4)</sup>                               | 29           | 30                 | 65           | 73           | 74                 | 73           | 73           | 73                 | 77           | 79           |
| Aufwendungen für Altersvorsorge  | 133          | 115                | 164          | 166          | 238                | 340          | 427          | 503                | 435          | 439          |
| <b>Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke</b> | <b>243</b>   | <b>230</b>         | <b>333</b>   | <b>376</b>   | <b>456</b>         | <b>559</b>   | <b>676</b>   | <b>789</b>         | <b>744</b>   | <b>798</b>   |
| Dividendensumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)                             | 141          | 162                | 171          | 171          | 178                | 202          | 225          | 228                | 243          | 270          |
| in % des Umsatzes der Daimler-Benz AG                                    | 1,5%         | 1,6%               | 1,6%         | 1,4%         | 1,3%               | 1,2%         | 1,2%         | 1,1%               | 1,2%         | 1,2%         |
| Dividende je Aktie (DM)  | 8,50         | 8,50 <sup>5)</sup> | 9,--         | 9,--         | 7,50 <sup>6)</sup> | 8,50         | 9,50         | 9,-- <sup>7)</sup> | 9,--         | 10,--        |
| Steuerzuschritt (DM) <sup>8)</sup>                                       |              |                    |              |              |                    |              |              | 5,06               | 5,06         | 5,62         |

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

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

<sup>3)</sup> Einschließlich zusätzlichem Steueraufwand aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung.

<sup>4)</sup> Nach der tariflichen Regelung der vermögenswirksamen Leistungen (ab 1. Juli 1970) werden hier die Zahlungen und nicht mehr die Rückstellungen ausgewiesen.

<sup>5)</sup> Rückwirkende Dividendenberechtigung der jungen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4:1) des Jahres 1972.

<sup>6)</sup> Volle Dividendenberechtigung der neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4:1).

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

<sup>8)</sup> Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

# Produktion und Absatz

Stückzahlen in 1.000

## Personen- und Kombinationskraftwagen

### Produktion

|                 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bundesgebiet    | 3.528 | 3.697 | 3.522 | 3.650 | 2.840 | 2.908 | 3.547 | 3.791 | 3.890 | 3.933 |
| Daimler-Benz AG | 280   | 284   | 324   | 332   | 340   | 350   | 370   | 401   | 393   | 422   |

### Neuzulassungen

|                              |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bundesgebiet                 | 2.107 | 2.152 | 2.143 | 2.031 | 1.693 | 2.106 | 2.312 | 2.561 | 2.664 | 2.623 |
| davon: Inländische Fabrikate | 1.633 | 1.609 | 1.581 | 1.506 | 1.241 | 1.584 | 1.812 | 2.019 | 2.079 | 2.017 |
| Daimler-Benz AG              | 145   | 156   | 168   | 173   | 170   | 191   | 197   | 214   | 214   | 234   |
| Ausländische Fabrikate       | 474   | 543   | 562   | 525   | 452   | 522   | 500   | 542   | 585   | 606   |
| Anteil in %                  | 22,5  | 25,2  | 26,2  | 25,9  | 26,7  | 24,8  | 21,6  | 21,1  | 21,9  | 23,1  |

### Export

|                 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bundesgebiet    | 1.947 | 2.146 | 2.027 | 2.173 | 1.707 | 1.476 | 1.837 | 1.939 | 1.904 | 1.997 |
| Daimler-Benz AG | 131   | 132   | 155   | 153   | 172   | 159   | 170   | 185   | 177   | 183   |

### Exportanteil an der Produktion in %

|                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bundesgebiet    | 55,2 | 58,1 | 57,6 | 59,5 | 60,1 | 50,8 | 51,8 | 51,2 | 49,0 | 50,8 |
| Daimler-Benz AG | 46,9 | 46,4 | 47,9 | 46,0 | 50,5 | 45,5 | 45,9 | 46,0 | 44,9 | 43,4 |

## Nutzkraftwagen\*)

### Produktion

|                 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Bundesgebiet    | 314 | 286 | 294 | 299 | 260 | 278 | 321 | 314 | 296 | 317 |
| Daimler-Benz AG | 171 | 160 | 168 | 177 | 161 | 180 | 193 | 187 | 173 | 189 |
| Konzern         | 196 | 188 | 202 | 216 | 205 | 229 | 248 | 248 | 240 | 256 |

### Neuzulassungen

|                 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Bundesgebiet    | 165 | 163 | 149 | 138 | 108 | 109 | 137 | 138 | 156 | 170 |
| Daimler-Benz AG | 87  | 90  | 78  | 73  | 53  | 58  | 69  | 69  | 80  | 88  |

### Export

|                 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Bundesgebiet    | 157 | 147 | 161 | 174 | 174 | 178 | 206 | 189 | 169 | 178 |
| Daimler-Benz AG | 76  | 74  | 87  | 96  | 107 | 112 | 125 | 110 | 93  | 97  |

