



DAIMLER-BENZ

**Geschäftsbericht
1984**

Daimler-Benz auf einen Blick

	1983	1984	Veränderung in %
Umsatz (in Millionen DM)	40.005	43.505	+ 8,8
im Inland	15.177	14.682	- 3,3
im Ausland	24.828	28.823	+16,1
Produktion (Fahrzeuge)			
Personenwagen	476.183	478.349	+ 0,5
Nutzfahrzeuge	210.281	210.929	+ 0,3
im Inland	157.418	143.101	- 9,1
im Ausland (einschl. Geländewagen)	52.863	67.828	+28,3
Mitarbeiter (am Jahresende)	184.877	199.872	+ 8,1
im Inland	151.273	158.043	+ 4,5
davon: Daimler-Benz AG	150.601	157.249	+ 4,4
im Ausland	33.604	41.829	+24,5
- Werte in Millionen DM -			
Personalaufwand (einschließlich Altersversorgung)	10.941	11.598	+ 6,0
Investitionen	3.567	3.592	+ 0,7
Abschreibungen	2.574	2.828	+ 9,9
Cash flow	4.421	5.817	+31,6
Jahresüberschuß	988	1.104	+11,7
Ausschüttungssumme	355	356	
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,50	10,50	

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

Daimler-Benz AG
Stuttgart

Geschäftsbericht und Jahresabschluß 1984

Inhaltsübersicht

Tagesordnung für die Hauptversammlung	4
Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	6
Bericht des Vorstands	
Geschäftsverlauf	9
Ausblick	24
Forschung und Entwicklung	31
Materialwirtschaft	36
Produktion	39
Vertrieb	43
Personalwesen	49
Beteiligungsgesellschaften	56
Bericht des Aufsichtsrats	81
Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	
Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	72
Vorschlag für die Gewinnverwendung	80
Bilanz zum 31. Dezember 1984	82
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1984	84
Konzernabschluß	
Erläuterungen zum Konzernabschluß	86
Konzernbilanz zum 31. Dezember 1984	94
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1984	96
Tabellen und Schaubilder	
Daimler-Benz in Zahlen	98
Absatz und Produktion	100
Entwicklung der Automobilindustrie in wichtigen Ländern	102

Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 3. Juli 1985, um 10 Uhr
in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt, Mercedesstraße,
stattfindende

89. ordentliche Hauptversammlung

- 1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1984, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1984.**

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

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn von	DM	364.561.810,-
wie folgt zu verwenden:		
3⅓% Dividende auf das dividenden- berechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM	64.050,-
DM 10,50 Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	355.482.330,-
	DM	355.546.380,-
Gewinnvortrag	DM	9.015.430,-
Bilanzgewinn	DM	364.561.810,-

- 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 1985.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1985 zu wählen.

6. Wahl zur Ergänzung des Aufsichtsrats.

Die Herren Dr. rer. pol. Wilfried Guth, Frankfurt am Main, und Professor Dr. jur. Joachim Zahn, München, haben angekündigt, daß sie zum Ende der Hauptversammlung am 3. Juli 1985 ihr Mandat als Mitglieder des Aufsichtsrats niederlegen werden.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, an ihrer Stelle

Herrn Dr. rer. pol. Klaus Mertin, Frankfurt am Main, Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG, und

Herrn Dr. jur. Johannes Semler, Oberursel, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG,

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

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

Die Hauptversammlung ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

Aufsichtsrat

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

Ehrenvorsitzender

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

Vorsitzender

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

stellv. Vorsitzender

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart
Rechtsanwalt

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

Franz Steinkühler, Frankfurt am Main*)
Zweiter Vorsitzender der IG Metall

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

Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf

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

Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

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

Dr. jur. Manfred Gentz, Stuttgart
Gesamtes Personalwesen

Hans-Jürgen Hinrichs, Stuttgart
Vertrieb

Dr. rer. pol. Gerhard Liener, Stuttgart
Beteiligungen

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

Edzard Reuter, Stuttgart
Finanz- und Betriebswirtschaft

Walter Ulsamer, Stuttgart
Materialwirtschaft

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

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



Geschäftsverlauf

Wirtschaftliche Belebung in den meisten Industrieländern

Erstmals seit vier Jahren kam es 1984 wieder zu einer deutlichen Expansion des Welthandels. Hierzu hat die konjunkturelle Erholung in den westlichen Industrieländern wesentlich beigetragen. Die stärksten Impulse gingen von den USA aus, deren Wirtschaft sich ungewöhnlich dynamisch entwickelte. Neben Japan profitierten hiervon vor allem die exportorientierten Staaten Westeuropas. Die Schwellen- und Entwicklungsländer nahmen unterschiedlich am Wachstum des Welthandels teil. Während die Nachfrage aus dem OPEC-Raum weiter zurückging, stieg der Außenhandel der nach wie vor hoch verschuldeten Staaten Mittel- und Südamerikas wieder an.

In der Bundesrepublik Deutschland hat sich die Konjunktur 1984 trotz der langen Arbeitskämpfe in der Metall- und Druckindustrie deutlich verbessert. Entscheidender Wachstumsträger war die Auslandsnachfrage. Dies spiegelt sich in einem von 10 auf 18 Mrd. DM erhöhten Aktivsaldo der deutschen Leistungsbilanz wider. Der Export wurde vor allem durch die anhaltende Stärke des US-Dollar gefördert.

Mit verbesserten Erträgen stieg die Investitionsfähigkeit der Unternehmen. Daraus ergeben sich günstigere Voraussetzungen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und damit auch für eine Verminderung der nach wie vor bedrückend hohen Arbeitslosigkeit.

Neue mittlere Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E - sieben Modelle mit Motoren, die einen Leistungsbereich von 53 bis 140 kW (72 bis 190 PS) abdecken. Die 5- und 6-Zylinder-Diesel- sowie die 6-Zylinder-Benzin-Motoren sind vollständige Neuentwicklungen.

Deutsche Automobilindustrie - Wachstumseinbußen durch Arbeitskampf und offene Fragen in der Abgasgesetzgebung

Die deutsche Automobilindustrie hat 1984 vom gesamtwirtschaftlichen Aufschwung nur zum Teil profitieren können. Der siebenwöchige Arbeitskampf in der Metallindustrie führte zu Produktions- und Absatzeinbußen, die sich in der zweiten Jahreshälfte nicht mehr voll aufholen ließen. Die arbeitskampfbedingte Lieferunterbrechung nutzten ausländische Anbieter zur Steigerung ihrer Fahrzeugimporte. Dennoch konnten die deutschen Hersteller im weiteren Jahresverlauf durch vermehrten Export einen gegenüber dem Vorjahr von 54 auf 59 Mrd. DM gestiegenen Überschuß der Automobil-Außenhandelsbilanz erzielen. Dies beruhte vor allem auf der Zunahme der Ausfuhr höherwertiger Fahrzeuge. Gegen Jahresende wurde das inländische Pkw-Geschäft aufgrund einer sich rasch verstärkenden Kaufzurückhaltung beeinträchtigt. Ursache war die Verunsicherung der Kunden durch die nicht endenwollende Diskussion um die Einführung schadstoffärmerer Fahrzeuge.

Trotz aller Belastungen hat die deutsche Automobilindustrie 1984 mit rd. 9 Mrd. DM nahezu das gleiche Volumen wie im Vorjahr investiert. Sie hat damit ihre Bereitschaft unterstrichen, die Produkte den noch höheren Anforderungen anzupassen und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Zugleich war sie eine der wenigen Branchen, die 1984 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen hat; die Zahl der Beschäftigten stieg um 20.900 auf 679.400 Personen.

Daimler-Benz - weiteres Wachstum im Ausland

Daimler-Benz konnte auch 1984 seinen Wachstumskurs fortsetzen. Dies war neben einem höheren Pkw-Export vor allem der positiven Entwicklung unserer Produktionsgesellschaften in Nord- und Südamerika zu verdanken; die dort erzielten Zuwächse haben die weitere Verschlechterung des Nutzfahrzeuggeschäfts der Muttergesellschaft überkompensiert. Damit haben sich die Ausgleichskräfte innerhalb der breit gestreuten Aktivitäten und Märkte unseres Unternehmens erneut bewährt.

