



**Daimler-Benz
Geschäftsbericht
1982**

Daimler-Benz-Konzern in Zahlen

	1982	1981	82 : 81 in %
Umsatz (Mill. DM)	38.905	36.661	+ 6,1
im Inland	13.316	13.577	- 1,9
im Ausland	25.589	23.084	+10,9
Produktion			
Personenwagen	458.345	440.778	+ 4,0
Nutzfahrzeuge	250.079	275.380	- 9,2
Inlandswerke	187.044	196.076	- 4,6
Geländewagen	6.566	6.455	+ 1,7
Auslandswerke	56.469	72.849	-22,5
Mitarbeiter (am Jahresende)	185.687	188.039	- 1,3
im Inland	149.118	149.096	+ 0
im Ausland	36.569	38.943	- 6,1
Personalaufwendungen¹⁾	10.712	9.993	+ 7,2
Investitionen	3.626	3.114	+16,4
Abschreibungen	2.273	1.688	+34,7
Jahresüberschuß	921	826	+11,5
Ausschüttungssumme²⁾	350	304	+15,1
Dividende + Bonus je 50-DM-Aktie (in DM)²⁾³⁾	10,50 + 1,-	10,-	

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

¹⁾ Nachfolgende Angaben in Mill. DM.

²⁾ Vorgeschlagen bzw. gezahlt.

³⁾ Zuzüglich 6,47 (i.V. 5,62) DM Steuergutschrift für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

**Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Stuttgart**

**Geschäftsbericht
und Jahresabschluß
1982**

Inhaltsübersicht

	Tagesordnung für die Hauptversammlung	4
	Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	6
Bericht des Vorstands	Lagebericht	9
	Ausblick	25
	Forschung und Entwicklung	33
	Materialwirtschaft	40
	Produktion	43
	Vertriebsorganisation	46
	Personal- und Sozialwesen	49
	Beteiligungsgesellschaften	59
	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	75
	Vorschlag über die Gewinnverwendung	84
Bericht des Aufsichtsrats		85
Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	Bilanz zum 31. Dezember 1982	86
	Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1982	88
Konzern-Geschäftsbericht	Erläuterungen zum Konzernabschluß	89
	Konzernbilanz zum 31. Dezember 1982	100
	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1982	102
Anhang	Daimler-Benz in Zahlen	104
	Absatz und Produktion	106
	Tabellen und Schaubilder zur Entwicklung der Automobilindustrie in wichtigen Ländern	108

Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 6. Juli 1983, um 10 Uhr,
im Museumsgebäude der Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim,
Mercedesstraße, stattfindende

87. ordentliche Hauptversammlung

- 1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1982, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzern-Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1982.**

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

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn von	DM	349.767.297,-
wie folgt zu verwenden:		
3 $\frac{1}{3}$ % Dividende auf das dividenden- berechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM	64.050,-
DM 10,50 Dividende je dividenden- berechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	319.294.269,-
DM 1,- Bonus je dividenden- berechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	30.408.978,-
Bilanzgewinn	DM	349.767.297,-

- 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 1983.**

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG,
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main),
zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1983 zu wählen.

6. Wahlen zum Aufsichtsrat.

Gemäß § 102 Aktiengesetz endet die Amtszeit der derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder mit Ablauf der Hauptversammlung am 6. Juli 1983. 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.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, folgende Herren als Aufsichtsratsmitglieder der Aktionäre zu wählen:

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

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

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

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

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

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

Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart
Rechtsanwalt

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

Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf

Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München

Die Wahlmännerversammlung wählt am 25. Mai 1983 die Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer. Das Wahlergebnis wird gemäß § 19 Mitbestimmungsgesetz im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die Amtszeit sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder dauert bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 1987 beschließt.

Aufsichtsrat

Hermann J. Abs, Frankfurt (Main) Ehrenvorsitzender der Deutsche Bank AG	Ehrenvorsitzender
Dr. rer. pol. Wilfried Guth, Frankfurt (Main) Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG	Vorsitzender
Herbert Lucy, Mannheim*) Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG	stellv. Vorsitzender
Karl Aspacher, Stuttgart*) Mitglied des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale	
Dr.-Ing. Hans Bacher, Stuttgart (verstorben am 30. Oktober 1982) Mitglied der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH	
Dr. phil. Dr. rer. oec. h. c. Marcus Bierich, München (seit 30. Dezember 1982) Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG	
Willi Böhm, Kandel*) Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth	
Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter der Friedrich Flick Industrieverwaltung KGaA	
Prof. Dr. jur. Günther Hartmann, Köln Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG	
Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen, Düsseldorf Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG	
Erich Hirth, Gaggenau*) Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Gaggenau	
Rudolf Kuda, Frankfurt (Main)*) Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall	
Hugo Lotze, Reinhardshagen*) Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Kassel	
Dr. jur. Heribald Närger, München Mitglied des Vorstands der Siemens AG	
Dr. rer. pol. Wolfgang Rölller, Frankfurt (Main) Mitglied des Vorstands der Dresdner Bank AG	
Alfred Schaible, Renningen*) Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Sindelfingen	
Dr. jur. Walter Seipp, Frankfurt (Main) Vorsitzender des Vorstands der Commerzbank AG	
Franz Steinkühler, Stuttgart*) Bezirksleiter der IG Metall	
Dipl.-Ing. Maria-Christine Fürstin von Urach, Stuttgart*) Abteilungsleiterin	
Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf	
Bernhard Wurl, Mainz*) Stellvertretender Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall	
Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München	

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

Vorstand

Dr. jur. Gerhard Prinz, Stuttgart
Vorsitzender

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

Heinz C. Hoppe, Stuttgart
(am 31. Dezember 1982 in den Ruhestand getreten)
Vertrieb

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

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

Edzard Reuter, Stuttgart
Finanz- und Betriebswirtschaft

Walter Ulsamer, Stuttgart
Materialwirtschaft

Dr. jur. Manfred Gentz, Stuttgart (stellvertretend)
(ab 1. April 1983)
Gesamtes Personal- und Sozialwesen, Verwaltung

Hans-Jürgen Hinrichs, Stuttgart (stellvertretend)
Vertrieb

Dr. rer. pol. Gerhard Liener, Stuttgart (stellvertretend)
(ab 1. März 1982)
Beteiligungen



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

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

Bericht des Vorstands

Lagebericht

ÜBERBLICK

Gesamtwirtschaftliche Lage

Im Jahre 1982 setzte sich die rückläufige wirtschaftliche Entwicklung in den meisten Industrienationen unvermindert fort. Steigende Arbeitslosigkeit und wachsende Haushaltsdefizite sowie zunehmende Finanzierungsprobleme in zahlreichen Schwellen- und Entwicklungsländern führten zu beträchtlichen Belastungen. Erst gegen Ende des Jahres eröffneten - insbesondere in den USA - deutlich gesunkene Inflationsraten einen größeren Spielraum für die Zins- und Geldmengenpolitik und damit für eine Belebung wirtschaftlichen Wachstums.

In der Bundesrepublik Deutschland verlief die konjunkturelle Talfahrt weitgehend parallel zum weltwirtschaftlichen Geschehen. Zurückhaltung im Konsum und nachlassende Investitionstätigkeit sowie eine Abschwächung des zunächst sehr hohen Exports ab Mitte 1982 bewirkten im Jahresverlauf einen Rückgang des Bruttosozialprodukts.

Erstmals seit drei Jahren konnte wieder ein Leistungsbilanzüberschuß erreicht werden. Hierin kommt auch eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exporteure zum Ausdruck; sie wurde auf der Preisseite durch eine im Verhältnis zu wichtigen Fremdwährungen kaufkraftmäßig noch leicht unterbewertete D-Mark gefördert.

Die deutsche Automobilindustrie trug durch eine kräftige Exportsteigerung wesentlich zur Verbesserung der Außenhandelsposition der Bundesrepublik bei. Die Automobilindustrie wurde zur umsatzstärksten Exportbranche. Sie allein erzielte 1982 einen Ausfuhrüberschuß von rd. 58 (i. V. 47) Mrd. DM; dieser entsprach annähernd dem Wert der gesamten deutschen Ölimporte. In der zweiten Jahreshälfte wurden allerdings die Automobilhersteller

von einer nachlassenden Exportnachfrage getroffen, so daß bei weiter vermindertem Inlandsabsatz einige Unternehmen zu Anpassungsmaßnahmen an die geringere Kapazitätsauslastung, teilweise sogar zu Kurzarbeit, gezwungen waren.

Daimler-Benz hingegen konnte unter den erschwerten Bedingungen das hohe Beschäftigungsniveau halten und das stetige Wachstum der vergangenen Jahre nochmals fortsetzen. Es ist uns gelungen, unsere Marktposition im In- und Ausland zu festigen.

Der Umsatz im Konzern hat sich 1982 um 2,2 Mrd. DM auf 38,9 Mrd. DM erhöht. Das Wachstum resultierte - wie im Vorjahr - ausschließlich aus dem Auslandsgeschäft; dessen Anteil am Konzernumsatz stieg auf 65,8 (i. V. 63,0) %. Hierin zeigt sich erneut die Bedeutung der Auslandsmärkte für die Aufrechterhaltung von Produktion und Beschäftigung der AG. Dabei erwiesen sich unsere ausländischen Vertriebsgesellschaften als unentbehrliche Stützen für die Sicherung des Absatzes aus unseren inländischen Werken. Unsere ausländischen Tochtergesellschaften mit eigener Produktion konnten bei überall eingeschränkten Marktbedingungen ihre Marktpositionen mit geringen Ausnahmen halten oder ausbauen.

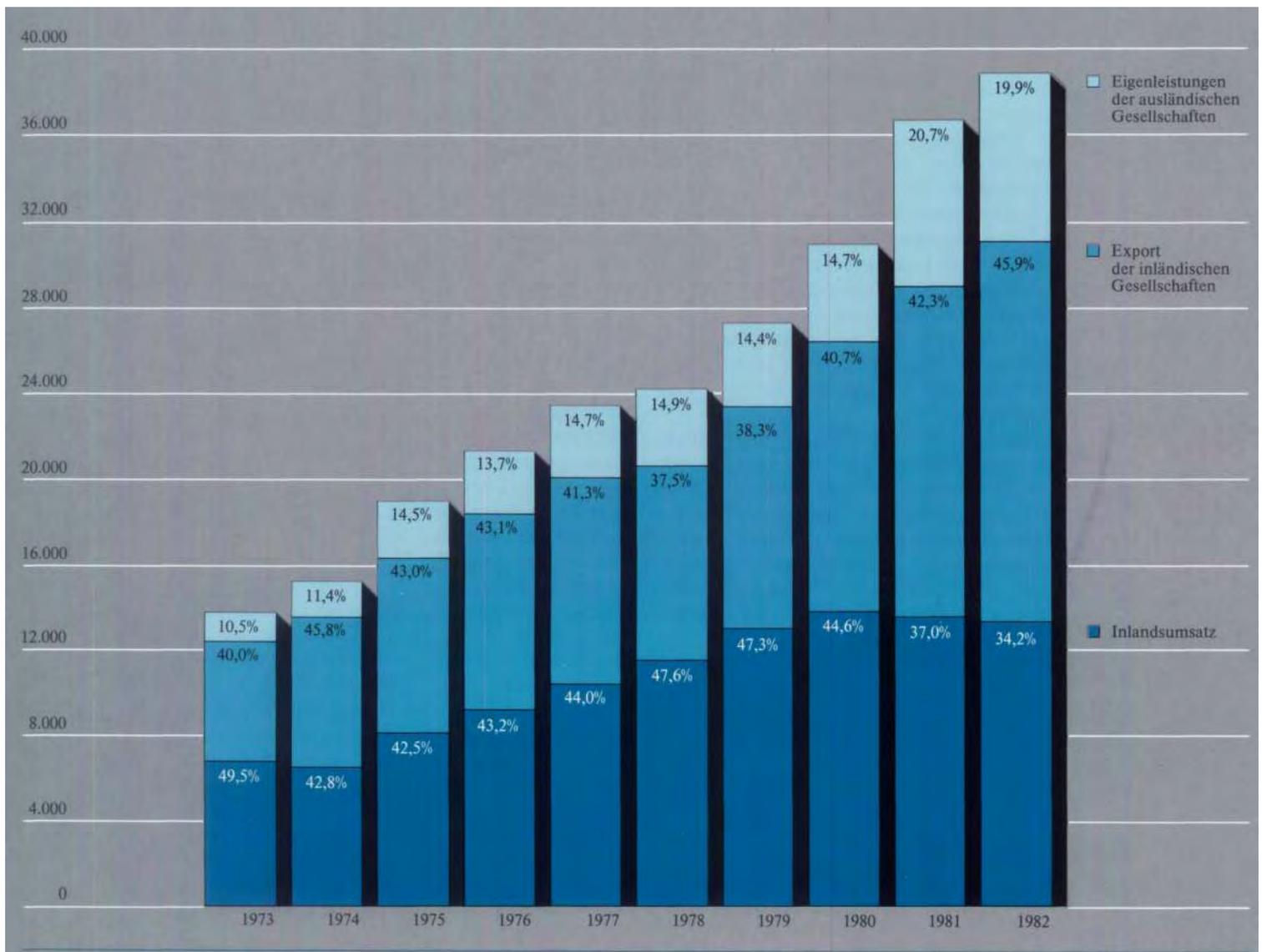
Die Daimler-Benz AG allein vermochte 1982 ihren Umsatz um 7 % auf 31,1 Mrd. DM zu steigern; in wichtigen Exportmärkten konnten zum Teil beachtliche Zuwächse erzielt werden. Unser größter Exportraum ist nach wie vor Europa und hier in erster Linie die Europäische Gemeinschaft. Einschließlich des Inlandsumsatzes entfallen etwa zwei Drittel des Geschäftsvolumens auf europäische Länder. Hauptmärkte für den Export unserer Schweren Lkw blieben der Nahe und Mittlere Osten sowie Nordafrika. Unsere Lieferungen von

*Umsatzanstieg
um 2,2 auf
38,9 Mrd. DM*

Die neue
Mercedes-Benz-
Kompaktklasse
190/190E.
Temperament und
Spitzentechnik
in kompakter Form.

Konzernumsatz

(in Millionen DM)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Konzernumsatz	13.794	15.283	19.051	21.303	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905
Inlandsumsatz	6.821	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316
Auslandsumsatz	6.973	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589
davon: Eigenleistungen der ausl. Gesellschaften	1.457	1.747	2.758	2.916	3.467	3.612	3.955	4.568	7.575	7.756
Export der inl. Gesellschaften	5.516	6.995	8.191	9.190	9.693	9.085	10.474	12.631	15.509	17.833



Nutzfahrzeugen und Personenwagen in diesen Raum stiegen nochmals kräftig um über 0,6 auf 5,3 Mrd. DM. Die wertmäßige Ausfuhr nach den USA konnten wir aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Personenwagen um 31% auf 3,2 Mrd. DM erhöhen; die USA blieben mit Abstand unser größter einzelner Exportmarkt.

Der Beitrag unserer ausländischen Tochtergesellschaften zum Konzernumsatz lag mit einer Eigenleistung von 7,8 (i.V. 7,6)Mrd. DM geringfügig über dem des Vorjahres. Einbußen unserer südamerikanischen Gesellschaften - um 19 % auf einen Umsatz von umgerechnet 2,3 Mrd. DM - steht ein Zuwachs der Eigenleistung unserer nordamerikanischen Gesellschaften um 31 % auf 3,5 Mrd. DM gegenüber. (Unsere 1981 erworbene US-Tochtergesellschaft Freightliner wurde erstmals für ein volles Geschäftsjahr konsolidiert.) Umsatzerhöhend wirkten auch währungsbedingte Einflüsse, allerdings in geringerem Maße als im Jahr zuvor.

Ein Vergleich des Umsatzes zwischen dem Pkw- und dem Nutzfahrzeugbereich zeigt, daß im Jahre 1982 das Wachstum im Konzern ausschließlich vom Pkw-Bereich mit einer Steigerung um 13 % auf 18,7 Mrd. DM getragen wurde. Der Nutzfahrzeugumsatz bewegte sich mit 18,9 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Während wir in früheren Geschäftsjahren - vor allem 1980 und 1981 - sowohl im Export als auch bei den produzierenden ausländischen Tochtergesellschaften ein stärkeres Wachstum bei Nutzfahrzeugen erzielen konnten und dadurch der Nutzfahrzeugumsatz im Konzern den Pkw-Umsatz deutlich übertraf, trat 1982 eine gegenläufige Entwicklung ein: Die erheblich gestiegenen Pkw-Verkäufe führten bei nur gehaltenem Nutzfahrzeugumsatz zu etwa ausgeglichenen Anteilen von Personenwagen und Nutzfahrzeugen am Gesamtumsatz; so erreichte der Pkw einen Anteil von 48,1 (i. V. 45,2) %, das Nutzfahrzeug von 48,5 (i. V. 51,5) %.

Diese strukturellen Verschiebungen zeigen die Vorteile der Elastizität des Konzerns in seinen beiden hauptsächlichen Tätigkeitsbereichen; sie dient der Anpassung an wechselhafte Verläufe der Nachfrage in den unterschiedlichen Märkten. Die Mög-



lichkeit eines solchen Ausgleichs war uns in umgekehrter Richtung schon Mitte der 70er Jahre zugute gekommen, als die Pkw-Nachfrage im Inland zurückging.

Unser mittelfristiges Investitionsprogramm führten wir 1982 planmäßig fort. Im Konzern betragen die Sachanlage-Investitionen 3,4 (i.V. 3,0)Mrd. DM. Im Inland steigerten wir die Investitionen in Sachanlagen um 0,7 auf 2,8 Mrd. DM.

Die Sachanlage-Investitionen im Inland verteilen sich auf die Bereiche wie folgt:

	1982		1981	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	1.808	64	1.315	64
Nutzfahrzeuge	748	27	477	23
Niederlassungen	84	3	126	6
Forschung, Entwicklung	163	6	140	7
	2.803	100	2.058	100
Leasing	219		196	
insgesamt	3.022		2.254	

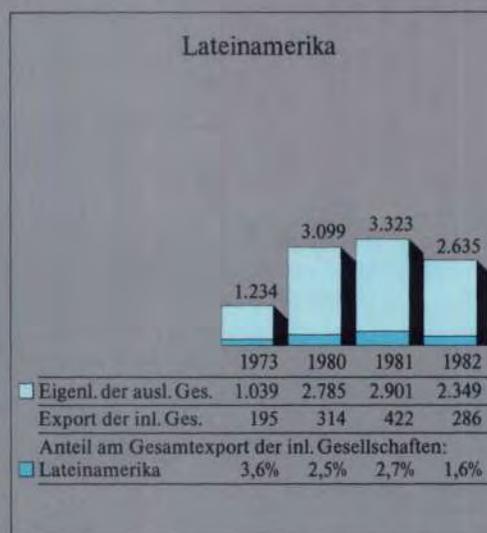
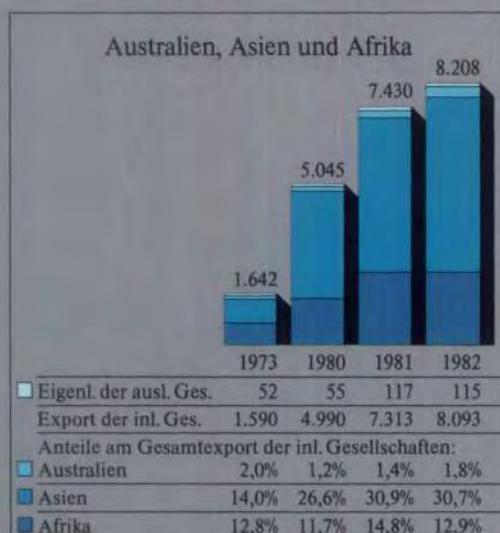
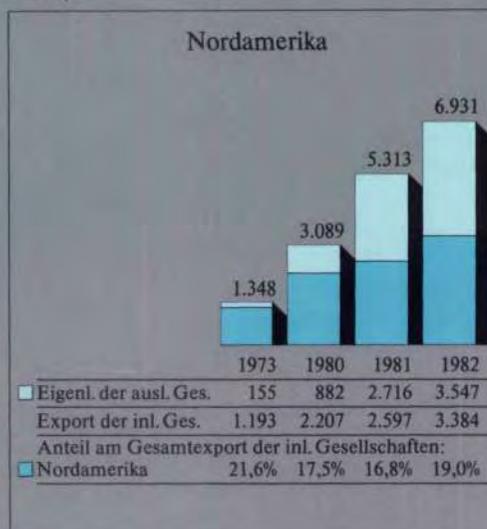
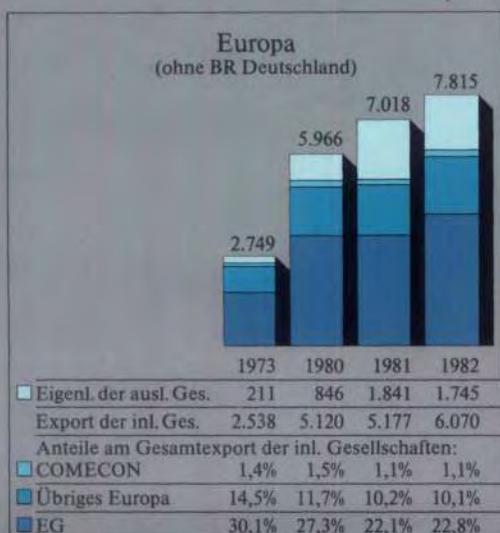
Unsere Investitionen in den Inlandswerken richteten sich erneut zum größeren Teil auf den Pkw-Bereich und hier vor allem auf den Produktionsanlauf neuer Modelle und Aggregate. Im Mittelpunkt stand der Serienanlauf des 190/190E Ende 1982. Erhebliche Mittel haben wir für weitere Verbesserungen der Produktqualität und des Fertigungsflusses aufgewendet.

Über 3 Mrd. DM Sachinvestitionen im Konzern

Deutlich angehobene Ausstattung für die Raumkomfort-Klasse 200 D bis 280 E. Auch wegen ihrer hohen Wertbeständigkeit ist sie unverändert stark begehrt (oben).

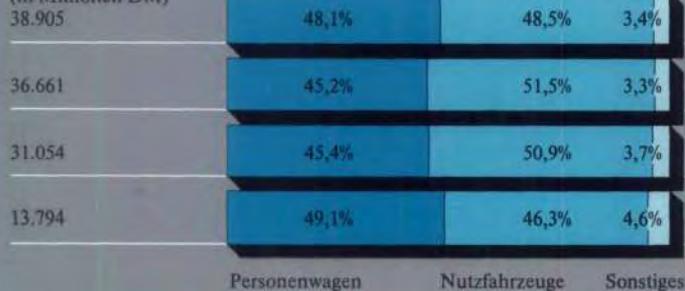
Struktur des Umsatzes

Ausland (in Millionen DM)



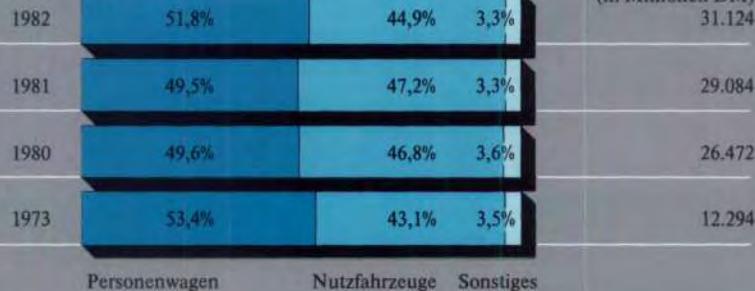
Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)



Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)



Im Nutzfahrzeubbereich dienten die Investitionen in erster Linie der Ergänzung und Modernisierung unseres Fahrzeugprogramms, der weiteren Straffung der Fertigungsstruktur und der Intensivierung des Produktionsverbunds. Durch die Zusammenfassung artgleicher Fertigungen von Komponenten und Aggregaten an einem Standort wollen wir weiterhin die Spezialisierung in der Produktion und im entsprechenden Know-how nutzen, um dadurch die Kosten weiter zu senken und so auch Arbeitsplätze zu sichern. Dieses Ziel verfolgen wir u. a. mit der Zusammenfassung der Transporterfertigung im Werk Düsseldorf.

Bei neuen Anlagen waren wir wie in den Vorjahren bestrebt, die Arbeitsplätze nach modernen ergonomischen Erkenntnissen zu gestalten und unsere Mitarbeiter von

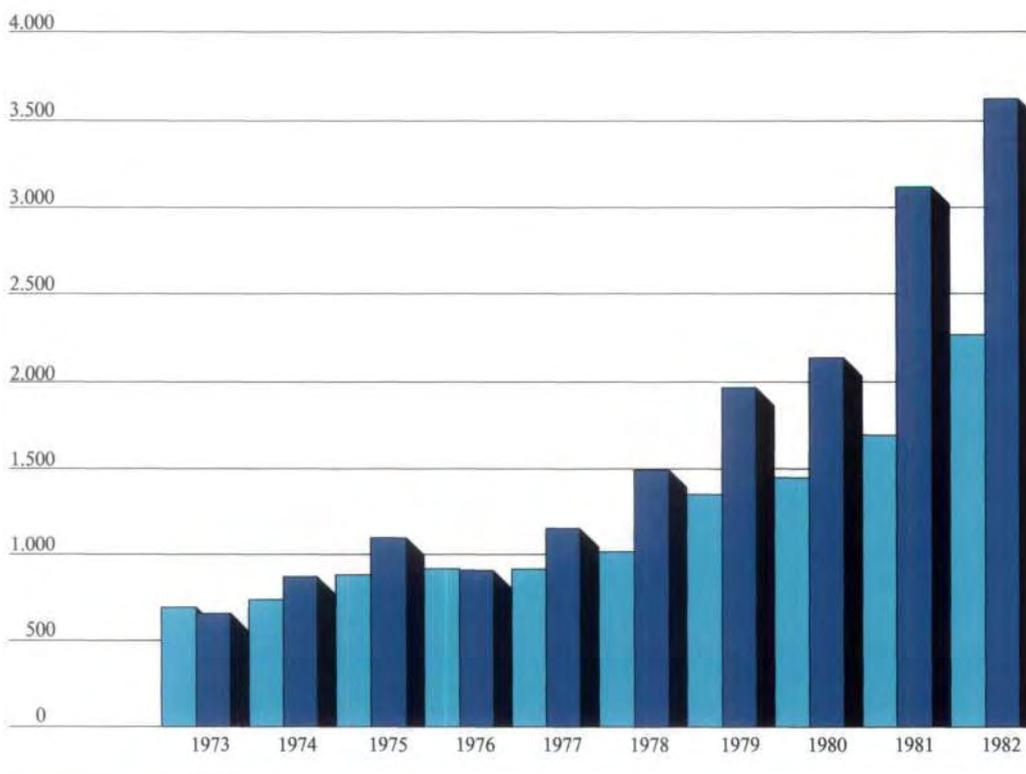
schwerer körperlicher und monotoner Arbeit so weit wie möglich zu entlasten. Mit unseren Investitionen für die Infrastruktur und die Produktionsordnung in den Werken haben wir in wachsendem Umfang der Umweltschonung Rechnung getragen.

Im Ausland haben wir im Berichtsjahr 0,4 (i. V. 0,8) Mrd. DM in Sachanlagen investiert. Die Investitionsprogramme unserer Tochtergesellschaften in Brasilien und Argentinien mußten der schwierigen Marktsituation in diesen Ländern angepaßt werden. (Im Vorjahr betrafen die vergleichsweise hohen Sachanlagenzugänge zu einem großen Teil die Übernahme der Anlagen und Einrichtungen des US-Schwer-Lkw-Herstellers Freightliner.)

Unsere Investitionen konnten wir auch *Investitionsfinanzierung* 1982 voll durch im Unternehmen erwirt-

Investitionen und Abschreibungen - Konzern

(in Millionen DM)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
■ Investitionen	654	871	1.096	908	1.140	1.498	1.969	2.140	3.114	3.626
■ Abschreibungen	688	731	884	917	918	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273



schattete Mittel finanzieren. Der starke Anstieg der Sachanlage-Investitionen führte trotz der ebenfalls gestiegenen Abschreibungen dazu, daß der Buchwert des Anlagevermögens mehr zunahm als das durch die Rücklagenzuführung gestärkte bilanzielle Eigenkapital. Gleichwohl blieben ausgewogene und gesunde Bilanzrelationen weiterhin gewährleistet; dies wird noch deutlicher sichtbar, wenn man die Höhe der langfristigen Rückstellungen berücksichtigt.

Hohes Beschäftigungsniveau im Inland

Daimler-Benz beschäftigte Ende 1982 im Inland 149.118 (i.V. 149.096) Mitarbeiter. In den letzten fünf Jahren konnten wir in den inländischen Werken 17.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Unser Angebot an Ausbildungs- und Praktikantenplätzen haben wir im Berichtsjahr nochmals auf insgesamt 8.500 Stellen gesteigert; im Herbst sind mehr als 2.600 Auszubildende — die bisher höchste Zahl in einem Jahr — neu eingestellt worden. Infolge der bei unseren nord- und südamerikanischen Tochtergesellschaften mit eigener Produktion erforderlichen Anpassung der Belegschaften an die drastisch gesunkene Auslastung ging die Zahl der Mitarbeiter im Konzern auf 185.687 (i. V. 188.039) zurück.

Dank an --e Belegschaft

Unsere Mitarbeiter und ihre Vertreter im Gesamtbetriebsrat, in den Betriebsräten, im Gesamtsprecherausschuß und in den Sprecherausschüssen der Leitenden Angestellten danken wir für ihre Aufgeschlossenheit und engagierte Mitarbeit. Ihre hohe Einsatz- und Leistungsbereitschaft sowie eine auf gegenseitigem Verständnis beruhende vertrauensvolle Zusammenarbeit haben uns auch 1982 die schwierigen Aufgaben gemeinsam meistern lassen.

Erfreuliche Ergebnisentwicklung

Die Ergebnisentwicklung war durch gegenläufige Faktoren geprägt. Höhere Belastungen ergaben sich aus Steigerungen bei Löhnen und Gehältern sowie Verteuerungen bei den Materialbezügen; diese waren direkt und indirekt - vor allem durch den kräftigen Anstieg der Stahlpreise verursacht. Darüber hinaus haben teilweise unzureichende Erlöse und eine unbefriedigende Kapazitätsauslastung innerhalb des

Nutzfahrzeugbereichs - insbesondere bei Omnibussen und Transportern sowie bei unseren ausländischen Gesellschaften mit eigener Fertigung - das Konzernergebnis beeinträchtigt. Die recht gute Beschäftigung im Pkw-Bereich, der erfreulich gestiegene Anteil höherwertiger Personenwagen, ferner das 1982 noch außerordentlich gute Nahostgeschäft bei Schweren Lastwagen haben die Ertragsentwicklung positiv beeinflusst.

In unserem außerbetrieblichen Ergebnis wirkte sich neben höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen vor allem das 1982 nochmals ungewöhnlich hohe Zinsniveau aus. Der Zinsüberschuß der Daimler-Benz AG erhöhte sich - vor Steuern - auf 610 (i. V. 554) Mill. DM; im Konzern betrug er 896 (i. V. 804) Mill. DM. - Die bei unserer brasilianischen Tochtergesellschaft entstandenen Zinserträge stellen allerdings überwiegend nur einen Ausgleich für inflationsbedingte Kaufkraftminderungen dar.

Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG stieg um 13% auf 687 (i.V. 608) Mill. DM, der Konzernbeitrag der Auslandsgesellschaften zusammen um 4% auf 202 (i.V. 194) Mill. DM. Der Konzernjahresüberschuß erhöhte sich um 11,5% auf 921 (i.V. 826) Mill. DM.

Die erfreuliche Gesamtentwicklung und das geschilderte Zusammenwirken der ergebnissteigernden Faktoren und Sonderinflüsse veranlassen uns, der Hauptversammlung vorzuschlagen, für das Geschäftsjahr 1982 eine um 0,50 DM auf 10,50 DM je 50-DM-Aktie erhöhte Dividende und einen Bonus von 1,-DM je 50-DM-Aktie zu zahlen. Damit würde sich die Ausschüttungssumme auf 350 (i.V. 304) Mill. DM erhöhen.

Zur weiteren Stärkung der Eigenkapitalbasis werden wir - mit Zustimmung des Aufsichtsrats - unter Inanspruchnahme eines Teilbetrages von 170 Mill. DM des genehmigten Kapitals unser Grundkapital im Verhältnis 9:1 auf 1.699 Mill. DM erhöhen. Die neuen Aktien, die den Aktionären zum Jahresende 1983 zu einem Preis von 50 DM je 50-DM-Aktie angeboten werden, sollen für das Geschäftsjahr 1983 bereits voll dividendenberechtigt sein.

Vorschlag an die Hauptversammlung

PERSONENWAGEN

*Pkw- Nachfrage
weltweit
rückläufig*

Die Pkw-Nachfrage war 1982 weltweit rückläufig, allerdings bei unterschiedlichem Verlauf in wichtigen Märkten. Die Welt-Produktion verminderte sich 1982 - fast ausschließlich aufgrund des Rückgangs in den USA und in Japan - um 3 % auf 27,2 Mill. Einheiten; sie liegt damit um 14 % unter dem bisherigen Höchststand von 31,7 Millionen im Jahre 1978.

Der amerikanischen Automobilindustrie ist es im Berichtsjahr noch nicht gelungen, ihre bisher schwerste Strukturkrise zu überwinden; die neuentwickelten „US-Compact-Cars“ konnten sich gegenüber den importierten Konkurrenzmodellen nicht mit dem von den Herstellern erhofften Erfolg durchsetzen. Bei einem um 6,5 % auf 8,0 Mill. Pkw geschrumpften Gesamtmarkt erhöhte sich der Anteil ausländischer Fabrikate von 27,3 auf 27,9 %. Die heimischen Hersteller vermochten auf die im Jahresverlauf infolge wieder gesunkenen Kraftstoffpreise einsetzende Nachfrage nach größeren Automobilen nicht umfassend zu reagieren. Mit 5,8 Mill. verkauften Fahrzeugen mußten sie eine Absatzeinbuße von 7,2 % hinnehmen. Die Produktion wurde um 18,9 % auf 5,1 Mill. Pkw gesenkt - das niedrigste Niveau seit mehr als 20 Jahren. Massenentlassungen und Betriebsstillegungen waren die Folge.

Die japanische Pkw-Industrie konnte 1982 zwar im Inlandsmarkt einen Zuwachs um 6 % auf 3,0 Mill. Einheiten verbuchen; der Export ging aber um 4 % auf 3,8 Mill. zurück. Die Ausfuhr in die USA unterlag dem Selbstbeschränkungsabkommen, das

eine Begrenzung des japanischen Exports auf jährlich 1,68 Mill. Pkw vorsieht.

Die Nachfrage für japanische Fahrzeuge aus Europa zeigte dagegen - überwiegend marktbedingt - deutliche Abflachungstendenzen. Die Aufnahmefähigkeit der Schwellen- und Entwicklungsländer wurde geringer. Aufgrund verminderter Exportmöglichkeiten nahm die Produktion um 1 % auf 6,9 Mill. Einheiten ab. Damit kam die starke Expansion der vergangenen Jahre vorerst zum Stillstand; dennoch bleibt Japan - in Fahrzeugeinheiten gemessen - größter Pkw-Hersteller vor den USA.

In Westeuropa stieg der Pkw-Absatz 1982 leicht auf 10,2 Mill. Fahrzeuge. Der Ende der 70er Jahre kräftig gestiegene Marktanteil japanischer Fabrikate war - nunmehr im zweiten Jahr hintereinander - rückläufig. Insgesamt fertigten die westeuropäischen Hersteller 10,3 Mill. Pkw (+ 5 %); ihr Anteil an der Weltproduktion erhöhte sich von 35,1 auf 37,8 %.

Der deutsche Pkw-Markt war 1982 durch eine anhaltende Schwäche im Neuwagengeschäft gekennzeichnet. Die Zulassungen gingen um 7,5 % auf 2,16 Mill. Pkw zurück; sie verminderten sich damit ununterbrochen seit 1979. Vor dem Hintergrund der schlechten gesamtwirtschaftlichen Lage und des mangelnden Vertrauens auf Konsumenten- wie auf Investorenseite war das Marktgeschehen durch eine ausgeprägte Kaufzurückhaltung bestimmt. Ersatzbedarf wurde häufig aufgeschoben; dies zeigte sich besonders deutlich an der gegenüber dem Vorjahr längeren durchschnittlichen Haltedauer bei Pkw.

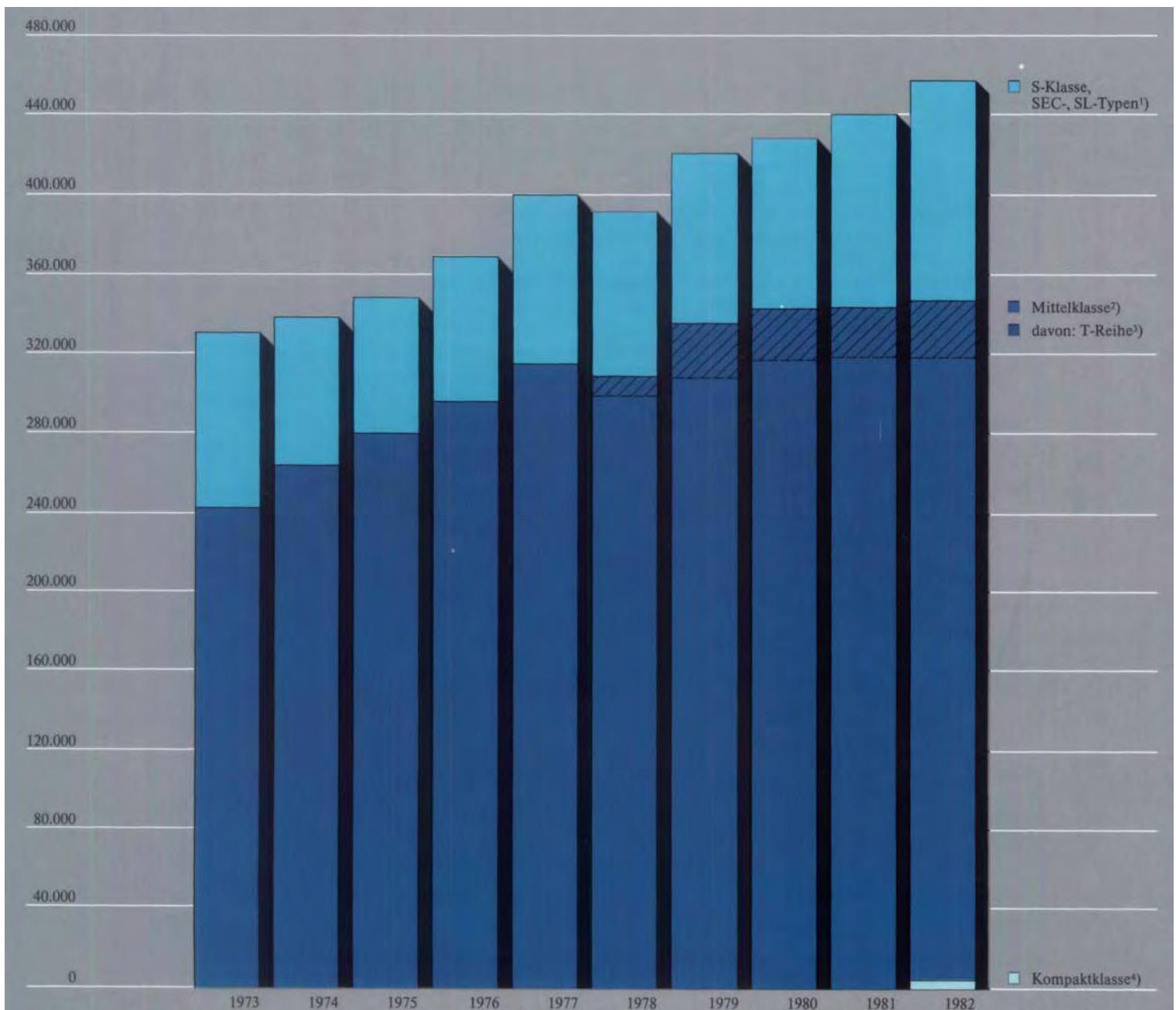
*Bundesrepublik:
Rückgang der
Neuzulassungen
um 7,5 %*



*Spitzentechnik
hat Zukunft.
Von der S-Klasse -
einschließlich
SEC-Coupes und
SL-Roadster -
wurden 1982 erstmals
über 100.000 Fahr-
zeuge gefertigt.*

Personenwagen-Produktion

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1982 : 1973
Gesamtproduktion	331.682	340.006	350.098	370.348	401.255	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	+ 38,2%
davon:											
S-Klasse, SEC-, SL-Typen ¹⁾	88.062	74.802	69.757	73.098	85.108	83.107	84.957	84.993	95.804	105.093	
Mittelklasse ²⁾	243.620	265.204	280.341	297.250	316.147	310.096	337.202	344.085	344.974	348.602	
davon: T-Reihe ³⁾	-	-	-	-	5	10.581	28.405	27.230	26.251	29.620	
Kompaktklasse ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.650	



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

} in den Vorjahren jeweils entsprechende Typen.



Traditionell die schönste Form der Mercedes-Benz-Technik: Die Coupes 380 SEC und 500 SEC.

Hinzu kam, daß viele Kunden in Erwartung weiterer Zinssenkungen und der Einführung neuer Modelle gegen Ende des Jahres ihre Kaufentscheidung hinauszögerten.

Die Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt war dagegen lebhaft; die Zahl der Besitzumschreibungen stieg um 5,5 % auf 5,2 Millionen. Die Erwartung, dies sei wie in früheren Jahren ein Indikator für eine bevorstehende Belebung des Neuwagengeschäfts, hat sich im Berichtsjahr noch nicht bestätigt.