### Exportanteil an der Produktion in %

|                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bundesgebiet    | 50,1 | 51,3 | 54,7 | 58,3 | 66,7 | 63,8 | 64,2 | 60,1 | 57,1 | 56,2 |
| Daimler-Benz AG | 44,6 | 46,1 | 51,9 | 54,0 | 66,6 | 62,0 | 64,7 | 58,8 | 53,8 | 51,4 |

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

## Kennziffern zu Produktion und Absatz

|   | Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in % |       |       |       |       |       |       |       |       |       | Veränderung<br>1979:1970<br>in % | Durch-<br>schnittliche<br>jährliche<br>Veränderung<br>in % |
|---|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------------------|--|
|   | 1970                                     | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | 1976  | 1977  | 1978  | 1979  |                                  |  |
| <b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b> |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| <b>Produktion</b>                           |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| Bundesgebiet                                | + 6,5                                    | + 4,8 | - 4,7 | + 3,6 | -22,2 | + 2,4 | +22,0 | + 6,9 | + 2,6 | + 1,1 | +11,5                            | + 1,2  |
| Daimler-Benz AG                             | + 9,2                                    | + 1,4 | +13,9 | + 2,4 | + 2,5 | + 3,0 | + 5,8 | + 8,3 | - 2,0 | + 7,4 | +50,5                            | + 4,7  |
| <b>Neuzulassungen</b>                       |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| Bundesgebiet                                | +14,5                                    | + 2,1 | - 0,4 | - 5,2 | -16,6 | +24,4 | + 9,8 | +10,8 | + 4,0 | - 1,9 | +24,5                            | + 2,5  |
| davon: Inländische Fabrikate                | +11,5                                    | - 1,5 | - 1,7 | - 4,8 | -17,5 | +27,7 | +14,3 | +11,5 | + 3,0 | - 3,0 | +23,5                            | + 2,4  |
| Daimler-Benz AG                             | +14,3                                    | + 7,2 | + 8,0 | + 2,5 | - 1,7 | +12,3 | + 3,6 | + 8,5 | - 0,3 | + 9,7 | +61,4                            | + 5,5  |
| Ausländische Fabrikate                      | +26,0                                    | +14,5 | + 3,5 | - 6,3 | -14,2 | +15,4 | - 4,1 | + 8,3 | + 7,9 | + 3,8 | +27,8                            | + 2,8  |
| <b>Export</b>                               |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| Bundesgebiet                                | + 2,3                                    | +10,3 | - 5,6 | + 7,2 | -21,5 | -13,5 | +24,5 | + 5,6 | - 1,8 | + 4,9 | + 2,6                            | + 0,3  |
| Daimler-Benz AG                             | + 5,1                                    | + 0,4 | +17,6 | - 1,6 | +12,6 | - 7,2 | + 6,6 | + 8,6 | - 4,3 | + 3,6 | +39,3                            | + 3,8  |
| <b>Nutzkraftwagen*)</b>                     |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| <b>Produktion</b>                           |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| Bundesgebiet                                | + 7,7                                    | - 9,0 | + 3,0 | + 1,6 | -13,0 | + 7,0 | +15,4 | - 2,3 | - 5,6 | + 7,1 | + 0,9                            | + 0,1  |
| Daimler-Benz AG                             | +17,3                                    | - 6,8 | + 5,5 | + 5,1 | - 8,8 | +11,5 | + 7,3 | - 3,1 | - 7,6 | + 9,1 | +10,2                            | + 1,1  |
| Konzern                                     | +15,0                                    | - 4,1 | + 7,4 | + 6,9 | - 4,9 | +11,7 | + 8,0 | + 0,1 | - 3,4 | + 8,3 | +32,1                            | + 3,1  |
| <b>Neuzulassungen</b>                       |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| Bundesgebiet                                | +13,3                                    | - 1,1 | - 8,5 | - 7,4 | -21,9 | + 1,2 | +26,0 | + 0,4 | +13,2 | + 9,0 | + 3,0                            | + 0,3  |
| Daimler-Benz AG                             | +27,2                                    | + 4,0 | -13,1 | - 6,2 | -27,4 | + 9,5 | +17,9 | - 0,2 | +16,3 | +10,1 | + 1,1                            | + 0,1  |
| <b>Export</b>                               |  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                                  |  |
| Bundesgebiet                                | + 3,5                                    | - 6,8 | + 9,7 | + 8,3 | - 0,5 | + 2,2 | +16,2 | - 8,6 | -10,4 | + 5,4 | +13,2                            | + 1,4  |
| Daimler-Benz AG                             | +10,0                                    | - 3,6 | +18,9 | + 9,3 | +12,4 | + 3,8 | +12,0 | -11,9 | -15,4 | + 4,1 | +27,1                            | + 2,7  |