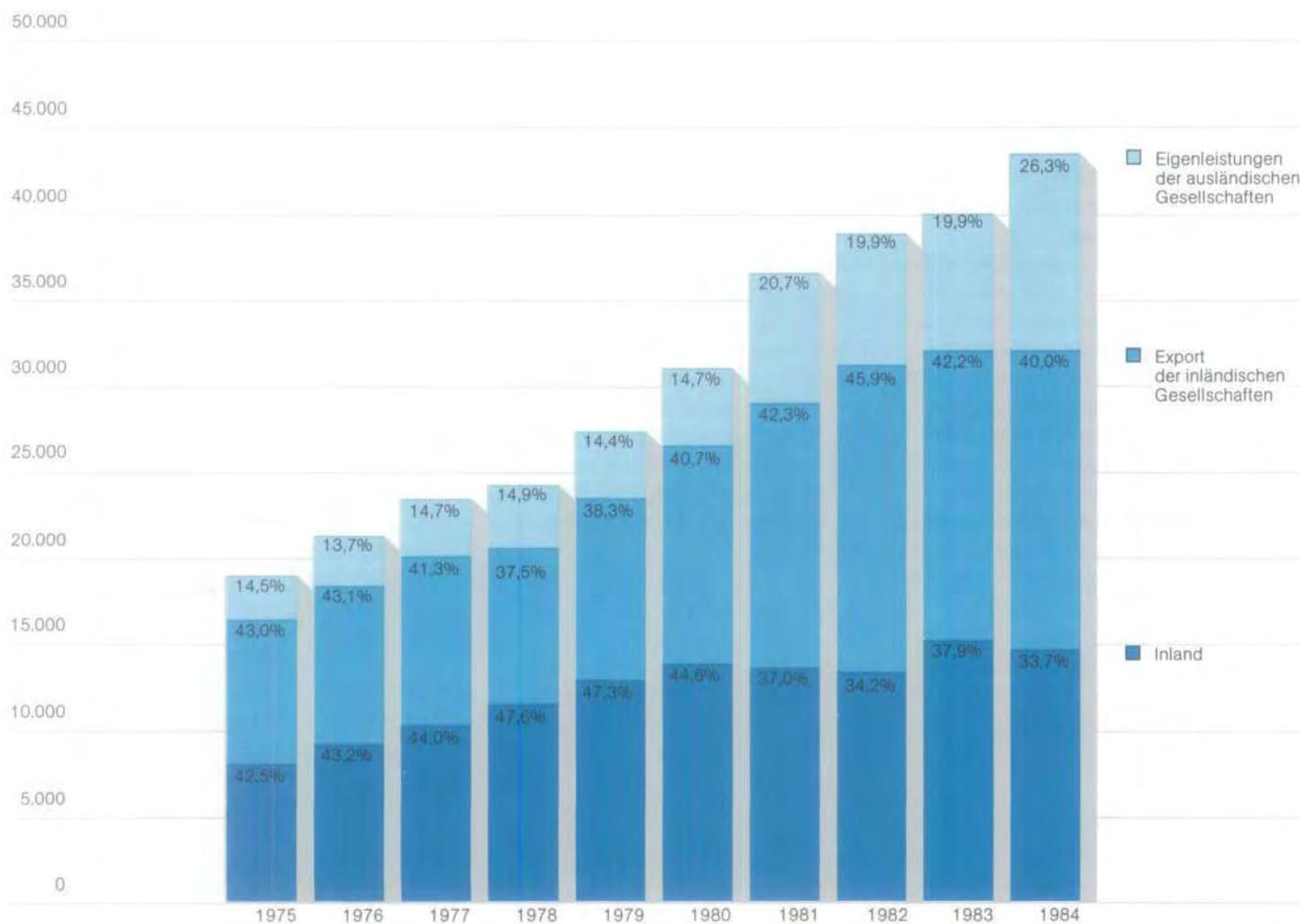
Umsatz im Konzern um 3,5 Mrd. DM gestiegen

Der Umsatz im Konzern erhöhte sich im Berichtsjahr um 8,8% auf 43,5 Mrd. DM. Darin ist erstmals die Eigenleistung unserer südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft Mercedes-Benz of South Africa mit 0,7 Mrd. DM enthalten, während Euclid/USA aus dem Daimler-Benz-Konzern ausgeschieden ist (Umsatz 1983: rd. 0,4 Mrd. DM). Der Inlandsumsatz nahm um 3,3% auf 14,7 Mrd. DM ab; im Ausland stieg er um 16,1 % auf 28,8 Mrd. DM, das sind 66,3 (i. V. 62,1) % vom Gesamtumsatz.

Beide großen Unternehmensbereiche konnten Umsatzzuwächse erzielen, wenn auch in recht unterschiedlichem Ausmaß: bei Personenwagen wurde mit 23,2 Mrd. DM ein Anstieg um 10,6 % erreicht; der Nutzfahrzeugumsatz erhöhte sich dagegen um 4,0 % auf 18,4 Mrd. DM. Damit ist der Anteil des Pkw-Geschäfts von 52,5 % auf 53,4 % gestiegen.

Umsatz

(in Millionen DM)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Daimler-Benz-Konzern	19.051	21.303	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505
Inland	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682
Ausland	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823
davon: Export der intl. Gesellschaften	8.191	9.190	9.693	9.085	10.474	12.631	15.509	17.833	16.885	17.391
Eigenleistungen der ausl. Gesellschaften	2.758	2.916	3.467	3.612	3.955	4.568	7.575	7.756	7.943	11.432



Der Umsatz der Daimler-Benz AG allein lag mit 32,0 Mrd. DM nahezu wieder auf Vorjahreshöhe. Aufgrund der Zunahme des Pkw-Exports stieg der Exportanteil am AG-Umsatz auf 54,4 (i. V. 52,4) %. Er liegt damit deutlich über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre, allerdings immer noch unter demjenigen der Branche (58,1 %).

In unseren Hauptabsatzgebieten war die Entwicklung 1984 teilweise gegenläufig. Unsere Lieferungen in die europäischen Nachbarländer konnten wir im Berichtsjahr um 10 % auf 6,6 Mrd. DM steigern. Damit bleibt Europa unser wichtigster Exportraum, allerdings mit unterschiedlichen Verläufen in den einzelnen Ländern. Größter Einzelmarkt im Ausland blieben die USA; unsere Exporte dorthin konnten wir um 23,9 % auf 4,8 Mrd. DM erhöhen. Aufgrund der anhaltend schwachen Verfassung der Nutzfahrzeugmärkte in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens sowie Nordafrikas gingen unsere Lieferungen in diese Regionen dagegen um mehr als ein Drittel auf 2,6 Mrd. DM weiter zurück.

Unsere ausländischen Konzerngesellschaften haben ihr Geschäftsvolumen im Berichtsjahr erheblich ausgeweitet. Ihre Eigenleistungen stiegen - auch wegen der Entwicklung des Dollar-Kurses - um 43,9 % auf 11,4 Mrd. DM und erreichten mit 26,3 (i. V. 19,9) % den bisher höchsten Anteil am Konzernumsatz. Starkes Wachstum erzielten vor allem unsere Tochtergesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung. Einzige Ausnahme war die Mercedes-Benz Espana, die marktbedingt einen Umsatzrückgang hinnehmen mußte. Unsere Vertriebsgesellschaften, mit denen wir

in allen wichtigen Märkten vertreten sind, erhöhten ihre Umsätze insgesamt um 18,1 %.

5 Mrd. DM für die Zukunft des Unternehmens

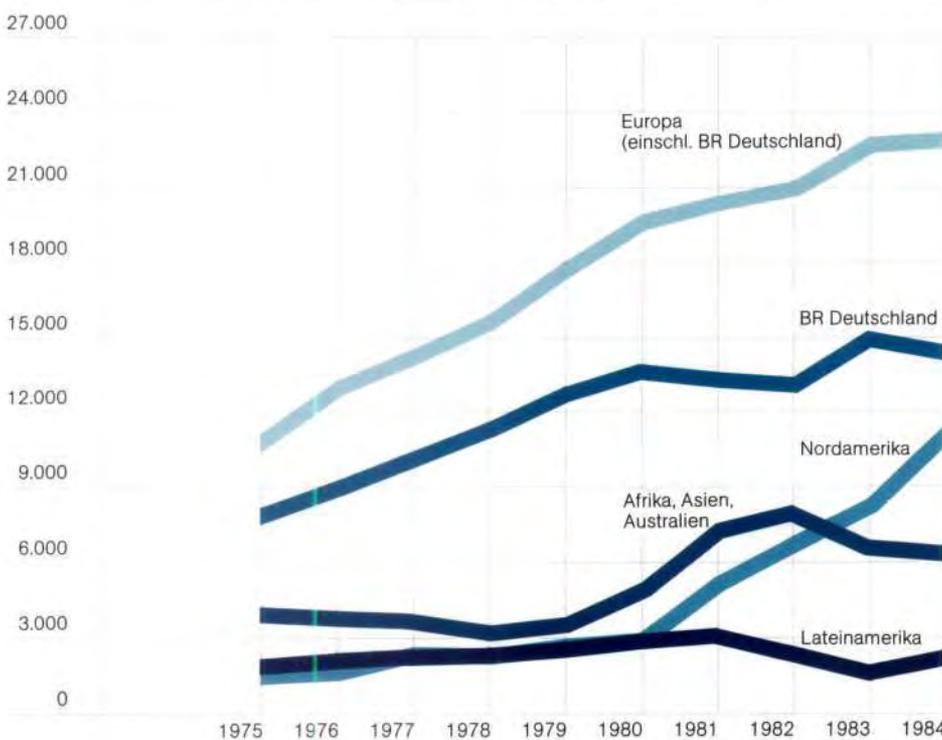
Zur Zukunftssicherung des Unternehmens haben wir 1984 erneut erhebliche Mittel eingesetzt.

Für Forschung und Entwicklung wurden mehr als 1,5 Mrd. DM aufgewendet. Im Konzern sind insgesamt 3,4 (i.V. 3,5) Mrd. DM in Sachanlagen investiert worden.

Die arbeitskampfbedingte Produktionsunterbrechung hat im Inland zu einer vorübergehenden Verzögerung bei der Realisierung unseres mittelfristigen Investitions-

Umsatzstruktur nach Regionen

(in Millionen DM)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Konzernumsatz	19.051	21.303	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505
Europa	11.094	13.134	14.500	15.780	17.961	19.821	20.595	21.131	22.896	23.132
BR Deutschland	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682
Nordamerika	1.685	1.790	2.563	2.506	2.857	3.089	5.313	6.931	8.452	11.328
Lateinamerika	2.053	2.340	2.511	2.576	2.842	3.099	3.323	2.635	1.847	2.471
Afrika, Asien, Australien	4.219	4.039	3.922	3.374	3.707	5.045	7.430	8.208	6.810	6.574



Programms geführt. Die Sachanlage-Zugänge in Höhe von 2,2 (i. V. 3,1) Mrd. DM betrafen folgende Bereiche:

	1983		1984	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	1.616	61	1.311	69
Nutzfahrzeuge	778	30	463	24
Niederlassungen	91	3	64	3
Forschung, Entwicklung	136	5	73	4
Sonstiges	17	1	7	.
	2.638	100	1.918	100
Leasing	439		280	
insgesamt	3.077		2.198	

Das Schwergewicht unserer Investitionen lag wiederum im Pkw-Bereich. Hier haben wir vor allem den Serienanlauf der neuen mittleren Mercedes-Klasse (200 D bis 300 E) in Sindelfingen und Untertürkheim vorbereitet.