Vom Rückgang des Inlandsmarktes waren ausländische Fabrikate stärker betroffen. Deren Zulassungsanteil sank auf 24,1 (i. V. 25,3) %; auf japanische Pkw entfielen 9,8 (i. V. 10,0) % des Inlandsabsatzes.

Höhere Exporte ermöglichten Produktionssteigerung

Der deutsche Pkw-Export stieg um 12,6 % auf das bisher höchste Jahresvolumen von 2,19 Millionen. Nach einem ausgezeichneten ersten Halbjahr (4- 25,5 %) schwächten sich die Zuwachsraten im weiteren Verlauf deutlich ab; im dritten Quartal betrug der Anstieg noch 9,4 %, im vierten Quartal ging der Export sogar um 6,1 % zurück. Die insgesamt verbesserte Wettbewerbsposition der deutschen Hersteller - vor allem in den wichtigen westeuropäischen Märkten — beruhte auf einem attraktiven Modellangebot, das einer konsequenten, den Anforderungen aus den beiden Ölpreiskrisen in den 70er Jahren entspre-

chenden Produktpolitik zu verdanken ist. Darüber hinaus genießt die Verarbeitungsqualität deutscher Automobile hohes Ansehen. Eine zurückhaltende Preispolitik und die kaufkraftmäßig unterbewertete D-Mark waren weitere exportbegünstigende Faktoren. Allein aufgrund der gesteigerten Auslandslieferungen stieg die deutsche Pkw-Produktion um 5,1 % auf 3,76 Mill. Einheiten.

Im Berichtsjahr wurden im Inland 225.217 Mercedes-Benz-Personenwagen neu zugelassen. Der Rückgang war mit 5,7 % geringer als in der gesamten Branche, so daß unser Marktanteil auf 10,7 (i. V. 10,5) % anstieg. Besonders erfreulich war der Absatzzuwachs bei unseren Spitzenmodellen SEC-Coupe und SL-Roadster.

Bei Diesel-Pkw war die Abschwächung der Inlandsnachfrage stärker als bei Benzin-Fahrzeugen. Der Diesel-Markt reagiert sensibel und mit erheblichen Ausschlägen auf die häufig wechselnde Preisdifferenz zwischen Benzin und Dieselmotorkraftstoff; im Berichtsjahr war der — energiepolitisch erwünschte - Preisvorteil des Dieselmotors gegenüber Normalbenzin vorübergehend sogar aufgehoben.

Unser Pkw-Export ist kräftig um 13 % auf 225.977 Einheiten gestiegen. Hierzu trug vor allem unsere Mittelklasse mit dem auch hier eingeführten Turbo-Diesel bei.

Daimler-Benz: Marktposition im In- und Ausland gestärkt



Mercedes-Benz-T-Reihe mit 6 Modellen. Variables Platzangebot für 7 Personen oder 700 kg Ladung.

Die Limousinen der S-Klasse ab 280 S und die Sonderklasse (SEC- und SL-Modelle) waren im Ausland unverändert stark gefragt. In wichtigen westeuropäischen Märkten haben wir unsere Position festigen und ausbauen können; erhebliche Zuwachsraten erzielten wir in den Volumenmärkten Großbritannien mit 11.800 Pkw (+ 11 %) und Frankreich mit 17.800 Pkw (+ 10 %); in Italien gingen allerdings unsere Verkäufe um 16 % auf 12.400 Einheiten zurück. In den USA konnten wir unseren Absatz trotz der tiefgreifenden Rezession um 5 % auf 66.000 Pkw steigern; der Anteil unserer großen Coupes und SL-Sportwagen ist hier besonders hoch.

Die Zunahme des Exports ermöglichte eine Erhöhung der Pkw-Produktion um 17.500 (+ 4,0 %) auf 458.345 Fahrzeuge. Die verfügbaren Kapazitäten waren während des ganzen Jahres voll ausgelastet. Mit 105.093 (i.V. 95.804) Einheiten konnten wir in der S-Klasse - einschließlich der SEC- und SL-Modelle - erstmals die 100.000-Marke überschreiten. Die Mercedes-Benz-Mittelklasse (200 D - 280 TE) blieb mit 348.600 Fahrzeugen ein tragender Pfeiler unseres Programms; besonders erfolgreich war unsere T-Reihe, von der 29.620 (i.V. 26.251) Einheiten gefertigt wurden. Entsprechend dem Zuwachs im

Auslandsgeschäft erhöhte sich der Exportanteil an der Produktion auf 49,3 (i.V. 45,4) %; er liegt jedoch immer noch deutlich unter dem Branchendurchschnitt von 58,3 (i.V. 54,5) %.

Herausragendes Ereignis war die Einführung der neuen Mercedes-Benz-Kompaktklasse mit den Modellen 190 und 190E, die unser traditionelles Pkw-Programm - Mittelklasse (200 D bis 280 TE) und S-Klasse (ab 280 S) - um eine dritte, völlig neu konzipierte Baureihe ergänzt. Der Anlauf der Produktion erfolgte planmäßig. Als Ergebnis langjähriger intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeit konnten wir mit der Spitzentechnik und der unverwechselbaren Stilistik des 190/190E neue Maßstäbe setzen. Konsequente Gewichtseinsparung durch stabile Leichtbauweise - ohne Abstriche an der hohen Fahrzeugsicherheit -, aerodynamische Gestaltung - ohne Aufgabe wichtiger Kriterien, wie Übersichtlichkeit und Komfort - prägen die Karosserie dieser Fahrzeugklasse. Schon bald nach der Markteinführung im Dezember 1982 war ein großer Teil der für 1983 geplanten Inlandsproduktion mit Aufträgen belegt. Die hohe Marktakzeptanz verleiht uns große Zuversicht für den dauerhaften Erfolg unseres erweiterten Pkw-Programms.

*Neue
Pkw-Baureihe
190/190 E*

NUTZFAHRZEUGE

*Weltweit
schwache
Nutzfahrzeug-
konjunktur*

Das mit der Entwicklung der Bruttosozialprodukte rückläufige Transportaufkommen, das insbesondere im ersten Halbjahr noch ungewöhnlich hohe Zinsniveau und eine immer schwächere Investitionsgüterkonjunktur haben 1982 das Nutzfahrzeuggeschäft weltweit belastet. In fast allen Industriestaaten, aber auch in den hoch verschuldeten Schwellen- und Entwicklungsländern ging die Nachfrage weiter zurück - wenn auch mit erheblichen Unterschieden für einzelne Länder und Fahrzeugklassen. Die geringere Ausnutzung der Kapazitäten sowie unzureichende Erlöse infolge des drastisch verschärften Wettbewerbs haben die Ertragslage der Hersteller beeinträchtigt.

Die Welt-Produktion von Nutzfahrzeugen verminderte sich 1982 um 3,3 % auf 9,17 Mill. Einheiten; in der Lkw-Klasse über 6 t Gesamtgewicht mußten wesentlich stärkere Einbußen (- 16 %) hingenommen werden. Wenn die amerikanischen Hersteller ihre Produktion insgesamt auf 1,9 Mill. Einheiten (+ 13 %) steigern konnten, so verdanken sie dies ausschließlich dem überdurchschnittlichen Zuwachs bei den vom Großserien-Pkw abgeleiteten „pick up“-Fahrzeugen. Die Fertigung von Lkw über 6 t ging dagegen auch in den USA um 69.000 Einheiten - etwa ein Drittel! -

auf nur noch 158.000 Lkw zurück. In Japan wurde die Nutzfahrzeugproduktion um 9 % auf 3,9 Mill. verringert; Kleintransporter und Lkw über 6 t waren davon gleichermaßen betroffen.

In Westeuropa wurden 1,4 Mill. Nutzfahrzeuge (- 2 %) hergestellt; die noch anhaltende Nachfrage aus den OPEC-Ländern verhinderte einen stärkeren Produktions- und Beschäftigungsrückgang.

Der deutsche Nutzfahrzeugmarkt befand sich 1982 in einer noch schlechteren Verfassung als im Jahr zuvor. Die Neuzulassungen verminderten sich um 16,8 % auf 123.549 Nutzfahrzeuge, bei Lkw über 6 t sogar um 18,4 % auf 38.900. Damit ist in diesem Marktsegment der Absatz in den letzten zwei Jahren um etwa 40 % geschrumpft.

Die ausländischen Hersteller konnten ihren Marktanteil in der Bundesrepublik - bei rückläufigem Absatz - auf 19,6 (i.V. 19,4)% geringfügig verbessern. In der Fahrzeugklasse bis 6 t hatten die Japaner in den vergangenen Jahren ihre Position kräftig ausgebaut; 1982 stagnierte ihr Anteil an den Zulassungen bei 6,4 %. Durch ihre - von erheblichen Kostenvorteilen unterstützte - aggressive Marktstrategie haben sie den Wettbewerb über Konditionen spürbar verschärft.

Der Export erreichte mit 203.692 Nutzfahrzeugen den Umfang des Vorjahres.

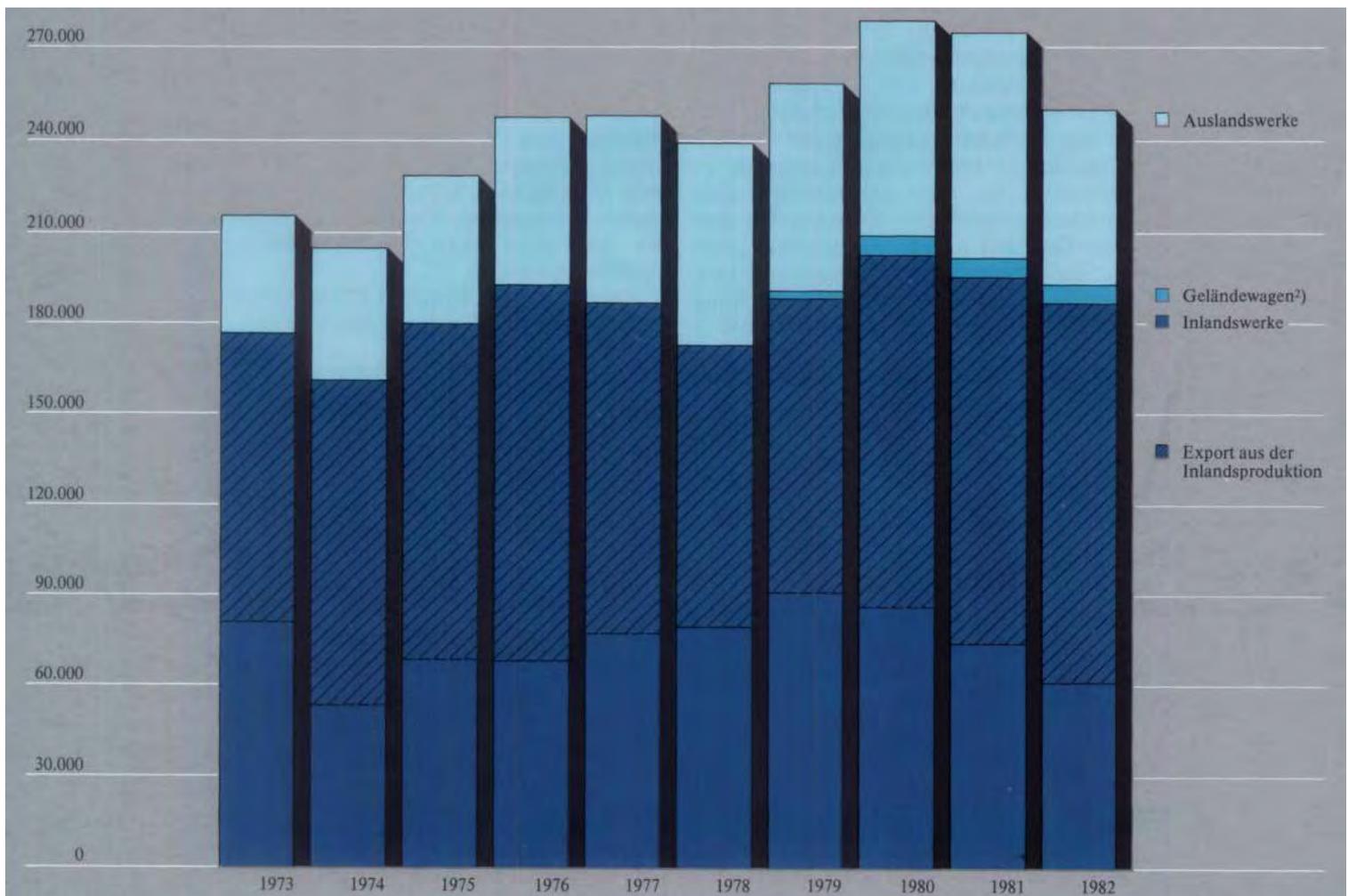
*Bundesrepublik:
Weitere
Verschlechterung
des Nutzfahr-
zeuggeschäfts*



Mercedes-Benz-Sattelschlepper für den Container-Transport gehören zu den rationellsten und wirtschaftlichsten Transportsystemen.

Nutzfahrzeug-Produktion

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1982 : 1973
Gesamtproduktion	215.935	205.344	229.302	247.756	248.100	239.702	258.975	279.535	275.380	250.079	+ 15,8%
Inlandswerke	177.061	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	+ 5,6%
davon: Transporter											
bis 4 t ¹⁾	45.292	30.597	29.975	41.878	40.257	47.333	51.815	53.353	45.200	44.795	
über 4 bis 6 t ¹⁾	36.256	24.726	25.470	29.906	30.358	26.481	28.270	30.624	24.157	19.678	
Lastwagen											
über 6 bis 8 t ¹⁾	18.012	13.953	15.924	18.658	18.228	18.746	17.141	17.213	13.905	15.540	
über 8 bis 15,9 t ¹⁾	31.166	33.465	34.007	32.330	28.940	23.721	24.242	29.047	31.280	22.393	
ab 16 t ¹⁾	26.424	34.789	53.831	47.844	48.375	39.310	48.625	53.241	61.957	63.513	
Omnibusse	12.100	13.726	13.344	12.824	11.595	8.210	8.529	9.643	9.647	7.925	
Unimog und MB-trac	7.811	10.144	7.454	9.764	9.545	9.300	10.150	9.920	9.930	13.200	
Export aus der Inlandsproduktion	95.570	107.468	111.575	124.965	110.100	93.163	97.022	116.431	121.510	125.583	+ 31,4%
Geländewagen	-	-	-	-	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	-
Auslandswerke	38.874	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	+ 45,3%



¹⁾ Zulässiges Gesamtgewicht.

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



Zwischen Mercedes-Benz-Transporter und -Fernverkehrs-Lkw ein lückenloses Programm von 212 Grundtypen in 2.798 Modellvarianten.

Während im ersten Halbjahr 1982 die Lieferungen ins Ausland noch erhebliche Zuwachsraten aufwiesen, sind sie ab Jahresmitte - insbesondere bei Schwerlastwagen in die Länder des Nahen und Mittleren Ostens — stark gesunken.

Das hohe Exportvolumen der deutschen Hersteller hat sich im Berichtsjahr positiv auf die Kapazitätsauslastung im Inland ausgewirkt. Allerdings bedeutet die Abhängigkeit von Schwerpunktmärkten auch ein höheres Beschäftigungsrisiko. Nach der Abflachung des Exports in der zweiten Jahreshälfte waren einige Hersteller gezwungen, ihre Beschäftigung den nun auch im Ausland verringerten Absatzmöglichkeiten anzupassen, vielfach Kurzarbeit einzuführen oder in manchen Fällen sogar Mitarbeiter zu entlassen. Die gesamte deutsche Nutzfahrzeugproduktion verminderte sich weiter, und zwar um 5,6% auf 301.229 (i.V. 319.200) Einheiten.

*Daimler-Benz:
Marktposition im
In- und Ausland
gefestigt*

Daimler-Benz konnte sich trotz seines wettbewerbsstarken Programms und seines leistungsfähigen Systems der Kundenbetreuung im In- und Ausland den Auswirkungen der schwachen Verfassung der Nutzfahrzeugmärkte nicht entziehen. Im Inland haben wir 57.740 Transporter, Lastwagen, Omnibusse und Unimog/MB-trac neu zugelassen, das waren 15,8 % we-

niger als im Vorjahr. Durch einen Anstieg des Exports um rd. 4.000 auf 125.583 Nutzfahrzeuge (+ 3,4 %) konnten wir nur teilweise einen Ausgleich schaffen.

Unser Exportgeschäft wurde auch 1982 maßgeblich durch die im ersten Halbjahr sehr hohe Nachfrage aus den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens, vor allem nach Schwer-Lkw, bestimmt. Obwohl unsere Verkäufe in diese Länder in der zweiten Jahreshälfte zurückgingen, bewegten sie sich immer noch auf einem beachtlichen Niveau.

In unseren traditionellen westeuropäischen Exportmärkten vermochten wir unseren Absatz um 6 % auf 55.000 Nutzfahrzeuge deutlich zu steigern und damit unsere Marktposition weiter zu festigen. Bei Lastwagen über 6 t erreichten wir als größter Hersteller in Westeuropa einen Marktanteil von etwa 25 %.

Durch den erneut erhöhten Export konnten wir die Produktion in unseren inländischen Nutzfahrzeugwerken mit 187.044 (i. V. 196.076) Einheiten auf einem relativ hohen Stand halten. Dabei haben wir die Fertigung der Schweren Wörther-Lkw ab 16 t sogar nochmals auf 63.513 (+ 2,5 %) anheben können. Einen Rückgang der Produktion hatten wir dagegen bei Transportern im Werk Düsseldorf, bei den Mittelschweren Wörther Lastwagen und bei

Mannheimer Omnibussen zu verzeichnen. Durch die günstigere Auslastung anderer Nutzfahrzeug- sowie der Pkw-Werke gelang es, einen Ausgleich der Beschäftigung für unsere Mitarbeiter herbeizuführen.

Omnibusse

Das Omnibus-Geschäft litt im Berichtsjahr unter der anhaltend schlechten Inlandskonjunktur. Private Omnibusunternehmen orderten zurückhaltend; erst zum Jahresende ließ das Auslaufen der Frist für Investitionszulageberechtigte Bestellungen den Auftragsseingang ansteigen. Kommunale Verkehrsbetriebe schränkten unter dem Zwang knapperer Haushaltsmittel ihre Aufträge für Stadt- und Überland-Omnibusse nochmals drastisch ein. Überkapazitäten beschleunigten darüber hinaus den Preisverfall.

Daimler-Benz war von dieser Entwicklung gleichfalls betroffen; unsere Inlandszulassungen verringerten sich um 14,3 % auf 2.320 Omnibusse. Den Export konnten wir dagegen auf Vorjahresniveau halten. In den Werken Mannheim, Düsseldorf und Würth mußte im Berichtsjahr die Produktion auf 7.925 (i. V. 9.647) Omnibusse und Omnibus-Fahrgestelle zurückgenommen werden.

Trotz fortgesetzter Bemühungen, die Kosten der personalintensiven Omnibus-

produktion weiter zu senken, und trotz eines erheblich verbesserten Fertigungsflusses war 1982 das Verhältnis der Herstellkosten zu den im Markt erzielbaren Erlösen noch unbefriedigender als in den Vorjahren.

Da wir als Folge der allgemeinen Marktentwicklung auch die Fertigung in Brasilien und Argentinien einschränken mußten, ging die Produktion von Mercedes-Benz-Omnibussen weltweit auf 23.679 (i. V. 29.716) Einheiten zurück.

Bei Unimog und MB-trac war 1982 die Geschäftsentwicklung erfreulich. Der Inlandsabsatz erhöhte sich um 8,1 % auf 5.272 Einheiten; Großaufträge ermöglichten eine Steigerung des Exports um 42 % auf 7.555 Einheiten. Dadurch konnte die Produktion um 32,9 % auf 13.200 Unimog und MB-trac angehoben werden.

Die Nachfrage nach Geländewagen war im In- und Ausland durch die ungünstige Wirtschaftsentwicklung beeinträchtigt; dennoch konnten wir in der Bundesrepublik den Absatz um 7,5 % auf 2.308 Einheiten erhöhen. Insgesamt wurden 6.566 (i. V. 6.455) Mercedes-Benz-Geländewagen - Lohnmontage bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich - gefertigt.

Unimog und MB-trac

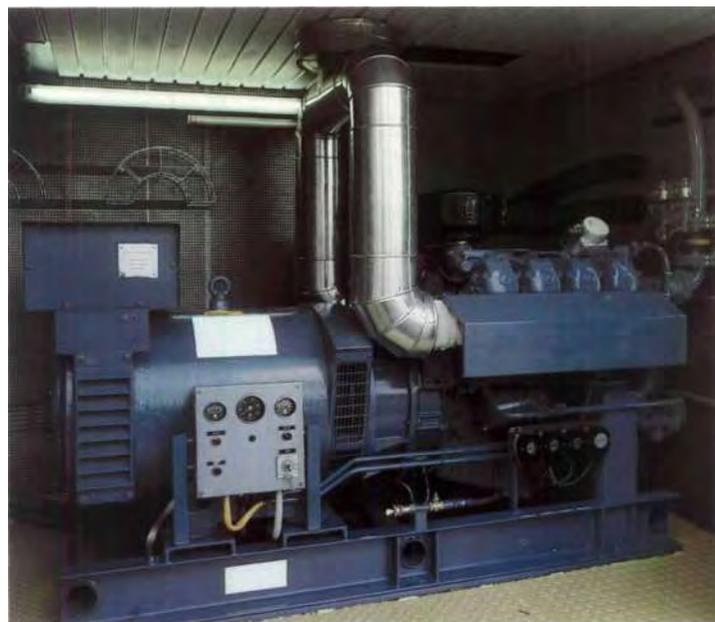
Mercedes-Benz-Geländewagen



Busreisen werden immer beliebter. Mercedes-Benz-Omnibusse tragen mit dazu bei. Hier der O 303 mit neuem „Gesicht“ und vielen Verbesserungen.

*Industriemotoren
und Fahrzeug-
aggregate*

Das Geschäft im Bereich „Industriemotoren und Fahrzeugaggregate“ verlief befriedigend. Zwar hielt im Inland die Nachfrageschwäche in der Bau- und Landmaschinenbranche sowie bei Gabelstaplern an; den hieraus resultierenden Absatzrückgang konnten wir jedoch durch Motorenverkäufe -für Stromaggregate und Pumpen — an inländische Gerätehersteller für deren Export ausgleichen. Innerhalb unseres Industrie-Dieselmotoren-Programms, das einen Leistungsbereich von 17 bis 452 kW (23 bis 615 PS) umfaßt, nahmen die Verkäufe leistungsstärkerer Motoren von mehr als 200 kW überproportional zu. Der Umsatz der Sparte konnte um 12 % auf 312 Mill. DM gesteigert werden.



Daimler-Benz mit 40 % beteiligt ist. Die Gesellschaft wird in Arbon Sonderfahrzeuge auf der Basis unseres Schweren Lkw-Programms und in Wetzikon - überwiegend für den Schweizer Markt — Omnibus-Fahrgestelle unter Verwendung von Daimler-Benz-Aggregaten fertigen. Vertrieb und Kundendienst für die Schweiz liegen bei unserer Mercedes-Benz-Vertriebsgesellschaft. Von der Zusammenarbeit versprechen wir uns eine weitere Festigung unserer Stellung in diesem wichtigen Nachbarmarkt.

In Container eingebaute mobile Notstromeinheit. Geräuschgedämpftes Aggregat: 8-Zylinder-V-Motor OM 402. Elektrische Leistung 150 kVA.

*Ausländische
Konzerngesellschaften mit
eigener Nutz-
fahrzeug-
produktion*

Ungünstige gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen mit negativen Auswirkungen vor allem auf die Nutzfahrzeugmärkte führten in allen Ländern, in denen wir mehrheitlich an Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung beteiligt sind, zu nochmals vermindertem Absatz. In allen diesen Ländern haben wir dennoch unsere Marktposition insgesamt behaupten und teilweise verbessern können.

In Brasilien, in Argentinien, in den USA und in Spanien haben wir 1982 zusammen nur 56.469 (i.V. 72.849) Nutzfahrzeuge gefertigt. Unsere größte Nutzfahrzeug-Tochtergesellschaft, die Mercedes-Benz do Brasil, stellte noch 32.669 (i. V. 48.899) Einheiten her. Nach einem erneuten Konjunkturreinbruch in Brasilien - als Folge der hohen internationalen Verschuldung - wurde zu Beginn des Jahres 1983 sogar eine nochmalige Programmkürzung notwendig. Auch in Argentinien, in den USA und in Spanien mußten wir die Fertigung gegenüber dem Jahr 1981 zurücknehmen.

Aufgrund der geschilderten, weltweit verschlechterten Situation ging die Nutzfahrzeugproduktion im Konzern auf 250.079 (i.V. 275.380) Einheiten zurück.

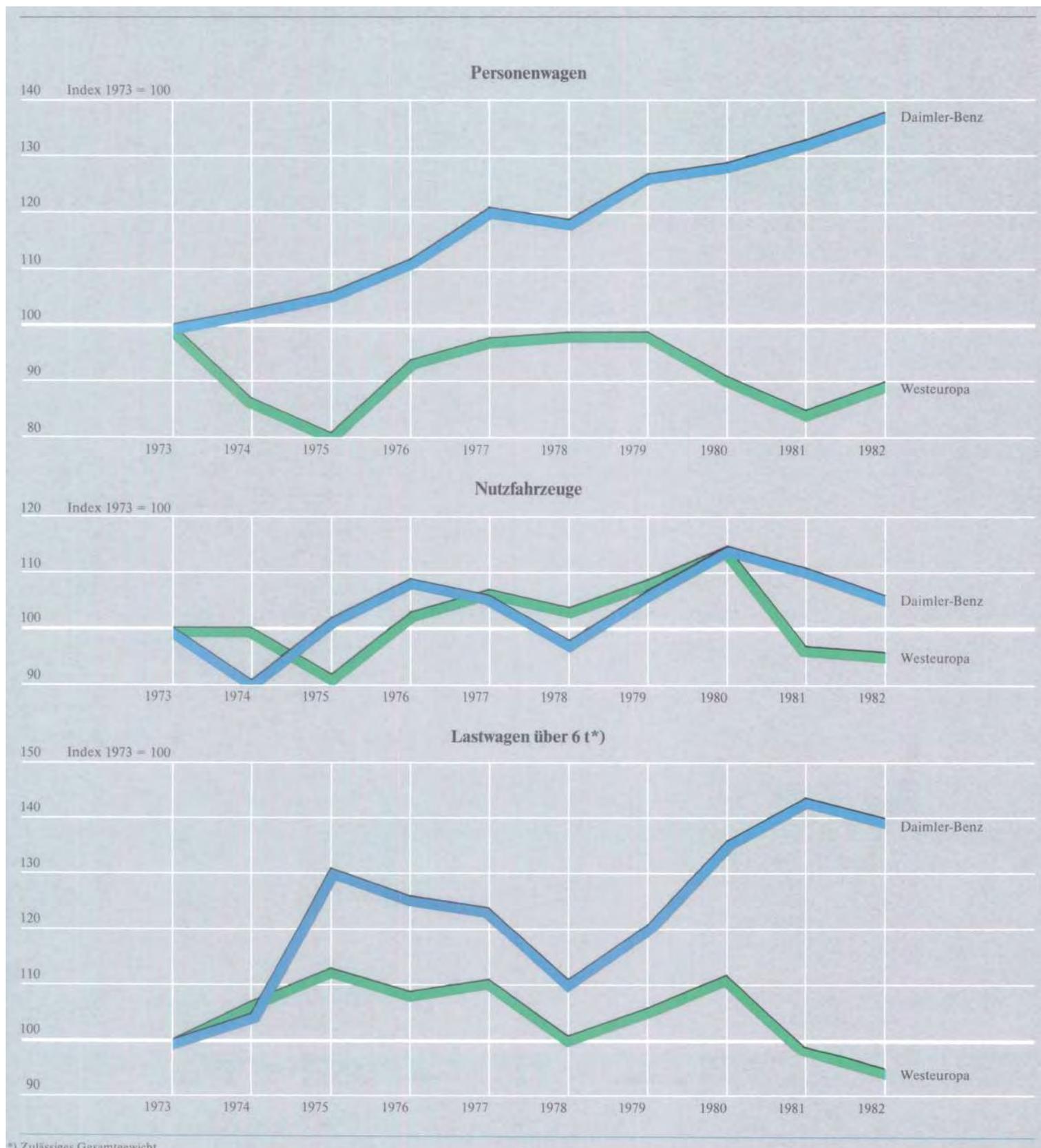
*Neuordnung der
Nutzfahrzeug-
aktivitäten in
der Schweiz*

Unsere Verhandlungen mit der AG Adolph Saurer und der Oerlikon-Bührle Holding AG über die Zusammenfassung der Nutzfahrzeugaktivitäten in der Schweiz haben Ende 1982 zur Gründung der NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Arbon, geführt, an deren Kapital

In langjährigen Verhandlungen haben wir die Voraussetzungen für eine Erweiterung der Produktpalette unserer Beteiligungsgesellschaft OTOMARSAN in Istanbul erreichen können. Seit Januar 1983 besitzt die Gesellschaft, an deren Kapital wir mit 36 % beteiligt sind, eine uneingeschränkte Genehmigung der türkischen Regierung zur Fertigung des gesamten Nutzfahrzeug-Programms von Mercedes-Benz. Wir beabsichtigen, dort in den nächsten Jahren die Omnibusfertigung zu erweitern und zudem eine Produktion Mittelschwerer und Schwerer Mercedes-Benz-Lkw sowie von -Nutzfahrzeugmotoren aufzubauen. In einer ersten Stufe ist eine Jahreskapazität von 6.000 Lkw und Unimog sowie von 9.000 Nutzfahrzeug-Motoren vorgesehen.

Projekt Türkei

Entwicklung der Automobilproduktion 1973-1982



*) Zulässiges Gesamtgewicht.

Rezession trotz positiver Anzeichen noch nicht überwunden

Die hartnäckigste Rezession der Nachkriegszeit konnte auch in den ersten Monaten des Jahres 1983 noch nicht überwunden werden; wenngleich die Arbeitslosigkeit nach längerer Zeit erstmals im März 1983 wieder gesunken ist, bleibt sie dennoch hoch. Gleichwohl haben sich in wichtigen Industrieländern mit niedrigeren Inflationsraten und deutlich gesunkenen Zinsen die Voraussetzungen für den erstrebten Aufschwung verbessert. Reale Auftriebstendenzen sind in einigen Sektoren der Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Staaten jetzt deutlich spürbar.

Auswirkungen der Ölpreissenkung

Impulse werden von der Senkung der Rohölpreise erwartet; deren mehrfach sprunghafter Anstieg hat lange Jahre die Weltwirtschaft schwer belastet. Niedrigere Ölpreise tragen erheblich zur Entlastung der Leistungs- und der Zahlungsbilanzen der Öl importierenden Länder bei, d. h. fast aller westlichen Industrieländer. Durch die hohen Ölpreise bisher gebundene Kaufkraft wird freigesetzt. Die deflatorische Wirkung gesunkener Ölpreise kommt ferner den Bemühungen der Öl verbrauchenden Länder zur Dämpfung der Inflation zugute. Schließlich werden die wirtschaftlichen Bedingungen für die Öl importierenden Entwicklungs- und Schwellenländer erleichtert.

Doch dürfen die nachteiligen Auswirkungen der Ölpreismäßigungen nicht unbeachtet bleiben. Kurzfristig werden die Öl exportierenden Länder wegen sinkender Einnahmen ihre Nachfrage nach Industriegütern einschränken müssen.

Insbesondere in den Verbraucherländern wurden Forschung und Entwicklung sowie Investitionen für die Erschließung und Gewinnung neuer Ölvorkommen und anderer Primärenergieträger in einer Reihe von Fällen zurückgestellt oder sogar aufgegeben, da sie bei dem kurz- und mittelfristig erwarteten Verlauf der Erdölpreise nicht mehr wirtschaftlich sind. Damit wächst die Gefahr, daß die Weltwirtschaft in einigen Jahren vor einer erneuten Verknappung des Ölangebots mit entsprechenden Preisschüben steht.

Der deutschen Wirtschaft mit ihrer starken Abhängigkeit von Ölimporten verschafft die Ölpreissenkung einerseits Vorteile; andererseits sind die für die Ausfuhr von Industriegütern in die Ölförderländer entstehenden Nachteile nicht zu übersehen. Zusätzliche Exportchancen ergeben sich für die Bundesrepublik daraus, daß die Verminderung der Ölimportlasten bei den Industrieländern die Aussichten für eine Steigerung des Warenverkehrs dieser Länder untereinander verbessert. Allerdings ist zu beachten, daß ein so wichtiges Abnehmerland wie Großbritannien von der Ölpreissenkung negativ betroffen wird und daß die Wirtschaft des größten Abnehmerlandes, Frankreich, ohnehin zu kämpfen hat, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit und damit ihre Kaufkraft für Importe zu stabilisieren.

Zwar trifft das jüngste Realignment der Wechselkurse innerhalb des Europäischen Währungssystems vom März 1983 keine Wirtschaft so nachteilig wie die deutsche. Dennoch müssen wir einräumen, daß die Entwicklung für unsere Industrie insofern noch relativ günstig ist, als durch Aufwertung der eigenen Währung oder Abwertungen anderer nur ein vorausgegangenes Inflationsgefälle ausgeglichen wird.

Für die deutschen Exportchancen wird es wichtig bleiben, die kosten- und preismäßige Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, und dies vor allem gegenüber der weltweiten japanischen Konkurrenz. Daß dabei die Personalkosten und die effiziente Ausnutzung der Produktionsanlagen eine große Rolle spielen, haben wir wiederholt betont.

Neben steigenden Exporten erfordert das wirtschaftliche Wachstum in der Bundesrepublik eine Stärkung der Investitionsfähigkeit und -bereitschaft der Unternehmen. Hierzu gehört, daß die durch ertragsunabhängige Steuern und Abgaben, überzogene Auflagen sowie eine Flut von Gesetzen und Verordnungen eingeschränkte unternehmerische Initiative wieder freiere Entfaltung finden kann.

Voraussetzung für einen nachhaltigen Wiederaufschwung in der Bundesrepublik ist ferner eine stetige, stabilitätsorientierte Wirtschafts- und Sozialpolitik. Sie ist unentbehrlich, um das Vertrauen von Konsu-

Deutsche Wirtschaft: Chancen für Wiederaufschwung



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

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

menten und Investoren zu stärken und dadurch die Grundlage für zukunftsbezogene wirtschaftliche Dispositionen zu festigen. Da der wirtschaftspolitische Spielraum außerordentlich beengt ist und nur eine allmähliche Gesundung erreichbar erscheint, ist es umso wichtiger, daß Wirtschafts- und Sozialpolitik klare Richtung und vertrauensbildende Zielstrebigkeit erkennen lassen.

*Günstige
Perspektiven für
das Automobil*

Trotz der in den letzten Jahren weltweit angespannten Lage geht die Personenwagen-Industrie davon aus, daß die langfristigen Perspektiven für einen weiter steigenden Individualverkehr günstig sind und daß mit einer Wiedergewinnung allgemeinen wirtschaftlichen Wachstums der Automobilabsatz gleichfalls steigen wird.

In den entwickelten Ländern und in vielen Schwellenländern wird der Pkw mangels realistischer, vor allem mangels wirtschaftlich vertretbarer Alternativen seine herausragende Rolle als Verkehrsträger behalten. Obwohl in den Industrieländern der Motorisierungsgrad schon hoch ist und die Nachfrage zu einem großen Teil aus dem Ersatzbedarf resultiert, ist eine Marktsättigung vielfach nicht erkennbar. Angesichts der in Europa, den USA und in Japan betriebsbereiten Kapazitäten wird der Wettbewerb dennoch scharf bleiben.

*Protektionismus
löst keine
Strukturprobleme*

In dieser Situation müssen wir zunehmend mit der Gefahr rechnen, daß einzelne Länder versuchen, ihre eigene Industrie dem wachsenden Konkurrenzdruck durch protektionistische Abschottung zu entziehen. Dahingehende Maßnahmen finden sich in mannigfaltigen Erscheinungsformen: bilaterale Selbstbeschränkungsabkommen, tarifäre oder administrative Handelshemmnisse unterschiedlicher, phantasiereicher Art, Auflagen über nationale Fertigungsanteile. Es kann jedoch nicht genügend betont werden, daß Länder, die protektionistisch vorgehen, einsehen müssen, daß sie damit gegen ihr wohlverstandenes Eigeninteresse verstoßen; denn auch sie ziehen ihren großen Nutzen aus der internationalen Arbeitsteilung.

Zur Förderung der Beschäftigung in der US-amerikanischen Pkw-Industrie wurden die mit Japan ausgehandelten Einfuhrbeschränkungen verlängert. Darüber hinaus

wächst in jüngster Zeit der Druck auf den amerikanischen Kongreß, ausländischen Herstellern, die mehr als 100.000 Einheiten pro Jahr im US-Markt absetzen, einen nationalen Mindestfertigungsanteil vorzuschreiben („local-content-bill“). Ziel ist es, die Kostenvorteile, die die japanischen Hersteller in ihrem Heimatland nutzen, zu verringern und zudem Beschäftigung nach den USA zu verlagern. Derartige Maßnahmen müßten die Lösung der strukturellen Probleme in der amerikanischen Pkw-Industrie jedoch eher hemmen als fördern. Die negativen Folgen würden die Verbraucher in Form höherer Preise treffen.

Andererseits bemüht sich die japanische Automobilindustrie in steigendem Maße darum, Montage- und Produktionswerke in den USA und in Westeuropa zu errichten oder auch mit im jeweiligen Absatzmarkt ansässigen Herstellern zu kooperieren.

Die deutsche Pkw-Industrie ist wie kaum eine andere auf den Export und somit auf einen ungehinderten Zugang zum Weltmarkt angewiesen. Ihre Entwicklung in den letzten Jahren beweist, daß technischer Fortschritt am wirkungsvollsten realisiert wird, wenn sich die Unternehmen den Anforderungen des Marktes im freien Wettbewerb stellen müssen. Durch die in den letzten Jahren erzielten Verbesserungen im Produktangebot hat die deutsche Automobilindustrie auch eine im Verhältnis zu früheren Jahren günstigere Ausgangsposition.

Zu den die Kaufentscheidung des Kunden unmittelbar beeinflussenden Fahrzeugeigenschaften, wie Verbrauchssparsamkeit, aktive und passive Sicherheit, Komfort, Verarbeitungsqualität und Dauerhaltbarkeit, treten zunehmend Anforderungen, die der Umweltschonung noch mehr Rechnung tragen.

Die deutschen Hersteller haben schon frühzeitig begonnen, die Schadstoffemissionen schrittweise zu reduzieren. So wurden bei neuen Fahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre die Emissionen von Kohlenmonoxid auf ein Drittel, die von Kohlenwasserstoff auf die Hälfte vermindert. Seit 1977 sind auch die Stickoxid-Anteile begrenzt und deutlich herabgesetzt worden. Die deutschen Hersteller sind bemüht, weitere Verringerungen der Schadstoffemis-

*Deutsche Pkw-
Industrie 1983*

Ein breites
Programm qualitativ
hochwertiger,
technisch zuverlässiger
und nutzenorientierter
Fahrzeuge für alle
Ansprüche einer
leistungsfähigen
Wirtschaft.



Fortschritt am Bau. Schwere Mercedes-Benz-Baufahrzeuge der Neuen Generation.

sionen - wie sie z. B. die Empfehlung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE-Abgasvorschrift 15/04) vorsieht - bei neuen Fahrzeugen vorzeitig freiwillig zu erreichen. Darüber hinausgehende Reduzierungen sind nach heutiger Erkenntnis jedoch nur möglich, wenn in noch größerem Umfang als bisher der umweltfreundlichere Dieselmotor Verwendung findet und wenn - bei Ottomotoren - bleifreier Kraftstoff für die dann unentbehrliche Katalysator-Technologie zur Verfügung steht.

Die Fahrzeugtechnik kann hierfür angemessene Lösungen anbieten. Aufgrund der Gegenläufigkeit mit anderen Zielen - wie beispielsweise Verbrauchssparsamkeit und günstige Herstellkosten - müßten jedoch die Entwicklungsprioritäten erneut verschoben werden. Eine solche Verschiebung würde zwangsläufig zu höheren Fahrzeugpreisen führen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und erstrebenswerte Entwicklungsziele mit vertretbaren Kosten zu verwirklichen, ist es erforderlich, daß die zuständigen politischen Stellen sorgfältig abgewogene und verlässliche Rahmendaten vorgeben. Gesichtspunkte wie Kosten und Preise, aber auch ein den Wettbewerb förderndes breites Angebot dürfen im Inter-

esse der Kunden nicht vernachlässigt werden. Die Anforderungen an das Automobil sollten ferner international abgestimmt sein; nationale Alleingänge, vor allem in der Umweltgesetzgebung, belasten die Fahrzeuge für meist viel zu kleine Märkte in einem unverhältnismäßig hohen Maße; sie schränken zudem die Mobilität der Autofahrer im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich ein.

Die in den vergangenen Jahren stark erhöhten Entwicklungsaufwendungen und Investitionen haben die Aufwandstruktur der Unternehmen verändert; ein noch höherer Anteil der Kosten ist beschäftigungsunabhängig geworden, d. h. einer verringerten Kapazitätsauslastung nicht mehr anzupassen. Dies zwingt zu strengeren Maßstäben an die Herstellkosten, damit der technische Fortschritt nicht unverhältnismäßig teuer für den Kunden wird. Nur dann können wir unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit auf Dauer bewahren, Mengenwachstum erreichen und die Arbeitsplätze sichern.