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

# Personenkraftwagen-Industrie in wichtigen Ländern

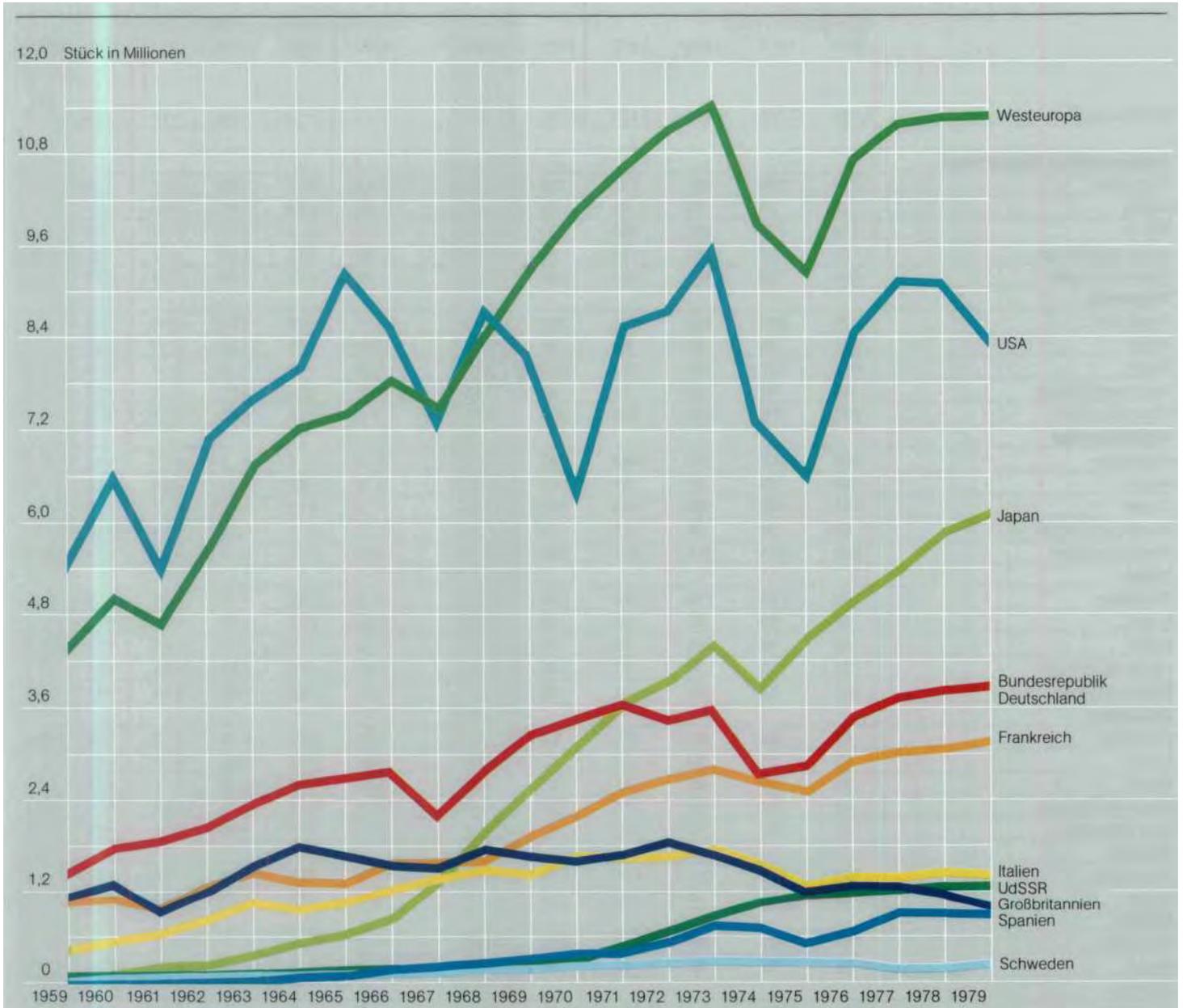
|                                   | Stückzahlen in 1.000 |        |        |        |        |        | Veränderungen gegenüber Vorjahr in % |      |      |      |      |        |
|-----------------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------------------|------|------|------|------|--------|
|                                   | 1974                 | 1975   | 1976   | 1977   | 1978   | 1979*) | 1974                                 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979*) |
| <b>Weltproduktion</b>             | 25.874               | 25.234 | 29.152 | 30.729 | 31.652 | 31.516 | -13                                  | -3   | +16  | +5   | +3   | -0     |
| <b>Bundesrepublik Deutschland</b> |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 2.840                | 2.908  | 3.547  | 3.791  | 3.890  | 3.933  | -22                                  | +2   | +22  | +7   | +3   | +1     |
| Import                            | 584                  | 761    | 845    | 949    | 1.054  | 1.060  | -23                                  | +30  | +11  | +12  | +11  | +1     |
| Export                            | 1.707                | 1.476  | 1.837  | 1.939  | 1.904  | 1.997  | -22                                  | -14  | +25  | +6   | -2   | +5     |
| davon: nach Europa                | 816                  | 955    | 1.318  | 1.303  | 1.289  | 1.491  | -29                                  | +17  | +38  | -1   | -1   | +16    |
| nach USA                          | 654                  | 374    | 344    | 466    | 412    | 331    | -17                                  | -43  | -8   | +35  | -12  | -20    |
| Neuzulassungen                    | 1.693                | 2.106  | 2.312  | 2.561  | 2.664  | 2.623  | -17                                  | +24  | +10  | +11  | +4   | -2     |
| <b>Frankreich</b>                 |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 2.699                | 2.546  | 2.980  | 3.092  | 3.111  | 3.220  | -6                                   | -6   | +17  | +4   | +1   | +4     |
| Import                            | 375                  | 399    | 604    | 582    | 572    | 604    | -19                                  | +6   | +51  | -4   | -2   | +6     |
| Export                            | 1.418                | 1.363  | 1.504  | 1.621  | 1.579  | 1.698  | -2                                   | -4   | +10  | +8   | -3   | +8     |
| davon nach Europa                 | 1.096                | 1.112  | 1.247  | 1.330  | 1.290  | 1.407  | -10                                  | +2   | +12  | +7   | -3   | +9     |
| Neuzulassungen                    | 1.525                | 1.482  | 1.858  | 1.907  | 1.945  | 1.976  | -13                                  | -3   | +25  | +3   | +2   | +2     |
| <b>Großbritannien</b>             |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 1.534                | 1.268  | 1.333  | 1.316  | 1.223  | 1.070  | -12                                  | -17  | +5   | -1   | -7   | -12    |
| Import                            | 375                  | 449    | 534    | 698    | 802    | 1.061  | -26                                  | +20  | +19  | +31  | +15  | +33    |
| Export                            | 565                  | 516    | 496    | 475    | 466    | 410    | -6                                   | -9   | -4   | -4   | -2   | -12    |
| davon nach Europa                 | 212                  | 164    | 185    | 183    | 150    | 161    | -29                                  | -23  | +13  | -1   | -18  | +7     |
| Neuzulassungen                    | 1.271                | 1.196  | 1.288  | 1.326  | 1.594  | 1.718  | -24                                  | -6   | +8   | +3   | +20  | +8     |
| <b>Italien</b>                    |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 1.631                | 1.349  | 1.471  | 1.440  | 1.509  | 1.481  | -11                                  | -17  | +9   | -2   | +5   | -2     |
| Import                            | 335                  | 379    | 487    | 464    | 516    | 650    | -20                                  | +13  | +29  | -4   | +11  | +26    |