Bei den Nutzfahrzeugen entfiel mehr als die Hälfte der Investitionen auf Verbesserung, Ergänzung und Erweiterung unserer Fahrzeug- und Aggregateprogramme. Im Werk Düsseldorf wurde die Zusammenfassung der gesamten Transporter- und Kleinbusfertigung abgeschlossen. Wichtige Investitionsvorhaben waren ferner die Einführung der mittelschweren Nutzfahrzeugmotoren im Werk Mannheim und vorbereitende Maßnahmen zum Neuanlauf schwerer Automatikgetriebe im Werk Gaggenau.

Mit unseren Investitionen nutzen wir selbstverständlich auch die Möglichkeiten zur Rationalisierung und Kostensenkung, um unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern. Im Berichtsjahr haben wir für Maßnahmen des Umweltschutzes rd. 106 Mill. DM investiert, das sind mehr als 5 % der Sachinvestitionen im Inland. Schwerpunkte lagen bei der Abluft- und Abwasserreinigung sowie bei der Reststoffbeseitigung.

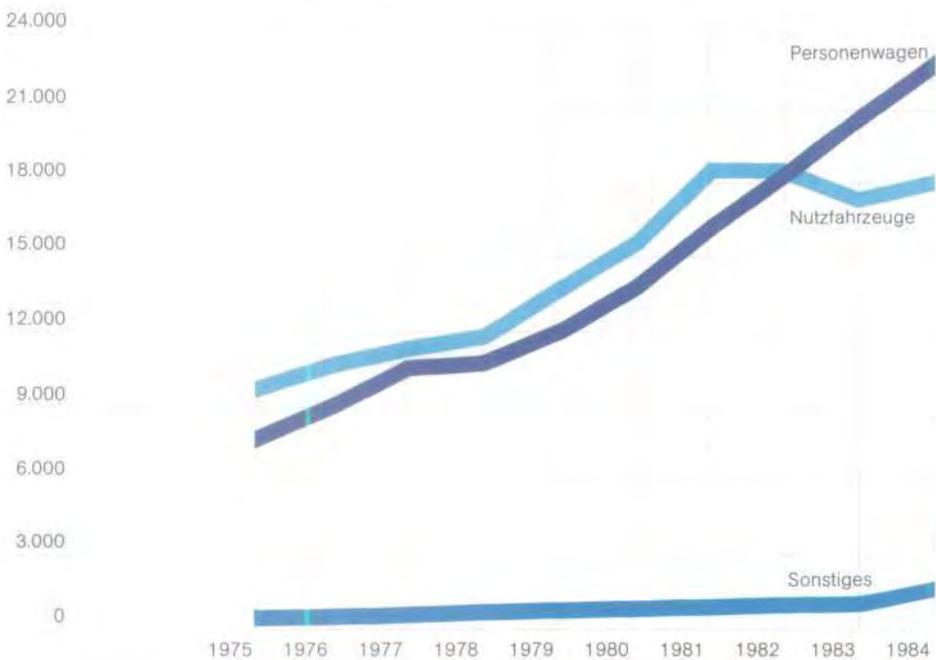
Unsere ausländischen Konzerngesellschaften haben 1984 insgesamt 1,2 (i. V. 0,4) Mrd. DM investiert. Der starke Anstieg ist vor allem auf die Geschäftsausweitung unserer Leasinggesellschaften in den USA und in Westeuropa zurückzuführen. Die Produktionsgesellschaften in Süd- und Nordamerika sowie die Vertriebsgesellschaften haben zusammen etwa 0,4 Mrd. DM für den Ausbau und die Modernisierung ihrer Einrichtungen aufgewendet. Weiterhin war das Anla-

gevermögen der neuen Konzerngesellschaft Mercedes-Benz of South Africa als Zugang auszuweisen.

Das Investitionsvolumen im Konzern haben wir auch 1984 voll aus selbst erwirtschafteten Mitteln finanziert. Der Cash flow erhöhte sich von 4,4 auf 5,8 Mrd. DM; er überdeckt die Investitionen um etwa ein Drittel. Die bisher schon günstigen Bilanzrelationen haben sich weiter verbessert. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage halten wir unverändert für zufriedenstellend.

Umsatzstruktur nach Sparten

(in Millionen DM)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Konzernumsatz	19.051	21.303	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505
Personenwagen	8.116	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245
Nutzfahrzeuge	10.118	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367
Sonstiges	817	893	952	1.045	1.098	1.148	1.227	1.324	1.340	1.893



Über 6.600 neue Arbeitsplätze im Inland

Die Belegschaft der Daimler-Benz AG hat sich zum Jahresende um 6.648 auf 157.249 Mitarbeiter erhöht. Neueinstellungen erfolgten vor allem im Pkw-Bereich in den Werken Sindelfingen und Bremen; zur Aufholung arbeitskampfbedingter Produktionsausfälle wurden sie zum Teil früher vorgenommen als ursprünglich geplant. In den letzten zehn Jahren konnten wir etwa 35.000 neue Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland schaffen. Das Angebot an Ausbildungs- und Praktikantenstellen haben wir weiter auf rd. 9.100 (i. V. 8.800) aufgestockt. Im Berichtsjahr begannen rd. 2.900 Jugendliche eine Berufsausbildung bei der Daimler-Benz AG, mehr als je zuvor in einem Jahr.

Weltweit beschäftigten wir zum Jahresende 199.872 (i. V. 184.877) Mitarbeiter. Der Zuwachs ist zu etwa einem Drittel auf die erstmalige Einbeziehung unserer südafrikanischen Tochtergesellschaft zurückzuführen. Darüber hinaus haben unsere Produktionsgesellschaften in Nord- und Südamerika zusätzliches Personal eingestellt.

Dank an unsere Mitarbeiter

Das tarifpolitisch schwierige Jahr 1984 hat die vertrauensvolle Zusammenarbeit im Unternehmen auf eine harte Bewährungsprobe gestellt. Umsicht und Besonnenheit aller Beteiligten halfen uns jedoch, nach Wiederaufnahme der Produktion rasch zu einem guten und partnerschaftlichen Miteinander zurückzufinden. Für die Bereitschaft, die Produktionsausfälle so weit wie möglich aufzuholen, und den

hohen Einsatz, vor allem bei den zahlreichen Neuanläufen, danken wir allen Mitarbeitern und ihren Vertretern im Gesamtbetriebsrat und in den Betriebsräten, im Gesamtsprecherausschuß sowie in den Sprecherausschüssen der leitenden Angestellten.

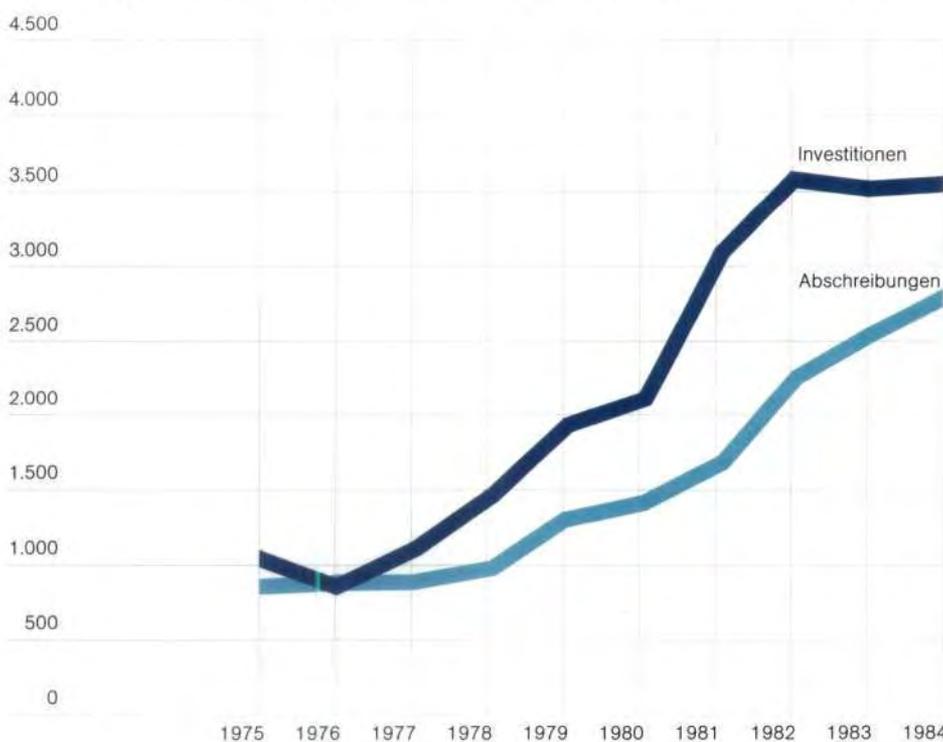
Wiederum erfreuliches Unternehmensergebnis

Das Ergebnis des Berichtsjahres wurde durch die siebenwöchige Pro-

duktionsunterbrechung beeinträchtigt. Ergebnisbelastend wirkten ferner die marktbedingt unzureichende Kapazitätsauslastung unserer inländischen Nutzfahrzeugwerke und der weiter verschärfte Wettbewerb. Dagegen hat der Pkw-Bereich durch die außerordentlich günstige Auslastung der Kapazitäten sowie die Ausweitung des Exports, insbesondere in die USA, das Ergebnis positiv beeinflusst. Dabei kam uns der nochmalige Kursanstieg des US-Dollar gegenüber der D-Mark

Investitionen und Abschreibungen – Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Investitionen	1.096	908	1.140	1.498	1.969	2.140	3.114	3.626	3.567	3.592
Abschreibungen	884	917	918	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273	2.574	2.828



zugute. Zum Ergebnis des Konzerns haben die Gesellschaften in Nord- und Südamerika einen erfreulichen Beitrag leisten können.