Für 1983 ist im deutschen Pkw-Markt aufgrund zahlreicher neuer Modelle, gesunkener Kraftstoffpreise und aufgestauter Nachfrage mit einer Belebung des seit vier Jahren rückläufigen Absatzes zu rechnen. Im Export haben sich in den letzten Monaten die Auftragseingänge stabilisiert; dennoch wird es große Anstrengungen bedürfen, das hohe Volumen des Vorjahres in etwa wieder zu erreichen. Die Aufnahmefähigkeit wichtiger Exportmärkte ist durch deren schwache Konjunktur sowie durch außenwirtschaftliche Ungleichgewichte belastet.

In unserem Pkw-Bereich sichert die günstige Auftragslage weiterhin die volle Auslastung der Kapazitäten; 1983 wollen wir Absatz und Produktion erneut steigern. Unser Pkw-Angebot soll auch in Zukunft höchste Ansprüche an Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit, Gebrauchsnutzen und langfristige Werterhaltung erfüllen. Der anhaltende Nachfragetrend zum technisch und qualitativ hochwertigen Automobil kommt uns entgegen.

Mit der Ergänzung unseres Pkw-Programms um den 190/190E haben wir uns den Zugang zu einem neuen Marktpotential erschlossen. Heute können wir noch

*Pkw-Bereich
Daimler-Benz*

mehr interessierten Kunden ein attraktives Mercedes-Benz-Fahrzeug anbieten. Im Verlauf dieses Jahres wird die neue Baureihe schrittweise in den Exportmärkten eingeführt. Auch werden wir eine Dieselsonversion anbieten. Um speziellen Wünschen zu entsprechen, werden wir unsere Kompaktklasse um sportlichere Varianten ergänzen. Durch die kompakte Modell-Baureihe haben wir die Voraussetzungen für künftiges Wachstum verbessert. Zusätzliche Kapazitäten werden 1984 mit dem Anlauf des neuen Typs im Pkw-Werk Bremen zur Verfügung stehen.

In unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit widmen wir uns weiter intensiv der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit unserer Fahrzeuge. An dieser Zielsetzung wird die gegenwärtige Entspannung auf den Rohölmärkten und bei den Treibstoffpreisen nichts ändern; denn die Ölpreisentwicklung wird längerfristig unsicher bleiben. Größere Schwankungen sind kurz- und mittelfristig nicht auszuschließen. Zudem nimmt die Verbrauchssparsamkeit schon heute einen festen Platz bei der Kaufentscheidung des Kunden ein.

In unseren Bemühungen um noch größere Wirtschaftlichkeit werden wir die klassischen Eigenschaften unserer Fahrzeuge nicht vernachlässigen. In unserer Produktpolitik werden wir auch künftig dem Grundsatz folgen, neue Modelle nur dann auf den Markt zu bringen, wenn damit echter technischer Fortschritt realisiert werden kann. Dadurch möchten wir uns das Vertrauen unserer Kunden - auch derjenigen, die wir hinzugewinnen wollen - in eine stetige und auf Dauer angelegte Modellpolitik sichern.

In den internationalen Nutzfahrzeugmärkten, die unter der Rezession sehr viel einschneidender zu leiden haben als die Pkw-Märkte, wird sich der Kampf um Marktanteile und Beschäftigung weiter verschärfen. Den in den letzten Jahren weltweit stark ausgebauten Kapazitäten steht auf der Nachfrageseite eine nun auch begrenztere Aufnahmefähigkeit in den Öl exportierenden Ländern gegenüber. Dennoch wird sich die Nachfrage für die Nutzfahrzeugindustrie mit der Wiedererlangung wirtschaftlichen Wachstums und dem

Verschärfter Wettbewerb in den Nutzfahrzeug-Märkten

Hocheffiziente Feuerwehr-, Katastrophen- und Rettungsfahrzeuge von Mercedes-Benz. Ergebnis erfolgreicher Zusammenarbeit mit erfahrenen Aufbauherstellern.



damit einhergehenden Anstieg des Transportbedarfs erholen. Von einer leichten Belebung der Inlandskonjunktur versprechen wir uns 1983 gewisse Impulse für das Nutzfahrzeuggeschäft. Dies gilt insbesondere für den bereits erkennbaren Aufschwung in der Baubranche, die in den letzten Jahren wegen ihrer schlechten Beschäftigung Ersatzanschaffungen aufgeschoben hat. Auch in einigen westeuropäischen Ländern und in den USA rechnen wir mit einer konjunkturell leicht belebten Nachfrage. Dabei bleiben die Exportchancen für den europäischen Raum von der immer noch ausstehenden Harmonisierung der Zulassungsbestimmungen in den verschiedenen Ländern ebenso wie von den Behinderungen im grenzüberschreitenden Warenverkehr beeinträchtigt. Aus den OPEC-Staaten sind erheblich weniger Aufträge zu erwarten. Daher müssen sich die deutschen Nutzfahrzeug-Hersteller 1983 insgesamt auf weitere Einbußen in Absatz und Produktion einstellen.

stärkte Aktivitäten im Inlands- und Europageschäft so weit wie möglich aufzufangen. Einen vollen Ausgleich für die im Übersee-Export ausfallenden Mengen werden wir jedoch nicht erreichen. Daher haben wir unsere Produktionsprogramme nochmals zurücknehmen müssen. Betroffen sind davon im wesentlichen Mittlere und Schwere Lkw, Mittlere Transporter sowie Unimog. Demgegenüber erwarten wir bei unseren leichten Transportern eine Produktion in der Größenordnung des Vorjahres und bei den Mannheimer Omnibussen — aufgrund eines erfreulichen Auftragseingangs — eine erhebliche Produktionssteigerung.

Unsere südamerikanischen Tochtergesellschaften werden aufgrund der schlechten allgemeinerwirtschaftlichen Lage - vor allem die Nachfrage in Brasilien hat sich nochmals drastisch vermindert — einen weiteren Produktions- und Beschäftigungsrückgang hinnehmen müssen. Für den US-amerikanischen Lkw-Markt erwarten wir im Laufe des Jahres einen - allerdings verhaltenen - Wiederanstieg; er sollte unseren Absatz von Freightliner- und Mercedes-Benz-Lkw begünstigen.

Unser breites, lückenloses und wettbewerbsstarkes Nutzfahrzeugprogramm bietet für jede Transportaufgabe eine optimale Lösung. Auf dieser Basis werden wir unser

*Nutzfahrzeug-
bereich
Daimler-Benz*

Mit dieser Marktentwicklung sind auch die kurzfristigen Absatzmöglichkeiten für Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge geringer geworden. Rückgänge im Übersee-Export - insbesondere beim Wörther-Schwer-Lkw-Programm — versuchen wir durch ver-



Jedem das Seine.
Das Mercedes-Benz-
Lieferfahrzeug-
Programm ist
branchenspezifisch
gestaltet.

Produktangebot konsequent fortentwickeln. Im Vordergrund steht das Ziel, die Transportleistung unserer Fahrzeuge bei hoher Wirtschaftlichkeit zu steigern sowie Geräusche und Schadstoffe weiter abzusenken.

Wenn wir auch kurzfristig im Nutzfahrzeugmarkt mit einer günstigen Gesamtentwicklung nicht rechnen dürfen, sehen wir doch mittelfristig für unser Nutzfahrzeuggeschäft wieder verbesserte Chancen.

Investitionsplanung

In planmäßiger Fortführung unseres mittelfristigen Investitionsprogramms werden wir 1983 und 1984 jeweils etwa 3 Mrd. DM im Inland in Sachanlagen investieren. Der Schwerpunkt liegt weiterhin im Pkw-Bereich. Hier wie auch im Nutzfahrzeugbereich gilt der größte Teil unserer Investitionen der Verbesserung laufender und der Produktionsvorbereitung neuer Modelle, ferner der stetigen Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Fertigung.

Kontinuierliche und stabile Unternehmensentwicklung

Daimler-Benz hat in seiner Unternehmenspolitik eigenständige, an langfristigen Zielen orientierte Wege beschritten und ist im Unterschied zu anderen Automobilherstellern Kooperationen nur sehr vorsichtig eingegangen. Wir werden diesen Kurs weiterhin fortsetzen. Wir bleiben bestrebt, auf der Grundlage unserer umfassenden Forschungs- und Entwicklungsarbeit den technischen Fortschritt in unseren Erzeugnissen sinnvoll zu verwirklichen und unsere Fahrzeuge insbesondere in ihrer Funktionalität und damit für ihren Dienst am Kunden ständig zu verbessern. Dabei räumen wir sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeug-Bereich der harmonischen Gesamtkonzeption, der konstruktiven Ausgewogenheit und der technischen Ausgereiftheit sowie einer Verarbeitungsqualität, die höchsten Ansprüchen genügt, ein unverändert hohes Gewicht ein. Damit wollen wir auf ständig steigendem technischen Niveau auch in Zukunft unseren Fahrzeugen die Eigenschaften bewahren, auf die unsere Kunden vertrauen.

Erhebliche Mittel werden wir für die Pflege und den Ausbau schon erschlossener sowie für neu zu gewinnende Märkte aufwenden, nicht zuletzt, um dadurch langfristig unsere weltweite Stellung und unser



Wachstum zu sichern sowie gleichzeitig die Risiken noch breiter zu streuen. Wir vertrauen auf die Tüchtigkeit und das Engagement unserer Mitarbeiter, auf unsere Erfahrung und unser Know-how in allen unseren Tätigkeitsgebieten und auf unser solides finanzielles Fundament.

Neuer MB-trac 1000. Vielseitig einsetzbar und deshalb besonders wirtschaftlich: MB-trac und Unimog werden in zahlreichen Leistungsklassen angeboten.

In den ersten drei Monaten 1983 hat Daimler-Benz 120.400 Personenwagen und 46.100 Nutzfahrzeuge im Inland hergestellt; hinzu kommen 10.300 Nutzfahrzeuge, die bei unseren ausländischen Konzerngesellschaften gefertigt wurden. Der Konzern-Umsatz erreichte im ersten Quartal 1983 mit 9,3 Mrd. DM etwa die Größenordnung des entsprechenden Vorjahreszeitraums; der Umsatz der Daimler-Benz AG allein stieg um 4 % auf 7,9 Mrd. DM.

Daimler-Benz: Entwicklung in den ersten drei Monaten 1983

Nachstehend berichten wir über die verschiedenen Bereiche im einzelnen:



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

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

Die geänderte Nachfragestruktur auf den Automobilmärkten mit steigenden Anforderungen an das Kraftfahrzeug hat in den letzten Jahren an unseren Forschungs- und Entwicklungsbereich hohe Ansprüche gestellt. Da von der - oftmals kurzfristigen - Erfüllung dieser Anforderungen die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens in zunehmendem Maße abhängt, werden wir weiter intensiv daran arbeiten, den hohen technischen Standard der Mercedes-Benz-Fahrzeuge kontinuierlich auszubauen. Neben der Senkung des Kraftstoffverbrauchs gilt unsere Aufmerksamkeit insbesondere der Umweltschonung; dabei wollen wir allerdings die „klassischen Mercedes-Benz-Eigenschaften“ - wie Sicherheit, Qualität, Lebensdauer und Komfort — nicht vernachlässigen, denn ihnen verdankt unsere Marke ihren Ruf.

*Über
1,4 Mrd. DM
für Forschung und
Entwicklung*

Im Berichtsjahr haben wir unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung auf über 1,4 Mrd. DM gesteigert. Etwa 10.000 Beschäftigte arbeiten an der stetigen Verbesserung und Erweiterung unserer Produktpalette. Für den Ausbau unserer Versuchs- und Prüfeinrichtungen sowie für Gebäude haben wir im Berichtsjahr 163 Mill. DM investiert. Mit diesen Maßnahmen schaffen wir die Voraussetzungen für unser breitgefächertes Forschungs- und Entwicklungsprogramm und damit unentbehrliche Grundlagen für die Zukunftssicherung unseres Unternehmens.

*Fehlende
Harmonisierung
der nationalen
Bau- und
Zulassungsvorschriften*

Die Entwicklungsarbeiten werden durch international unterschiedliche Vorschriften für das Automobil erschwert. Anstatt zu der dringend notwendigen Harmonisierung der Bau- und Zulassungsvorschriften beizutragen, hat z. B. die Schweiz mit Wirkung ab Oktober 1982 Abgas- und Geräuschregelungen erlassen, die von denjenigen der übrigen europäischen Länder wesentlich abweichen. Die Hersteller sehen sich daher gezwungen, für einen eng begrenzten Markt spezielle Modelle zu entwickeln, zu zertifizieren und zu produzieren. Derartige Einzelmaßnahmen sind äußerst kostspielig und binden darüber hinaus Kapazitäten, die dringend gebraucht würden.

Von diesem nationalen Alleingang sind nicht nur die Automobilhersteller, sondern



viel mehr die Schweizer Kunden betroffen; die Fahrzeuge werden zwangsläufig teurer und die Angebotsvielfalt kleiner. Denn der zur Erfüllung dieser Vorschriften notwendige Entwicklungsaufwand läßt sich nur bei den Modellen überhaupt rechtfertigen, die in größeren Stückzahlen in der Schweiz abgesetzt werden können.

Ab 1986 sollen die Abgas- und Geräuschvorschriften in der Schweiz nochmals deutlich verschärft werden; dafür gibt es heute zum großen Teil noch keine technischen Lösungen.

Mit unserem breiten Diesel-Pkw-Programm bieten wir besonders umweltverträgliche Fahrzeuge an. Darüber hinaus konnten für Otto-Motoren - bei gleichzeitiger Senkung des Kraftstoffverbrauchs - weitere Fortschritte in der Umweltentlastung erzielt werden. Unsere neue Pkw-Baureihe 190/190E erfüllt ebenso wie das gesamte Pkw-Programm mit Dieselmotoren bereits die neue Abgasregelung R 15/04 der für Europa zuständigen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE), obwohl diese Norm bis heute noch nicht von den Europäischen Gemeinschaften übernommen worden ist. Hier entspricht Daimler-Benz einem Wunsch der Bundesregierung, strengere Abgasvorschriften bei neuen Fahrzeugtypen möglichst schon vorzeitig zu erfüllen. Damit ist bereits ein sehr hohes Ziel, allerdings bei den Otto-Motoren auch die Grenze dessen

*Geräuschanalyse
an einem Schwer-
Lkw auf dem Roll-
prüfstand des Nutzfahrzeug-Versuchs
(links und oben).*

*Konstruktiver
Umweltschutz*

erreicht, was ohne zusätzlichen Aufwand und ohne Änderung der Kraftstoffzusammensetzung machbar ist. Sollten weitere Verschärfungen durchgesetzt werden, könnten diese nur erfüllt werden, wenn auch in Europa die Katalysator-Technologie anwendbar wäre. Diese jedoch setzt bleifreies, hochoktaniges Benzin voraus, da andernfalls die schadstoffmindernde Wirkung des Katalysators durch Bleieinfluß sehr schnell nachläßt. In jedem Falle sind damit Mehrkosten und höherer Energieverbrauch sowohl auf Seiten der Mineralölindustrie als auch auf Seiten der Automobilindustrie verbunden.

Solange kein bleifreies Benzin zur Verfügung steht, bewirken strengere, d. h. über die ECE-Abgasvorschrift R 15/04 hinausgehende Vorschriften einzelner Länder, wie z.B. die der Schweiz und Schwedens, einen noch deutlicheren Anstieg des Kraftstoffverbrauchs. Bleifreies Benzin wird derzeit nur in den USA und in Japan angeboten.

Schon im November 1981 haben wir im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsvorhabens mit dem Umweltbundesamt einige Nutzfahrzeuge vorgestellt, an denen die technische Realisierbarkeit von weiteren geräuschreduzierenden Maßnahmen demonstriert worden ist. In Fortsetzung dieses Projekts haben wir nun ein geräuschoptimiertes Taxi mit Diesel-Motor entwickelt, das im März 1983 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Fahrzeuge dieser Art sollen vornehmlich in sonst für den Verkehr gesperrten Gebieten eingesetzt werden.

Unser Ziel ist es, die Akzeptanz solcher Fahrzeuge im praktischen Einsatz durch ausgewählte Kunden zu ermitteln. Der Geräuschpegel konnte — bei der beschleunigten Vorbeifahrt — um 6 dB(A) gegenüber dem Serienfahrzeug ganz erheblich herabgesetzt werden. Dazu waren umfangreiche Maßnahmen notwendig, die sowohl Funktion als auch Gewicht und Kosten der Fahrzeuge wesentlich beeinflussen.

*Sicherheit
im Kraftfahrzeug*

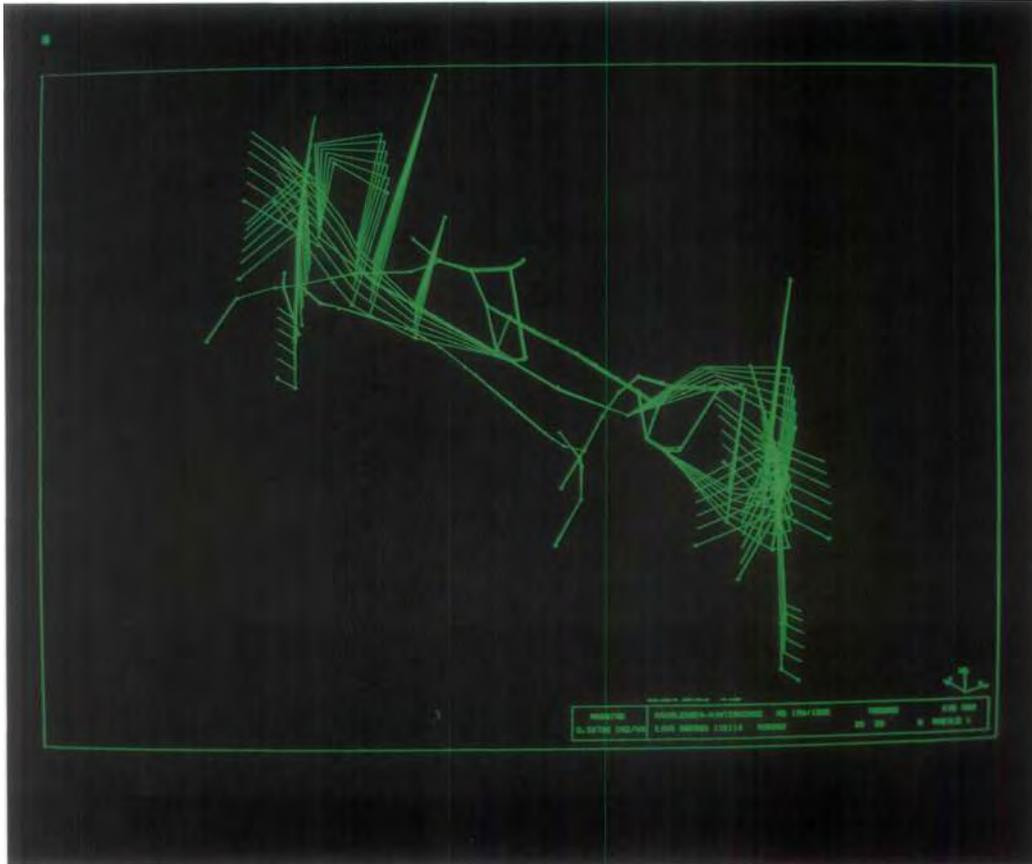
Als in Fragen der Sicherheit führender, erster Automobilhersteller der Welt bietet Daimler-Benz seit 1981 Airbag und Gurtstrammer in allen Modellen an. Bisher wurden über 12.000 Fahrzeuge aller Baureihen

mit diesen Sicherheitssystemen ausgestattet. Das große Interesse unserer europäischen Kunden hat uns veranlaßt, dieses Sicherheitspaket auch unseren amerikanischen Kunden zugänglich zu machen. Im Laufe des Modell Jahres 1984 werden wir Airbag und Gurtstrammer in den US-Versionen unserer S-Klasse und unserer neuen 190er Baureihe auf Wunsch anbieten.

Zur Weiterführung unseres umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsprogramms, aber auch um die Erfüllung der zahlreichen gesetzlichen Auflagen nachweisen zu können, benötigen wir dringend eine neue Meß- und Prüfstrecke. Heute müssen viele Meßfahrten auf unserer zeitweise überlasteten Versuchsstrecke in Untertürkheim und auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden. Die präzisen Meßvorschriften verlangen Fahrmanöver, die wir kaum im öffentlichen Verkehr durchführen können. Reproduzierbare, d.h. nicht durch verkehrsbedingt zufällige Behinderungen beeinflusste Versuchsergebnisse sind Voraussetzung, um die insbesondere von den international nicht einheitlichen Prüfvorschriften verursachte zunehmende Fülle von Aufgaben bewältigen zu können. Lösen wir die Aufgaben nicht, laufen wir Gefahr, wichtige Exportmärkte und damit Arbeitsplätze in unseren inländischen Werken zu verlieren.

Obwohl wir in der strukturschwachen Region Boxberg im Main-Tauber-Kreis bereits ausreichend Gelände erworben haben, konnten wir bisher infolge der störenden Aktivitäten einer kleinen Gruppe noch nicht mit dem Bau der geplanten Meß- und Prüfstrecke beginnen. Inzwischen hat der baden-württembergische Verwaltungsgerichtshof im Juni 1982 den Normenkontrollantrag gegen die Bebauungspläne zurückgewiesen. Nachdem die Widersprüche gegen die bereits 1981 erteilten Baugenehmigungen im August 1982 überraschend zurückgezogen wurden, sind diese für die Meßstrecken rechtsbeständig. Die Gegner des Projekts konzentrieren jetzt ihren Widerstand auf das noch erforderliche Flurbereinigungsverfahren. Sobald die vielfältigen Voraussetzungen vorliegen, werden wir umgehend mit dem Bau der Anlage beginnen.

*Prüf- und
Meßstrecke
Boxberg*



EDV im Konstruktionsbereich. Der Bildschirm-Arbeitsplatz - das moderne Hilfsmittel des Konstrukteurs - erlaubt neben dem Zeichenbrett zukunftsweisende Problemlösungen. Hier: Die Raumlenkerhinterachse des 190/190E (unten). Am Bildschirm (links): Ein- und Ausfedern des Radmittelpunktes.

*Personenwagen:
Neuer
Mercedes-Benz
190/190E*

Neben der kontinuierlichen Verbesserung unserer gesamten Modellpalette war das herausragende Ergebnis unserer Entwicklungsarbeiten im Pkw-Bereich 1982 die Vorstellung unserer neuen Kompaktklasse, zunächst mit den Modellen 190/190E. Diese Fahrzeuge vereinen alle traditionellen Eigenschaften unserer Personenwagen ohne Abstriche in kompakter Form; sie zeichnen sich durch nach unserer Auffassung beispielhaftes aerodynamisches Design, niedriges Gewicht, hohen Fahrkomfort sowie zeitgemäße Wirtschaftlich-



keit aus. Dabei haben wir Luftwiderstandsbeiwert, Gewicht und die Faktoren Sicherheit und Komfort sorgfältig gegeneinander abgewogen.

Richtungweisende Hinterachskonstruktion

Mit der Entwicklung einer neuen Dämpferbein Vorderachse und einer schon vom Konzept her völlig neuartigen Raumlener-Hinterachse ist es gelungen, die bewährten Fahreigenschaften der größeren Mercedes-Benz-Limousinen auch in der Kompaktklasse zu verwirklichen. Bei kompakten, leichten Fahrzeugen mit hoher Zuladung ist es besonders schwierig, hohen Komfort und gutes Fahrverhalten bei allen Beladungszuständen miteinander zu verbinden. Mit der neuentwickelten Hinterachse war dies jedoch uneingeschränkt möglich.

Ausgehend von den Anforderungen der Typenreihe 190/190E haben wir ein neues automatisches Getriebe entwickelt, das die bereits für die automatischen Getriebe der S-Klasse verwirklichte Technologie nutzt.

Die eingesetzten 4-Zylinder-Motoren mit Querstromzylinderkopf zeichnen sich durch hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen aus und bieten damit in dieser

Fahrzeugklasse die besten Voraussetzungen für minimalen Kraftstoffverbrauch bei hervorragenden Fahrleistungen. Mit ihren jederzeit verfügbaren Leistungsreserven tragen sie zur aktiven Sicherheit bei, ohne dabei nur annähernd die Sicherheitsgrenzen des Fahrwerks auszuschöpfen. Eine Besonderheit ist das mechanisch/elektronisch gesteuerte Einspritzsystem des 190E, das nicht nur über Kraftstoffabschaltung im Schubetrieb verfügt, sondern auch durch die mechanische Grundsteuerung Notlaufeigenschaften bei Ausfall der Elektronik besitzt.

Die neue Baureihe werden wir schrittweise durch neue Diesel- und weitere Benzinvarianten ergänzen.

Für unser breites Nutzfahrzeugprogramm haben wir auf der Hannover Messe 1982 zahlreiche Neuheiten vorgestellt.

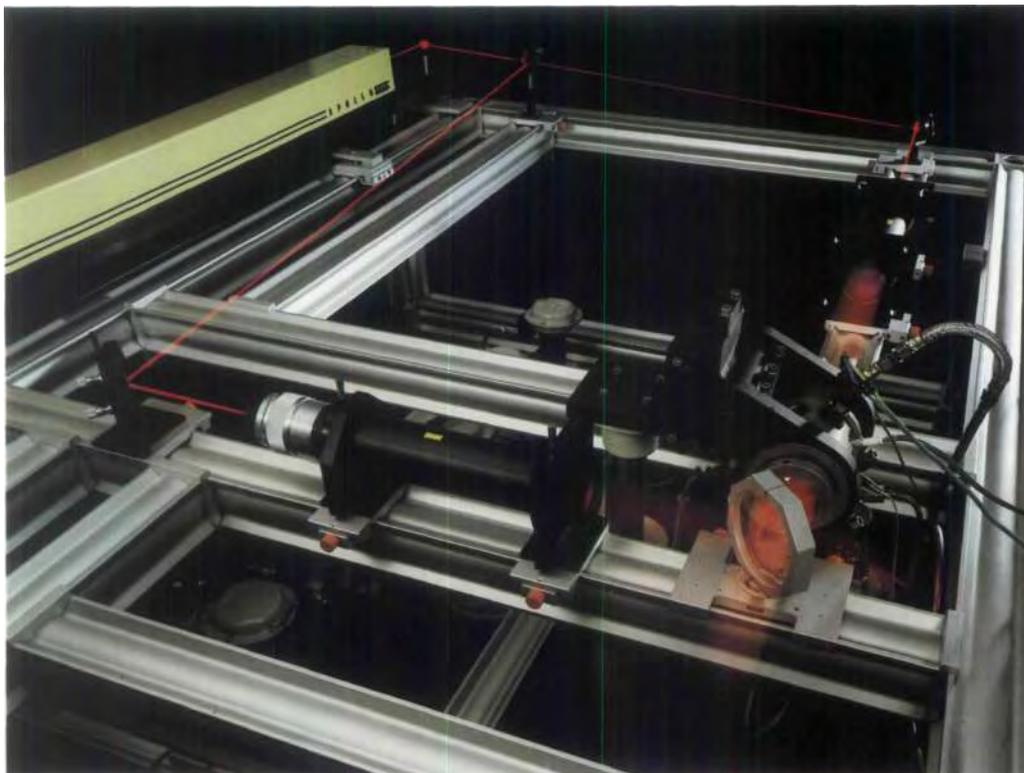
Nutzfahrzeuge

Der Bauwirtschaft bieten wir mit unseren neuen schweren Kippnern weitere Möglichkeiten zur Einsparung von Kosten. Diese Fahrzeuge verfügen über großvolumige Saugmotoren mit sechs, acht oder zehn Zylindern, deren Leistungscharakteristik -

Leistungsfähigen Baustellenfahrzeuge



Härter als die Praxis: Achsen-Verwindungstests beweisen die Zuverlässigkeit der Konstruktion auch im schweren Einsatz.



Moderne Methoden zur Verbrauchs- und Abgasforschung. Mit einem Rubin-Puls-Laser als Lichtquelle werden Verbrennungsvorgänge fotografisch und interferometrisch untersucht.



mit dem Drehmomentmaximum bereits bei 1.200 Umdrehungen pro Minute - Kraftstoffeinsparungen bei gleichzeitig gesteigerter Transportleistung erlaubt. Unsere Allradkipper erhielten neuentwickelte Verteilergetriebe, die ein besonders hohes Durchzugsvermögen mit großer Steigfähigkeit verbinden.

Bei den Fahrerhäusern der „Neuen Generation“ wurde das Geräuschniveau durch Verwendung neuer Isoliermaterialien an der Motorabdeckung und am Fahrerhausboden deutlich abgesenkt. Wir sehen darin einen bedeutenden Fortschritt auf dem Weg, den Arbeitsplatz „Lkw-Fahrerhaus“ noch angenehmer zu gestalten.

Die Entwicklungsarbeiten an dem großvolumigen Dieselmotor mit Turbolader OM 424 LA wurden im Berichtsjahr abgeschlossen. Dieser Motor eröffnet unseren Kunden viele Anwendungsmöglichkeiten — vom Einbau in Triebwagen der Bundesbahn bis zum Einsatz in überschweren Sonderfahrzeugen.

Unser breites und lückenloses Omnibus-Angebot, das von den variantenreichen Luxusreisebussen der Baureihe O 303 über

die Standard-Linien-Omnibusse O 305/O 307 bis zum vielseitigen Kleinbus-Programm O 309 mit jeweils umfangreichen Sonderausstattungen reicht, haben wir auch im Berichtsjahr weiter verbessert. So wurde der Reisebus O 303 stilistisch überarbeitet, mit einer neuen Frontpartie versehen und in der Innenausstattung nochmals angehoben; auch in diesem Bus wurden moderne Gesichtspunkte der Arbeitsplatzgestaltung für Fahrer und Beifahrer berücksichtigt.

Auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs werden die Prototypen S 80 und Ü 80 weiter getestet. Gemeinsam mit dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) konnte ein Lastenheft für den Nachfolger der heutigen Stadtbusse erarbeitet werden, in das sämtliche bei der Erprobung gewonnenen Erfahrungen eingeflossen sind.

Auf der Ausstellung „Transport 82“ in München stellten wir Omnibusse und Teilkomponenten für das Nahverkehrssystem „O-Bahn“ der Öffentlichkeit vor; dieses wirtschaftliche und variable Konzept für

*Entwicklungen
für den
öffentlichen
Nahverkehr*



Das Mercedes-Benz-O-Bahn-System mit spurgeführten Bussen hat seine praktische Bewährungsprobe längst bestanden. Teilstück der 12 km langen O-Bahn-Strecke in Adelaide, Australien.

den öffentlichen Personennahverkehr hatten wir bereits 1979 auf der inzwischen beträchtlich erweiterten Demonstrations- und Versuchsanlage in Rastatt präsentiert. Das O-Bahn-Verkehrssystem verbindet die Vorteile des Schienenverkehrs, der den Betrieb größerer Einheiten auf spurgeführten Strecken zuläßt, mit der Wirtschaftlichkeit und der Flexibilität des Omnibusses. Die ersten spurgeführten Mercedes-Benz-Omnibusse sind bereits seit 1980 in Essen im Einsatz. In Australien wurde inzwischen in Adelaide mit dem Bau der bisher längsten O-Bahn-Trasse begonnen und ein erstes Teilstück fertiggestellt. Ausschlaggebend für die Entscheidung der Betreiber waren die gegenüber einem traditionellen Schienensystem um 40 % niedrigeren Investitionen, der bedeutend höhere Anteil der Direktfahrten ohne Umsteigezwang, die geringeren Unterhaltskosten für den Fahrweg, der reduzierte Geräuschpegel sowie die Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten.

Das Unimog-Programm umfaßt derzeit neun Basistypen (U 600 bis U 1700) mit einer Motorleistung von 38 bis 124 kW (52 bis 168 PS). Die Modelle der gesamten MB-trac-Baureihe 700 bis 1500, die wir 1982 um den Typ 1000 ergänzt haben, wurden vollständig überarbeitet und modernisiert. Wir entwickeln dieses spezielle Angebot an Sonderfahrzeugen ständig weiter und übernehmen den neuesten technischen Fortschritt in die Serie.

Die Mercedes-Benz Geländewagen Baureihe wurde 1982 um den Typ 230 GE mit unserem leistungsstarken und wirt-

schaftlichen 2,3-Liter-Einspritzmotor ergänzt. Für alle Geländewagen haben wir die serienmäßige Innenausstattung angehoben.

Seit Herbst 1981 bieten wir das elektronisch gesteuerte Anti-Blockier-System erfolgreich in Schweren Lkw und Omnibussen an. Für den Einsatz dieser Bremsanlagen in unserem weiteren Lkw-Programm, den Transporter-Baureihen sowie für unsere Geländewagen laufen umfangreiche Entwicklungsarbeiten; in den nächsten Jahren wollen wir unser gesamtes Mercedes-Benz-Nutzfahrzeug-Programm mit diesem Bremssystem ausstatten. Zur Zeit arbeiten wir auch an Untersuchungen, die den Einbau des ABS in Fahrzeuge unserer US-Tochtergesellschaft Freightliner zum Ziel haben.

Neben den Arbeiten für unsere weltweit verzweigten Lizenz- und Nachbauerwerke sollen unsere umfangreichen Entwicklungsaktivitäten für die Tochtergesellschaften in Nord- und Südamerika sicherstellen, daß unsere Marktposition gefestigt und ausgebaut werden kann. Dafür muß das gesamte Programm der MB do Brasil (Transporter, Lastkraftwagen und Omnibusse) überarbeitet werden. Außerdem ist zu gewährleisten, daß die in Brasilien für den nordamerikanischen Markt hergestellten Fahrzeuge den in den USA geltenden Vorschriften entsprechen. Wir beabsichtigen, unser Nutzfahrzeug-Programm in den USA mit moderner Technologie aus Europa anzureichern und damit unsere Wettbewerbsposition zu verbessern.

Anti-Blockier-System für Nutzfahrzeuge

Entwicklungsarbeiten für Tochtergesellschaften im Ausland

Für den Einsatz in den Schwerst-Nutz - fahrzeugen von Euclid werden zur Zeit Mercedes-Benz-Motoren aus der Mannheimer Produktion erprobt.

*Forschungs-
gruppe Berlin*

Unsere seit 1977 bestehende Forschungsgruppe Berlin veranstaltete im Berichtsjahr ein Seminar zum Thema „Perspektiven des zukünftigen Verkehrs“. Die auf hohem wissenschaftlichen Niveau geführte Diskussion ergab, daß dem Individualverkehr mit über 80 % Anteil am gesamten Personenverkehr in der Bundesrepublik auch in Zukunft eine dominierende Rolle zukommen wird.

Auf dem Gelände unseres Werkes in Berlin-Marienfelde ist der Rohbau des Gebäudes für den Fahrsimulator inzwischen fertiggestellt, mit den Forschungsarbeiten auf dem Gebiet „Fahrer - Fahrzeug - Umwelt“ durchgeführt werden sollen. Wir erwarten, daß der Fahrsimulator im Laufe des Jahres 1984 in Betrieb genommen werden kann.

*Alternative
Antriebssysteme*

Auf dem „Innovationsmarkt“ der Hannover Messe 1982 stellten wir einige unserer neuesten Forschungsergebnisse mit verschiedenen Antriebsarten vor, so einen batteriebetriebenen Pkw auf der Basis des T-Modells mit einer neuentwickelten

Nickel-Eisen-Traktionsbatterie. Außerdem zeigten wir einen Mercedes-Benz-Wasserstoff-Pkw, bei dem neben der teilweisen Substitution von Benzin durch Wasserstoff auch bessere Abgaswerte sowie Verbrauchssenkungen erreicht werden.

Eine Zweiwellen-Gasturbine, die - erstmals unter Verwendung vollkeramischer Laufräder - bei Temperaturen um 1250°C und Drehzahlen bis zu 60.000/min intensiv erprobt wird, haben wir im Forschungs-Personenwagen „Auto 2000“ eingesetzt.

Im Rahmen des vom BMFT unterstützten Demonstrations- und Forschungsprogramms „Alternative Energien für den Straßenverkehr“ wurde der Betrieb der mit Benzin-Methanol-Gemisch betriebenen M 15-Fahrzeuge durch Kunden in Berlin erfolgreich abgeschlossen. Der Fahrzeugversuch mit reinem Methanol läuft weiter.

Wir arbeiten an weiteren zukunftsweisenden Projekten, die von der Bundesregierung gefördert werden. Hierzu gehören insbesondere Forschungsvorhaben auf dem Werkstoffsektor, wie z. B. die Entwicklung faserverstärkter Kunststoffe und Leichtmetalle. Wir haben unsere Zusammenarbeit auf allen diesen Gebieten mit den zuständigen Bundesministerien im Berichtsjahr weiter intensiviert bzw. durch eigene Forschungsarbeiten ergänzt.



Großraumzug der Mercedes-Benz-O-Bahn mit Elektroantrieb und Oberleitung auf der Versuchsbahn in Rastatt.

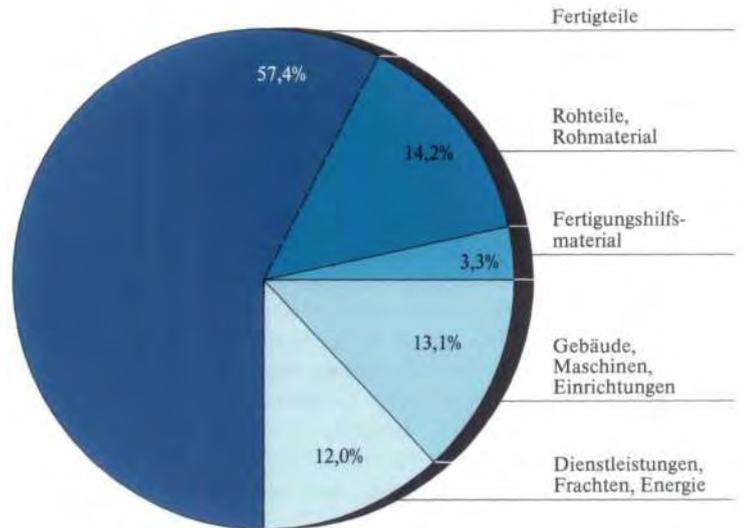
Materialwirtschaft

Einkaufsvolumen stabilisiert Beschäftigung bei Zulieferbetrieben

Das hohe Einkaufsvolumen von Daimler-Benz war im Jahre 1982 für die Beschäftigung unserer Zulieferanten, vor allem der zahlreichen mittelständischen Betriebe, wiederum ein wichtiger stabilisierender Faktor. Der Wert unserer Bezüge an Fertigteilen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie für Investitionsgüter und Dienstleistungen stieg im Konzern auf über 23 (i.V. 22) Mrd. DM und in der Daimler-Benz AG auf 18,5 (i. V. 17) Mrd. DM weiter an. Durch unsere Aufträge konnten über 150.000 Arbeitsplätze bei Lieferanten und Dienstleistungsbetrieben gesichert, teilweise sogar neu geschaffen werden; hinzu kommen weitere beschäftigungswirksame Impulse bei den Vormaterial-Lieferanten.

Unsere gesteigerten Investitionen wirkten sich insbesondere bei den Branchen positiv aus, die - wie beispielsweise die Bauwirtschaft und der Werkzeugmaschinenbau - von der Rezession besonders hart betroffen waren. Wie schon in den Jahren zuvor haben wir bei unserer Auftragsvergabe im Rahmen der uns selbst auferlegten volkswirtschaftlichen und sozialen Verantwortung förderungswürdige Gebiete, wie Berlin, jedoch auch mittelständische und kleine Betriebe sowie soziale Einrichtungen - wie z. B. Behindertenwerkstätten - besonders berücksichtigt.

Einkaufsvolumen im Konzern: über 23 Milliarden DM in 1982



Der erhebliche Anstieg der Kosten stellte für uns und für unsere Lieferanten eine empfindliche Belastung dar. Wesentliche Ursachen für diese Entwicklung waren neben Verteuerungen bei Kunststoffen insbesondere die schon 1981 und im Verlauf des Jahres 1982 mehrfach angehobenen Preise für Massen- und Edelmetall. Diesen beträchtlichen Kostendruck, der durch ein hohes Energie- und Kapitalkostenniveau noch verstärkt wurde, konnten unsere Lie-

Höhere Materialpreise



Auftragsvergabe unter sozialen Gesichtspunkten - hier z.B. Vormontagearbeiten bei den gemeinnützigen Werkstätten in Sindelfingen.



Verbesserte Materialfluß- und Lagersteuerung durch EDV-on-line-Systeme.

feranten nur in begrenztem Umfang durch Produktivitätssteigerungen ausgleichen. Es ist anzunehmen, daß im Jahre 1983 ein geringerer Preisanstieg bei Vormaterial und Energie, ein niedrigeres Zinsniveau sowie weiterhin maßvolle Tarifabschlüsse zu einer geringeren Verteuerung unserer Materialbezüge führen werden.

Verbesserung des Materialflusses

Ein durchschnittlicher Materialeingang in unseren inländischen Werken von 11.800 t am Tag - angeliefert von 2.000 Lkw und Waggons - sowie rd. 220.000 verschiedene für die Serienproduktion auf Lager gehaltene Teile stellen an eine reibungslose und wirtschaftliche Gestaltung des Materialflusses hohe Anforderungen. Wir haben daher im Berichtsjahr schwerpunktmäßig an der Weiterentwicklung bestehender und an der Konzeption neuer Systeme zur Materialsteuerung gearbeitet. Zur Verbesserung des Materialflusses und somit zur Optimierung der Bestände - ein gemeinsames Ziel von uns und unseren Lieferanten - ist der Einsatz moderner Informationstechniken unerlässlich; so können

kürzere Kommunikationszeiten zu einer Reduzierung der Lagerbestände bei gleichzeitig verbessertem Servicegrad führen.