| Export                            | 686                  | 661    | 696    | 644    | 640    | 647    | +5                                   | -4   | +5   | -8   | -1   | +1     |
| davon nach Europa                 | 432                  | 466    | 536    | 512    | 483    | 480    | -14                                  | +8   | +15  | -5   | -6   | -1     |
| Neuzulassungen                    | 1.281                | 1.051  | 1.188  | 1.219  | 1.194  | 1.369  | -12                                  | -18  | +13  | +3   | -2   | +15    |
| <b>Schweden</b>                   |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 327                  | 316    | 317    | 235    | 254    | 297    | -4                                   | -3   | +0   | -26  | +8   | +17    |
| Import                            | 179                  | 205    | 242    | 173    | 132    | 138    | +24                                  | +15  | +18  | -29  | -24  | +5     |
| Export                            | 230                  | 217    | 202    | 181    | 207    | 238    | -6                                   | -6   | -7   | -11  | +14  | +15    |
| davon nach Europa                 | 128                  | 107    | 128    | 105    | 110    | 131    | -16                                  | -17  | +20  | -18  | +5   | +19    |
| Neuzulassungen                    | 260                  | 285    | 313    | 241    | 200    | 215    | +15                                  | +10  | +10  | -23  | -17  | +7     |
| <b>Spanien</b>                    |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 705                  | 696    | 753    | 989    | 986    | 966    | -0                                   | -1   | +8   | +31  | -0   | -2     |
| Export                            | 134                  | 145    | 166    | 314    | 373    | 397    | -15                                  | +8   | +15  | +89  | +19  | +6     |
| <b>UdSSR</b>                      |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 1.119                | 1.201  | 1.239  | 1.280  | 1.312  | 1.314  | +22                                  | +7   | +3   | +3   | +3   | +0     |
| Export                            | 302                  | 310    | 360    | 362    | 387    | 393    | +22                                  | +3   | +16  | +1   | +7   | +2     |
| <b>Japan<sup>1)</sup></b>         |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 3.932                | 4.568  | 5.028  | 5.431  | 5.748  | 6.176  | -12                                  | +16  | +10  | +8   | +10  | +7     |
| Import                            | 42                   | 45     | 40     | 41     | 55     | 63     | +14                                  | +8   | -11  | +1   | +32  | +16    |
| Export                            | 1.727                | 1.827  | 2.539  | 2.959  | 2.819  | 3.102  | +19                                  | +6   | +39  | +17  | +3   | +10    |
| davon: nach Europa                | 340                  | 483    | 633    | 661    | 648    | 806    | -5                                   | +42  | +31  | +5   | -2   | +25    |
| nach USA                          | 704                  | 728    | 1.081  | 1.375  | 1.440  | 1.588  | +17                                  | +3   | +48  | +27  | +5   | +10    |
| Neuzulassungen                    | 2.286                | 2.738  | 2.449  | 2.500  | 2.857  | 3.037  | -22                                  | +20  | -11  | +2   | +14  | +6     |
| <b>USA</b>                        |                      |        |        |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 7.324                | 6.717  | 8.498  | 9.214  | 9.176  | 8.434  | -24                                  | -8   | +27  | +8   | -0   | -8     |
| Import                            | 2.573                | 2.075  | 2.537  | 2.791  | 3.025  | 3.006  | +6                                   | -19  | +22  | +10  | +8   | -1     |
| Export <sup>2)</sup>              | 610                  | 640    | 660    | 688    | 672    | 741    | +5                                   | +5   | +3   | +4   | -2   | +10    |
| davon nach Europa                 | 21                   | 20     | 24     | 26     | 42     | 50     | +42                                  | -4   | +21  | +9   | +59  | +19    |
| Neuzulassungen                    | 8.701                | 8.262  | 9.751  | 10.826 | 10.946 | 10.335 | -23                                  | -5   | +18  | +11  | +1   | -6     |