Im außerbetrieblichen Bereich erzielte die Daimler-Benz AG einen Zinsüberschuß von 607 (i. V. 535) Mill. DM, ohne Berücksichtigung der darauf entfallenden Steuern. Der Zinsertragssaldo im Konzern erreichte 1,1 Mrd. DM; hierin sind allerdings Zinseinnahmen bei Tochtergesellschaften in Hochinflationländern enthalten, die zum Teil nur Kaufkraftminderungen im Geldvermögen ausgleichen.

Der Konzern-Jahresüberschuß stieg auf 1.104 (i. V. 988) Mill. DM. Der Jahresüberschuß der AG erreichte mit 711 Mill. DM die Höhe des Vorjahres; er enthält in diesem Jahr Beteiligungserträge der Mercedes-Benz do Brasil von - netto - 43 Mill. DM.

Vorschlag für die Gewinnverwendung

Das insgesamt erwirtschaftete Ergebnis ermöglichte eine weitere Stärkung der Konzernrücklagen um 879 Mill. DM. Gemäß § 58 AktG wurden aus dem Jahresüberschuß der AG 355 Mill. DM in die Rücklagen eingestellt. Diese Verbreiterung der Eigenkapitalbasis betrachten wir als wichtige Voraussetzung, um die Herausforderungen auf den in- und ausländischen Pkw- und Nutzfahrzeugmärkten auch in Zukunft erfolgreich bestehen zu können.

Unserer Hauptversammlung schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von wiederum 10,50 DM je 50-DM-Aktie vor.

Personenwagen: US-Markt Motor für den Anstieg der Weltproduktion

Die Pkw-Produktion erhöhte sich 1984 weltweit um 2,2 % auf 30,9 Mill. Fahrzeuge - ein Niveau, das fast an die bisherige Höchstmarke im Jahre 1978 heranreicht.

Zurückzuführen ist dieser Zuwachs fast ausschließlich auf den starken Anstieg der Pkw-Nachfrage in den USA. Auf diesem größten Pkw-Markt der Welt wurden 1984 mit 10,4 Mill. Fahrzeugen 13,2 % mehr als 1983 abgesetzt. Wie bereits im Vorjahr kam die Absatzbelebung in erster Linie den US-amerikanischen Herstellern zugute,

die ihren Marktanteil von 74,0 auf 76,5 % steigern konnten. Vor allem große Fahrzeuge wurden wieder lebhaft nachgefragt. Der Verkauf importierter Personenwagen erhöhte sich um 2,2 % auf einen neuen Höchststand von 2,4 Millionen; das Selbstbeschränkungsabkommen der japanischen Exporteure - rd. 1,8 Mill. Pkw pro Jahr - hat einen stärkeren Anstieg verhindert. Von der Zunahme der Nachfrage nach technisch besonders hochwertigen Fahrzeugen profitierten insbesondere deutsche Marken, deren Anteil an den gesamten Pkw-Importen auf 14,1 (i.V. 11,7) % anstieg.

Der japanische Pkw-Markt, der für Importe nur schwer zugänglich ist,



Die neue Diesel-Fahrkultur: Durch Triebwerkskapselung sind die Diesel-Modelle der neuen mittleren Mercedes-Klasse noch

wesentlich leiser geworden – auch dies ist ein spürbarer Beitrag zur weiteren Umweltentlastung.

war 1984 mit 3,1 Mill. Fahrzeugen leicht rückläufig. Die Ausfuhren stiegen dagegen um 4,6 % auf 4,0 Mill. Pkw weiter an, obwohl die Importkontingente für japanische Automobile in einer Reihe wichtiger Märkte unverändert fortbestanden. Mit 7,1 Mill. Pkw haben die japanischen Hersteller zwar das Fertigungsvolumen des Vorjahres halten können, doch liegt Japan damit in der internationalen Produktionsstatistik wieder hinter den USA auf dem zweiten Rang. Gleichzeitig hat allerdings die japanische Pkw-Fertigung im Ausland mit 0,7 (i. V. 0,6) Mill. Pkw weiter an Bedeutung gewonnen.

In Westeuropa wurden insgesamt 10,2 Mill. Pkw verkauft. Der Rückgang um 3 % beruhte zum überwiegenden Teil auf der starken Marktabschwächung in Frankreich (-12,9%). Aber auch in anderen Volumenmärkten, außer in Italien, wurden 1984 die Verkaufszahlen des Vorjahres nicht wieder erreicht. Der Nettoexport aus Westeuropa nach Übersee, vor allem in die USA, lag mit etwa 0,5 Mill. Personenzugmaschinen in der Größenordnung des Vorjahres. Insgesamt haben die westeuropäischen Hersteller mit 10,7 Mill. Pkw rd. 4 % weniger hergestellt als im Vorjahr; dementsprechend ging ihr Anteil an der Weltproduktion auf 35 (i. V. 37) % zurück.

Deutscher Pkw-Markt insgesamt leicht rückläufig

Auf dem deutschen Pkw-Markt hat sich in den ersten Monaten des Jahres 1984 die günstige Nachfrage fortgesetzt. Nach der Unterbrechung durch den Arbeitskampf verhinderte die als Folge der politischen Diskussion um das schadstoffärmere Automobil



Die 190er Baureihe: Spitzentechnik und Spitzenqualität in kompakter Form finden im In- und Ausland einen immer breiteren

Kundenkreis. 1984 liefen 195.346 (i. V. 109.837) Fahrzeuge von den Montagebändern in Sindelfingen und Bremen.

hervorgerufene Kaufzurückhaltung einen Anschluß an die positive Marktentwicklung zu Beginn des Jahres.

Die Neuzulassungen im Inland nahmen um 1,4% auf 2,39 Mill. Pkw ab. Dabei haben die Anbieter ausländischer Fabrikate, vor allem aus Japan, die arbeitskampfbedingten Lieferengpässe der heimischen Hersteller genutzt und ihren Marktanteil von 24,4 auf 26,7 % erhöht. Einschließlich der im Ausland hergestellten deutschen Pkw-Modelle betragen die Importe 34,3 (i. V. 32,0) % der Neuzulassungen. Auf dem deutschen Markt hielt der Trend zum technisch höherwertigen Fahrzeug an.

Auch 1984 war die Nachfrage nach Gebrauchtwagen lebhaft; die rd. 5,7 (i. V. 5,5) Mill. Besitzumschreibungen in der Bundesrepublik stellen eine neue Rekordmarke dar.

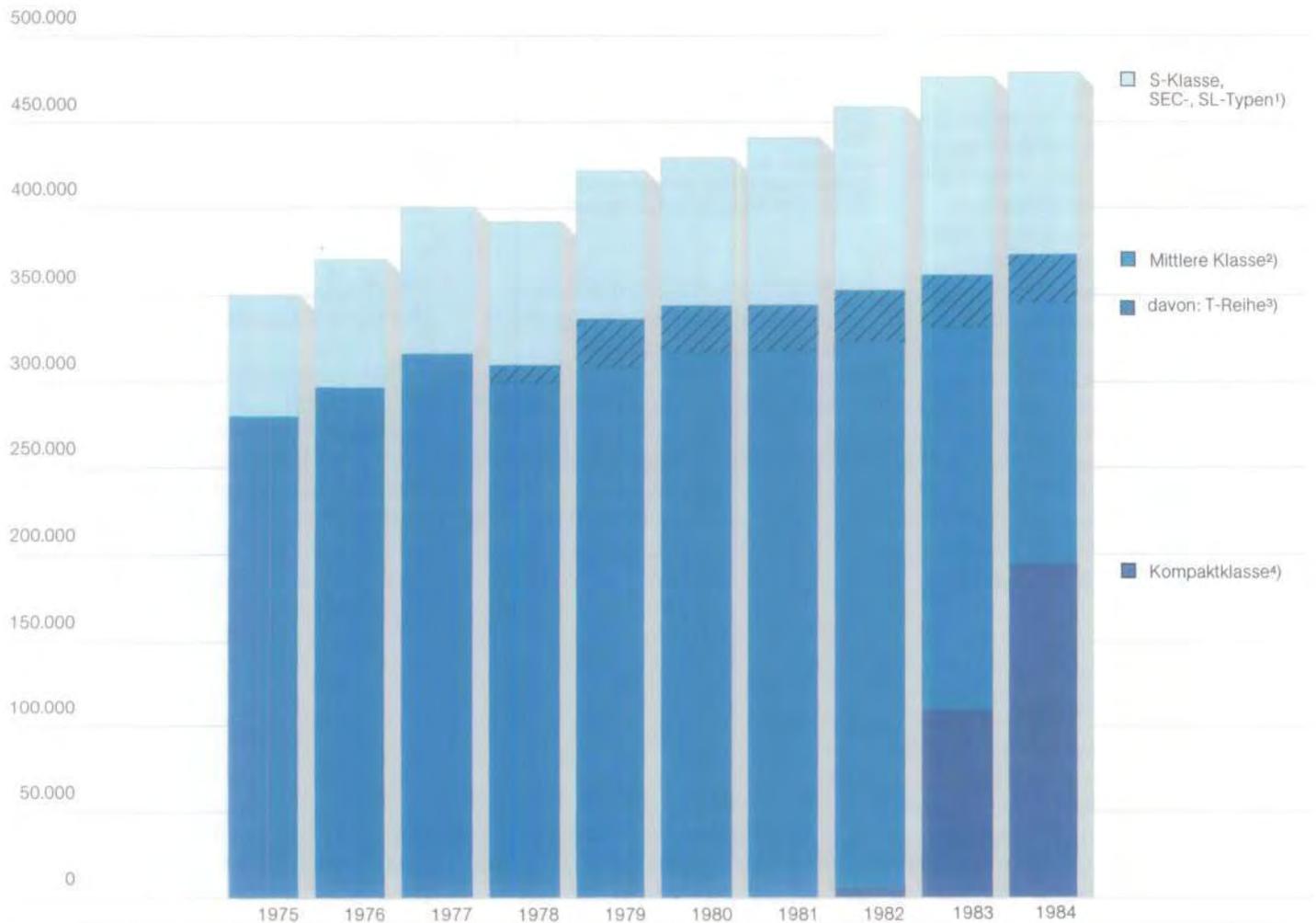
Pkw-Export übertrifft das hohe Vorjahresvolumen