Trotz der marktbedingt oft kurzfristig notwendigen Programmanpassungen konnten wir auch 1982 in allen Werken eine stets gute Versorgung der Produktion gewährleisten; die traditionell hohen Qualitätsansprüche wurden voll erfüllt. Dies war nicht zuletzt ein Verdienst unserer Lieferanten; dank ihrer Flexibilität verliefen die verschiedenen Neuanläufe — insbesondere der des 190/190 E - ohne Störung.

Für den durch hohe Leistungsbereitschaft und Zuverlässigkeit ermöglichten Erfolg danken wir an dieser Stelle allen Geschäftspartnern - Lieferanten, Spediteuren und Dienstleistungsunternehmen.

Wir sind davon überzeugt, daß wir durch unseren Grundsatz der langfristig angelegten Zulieferbeziehungen und dem sich daraus ableitenden gegenseitigen Vertrauen zu einer soliden Basis für die Bewältigung der in der Zukunft anstehenden gemeinsamen Aufgaben und Probleme beigetragen haben.

Flexibilität sichert gute Produktionsversorgung



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

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

Produktion

Die Vorbereitungen für den Anlauf der Serienfertigung unserer neuen Pkw-Baureihe 190/190E bestimmten 1982 einen erheblichen Teil unserer Arbeit im Produktionsbereich. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten unsere Bemühungen, die Möglichkeiten des Beschäftigungsverbunds zwischen unseren Werken zu nutzen und langfristig weiter auszubauen.

Ungeachtet dieser Aufgaben, die an die Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter und an die Flexibilität in der Produktion hohe Anforderungen stellten, haben wir unsere Anstrengungen um eine weitere Verbesserung der Qualität und eine rationellere Fertigung unserer Erzeugnisse verstärkt. Der systematische Erfahrungsaustausch zwischen den Werken im In- und Ausland ist dafür ein wichtiges Instrument.

Die Sicherung der hohen Qualität unseres Produktangebots gewinnt angesichts des sich verschärfenden Wettbewerbs auf den Automobilmärkten zunehmend an Bedeutung. Zur Festigung unserer weltweiten Marktposition haben wir im Ausland unsere Aktivitäten im Produktions- und Montagesektor konsequent weitergeführt; hierzu gehört auch die laufende Anpassung der jeweils angewandten Fertigungstechnologien an die lokalen Anforderungen.

Umstrukturierung und Kapazitätsausbau der Inlandswerke

Entsprechend unserer Planung wird mit dem Anlauf der neuen Pkw-Baureihe sowohl die Fertigungskapazität erhöht als auch die Produktionsstruktur unserer Inlandswerke verändert. In den Werken Untertürkheim und Sindelfingen haben wir im Zusammenhang mit den Neuanläufen umfangreiche Bauten und Einrichtungen fertiggestellt. Das Werk Bremen wird zum zweiten großen Pkw-Aufbau-Werk ausgebaut; mit den — teilweise schon abgeschlossenen - Erweiterungen werden wir hier eine beträchtlich erhöhte Montagekapazität erreichen. Im Berichtsjahr konnte eine neue Halle für den Karosserie-Rohbau in Betrieb genommen werden. In einer ersten Stufe wurden Rohbau-Untergruppen für die in Sindelfingen angelaufene Serie des 190/190E gefertigt.

Parallel zur Umwidmung des Werkes Bremen in eine reine Pkw-Fabrik konzentrieren wir unsere gesamte Transporterfertigung schrittweise im Werk Düsseldorf.

Entlastung von strapaziöser Arbeit: Roboter-Schweißplätze für Vorderachs-Querlenker (190/190E).



Beispiele für moderne Fertigungstechnologien im Werk Kassel: Einsatzhärten von Tellerrädern in einer Durchstoßanlage.



Anlage zum Reibschweißen von Achsträgerahmen.

Im Berichtsjahr wurden hier bereits 11.105 Leicht-Transporter neben dem traditionellen Düsseldorfer Programm gebaut. Die für die gesamte Übernahme der bisher in Bremen produzierten Transporter erforderlichen Gebäude sind erstellt; der technische Ausbau der Montagelinien geht zügig voran.

Der zum Werk Gaggenau gehörende Werksteil Rastatt für Nutzfahrzeug-Getriebe wurde planmäßig erweitert.

Bei der Neuplanung und Gestaltung der Anlagen für die Baureihe 190/190E haben wir konsequent moderne Fertigungstechnologien verwirklicht. Außer verbesserter Qualität erreichen wir mit diesen Anlagen auch im Karosserie-Rohbau eine typ-flexiblere Produktion und darüber hinaus mittelfristig entscheidende Fortschritte in der Wirtschaftlichkeit. Wir sind nunmehr in der Lage, auf identischen Anlagen teilweise verschiedene Modelle herzustellen und dadurch unser Pkw-Programm in höherem Maße als bisher kurzfristigen Veränderungen in der Nachfrage anzupassen.

Die in der Aggregatefertigung im Werk Untertürkheim eingeführten Roboter - z. B. beim Nahtschweißen der neuen Hinterachsen - tragen mit weiteren modernen Fertigungsanlagen wesentlich dazu bei, eine gleichbleibend hohe Qualität und die

Sicherung der Produktivität durch flexible Fertigungsanlagen



notwendige Typ-Flexibilität zu gewährleisten. Diese Roboter haben zugleich Pilotcharakter für den beabsichtigten Ausbau der Anlagen.

In die neuen Fertigungslinien werden Fehlerdiagnose-Systeme integriert, die zentral sowohl den technischen Zustand der Anlagen als auch deren Ausbringung überwachen. Störursachen können dadurch schnell behoben werden; darüber hinaus erhöhen diese Systeme die Nutzungsdauer der Maschinen.

In unserem ständigen Bemühen um höchste Qualität waren wir auch 1982 erfolgreich. Zur Verbesserung des Korrosionsschutzes an Achsteilen haben wir mit dem Anlauf des 190/190E nun auch hier die kataphoretische Tauchlackierung eingeführt. Die im Tauchbecken enthaltenen Lackpartikel werden durch einen elektrochemischen Vorgang auf den Werkstücken abgeschieden und anschließend eingebrannt. Dieses Verfahren gewährleistet eine gleichmäßige Lackschichtdicke und eine wesentlich höhere Korrosionsbeständigkeit.

Die positiven Erfahrungen mit dem Einsatz von Rechnern zur Qualitätsüberwachung veranlassen uns, diese verstärkt in der Produktion zu verwenden. Hierbei werden von Meßautomaten Daten aufgenommen, vom Rechner verarbeitet und statistisch ausgewertet. Meßwertverteilungen und Trenddarstellungen liefern einen schnellen und umfassenden Überblick über den Qualitätsstand der Produktion.

Wir haben unsere Bemühungen, die Arbeitsbedingungen weiter zu verbessern, fortgesetzt. Wir erstreben vor allem den Abbau der körperlichen Belastung unserer Mitarbeiter. So haben wir z. B. zum Umsetzen schwerer Werkstücke mehr automatische Übergabestationen eingesetzt; an die Stelle handgeführter Mehrfachschraubtraten vielfach automatische Schraubstationen. Die Aggregatmontage erfolgt zunehmend am stehenden Werkstück. Dadurch wird eine Aufgabenerweiterung für den einzelnen Mitarbeiter ermöglicht; nach Beendigung eines Arbeitsumfangs gibt der Mitarbeiter individuell den Weitertransport frei. Die Werkstückträger sind so

*Qualität sichert
Wettbewerbs-
fähigkeit*

*Arbeitsplatz-
gestaltung*

*Flexibler Fahrzeug-
rohbau im Werk
Sindelfingen.*



ABS Bremsprüfstand für Schwere Nutzfahrzeuge im Werk Würth.

gestaltet, daß ungünstige und belastende Körperhaltungen vermieden werden.

Soweit es der Arbeitsablauf zuläßt, verlagern wir Montageumfänge aus der Linie auf nicht-taktgebundene Vormontageplätze. Die Entkoppelung von Mensch und Maschine fördern wir durch die Zusammenfassung der für die Montage notwendigen Maschineneinheiten. Beispiele hierfür sind die neuen Montageeinrichtungen für Motoren und Hinterachsen im Werk Untertürkheim sowie für die Montage der Getriebe G 1 und G 76 im Werk Gaggenau.



Rohbau-Untergruppenfertigung für den 190/190E im Werk Bremen.

Im Berichtszeitraum haben wir mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen Energie eingespart; vorangetrieben wurde insbesondere der Einbau von Wärmerückgewinnungsanlagen in unseren Werken. Die Spitzenlasten im Strombezug konnten wir durch den vermehrten Einsatz rechnergesteuerter Abschaltautomatiken weiter absenken. Andere Maßnahmen bezogen sich auf die Verbesserung der Wärmeisolierung an Neubauten und Altbauten sowie auf energiesparenden Anschluß verbrauchender Stellen an die Fernwärmeversorgung. Vor allem in Bremen haben wir nach der Anbindung an das örtliche Fernwärmenetz mit der Wärmekraftkoppelung deutliche Einsparerfolge im Energieverbrauch erzielt.

Energieeinsparung und Umweltschutz

Schwerpunkte unserer Bemühungen zur Umweltschonung bildeten Maßnahmen auf dem Lackiergebiet. Das Programm zur Abluftreinigung und zur Reduzierung der Lösemittlemissionen wurde entsprechend der langfristigen Planung besonders in den Werken Sindelfingen und Bremen fortgeführt.

Ein Recycling von Brauchwasser wird durch die u. a. im Werk Untertürkheim geplante Ultrafiltrationsanlage zur Aufbereitung von Öl-Wasseremulsionen ermöglicht. Zur allgemeinen Reduzierung des Kühlwasserverbrauchs wurden im Berichtsjahr verstärkt Rückkühlanlagen geplant bzw. in Betrieb genommen.

Vertriebsorganisation

In der weltweit schwierigen Wirtschaftslage sah sich unsere Vertriebsorganisation 1982 im In- und Ausland noch stärker herausgefordert. Ausgehend von einem hohen Niveau mußte sie ihre Möglichkeiten als unternehmerisches Instrument noch konsequenter nutzen. Unsere Verkaufsarbeit haben wir weiter intensiviert und deren Wirksamkeit zielstrebig gesteigert.

übernommene Freightliner Credit Corporation mit Sitz in Portland, Oregon, hat im Laufe des Jahres ihr Finanzierungsangebot auch auf die Produkte von Euclid und das Pkw-Geschäft der Mercedes-Benz of North America ausgedehnt. Um diese erweiterte Aufgabenstellung zu verdeutlichen, wurde die Finanzierungsgesellschaft in Mercedes-Benz Credit Corporation umbenannt.

Betreuung — ein zunehmend wichtiges Ver- kaufsargument

Die umfassende Kundenbetreuung gewinnt als Verkaufsargument zunehmend an Bedeutung. Wir haben eine Vielzahl von Förderungsmaßnahmen getroffen und hohe Investitionen im In- und Ausland getätigt, die der weiteren Verbesserung unseres Betreuungsangebotes auf allen Gebieten dienen. Maßgebend dabei war und ist die Absicht, den technisch, fachlich, organisatorisch und atmosphärisch erreichten hohen Standard auszubauen und so von einer fest untermauerten, Vertrauen schaffenden Basis zu einer beispielhaften „Begegnungsqualität“ mit unseren Kunden und potentiellen Käufern zu kommen.

Über unsere Konzerngesellschaft Merfina S.p.A., Rom, wickeln wir nunmehr auch die Finanzierung des Pkw-Absatzes in Italien ab. Die Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt, hat sich mit einer großen französischen Bank an einer gemeinsamen Absatzfinanzierungsgesellschaft beteiligt, um damit in diesem wichtigen Nachbarmarkt ein zusätzliches verkaufsförderndes Instrument zur Verfügung zu haben. Darüber hinaus trafen wir Rahmenvereinbarungen mit Finanzierungsinstituten im In- und Ausland, um auch auf den Märkten ohne eigene Finanzierungsgesellschaften den Vertrieb durch eine attraktive Absatzfinanzierung zu unterstützen.

Weiterentwick- lung der Verkaufsstruktur im Ausland

In den vergangenen zwei Jahrzehnten haben wir in wichtigen Auslandsmärkten Schritt für Schritt eigene Vertriebsgesellschaften aufgebaut. (Siehe dazu auch Kapitel „Beteiligungsgesellschaften“, Seite 59ff.) Wir haben jedoch die Großhandelsfunktion nur dann übernommen, wenn die dadurch mögliche direkte Steuerung des Geschäfts eine noch bessere und langfristig sicherere Marktausschöpfung versprach oder wenn bei Generalvertretungen eine zukunftsichere Basis für das Mercedes-Benz-Marketing nicht gewährleistet schien.

Im Inland verfügen wir zur Zeit über 40 eigene Niederlassungen mit 59 Zweigbetrieben. Dazu kommen 1.100 Betriebe unserer Vertriebspartner und 600 Unimog/MB-trac-Stützpunkte. Insgesamt mehr als 16.600 Monteure arbeiten an 22.800 Standplätzen im Dienste unserer Kunden. Als Nachwuchs für unsere qualifizierte Mercedes-Benz-Kundendienstarbeit werden in eigenen Niederlassungen 2.100 Jugendliche und bei unseren Vertriebspartnern 9.500 Jugendliche ausgebildet. Im gesamten inländischen Verkaufs- und Servicebereich waren nahezu 55.000 Mitarbeiter beschäftigt. Beim Ausbau unserer Kundendienstorganisation sind wir im Interesse einer weiteren Leistungsverbesserung bestrebt, optimale Betriebsgrößen zu verwirklichen. Dabei widmen wir der Innen- und Außengestaltung unserer Betriebe noch größere Aufmerksamkeit; mit Ausstattungsprogrammen wollen wir ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit erreichen. In der Fahrzeugannahme sind zur Steigerung der Arbeitsqualität neue Kontrollsysteme mit persönlicher Verantwortlichkeit eingeführt worden (Aktion Gütekontrolle).

Kundendienst im Inland

Ausbau der Marketing- funktionen

Zur Stärkung unserer internationalen Wettbewerbsposition haben wir im Berichtsjahr - beginnend mit weiter verbesserter, systematischer Planung bis hin zu einer noch konsequenteren Verkäuferschulung - unsere Marketingaktivitäten intensiviert. Insbesondere mit Einführung des 190/190E wurde die Akquisition noch mehr auf neue Zielgruppen ausgerichtet.

Absatz- finanzierung

Der zunehmenden Nachfrage nach Finanzierungsmöglichkeiten haben wir verstärkt Rechnung getragen. Die im Rahmen des Freightliner-Erwerbs im Februar 1982



Beste technische Voraussetzungen für schnellen, zuverlässigen und preisgerechten Kundendienst. Neue Werkstatthalle in der Niederlassung Regensburg.

Unsere Service-Sonderdienste runden Leistung und Image des Mercedes-Benz-Kundendienstes ab. Hierzu gehören das internationale Notdienstsystem, besondere Taxidienste, der Transeuropa-Service sowie Tourenplanung und Einsatzberatung im Lkw-Bereich.

schaften und Generalvertretern geschult worden sind.

Die Ersatzteilversorgung dient der Wert- und Funktionserhaltung unserer Fahrzeuge und damit in entscheidendem Maße auch der Zufriedenheit des Kunden und seiner Bindung an unsere Marke.

Ersatzteilwesen

Im Berichtsjahr ist wieder ein vorbildlicher Servicegrad erreicht worden: Bei einem Ersatzteilsortiment von mehr als 300.000 Positionen für über 5.000 Baumuster bei 30.000 Varianten sind etwa 92 % aller benötigten Teile am Lager verfügbar. Selten gefragte Teile werden mit den in Mitteleuropa fest eingerichteten Expresblinien innerhalb kürzester Zeit angeliefert.

Unsere Bemühungen, den Begriff „Mercedes-Benz-Originalteil“ als Qualitätsmarke weiter durchzusetzen, haben wir fortgeführt. Neben der Qualität unserer Fahrzeuge spielt auch im Ersatzteilwesen das Servicepaket eine ausschlaggebende Rolle. Dieses besteht nicht nur in der Lieferung gängiger Ersatzteile, sondern auch — noch viele Jahre nach Serienauslauf — in der kompletten Ersatzteilversorgung einschließlich der Bereitstellung der erforderlichen Literatur, dem Nachweis der wechselnden Teile-Gültigkeiten sowie der Bereitstellung des gesamten technischen Kundendienst-Potentials.

Kundendienst im Ausland

Im Ausland umfaßt unsere Vertriebsorganisation rd. 4.300 Mercedes-Benz- und rd. 400 Freightliner- bzw. Euclid-Stützpunkte mit annähernd 69.000 Beschäftigten in mehr als 170 Ländern. Nach dem entschlossenen Ausbau unseres weltweiten Kundendienstnetzes in den 70er Jahren haben wir 1982 die Konsolidierung in diesem Bereich unter stärkerer Berücksichtigung qualitativer Aspekte fortgeführt. Durch unsere Kundendienstförderung und -beratung sowie Investitionshilfen in Form zur Verfügung gestellter Werkzeuge und Einrichtungen haben wir die Service-Qualität weiter gesteigert. Das Bündel dieser Maßnahmen werden wir in den kommenden Jahren noch vergrößern.

Zentrale und dezentrale Kundendienstschulung

Im Berichtsjahr wurden in unserem zentralen Schulungszentrum in Esslingen-Brühl oder unmittelbar am Arbeitsplatz insgesamt 28.000 Mitarbeiter fachlich weitergebildet; hinzu kommen über 40.000 Mitarbeiter, die bei unseren Tochtergesell-



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

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

Schwerpunkte unserer Personalpolitik

Die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt der Bundesrepublik Deutschland spiegelte die ungünstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wider. In zahlreichen anderen Ländern war die Lage ähnlich, zum Teil noch deutlich schlechter.

In dieser Situation hat die Daimler-Benz AG eine im ganzen hohe Beschäftigung halten können. Einige Beteiligungsgesellschaften im Ausland mußten dagegen die Mitarbeiterzahl an die veränderte Wirtschafts- und Marktentwicklung anpassen. Dabei konnten in allen Fällen Regelungen getroffen werden, die auch unter sozialen Gesichtspunkten Anerkennung gefunden haben.

Die Kontinuität der Beschäftigung, die wir insbesondere im Inland haben fortsetzen können, beruht auf dem Markterfolg unserer Produkte und der am langfristigen Trend orientierten Kapazitätsplanung unserer Werke. Wir haben mit einer sehr sorgfältigen Personalplanung und vorsichtiger Personaldisposition wesentlich dazu beigetragen, daß marktbedingt unterschiedliche Auslastungen in den verschiedenen Sparten sich nicht auf die Beschäftigung auswirkten.

Um dies zu erreichen, haben wir 1982 neben anderen Maßnahmen zwischen den Werken und Niederlassungen einen Arbeitskräfte-Ausgleich geplant, organisiert und in einer für die Mitarbeiter vertretbaren Form durchgeführt. Dieses personalpolitische Instrument der „Abordnungen“ hat sich für die Mitarbeiter und das Unternehmen bewährt, wenn damit auch persönliche Belastungen auf der einen Seite und höhere Kosten auf der anderen Seite verbunden waren. Wir werden diesen Weg zum Ausgleich unterschiedlicher Beschäftigungen deshalb auch in Zukunft gehen. Allerdings müssen wir dafür von unseren Mitarbeitern eine erhöhte Mobilitätsbereitschaft und Flexibilität erwarten.

Verallgemeinernde Aussagen, neue technologische Entwicklungen würden Arbeitsplätze vernichten, halten wir für nicht vertretbar. Sie sind auch irreführend; denn dort, wo neue Techniken das Beschäftigungsvolumen verringern, ergibt sich meist auch eine gegenläufige Entwicklung durch größere Stückzahlen und durch qualitativ höherwertige Produkte mit einem größeren Anteil von Sonderausführungen.

Zwei generelle personalpolitische Aussagen sind im Zusammenhang mit der Entwicklung der Technik allerdings möglich und notwendig:

Die Einführung neuer Technologien in der Produktion und im Bürobereich schafft neben Rationalisierungserfolgen auch neue Voraussetzungen und Möglichkeiten für unsere Bemühungen um menschengerechte Arbeitsgestaltung. Trotz des bei Daimler-Benz bereits erreichten hohen Niveaus sind wir der Überzeugung, daß eine kontinuierliche Weiterentwicklung menschengerechter Arbeitsabläufe und Arbeitsumgebungen wesentlich zur Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiter beitragen kann.

Der Einzug neuer Technologien wird in vielen Bereichen die fachlichen Anforderungen an die Mitarbeiter verändern. Sie werden in Zukunft noch bessere fachliche Voraussetzungen für einen Arbeitseinsatz mit erhöhter Flexibilität mitbringen müssen. Dadurch müssen sich zum Teil die Inhalte der Berufsausbildung verändern. Die Bedeutung der fachlichen Weiterbildung steigt, ebenso die Bedeutung der Förderung der Führungskräfte und der Entwicklung der Führungsbeziehungen. Wir bereiten uns hierauf personalpolitisch mit Bildungs- und Entwicklungsprogrammen vor.

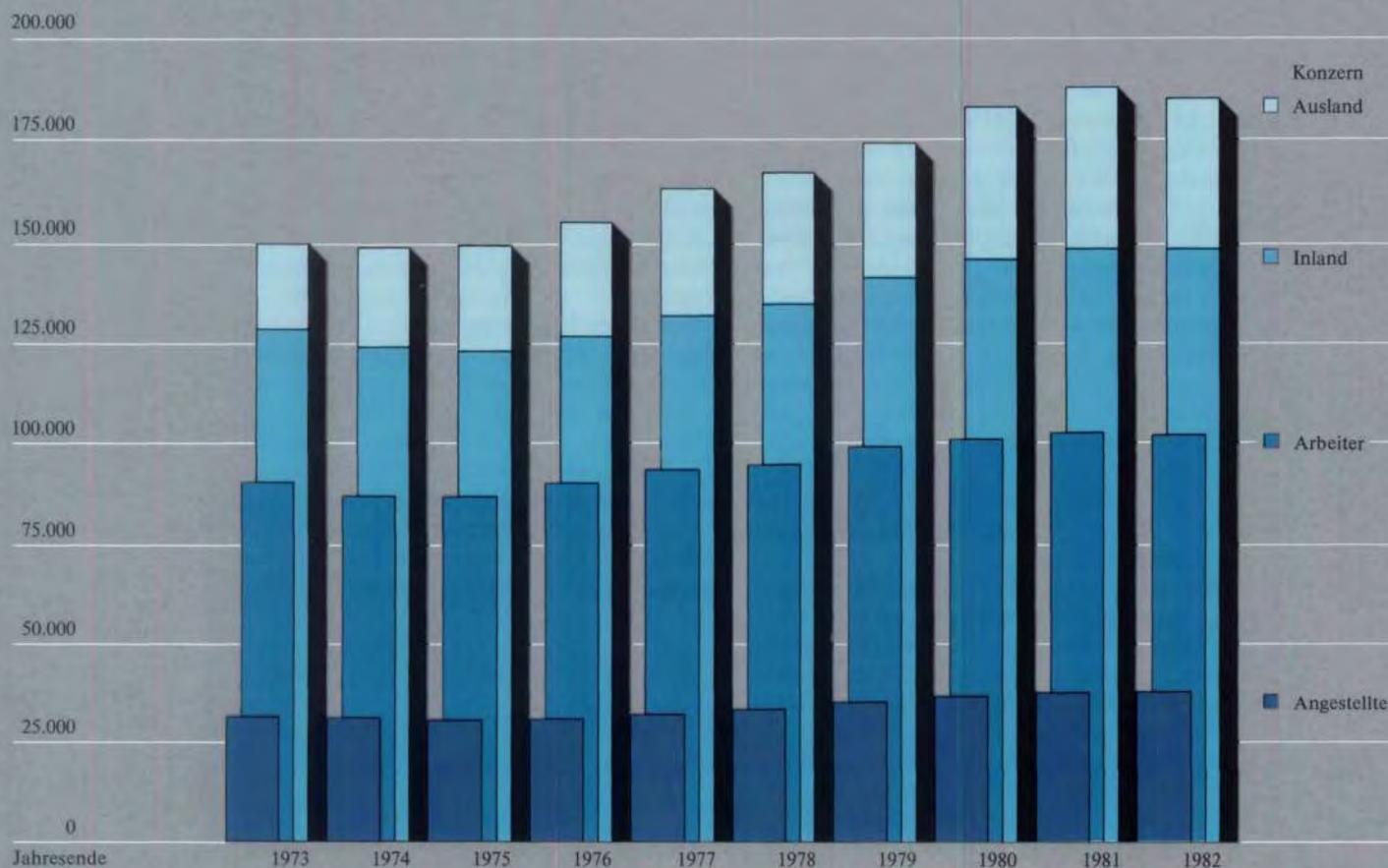
Angesichts der zu bewältigenden Zukunftsprobleme in der deutschen Wirtschaft wird in der Öffentlichkeit nicht selten von einer Verschärfung der Auseinandersetzungen in den Betrieben gesprochen.

Für unser Haus können wir 1982 wieder über eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat auf Unternehmensebene und den Betriebsräten auf Werks- und Niederlassungsebene berichten. Trotz unterschiedlicher Ausgangspositionen wurden in den anstehenden Fragen Gesprächsergebnisse und Vereinbarungen erzielt, die Unternehmens- und Mitarbeiterinteressen ausgewogen berücksichtigen.

Die Vermittlung von Kenntnissen der Elektronik ist ein immer wichtigerer Abschnitt unseres Ausbildungsprogrammes.

Mitarbeiter

Jahresende	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Daimler-Benz-Konzern	150.014	149.175	149.742	155.003	163.302	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687
Ausland	21.638	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569
Inland	128.376	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118
Daimler-Benz AG	126.855	122.899	122.775	126.652	131.807	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411
Zentrale ¹⁾	6.735	6.599	6.533	6.728	7.220	7.649	8.180	8.810	9.487	9.644
Werke										
Untertürkheim ²⁾	23.411	22.469	22.095	22.950	24.115	24.495	25.054	25.565	25.573	25.695
Sindelfingen	31.580	30.682	30.955	33.232	34.359	34.558	36.551	37.194	38.353	38.694
Mannheim	12.730	12.863	12.900	12.901	13.383	13.584	14.053	14.619	14.521	14.243
Wörth	8.201	8.400	8.687	8.430	8.853	8.774	9.622	10.192	11.055	10.891
Gaggenau	8.397	8.704	8.680	8.608	8.696	8.860	9.177	9.354	9.707	9.822
Bremen	3.923	3.496	4.099	4.293	4.727	5.994	6.571	6.515	6.309	6.567
Düsseldorf	4.712	4.476	4.401	4.572	4.664	4.621	4.954	5.118	5.058	5.151
Kassel	4.012	3.774	3.838	3.931	4.089	3.969	4.086	4.341	4.359	4.297
Berlin	2.754	2.723	2.886	2.895	3.065	3.054	3.191	3.252	3.473	3.435
Hamburg-Harburg	1.875	1.706	1.736	2.184	2.265	2.385	2.475	2.535	2.613	2.557
Bad Homburg	696	685	692	715	736	767	814	855	881	882
Niederlassungen	17.162	15.689	14.705	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533



¹⁾ Einschließlich Forschung und Entwicklung in Untertürkheim, ohne Versuch.
²⁾ Einschließlich Versuch.



Bei der Fertigung des automatischen Getriebes im Werk Untertürkheim wird das Aggregat auf einem besonders entwickelten Werkstückträger mit Schwenkeinrichtung jeweils in eine Position gebracht, die eine günstige Körperhaltung bei der Arbeit ermöglicht.

Mitarbeiter Die Mitarbeiterzahl am Jahresende 1982 knüpfte in der AG an den Höchststand des Vorjahres an. Dagegen hat die Belegschaft im Konzern um rd. 2.300 Mitarbeiter abgenommen. Dies geht vor allem auf Personalanpassungen bei den nord- und südamerikanischen Produktionsgesellschaften zurück.

Mitarbeiterstruktur Das Zahlenverhältnis Arbeiter zu Angestellten innerhalb der Gesamtbelegschaft liegt bei unverändert 2,7 zu 1. Allerdings spielt diese Differenzierung arbeitsrechtlich und in der betrieblichen Praxis eine immer geringere Rolle, zumal inzwischen etwa ein Drittel aller Arbeiter „Monatslöhner“-Verträge haben.

Der Anteil der ausländischen Arbeitnehmer an der Belegschaft im Inland ist mit 20,4 (i. V. 21,8) % erkennbar niedriger als im Vorjahr. Unsere besonderen Bemü-

hungen, jungen Ausländern - „Ausländern der zweiten Generation“ - eine qualifizierte Berufsausbildung anzubieten, haben wir zielstrebig fortgesetzt.

Das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiter liegt bei 39 Jahren, die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 12 Jahren. Die Treue zum Unternehmen kommt auch in der großen Anzahl der noch im Arbeitsleben stehenden Jubilare (25 und mehr Dienstjahre) zum Ausdruck: es sind mehr als 17.000 Arbeiter und Angestellte.

Auch 1982 haben wir die Beschäftigungsquote des Schwerbehindertengesetzes erfüllt. Wir legen auf eine entsprechende Gestaltung von Arbeitsplätzen und -Umgebung Wert, die die Behinderungen dieser Mitarbeiter berücksichtigt.

Zusätzlich zu der hohen Zahl der bei uns beschäftigten Behinderten haben wir wieder in erheblichem Umfang Aufträge an Behindertenwerkstätten vergeben: das Gesamtvolumen belief sich im Jahre 1982 auf 13,3 Mill. DM.

Zum 1. März 1982 trat in der metallverarbeitenden Industrie eine 4,2 %ige Tarifierhöhung in Kraft; für Februar 1982 waren je Mitarbeiter pauschal 120 DM zu zahlen. In allen Tarifgebieten der Metallindustrie ist seit 1982 der sechswöchige Tarifrurlaub für jeden Arbeitnehmer abgesichert. Unter Berücksichtigung des tariflich oder gesetzlich geregelten Zusatzurlaubs für Jubilare

Tarifpolitischer Rahmen

Der Einsatz modernster Technik stellt hohe Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter.



STRUKTUR DER PERSONALAUFWENDUNGEN - DAIMLER-BENZ AG

	1982		1981		1982 : 1981 Ver- änderung in %
	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	4.573,1	100,0	4.234,3	100,0	+ 8,0
Bezahlte Ausfallzeiten	1.731,7	37,9	1.693,0	40,0	+ 2,3
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	707,6		665,6		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	346,2		324,6		
Feiertagsvergütung	191,5		203,5		
Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit	329,4		352,4		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	157,0		146,9		
Sozialabgaben	1.071,7	23,4	960,8	22,7	+11,5
Kranken- und Sozialversicherungsbeiträge	973,0		893,3		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	65,5		60,3		
Beiträge an Pensionssicherungsverein	33,2		7,2		
Sonderzahlungen	503,7	11,0	469,1	11,1	+ 7,4
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	395,7		363,7		
Vermögenswirksame Leistungen	108,0		105,4		
Bildungsaufwand¹⁾	219,3	4,8	188,6	4,4	+16,3
Soziale Dienste¹⁾	173,7	3,8	166,1	3,9	+ 4,6
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	-149,3	- 3,3	-122,4	- 2,9	
Personalaufwendungen (ohne Altersversorgung)	8.123,9	177,6	7.589,5	179,2	+ 7,0
Aufwendungen für Altersversorgung	741,8	16,2	688,1	16,3	+ 7,8
Personalaufwendungen insgesamt	8.865,7	193,8	8.277,6	195,5	+ 7,1
davon: unter „Sonstige Aufwendungen“ ausgewiesen	15,3		17,6		
Personalaufwendungen lt. G. u. V.-Rechnung	8.850,4		8.260,0		+ 7,1

¹⁾ Ohne Umlagekosten.

und für Schwerbehinderte hat der durchschnittliche Urlaubsanspruch unserer Mitarbeiter nunmehr die Grenze von 30 Arbeitstagen pro Jahr deutlich überschritten.

Sozialrecht

Steigerungen von Beitragsbemessungsgrenzen und Beitragssätzen in der Renten-, Arbeitslosen- und in Teilen der Krankenversicherung wirkten 1982 kostensteigernd. Wir haben uns auch im vergangenen Jahr bemüht, in den Selbstverwaltungsgremien der verschiedenen Sozialversicherungszweige betriebliche Erfahrungen einzubringen und sachgerechte Beiträge zur weiteren Entwicklung zu leisten. Mehr als

150 Mitarbeiter waren 1982 als Arbeitgeber- oder Arbeitnehmer-Vertreter in den verschiedenen Gremien der Renten-, Kranken- und Unfallversicherung sowie der Arbeitsverwaltung tätig.

Für unsere Mitarbeiter spielte die Solidarität der Daimler-Benz-Altersversorgung, welche die Leistungen aus gesetzlicher Rentenversicherung und aus privater Vorsorge des einzelnen ergänzen soll, eine ganz besondere Rolle. Das Niveau der Altersversorgungsleistungen nach den Richtlinien der Daimler-Benz-Unterstützungskasse wird anhand folgender Zahlen deutlich:

*Soziale
Sicherung*

Im Berichtsjahr wurden 139 Mill. DM für laufende Leistungen an 32.854 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Die Beihilfen für die 1982 pensionierten Mitarbeiter betragen durchschnittlich 538 DM pro Monat. Ende 1982 hatten über 2.100 ausgeschiedene Mitarbeiter - davon mehr als 40 % Ausländer - unverfallbare Anwartschaften auf betriebliche Altersversorgung. In 270 Fällen wurden bereits Leistungen aufgrund früher bescheinigter unverfallba-

Ausbildung bedeutet insbesondere in den Entwicklungsländern Weitergabe von technischem Know-how.



rer Anwartschaften ausgezahlt. Rund 5.800 Mitarbeiter wurden durch eine einmalige Beihilfe unterstützt.

Besonders anerkannt wird allgemein, daß der Anteil der Invaliditätsfälle am Neuzugang der Pensionäre bei Daimler-Benz deutlich niedriger ist als im Durchschnitt der übrigen Sozialversicherten.

*Gesundheit,
Arbeitsicherheit*

Die Werksärztlichen Dienste in unseren Werken wurden 1982 - orientiert am Arbeitssicherheitsgesetz - systematisch verbessert. Im Schwerpunkt konzentriert sich die werksärztliche Tätigkeit neben den Vorbeuge- und Überwachungsuntersuchungen vor allem auf arbeitsmedizinische Beiträge bei der Arbeitsgestaltung und beim Arbeitseinsatz der Mitarbeiter.

Die Zahl der Betriebsunfälle ist erneut zurückgegangen: je 1 Mill. geleisteter Arbeitsstunden ereigneten sich 67 Unfälle mit durchschnittlich 8 Ausfalltagen. Die entsprechende Unfallquote ist 1982 gegenüber 1981 um 3 % gesunken. Hierin zeigen sich erste Erfolge unseres speziellen Programms

zur Reduzierung verhaltensbedingter Betriebsunfälle.

Die Entwicklung des Krankenstandes war 1982 deutlich nach unten gerichtet. Bezogen auf die Soll-Arbeitszeit ging der durchschnittliche Krankenstand von 8,5 auf 7,6 % zurück (Arbeiter: 8,8 %, Angestellte: 4,5 %).

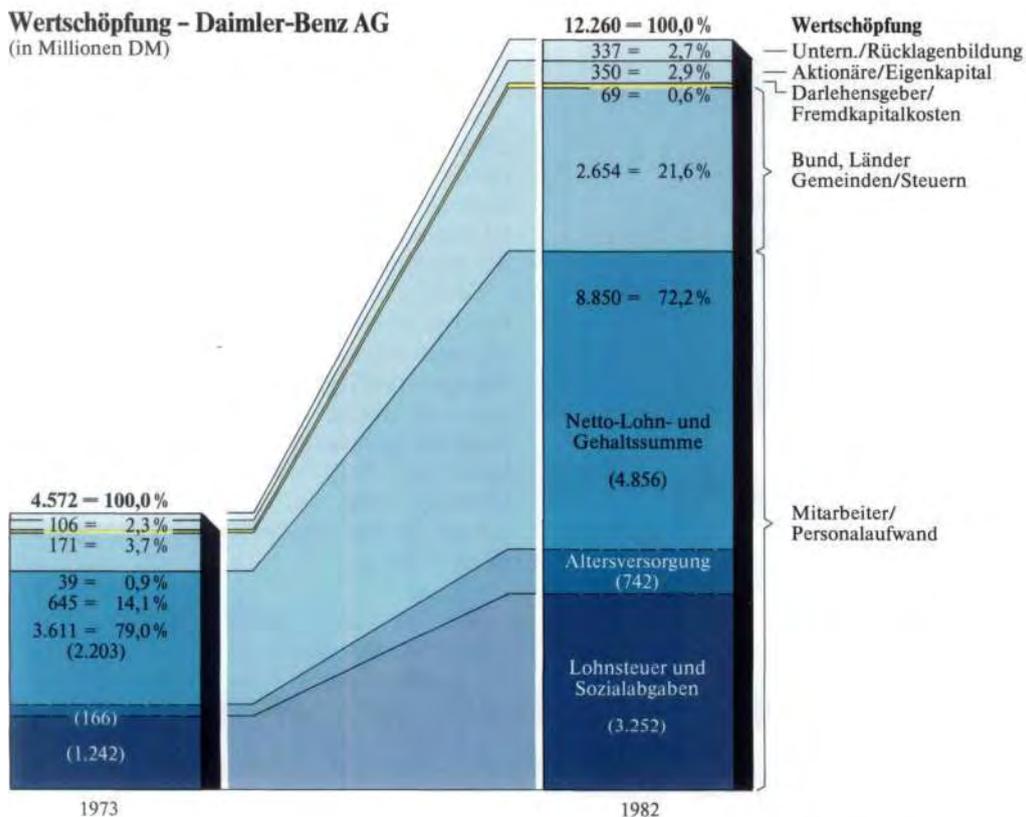
Die Entwicklung der Personalaufwendungen der Daimler-Benz AG zeigt die Tabelle auf Seite 52; ihr Anteil an der Gesamtleistung liegt bei 28,2 (i. V. 28,0) % (vgl. Schaubild Seite 82).

Die Personalkosten — Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben - haben sich um 7,1 % auf 8.109 Mill. DM erhöht.

*Personal-
aufwendungen*

Angesichts der insgesamt ausgeglichenen Beschäftigung, unter Berücksichtigung der von den Mitarbeitern erbrachten Leistungen und in Anbetracht des insgesamt günstigen Geschäftsverlaufs haben wir das Weihnachtsgeld und die Sondervergütung für unsere Mitarbeiter erhöht. Der durch -

*Weihnachtsgeld
und Sonder-
vergütung*





schnittliche Betrag pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) stieg auf 2.782 (i.V. 2.561) DM, der Gesamtaufwand von 364 auf 396 Mill. DM.



Unsere Beiträge zur Vermögensbildung der Mitarbeiter sind im Gesamtvolumen wiederum gestiegen. Über die tariflich abgesicherten 624 DM hinaus erhielt jeder Mitarbeiter 1982 eine freiwillige Zuwendung in Höhe von 156 DM zur Vermögensbildung; als Anlageformen standen „Belegschaftsaktie“ und „Arbeitnehmerdarlehen“ zur Wahl. Die Zahl der Belegschaftsaktionäre stieg auf 83.400 (i.V. 74.800); seit 1973 haben unsere Mitarbeiter rd. 340.000 Belegschaftsaktien erworben. Knapp 9.000 Mitarbeiter haben 1982 ein Arbeitnehmerdarlehen gezeichnet.

Vermögensbildung



Die individuelle Vermögensbildung unserer Mitarbeiter durch den Erwerb von Wohneigentum haben wir gezielt unterstützt. Trotz der schwierigen Situation auf dem Bau- und Wohnungsmarkt konnten wir 1982 den Bau von 1.547 Wohnungen oder Eigenheimen mit Darlehen in Höhe von 35,4 Mill. DM fördern. Der Umfang der Wohnungsbauförderung in den letzten zehn Jahren beläuft sich auf 237 Mill. DM.

Unser Sozialleistungsprogramm „Schichtarbeit“, in dessen Mittelpunkt die vorbeugende und überwachende gesundheitliche Sicherung steht, haben wir aufgrund der bestehenden Betriebsvereinbarung planmäßig fortgesetzt.

Arbeitsgestaltung, Schichtarbeit



Durch zahlreiche Einzelmaßnahmen haben wir auch 1982 verdeutlicht, daß „menschengerechte Arbeitsgestaltung“ für uns ein zentrales Thema unserer personalpolitischen Arbeit ist. Ein Schwerpunkt unserer Bemühungen lag bei der gezielten Schulung im Bereich Produktionsablaufplanung. Die Bildungs- und Informationsveranstaltungen für diesen Mitarbeiterkreis werden wir weiterführen.

An den verschiedensten Arbeitsplätzen müssen die Mitarbeiter die moderne Technik beherrschen, um damit die Qualität unserer Produkte sicherzustellen.

Die Förderung des Betrieblichen Vorschlagswesens bleibt ein wichtiges Führungsinstrument. Knapp 7.000 Mitarbeiter haben etwa 14.500 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Wir zahlten 1982 nahezu 3,2 Mill. DM an Prämien und Anerkennungen.

Vorschlagswesen

Bildungspolitik

Zur Entlastung der angespannten Situation am Lehrstellenmarkt in der Bundesrepublik Deutschland, aber auch zur Sicherung des eigenen Nachwuchskräftebedarfs, haben wir in den vergangenen Jahren die Zahl der Ausbildungsplätze ständig erhöht. Mit dem Ausbildungsbeginn von über 2.600 Jugendlichen wurde 1982 ein Höhepunkt in der Einstellung von Jugendlichen für eine Berufsausbildung erreicht. Ende 1982 waren 8.500 Auszubildende und Praktikanten in der Daimler-Benz AG tätig. Die Attraktivität unserer Ausbildung und die allgemeine Ausbildungsplatzsituation zeigen sich daran, daß sich über 19.000 Jungen und Mädchen für eine Berufsausbildung bei uns beworben haben.