\*) teilweise geschätzt.

1) ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze

2) einschließlich Export nach Kanada.

# Personenkraftwagen-Produktion wichtiger Länder 1959-1979



## Exportanteil an der Produktion in %

|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                |       |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|-------|
| 50,4 | 47,6 | 46,5 | 46,8 | 50,4 | 52,0 | 51,9 | 54,2 | 59,3 | 62,4 | 57,5 | 55,2 | 58,1 | 57,6 | 59,5 | 60,1 | 50,8 | 51,8 | 51,2 | 49,0 | 50,8 | BR Deutschland |       |
| 49,8 | 44,7 | 40,8 | 37,2 | 35,6 | 36,1 | 37,0 | 33,6 | 37,5 | 42,3 | 44,6 | 52,6 | 51,0 | 50,7 | 50,4 | 52,5 | 53,5 | 50,5 | 52,4 | 50,8 | 52,7 | Frankreich     |       |
| 47,8 | 42,1 | 36,9 | 43,6 | 38,3 | 36,4 | 36,4 | 34,7 | 32,4 | 37,3 | 44,9 | 42,1 | 41,4 | 32,7 | 34,3 | 36,8 | 40,7 | 37,2 | 36,1 | 38,1 | 38,3 | Großbritannien |       |
| 46,1 | 33,2 | 33,9 | 34,8 | 26,4 | 30,4 | 28,2 | 29,0 | 28,1 | 36,1 | 40,2 | 36,8 | 37,6 | 38,0 | 36,0 | 42,1 | 49,0 | 47,3 | 44,7 | 42,4 | 43,7 | Italien        |       |
| 45,2 | 44,7 | 40,9 | 41,2 | 43,0 | 45,2 | 46,3 | 60,3 | 63,0 | 62,1 | 58,4 | 66,9 | 73,9 | 61,4 | 71,6 | 70,3 | 68,7 | 63,8 | 76,7 | 81,3 | 80,3 | Schweden       |       |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 8,2  | 17,1 | 17,4 | 22,4 | 19,1 | 20,8 | 22,0 | 31,8 | 37,9 | 41,1 | Spanien        |       |
|      |      | 21,5 | 23,9 | 20,6 | 24,0 | 24,2 | 28,9 | 27,4 | 30,5 | 27,1 | 26,7 | 29,6 | 27,9 | 27,0 | 27,0 | 25,8 | 29,1 | 28,3 | 29,5 | 29,9 | UdSSR          |       |
|      | 6,2  | 4,2  | 4,6  | 6,0  | 7,7  | 11,6 | 14,5 | 17,4 | 16,2 | 19,8 | 21,5 | 22,8 | 34,9 | 35,0 | 32,5 | 43,9 | 40,0 | 50,5 | 54,5 | 49,0 | 50,2           | Japan |
|      | 2,1  | 2,2  | 2,5  | 2,6  | 2,5  | 2,6  | 2,2  | 3,0  | 4,9  | 4,7  | 5,1  | 5,5  | 5,4  | 5,3  | 6,0  | 8,3  | 9,5  | 7,8  | 7,5  | 7,3  | 8,8            | USA   |

# Nutzkraftfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

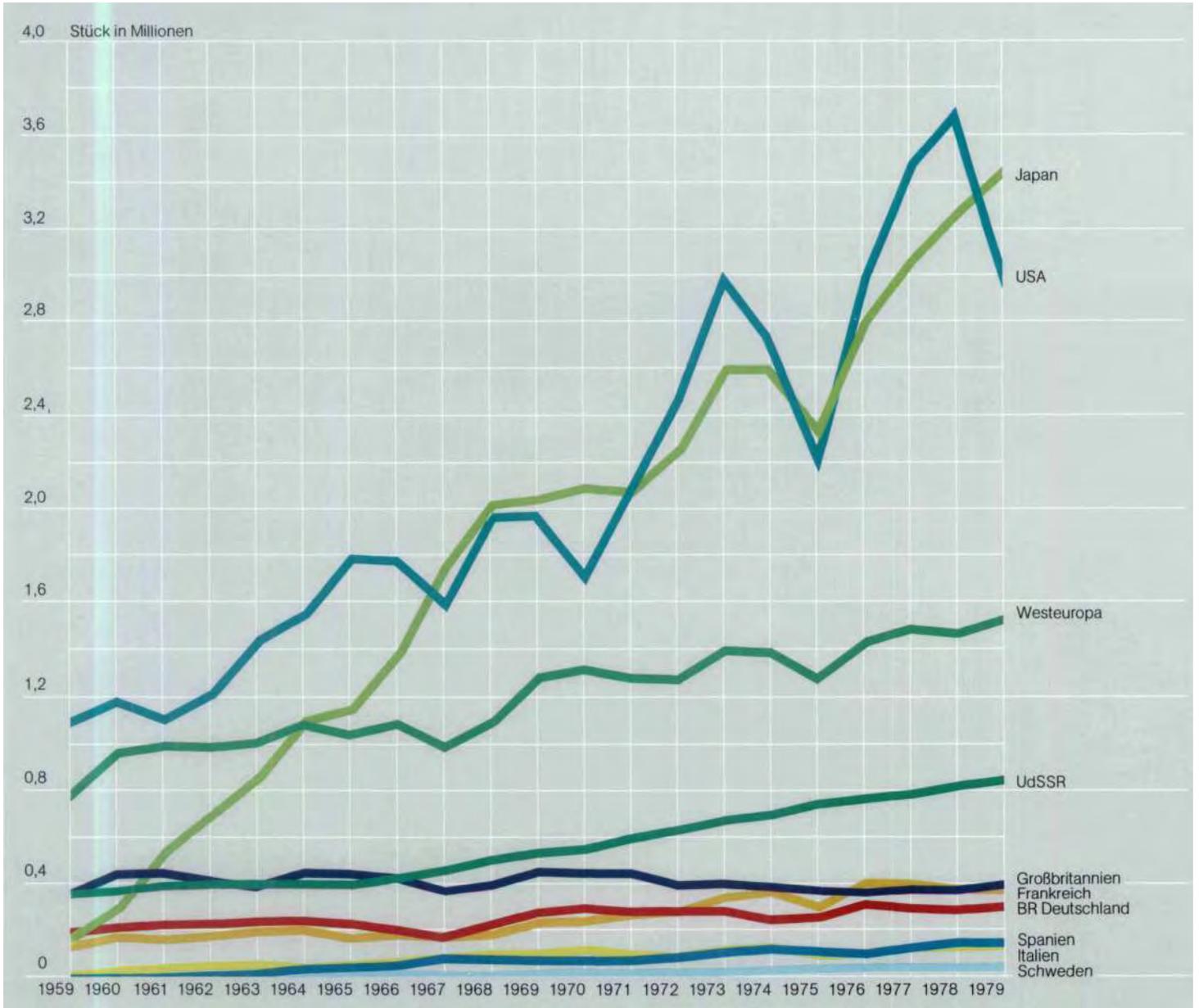
|                                   | Stückzahlen in 1.000 |       |       |        |        |        | Veränderungen gegenüber Vorjahr in % |      |      |      |      |        |
|-----------------------------------|----------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------------------------------------|------|------|------|------|--------|
|                                   | 1974                 | 1975  | 1976  | 1977   | 1978   | 1979*) | 1974                                 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979*) |
| <b>Weltproduktion</b>             | 8.553                | 7.783 | 9.236 | 10.138 | 10.752 | 10.475 | - 1                                  | - 9  | +19  | +10  | + 6  | - 3    |
| <b>Bundesrepublik Deutschland</b> |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 260                  | 278   | 321   | 314    | 296    | 317    | -13                                  | + 7  | +15  | - 2  | - 6  | + 7    |
| Import                            | 18                   | 23    | 26    | 29     | 35     | 40     | -31                                  | +28  | +17  | +10  | +21  | +14    |
| Export                            | 174                  | 178   | 206   | 189    | 169    | 178    | - 1                                  | + 2  | +16  | - 9  | -10  | + 5    |
| davon nach Europa                 | 94                   | 78    | 108   | 110    | 99     | 119    | -20                                  | -17  | +39  | + 2  | -10  | +20    |
| Neuzulassungen                    | 108                  | 109   | 137   | 138    | 156    | 170    | -22                                  | + 1  | +26  | + 0  | +13  | + 9    |
| <b>Frankreich</b>                 |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 376                  | 315   | 423   | 415    | 397    | 393    | + 7                                  | -16  | +34  | - 2  | - 5  | - 1    |
| Import                            | 54                   | 40    | 92    | 99     | 87     | 108    | +14                                  | -25  | +129 | + 8  | -12  | +24    |
| Export                            | 142                  | 137   | 144   | 148    | 153    | 162    | +33                                  | - 4  | + 5  | + 3  | + 3  | + 6    |
| davon nach Europa                 | 60                   | 52    | 69    | 71     | 80     | 87     | + 6                                  | -14  | +32  | + 3  | +13  | + 9    |
| Neuzulassungen                    | 253                  | 206   | 293   | 298    | 300    | 315    | - 6                                  | -18  | +42  | + 2  | + 0  | + 5    |
| <b>Großbritannien</b>             |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 403                  | 381   | 372   | 398    | 385    | 408    | - 3                                  | - 5  | - 2  | + 7  | - 3  | + 6    |
| Import                            | 40                   | 26    | 27    | 37     | 47     | 68     | + 7                                  | -35  | + 7  | +35  | +28  | +45    |
| Export                            | 161                  | 180   | 188   | 192    | 142    | 141    | - 2                                  | +12  | + 5  | + 2  | -26  | - 1    |
| davon nach Europa                 | 58                   | 59    | 84    | 92     | 75     | 73     | - 2                                  | + 1  | +41  | +10  | -19  | - 2    |
| Neuzulassungen                    | 242                  | 225   | 215   | 231    | 262    | 306    | -21                                  | - 7  | - 5  | + 8  | +14  | +17    |
| <b>Italien</b>                    |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 142                  | 110   | 119   | 143    | 148    | 151    | + 5                                  | -22  | + 8  | +20  | + 3  | + 2    |
| Import                            | 31                   | 32    | 55    | 59     | 58     | 62     | +22                                  | + 2  | +71  | + 7  | - 2  | + 7    |
| Export                            | 48                   | 49    | 49    | 70     | 75     | 78     | - 3                                  | + 4  | - 1  | +43  | + 7  | + 5    |