Mit einem Export von 2,2 Mill. Pkw hat die deutsche Automobilindustrie das bisher höchste Volumen des Jahres 1982 noch leicht übertroffen. Mehr Fahrzeuge wurden vor allem in die USA, aber auch in einige europäische Länder geliefert. Neue attraktive Modelle der deutschen Hersteller und währungsbedingte Wettbewerbsvorteile durch den Kursanstieg des US-Dollar gegenüber der D-Mark haben die Exportbemühungen unterstützt.

Den während des Arbeitskampfes entstandenen Produktionsausfall von rd. 400.000 Fahrzeugen konnte die deutsche Pkw-Industrie im Verlauf der zweiten Jahreshälfte nur zu etwa einem Drittel wieder aufholen. Daher ging die Produktion 1984 um 3,2 % auf 3,75 Mill. Personenzugmaschinen zurück.

Personenwagen-Produktion

(Fahrzeuge)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Gesamtproduktion	350.098	370.348	401.255	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	476.183	478.349
davon:										
S-Klasse, SEC-, SL-Typen ¹⁾	69.757	73.098	85.108	83.107	84.957	84.993	95.804	105.093	114.589	104.646
Mittlere Klasse ²⁾	280.341	297.250	316.147	310.096	337.202	344.085	344.974	348.602	251.757	178.357
davon: T-Reihe ³⁾	–	–	5	10.581	28.405	27.230	26.251	29.620	30.370	28.055
Kompaktklasse ⁴⁾	–	–	–	–	–	–	–	4.650	109.837	195.346



¹⁾ Typen 280 S–500 SEL, 380 und 500 SE Coupé, 280–500 SL Roadster.

²⁾ Typen 200–300 E, 230 CE, 280 CE und 200 D–300 D Turbo.

³⁾ Typen 200 T–280 TE und 240 TD–300 TD Turbo.

⁴⁾ Typen 190–190 E 2,3–16 und 190 D.

Daimler-Benz: Pkw-Geschäft weiter gewachsen

Bei Daimler-Benz hat sich trotz aller Erschwernisse die positive Entwicklung im Pkw-Bereich fortgesetzt. Aufgrund des Produktionsausfalls konnten wir 1984 die anhaltend gute Nachfrage nach unseren Personenwagen allerdings nicht voll nutzen. Obwohl unsere Kapazitäten ausgelastet waren, gelang es, durch einen besonders zügigen Anlauf des neuen Pkw-Werkes in Bremen, eine Reihe von Sondermaßnahmen sowie durch vorgezogene Neueinstellungen bis Ende 1984 gut ein Drittel der durch den Arbeitskampf ausgefallenen Produktion von 65.000 Pkw wieder aufzuholen. Unsere ursprüngliche Zielmarke von 520.000 Pkw konnte zwar nicht erreicht werden, doch haben wir mit 478.349 Fahrzeugen noch etwas mehr herstellen können als im Vorjahr (476.183).

Im neuen Pkw-Werk Bremen verlief trotz der arbeitskampfbedingten Unterbrechung der Produktionsanlauf reibungslos. In den Werken Sindelfingen und Bremen wurden 1984 zusammen 195.346 (i. V. 109.837) Fahrzeuge der 190er Baureihe gefertigt. Der enge Produktionsverbund hat sich in jeder Hinsicht bewährt.

Durch Anhebung der Tagesproduktion um zusammen 20 % gegenüber Ende 1983 haben wir außerdem 178.357 (i. V. 251.757) Pkw der mittleren Klasse und 104.646 (i. V. 114.589) der S-Klasse sowie SL- und SEC-Typen herstellen können. Der Exportanteil an unserer Pkw-Produktion hat sich 1984 auf 52,5 (i. V. 50,0) % erhöht; er liegt weiter unter dem Branchendurchschnitt von 58,9 (i. V. 56,4) %.



Die Mercedes S-Klasse – Spitzentechnik hat Zukunft. Einschließlich SEC-Coupé und SL-Roadster wurden im Jahre 1984 über

100.000 Fahrzeuge dieser Modelle verkauft, mehr als die Hälfte mit den leistungsstarken V-8-Leichtmetall-Motoren.

Die Baureihe 123 konnte sich im letzten Jahr ihrer insgesamt neunjährigen Produktionszeit im Markt immer noch gut behaupten. Mit rd. 2,6 Mill. Fahrzeugen war sie unsere bisher erfolgreichste Serie. In der S- und Sonderklasse übertraf auch 1984 die Nachfrage aus dem In- und Ausland unsere Liefermöglichkeiten deutlich.

Im Inland wurden 225.286 Mercedes-Benz-Pkw (-5,1 %) neu zugelassen, unser Marktanteil lag mit 9,8 % geringfügig unter dem Vorjahr (10,1 %). Ursache für den Rückgang war unser Bestreben, nach Wiederaufnahme der Produktion unsere Auslandsorganisation zügig zu beliefern, um auf diese Weise der dort besonders großen Gefahr nachhaltiger Markteinbußen entgegenzuwirken. Die Exporte

von Mercedes-Benz-Personenwagen nahmen insgesamt um 5,5 % auf 251.268 Fahrzeuge zu.

In die europäischen Märkte haben wir im Berichtsjahr insgesamt 107.250 Pkw geliefert und damit unsere Wettbewerbsposition weiter gefestigt. Besonders erfreulich entwickelten sich die Lieferungen nach Schweden (+40%), Italien (+29%), in die Niederlande (+21 %) und nach Großbritannien (+9 %).

In den USA verkauften wir 79.222 Pkw (+ 7,5 %); fast ein Drittel davon entfiel auf die dort erst im Herbst 1983 eingeführte Kompaktklasse. Auf den für ausländische Fahrzeuge besonders schwer zugänglichen japanischen Markt haben wir mit 6.110 Pkw rd. 19 % mehr geliefert als im Vorjahr.

Neue mittlere Mercedes-Klasse setzt Maßstäbe

Im November 1984 hat Daimler-Benz sieben neue Modelle der mittleren Klasse (vier Benzin- und drei Dieselformen) vorgestellt. Sie lösen die Typen 200 D bis 280 E ab. Wir sind davon überzeugt, mit der neuen Modellreihe 200 D bis 300 E einen bedeutenden Fortschritt in Technik, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit erzielt zu haben. Die äußere Formgebung erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Geräuschentwicklung und Verringerung des Luftwiderstandes ohne Abstriche an Komfort, Qualität sowie aktiver und passiver Sicherheit. Alle Modelle mit Benzin-Motoren liegen im Kraftstoffverbrauch unter 10 l je 100 km, alle Dieselformen unter 8 l (Euro-Mix). Die einheitlich positiven Beurteilungen und die schon vor der offiziellen Markteinführung hohe und anhaltend gute Nachfrage bestärken uns in der Überzeugung, daß der in diesen Fahrzeugen verwirklichte technische Fortschritt vom Markt honoriert wird.

Technisch optimiertes Abgasreinigungs-Konzept

Zur weiteren Verbesserung der Umweltfreundlichkeit unserer Personewagen haben wir ein klares, technisch optimiertes Abgasreinigungs-Konzept entwickelt. Wir bieten damit den Mercedes-Kunden die Möglichkeit, jetzt Kaufentscheidungen zu treffen, die sich auch in der Zukunft als richtig erweisen werden.

Unser Konzept basiert auf Katalysatoranlagen der zweiten Generation, die im Unterschied zu den bisher in den USA eingesetzten Katalysatoren auf

unverbleiten Superkraftstoff ausgelegt sind. Nur mit diesen für europäische Verkehrsverhältnisse optimierten Katalysatoren kann das gleichermaßen sparsame und leistungsstarke Hochverdichtungskonzept der Motoren beibehalten werden. Da unverbleitetes Superbenzin flächendeckend und europaweit vorerst noch nicht zur Verfügung steht, ermöglicht ein neues Gemischaufbereitungs- und Zündungssystem im Ausnahmefall ebenso die Verwendung unverbleiten Normalbenzins. Selbstverständlich können unsere Kunden auch die sogenannte Rückrüstung wählen, bei der die Katalysatoranlage erst zu einem späteren Zeitpunkt komplettiert wird. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei bereits im Verkehr befindlichen Mercedes-Pkw einen Katalysator ohne Sauerstoffsonden-Regelung nachzurüsten. Diese Konzepte zur Abgasreinigung werden im Verlauf des Jahres 1985 für alle Benzinmodelle als Sonderausstattungen angeboten.