Unsere Bemühungen, durch die Ausbildung von Lernbehinderten und Ausländerkindern einen Beitrag zur Lösung sozialpolitischer Aufgaben zu leisten, haben wir konsequent fortgesetzt. Bei Daimler-Benz wurden 1982 rd. 150 Ausländerkinder in eine Berufsausbildung übernommen, das waren 6 % aller neu eingestellten Auszubildenden.

Die Ausbildung im Rahmen der Berufsakademie Baden-Württemberg wird bei den Abiturienten als besonders attraktiv angesehen. Dies wird aus der Zahl der aus dem gesamten Bundesgebiet eingehenden Bewerbungen besonders deutlich: 1982 bewarben sich 1.200 Abiturienten um 60 Ausbildungsplätze. Im Bereich der Erwachsenenbildung müssen wir durch fachliche Weiterbildungsmaßnahmen die Vorbereitung von Mitarbeitern auf neue Funktionen unterstützen. Eine Schwerpunktaufgabe wird es dabei sein, unsere Mitarbeiter in die Lage zu versetzen, neue Technologien und Verfahren in der Produktion und Verwaltung anzuwenden und zu beherrschen. Es ist unser Ziel, bei den Bemühungen zur Weiterbildung die Gruppe der Arbeiter verstärkt mit einzu beziehen, um auch den Mitarbeitern in der Produktion berufliche Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen und zugleich das Nachwuchskräftepotential für betriebliche Spezialisten- und Führungsfunktionen zu vergrößern.

Von besonderer Bedeutung ist die Förderung unserer rd. 12.000 Mitarbeiter, denen bei Daimler-Benz Führungsaufgaben



übertragen sind. Die Fortbildung bezieht sich insbesondere auf die Vermittlung von Entscheidungs- und Problemlösungstechniken sowie auf die Entwicklung der Führungsfähigkeiten.

Im Berichtsjahr beteiligten sich etwa 53.000 Mitarbeiter an internen und externen Veranstaltungen der betriebsbezogenen Fort- und Weiterbildung.

Im Jahr 1982 wurden bei unseren Beteiligungsgesellschaften in Brasilien und Nigeria neue Ausbildungszentren errichtet. Wir sind überzeugt, daß solche Bildungsinvestitionen deutscher Gesellschaften im Ausland beispielgebenden Charakter haben. Insgesamt waren Ende 1982 in 28 Bildungszentren bei ausländischen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sowie Vertretungen - überwiegend in Entwicklungsländern - über 2.300 Jugendliche in der Ausbildung.

Gerade für Schwerbehinderte müssen häufig Vorrichtungen geschaffen werden, damit der Arbeitsplatz der individuellen Leistungsfähigkeit gerecht wird.

Beteiligungsgesellschaft UCDD in Südafrika: Ausbildung von Jugendlichen bedeutet auch hier theoretische und praktische Wissensvermittlung mit modernen pädagogischen Hilfsmitteln.



Daimler-Benz in aller Welt

Daimler-Benz im Inland

	Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte	Beschäftigte Ende 1982
Zentrale Untertürkheim	Zentrale Bereiche, Verwaltung, Forschung und Entwicklung	9.644
Produktionswerke		
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede	25.695
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw, Zentrales Ersatzteillager für Pkw	38.694
Mannheim	Fertigung von Nfz- und Industrie-Motoren, Karosserie und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei	14.243
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge	10.891
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac; Fertigung von Nfz-Getrieben und Außenplanetenachsen	9.822
Bremen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw der T-Reihe und für Transporter bis 4 t	6.567
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse ab 4 t, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nfz	5.151
Kassel	Fertigung von Nfz-Achsen	4.297
Berlin-Marienfelde	Teilefertigung für Pkw- und Nfz-Motoren, Herstellung von Auslauf- und Tauschmotoren für Nfz, Fertigung von schweren Gelenkwellen für Nfz	3.435
Hamburg-Harburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nfz, Fertigung von mittelschweren Gelenkwellen für Nfz	2.557
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen	882
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover	Ersatzteillager, Stanzteile für Nfz	220
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	Sägewerk, Holzverarbeitung	452
40 Niederlassungen mit 59 Zweigbetrieben		16.533
Motorenwerke ¹⁾		
MTU-München	Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen	6.490
MTU-Friedrichshafen	Schnelllaufende Hochleistungs- dieselmotoren	6.117
MTU Maintenance, Hannover	Wartung von Großtriebwerken	252



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

²⁾ Zuzüglich 280 Euclid- und 175 Freightliner-Stützpunkte.
(Vertrieb nicht unter MB-Warenzeichen)

Daimler-Benz im Ausland

Produktion und Montage

Produktionswerke	14
Montagebetriebe (darunter 5 mit DB-Beteiligung)	27
reine Lizenznehmer	6

Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte

Europa	2.400	davon: Generalvertretungen (darunter 18 Vertriebsgesellschaften mit DB-Beteiligung)	140
Afrika	320		
Amerika	1.074		
Asien	303	Interessenvertretungen	38
Australien	186	Vertragshändler	3.281
Gesamt	4.283²⁾	Vertragswerkstätten	824



Wichtige Beteiligungsgesellschaften - Überblick

Konzerngesellschaften

Gesellschaften mit eigener Fertigung	Beteiligung in %	Umsatz ¹⁾ Mill. DM		Belegschaft am Jahresende	
		1982	1981	1982	1981
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	2.093,0	2.616,2	14.647	15.144
Sociedade Tecnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo	100,0	96,2	115,6	1.769	2.222
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires	100,0	396,0	599,1	1.929	2.729
Freightliner Corp., Portland/Oregon (Gruppe)	100,0	1.261,0	606,1 ²⁾	3.672	4.776
Euclid, Inc., Cleveland/Ohio (Gruppe)	100,0	464,1	601,9	1.151	1.497
Mercedes-Benz España S.A., Madrid (Gruppe)	54,8	669,6	693,1	4.139	4.198
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	100,0	79,7	80,6	452	456

Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften

Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/New Jersey Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (100,0 %)	}	100,0	5.188,2	4.094,9	1.786	1.808
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne		100,0	402,9	305,4	312	266
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London		100,0	958,9	746,0	1.008	964
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht (Gruppe)		100,0	657,5	646,5	1.155	1.268
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel (Gruppe)		100,0	616,3	580,0	1.132	1.149
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen		96,8	180,8	-	671	-
Sofidel S.A., Rocquencourt Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100,0 %)	}	96,3	1.878,6	1.663,9	2.616	2.618
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom		75,0	483,0	348,4	370	133
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich		51,0	440,0	394,5	184	169

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München ³⁾ MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen (83,8 %)	}	50,0	2.131,2	1.828,7	12.859	12.911
Anambra Motor Manufacturing Comp. Ltd. (ANAMMCO), Enugu		40,0	327,5	353,3	1.246	1.219
UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100,0 %)	}	36,7	1.408,8	1.145,4	4.366	3.919
Otobüs ve Moturlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul		36,0	322,5	255,9	1.631	1.589
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta		33,3	53,4	50,3	1.213	1.661
P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta		49,0	268,9	318,5	354	351
Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp., Täbris ⁴⁾		30,0	170,2	101,0	1.452	1.431
Bajaj-Tempo Ltd., Poona ⁴⁾ ⁵⁾		26,1	179,0	131,1	4.711	4.864
Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd., Bombay (Automobile Division) ⁴⁾ ⁵⁾		12,2	1.809,6	1.301,1	17.577	17.495
National Automobile Industry Comp. Ltd., Jeddah		26,0	817,0	632,4	546	497

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

²⁾ Für die Zeit von August bis Dezember 1981.

³⁾ Einschließlich der Zahlen der MTU Maintenance.

⁴⁾ Umsatz für die Geschäftsjahre 1981/82 bzw. 1980/81.

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

Beteiligungsgesellschaften

*Sicherung
unserer Position
im Weltmarkt*

Leitlinie unserer Beteiligungspolitik bleibt die Pflege und Stärkung der Stellung des Konzerns im Weltmarkt. Damit dient die Beteiligungspolitik in erheblichem Maße der Sicherung und Förderung von Lieferungen aus den deutschen Stammwerken.

Die weltweite Rezession hat 1982 in vielen Ländern, in denen wir mit produzierenden Beteiligungsgesellschaften tätig sind, deren Absatz beeinträchtigt. Im Rahmen der Möglichkeiten der AG als Muttergesellschaft haben wir unsere Tochtergesellschaften bei der Anpassung ihrer Strukturen an veränderte Marktbedingungen unterstützt. Durch diese Maßnahmen wollen wir dazu beitragen, daß unsere Tochtergesellschaften ihr jeweiliges Marktpotential möglichst selbständig und flexibel ausschöpfen können.

In den hier angesprochenen Märkten konnten wir unsere Marktanteile meist halten, in vielen Fällen steigern. Erneut hat sich bestätigt, daß wir mit unserem - den jeweiligen Marktverhältnissen angepaßten - Produktangebot erfolgreich im Wettbewerb bestehen können. Dies bestärkt uns in der Erwartung, daß wir im Zuge einer allmählichen wirtschaftlichen Erholung in diesen Ländern weitergehende Absatzmöglichkeiten werden wahrnehmen können.

KONZERNGESELLSCHAFTEN

*Höherer
Konzernbeitrag*

Die in den Konzernabschluß einbezogenen Beteiligungsgesellschaften erzielten 1982 einen Außenumsatz von zusammen 15,8 (i. V. 13,9) Mrd. DM. Hiervon entfielen 4,8 (i. V. 4,9) Mrd. DM auf Gesellschaften mit eigener Fertigung und 11,0 (i. V. 9,0) Mrd. DM auf Vertriebsgesellschaften. Die Ergebnisentwicklung war bei den einzelnen Gesellschaften sehr unterschiedlich. Der von Landeswährung in D-Mark umgerechnete und damit von der Währungsentwicklung beeinflusste Konzernbeitrag der ausländischen Tochtergesellschaften hat sich insgesamt um 4,1% auf 202 (i. V. 194) Mill. DM erhöht.

Auch in diesem Jahr befand sich unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen“.

KONZERNGESELLSCHAFTEN MIT EIGENER FERTIGUNG

Die Rezession in Brasilien, von der die Wirtschaft des Landes schon 1981 erfaßt worden war, setzte sich 1982 unvermindert fort; sie verschärfte sich sogar nochmals im Verlaufe des zweiten Halbjahres. Die wachsende Zurückhaltung der Investoren, insbesondere auch der öffentlichen Hand, wirkte sich ungünstig auf die Nachfrage aus. So ging der Nutzfahrzeugmarkt nochmals erheblich zurück.

Diese Entwicklung hat die Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo, nachteilig beeinflusst; ihre Nutzfahrzeugverkäufe verringerten sich um 33% auf 31.345 (i. V. 47.012) Einheiten. Die Mercedes-Benz do Brasil konnte ihre führende Stellung behaupten. Im Inland wurde der Marktanteil bei Lkw mit 51% etwa gehalten, bei Omnibussen und Omnibus-Fahrgestellen mußte jedoch eine Marktanteilseinbuße von 92% im Vorjahr auf 87% hingenommen werden. Die anhaltende Marktschwäche in den Hauptexportländern unserer Gesellschaft - u. a. USA und Nigeria - führte zu einem drastischen Rückgang der Exporte auf 3.510 (i. V. 10.445) Einheiten.

Zur Anpassung an die sich nochmals verschlechternde Kapazitätsauslastung und zum Abbau der Bestände hatte die Gesellschaft im Verlauf des Jahres vorübergehende Betriebsruhe einlegen müssen und die Fluktuation der Belegschaft nicht er-

*Mercedes-Benz
do Brasil*

*Moderner
Schmelzbetrieb der
Konzerngesellschaft
SOFUNGE,
São Paulo, Brasilien.*





Typisches Freightliner-Fahrzeug. Das 1981 von Daimler-Benz erworbene Unternehmen baut schwere Hauben- und Frontlenker-Lkw für den amerikanischen Markt.

setzt. Aufgrund des scharfen Absatzeinbruchs im vierten Quartal und unvermeidbarer weiterer Produktionskürzungen erwiesen sich diese Maßnahmen jedoch als nicht ausreichend; im Januar 1983 mußten noch einmal rd. 2.800 Mitarbeiter freigesetzt werden. Die Gesellschaft leistete an den betroffenen Personenkreis erhebliche, zum großen Teil freiwillige Abfindungen. Am 31. Januar 1983 beschäftigte die Gesellschaft noch 11.784 Mitarbeiter.

Der Umsatz in Landeswährung stieg inflationsbedingt um 43 % auf 149 Mrd. Cruzeiro; in D-Mark umgerechnet verringerte er sich um 20 % auf 2,1 (i.V. 2,6) Mrd. DM. Die Gesellschaft erzielte durch kostensenkende Maßnahmen und dank der gesunden Finanzierung ein noch befriedigendes Unternehmensergebnis.

Die für 1982 vorgesehenen Investitionen — darunter die Einrichtung eines neuen Ausbildungszentrums - wurden planmäßig durchgeführt. Das mittelfristige Investitionsprogramm ist auf Maßnahmen zur Verbesserung und Ergänzung des Produktprogramms konzentriert.

Die äußerst schwierige Finanz- und Wirtschaftssituation des Landes und die von der brasilianischen Regierung eingeleitete verschärfte Restriktionspolitik lassen keine schnelle Erholung des Nutzfahrzeugmarktes erwarten; für 1983 muß aus heutiger Sicht mit einem nochmaligen Absatzrückgang gerechnet werden.

Die SOFUNGE S.A., São Paulo, eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S.A., beliefert diese und andere Unternehmen der brasilianischen Automobilindustrie mit Gußteilen. Entsprechend der allgemein verschlechterten Marktlage ermäßigte sich die Gußproduktion um 38 % auf 30.000 (i. V. 49.000) t; die Gesellschaft mußte vorübergehend kurzarbeiten und die Belegschaft um 20 % auf 1.769 (i.V. 2.222) Mitarbeiter verringern.

*SOFUNGE,
Brasilien*

Der Umsatz - in D-Mark umgerechnet - sank um 17 % auf 96 (i. V. 116) Mill. DM. Das Ergebnis war noch ausgeglichen.

Die bereits seit 1980 rückläufige wirtschaftliche Entwicklung hat sich 1982 noch verschärft - nicht zuletzt aufgrund der Belastungen aus dem Falklandkonflikt. Die Mitte 1982 eingeleitete Neuorientierung der Wirtschaftspolitik brachte bislang nicht die erhoffte Belebung. Der argentinische Peso wurde 1982 wiederum mehrfach stark abgewertet; die Inflationsrate stieg auf über 300 % (Großhandelspreis-Index).

*Mercedes-Benz
Argentina*

In der Nutzfahrzeugindustrie kam es 1982 zu einem weiteren Markteinbruch um 31 %. Von dieser Entwicklung war auch unsere Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Argentina betroffen. Obwohl ihr Inlands-Nutzfahrzeug-Absatz — bei nochmals leicht auf 59 (i.V.58)% erhöhtem Marktanteil - um 28 % sank, vermochte sie durch erhöhte Exporte in den lateinamerikanischen Markt den gesamten Rückgang ihres Absatzes auf 20 % - 4.717 (i. V. 5.922) Einheiten - zu begrenzen. Aufgrund der abwertungsbedingten Verteuerung sowie zunehmender weiterer Importerschwernisse wurden nur noch 248 (i.V. 1.638) Mercedes-Benz-Personenwagen sowie 65 (i.V. 225) -Nutzfahrzeuge importiert und abgesetzt.

Das schleppende Verkaufsgeschäft zwang die Gesellschaft zu einer Rücknahme der Nutzfahrzeug-Produktion auf 4.216 (i.V. 6.007) Einheiten. Damit verbunden war eine nochmalige Anpassung des Personalstands um 29 % auf 1.929 (i. V. 2.729) Mitarbeiter; wiederholt mußte kurzgearbeitet werden.

Der Umsatz in Landeswährung stieg nur inflationsbedingt. In D-Mark umgerechnet sank er auf 396 (i. V. 599) Mill. DM; hierzu trug allerdings die Abwertung des Peso ge-



Gesamtansicht des Werkes Mount Holly, eines der insgesamt 3 Freightliner-Werke in den USA und Kanada.

genüber der D-Mark bei. Wie im Vorjahr führte der Rückgang des Geschäftsvolumens zu Verlusten und infolgedessen zu einer unbefriedigenden Kapitalstruktur. Die Daimler-Benz AG hat deshalb im Berichtsjahr die Eigenkapitalbasis der Gesellschaft durch Kapitalerhöhungen stützen müssen.

Freightliner, USA

Nach der Übernahme der Freightliner-Gruppe durch Daimler-Benz am 1. August 1981 stand das Jahr 1982 im Zeichen einer Neuordnung unserer erweiterten Lkw-Aktivitäten in den USA. Schwerpunkt war die Integration des Geschäfts der Mittelschweren Mercedes-Benz-Lkw von 9-15 t Gesamtgewicht in die Freightliner-Organisation. (Bislang wurde dieses Geschäft von unserer Vertriebsgesellschaft Mercedes-Benz of North America, Inc., wahrgenommen.) Die Fertigung von Schwer-Lkw der Marke Freightliner wurde nach Schließung einer älteren Montagestätte in Indianapolis, Indiana, auf die beiden moderneren Werke in Portland, Oregon, und Mount Holly, North Carolina, konzentriert.

Im Jahre 1982 entwickelte sich in den USA der Markt für Mittelschwere und Schwere Lkw (Diesel- und Benzintypen) in einem Maße nach unten, das selbst pessimistische Prognosen nicht vorhergesehen hatten; bei Schwer-Lkw gingen die Verkäufe auf 76.000 (i. V. 100.000) und bei Mittelschweren Lkw (9-15 t Gesamtgewicht) auf

106.000 (i.V. 127.000) Einheiten zurück. Auch Freightliner mußte bei Schweren Lkw in Nordamerika eine Absatzeinbuße um 28 % auf 7.651 (i.V. 10.605) Einheiten hinnehmen, konnte jedoch seinen Marktanteil in den USA von 10 % gegen scharfe Konkurrenz behaupten. Bei den Mittelschweren Lkw ging der Absatz unserer aus Brasilien in Teilesätzen importierten und im Werk Hampton, Virginia, montierten Fahrzeuge um 40 % auf 2.324 (i. V. 3.843) zurück; der Marktanteil verringerte sich von 3,2 auf 2,7 %. In diesem besonders hart umkämpften Marktsegment begegneten die amerikanischen Hersteller den Importfabrikaten mit einem nochmals verschärften Preiswettbewerb.

Die Freightliner-Gruppe, die zum Jahresende 1982 insgesamt 3.672 Mitarbeiter beschäftigte, erreichte unter Einschluß des Geschäfts mit Mittelschweren Lkw - umgerechnet - einen konsolidierten Umsatz von 1.261 Mill. DM. Das Ergebnis konnte auch 1982 nicht befriedigen.

Frühestens im Verlaufe des Jahres 1983 rechnen wir mit einer Belebung der Nachfrage; der Anstieg wird aber schwächer ausfallen als bei früheren Konjunkturzyklen. Die im Hinblick auf unsere längerfristigen Marktziele in Nordamerika notwendigen Arbeiten zur Modernisierung und Erweiterung unseres Produktprogrammes wurden planmäßig weitergeführt.

Euclid, USA Die anhaltende Rezession in Nordamerika führte 1982 bei Schwerst-Nutzfahrzeugen zu einem weiteren drastischen Markteinbruch. Auch die Exportmärkte waren stark rückläufig. Die Stärke des US-Dollars hat das Exportgeschäft zusätzlich erschwert.

Infolge des erneuten Rückgangs der Nachfrage und der dadurch gesunkenen Kapazitätsauslastung in der Branche nahm der Druck auf die Preise weiter zu. Trotz deutlichen Absatzzurückgangs konnte Euclid seinen Marktanteil im nordamerikanischen Markt erhöhen, mußte jedoch im Weltmarkt eine Einbuße hinnehmen. Der Umsatz ging - umgerechnet - auf 464 (i. V. 602) Mill. DM zurück; diese Entwicklung hat sich recht negativ im Ergebnis niedergeschlagen. Nach einer weiteren der Geschäftslage folgenden Anpassung der Belegschaft belief sich die Zahl der Mitarbeiter am Jahresende auf 1.151 (i.V. 1.497).

Ungeachtet der konjunkturellen Nachfrageschwäche hat Euclid sein Produktprogramm planmäßig verbessert.

Die Absatzprognose für 1983 ist unsicher, da der Spezialmarkt der schweren Muldenkipper und der Coal-Hauler, in dem Euclid tätig ist, besonders ausgeprägt von der Entwicklung der Rohstoffmärkte und von Großbauprojekten abhängig ist. Vor allem die Absatzmöglichkeiten in den Rohstoffländern der Dritten Welt sind - wegen oftmals akuter Zahlungsschwierigkeiten - ungewiß. Die Zahl der Großbauprojekte hat sich hier wie auch in den OPEC-Ländern erheblich verringert.

Der spanische Nutzfahrzeugmarkt war auch im Jahre 1982 als Folge der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung rückläufig. Die Mercedes-Benz Espana, Madrid, konnte dennoch in ihrem Nutzfahrzeug-Marktsegment den Anteil leicht auf rd. 43

*Mercedes-Benz
Espana*



Schwerer Muldenkipper aus der Euclid-Produktion in Cleveland/Ohio, USA.



Das neue zentrale Ersatzteillager der Mercedes-Benz Espana in Miralcampo.

(i. V. 42) % erhöhen; hierzu trug die Erweiterung des Fertigungsprogramms um einen mittleren Transportertyp bei.

Der Absatz der Gesellschaft an eigengefertigten Fahrzeugen betrug 11.419 (i.V. 12.952) Einheiten. Darüber hinaus wurden trotz der nach wie vor hohen Zollbelastungen 657 (i.V. 625) importierte Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge verkauft. Ferner

konnten wir 4.588 (i. V. 3.747) Pkw absetzen.

Der Umsatz der Gesellschaft erreichte umgerechnet 670 (i. V. 693) Mill. DM. Die Anzahl der Mitarbeiter war mit 4.139 am Jahresende fast unverändert (i.V. 4.198). Das Ergebnis war aufgrund der geringer ausgelasteten Fertigungskapazität nicht befriedigend.

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

	Beteiligung in %	1982 Einheiten	1981 Einheiten	Veränderung in %
NUTZFAHRZEUGE				
Konzerngesellschaften				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	32.669	48.899	- 33,2
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	4.216	6.007	- 29,8
Mercedes-Benz Truck Comp., Inc., USA	100,0	2.069	2.866	- 27,8
Freightliner Corp., USA	100,0	7.721	4.243 ¹⁾	.
Euclid, USA	100,0	462	604	- 23,5
Mercedes-Benz España, Spanien	54,8	12.232	14.238	- 14,1
Sonstige Beteiligungen				
ANAMMCO, Nigeria	40,0	3.657	4.352	- 16,0
UCDD/CDA, Südafrika	36,7	6.216	5.985	+ 3,9
OTOMARSAN, Türkei	36,0	1.529	1.412	+ 8,3
P.T. German Motor Manufacturing, Indonesien	33,3	2.756	3.911	- 29,5
National Automobile Industry, Saudi-Arabien	26,0	7.834	6.535	+ 19,9
Insgesamt		81.361	99.052	- 17,9
INDUSTRIE- UND EINBAUMOTOREN				
Konzerngesellschaften				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	11.300	28.872	- 60,9
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	1.350	814	+ 65,8
Mercedes-Benz España, Spanien	54,8	4.991	6.182	- 19,3
Sonstige Beteiligungen				
Iranian Diesel Engine Manufacturing, Iran	30,0	13.501	11.526	+ 17,1
Insgesamt		31.142	47.394	- 34,3

¹⁾ Für die Zeit von August bis Dezember 1981.

VERTRIEBSGESELLSCHAFTEN

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

Unsere nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale (MBNA), und Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (MBC), konnten in einem weiterhin rückläufigen Pkw-Markt ihren Absatz auf 70.481 (i.V. 62.342) Einheiten steigern und damit ihre Marktposition festigen. Die günstige Entwicklung unseres Vertriebsgeschäfts beruhte auf der anhaltend starken Nachfrage nach den Modellen der S-Klasse einschließlich des Turbo-Diesels 300 SD sowie nach den Coupes und SL-Roadstern. Unsere verbrauchsgünstigen Diesel-Pkw haben mit einem Anteil von 79 (i. V. 78) % an unseren Gesamtverkäufen eine überragende Bedeutung. Für 1983 erwarten wir eine weitere Aufwärtsentwicklung unseres Pkw-Geschäfts.

Dem erhöhten Absatz haben wir durch eine Stärkung unseres Service-Netztes Rechnung getragen: In Illinois wurde ein neues Ersatzteillager errichtet; für zwei weitere Ersatzteillager im Osten der USA laufen die Vorarbeiten; jene werden zu Beginn des Jahres 1984 betriebsbereit sein. Unsere kanadische Vertriebsgesellschaft hat ihre bestehenden Verkaufsniederlassungen in Toronto, Montreal und Vancouver um je einen zusätzlichen Einzelhandelsbetrieb in Vancouver und Montreal ergänzt.

Der Umsatz der Gesellschaften, der nach der bereits erwähnten Neustrukturierung unserer Lkw-Aktivitäten ab 1. Juli 1982 nicht mehr den Umsatz für Mittelschwere Lkw einschließt, hat sich auf umgerechnet 5,2 (i. V. 4,1) Mrd. DM erhöht. Das Ergebnis war wiederum recht zufriedenstellend.

Die im Rahmen des Erwerbs von Freightliner im Februar 1982 übernommene Freightliner Credit Corporation, inzwischen umbenannt in Mercedes-Benz Credit Corporation, mit Sitz in Portland, Oregon, hat ihre Finanzierungstätigkeit auf unsere Mittelschweren Mercedes-Benz-Lkw, unsere Personenwagen sowie auf die Produkte von Euclid ausgedehnt. Mit der erweiterten Aufgabenstellung haben sich Geschäftsvolumen und Ergebnis positiv entwickelt.

*Mercedes-Benz
Credit
Corporation*

Die Pkw-Zulassungen im französischen Markt stiegen 1982 um rd. 12 % auf mehr als 2 Mill. Einheiten. Die ausländischen Hersteller konnten ihre Marktanteile erhöhen. Die Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt, steigerte ihren Absatz auf 20.159 (i.V. 18.381) Einheiten.

*Mercedes-Benz
France*

Der Lkw-Markt (über 2 t Gesamtgewicht) nahm um rd. 3 % zu. Unsere Lkw-Verkäufe konnten um 16 % auf 15.669 (i. V. 13.479) Einheiten gesteigert werden; damit verbesserte sich unser Marktanteil auf etwa 9 (i.V. 8) %.



Ausbau des Vertriebs- und Kundendienstnetzes in Frankreich. Die neue Niederlassung von Mercedes-Benz France in Nizza.



Aus dem neuen Auslieferungslager der Mercedes-Benz (United Kingdom) in Harwich wird der britische Markt mit Mercedes-Benz-Personenwagen versorgt.

Der Umsatz stieg um 13 % auf umgerechnet 1,9 (i.V. 1,7) Mrd. DM. Die Abwertung des Franc gegenüber der D-Mark und Preisreglementierungen der französischen Regierung seit Juni 1982 haben das Ergebnis der Gesellschaft beeinträchtigt.

*Mercedes-Benz
United Kingdom*

In Großbritannien erhöhten sich 1982 die gesamten Neuzulassungen von Personenwagen um 5 %. Die Mercedes-Benz United Kingdom Ltd., Hayes/London, steigerte ihren Pkw-Absatz um 22 % auf 12.751 (i.V. 10.445) Einheiten; dabei nahm insbesondere der Marktanteil der S-Klasse weiter zu.

Auch unser Nutzfahrzeug-Absatz erhöhte sich, und zwar um 47 % auf 8.996 (i.V. 6.114) Einheiten (Gesamtmarkt + 6 %). Wie bereits im Vorjahr beruhte diese Entwicklung vor allem auf einer starken Nachfrage nach unseren Transportern.

Trotz des zum Jahresende 1982 deutlich rückläufigen Pfund-Kurses stieg der Umsatz der Gesellschaft um 29 % auf umgerechnet 959 (i.V. 746) Mill. DM; das erzielte Ergebnis war wiederum befriedigend.

Infolge der unverändert schwierigen Wirtschaftssituation in den Niederlanden lagen die gesamten Pkw-Verkäufe in diesem Markt nur leicht über dem niedrigen Stand des Vorjahres. Durch einen weiteren Ausbau unserer Position im Pkw-Diesel-Geschäft konnte die Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht, ihren Absatz um 4 % auf 7.643 (i. V. 7.339) Einheiten steigern.

*Mercedes-Benz
Nederland*

Auf dem Nutzfahrzeug-Markt, der vor allem bei Schweren Lkw durch einen verschärften Preiswettbewerb gekennzeichnet war, ging unser Absatz geringfügig auf 6.472 (i.V. 6.590) Einheiten zurück; der

Marktanteil in der Klasse ab 2 t zulässigem Gesamtgewicht betrug 24 (i. V. 25) %.

Der Umsatz unserer niederländischen Tochtergesellschaft erreichte mit umgerechnet 658 (i. V. 647) Mill. DM die Größenordnung des Vorjahres. Das Ergebnis hat sich verbessert.

*Mercedes-Benz
Belgium*

Bei ungünstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konnte die Mercedes-Benz Belgium S. A./N. V., Brüssel, ihre Marktposition insgesamt behaupten. Während der Pkw-Gesamtmarkt aufgrund der gesunkenen Realeinkommen weiter um rd. 2 % rückläufig war, hat unser Pkw-Abatz mit 10.681 (i. V. 10.136) Einheiten die Vorjahreshöhe gut erreicht.

Das Nutzfahrzeuggeschäft war durch ein geringeres Transportaufkommen beeinträchtigt. Dementsprechend gingen auch unsere Nutzfahrzeugverkäufe um 8 % auf 3.034 (i. V. 3.309) Einheiten zurück. Die belgische Franc-Abwertung und die D-Mark-Aufwertung sowie die Abwertung der schwedischen Krone, die unsere schwe-

dischen Konkurrenten begünstigte, haben zu einem verschärften Wettbewerb geführt; dadurch ging unser Marktanteil in der Klasse ab 2 t von 14,9 % auf 14,2 % zurück.

Der Umsatz stieg auf umgerechnet 616 (i. V. 580) Mill. DM. Mehrfache Änderungen der Währungsparitäten und Preisreglementierungen der Regierung haben das Ergebnis der Gesellschaft beeinträchtigt.

Nach anderen europäischen Ländern erlitt nunmehr auch der Nutzfahrzeugmarkt in Italien einen deutlichen Einbruch. Dementsprechend ging der Nutzfahrzeugabsatz der Mercedes-Benz Italia S. p. A., Rom, um 27 % auf 4.917 (i. V. 6.772) Einheiten zurück. Dennoch konnte der Marktanteil in der Klasse ab 2 t von über 7 % gehalten werden. Die Zusammenarbeit mit unserer Absatzfinanzierungsgesellschaft Merfina S. p. A., Rom, hatte bei der schwierigen Lage auf dem Nutzfahrzeugmarkt 1982 wachsende Bedeutung. Unsere italienischen Kunden nutzten unsere Finanzierungsangebote in zunehmendem Umfang.

*Mercedes-Benz
Italia*



Im neuen großen „Parts + Service Center“ in Zaventem bei Brüssel hat Mercedes-Benz Belgium Kundendienst und Ersatzteillager zusammengefaßt.

Mercedes-Benz-Personenwagen haben in den USA auch 1982 wieder viele neue Freunde gewonnen.

Die Mercedes-Benz Italia hat seit 1. Januar 1982 den Ersatzteilvertrieb und seit 1. Juli 1982 auch das Pkw-Geschäft von unserer bisherigen Generalvertretung Autostar S. p. A., Rom, übernommen. Während der Pkw-Gesamtmarkt 1982 gegenüber dem Vorjahr nur um 3 % abnahm, war der Rückgang in der Mercedes-Benz-Vergleichsklasse wesentlich ausgeprägter. Der Pkw-Absatz betrug im 2. Halbjahr - nach Übernahme der Importfunktion - 4.978 Einheiten. Im Gesamtjahr 1982 gingen die Mercedes-Benz-Zulassungen um 15,7 % auf 12.418 (i. V. 14.724) Einheiten zurück; unseren Marktanteil von rd. 15 % in der Vergleichsklasse konnten wir jedoch halten.

Die Umsatzausweitung um 39 % auf umgerechnet 483 Mill. DM ist ausschließlich auf die Übernahme der Ersatzteil- und Pkw-Aktivitäten zurückzuführen. Die Ergebnisentwicklung war unbefriedigend.

Mercedes-Benz
Schweiz

Die stabile Verfassung des Schweizer Pkw-Marktes, der 1982 das hohe Niveau des Vorjahres etwa wieder erreichte, ist vor allem auf vorweggenommene Käufe im Hinblick auf die zum 1. Oktober 1982 in Kraft getretenen Abgas- und Lärmbestimmungen zurückzuführen. Die Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich, konnte ihren Pkw-Absatz um 12 % auf 4.981 (i. V. 4.464) Einheiten erhöhen.

Die sich im Verlauf des Jahres abschwächende Konjunktur hat zu einem Rückgang des Nutzfahrzeugmarktes um 9 % geführt. Der Absatz unserer Tochtergesellschaft verminderte sich um 7 % auf 2.762 (i. V. 2.965) Einheiten; in der Lkw-Klasse über 2 t Gesamtgewicht konnte die Gesellschaft ihren Marktanteil von 13 % halten; auch in der Lkw-Klasse über 14 t Gesamtgewicht liegt unser Marktanteil unter Einbeziehung der seit Mitte 1982 über unsere Vertriebsorganisation verkauften Saurer-Fahrzeuge mit 46 % auf Vorjahresniveau.

Der Umsatz der Mercedes-Benz (Schweiz) AG stieg um 12 % auf umgerechnet 440 (i. V. 395) Mill. DM. Das Ergebnis schließt an die positive Entwicklung des Vorjahres an.



Trotz gesamtwirtschaftlicher Stagnation zeigten in Australien die Märkte für Personenwagen und Omnibusse noch eine Aufwärtsentwicklung, während der Lkw-Absatz um 15 % zurückging.

Mercedes-Benz
Australia

Die Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne, konnte auf allen Teilmärkten ihre Verkäufe erhöhen. Die Steigerung des Pkw-Absatzes um 24 % auf 3.414 Einheiten beruhte größtenteils auf einer verstärkten Nachfrage nach Modellen der S-Klasse. Der Nutzfahrzeug-Absatz nahm auf 894 (i. V. 454) Einheiten zu; insbesondere bei Lastwagen konnten wir mit neu eingeführten Typen Marktanteile zurückgewinnen.

Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 39 %, in D-Mark um 32 % auf 403 (i. V. 305) Mill. DM. Das Ergebnis der Gesellschaft war zufriedenstellend.

Unsere im November 1981 gegründete Tochtergesellschaft, die Mercedes-Benz Hellas, Athen, hat Anfang 1982 ihren Geschäftsbetrieb aufgenommen; sie führt die Verkaufsaktivitäten unserer früheren Generalvertretung in Griechenland fort.

Mercedes-Benz
Hellas

Neben den erwarteten Anlaufschwierigkeiten haben die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen mit ihren negativen Auswirkungen auf unseren Absatz zu einem noch recht unbefriedigenden Geschäftsverlauf und Ergebnis geführt.

SONSTIGE
BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

*MTV-
Gesellschaften*

Die MTU-Gruppe Inland mit der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH und der MTU Maintenance GmbH, Hannover, konnte ihren konsolidierten Umsatz im Geschäftsjahr 1982 um 17% auf 2,1 (i.V. 1,8) Mrd. DM erhöhen. Bei weiter gestiegenem Exportanteil wurden rd. 50 % dieses Umsatzes im Ausland erzielt. Ein Auftragsbestand von 2,7 Mrd. DM sichert den Werken München und Friedrichshafen auch für das kommende Jahr eine gute Auslastung. Positiv wirkte sich dabei die Ausweitung des zivilen Flugtriebwerk-Bereichs durch den Abschluß von langfristigen neuen Entwicklungs- und Fertigungsabkommen aus.

Mit dem Erwerb einer Mehrheit am Stammaktienkapital des Herstellers von Strömungsmaschinen Kühnle, Kopp & Kausch AG, Frankenthal, hat die MTU München die Voraussetzungen für eine gemeinsame intensive Nutzung des in beiden Gesellschaften auf diesem Spezialgebiet vorhandenen Know-how geschaffen. Das Unternehmen ist damit seinem Ziel, innerhalb seines Tätigkeitsgebietes eine breitere Basis zu erlangen, einen wichtigen Schritt näher gekommen. Im Zusammenhang mit dieser Akquisition und zur soliden Finanzierung einer Ausweitung des Geschäfts im zivilen Triebwerkbereich wurde das Stammkapital der MTU München um 46,6 Mill. DM auf 156,6 Mill. DM erhöht.

Die MTU Maintenance GmbH, Hannover, die im Herbst 1981 ihre Tätigkeit aufnahm, baute ihr Geschäft planmäßig auf; die an diese Gründung geknüpften Erwartungen haben sich durch den Abschluß von Wartungs-, Instandsetzungs- und Reparaturverträgen mit mehreren Luftverkehrs-gesellschaften erfüllt.

Im Inland beschäftigte die MTU-Gruppe am Jahresende 12.859 (i.V. 12.911) Mitarbeiter. Aus dem erwirtschafteten Ergebnis wurden an die beiden Gesellschafter Daimler-Benz und M.A.N. gemäß Ergebnisabführungsvertrag - nach Berücksichtigung einer Ertragsteuerumlage — je 5,8 Mill. DM übertragen.

Daimler-Benz, die AG Adolph Saurer und die Oerlikon-Bührle Holding AG führten Ende 1982 die Nutzfahrzeug-Aktivitäten in der Schweiz in einer hierfür gegründeten Gesellschaft, der NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Arbon, zusammen. Anfang 1983 hat unsere Beteiligungsgesellschaft FBW-Fahrzeug AG, Wetzikon/Schweiz, ihre Geschäftstätigkeit ebenfalls auf die NAW übertragen. An dem Grundkapital dieser neuen Gesellschaft von 15 Mill. sfr sind Daimler-Benz mit 40 %, Saurer mit 45 % und Oerlikon-Bührle mit 15 % beteiligt.

Mit Beginn des Jahres 1983 stellt die Gesellschaft auf der Basis unseres schweren Lkw-Programms Sonderfahrzeuge her und baut — unter Verwendung von Daimler-Benz-Aggregaten — Omnibus-Fahrgestelle, die überwiegend für den Schweizer Markt bestimmt sind. In einer Übergangszeit wird das Arbeitsgebiet neben den Auslaufprogrammen der beiden Schweizer Partner insbesondere auch die Montage von schweren Saurer-Gelände-Lkw für Abnehmer in der Schweiz umfassen.

Von der Neuregelung versprechen wir uns eine Festigung unserer Stellung in diesem wichtigen Nachbarmarkt.

Trotz der sich 1982 verschlechternden Konjunktur in Südafrika konnte unsere Beteiligungsgesellschaft in Pretoria ihre Position auf dem um 6 % rückläufigen Pkw-Markt ausbauen. Die UCDD erhöhte ihre Pkw-Verkäufe um 30% auf 14.816 (i.V. 11.362); damit waren Mercedes-Benz-Fahrzeuge in ihrer Klasse Marktführer. Der Anteil am gesamten Pkw-Markt erhöhte sich 1982 von 3,9 auf 5,4 %.

Seit Oktober 1982 fertigt die UCDD auf der Grundlage eines Lizenzvertrages erstmals Pkw der Marke HONDA (bis zum 31. Dezember 1982 insgesamt 2.266 Einheiten). Die Ausweitung des Pkw-Geschäfts um HONDA-Fahrzeuge dient der verbesserten Ausnutzung unserer Fertigungskapazitäten in East London sowie einer Ergänzung des Gesamtprogramms; diese soll zur Stärkung der Händlerorganisation durch Erhöhung deren Absatzvolumens beitragen.

Auf dem konjunkturbedingt schrumpfenden Nutzfahrzeugmarkt ging der Absatz

*NAW Nutzfahr-
zeuggesellschaft,
Schweiz*

*UCDD,
Südafrika*



Mercedes-Benz-Vierachs-Lkw - gefertigt bei unserer Schweizer Beteiligung NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG.

der UCDD um 6 % auf 5.787 (i. V. 6.167) Einheiten zurück; dennoch verbesserte sich unsere Marktposition. In der Vergleichsklasse - Lkw über 5 t Gesamtgewicht - stieg der Marktanteil von 19 auf 26 %.

Der Umsatz der UCDD-Gruppe erhöhte sich um 23 % auf umgerechnet 1,4 (i.V. 1,1) Mrd. DM. Das von der Marktentwicklung im Nutzfahrzeuggeschäft beeinträchtigte Ergebnis der Gesellschaft war insgesamt wiederum befriedigend.

Ende 1982 erwarb die Daimler-Benz AG von der südafrikanischen Rentmeester-Gruppe deren 10 %igen Anteil an der UCDD; wir stockten damit unsere Beteiligung von 26,7 auf 36,7 % auf.

*ANAMMCO,
Nigeria*

Anhaltend sinkende Deviseneinnahmen aus dem Export von Rohöl, der wichtigsten Einnahmequelle Nigerias, und die aus diesem Grunde verfügten restriktiven geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen bestimmten 1982 den Verlauf der Binnenkonjunktur. Der nigerianische Nutzfahrzeugmarkt war hiervon nachhaltig betroffen.