| davon nach Europa                 | 27                   | 23    | 34    | 50     | 60     | 68     | -21                                  | -14  | +50  | +46  | +20  | +14    |
| Neuzulassungen                    | 101                  | 73    | 95    | 112    | 93     | 112    | +21                                  | -28  | +30  | +18  | -17  | +20    |
| <b>Schweden</b>                   |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 42                   | 50    | 51    | 52     | 51     | 58     | +14                                  | +21  | + 0  | + 2  | - 0  | +14    |
| Import                            | 13                   | 16    | 20    | 21     | 18     | 18     | +20                                  | +28  | +24  | + 2  | -15  | + 1    |
| Export                            | 35                   | 40    | 42    | 41     | 42     | 51     | +20                                  | +16  | + 6  | - 4  | + 4  | +22    |
| davon nach Europa                 | 24                   | 22    | 24    | 27     | 28     | 32     | +11                                  | - 7  | + 8  | +14  | + 3  | +14    |
| Neuzulassungen                    | 17                   | 17    | 19    | 20     | 17     | 17     | + 4                                  | - 4  | +14  | + 4  | -15  | + 1    |
| <b>Spanien</b>                    |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 133                  | 118   | 113   | 141    | 158    | 157    | +15                                  | -11  | - 4  | +24  | +12  | + 0    |
| Export                            | 19                   | 15    | 10    | 29     | 45     | 49     | +30                                  | -22  | -29  | +180 | +55  | + 9    |
| <b>UdSSR</b>                      |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 727                  | 763   | 786   | 800    | 839    | 859    | + 6                                  | + 5  | + 3  | + 2  | + 5  | + 2    |
| Export                            | 38                   | 38    | 37    | 43     | 50     | 55     | - 4                                  | + 2  | - 3  | +15  | +16  | +10    |
| <b>Japan<sup>1)</sup></b>         |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 2.620                | 2.374 | 2.814 | 3.084  | 3.186  | 3.460  | + 0                                  | - 9  | +19  | +10  | + 7  | + 9    |
| Import                            | 1                    | 1     | 1     | 1      | 1      | 2      | +26                                  | -52  | - 8  | +71  | + 4  | +69    |
| Export                            | 891                  | 850   | 1.171 | 1.394  | 1.451  | 1.461  | +44                                  | - 5  | +38  | +19  | +12  | + 1    |
| davon nach Europa                 | 47                   | 45    | 72    | 95     | 95     | 146    | + 7                                  | - 3  | +59  | +32  | - 0  | +54    |
| Neuzulassungen                    | 1.563                | 1.572 | 1.655 | 1.694  | 1.825  | 2.117  | -21                                  | + 1  | + 5  | + 2  | + 8  | +16    |
| <b>USA</b>                        |                      |       |       |        |        |        |                                      |      |      |      |      |        |
| Produktion                        | 2.747                | 2.270 | 3.000 | 3.489  | 3.723  | 3.047  | - 9                                  | -17  | +32  | +16  | + 7  | -18    |
| Import                            | 145                  | 124   | 164   | 226    | 370    | 276    | - 6                                  | -14  | +32  | +38  | +63  | -25    |
| Export <sup>2)</sup>              | 258                  | 269   | 245   | 263    | 291    | 296    | +34                                  | + 5  | - 9  | + 7  | +11  | + 2    |
| davon nach Europa                 | 5                    | 7     | 7     | 8      | 14     | 16     | +25                                  | +35  | - 4  | +20  | +81  | +14    |
| Neuzulassungen                    | 2.657                | 2.397 | 3.058 | 3.509  | 3.963  | 3.468  | -12                                  | -10  | +28  | +15  | +13  | -13    |