Unsere Diesel-Pkw weisen bereits heute bezüglich der Schadstoffemission - Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid - sehr niedrige Werte auf, die von Fahrzeugen mit Benzinmotor nur mit Katalysator erreicht werden können. Noch in diesem Jahr werden wir Diesel-Pkw anbieten, die hinsichtlich der Partikel-Emission bereits die verschärften Anforderungen erfüllen, wie sie erst ab 1987 in den Vereinigten Staaten von Amerika vorgeschrieben sind.

Die frühzeitig getroffene Entscheidung zur Entwicklung schadstoffärmerer Fahrzeuge hat dazu geführt, daß Daimler-Benz bereits 1985 über ein breites Angebot derartiger Personewagen verfügt.

Nutzfahrzeuge: Verschärfter Wettbewerb in den höheren Gewichtsklassen

Das internationale Nutzfahrzeuggeschäft nahm im Jahre 1984 sowohl nach Gewichtsklassen als auch nach Regionen einen sehr unterschiedlichen Verlauf. Der Wettbewerb in den Lkw-Klassen über 6 t Gesamtgewicht hat sich in den traditionellen Märkten der europäischen Hersteller weiter verschärft. Unzureichende Kapazitätsauslastung mit steigenden Stückkosten auf der einen sowie unbefriedigende Erlöse auf der anderen Seite prägen die Ertragsituation der Branche. Zusätzliche Belastungen ergeben sich aus den von Land zu Land oft stark voneinander abweichenden Bau- und Zulassungsvorschriften sowie aus nationalen Fertigungsaufgaben. Das Marktpotential in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens hat sich nochmals erheblich vermindert, so daß sich das Nutzfahrzeugangebot noch mehr auf Westeuropa richtet.

Weltweit stieg die Produktion 1984 zwar um 14 % auf 11,2 Mill. Nutzfahrzeuge, allerdings ausschließlich aufgrund der erheblichen Ausweitung bei den vom Großserien-Pkw abgeleiteten Kleintransportern in den USA und in Japan. In der eigentlichen Lkw-Klasse über 6 t Gesamtgewicht ist die Produktion in Westeuropa um 3 % auf 293.000 Einheiten zurückgegangen.

Deutsches Nutzfahrzeuggeschäft im In- und Ausland rückläufig

Der Nutzfahrzeugabsatz im Inland hat sich 1984 wieder deutlich abgeschwächt; die Neuzulassungen gingen um 9,5 % auf 130.497 Nutzfahrzeuge

zurück. Besonders betroffen waren davon Schwerlastwagen ab 16t und Omnibusse. Aber auch im Bereich der Transporter bis 6 t konnte mit rd. 83.000 Fahrzeugen das Volumen des Vorjahres (92.000) nicht wieder erreicht werden.

Die arbeitskampfbedingten Lieferengpässe der deutschen Hersteller boten auch hier den ausländischen Anbietern zusätzliche Marktchancen; der Anteil importierter Fabrikate am inländischen Gesamtmarkt nahm auf 23 (i. V. 19,3)% zu.

Der Export der deutschen Nutzfahrzeugindustrie - in den Jahren 1980 bis 1982 wesentliche Stütze der Beschäftigung - sank 1984 weiter um 6,1 % auf 155.662 Fahrzeuge. Unverändert schwach verlief das Schwer-Lkw-Geschäft in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens. In Westeuropa haben die zeitweiligen Lieferschwierigkeiten der deutschen Hersteller zu Auftragsstornierungen und damit zu Marktverlusten geführt, die in diesem hart umkämpften Geschäft nur sehr schwer zurückzugewinnen sind.

Als Folge der weiteren Nachfrageabschwächung war die Produktion im Inland um 7,8 % auf 255.298 Nutzfahrzeuge nunmehr im vierten Jahr hintereinander rückläufig; 61,0 (i. V. 59,9) % der gefertigten Fahrzeuge wurden exportiert.

Bei einem Vergleich der Produktionszahlen mit denen früherer Jahre ist zu beachten, daß die Gesamtproduktion seit 1983 auf fertige Fahrzeuge sowie auf Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland unter deutschem Markenzeichen aufgeteilt wird. Letztere sind seitdem nicht mehr in den Exportzahlen enthalten.

Daimler-Benz: Schwieriges Nutzfahrzeuggeschäft

Auch Daimler-Benz war von der schwierigen Situation auf den internationalen Nutzfahrzeugmärkten betroffen. Im Inland verringerten sich unsere Neuzulassungen um 12,8% auf 55.769 Nutzfahrzeuge. Bei den Schwer-Lkw machte sich nach dem Wegfall der staatlichen Investitionszulage Ende 1983 vor allem auch die schwache Baukonjunktur negativ bemerkbar. Unsere Neuzulassungen in diesem Segment gingen um 16,1 % auf 11.300 Einheiten zurück. Von unseren Transportern (2 bis 6 t Gesamtgewicht) haben wir im Berichtsjahr 27.523 (i. V. 31.372) im Inland verkauft. Bei leichten und mittleren Lastwa-

gen konnten wir mit 15.266 (i.V. 14.421) Fahrzeugen das Absatzniveau des Vorjahres übertreffen; dies war insbesondere auf den Markterfolg unserer neuen leichten Wörther Lkw-Klasse (6,5 bis 13 t) zurückzuführen. Unsere Exportlieferungen verringerten sich 1984 um 11,0 % auf 82.290 Nutzfahrzeuge. Aufgrund der verminderten Kaufkraft der OPEC-Länder hat sich vor allem der Absatz von Schwerlastwagen in dieser Region weiter abgeschwächt. Der Rückgang konnte nur teilweise durch höhere Lieferungen in einige westeuropäische Länder - vor allem nach Frankreich und Großbritannien - aufgefangen werden. Im Bereich der Lkw über 6 t erreichte Daimler-Benz in Westeuropa einen Marktanteil von 25% (1983: 26%; 1982: 23%).

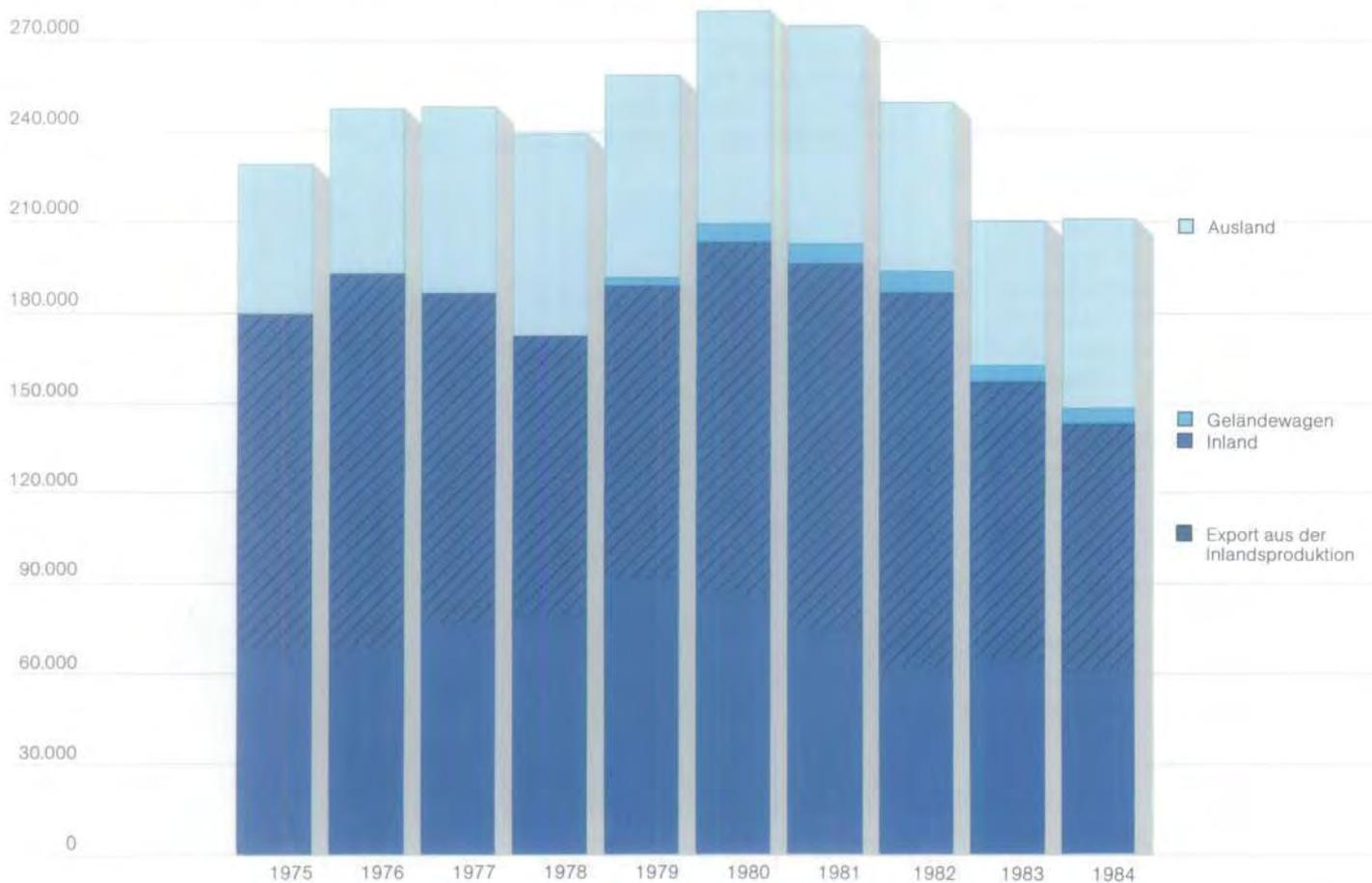


Die neue leichte Wörther Lkw-Baureihe (6,5 bis 13 t) bietet mehr Nutzlast und mehr Transportvolumen. Durch moderne Technik,

umfangreiche Ausstattung und hohe Wirtschaftlichkeit fanden die neuen Lkw im Markt großen Anklang.