Diese ungünstige Entwicklung wirkte sich auf unsere Beteiligungsgesellschaft Anambra Motor Manufacturing Company Ltd., Enugu, Anambra State, aus. Ihr Nutzfahrzeugabsatz verringerte sich um 15 % auf 3.610 (i. V. 4.249) Einheiten; dennoch konnte der Marktanteil von 27 auf 31 % erhöht werden.

Der Umsatz betrug - in D-Mark umgerechnet - 327 (i. V. 353) Mill. DM; das erzielte Ergebnis ist noch als zufriedenstellend zu bezeichnen.

Infolge der Abhängigkeit der nigerianischen Wirtschaft vom Welterdölmarkt muß sich unsere Beteiligungsgesellschaft für 1983 auf zunehmende Schwierigkeiten einstellen.

Verwaltungsgebäude der CDA in Südafrika.





Umwandlung von Eigenmitteln angepaßt und beträgt jetzt 550 Mill. TL (7,0 Mill. DM).

Schon eingangs unseres Geschäftsberichts haben wir darüber berichtet, daß Anfang 1983 ein Projekt zur Erweiterung des Produktionsprogramms um Mercedes-Benz-Lkw und -Motoren sowie zur Erhöhung der Fertigungskapazität für Omnibusse von der türkischen Regierung genehmigt wurde.

Die Wirtschaftssituation im Iran und damit auch der Automobilmarkt des Landes waren 1982 schwierig, insbesondere bedingt durch die Situation am Erdölmarkt und den Krieg am Golf. Dennoch konnte die Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM), Täbris, den Absatz von Dieselmotoren um 19% auf 13.499 (i.V. 11.336) steigern.

IDEM, Iran

Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 68 % und in D-Mark umgerechnet auf 170 (i.V. 101) Mill. DM. Mit der gestiegenen Kapazitätsauslastung hat sich das immer noch negative Ergebnis entsprechend verbessert.

Die wirtschaftliche Entwicklung Indonesiens wurde vom Rückgang der Einnahmen aus Rohölexporten beeinträchtigt. Der gesamte Automobilmarkt schwächte sich um 15 % ab.

German Motor und Star Motors, Indonesien

Unsere indonesischen Beteiligungsgesellschaften, P. T. German Motor Manufacturing, Jakarta, (Montage und Fertigung) und P. T. Star Motors Indonesia, Jakarta, (Import und Marketing) blieben von dieser Entwicklung nicht unberührt. Der Pkw-Absatz konnte zwar mit 598 verkauften Einheiten auf Vorjahreshöhe gehalten werden, das Nutzfahrzeuggeschäft ging jedoch um 29 % auf 2.634 Einheiten zurück. Während unser Lkw-Absatz - insbesondere weil größere Sondergeschäfte mit der öffentlichen Hand 1982 ausliefen - stark abnahm, konnten die Verkäufe von Omnibussen gesteigert werden.

Der Umsatz sank um 15 % auf umgerechnet 269 (i. V. 318) Mill. DM. Dennoch erreichten die Gesellschaften — auch aufgrund der Stärke der an den US-Dollar gekoppelten Landeswährung — wiederum ein befriedigendes Ergebnis.

NAI, Saudi-Arabien

Der Nutzfahrzeugmarkt in Saudi-Arabien zeigte 1982 eine anhaltende Aufwärtsentwicklung. Die National Automobile Industry Company Ltd. (NAI), Jeddah, hat hieran voll teilgenommen. Sie konnte die Zahl der montierten Nutzfahrzeuge um 20 % auf 7.834 (i. V. 6.535) Einheiten steigern. Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 22 % und in D-Mark um 29 % auf 817 (i. V. 632) Mill. DM. Auch das Ergebnis war befriedigend.

Angesichts der rückläufigen Erdöleinnahmen der Förderländer ist vorerst nicht mit weiteren Steigerungen, eher mit einem gewissen Rückgang des Nutzfahrzeuggeschäfts in Saudi-Arabien zu rechnen.

OTOMARSAN, Türkei

Die türkische Regierung konnte 1982 ihre Maßnahmen zur Stabilisierung der gesamtwirtschaftlichen Lage erfolgreich weiterführen. Entsprechend erholte sich im Laufe des Jahres die Inlandsnachfrage. Der Absatz der Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii Anonim Sirketi (OTOMARSAN), Istanbul stieg insgesamt um 16 % auf 1.589 (i. V. 1.375) Omnibusse der Typen O 302 und O 309; der Marktanteil nahm von 80 auf 83 % zu.

Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 59 %, umgerechnet stieg er um 26 % auf 323 (i. V. 256) Mill. DM. Das Ergebnis war weiterhin recht zufriedenstellend.

Das seit Gründung der Gesellschaft im Jahre 1966 unveränderte Grundkapital wurde der inflationären Entwicklung durch

Den rd. 4.500 Mercedes-Benz-Fahrzeugen in der Volksrepublik China steht jetzt diese im November 1982 eröffnete Kundendienst- und Reparaturwerkstatt in Peking zur Verfügung (oben).

Das von Jakarta an den neuen Standort Wanaherang verlegte Montagewerk wurde im September 1982 unter großer Beachtung der Öffentlichkeit offiziell eingeweiht. Die Baumaßnahmen für die Anlagen der geplanten Gesellschaft zur Produktion von Nutzfahrzeugmotoren in Indonesien werden in diesem Jahr anlaufen.

*FAP FAMOS,
Jugoslawien*

In Jugoslawien haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen 1982 weiter verschlechtert. Die Bemühungen zum Abbau der Auslandsverschuldung führten zu verstärkten Devisenrestriktionen und Importkontingentierungen. Von dieser Entwicklung war auch unser Kooperationspartner FAP FAMOS, Belgrad, betroffen. Die Produktion von Nutzfahrzeugen ging 1982 um 17 % auf 5.529 (i. V. 6.691) Einheiten zurück. Der Umsatz verminderte sich - umgerechnet - um 8 % auf 461 (i. V. 499) Mill. DM. Das Ergebnis ist als noch befriedigend zu bezeichnen.

*Daimler-Benz
Österreich*

Unsere Beteiligungsgesellschaft in Österreich, die Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH, Salzburg, die lediglich die Koordinierung unserer Vertriebsaktivitäten in Österreich betreibt, führte ihre Geschäfte planmäßig fort.

Unsere Pkw-Lieferungen nach Österreich erreichten mit 5.428 Einheiten die

Höhe des Vorjahres (5.442). Nach der zum 1. Januar 1983 verfügten Aufhebung der 1978 eingeführten steuerlichen Maßnahmen, von denen besonders Fahrzeuge der gehobenen Klasse betroffen waren, hat die Nachfrage nach unseren Personenwagen spürbar zugenommen.

Aufgrund der stagnierenden wirtschaftlichen Entwicklung in Österreich erreichten unsere Nutzfahrzeuglieferungen mit 3.071 Einheiten nur knapp das Niveau des Vorjahres (3.157 Einheiten).

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, an der die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat auch 1982 ihre Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet elektrischer Antriebs- und Speichersysteme planmäßig fortgeführt. Das erwirtschaftete Ergebnis wurde vertragsgemäß zu gleichen Teilen auf die Partner übertragen.

Die „DAUG-Hoppecke-Gesellschaft für Batteriesysteme mbH“, an der die Deutsche Automobilgesellschaft mbH und die Accumulatorenwerke Hoppecke Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co. KG, Brilon, beteiligt sind, verwertet ausgewählte Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Industriebatterien; sie führte ihre Arbeiten planmäßig fort.

*Deutsche
Automobil-
gesellschaft*



Das neue Montagewerk in Wanaherang, Indonesien, fertigt Mercedes-Benz-Lkw und -Omnibusse. Außerdem werden dort Personenwagen montiert.

Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

Konzerngesellschaften

Inland

Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal
DM 7.500.000.-
Bet. 100%

Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a. N.
DM 32.000.000.-
Bet. 96,3%

Würrt. Baumwoll-Spinnerei und -Weberei bei Esslingen am Neckar AG Esslingen a. N.
DM 4.511.250.-
Bet. 82,3 %

Maschinen- und Werkzeugbau Zuffenhausen AG Stuttgart
DM 4.000.000.-
Bet. 94,8%

Hanomag-Henschel GmbH Hannover
DM 4.000.000.-
Bet. 100%

Industrie- und Industrie- ausrüstungsgesellschaft mbH Stuttgart
DM 5.000.000.-
Bet. 100%

Mercedes-Leasing-GmbH Stuttgart
DM 20.000.000.-
Bet. 100%

Daimler-Benz-Wohnungsbau Gesellschaft mbH Stuttgart
DM 22.500.000.-
Bet. 100%

Ausland

Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc. New York/USA
US \$ 35.932.628.-
(DM 85,4 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz of North America, Inc. Montvale, N.J./USA
US \$ 60.000.000.-
(DM 142,6 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada
Can. \$ 5.000.000.-
(DM 9,7 Mill.)
Bet. 100%

Freightliner Corp. Portland, Oregon/USA
US \$ 180.000.000.-
(DM 427,8 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Credit Corp. Portland, Oregon/USA
US \$ 47.050.000.-
(DM 111,8 Mill.)
Bet. 85%

Euclid, Inc. Cleveland, Ohio/USA
US \$ 120.000.000.-
(DM 285,2 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien
a \$ 876.933.620.000.-
(DM 42,9 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz España, S.A., Madrid/Spainien
Ptas. 4.176.900.000.-
(DM 79,0 Mill.)
Bet. 54,8%

Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo/Brasilien
Cr \$ 65.000.000.000.-
(DM 611,5 Mill.)
Bet. 100%

Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE) São Paulo/Brasilien
Cr \$ 2.200.000.000.-
(DM 20,7 Mill.)
Bet. 100%

SOFIDEL S.A. Rocquencourt/Frankreich
FF 34.100.000.-
(DM 12,0 Mill.)
Bet. 96,3%

Mercedes-Benz France S.A. Rocquencourt/Frankreich
FF 62.200.000.-
(DM 21,9 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Italia S.p.A. Rom/Italien
Lit. 30.000.000.000
(DM 52,0 Mill.)
Bet. 75%

Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. Hayes/London/Großbritannien
£ 30.000.000.-
(DM 115,0 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien
bfrs. 1.520.000.000.-
(DM 77,1 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Hellas S.A. Athen/Griechenland
Drs. 800.000.000.-
(DM 26,9 Mill.)
Bet. 96,8%

Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave/Melbourne/Australien
AS 10.000.000.-
(DM 23,1 Mill.)
Bet. 100%

Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz
sfr. 102.000.000.-
(DM 121,5 Mill.)
Bet. 100%

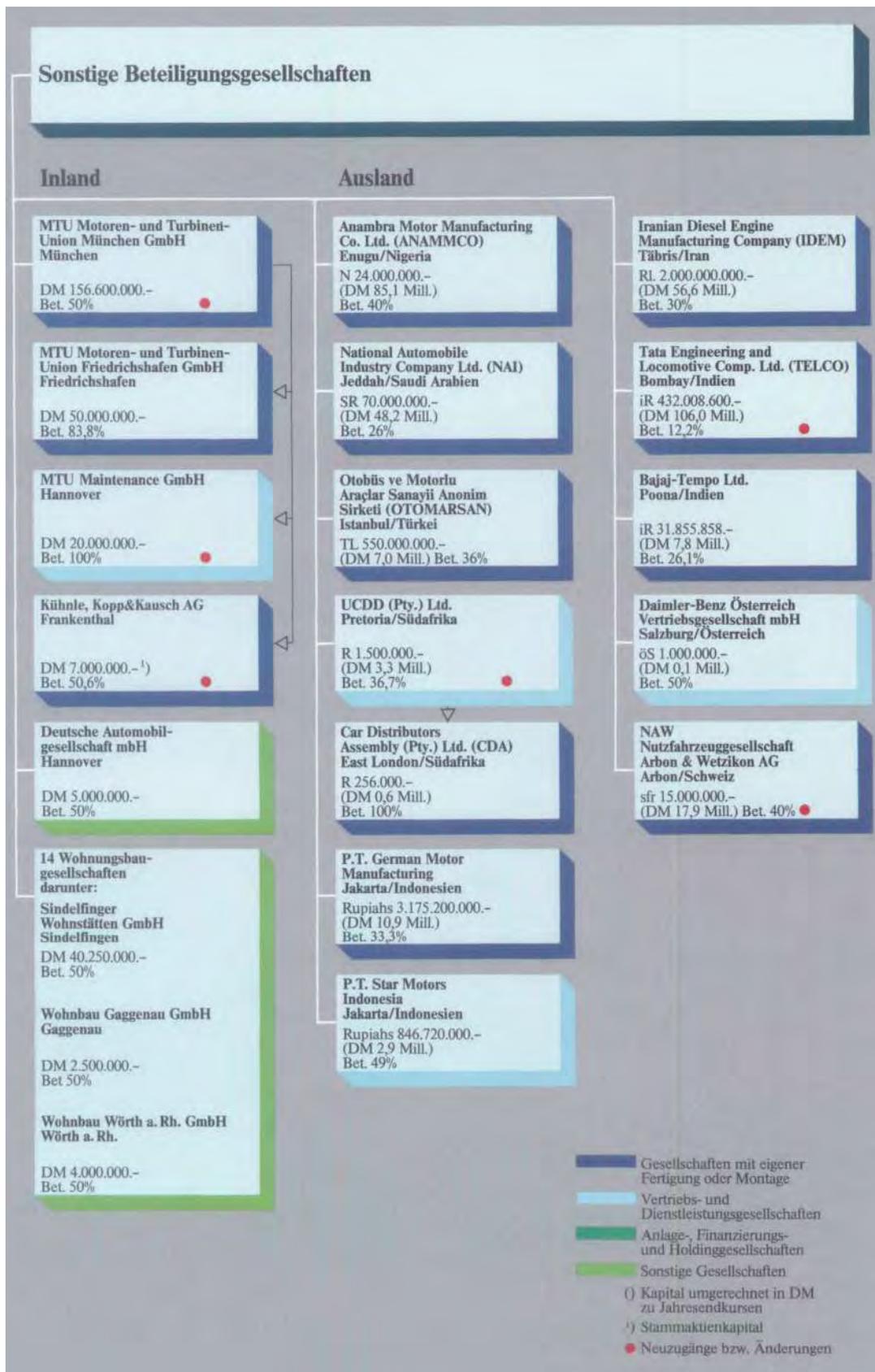
Daimler-Benz Finanz AG Zürich/Schweiz
sfr. 30.000.000.-
(DM 35,7 Mill.)
Bet. 100%

Daimler-Benz Finanz-Holding S.A. Luxemburg
sfr. 25.000.000.-
(DM 29,8 Mill.)
Bet. 100%

Merfina S.p.A. Rom/Italien
Lit. 3.000.000.000
(DM 5,2 Mill.)
Bet. 70%

Mercedes-Benz (Schweiz) AG Zürich/Schweiz
sfr. 6.000.000.-
(DM 7,1 Mill.)
Bet. 51%

Mercedes-Benz Nederland B.V. Utrecht/Holland
hfl. 40.000.000.-
(DM 36,2 Mill.)
Bet. 100%





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

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

Erläuterungen
zum Jahresabschluß
der Daimler-Benz AG

Bilanz

Vermögens- und Kapitalstruktur

In Sach- und Finanzanlagen haben wir im Berichtsjahr 3.002,0 Mill. DM investiert. Unter Berücksichtigung der Abschreibungen und Anlagenabgänge von insgesamt 1.963,4 Mill. DM erhöhte sich das *Anlagevermögen* um 1.038,6 auf 5.379,2 Mill. DM; es erreichte damit einen Anteil am Gesamtvermögen von 32,6 (i.V. 28,8)%. Die Zunahme des *Umlaufvermögens* um 401,1 auf 11.109,3 Mill. DM entfiel mit 177,8 Mill. DM auf Vorräte, mit 150,8 Mill. DM auf Forderungen sowie mit 72,5 Mill. DM auf Zahlungsmittel und andere Aktivposten.

Durch Einstellung aus dem Jahresüberschuß in Rücklagen und durch den Anstieg der Sonderposten mit Rücklageanteil hat das *Eigenkapital* insgesamt um 368,4 auf 4.894,1 Mill. DM zugenommen; der Anteil an der Bilanzsumme war mit 29,7 (i.V. 30,1)% leicht rückläufig. Innerhalb

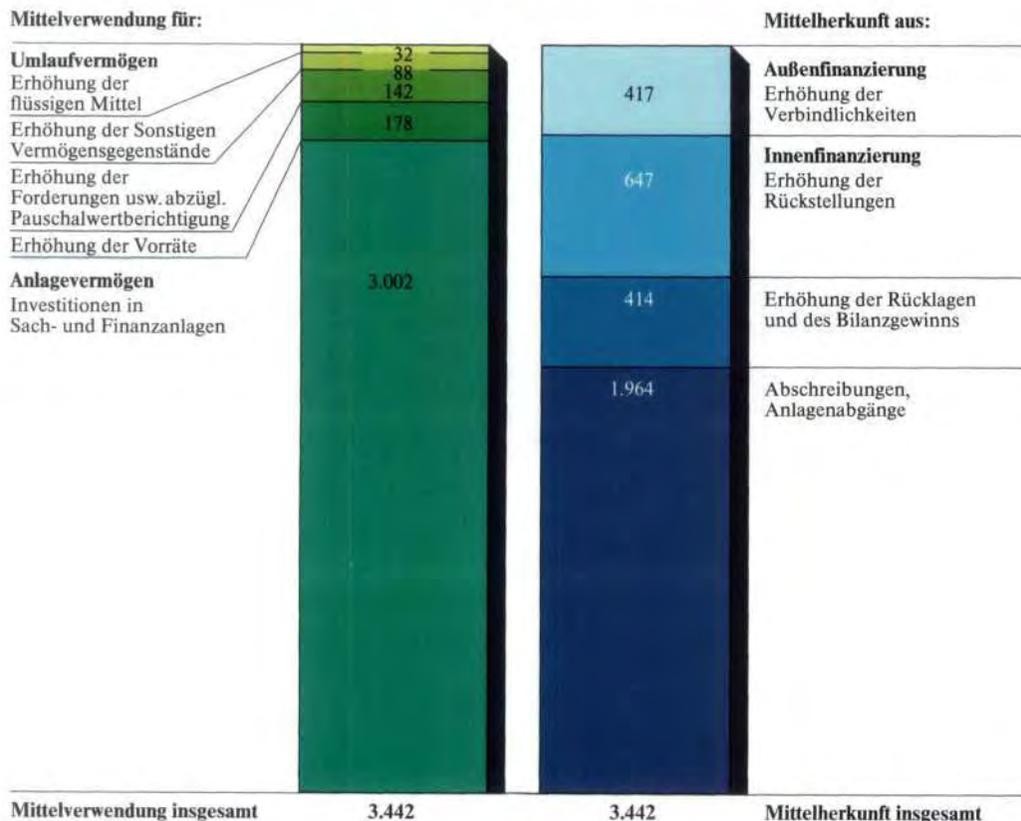
des *Fremdkapitals* stiegen die Rückstellungen - insbesondere die Pensionsrückstellungen - um 647,4 auf 7.099,8 Mill. DM. Mit 43,1 (i. V. 42,9) % blieb ihr Anteil an der Bilanzsumme nahezu unverändert.

Das Schaubild „Finanzierungsrechnung 1982“ gibt einen Überblick über Mittelherkunft und Mittelverwendung. Die stark erhöhten Investitionen in Sach- und Finanzanlagen konnten auch 1982 voll aus der Innenfinanzierung - Abschreibungen, Erhöhung von Rücklagen und Rückstellungen - aufgebracht werden.

Als Folge der hohen Investitionen ist die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital auf 91,0 (i. V. 104,3) % zurückgegangen. Das Vorratsvermögen und wesentliche Teile des übrigen Umlaufvermögens sind weiterhin lang- und mittelfristig finanziert.

Anlagendeckung

Finanzierungsrechnung 1982 - Daimler-Benz AG
(in Millionen DM)



AKTIVA

Sachanlagen

Die Sachanlagen erhöhten sich um 847,1 auf 4.482,0 Mill. DM. Die Bewertung erfolgte zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerlicher Sonderabschreibungen, vor allem gemäß § 7d Einkommensteuergesetz (Umweltschutzinvestitionen), § 14 Berlinförderungsgesetz und § 3 Zonenrandförderungsgesetz, haben wir voll genutzt. Erhaltene Investitionszulagen wurden erstmals an den Anschaffungskosten gekürzt. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen enthalten Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogene Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten).

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

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von 4 Jahren und mehr werden degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibenden Jahre der Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter sind im Zugangsjahr abgeschrieben worden.

Auf die Zugänge des Jahres 1982 sowie die Umbuchungen aus Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen aus Vorjahren wurden folgende Abschreibungen vorgenommen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschrei- bungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	647,1	77,8
mit Wohnbauten	0,8	-
ohne Bauten	1,2	-
Bauten auf fremden Grundstücken	67,9	4,0
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.093,2	453,7
Betriebs- und Geschäftsausstattung	968,8	602,1
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	- 77,6	26,7
	2.701,4	1.164,3

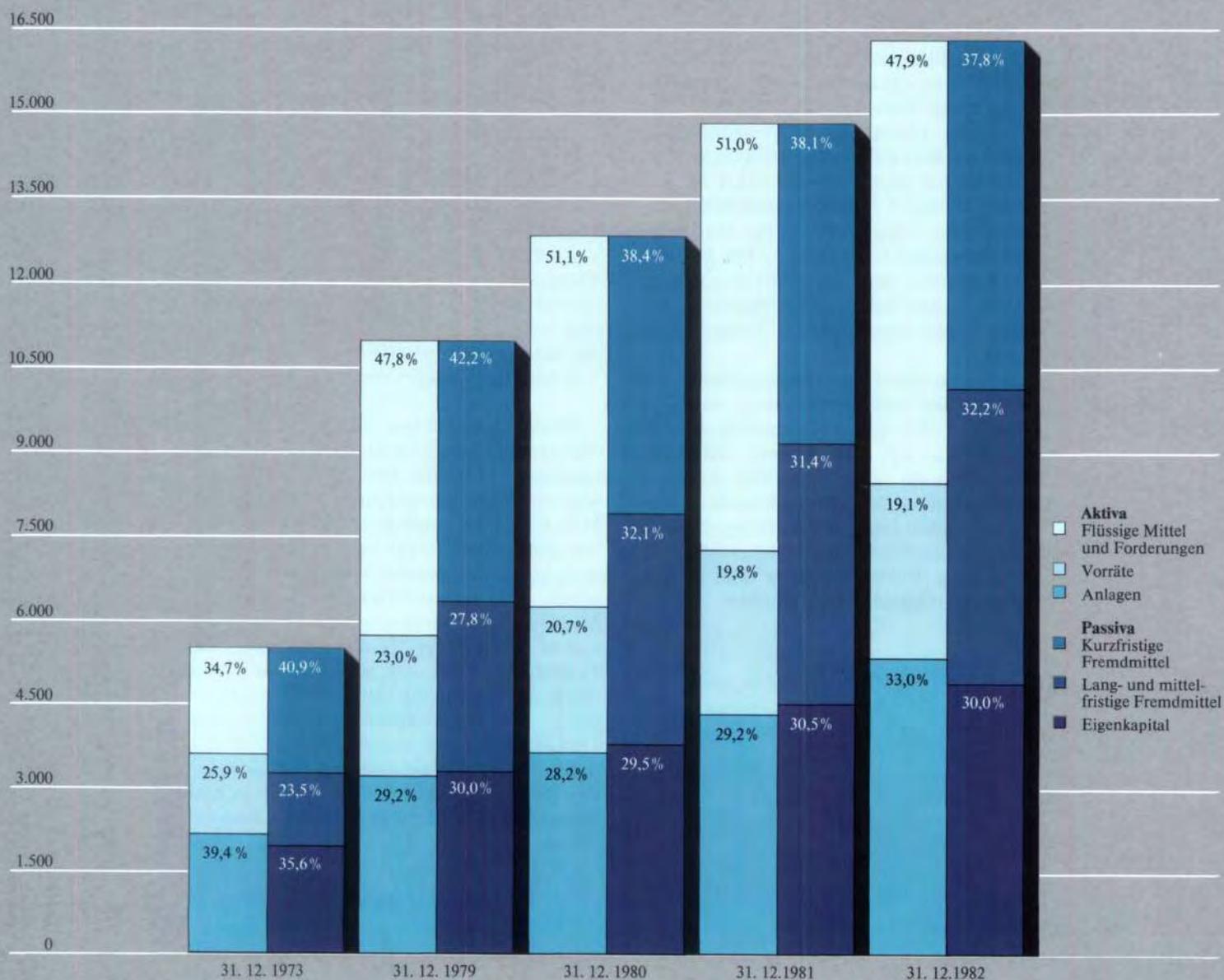
Auf Grundstücken der Daimler-Benz AG sind Erbbaurechte zugunsten Dritter eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für unsere Werke und Niederlassungen errichtet haben. Am Bilanzstichtag bestanden 12 (i.V. 11) Leasing-Verträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen; hierfür wurden 10,9 (i. V. 7,1) Mill. DM aufgewendet.

Nach Zugängen von 295,0 Mill. DM sowie Abschreibungen und Abgängen von zusammen 107,6 Mill. DM stieg der Bilanzwert der Beteiligungen um 187,4 auf 782,2 Mill. DM. Die Zugänge betrafen im Inland vor allem den Erwerb einer 25 %-Beteiligung an der Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München (die ihrerseits eine Beteiligung von rd. 35 % an der Metallgesellschaft AG, Frankfurt (Main), hält und verwaltet) und die Kapitalerhöhung bei der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München, im Ausland insbesondere die Kapitalerhöhungen bei Mercedes-Benz Belgium S. A./N. V., Brüssel, und Mercedes-Benz Argentina S. A., Buenos Aires.

Beteiligungen

Bilanzstruktur - Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)	1973	1979	1980	1981	1982
Bilanzsumme¹⁾	5.521	11.003	12.873	14.845	16.324
Aktiva					
Flüssige Mittel und Forderungen ¹⁾	1.919	5.252	6.584	7.561	7.824
Vorräte	1.428	2.536	2.666	2.943	3.121
Anlagen	2.174	3.215	3.623	4.341	5.379
Passiva					
Kurzfristige Fremdmittel	2.260	4.639	4.943	5.654	6.173
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	1.299	3.058	4.129	4.665	5.257
Eigenkapital	1.962	3.306	3.801	4.526	4.894



¹⁾ Gekürzt um die „Pauschalwertberichtigung zu Forderungen“.

Die Beteiligungsabgänge von 24,4 Mill. DM standen fast ausschließlich im Zusammenhang mit der Neuordnung unserer Beteiligungsverhältnisse in den USA.

Die Abschreibungen von 83,2 Mill. DM (davon 16,8 Mill. DM auf Zugänge im Berichtsjahr) wurden - überwiegend wegen marktbedingter Ergebniseinbußen - auf Auslandsbeteiligungen vorgenommen.

Vorräte

Der Anstieg des Vorratsvermögens um 177,8 auf 3.120,8 Mill. DM ist auf höhere Bestände an Fertigerzeugnissen zurückzuführen. Darunter befanden sich auch die bis Ende 1982 hergestellten neuen 190er-Vlodelle, mit deren Auslieferung an Kunden erst Anfang 1983 begonnen wurde.

Die Bewertungsmethoden blieben gegenüber den Vorjahren unverändert: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Einkaufs- oder niedrigeren Tagespreisen, Ergebnisse mit Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) bewertet. Bei Betrandsrisiken, z.B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden.

Forderungen

Das Forderungsengagement hat sich um 150,8 auf 2.848,3 Mill. DM erhöht: Bei den um 107,2 Mill. DM rückläufigen Waren- und Wechselforderungen liegt der Ausandsanteil mit 57 % in Vorjahreshöhe (58 %). Die Zunahme der Forderungen an /erbundene Unternehmen um 258,0 Mill. DM entfällt insbesondere auf Maschinenfabrik Esslingen AG wegen der Vorfinanzierung von Investitionen und auf Mercedes-Leasing GmbH sowie europäische und nordamerikanische Vertriebsgesellschaften wegen der Ausweitung des Geschäftsumfangs.

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

Die Zahlungsmittel und Wertpapiere stiegen um 31,9 auf insgesamt 2.838,4 Mill. DM. Weitere liquide Mittel sind in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln angelegt, die unter der Position „Sonstige Vermögensgegenstände“ den weitaus größten Einzelposten darstellen.

*Zahlungsmittel
und Wertpapiere*

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an die Belegschaft insgesamt 31.250 Stammaktien (nom. 1,6 Mill. DM = 0,10 % des Grundkapitals) zu einem Durchschnittspreis von rd. 321 DM je Aktie erworben, und zwar im Januar 3.150, im Februar 9.450, im März 7.400, im November 7.850 und im Dezember 3.400 Stück.

Eigene Aktien

Im Juli wurden an unsere Mitarbeiter insgesamt 70.406 Aktien (nom. 3,5 Mill. DM = 0,23 % des Grundkapitals) zum Vorzugskurs von 156 DM je Aktie veräußert. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 81.942 Stammaktien (nom. 4,1 Mill. DM = 0,27 % des Grundkapitals), die mit 50.692 Stück aus Käufen im Jahre 1981 stammen. Die Aktien sind mit 12,8 Mill. DM bewertet.

Der Anstieg um 88,2 auf 2.226,8 Mill. DM betraf hauptsächlich die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsanlagen in verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln. Daneben enthält diese Sammelposition noch Zinsforderungen, Erstattungsansprüche aus Vorsteuer, Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen u. ä.

*Sonstige
Vermögens-
gegenstände*

PASSIVA

*Grundkapital
und Rücklagen*

Das *Grundkapital* beträgt unverändert 1.528,8 Mill. DM. Laut Beschluß der Hauptversammlung vom 1. Juli 1981 besteht bis zum 30. Juni 1986 ein „Genehmigtes Kapital“ von 350 Mill. DM. Hier-von wird Ende 1983 durch Erhöhung des Grundkapitals im Verhältnis 9:1 ein Teil-betrag von rd. 170 Mill. DM in Anspruch genommen.

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.

Die *Gesetzliche Rücklage* erhöhte sich durch das Agio aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus der Kapital-erhöhung 1981 um 0,5 auf 156,3 Mill. DM.

Aus der *Rücklage für eigene Aktien* mußte - in Anpassung an den Bilanzwert der eigenen Aktien - ein Teilbetrag von 6,1 Mill. DM entnommen werden.

Den *Freien Rücklagen* wurden insge-samt 343,6 Mill. DM zugewiesen.

*Sonderposten mit
Rücklageanteil*

Die Sonderposten werden entsprechend den jeweiligen steuerlichen Vorschriften gebildet. Der Stand von 287,4 Mill. DM be-trifft mit 128,4 Mill. DM die Rücklage ge-mäß § 3 Abs. 1 Auslandsinvestitionsgesetz, mit 123,8 Mill. DM die Rücklage gemäß § 1 Abs. 1 Entwicklungsländer-Steuerge-setz und mit 35,2 Mill. DM die Preissteige-rungsrücklage gemäß § 74 EStDV.

*Pauschal-
wertberich tigung
zu Forderungen*

Das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland haben wir durch länderspezifisch abgestufte Sätze zwischen 4 und 10 % (im Vorjahr einheitlich 10 %) berücksichtigt. In die Berechnung wurden neben den Waren- und Wechselforderungen auch die Forde-rungen an verbundene Unternehmen und Geleistete Anzahlungen mit einbezogen. Insgesamt beträgt die Pauschalwertberich-tigung 165,0 (i.V. 203,6) Mill. DM.

Die Pensionsrückstellungen haben um 579,1 auf 3.632,7 Mill. DM zugenommen. Dabei hat sich auch ausgewirkt, daß im Rahmen der Versorgungsordnung ein wei-terer Anteil an den Anwartschaften auf Al-ters- und Invaliditätsversorgung von der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH auf die DBAG übertragen wurde. Den Rechnungszinsfuß für die Verpflichtungen aus der Versorgungsordnung haben wir von 5,5 auf 5 % gesenkt, die übrigen Pensions-rückstellungen wie bisher auf der Basis ei-nes Zinsfußes von 3,5 % ermittelt.

Die Berechnung der Pensionsrückstel-lungen - einschließlich des bis zum Bilanz-stichtag entstandenen Anpassungsrisikos gemäß § 16 Betriebsrentengesetz-erfolgte versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren.

Das Vermögen der Daimler-Benz Unter-stützungskasse hat - nach Zuwendungen der DBAG von 80,0 Mill. DM - nunmehr rd. 2,5 Mrd. DM erreicht.

In Höhe der für das Berichtsjahr vorge-sehene, aber nicht mehr durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen haben wir eine Rückstellung von 108,4 Mill. DM gebildet.

Die um 61,3 auf 3.358,6 Mill. DM ge-stiegenen Anderen Rückstellungen beste-hen vor allem für unsere weltweiten Garan-tieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, ferner für die Verpflichtun-gen im Sozialbereich, die Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und im Beteili-gungsbereich sowie für Steuern.

Nach Darlehensaufnahmen von 19,4 Mill. DM, die fast ausschließlich der Mitfinan-zierung von Berlin-Investitionen dienen, und Darlehenstilgungen von 27,2 Mill. DM verringerten sich die langfristigen Verbindlichkeiten um 7,8 auf 130,4 Mill. DM. Die planmäßigen Tilgungen im Jahre 1983 werden etwa 22 Mill. DM be-tragen.

Die Anderen Verbindlichkeiten sind um 428,4 auf 3.696,7 Mill. DM angewachsen. Dies ist auf das gestiegene Einkaufsvolu-men sowie höhere Provisions- und Steuer-verpflichtungen zurückzuführen.

*Pensions-
rückstellungen*

*Rückstellungen
für unterlassene
Instandhaltung*

*Anderer
Rückstellungen*

*Langfristige
Verbindlichkeiten*

*Anderer
Verbindlichkeiten*

Gewinn- und Verlustrechnung

Haftungsverhältnisse

Das Wechselobligo beträgt 27,6 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 241,0 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Zahlungsgarantien bestehen über insgesamt 57,7 Mill. DM zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe von 1970 und der lfr-Anleihe von 1982 der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG sowie aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 27,3 Mill. DM.

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

*

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge für den Vorstand 8.166.166 DM. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 2.998.703 DM sowie für den Aufsichtsrat 1.262.040 DM (einschließlich Umsatzsteuer) aufgewendet.

Die Gesamtleistung erhöhte sich um 6,6% auf 31,4 Mrd. DM. Während der Umsatz um 7 % zunahm, war die Bestandserhöhung bei Erzeugnissen mit 153,5 Mill. DM kleiner als im Vorjahr mit 255,9 Mill. DM.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren stiegen um 4,9 % auf 16,0 Mrd. DM. Diese im Vergleich zur Gesamtleistung nur unterproportionale Zunahme beruht - trotz erheblicher Materialverteuerungen - vor allem auf dem größeren Anteil weniger materialintensiver Fahrzeuge an der Produktion.

Der Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich setzt sich wie folgt zusammen:

	1982 Mill. DM	1981 Mill. DM
Erträge aus Gewinnabführung		
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	5,8	5,7
Übrige Gesellschaften	1,0	1,2
	+ 6,8	+ 6,9
Aufwendungen aus Verlustübernahme		
Daimler-Benz Wohnungsbau GmbH, Stuttgart	0,6	1,0
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover	0,6	0,3
	- 1,2	- 1,3
Erträge aus Beteiligungen		
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	10,9	21,1
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes	8,2	-
Otomarsan, Istanbul	6,3	4,5
Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart	4,9	2,4
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.	4,8	4,8
Übrige Gesellschaften	12,1	23,6
	+47,2	+56,4
Ertragsüberschuß	+52,8	+62,0

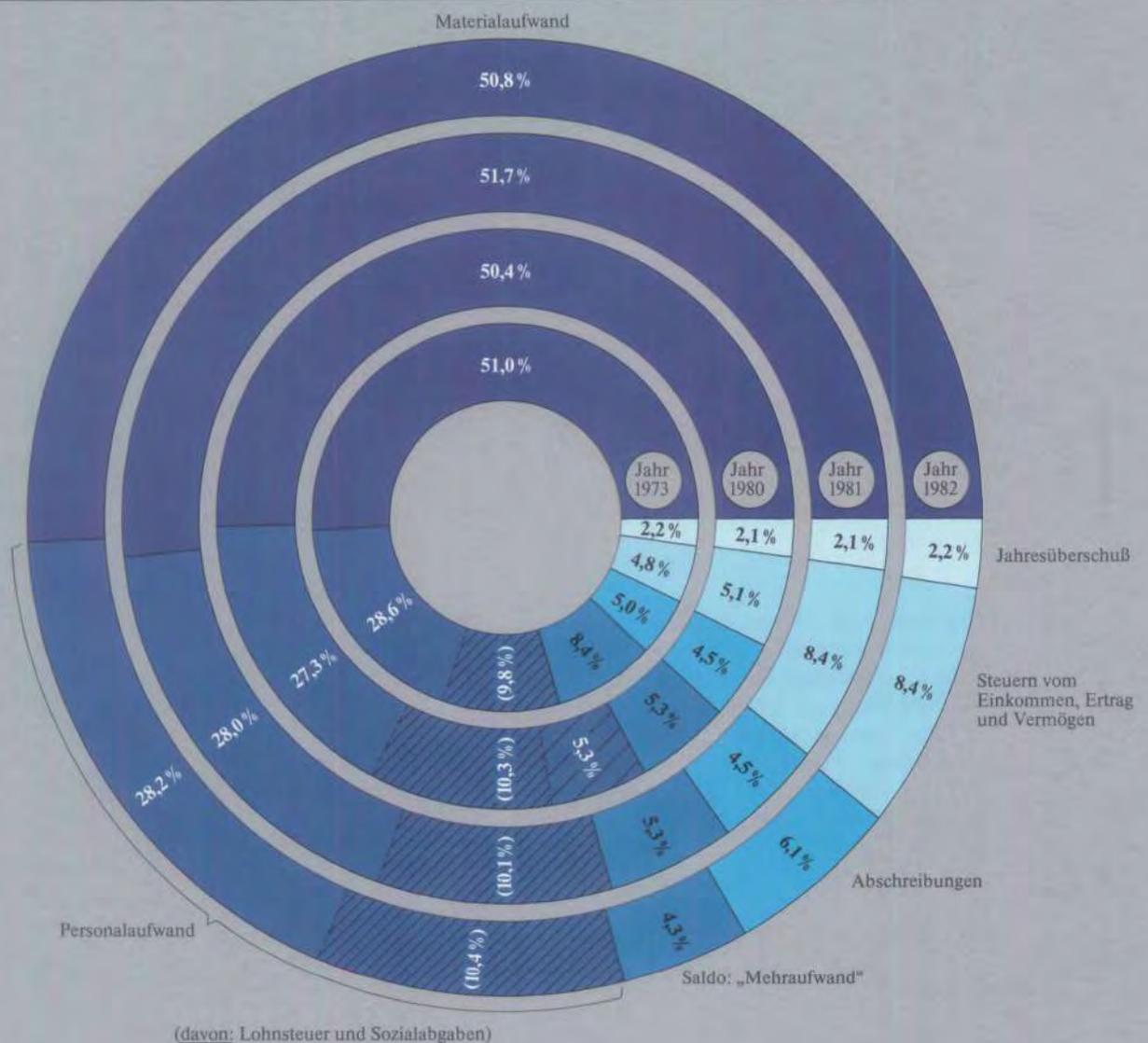
Gesamtleistung

Materialaufwand

Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich

Bei der Ausschüttung unserer brasilianischen Gesellschaft handelt es sich um den Restbetrag der Dividende für das Geschäftsjahr 1980.

Aufwandstruktur der Gesamtleistung - Daimler-Benz AG



(in Millionen DM)	1973	1980	1981	1982
Gesamtleistung	12.629	26.714	29.461	31.410
Materialaufwand	6.437	13.462	15.216	15.957
Personalaufwand	3.611	8.705 ¹⁾	8.260	8.850
davon: Netto-Lohn- und Gehaltssumme	(2.203)	(4.294)	(4.596)	(4.856)
Lohnsteuer und Sozialabgaben	(1.242)	(2.746)	(2.976)	(3.252)
Aufwendungen für Altersversorgung	(166)	(257)	(688)	(742)
außerordentlicher Personalaufwand		(1.408 ¹⁾)		
Mehraufwand aus den „übrigen Aufwands- und Ertragsposten“	1.063	1.420	1.568	1.361
Abschreibungen	628	1.212	1.333	1.907
EEV-Steuern	613	1.345 ¹⁾	2.476	2.648
Jahresüberschuß	277	570 ²⁾	608	687
davon: Einstellungen in Rücklagen (netto)	(106)	(273)	(304)	(337)
Ausschüttungssumme	(171)	(297)	(304)	(350)

¹⁾ Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM.
²⁾ Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen Unterdeckung der Unterstützungskasse in Höhe von 391 Mill. DM.

Zinsüberschuß

Aus den Zinserträgen von 678,7 (i. V. 610,5) Mill. DM und Zinsaufwendungen von 68,7 (i. V. 56,9) Mill. DM ergab sich ein Zinsüberschuß von 610,0 (i. V. 553,6) Mill. DM. In dieser Entwicklung kommen das im Verlauf des Berichtsjahres noch ungewöhnlich hohe Zinsniveau und die gute Liquiditätslage zum Ausdruck.

Der Aufwand von 64,3 Mill. DM umfaßt überwiegend Einzelwertberichtigungen auf Forderungen an verbundene Unternehmen und Abwertungen der Eigenen Aktien.

Verluste aus Wertminderungen

Die Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen erhöhten sich um 6,9 % auf 2.648,0 Mill. DM. Hierin enthalten sind 100,7 Mill. DM als Steuerlast aus der sog. Abstockungsrücklage, die im Zusammenhang mit der Heraufsetzung des steuerlichen Rechnungszinsfußes bei den Pensionsrückstellungen in der Steuerbilanz gebildet wurde.