\*) teilweise geschätzt.

1) ab 1 978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.

2) einschließlich Export nach Kanada.

# Nutzkraftfahrzeug-Produktion wichtiger Länder 1959 - 1979



## Exportanteil an der Produktion in %

|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| 52,6 | 49,3 | 49,5 | 46,7 | 45,2 | 46,7 | 44,5 | 47,3 | 54,1 | 54,6 | 52,1 | 50,1 | 51,3 | 54,7 | 58,3 | 66,7 | 63,8 | 64,2 | 60,1 | 57,1 | 56,2 | BR Deutschland |
| 27,0 | 29,0 | 27,6 | 27,6 | 29,3 | 29,1 | 22,7 | 22,8 | 23,7 | 24,6 | 27,9 | 37,6 | 39,1 | 27,0 | 30,4 | 37,7 | 43,4 | 34,0 | 35,7 | 38,7 | 41,2 | Frankreich     |
| 34,6 | 31,9 | 36,5 | 35,3 | 39,4 | 36,3 | 36,5 | 37,8 | 35,1 | 34,7 | 38,9 | 37,7 | 42,7 | 34,3 | 39,2 | 39,9 | 47,2 | 50,6 | 48,2 | 36,9 | 34,5 | Großbritannien |
| 14,3 | 12,3 | 15,5 | 19,8 | 17,8 | 29,5 | 26,8 | 26,3 | 21,7 | 24,8 | 29,9 | 28,9 | 34,8 | 37,8 | 36,4 | 33,5 | 44,7 | 40,9 | 48,8 | 50,4 | 51,6 | Italien        |
| 61,9 | 61,8 | 66,9 | 63,9 | 58,6 | 65,7 | 57,5 | 62,7 | 74,6 | 71,5 | 67,3 | 76,3 | 78,4 | 71,7 | 78,8 | 83,1 | 79,2 | 83,2 | 78,7 | 82,3 | 88,1 | Schweden       |
|      |      | 4,7  | 5,3  | 5,6  | 5,8  | 4,1  | 7,7  | 8,1  | 6,7  | 6,9  | 6,9  | 6,4  | 6,4  | 5,8  | 5,2  | 5,0  | 4,7  | 5,4  | 6,0  | 6,4  | Spanien        |
| 7,8  | 10,0 | 8,1  | 7,0  | 7,7  | 7,4  | 7,9  | 7,3  | 7,8  | 10,2 | 14,4 | 17,1 | 22,9 | 24,6 | 23,6 | 34,0 | 35,8 | 41,6 | 45,2 | 45,5 | 42,2 | UdSSR          |
| 17,4 | 18,0 | 18,5 | 11,0 | 10,0 | 10,4 | 7,5  | 7,0  | 7,8  | 6,6  | 7,2  | 7,3  | 6,6  | 6,1  | 6,4  | 9,4  | 11,9 | 8,2  | 7,5  | 7,8  | 9,7  | Japan          |



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

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



Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
D-7000 Stuttgart 60, Postfach 202  
Fernsprecher (0711) 3021  
Fernschreiber 7210-0 dbu d