Nutzfahrzeug-Produktion

(Fahrzeuge)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*)	1984
Gesamtproduktion	229.302	247.756	248.100	239.702	258.975	279.535	275.380	250.079	210.281	210.929
Inland	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101
davon:										
Transporter										
bis 4 t	29.975	41.878	40.257	47.333	51.815	53.353	45.200	44.795	46.508	46.652
über 4 bis 6 t	25.470	29.906	30.358	26.481	28.270	30.624	24.157	19.678	16.542	14.065
Lastwagen										
über 6 bis 8 t	15.924	18.658	18.228	18.746	17.141	17.213	13.905	15.540	10.812	12.589
über 8 bis 15,9 t	34.007	32.330	28.940	23.721	24.242	29.047	31.280	22.393	18.865	20.101
ab 16 t	53.831	47.844	48.375	39.310	48.625	53.241	61.957	63.513	46.168	35.318
Omnibusse	13.344	12.824	11.595	8.210	8.529	9.643	9.647	7.925	7.723	5.186
Unimog und MB-trac	7.454	9.764	9.545	9.300	10.150	9.920	9.930	13.200	10.800	9.190
Export aus der Inlandsproduktion	111.575	124.965	110.100	93.163	97.022	116.431	121.510	125.583	92.458	82.290
Fahrzeugsätze*)	-	-	-	-	-	-	-	-	(27.332)	(18.122)
Geländewagen	-	-	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532
Ausland	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296



*) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1984 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten; Zahlen für 1983 wurden nachträglich vergleichbar gemacht.

In unseren Inlandswerken mußten wir unsere Produktion auf 143.101 (i. V. 157.418) Nutzfahrzeuge zurücknehmen. Darüber hinaus hat sich auch die Zahl der für Produktionswerke im Ausland gefertigten Fahrzeugsätze auf 18.122 (i. V. 27.332) vermindert. Dennoch haben wir die Beschäftigungskontinuität durch einen Ausgleich mit den voll ausgelasteten Pkw-Werken weiter aufrechterhalten können.

Unimog und MB-trac mit Absatz- und Produktionsrückgang

Bei Unimog und MB-trac war die Nachfrage insgesamt schwach. Im Inland gingen die Verkäufe auf 5.582 (i. V. 6.225) Einheiten zurück; der Export verringerte sich nochmals beträchtlich auf 3.474 (i. V. 4.718) Fahrzeuge. In Anpassung an diese Entwicklung mußten wir die Produktion auf 9.190 (i. V.

10.800) zurücknehmen. Die unzureichende Kapazitätsauslastung hat die Ergebnisentwicklung beeinträchtigt.

Absatz von Geländewagen weiter zurückgegangen

Der Inlandsabsatz von Mercedes-Benz-Geländewagen verringerte sich im Berichtsjahr um 13,6 % auf 1.994 Fahrzeuge. Der Export dagegen

Omnibusgeschäft unverändert schwierig

Die Omnibusnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland hat sich 1984 wieder abgeschwächt. Die vorübergehende Absatzbelebung im Vorjahr war weitgehend auf die Investitionszulage zurückzuführen. Private Omnibusunternehmen hatten Käufe in das Jahr 1983 vorgezogen und orderten im Berichtsjahr entsprechend zurückhaltend. Aufgrund der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte haben zudem die Verkehrsbetriebe kaum investiert. Der inländische Omnibusmarkt schrumpfte um 29,3 % auf 3.771 Fahrzeuge, auch der Export nahm um 21,4 % auf 6.387 Omnibusse ab.

Entsprechend mußte Daimler-Benz die Produktion von Omnibussen und Omnibusfahrzeugen 1984 in den Inlandswerken um nahezu ein Drittel auf 5.186 Einheiten zurücknehmen. Die Ergebnissituation im beschäftigungsintensiven Omnibusbereich blieb auch 1984 unbefriedigend.



Mercedes-Benz-Transporter für die unterschiedlichsten Transportaufgaben. Seit 1984 wird das gesamte Transporter-Programm im Werk Düsseldorf hergestellt:

Voraussetzung für höhere Fertigungsflexibilität, um den wachsenden Anforderungen des Marktes noch besser und schneller entsprechen zu können.

konnte um 22 % auf 3.934 erhöht werden; hier wirkte sich die Abwicklung eines Großauftrages aus Norwegen aus, der auch noch 1985 das Exportgeschäft positiv beeinflussen wird. Die Produktion der in Lohnmontage bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich gefertigten Geländewagen ging insgesamt um 2,3 % auf 5.532 Fahrzeuge zurück.

**Kräftiger Anstieg
der Nutzfahrzeugproduktion
unserer Auslandsgesellschaften**

Unsere Nutzfahrzeuggesellschaften in Süd- und Nordamerika haben von verbesserten Marktbedingungen profitiert und Absatz wie auch Produktion kräftig ausgeweitet. Die Mercedes-Benz do Brasil konnte ihre Fertigung um

31,7 % auf 29.311 Fahrzeuge steigern. Dabei kamen ihr auch die günstigen Exportmöglichkeiten nach Nordamerika sowie in unsere Beteiligungsgesellschaft in Indonesien zugute. Die Mercedes-Benz Argentina hat 4.299 Nutzfahrzeuge (+10,8%) gefertigt. Für unsere Tochtergesellschaft Freightliner hat sich die starke Belegung des Nutzfahrzeuggeschäfts in den USA



positiv ausgewirkt; die Produktion stieg um 71,8 % auf 20.568 Schwer-Lkw. Die Mercedes-Benz Espana war auch 1984 mit einer allgemein schlechten Marktsituation konfrontiert; die Produktion mußte um 10,6 % auf 8.203 Transporter zurückgenommen werden.

Aufgrund der insgesamt erfreulichen Entwicklung unserer ausländischen Konzerngesellschaften, die zusammen ihre Produktion um etwa ein Drittel steigerten, konnte der Rückgang in den Inlandswerken ausgeglichen werden, so daß die Konzernproduktion mit 210.929 Nutzfahrzeugen das Volumen des Vorjahres (210.281) noch leicht übertraf.

Neuheiten Im Nutzfahrzeugprogramm

Im Jahre 1984 haben wir unsere neuen leichten Wörther Lastwagen (6,5 bis 13 t) im In- und Ausland in den Markt eingeführt; sie lösten unsere bewährte LP-Reihe ab. Für alle nur denkbaren Transportaufgaben bieten wir in dieser Kategorie Fahrzeuge in vier Leistungsklassen mit 135 Baumustern und 1.800 Sonderausführungen an. Unsere damit gestärkte Wettbewerbsposition führte bereits 1984 zu einem deutlichen Absatz- und Produktionsanstieg. Ein Gremium von Fachjournalisten aus 13 Ländern verlieh

Mercedes-Benz-Baustellenfahrzeuge:
Für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke - auch in schwierigem Gelände - verfügt Daimler-Benz über ein umfassendes Programm leistungsstarker Nutzfahrzeuge.



Baumaschinen verlangen besonders robuste Motoren. Hier im Bild: Planiertrauen mit hydrostatischem Antrieb bei Erdbewegungs-

arbeiten. Sie sind mit Mercedes-Benz-Reihen- oder V-Dieselmotoren von 63 kW bis 147 kW (86 bis 200 PS) ausgerüstet.

unserer neuen Lkw-Baureihe die Auszeichnung «Lastwagen des Jahres 1985», und zwar mit großem Vorsprung vor dem Nächstplazierten.

Im Herbst haben wir unsere neue Omnibusbaureihe O 405 - Nachfolger der O 305-Baureihe - vorgestellt, die neben dem Stadtomnibus wiederum einen Gelenkbus und einen Überlandbus umfaßt. Bei der brasilianischen Tochtergesellschaft ist der O 370 als Grundmodell einer völlig neu entwickelten, eigenständigen Omnibusfamilie in Serie gegangen. Neu im Programm der Mercedes-Benz do Brasil sind ferner der L 1932, ein Schwer-Lkw und - im oberen Bereich der mittelschweren Lkw - der LPS 1525, der vor allem in den USA in der Klasse 7 angeboten wird; für diese Lkw werden Teile aus unserem Werk Wörth zugeliefert.

Höheres Geschäftsvolumen bei Industriemotoren und Fahrzeugaggregaten

In der Sparte Industriemotoren und Fahrzeugaggregate vermochten wir den Umsatz um 9 % auf 315 Mill. DM zu steigern. Die Zunahme wurde zum überwiegenden Teil durch eigene Exporte erzielt. Das Inlandsgeschäft lag nur geringfügig über dem Niveau des Vorjahres.

Durch höhere Motorenlieferungen für Landmaschinen, Strom- und Pumpenaggregate sowie Gabelstapler konnte der Nachfragerückgang der Hersteller von Sonderfahrzeugen mehr als aufgefangen werden. Innerhalb unseres Dieselmotoren-Programms von 17 kW (23 PS) bis 452 kW (615 PS) ließen sich vor allem die leistungsstarken Motoren der Baureihe 400 erfolgreich absetzen.