Ertrag- und Vermögensteuern

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen

Vor allem wegen geringer einzuschätzender Haftungs- und Prozeßrisiken sowie Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften waren 207,1 (i. V. 87,9) Mill. DM aufzulösen.

Sonstige Erträge

Die hierunter zusammengefaßten verschiedenen Erträge von 200,4 (i. V. 127,6) Mill. DM enthalten - neben Erträgen aus Wertpapierverkäufen, Verwaltungskostenumlagen u. a. - hauptsächlich Erträge aus aufzulösenden Einzelwertberichtigungen auf Forderungen.

In dieser um 297,9 auf 2.387,6 Mill. DM gestiegenen Sammelposition sind wie bisher ausgewiesen insbesondere Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen, soweit deren Ausweis nicht unter anderen Positionen erfolgt.

Sonstige Aufwendungen

Personalaufwand

Bei nur geringfügig höherem Belegschaftsstand nahmen Löhne und Gehälter sowie Soziale Abgaben auf 8,1 (i. V. 7,6) Mrd. DM zu. Zu dem Anstieg um rd. 7 % haben neben der Tariferhöhung auch die überproportional gewachsenen Sozialen Abgaben beigetragen, in denen sich sowohl die höheren Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung als auch die stark gestiegenen Umlagen des Pensionsversicherungsvereins auswirkten.

Der Jahresüberschuß ist um 79,3 auf 687,3 Mill. DM gestiegen. Er enthält nach unseren Berechnungen keinen „Scheingewinn“.

Jahresüberschuß und Bilanzgewinn

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung haben im Zusammenhang mit der Absenkung des Rechnungszinsfußes für Pensionsrückstellungen und der Übertragung eines weiteren Anteils an den Anwartschaften auf Alters- und Invaliditätsversorgung auf 741,8 (i. V. 688,1) Mill. DM zugenommen.

Für das Berichtsjahr ergab sich ein Unterschiedsbetrag gemäß § 160 Abs. 2 Satz 5 AktG von 157,6 Mill. DM, der zu einer Verminderung des Jahresüberschusses führte. Er entstand - nach Aufrechnung gegenläufiger Beträge - im wesentlichen aus der Absenkung des Zinsfußes für die Berechnung der Pensionsrückstellungen aus der Versorgungsordnung.

Weitere Einzelheiten ergeben sich aus dem Abschnitt „Personal- und Sozialwesen“ (vgl. Seite 49).

In die freien Rücklagen wurden 343,6 Mill. DM eingestellt, so daß — unter Berücksichtigung der Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien — ein Bilanzgewinn in Höhe von 349,8 (i. V. 304,0) Mill. DM verblieb.

Vorschlag über die Gewinnverwendung

Der vom Vorstand aufgestellte, vom Aufsichtsrat gebilligte und damit festgestellte Jahresabschluß zum 31. Dezember 1982 weist einen Bilanzgewinn von DM 349.767.297,- aus.

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

3 $\frac{1}{3}$ %	Dividende auf das dividenden- berechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM	64.050,-
DM 10,50	Dividende je dividenden- berechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	319.294.269,-
DM 1,-	Bonus je dividenden- berechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	30.408.978,-
	Bilanzgewinn	DM	349.767.297,-

Stuttgart-Untertürkheim, den 19. April 1983

Der Vorstand

Prof. Dr. Heinrich Wiese

Heute Mann

Prof. Dr. J. W. Weyer

Bericht des Aufsichtsrats

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

Der Jahresabschluß, der Geschäftsbericht und der Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden geprüft. Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1982 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Der Konzernabschluß, der Konzerngeschäftsbericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß gebilligt, der damit festgestellt worden ist, und schließen uns dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Am 30. Oktober 1982 verstarb Herr Dr.-Ing. Hans Bacher, der seit 1975 unserem Aufsichtsrat angehörte. Er war uns als souveräner Kenner der Automobiltechnik ein hervorragender Ratgeber, der sich unserem Unternehmen eng verbunden fühlte. Wir sind ihm zu großer Dankbarkeit verpflichtet.

Anstelle von Herrn Dr.-Ing. Hans Bacher wurde gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung unserer Gesellschaft Herr Dr. phil. Dr. rer. oec. h. c. Marcus Bierich, München, in den Aufsichtsrat berufen.

Herr Heinz C. Hoppe ist nach 28jähriger Zugehörigkeit zum Hause Daimler-Benz, davon 13 Jahre als Vorstandsmitglied, zum Jahresende 1982 in den Ruhestand getreten. Herr Hoppe hat den Auf- und Ausbau unserer Mercedes-Benz-Vertriebsorganisation in Nordamerika und die Neuordnung großer Teile der europäischen Vertriebsorganisation maßgeblich geprägt. Um die Erschließung der Märkte des Nahen und Mittleren Ostens für unser Lkw-Geschäft hat er sich besonders verdient gemacht. In seiner Verantwortung für den Gesamtvertrieb im In- und Ausland ist es ihm gelungen, durch vielfältige Initiativen und Maßnahmen das Ansehen und den Ruf unserer Marke in allen Märkten im besten Sinne zu fördern.

Herr Dr. jur. Richard Osswald ist nach 27jähriger Tätigkeit für Daimler-Benz, seit 1976 als Vorstandsmitglied, am 31. März 1983 in den Ruhestand getreten. Er hat in diesen Jahren die Personal- und Sozialpolitik unseres Hauses maßgeblich mitgestaltet. Mit großem persönlichem Engagement hat er sich der Entwicklung und Pflege ausgewogener Beziehungen der Sozialpartner im betrieblichen und tariflichen Bereich sowie der Förderung des Führungskräftenachwuchses gewidmet. Der Aus- und Aufbau der betrieblichen Bildungsarbeit im In- und Ausland lag ihm besonders am Herzen.

Der Aufsichtsrat spricht beiden Herren auch an dieser Stelle besonderen Dank und Anerkennung aus.

Mit Wirkung vom 1. April 1983 wurde Herr Dr. jur. Manfred Gentz zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt; er hat den Aufgabenbereich „Gesamtes Personal- und Sozialwesen, Verwaltung“ übernommen.

Stuttgart-Untertürkheim, im Mai 1983

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Bilanz zum 31. Dezember 1982 der Daimler-Benz AG

AKTIVA	Stand am 1. 1. 1982 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31. 12. 1982 DM	Stand am 31. 12. 1981 TDM
Anlagevermögen							
Sachanlagen							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.547.431.513	341.783.629	+305.235.468	13.962.599	206.678.370	1.973.809.641	1.547.431
mit Wohnbauten	13.455.670	781.155	- 51.270	2.055.840	641.646	11.488.069	13.456
ohne Bauten	348.927	248.469	+ 1.044.454	11.417	-	1.630.433	349
Bauten auf fremden Grundstücken	28.226.537	43.815.395	+ 24.063.056	443.643	7.673.544	87.987.801	28.227
Maschinen und maschinelle Anlagen	740.736.744	848.610.612	+244.623.920	7.218.472	793.346.768	1.033.406.036	740.737
Betriebs- und Geschäftsausstattung	348.253.121	867.160.439	+101.691.933	3.270.407	788.306.525	525.528.561	348.253
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	956.421.258	599.027.021	-676.607.561	3.959.538	26.681.391	848.199.789	956.421
	3.634.873.770	2.701.426.720	-	30.921.916	1.823.328.244	4.482.050.330	3.634.874
Finanzanlagen							
Beteiligungen	594.768.136	295.044.879	-	24.396.415	83.252.680	782.163.920	594.768
Wertpapiere des Anlagevermögens	109.821.197	5.443.966	-	1.298.916	107.690	113.858.557	109.821
Ausleihungen mit einer Laufzeit von							
mindestens vier Jahren	1.184.017	125.303	-	153.676	-	1.155.644	1.184
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 935.497 (i.V. DM 991.917)							
	705.773.350	300.614.148	-	25.849.007	83.360.370	897.178.121	705.773
	4.340.647.120	3.002.040.868	-	56.770.923	1.906.688.614	5.379.228.451	4.340.647
Umlaufvermögen							
Vorräte							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						736.363.231	769.156
Unfertige Erzeugnisse						712.755.484	709.205
Fertige Erzeugnisse, Waren						1.242.355.186	1.004.209
Ersatzteile						429.357.050	460.443
						3.120.830.951	2.943.013
Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						41.245.470	75.854
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.567.220.281	1.729.246
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 18.305.464 (i.V. DM 23.991.022)					
Wechsel						316.802.590	261.998
davon bundesbankfähig		DM 36.005.291 (i.V. DM 48.914.110)					
Wechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 26.274.763 (i.V. DM 22.538.553)					
von verbundenen Unternehmen		DM 156.737.946 (i.V. DM 138.195.638)					
Schecks						756.042	120
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						2.836.117	2.977
Guthaben bei Kreditinstituten						1.330.376.279	1.308.059
Wertpapiere						1.504.396.685	1.495.345
Eigene Aktien	Nennbetrag DM	4.097.100 (i.V. DM 6.054.900)				12.782.952	18.891
Forderungen an verbundene Unternehmen						964.353.836	706.326
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						11.753.843	11.799
Sonstige Vermögensgegenstände						2.226.770.025	2.138.549
						7.979.294.120	7.749.164
Rechnungsabgrenzungsposten						9.148.804	16.021
						16.488.502.326	15.048.845

			Stand am 31.12.1982 DM	Stand am 31.12.1981 TDM
PASSIVA				
		DM		
Grundkapital				
Stammaktien	30.538.070 Stimmen		1.526.903.500	1.526.903
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen		1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen			
			1.528.825.000	1.528.825
Offene Rücklagen				
Gesetzliche Rücklage				
Vortrag		155.786.972		
Einstellung aus Agio		551.242	156.338.214	155.787
Rücklage für eigene Aktien				
Vortrag		18.891.288		
Entnahme		6.108.336	12.782.952	18.891
Freie Rücklagen				
Vortrag		2.565.156.845		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß		343.658.900	2.908.815.745	2.565.157
			3.077.936.911	2.739.835
Sonderposten mit Rücklageanteil			287.365.779	257.059
Rücklagen gemäß §§ 1 und 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung				
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen			165.000.000	203.580
Rückstellungen				
Pensionsrückstellungen			3.632.745.751	3.053.646
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung			108.400.000	101.400
Andere Rückstellungen			3.358.631.100	3.297.318
			7.099.776.851	6.452.364
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			123.700.533	130.178
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 123.700.533 (i.V. DM 130.178.418)			
Sonstige Verbindlichkeiten			6.707.772	7.982
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 1.445.379 (i.V. DM 3.817.143)			
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 72.663.995 (i.V. DM 77.685.132)			
			130.408.305	138.160
Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart			150.128.030	154.063
Andere Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			1.731.626.466	1.604.623
Wechselverbindlichkeiten			26.316.181	31.346
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	DM - (i.V. DM 6.132.499)			
Erhaltene Anzahlungen			121.835.490	104.887
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			58.472.540	79.792
Sonstige Verbindlichkeiten			1.758.460.976	1.447.703
			3.696.711.653	3.268.351
Rechnungsabgrenzungsposten			2.582.500	2.574
Bilanzgewinn			349.767.297	304.034
	1982	1981		
	DM	DM		
Wechselobligo	27.629.664	42.540.361		
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(2.668.815)	(10.299.400)		
Bürgschaften	241.049.333	229.565.830		
Zahlungs-garantien für Anleihen der				
Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg				
DM-Anleihe	45.000.000	60.000.000		
lfr-Anleihe - lfr 250.000.000 -	12.710.000	-		
			16.488.502.326	15.048.845

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1982 der Daimler-Benz AG

	1982		1981	
	DM	DM	TDM	TDM
Umsatzerlöse		31.124.384.455		29.083.585
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen		153.493.042	31.277.877.497	255.915
Andere aktivierte Eigenleistungen			132.465.582	121.298
Gesamtleistung			31.410.343.079	29.460.798
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren			15.956.826.675	15.216.450
Rohertrag			15.453.516.404	14.244.348
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		6.812.360		6.897
Erträge aus Beteiligungen		47.246.904		56.354
Erträge aus den anderen Finanzanlagen		9.537.024		9.179
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		678.694.532		610.509
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		16.464.752		17.592
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		38.580.000		-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen		207.105.415		87.871
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		53.041.221		23.066
Sonstige Erträge		200.397.218		127.595
davon außerordentliche	DM	35.102.452	1.257.879.426	939.063
			16.711.395.830	15.183.411
Löhne und Gehälter		7.036.891.497		6.611.133
Soziale Abgaben		1.071.700.635		960.823
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		741.779.938		688.123
Abschreibungen auf Sachanlagen		1.823.328.244		1.259.241
Abschreibungen auf Finanzanlagen		83.360.370		73.648
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens				
außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen				181.385
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens				23.850
Zinsen und ähnliche Aufwendungen				56.868
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM	2.761.147.203		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM	97.804.762		
	DM	2.663.342.441		
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	DM	15.345.559	2.647.996.882	2.476.046
b) sonstige			6.466.705	8.140
Aufwendungen aus Verlustübernahme			1.184.007	1.302
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil			83.347.925	145.113
Sonstige Aufwendungen			2.387.630.360	16.024.077.969
Jahresüberschuß			687.317.861	608.056
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien			6.108.336	-
			693.426.197	608.056
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in offene Rücklagen				
Gesetzliche Rücklage			-	16.987
Rücklage für eigene Aktien			-	2.423
Freie Rücklagen			343.658.900	343.658.900
			284.612	304.022
Bilanzgewinn			349.767.297	304.034

Im Geschäftsjahr 1982 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 162.837.257. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden - ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß § 16 Betriebsrentengesetz - voraussichtlich 99, 105, 112, 119, 126 % dieses Betrags gezahlt.

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

Stuttgart-Untertürkheim, den 19. April 1983

Frankfurt (Main), den 21. April 1983

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Prinz Breitschwerdt Niefer
Reuter Ulsamer
Gentz Hinrichs Liener

Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Goerdeler Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Konzern-Geschäftsbericht

Erläuterungen zum Konzernabschluß

KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den Konsolidierungskreis werden grundsätzlich alle Konzernunternehmen im In- und Ausland einbezogen, an denen die Daimler-Benz AG - im folgenden DBAG genannt - direkt oder indirekt mit mehr als der Hälfte beteiligt ist. Der vorliegende Konzernabschluß umfaßt einschließlich der DBAG 105 (i.V. 99) Gesellschaften, davon 22 (i. V. 20) im Inland und 83 (i. V. 79) im Ausland (siehe Seite 97f.).

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

Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH,
Stuttgart

Holzindustrie Bruchsal
Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal

Brühler Unterstützungsgesellschaft mbH
der Württembergischen Baumwoll-
spinnerei und -Weberei
bei Esslingen a. N., Esslingen a. N.

Im Berichtsjahr wurden neben zwei kleineren inländischen Händlergesellschaften sieben ausländische Konzernunternehmen erstmals konsolidiert; der Zugang im Ausland entstand überwiegend aus der gesellschaftsrechtlichen Neuordnung unserer nordamerikanischen Aktivitäten. Drei Gesellschaften im Ausland wurden mit anderen einbezogenen Konzernunternehmen fusioniert.

*Veränderungen
im Konsolidierungskreis*

KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Gliederung und Bewertung

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

Währungs-umrechnung

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

Aus Wechselkursveränderungen der einzelnen Landeswährungen zur D-Mark zwischen den Bilanzstichtagen entstehen immer dann Änderungen am D-Mark-Eigenkapital, wenn dessen Höhe von dem mit historischen Kursen umgerechneten Anlagevermögen abweicht. Bei der überwiegenden Zahl unserer ausländischen Konzerngesellschaften sind auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanziert. Deshalb ergeben sich im wesentlichen aus den hohen Abwertungen der südamerikanischen Währungen und des englischen Pfundes gegenüber der D-Mark negative, infolge von Aufwertungen - insbesondere des US-Dollar - positive Umrechnungsdifferenzen.

Die als Saldo verbleibende negative Umrechnungsdifferenz haben wir wie in den Vorjahren in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand verrechnet; sie wirkt somit als Korrekturposten zu den inflationsbedingt hohen Scheingewinnen, insbesondere bei den brasilianischen Gesellschaften.

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

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

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne für 1982 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen - in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt worden. Damit entspricht der Bilanzgewinn des Konzerns von 349,8 Mill. DM dem Bilanzgewinn der DBAG.

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

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

Kapital-konsolidierung

Sonstige Eliminierungen

Konzernbilanz

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die *Konzernbilanzsumme* erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 12,4 % auf 22.954,3 Mill. DM. Dieser Anstieg war größer als die Zunahme der Bilanzsumme der DBAG von 9,6 %; der DBAG-Anteil am Vermögen und Kapital des Konzerns beträgt etwa zwei Drittel. Ursachen der stärkeren Erhöhung im Konzern waren neben der größeren Zahl der einbezogenen Konzernunternehmen auch die Einflüsse aus der Umrechnung der in Fremdwährung aufgestellten Bilanzen in D-Mark. Hierbei wirkten sich zum einen die Wechselkursverbesserung des US-Dollar und zum anderen die im Verhältnis zur Binneninflation geringere Abwertung des Außenwertes einiger Währungen aus, insbesondere des brasilianischen Cruzeiro.

Das *Anlagevermögen* stieg gegenüber dem Vorjahr um 1.203,8 auf 6.930,8 Mill. DM. Diese wegen der erheblichen Investitionen mit 21,0 % im Vergleich zur Bilanzsumme überproportionale Erhöhung ließ den Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen auf 30,2 (i. V. 28,0) % anwachsen.

Trotz der Zunahme des *Eigenkapitals* (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichs- und Sonderposten) um 651,1 Mill. DM hat sich sein Anteil an der Bilanzsumme auf 30,1 (i.V. 30,7)% ermäßigt. Die Anlagendeckung (Eigenkapital zu Anlagevermögen) beläuft sich auf 99,8 (i. V. 109,4)%.

Das *Fremdkapital* ist um 1.932,9 auf 15.779,1 Mill. DM gestiegen; sein Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich auf 68,7 (i.V. 67,8)%.

AKTIVA

Sachanlagen

Aufgrund der erheblichen Investitionen im Konzern erhöhten sich die Sachanlagen um 1.026,5 auf 6.435,6 Mill. DM; der weit- aus überwiegende Teil der Sachanlagen- zänge entfiel auf das Inland. Bei den aus- ländischen Konzerngesellschaften haben im wesentlichen unsere brasilianischen Produktionsgesellschaften und die belgi- sche Vertriebsgesellschaft investiert.

Von den Abschreibungen wurden 80,5 % bei DBAG sowie 9,2 % bei den nord- und südamerikanischen Produktionsgesell- schaften vorgenommen.

Beteiligungen

Die im Bilanzbetrag ausgewiesenen An- teile an nicht konsolidierten Gesellschaften stiegen um 153,0 auf 265,6 Mill. DM. Die Zugänge betrafen im wesentlichen die Übernahme eines 25 %-Anteils an der All- gemeine Verwaltungsgesellschaft für Indu- striebeteiligungen mbH, München, und eine Kapitalerhöhung bei der MTU Moto- ren- und Turbinen-Union München GmbH, München.

*Unterschieds-
betrag
aus der Erst-
konsolidierung*

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkon- solidierung ergab sich aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die Beteiligun- gen an den konsolidierten Gesellschaften mit deren konzernanteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs. Aus der Sal- dierung von 119,4 (i.V. 155,8) Mill. DM aktiven und 91,9 (i. V. 91,9) Mill. DM pas- siven Aufrechnungsbeträgen ergab sich ein aktiver „Unterschiedsbetrag aus der Erst- konsolidierung“ von 27,5 Mill. DM.

Bei den aktiven Unterschiedsbeträgen lagen die Anschaffungskosten über dem bilanziellen Eigenkapital. Die passiven Un- terschiedsbeträge entstanden hauptsächlich bei unseren südamerikanischen Tochterge- sellschaften, bei denen in den 50er Jahren Teilbeträge von Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Ma- schinen) geleistet wurden.

Der Rückgang des Unterschiedsbetrags gegenüber dem Vorjahr um 36,4 Mill. DM beruhte im wesentlichen auf Abschreibun- gen auf Beteiligungen bei der Obergesell- schaft.

Der Anstieg der Vorräte um 223,3 auf 5.039,9 Mill. DM entstand hauptsächlich bei der DBAG und betraf auch den plan- mäßigen Lageraufbau der neuen Pkw-Mo- delle 190/190E, mit deren Auslieferung an Kunden erst Anfang 1983 begonnen wur- de. Etwa zwei Drittel der Gesamtvorräte entfielen auf die DBAG.

Vorräte

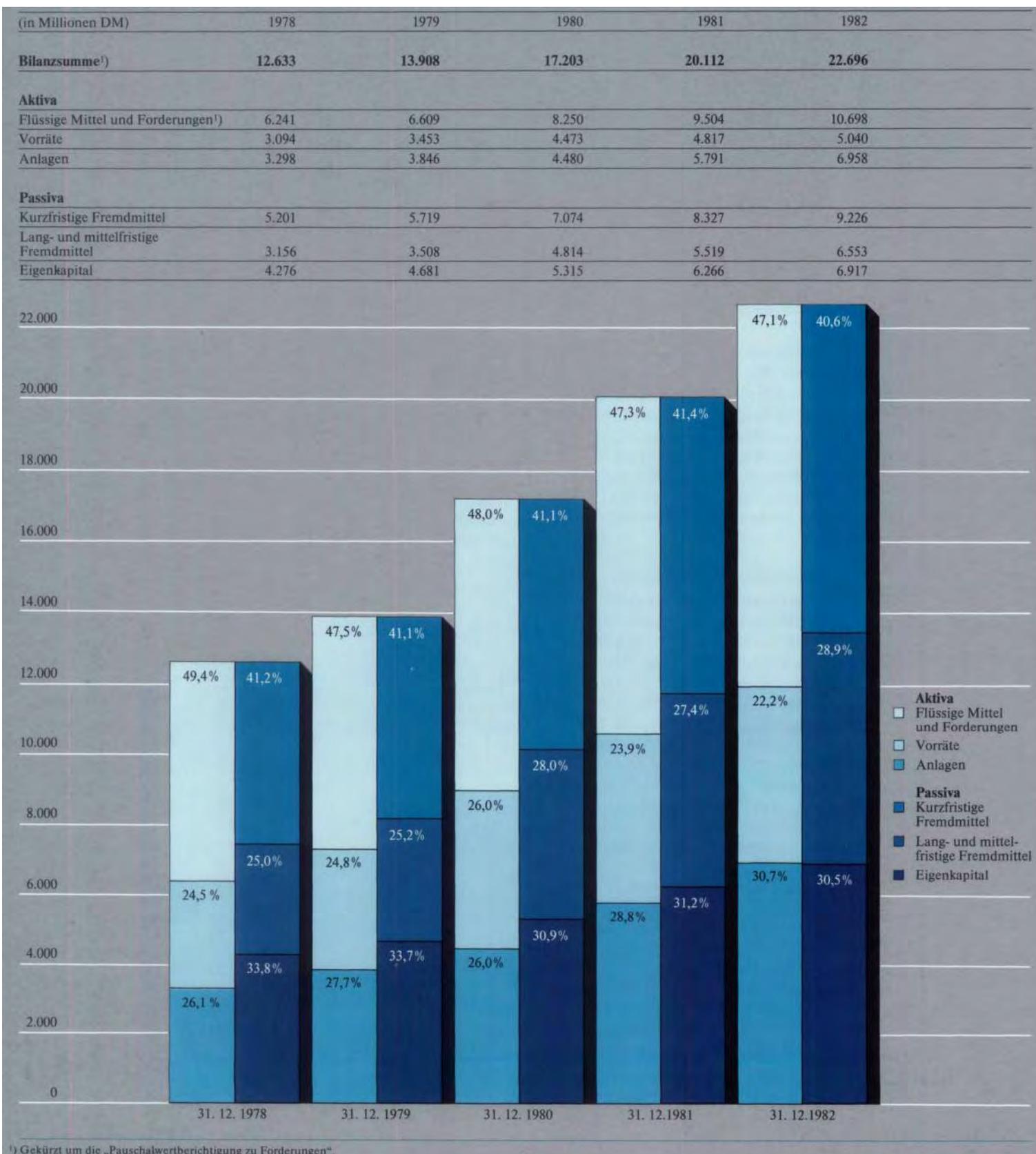
Das Forderungsvolumen - im wesentli- chen Waren- und Wechselforderungen - erhöhte sich um 505,5 auf 3.501,5 Mill. DM. Der Anstieg resultierte vor allem aus der erstmaligen Einbeziehung der US- amerikanischen Finanzierungsgesellschaft Mercedes-Benz Credit Corporation.

Forderungen

Die Zunahme bei den Zahlungsmitteln und Wertpapieren um 0,5 auf 4,6 Mrd. DM entfiel überwiegend auf das Ausland, insbe- sondere bei nordamerikanischen Gesell- schaften. Weitere liquide Mittel in kurzfri- stig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln sind wie im Vorjahr unter den „Sonstigen Vermögensgegenständen“ aus- gewiesen.

*Zahlungsmittel
und Wertpapiere*

Bilanzstruktur - Konzern



PASSIVA

Grundkapital und Rücklagen

In der Konzernbilanz wird als *Grundkapital* das Nennkapital der DBAG von unverändert 1.528,8 Mill. DM ausgewiesen.

Die *Kapitalrücklagen* entstanden aus dem Agio im Rahmen der Verwertung nicht bezogener junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhungen 1977 und 1981.

Die *Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag* von 4.965,7 (i. V. 4.364,2) Mill. DM setzen sich zusammen aus den Rücklagen der DBAG, die aus dem Jahresüberschuß gebildet wurden, sowie den seit Zugehörigkeit zum Konzern erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinnen und -Verlusten der Konzerngesellschaften. Außerdem wurden in dieser Position die ergebniswirksamen Eliminierungsvorgänge verrechnet.

Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie am Bilanzgewinn und -verlust der einbezogenen Konzernunternehmen. Im Anstieg des Anteils am Kapital wirkte sich auch die erstmalige Einbeziehung der Mercedes-Benz Credit Corporation aus, an der konzernfremde Dritte Anteile von rd. 15 % halten.

Sonderposten mit Rücklageanteil

Die nach den jeweiligen steuerlichen Vorschriften gebildeten Sonderposten mit Rücklageanteil haben sich gegenüber dem Vorjahr um 39,7 auf 357,7 Mill. DM erhöht. Der Bilanzstand betrifft im wesentlichen mit 287,4 Mill. DM die DBAG und mit 61,4 Mill. DM die Mercedes-Benz France.

Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Die Pauschalwertberichtigung verminderte sich um 57,4 auf 258,1 Mill. DM. Sie wurde zur Abdeckung des allgemeinen Kreditrisikos im In- und Ausland in Höhe von 3 bis 10 % auf den Forderungsbestand gebildet.

Die Rückstellungen haben um 1.039,5 auf 8.314,5 Mill. DM zugenommen. Hier-von entfallen auf Pensionsrückstellungen 3.856,1 Mill. DM, von denen rd. 94 % bei der DBAG gebildet wurden. Der Anteil der DBAG an den Anderen Rückstellungen lag mit rd. 77 % ebenfalls relativ hoch, da Ver-pflichtungen und Risiken mit weltweiter Wirkung überwiegend bei ihr berücksich-tigt werden. Im Rahmen der Rückstel-lungsbildung wurden auch alle Währungsri-siken berücksichtigt, die sich bis zum Zeit-punkt der Bilanzaufstellung ausreichend konkretisiert hatten.

Rückstellungen

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren stiegen um 262,4 auf 805,2 Mill. DM. Dieser Zuwachs ist hauptsächlich auf die erstmalige Einbe-ziehung der Mercedes-Benz Credit Corpo-ration zurückzuführen. Anleihen wurden in Höhe von 57,7 Mill. DM bei der Daimler-Benz Finanz-Holding S. A., Luxemburg, und mit 17,6 Mill. DM bei der Mercedes-Benz France ausgewiesen.

Langfristige Verbindlichkeiten

Es handelte sich überwiegend um Ver-bindlichkeiten der DBAG gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH.

Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen

Der Anstieg der kurzfristigen Verbind-lichkeiten um 584,5 auf 6.133,9 Mill. DM ist zu zwei Dritteln auf die DBAG und zu ei-nem Drittel auf Gesellschaften zurückzu-führen, die 1982 erstmals in die Konsolidie-rung einbezogen wurden. Die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditin-stituten um 144,2 auf 1.117,2 Mill. DM be-ruht auf der Geschäftsausweitung der euro-päischen Vertriebsgesellschaften.

Anderer Verbindlichkeiten

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nach-haftungen gemäß § 24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen ge-hörenden Genossenschaften bestehen ne-ben dem für die DBAG angegebenen Ob-ligo keine nennenswerten weiteren Haf-tungsverhältnisse bei den in den Konzern-abschluß einbezogenen Gesellschaften. Für Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaf-ten sind Sicherheiten in Höhe von 37,0 Mill. DM bestellt worden.

Aus dem Konzernabschluss nicht ersichtliche Haftungsverhältnisse

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz Der Umsatz im Konzern erhöhte sich im Geschäftsjahr um 6,1 % auf 38,9 Mrd. DM. Einzelheiten sind auf den Seiten 9ff. erläutert.

Materialaufwand Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen um 2,8 % auf 20,0 Mrd. DM. Diese im Vergleich zum Umsatz unterproportionale Erhöhung beruht auf der veränderten Produktionsstruktur; der Anteil der weniger materialintensiven Fahrzeuge nahm zu. Ferner wirkte sich die Veränderung von Währungsparitäten aus.

Zinsüberschuß Der Zinsüberschuß erhöhte sich um 91,5 auf 895,7 Mill. DM; Zinserträgen von 1.409,7 Mill. DM standen Zinsaufwendungen von 514,0 Mill. DM gegenüber. Rund zwei Drittel des Zinssaldos entfielen auf die DBAG. Wie im Vorjahr stammte der ausländische Beitrag vor allem aus den Liquiditätsanlagen unserer brasilianischen Gesellschaften zu inflationsbedingt hohen Zinssätzen. Der in diesen Zinserträgen enthaltene Scheingewinn wurde durch die ergebniswirksame Verrechnung der negativen Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der ausländischen Einzelbilanzen - die unter den „Sonstigen Aufwendungen“ ausgewiesen wurden - zu einem erheblichen Teil ausgeglichen.

Die Sonstigen Erträge erhöhten sich um 127,5 auf 604,6 Mill. DM. In dieser Position wurden u. a. Erträge aus aufzulösenden Einzelwertberichtigungen auf Forderungen und Erträge aus Wertpapierverkäufen erfaßt.

Der Personalaufwand (Löhne und Gehälter, Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung) stieg um 7,2 % auf 10,7 Mrd. DM. Die Zunahme erfolgte überwiegend bei der DBAG.

Der Steueraufwand hat sich um 7,1 % auf 3.310,0 Mill. DM insbesondere bei der DBAG erhöht, deren Anteil am Gesamtbeitrag 80 % ausmacht.

Die Sonstigen Aufwendungen nahmen um 557,5 auf 4.076,8 Mill. DM zu. In dieser Position sind Vertreterprovisionen (hauptsächlich bei DBAG), Zuführungen zu Rückstellungen, Mieten und Pachten sowie Werbe- und Verkaufskosten ausgewiesen; außerdem enthält sie den Aufwand aus der Währungsumrechnung.

Der Konzern-Jahresüberschuß stieg um 11,5 % auf 921,3 Mill. DM und setzt sich wie folgt zusammen:

	1982 Mill. DM	1981 Mill. DM
Jahresüberschuß der DBAG	687,3	608,0
abzüglich konzerninterner Beteiligungserträge	- 30,0	- 29,5
Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften	657,3	578,5
Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge	202,1	194,1
übrige Eliminierungsmaßnahmen	43,1	37,3
Konzern-Jahresüberschuß	921,3	826,3

Die Erhöhung um 95,0 Mill. DM entspricht nahezu der Zunahme des Jahresüberschusses bei der DBAG.

Sonstige Erträge

Personalaufwand

Ertrag- und Vermögensteuern

Sonstige Aufwendungen

Konzern-Jahresüberschuß

KONSOLIDIERUNGSKREIS

*Inländische
Gesellschaften*

Daimler-Benz Aktiengesellschaft,
Stuttgart
Maschinenfabrik Esslingen AG,
Esslingen a. N.
Wohnungsbau GmbH Weinstraße
Mettingen, Esslingen a. N.
Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH,
Stuttgart
Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart
Daimler-Benz Project Consult GmbH,
Stuttgart
Holzindustrie Bruchsal GmbH,
Bruchsal
Industrie- und Handelsbeteiligungen
GmbH, Stuttgart
Pro-Data EDV-Beratung GmbH,
Weinheim
Porcher & Meffert GmbH, Stuttgart
Industriehandel Handels- und
Industrierausstattungsgesellschaft mbH,
Stuttgart
Württembergische Baumwoll-Spinnerei
und -Weberei bei Esslingen am
Neckar AG, Esslingen a. N.
Hanomag-Henschel GmbH,
Hannover
Maschinen- und Werkzeugbau
Zuffenhausen AG, Stuttgart
Chemie- und Textil-Gesellschaft mbH
Friedrichshafen, Friedrichshafen
Rohtex Aktiengesellschaft
für Textilrohstoffe, Stuttgart
Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft
Hamburg mbH, Sitz Stuttgart
Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft
Bremen mbH, Sitz Stuttgart
Autohaus Braun GmbH, Nürnberg¹⁾
Hans Braun GmbH, Nürnberg¹⁾
Mercedes-Versicherungsdienst GmbH,
Stuttgart
Reparaturwerk Böblingen GmbH,
Böblingen

Mercedes-Benz do Brasil S. A.,
São Bernardo do Campo/Brasilien
Sociedade Tecnica de Fundicoes
Geraias S. A.,
São Paulo/Brasilien
Mercedes-Benz Argentina S. A.,
Buenos Aires/Argentinien
sowie eine Finanzierungs- und eine
Anlagegesellschaft
Mercedes-Benz Espana S. A.,
Madrid/Spanien
Comercial Mercedes-Benz S. A.,
Madrid/Spanien
Daimler-Benz of North America
Holding Company, Inc.,
New York/USA²⁾
Freightliner Corporation,
Portland/USA
Consolidated Metco, Inc.,
Portland/USA
Freightliner of Canada Ltd.,
Vancouver/Kanada
Mercedes-Benz Truck Company,
Inc., Portland/USA¹⁾
sowie eine Dienstleistungs-, eine Anlage-
und eine Finanzierungsgesellschaft
Euclid, Inc., Cleveland/USA
Euclid Canada Ltd.,
Guelph/Kanada
Euclid Belgium S. A.,
Brüssel/Belgien
sowie vier Vertriebsgesellschaften
Mercedes-Benz of North America,
Inc., Montvale/USA¹⁾
Mercedes-Benz Canada, Inc.,
Toronto/ Kanada
Mercedes-Benz Hollywood, Inc.,
Hollywood/USA¹⁾
sowie eine Händler- und eine
Dienstleistungsgesellschaft
Mercedes-Benz Credit Corporation,
Portland/USA^{1,3)}

*Ausländische
Gesellschaften*

¹⁾ Zugänge im Konsolidierungskreis 1982.

²⁾ Früher: Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA.

³⁾ Früher: Freightliner Credit Corporation, Portland/USA.

SOFIDEL S. A., Rocquencourt/
Frankreich

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

sowie sechzehn Anlagegesellschaften

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

Daimler-Benz (United Kingdom) Ltd.,
Hayes/Großbritannien²⁾

Mercedes-Benz Car and Truck Centre
Ltd., Hayes/Großbritannien¹⁾

Mercedes-Benz (United Kingdom)
Trustees Ltd., Hayes/Großbritannien¹⁾

sowie zwei Händlergesellschaften

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

sowie neun Händlergesellschaften

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

Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd.,

Mulgrave/Australien

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

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

Daimler-Benz Holding AG, Zürich/
Schweiz

Mercedes-Benz Nederland B. V.,
Utrecht/Niederlande

sowie eine Anlagegesellschaft

Mercedes-Benz (Schweiz) AG,
Zürich/Schweiz

*sowie vier Finanzierungs-, eine Händler-
und drei Anlagegesellschaften*

AGAM Financiering B. V.,
Utrecht/Niederlande

*sowie eine Finanzierungs- und
zwei Dienstleistungsgesellschaften*

UBG-Beratungsgesellschaft mbH,
Graz/Österreich¹⁾

¹⁾ Zugänge im Konsolidierungskreis 1982.

²⁾ Früher: Mercedes-Benz (Commercial) G. B. Ltd., Hayes/Großbritannien.

Gegenüberstellung der Bilanzen

(in zusammengefaßter Form)

AKTIVA	31. Dezember			
	Konzern		Daimler-Benz AG	
	1982 Mill. DM	1981 Mill. DM	1982 Mill. DM	1981 Mill. DM
Anlagevermögen	6.930,8	5.727,0	5.379,2	4.340,6
Sachanlagen	6.435,6	5.409,1	4.482,0	3.634,9
Beteiligungen	265,6	112,6	782,2	594,8
Sonstige Finanzanlagen	229,6	205,3	115,0	110,9
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung	27,5	63,9	-	-
Umlaufvermögen	15.996,0	14.636,8	11.109,3	10.708,2
Vorräte	5.039,9	4.816,6	3.120,8	2.943,0
Forderungen	3.501,5	2.996,0	2.848,3	2.697,5
Zahlungsmittel und Wertpapiere	4.619,4	4.142,6	2.838,4	2.806,5
Übrige Aktivposten	2.835,2	2.681,6	2.301,8	2.261,2
Bilanzsumme	22.954,3	20.427,7	16.488,5	15.048,8
PASSIVA				
Grundkapital, Rücklagen, Ausgleichs- und Sonderposten	6.917,1	6.266,0	4.894,1	4.525,7
Grundkapital (DBAG)	1.528,8	1.528,8	1.528,8	1.528,8
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag/ Offene Rücklagen (DBAG)	4.965,7	4.364,2	3.077,9	2.739,8
Kapitalrücklagen, Anteile in Fremdbesitz	64,9	55,0	-	-
Sonderposten mit Rücklageanteil	357,7	318,0	287,4	257,1
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	258,1	315,5	165,0	203,6
Fremdkapital	15.779,1	13.846,2	11.429,4	10.319,5
Rückstellungen	8.314,5	7.275,0	7.099,8	6.452,4
Langfristige Verbindlichkeiten	805,2	542,7	130,4	138,2
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen	158,0	165,2	150,1	154,1
Andere Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	6.151,6	5.559,3	3.699,3	3.270,8
Konzerngewinn/Bilanzgewinn	349,8	304,0	349,8	304,0
Bilanzsumme	22.954,3	20.427,7	16.488,5	15.048,8

Konzernbilanz zum 31. Dezember 1982

AKTIVA	Stand am 1.1.1982 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1982 DM	Stand am 31.12.1981 TDM
Anlagevermögen							
Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	2.336.727.853	526.609.129	+506.754.151	33.916.452	282.285.640	3.053.889.041	2.336.728
mit Wohnbauten	34.711.165	3.605.892	+ 717.125	3.957.952	1.843.715	33.232.515	34.711
ohne Bauten	42.361.879	419.507	+ 1.518.025	1.506.524	-	42.792.887	42.362
Bauten auf fremden Grundstücken	63.475.356	18.035.994	- 14.616.072	904.891	6.619.629	59.370.758	63.475
Maschinen und maschinelle Anlagen	925.805.400	865.811.122	+335.206.582	8.448.222	899.859.485	1.218.515.397	925.806
Betriebs- und Geschäftsausstattung	805.083.384	1.179.796.205	+136.684.046	63.314.060	1.045.777.046	1.012.472.529	805.083
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.200.354.167	832.497.550	-981.127.874	8.949.350	27.831.922	1.014.942.571	1.200.354
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	607.075	141.430	-	-	324.073	424.432	607
	5.409.126.279	3.426.916.829	- 14.864.017	120.997.451	2.264.541.510	6.435.640.130	5.409.126
Finanzanlagen							
Beteiligungen	112.630.011	157.909.467	+ 3.462.895	1.869.788	6.500.000	265.632.585	112.630
Wertpapiere des Anlagevermögens	121.354.183	8.710.123	+ 11.401.122	4.497.660	1.920.263	135.047.505	121.354
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	83.896.983	32.067.825	-	21.467.598	-	94.497.210	83.897
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 87.652.024 (i.V. DM 77.952.340)	317.881.177	198.687.415	+ 14.864.017	27.835.046	8.420.263	495.177.300	317.881
	5.727.007.456	3.625.604.244	-	148.832.497	2.272.961.773	6.930.817.430	5.727.007
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung						27.493.227	63.873
Umlaufvermögen							
Vorräte						5.039.867.004	4.816.625
Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						66.621.463	84.424
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						3.065.261.744	2.737.010
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 371.270.900 (i.V. DM 37.915.496)					
Wechsel						401.710.151	257.200
davon bundesbankfähig		DM 36.005.291 (i.V. DM 78.573.487)					
Wechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 26.274.763 (i.V. DM 22.538.553)					
Schecks						30.054.189	12.105
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						9.134.419	7.278
Guthaben bei Kreditinstituten						2.457.976.220	2.116.060
Wertpapiere						2.122.296.863	2.007.185
Eigene Aktien der Obergesellschaft		Nennbetrag DM 4.097.100 (i.V. DM 6.054.900)				12.782.952	18.891
Forderungen an verbundene Unternehmen						34.508.530	1.799
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						13.295.810	13.594
Sonstige Vermögensgegenstände						2.716.413.847	2.531.765
						10.930.056.188	9.787.311
Rechnungsabgrenzungsposten							
Disagio						623.653	323
Sonstige						25.453.555	32.591
						26.077.208	32.914
						22.954.311.057	20.427.730

			PASSIVA	
			Stand am 31. 12. 1982 DM	Stand am 31. 12. 1981 TDM
Grundkapital der Daimler-Benz AG				
Stammaktien	30.538.070 Stimmen		1.526.903.500	1.526.903
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen		1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen			
			1.528.825.000	1.528.825
Offene Rücklagen				
Kapitalrücklagen ¹⁾			5.573.521	5.022
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag ²⁾			4.965.708.854	4.364.172
			4.971.282.375	4.369.194
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz				
davon Gewinnanteile	DM 7.639.123 (i.V. DM 7.357.501)			
Verlustanteile	DM 30.839.972 (i.V. DM 11.304.059)			
			59.336.874	49.954
Sonderposten mit Rücklageanteil				
			357.670.013	318.012
Rücklagen gemäß §§ 1 und 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, § 6b Einkommensteuergesetz, Abschnitt 35 Einkommensteuer- Richtlinien, belgischen, französischen, italienischen, niederländischen und österreichischen Vorschriften				
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen				
			258.111.656	315.480
Rückstellungen				
Pensionsrückstellungen			3.856.133.911	3.249.924
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung			123.544.266	122.382
Andere Rückstellungen			4.334.764.791	3.902.673
			8.314.442.968	7.274.979
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren				
Anleihen			75.325.000	60.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			457.272.896	310.526
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 157.227.028 (i.V. DM 145.147.286)			
Sonstige Verbindlichkeiten			272.645.191	172.239
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 70.829.228 (i.V. DM 55.112.221)			
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 511.776.440 (i.V. DM 290.230.906)			
			805.243.087	542.765
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)				
			157.979.161	165.180
Andere Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			2.241.595.225	2.100.996
Wechselverbindlichkeiten			300.287.471	162.012
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			1.117.174.682	972.981
Erhaltene Anzahlungen			228.035.808	211.610
Sonstige Verbindlichkeiten			2.246.817.919	2.101.764
			6.133.911.105	5.549.363
Rechnungsabgrenzungsposten				
			17.741.521	9.944
Konzerngewinn				
			349.767.297	304.034
	1982	1981		
	DM	DM		
Wechselobligo	158.341.532	166.441.178		
Verbindlichkeiten aus der Übertragung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.502.306	4.166.823		
Bürgschaften	316.992.954	306.484.224		
			22.954.311.057	20.427.730

¹⁾ Entsprechen dem in der „Gesetzlichen Rücklage“ der DBAG enthaltenen Agio.

²⁾ Einschließlich der „Gesetzlichen Rücklage“ (ohne Agio) von DM 150.764.692 (i.V. DM 150.764.692) und der „Rücklage für eigene Aktien“ von DM 12.782.952 (i.V. DM 18.891.288) der DBAG.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1982

	1982		1981	
	DM	DM	TDM	TDM
Umsatzerlöse		38.905.120.575		36.660.734
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen		455.395.926	39.360.516.501	558.108
Andere aktivierte Eigenleistungen			369.181.779	334.429
Gesamtleistung			39.729.698.280	37.553.271
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren			20.047.162.437	19.496.916
Rohertrag			19.682.535.843	18.056.355
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen				5.799
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen				22.975
Erträge aus den anderen Finanzanlagen				10.931
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge				1.258.977
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens				26.535
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen				-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen				162.373
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil				33.298
Sonstige Erträge				477.060
davon außerordentliche	DM	56.805.853	2.479.671.677	1.997.948
			22.162.207.520	20.054.303
Löhne und Gehälter				7.936.288
Soziale Abgaben				1.238.746
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung				818.349
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte				1.632.987
Abschreibungen auf Finanzanlagen				54.763
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung				2.370
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen				230.512
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens				33.722
Zinsen und ähnliche Aufwendungen				454.797
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 3.416.647.478		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden		DM 97.804.762		
				DM 3.318.842.716
davon an eine Organgesellschaft weiterbelastet, die nicht in die Konsolidierung einbezogen wurde	DM	8.857.000	3.309.985.716	3.090.985
b) sonstige				58.191
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil				157.006
Sonstige Aufwendungen				3.519.295
				19.228.011
Jahresüberschuß				826.292
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag				526.205
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn				7.357
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust				3.947
Konzerngewinn				304.034

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

Stuttgart-Untertürkheim, den 19. April 1983

Frankfurt (Main), den 21. April 1983

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Prinz Breitschwerdt Niefer
Reuter Ulsamer
Gentz Hinrichs Liener

Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schnicke Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Anhang

Daimler-Benz in Zahlen

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Mitarbeiter (am Jahresende)										
Konzern	150.014	149.175	149.742	155.003	163.302	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687
davon: im Inland	128.376	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118
im Ausland	21.638	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569
Daimler-Benz AG	126.855	122.899	122.775	126.652	131.807	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411
Produktion										
Personenwagen	331.682	340.006	350.098	370.348	401.255	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345
darunter: Dieseltypen	116.120	146.701	156.668	157.685	165.818	175.915	201.854	207.781	200.480	206.188
Anteil an der Gesamtproduktion in %	35,0	43,1	44,8	42,6	41,3	44,7	47,8	48,4	45,5	45,0
Nutzfahrzeuge (ohne Kfz-Teilesätze)	215.935	205.344	229.302	247.756	248.100	239.702	258.975	279.535	275.380	250.079
davon: Inlandswerke	177.061	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044
Geländewagen	-	-	-	-	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566
Auslandswerke	38.874	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469
Umsatz (in Millionen DM)										
Konzern	13.794	15.283	19.051	21.303	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905
davon: Inlandsumsatz	6.821	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316
Auslandsumsatz	6.973	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589
Auslandsanteil in %	50,5	57,2	57,5	56,8	56,0	52,4	52,7	55,4	63,0	65,8
davon: Pkw-Umsatz	6.772	7.085	8.116	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722
Nfz-Umsatz	6.385	7.374	10.118	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859
Sonstiges	637	824	817	893	952	1.045	1.098	1.148	1.227	1.324
Daimler-Benz AG	12.294	13.489	16.258	18.353	20.012	20.584	23.454	26.472	29.084	31.124
davon: Inlandsumsatz	6.780	6.496	8.070	9.169	10.321	11.522	12.987	13.845	13.579	13.300
Exportumsatz	5.514	6.993	8.188	9.184	9.691	9.062	10.467	12.627	15.505	17.824
Exportanteil in %	44,9	51,8	50,4	50,0	48,4	44,0	44,6	47,7	53,3	57,3
davon: Pkw-Umsatz	6.569	6.865	7.506	8.848	10.363	10.622	11.775	13.136	14.396	16.121
Nfz-Umsatz	5.299	6.109	8.208	8.903	8.956	9.208	10.818	12.393	13.737	13.983
Sonstiges	426	515	544	602	693	754	861	943	951	1.020
Investitionen und Abschreibungen (in Millionen DM)										
Konzern										
Investitionen insgesamt	654	871	1.096	908	1.140	1.498	1.969	2.140	3.114	3.626
davon: in Sachanlagen										
Inland	555	724	911	740	892	1.239	1.718	1.663	2.233	3.004
Ausland	65	109	120	124	195	207	187	394	800	423
in Finanzanlagen	34	38	65	44	53	52	64	83	81	199
Abschreibungen insgesamt	688	731	884	917	918	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273
davon: auf Sachanlagen										
Inland	631	673	834	830	772	850	1.162	1.272	1.379	1.975
Ausland	38	41	47	68	129	151	151	162	254	290
auf Finanzanlagen	19	17	3	19	17	12	29	13	55	8
Daimler-Benz AG										
Investitionen in Sachanlagen	503	672	869	697	832	1.133	1.560	1.520	1.954	2.701
Beteiligungszugänge (netto)	11	35	9	26	104	48	47	100	120	271
Abschreibungen auf Sachanlagen	573	629	786	785	726	804	1.094	1.189	1.259	1.823

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

(in Millionen DM)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Daimler-Benz-Konzern										
Anlagevermögen	2.174	2.223	2.348	2.261	2.873	3.298	3.846	4.452	5.727	6.931
Umlaufvermögen	3.444	3.824	4.513	5.745	9.035	9.563	10.271	13.027	14.701	16.023
Grundkapital	951	1.189	1.189	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529
Rücklagen	1.011	897	1.012	1.182	2.576	2.917	3.322	3.956	4.737	5.388
Eigenkapital	1.962	2.086	2.201	2.371	3.935	4.276	4.681	5.315	6.266	6.917
in % des Anlagevermögens	90,3	93,8	93,7	104,9	136,9	129,7	121,7	119,4	109,4	99,8
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ¹⁾	1.299	1.463	1.729	2.014	2.809	3.156	3.508	4.814	5.519	6.553
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	3.261	3.549	3.930	4.385	6.744	7.432	8.189	10.129	11.785	13.470
in % des Anlagevermögens	150,0	159,6	167,4	193,9	234,7	225,3	212,9	227,5	205,8	194,3
Bilanzsumme	5.618	6.047	6.861	8.006	11.908	12.861	14.117	17.479	20.428	22.954

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

Daimler-Benz AG

Gesamtleistung	12.629	13.656	16.414	18.312	20.407	20.645	23.736	26.714	29.461	31.410
Material- und Fremdleistungsaufwand	6.437	7.187	8.523	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957
Personalaufwendungen	3.611	4.117	4.632	5.205	5.868	5.972	6.701	7.297²⁾	8.260	8.850
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	29.201	33.395	38.108	41.833	45.183	46.765	48.679	50.596	56.343	59.991
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	102.125	110.771	135.040	147.177	157.133	161.659	172.430	185.231	200.958	212.916
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	613	657	911	1.378	1.715	1.840	2.130	1.345 ³⁾	2.476	2.648
Jahresüberschuß	277	269	310	392	445	474	540	570 ⁴⁾	608	687
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	2,2	2,0	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3	2,1	2,1	2,2
In den Personalaufwendungen enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	137	144	146	176	213	232	280	328	364	396
Leistungen für Vermögensbildung	73	74	73	73	73	77	79	102	105	108
Aufwendungen für Altersversorgung	166	238	340	427	503	435	439	1.680 ⁵⁾	688	742
Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke	376	456	559	676	789	744	798	2.110³⁾	1.157	1.246
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	171	178	202	225	228	243	270	297	304	350
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	9,--	7,50 ⁶⁾	8,50	9,50	9,-- ⁶⁾	9,--	10,--	10,-+1,- ⁷⁾	10,-- ⁸⁾	10,50+1,- ⁷⁾
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ⁹⁾					5,06	5,06	5,62	6,19	5,62	6,47
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert ¹⁰⁾	5,83	6,07	6,88	7,69	7,73	8,15	9,06	9,96	10,--	10,50+1,- ⁷⁾
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert ⁹⁾					4,35	4,58	5,09	5,60	5,62	6,47

¹⁾ Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter, langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH.

²⁾ Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mill. DM.

³⁾ Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

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

⁵⁾ Volle Dividendenberechtigung der neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4 : 1).

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

⁷⁾ Dividende und Bonus.

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

⁹⁾ Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

¹⁰⁾ Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (Dividende rückwirkend bereinigt).

Absatz und Produktion

(in 1.000 Einheiten)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Personen- und Kombinationskraftwagen										
Neuzulassungen										
Bundesgebiet	2.031	1.693	2.106	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156
davon: Inländische Fabrikate	1.505	1.241	1.581	1.812	2.019	2.079	2.016	1.787	1.740	1.636
Daimler-Benz AG	173	170	191	197	214	214	234	241	239	225
Ausländische Fabrikate	526	452	525	500	542	585	607	639	590	520
Anteil in %	25,9	26,7	24,9	21,6	21,1	21,9	23,2	26,3	25,3	24,1
Export										
Bundesgebiet	2.173	1.707	1.476	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194
Daimler-Benz AG	153	172	159	170	185	177	183	188	200	226
Produktion										
Bundesgebiet	3.650	2.840	2.908	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761
Daimler-Benz AG	332	340	350	370	401	393	422	429	441	458
Exportanteil an der Produktion in %										
Bundesgebiet	59,5	60,1	50,8	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3
Daimler-Benz AG	46,0	50,5	45,5	45,9	46,0	44,9	43,4	43,8	45,4	49,3
Nutzkraftwagen*)										
Neuzulassungen										
Bundesgebiet	138	108	109	137	138	156	170	176	149	124
Daimler-Benz AG	73	53	58	69	69	80	88	86	69	58
Export										
Bundesgebiet	174	174	178	206	189	169	178	211	204	204
Daimler-Benz AG	96	107	112	125	110	93	97	116	122	126
Produktion										
Bundesgebiet	299	260	278	321	314	296	317	358	319	301
Daimler-Benz AG	177	161	180	193	187	173	189	203	196	187
Konzern	216	205	229	248	248	240	259	280	275	250
Exportanteil an der Produktion in %										
Bundesgebiet	58,3	66,7	63,8	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6
Daimler-Benz AG	54,0	66,6	62,0	64,7	58,8	53,8	51,4	57,3	62,0	67,1

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

Kennziffern zu Absatz und Produktion

	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %										Veränderung 1982: 1973 in %	Durch- schnittliche jährliche Veränderung in %
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982		
Personen- und Kombinationskraftwagen												
Neuzulassungen												
Bundesgebiet	-5,2	-16,6	+24,4	+ 9,8	+10,8	+ 4,0	- 1,5	- 7,5	- 4,0	- 7,5	+ 6,1	+0,7
davon: Inländische Fabrikate	-4,8	-17,5	+27,4	+14,6	+11,5	+ 2,9	- 3,0	-11,3	- 2,6	- 6,0	+ 8,7	+0,9
Daimler-Benz AG	+2,5	- 1,7	+12,3	+ 3,6	+ 8,5	- 0,3	+ 9,7	+ 2,9	- 0,9	- 5,7	+30,4	+3,0
Ausländische Fabrikate	-6,5	-14,0	+16,0	- 4,6	+ 7,9	+ 8,3	+ 3,9	+ 5,1	- 7,6	-11,8	- 1,1	-0,2
Export												
Bundesgebiet	+7,2	-21,5	-13,5	+24,5	+ 5,6	- 1,8	+ 4,9	- 6,2	+ 4,1	+12,6	+ 1,0	+0,1
Daimler-Benz AG	-1,6	+12,6	- 7,2	+ 6,6	+ 8,6	- 4,3	+ 3,6	+ 2,7	+ 6,4	+13,0	+48,1	+4,5
Produktion												
Bundesgebiet	+3,6	-22,2	+ 2,4	+22,0	+ 6,9	+ 2,6	+ 1,1	-10,5	+ 1,6	+ 5,1	+ 3,1	+0,3
Daimler-Benz AG	+2,4	+ 2,5	+ 3,0	+ 5,8	+ 8,3	- 2,0	+ 7,4	+ 1,6	+ 2,7	+ 4,0	+38,2	+3,7
Nutzkraftwagen*)												
Neuzulassungen												
Bundesgebiet	-7,4	-21,9	+ 1,2	+26,0	+ 0,4	+13,2	+ 9,0	+ 3,1	-15,4	-16,8	-10,5	-1,2
Daimler-Benz AG	-6,2	-27,4	+ 9,5	+17,9	- 0,2	+16,3	+10,1	- 2,3	-20,1	-15,8	-21,4	-2,7
Export												
Bundesgebiet	+8,3	- 0,5	+ 2,2	+16,2	- 8,6	-10,4	+ 5,4	+18,3	- 3,3	- 0,1	+16,8	+1,7
Daimler-Benz AG	+9,3	+12,4	+ 3,8	+12,0	-11,9	-15,4	+ 4,1	+20,0	+ 4,4	+ 3,4	+31,4	+3,1
Produktion												
Bundesgebiet	+1,6	-13,0	+ 7,0	+15,4	- 2,3	- 5,6	+ 7,1	+12,8	-10,7	- 5,6	+ 0,7	+0,1
Daimler-Benz AG	+5,1	- 8,8	+11,5	+ 7,3	- 3,1	- 7,6	+ 9,1	+ 7,6	- 3,4	- 4,6	+ 5,6	+0,6
Konzern	+6,9	- 4,9	+11,7	+ 8,0	+ 0,1	- 3,4	+ 8,0	+ 7,9	- 1,5	- 9,2	+15,8	+1,6

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

Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

(in 1.000 Einheiten)	1973	1978	1979	1980	1981	1982*)	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
							1973	1978	1979	1980	1981	1982*)
Weltproduktion	29.793	31.723	31.560	29.244	27.998	27.197	+ 8	+ 3	- 1	- 7	- 4	- 3
Bundesrepublik Deutschland												
Neuzulassungen	2.031	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156	- 5	+ 4	- 2	- 8	- 4	- 8
Import	763	1.054	1.041	1.013	937	824	- 1	+11	- 1	- 3	- 8	-12
Export	2.173	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194	+ 7	- 2	+ 5	- 6	+ 4	+13
davon: nach Europa	1.150	1.289	1.491	1.381	1.538	1.785	+ 5	- 1	+16	- 7	+11	+16
nach USA	786	412	331	335	242	257	+ 7	-12	-20	+ 1	-28	+ 6
Produktion	3.650	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761	+ 4	+ 3	+ 1	-11	+ 2	+ 5
Frankreich												
Neuzulassungen	1.746	1.945	1.976	1.873	1.835	2.056	+ 7	+ 2	+ 2	- 5	- 2	+12
Import	461	572	604	675	786	972	+ 12	- 2	+ 6	+12	+17	+24
Export	1.446	1.579	1.698	1.530	1.394	1.464	+ 5	- 3	+ 8	-10	- 9	+ 5
davon: nach Europa	1.222	1.290	1.407	1.203	1.038	1.095	+ 6	- 3	+ 9	-15	-14	+ 6
Produktion	2.867	3.111	3.220	2.939	2.612	2.777	+ 5	+ 1	+ 4	- 9	-11	+ 6
Großbritannien												
Neuzulassungen	1.664	1.594	1.718	1.516	1.487	1.557	+ 1	+20	+ 8	-12	- 2	+ 5
Import	505	801	1.061	863	805	934	+ 12	+15	+33	-19	- 7	+16
Export	599	466	410	359	310	313	- 5	- 2	-12	-12	-14	+ 1
davon: nach Europa	296	150	164	143	134	140	- 1	-18	+ 9	-13	- 6	+ 4
Produktion	1.747	1.257	1.102	959	955	888	- 9	- 5	-12	-13	- 0	- 7
Italien												
Neuzulassungen	1.449	1.194	1.397	1.530	1.808	1.900	- 1	- 2	+17	+10	+18	+ 5
Import	419	516	626	908	865	868	- 0	+11	+21	+45	- 5	+ 0
Export	656	640	647	511	424	437	- 0	- 1	+ 1	-21	-17	+ 3
davon: nach Europa	505	483	480	385	346	383	- 5	- 6	- 1	-20	-10	+11
Produktion	1.823	1.509	1.481	1.445	1.257	1.297	+ 6	+ 5	- 2	- 2	-13	+ 3
Schweden												
Neuzulassungen	226	201	215	193	189	218	+ 2	-17	+ 7	-11	- 2	+16
Import	145	132	162	142	133	154	- 1	-24	+23	-12	- 6	+16
Export	245	207	238	189	209	233	+ 8	+14	+15	-21	+11	+11
davon: nach Europa	153	110	131	88	101	103	+ 15	+ 5	+19	-33	+15	+ 2
Produktion	342	254	297	235	258	295	+ 7	+ 8	+17	-21	+10	+14
Spanien												
Export	158	374	397	492	433	495	+ 52	+19	+ 6	+24	-12	+14
Produktion	706	986	966	1.029	855	928	+ 18	- 0	- 2	+ 7	-17	+ 8
UdSSR												
Produktion	917	1.312	1.314	1.327	1.324	1.307	+ 26	+ 3	+ 0	+ 1	- 0	- 1
Japan¹⁾												
Neuzulassungen	2.919	2.857	3.037	2.854	2.867	3.038	+ 10	+14	+ 6	- 6	+ 0	+ 6
Import	37	55	65	46	32	35	+ 49	+32	+19	-29	-31	+11
Export	1.451	2.819	3.102	3.947	3.947	3.770	+ 3	+ 3	+10	+27	- 0	- 4
davon: nach Europa	357	648	806	1.003	946	896	+ 9	- 2	+25	+24	- 6	- 5
nach USA	601	1.440	1.588	1.887	1.814	1.741	- 3	+ 5	+10	+19	- 4	- 4
Produktion	4.471	5.748	6.176	7.038	6.974	6.882	+ 11	+ 6	+ 7	+14	- 1	- 1
USA												
Neuzulassungen	11.351	10.946	10.357	8.761	8.444	7.754	+ 8	+ 1	- 5	-15	- 4	- 8
Import	2.437	3.025	3.006	3.248	2.999	3.091	- 2	+ 8	- 1	+ 8	- 8	+ 3
Export ²⁾	579	672	741	560	506	353	+ 23	- 2	+10	-25	-10	-30
davon: nach Europa	15	42	67	24	13	6	+ 59	+59	+61	-64	-49	-54
Produktion	9.667	9.177	8.434	6.376	6.253	5.073	+ 10	- 0	- 8	-24	- 2	-19
Brasilien												
Neuzulassungen	605	798	836	794	448	557	+ 21	+18	+ 5	- 5	-44	+24
Export	3	79	78	116	157	121	+314	+42	- 1	+48	+36	-23
Produktion	557	875	921	937	586	673	+ 18	+20	+ 5	+ 2	-37	+15

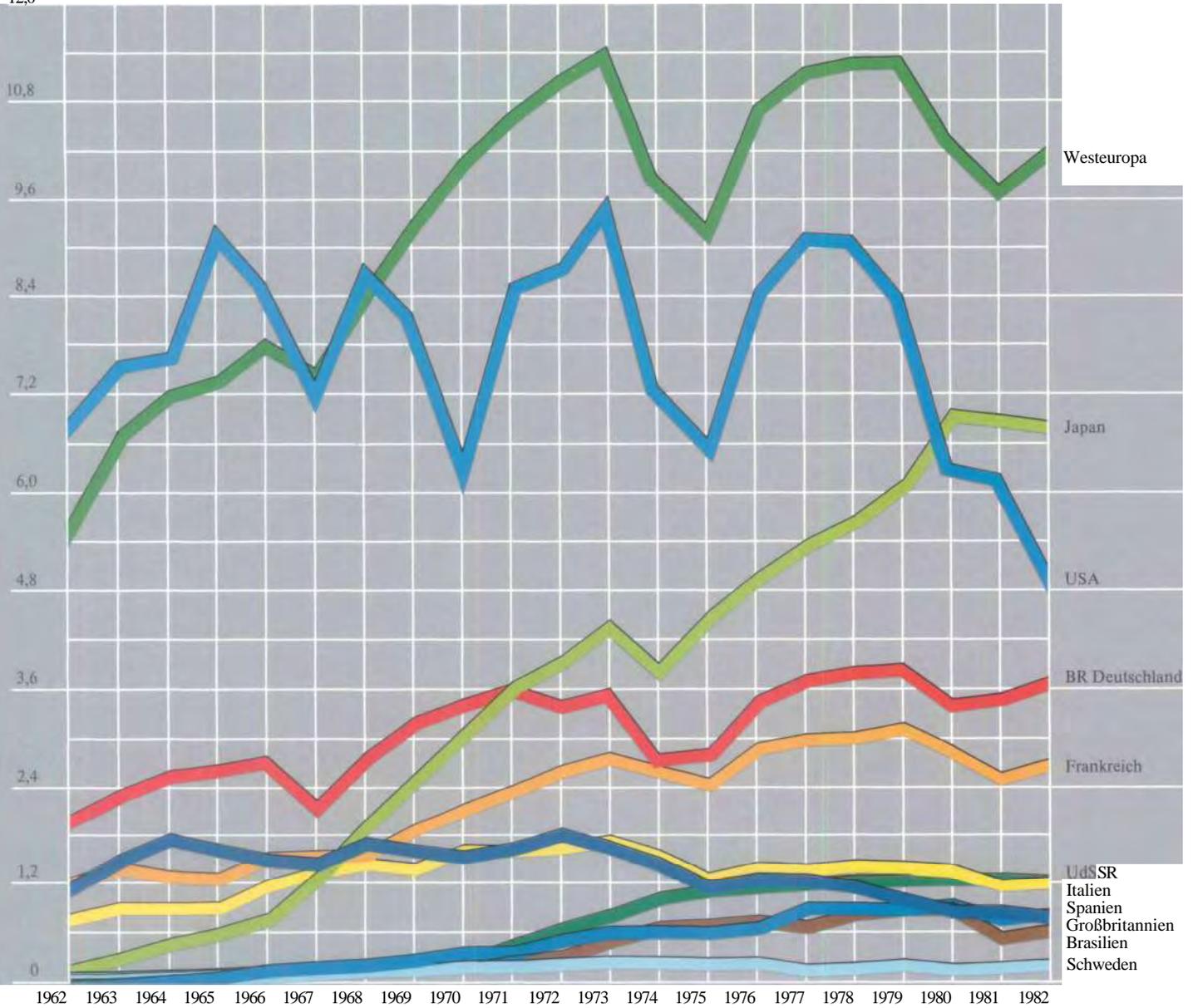
*) Teilweise geschätzt.

¹⁾ Ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.

²⁾ Einschließlich Export nach Kanada.

Personenwagen-Produktion wichtiger Länder 1962-1982

Einheiten in Millionen
12,0



Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

Anteile an der Weltproduktion in %										Exportanteil an der Produktion in %									
1960	1965	1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982		1960	1965	1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982	
14,2	14,2	15,6	11,5	12,3	12,5	12,0	12,8	13,8		47,6	51,9	55,2	50,8	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3	• BR Deutschland
9,0	7,1	10,0	10,1	9,8	10,2	10,0	9,3	10,2		43,7	37,0	52,6	53,5	50,8	52,7	52,1	53,4	52,7	ü Frankreich
10,6	8,9	7,0	5,0	4,0	3,5	3,3	3,4	3,3		42,1	36,4	43,3	40,7	37,1	37,2	37,5	32,5	35,3	• Großbritannien
4,4	5,7	7,6	5,4	4,7	4,7	4,9	4,5	4,8		33,2	28,2	37,0	49,0	42,4	43,7	35,4	33,7	33,7	U Italien
0,9	0,9	1,2	1,3	0,8	0,9	0,8	0,9	1,1		44,7	48,5	65,5	68,7	81,3	80,3	80,2	81,0	79,0	D Schweden
• 0,3	0,8	2,0	2,8	3,1	3,1	3,5	3,1	3,4				8,2	22,1	37,9	41,1	47,8	50,6	53,4	• Spanien
1,1	1,1	1,5	4,8	4,1	4,2	4,5	4,7	4,8											• UdSSR
1,3	3,6	14,1	18,1	18,1	19,6	24,1	24,9	25,3		4,2	14,5	22,8	40,0	49,0	50,2	56,1	56,6	54,8	D Japan
52,4	48,6	29,0	26,6	28,9	26,8	21,8	22,3	18,6		2,2	2,2	5,5	9,5	7,3	8,8	8,8	8,1	7,0	• USA
0,3	0,5	1,1	3,1	2,9	3,0	3,4	2,2	2,7					7,3	9,0	8,5	12,3	26,8	17,9	M Brasilien

Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

(in 1.000 Einheiten)	1973	1978	1979	1980	1981	1982*)	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					1982*)
							1973	1978	1979	1980	1981	
Weltproduktion	8.660	10.623	10.354	9.492	9.482	9.181	+13	+ 4	- 3	- 8	- 0	- 3
Bundesrepublik Deutschland												
Neuzulassungen	138	156	170	176	149	124	- 7	+13	+ 9	+ 3	- 15	-17
Import	25	35	42	45	45	36	+29	+21	+19	+ 9	- 0	-21
Export	174	169	178	211	204	204	+ 8	-10	+ 5	+18	- 3	- 0
davon: nach Europa	117	99	119	130	102	113	+ 4	-10	+20	+10	- 22	+11
Produktion	299	296	317	358	319	301	+ 2	- 6	+ 7	+13	- 11	- 6
Frankreich												
Neuzulassungen	270	300	315	323	334	363	+ 8	+ 0	+ 5	+ 3	+ 4	+ 8
Import	47	87	108	115	116	124	+ 8	-11	+24	+ 6	+ 1	+ 6
Export	107	153	162	178	157	140	+32	+ 3	+ 6	+10	- 12	-11
davon: nach Europa	56	80	87	88	70	70	+53	+13	+ 9	+ 2	- 20	- 1
Produktion	351	397	393	440	408	372	+18	- 5	- 1	+12	- 7	- 9
Großbritannien												
Neuzulassungen	307	262	306	272	218	231	+ 9	+14	+17	-11	- 20	+ 6
Import	37	47	68	74	47	71	+ 6	+26	+45	+ 9	- 37	+51
Export	163	142	141	122	90	91	+17	-26	- 1	-13	- 26	+ 1
davon: nach Europa	59	75	75	70	60	35	+21	-19	+ 1	- 7	- 14	-42
Produktion	417	385	408	389	230	269	+ 2	- 0	+ 6	- 5	- 41	+17
Italien												
Neuzulassungen	84	93	113	122	140	152	+ 2	-17	+21	+ 8	+ 15	+ 9
Import	26	58	63	71	75	61	+ 8	- 2	+ 9	+13	+ 6	-19
Export	49	75	78	80	91	91	+21	+ 7	+ 5	+ 3	+ 13	- 0
davon: nach Europa	33	60	68	64	71	79	+26	+20	+14	- 6	+ 10	+12
Produktion	135	148	150	165	176	156	+25	+ 3	+ 1	+10	+ 7	-12
Schweden												
Neuzulassungen	17	17	17	20	19	19	+ 7	-16	+ 1	+17	- 4	- 0
Import	11	18	23	25	15	15	-10	-15	+29	+12	- 43	+ 4
Export	29	42	51	53	49	52	+10	+ 4	+22	+ 3	- 8	+ 7
davon: nach Europa	21	28	32	33	26	30	+11	+ 3	+14	+ 3	- 23	+18
Produktion	37	51	58	63	55	54	+11	- 0	+14	+ 8	- 12	- 3
Spanien												
Export	14	45	49	46	40	48	+58	+55	+ 9	- 8	- 12	+19
Produktion	116	158	157	153	132	142	+22	+12	- 0	- 3	- 14	+ 7
UdSSR												
Produktion	685	839	859	872	874	866	+ 6	+ 4	+ 2	+ 2	+ 0	- 1
Japan¹⁾												
Neuzulassungen	1.982	1.825	2.117	2.161	2.260	2.223	+14	+ 8	+16	+ 2	+ 5	- 2
Import	1	1	2	2	1	1	+96	+ 4	+69	+ 6	- 9	-45
Export	617	1.451	1.461	2.020	2.102	1.820	+11	+12	+ 1	+38	+ 4	-13
davon: nach Europa	44	95	146	216	236	214	+19	- 0	+54	+48	+ 9	- 9
Produktion	2.612	3.186	3.460	4.005	4.206	3.850	+15	+ 3	+ 9	+16	+ 5	- 8
USA												
Neuzulassungen	3.029	3.963	3.472	2.477	2.185	2.430	+20	+13	-12	-29	- 12	+11
Import	155	377	276	343	739	779	-38	+67	-27	+25	+115	+ 5
Export ²⁾	193	291	296	203	187	127	+27	+11	+ 2	-31	- 8	-32
davon: nach Europa	4	14	12	9	7	5	+82	+81	-15	-23	- 22	-21
Produktion	3.014	3.723	3.046	1.637	1.687	1.910	+21	+ 7	-18	-46	+ 3	+13
Brasilien												
Neuzulassungen	129	173	177	186	132	135	+29	- 1	+ 3	+ 5	- 29	+ 2
Export	2	18	27	42	55	53	+31	+31	+54	+54	+ 33	- 5
Produktion	171	187	201	224	194	186	+24	+ 0	+ 7	+12	- 13	- 4

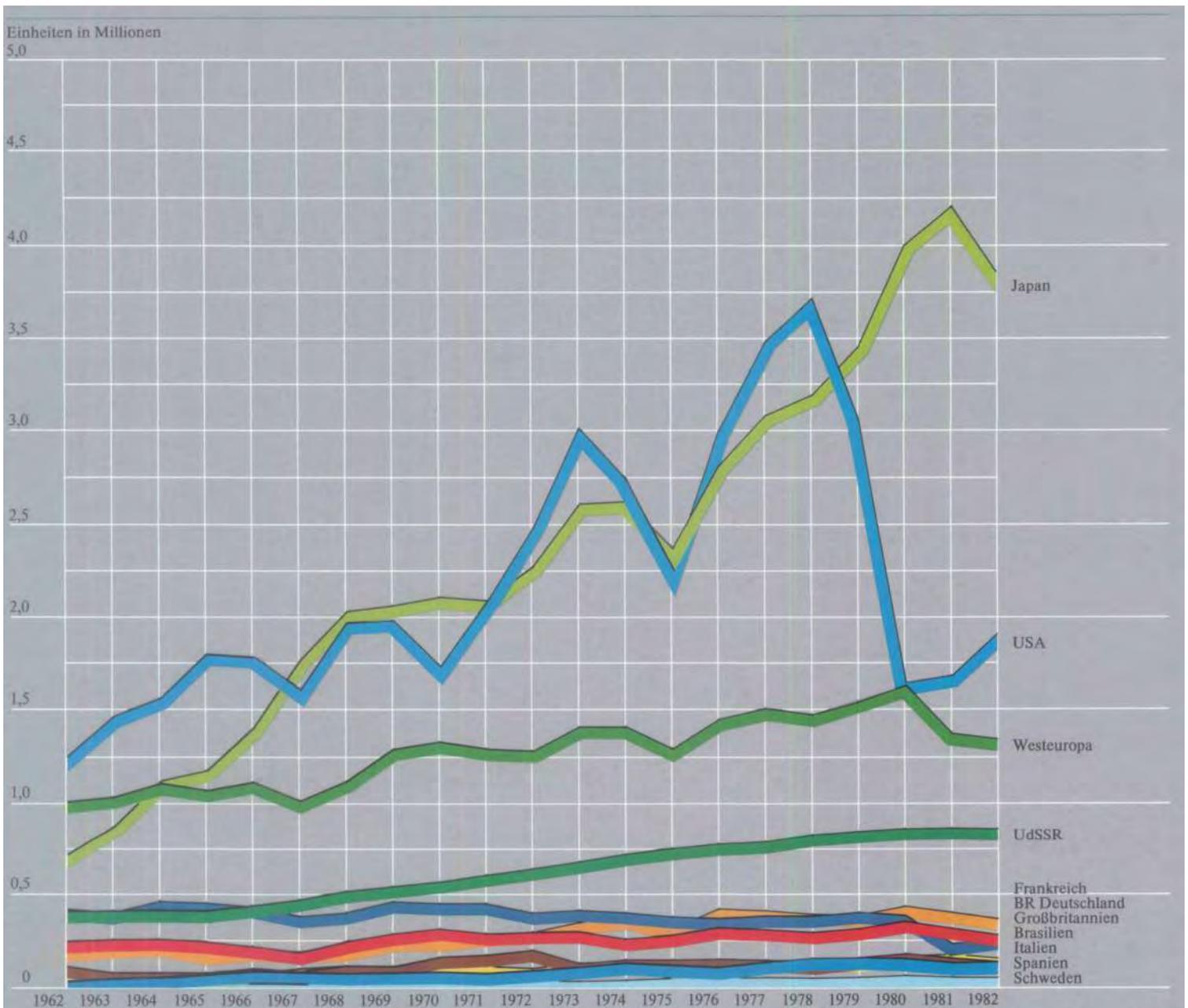
Anmerkung: Aufgrund der von Land zu Land zum Teil stark abweichenden Abgrenzung des Begriffs „Nutzfahrzeug“ und der unterschiedlichen Angebotsstrukturen ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

*) Teilweise geschätzt.

1) Ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.

2) Einschließlich Export nach Kanada.

Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder 1962-1982



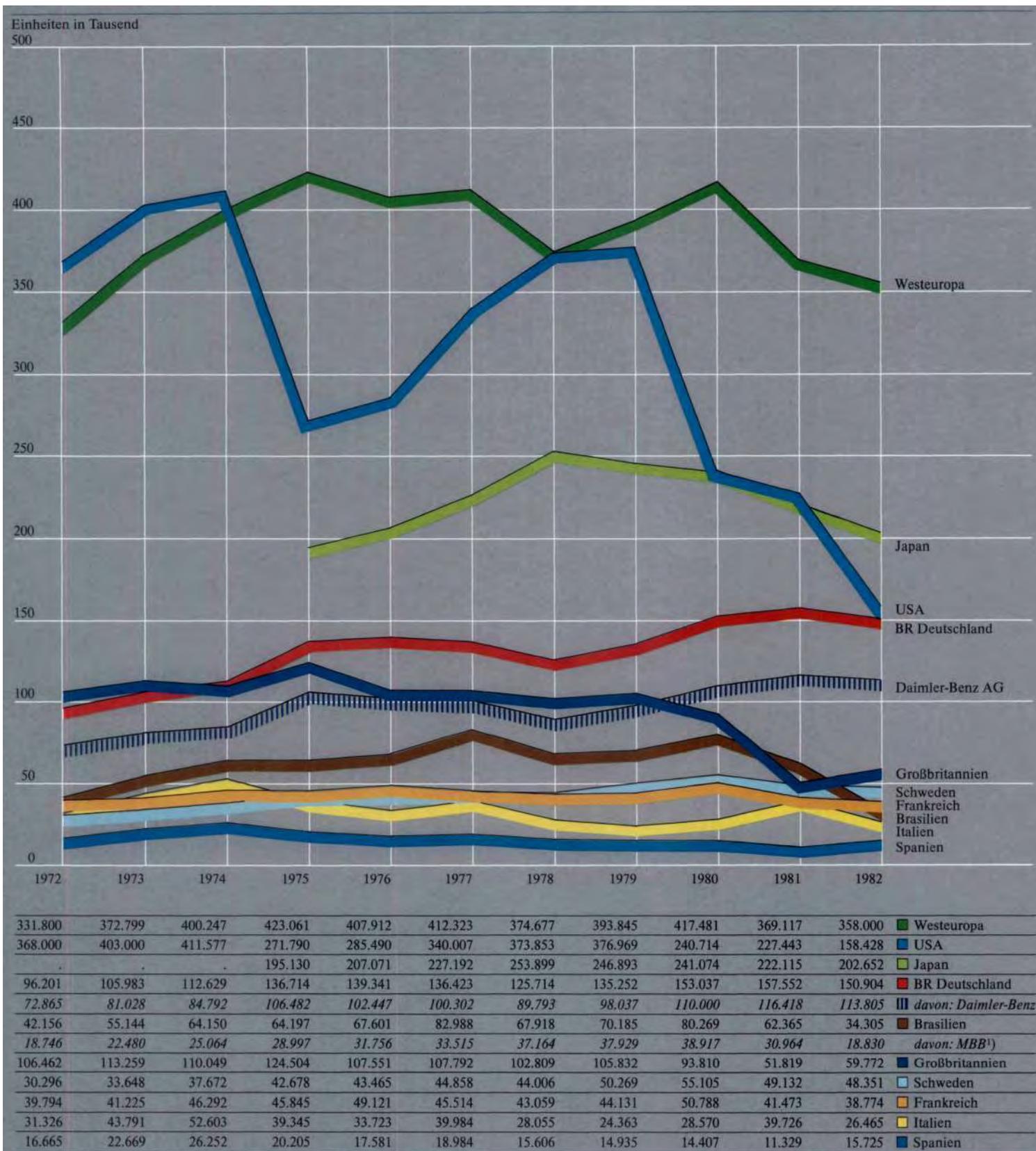
Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

Anteile an der Weltproduktion in %										Exportanteil an der Produktion in %									
1960	1965	1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982		1960	1965	1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982	
7,4	4,9	4,8	3,6	2,8	3,1	3,8	3,4	3,3		49,3	44,5	50,1	63,8	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6	BR Deutschland
6,0	3,8	3,9	4,1	3,7	3,8	4,6	4,3	4,1		29,0	22,7	37,6	43,4	38,7	41,2	40,5	38,6	37,6	Frankreich
14,3	9,2	7,0	4,9	3,6	3,9	4,1	2,4	2,9		31,9	36,5	37,7	47,2	36,9	34,5	31,3	39,2	33,8	Großbritannien
1,5	1,4	2,1	1,4	1,4	1,5	1,7	1,9	1,7		12,3	26,8	28,9	44,7	50,4	52,0	48,7	51,7	58,2	Italien
0,6	0,5	0,5	0,7	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6		61,8	55,9	72,3	79,2	82,3	88,1	84,1	88,3	96,2	Schweden
0,5	1,5	1,3	1,5	1,5	1,5	1,6	1,4	1,5		.	.	11,3	14,5	28,7	31,5	29,8	30,4	33,7	Spanien
11,9	8,4	8,8	9,8	7,9	8,3	9,2	9,2	9,4		.	.	.	.	.	.	.	.	.	UdSSR
9,8	23,8	32,2	30,6	29,9	33,3	42,2	44,4	42,0		10,0	7,9	17,1	35,8	45,5	42,2	50,4	50,0	47,3	Japan
37,4	36,4	26,5	29,2	35,0	29,4	17,2	17,8	20,8		18,0	7,5	7,3	11,9	7,8	9,7	12,4	11,1	6,7	USA
3,0	1,7	2,5	1,9	1,3	1,6	1,9	1,6	1,5		.	.	.	9,4	9,4	13,5	18,5	28,5	28,4	Brasilien

Lkw-Produktion wichtiger Länder 1972-1982

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)



¹⁾ Mercedes-Benz do Brasil

Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Postfach 202
D-7000 Stuttgart 60
Fernsprecher (0711) 3021
Fernschreiber 72 524-0 db d