Gute Aussichten für weiteren Wirtschaftsaufschwung

In den ersten Monaten des Jahres 1985 hat sich die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung weltweit fortgesetzt. Die Vereinigten Staaten von Amerika geben trotz eines leicht verminderten Wachstumstempos den Volkswirtschaften Westeuropas und Japans weiterhin starke Impulse. Zugleich verbessert die steigende Nachfrage in den Industriestaaten die wirtschaftliche Situation in den Schwellen- und Entwicklungsländern.

Die Stärke des US-Dollar bewirkt zwar einen Importsog, der positiv auf die Weltkonjunktur ausstrahlt. Dennoch ist diese Entwicklung nicht ohne Gefahren. In den USA selbst gerät die heimische Industrie zunehmend unter den Konkurrenzdruck ausländischer Anbieter. Der US-amerikanischen Exportwirtschaft gehen wichtige Auslandsmärkte verloren. Vereinzelt hat dies bereits zu massiven Forderungen nach protektionistischer Marktabschirmung und dirigistischen Eingriffen geführt. Importsteuern und Einfuhrzölle würden jedoch der amerikanischen Wirtschaft auf Dauer keine Vorteile bringen, vielmehr würden sie den freien Welthandel zum Schaden aller beeinträchtigen.

Deutsche Wirtschaft auf Expansionspfad

In der Bundesrepublik Deutschland bleibt der Export wichtigster Träger des Konjunkturaufschwungs. Mit verbesserter Kapazitätsauslastung steigt jedoch auch im Inland die Investitionsgüternachfrage wieder an. Aufgestauter Nachholbedarf und Konsolidierungser-

folge bei den öffentlichen Haushalten lassen in diesem Bereich ebenfalls eine stärkere Investitionstätigkeit erwarten.

Die insgesamt positive Wirtschaftsentwicklung sowie die Tatsache, daß aufgrund der absehbaren demographischen Entwicklung die Zahl der neu in das Erwerbsleben eintretenden Jugendlichen mittelfristig nicht steigen, sondern sogar abnehmen wird, verbessern die Voraussetzungen für eine allmähliche Entspannung der nach wie vor schwierigen Situation am Arbeitsmarkt.

Deutsche Automobilindustrie auf internationale Wettbewerbsfähigkeit angewiesen

Seit April 1985 gilt in der Metallindustrie eine neue Arbeitszeitregelung. Sie eröffnet die Möglichkeit, sowohl den Wünschen der Mitarbeiter als auch den Bedürfnissen der Betriebe Rechnung zu tragen. So konnte erreicht werden, daß die Verkürzung der Arbeitszeit die Nutzung der kapitalintensiven Anlagen nicht schmälert. Dies ist vor allem deshalb von Bedeutung, weil die deutsche Industrie aufgrund der beachtlichen Produktivitätserfolge ausländischer Konkurrenten sowie der steigenden Personalkosten im eigenen Land einem wachsenden Konkurrenzdruck ausgesetzt ist. Die Gunst momentaner Wechselkurse darf darüber nicht hinwegtäuschen.

Vor allem der besonders exportorientierten deutschen Automobilindustrie erwachsen bei einem im internationalen Vergleich ohnehin schon hohen Lohnkostenniveau durch die verkürzten Arbeitszeiten zusätzliche Belastungen. Um diesen entgegenzuwirken,

ist in wachsendem Umfang moderne Fertigungstechnologie einzusetzen. Darüber hinaus muß auch das Produkt ständig neuen und noch höheren Anforderungen angepaßt werden. Der deutschen Automobilindustrie kommt gerade in dieser Hinsicht in vielen Fällen eine Vorreiterrolle zu, denn ohne Vorsprung in Technik und Qualität wären wir auf Dauer nicht überlebensfähig.

Deutsche Pkw haben in aller Welt den Ruf, besonders sicher und leistungsfähig zu sein. Dies verdanken wir dem hohen technischen und qualitativen Standard unserer Automobile. In diesem Zusammenhang darf auch die Tatsache, daß unsere Fahrzeuge auf deutschen Autobahnen ihr Leistungsvermögen und ihre großen Sicherheitsreserven ständig beweisen können, keinesfalls unterschätzt werden. Denn bei einem generellen Tempolimit wäre die von uns angebotene hochwertige Technik und Fahrzeugsicherheit für ausländische Käufer weniger glaubwürdig. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen Gefahren für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Pkw-Industrie sollte die Frage einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht emotional, sondern unter sachlicher Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte behandelt werden, und zwar sowohl der ökologischen als auch der Verkehrs- und beschäftigungspolitischen.

In dem von der Bundesregierung eingeleiteten Großversuch, den Einfluß von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen auf den Schadstoffausstoß zu untersuchen, sehen wir einen wichtigen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion.

Technische Lösungen für Umweltentlastung

Für die Automobilindustrie ist die Frage der Umweltentlastung seit vielen Jahren eine zentrale Aufgabe, für die sie hochwertige technische Lösungen entwickelt hat. So wurde in den vergangenen fünfzehn Jahren der Ausstoß von Stickoxiden bei den in der Bundesrepublik Deutschland neu zugelassenen Personenwagen um etwa ein Drittel gesenkt, bei den anderen Schadstoffen noch um wesentlich mehr. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind weitere drastische Verbesserungen nur durch den Einsatz katalytischer Abgasreinigungsanlagen möglich. Die deutschen Hersteller beherrschen diese Technologie; für Exportfahrzeuge nach den USA und Japan wird sie seit mehreren Jahren angewendet.

Politische Einigung über schadstoffärmere Pkw gefordert

Die Schwierigkeiten bei der Einführung schadstoffärmerer Automobile lagen daher nicht in der technischen Beherrschbarkeit, sondern in erster Linie bei der politischen Einigung auf ein EG-einheitliches Konzept. Erst nach langem und hartem Ringen wurde im EG-Ministerrat Ende März 1985 ein Kompromiß gefunden. Wir begrüßen, daß eine europaweite Regelung erreicht wurde und damit ernsthafte politische und wirtschaftliche Auseinandersetzungen innerhalb der EG vermieden werden konnten. Unbefriedigend ist jedoch, daß die Einführung von unverbleitem Benzin erst ab 1989 obligatorisch vorgeschrieben werden soll. Über die Abgasgrenzwerte wird im übrigen erst Mitte 1985 entschieden.

Zwar ist zu hoffen, daß die Verunsicherung der Kunden im deutschen Pkw-Markt nun allmählich überwunden wird. Dennoch bleibt die Ungewißheit über die künftige Entwicklung des deutschen Pkw-Marktes so groß wie wohl noch nie zuvor. Die Tatsache, daß die allgemeine Kaufzurückhaltung im bisherigen Verlauf des Jahres noch nicht zu einschneidenden Beschäftigungsmaßnahmen geführt hat, ist ausschließlich den derzeit guten Exportmöglichkeiten zu verdanken.

Daimler-Benz 1985: Innovationsschub in neuen Pkw-Modellen sichert weiteres Wachstum

Bei Daimler-Benz hat sich die Pkw-Nachfrage im Inland, entgegen dem allgemeinen Markttrend, außerordentlich positiv entwickelt. Der Bestelleingang aus dem In- und Ausland liegt seit Beginn des Jahres 1985 erheblich über unseren erweiterten Produktionsmöglichkeiten.



Der neue Standard-Linienbus O 405 für den öffentlichen Personen-Nahverkehr mit einer Beförderungskapazität von

100 Personen. Die neue Baureihe umfaßt außerdem den Standard-Gelenkbus O 405 G und den Standard-Kleinbus O 402.

Wenn sich bei uns die Verunsicherung im deutschen Pkw-Markt nicht auswirkt, so ist das vor allem auf unser klares Abgas-Reinigungskonzept zurückzuführen. Die neu entwickelte, speziell auf europäische Verhältnisse zugeschnittene zweite Katalysator-Generation, die den Betrieb des Fahrzeugs sowohl mit bleifreiem Normal als auch mit Superbenzin ermöglicht, bietet einen zukunftsweisenden Weg für Benzinfahrzeuge. Mit den Diesel-Pkw, die bei Daimler-Benz eine 50jährige Tradition haben, verfügen wir über ein breites Programm nicht nur besonders wirtschaftlicher, sondern auch sehr umweltfreundlicher Personenwagen, die sich eines steigenden Käuferinteresses erfreuen. Unsere neuen Diesel-Pkw überzeugen darüber hinaus durch ihre deutlich verbesserte Geräuschkarakteristik.

Unsere Stärke im Markt beruht nicht zuletzt auch darauf, daß wir nach Anlauf der neuen mittleren Mercedes-Klasse ein so umfassendes und modernes Pkw-Angebot haben wie noch nie zuvor. Der technische Fortschritt in unseren Fahrzeugen spiegelt sich nicht nur in einzelnen Komponenten, sondern auch in ihrer Gesamtkonzeption wider. Bei jeder Modellablösung ist es unser Ziel, einen Schritt in eine neue technische Dimension zu machen. Gerade im Automobilbau verlangt der außerordentlich hohe finanzielle Einsatz für Entwicklung und Investition bei neuen Modellen technische Konzeptionen, die vom Markt über einen Zeitraum von vielen Jahren akzeptiert werden. Wir haben unsere neuen Fahrzeuge so ausgelegt, daß sie nicht nur den Anforderungen von heute gerecht werden, sondern auch der künftigen Entwicklung standhalten. Dieser

Anspruch verlangt die ständige Auseinandersetzung mit neuen Technologien.

Vielfach wird übersehen, daß technischer Fortschritt im Automobilbau weit mehr ist, als die Substitution herkömmlicher Technik durch neue Verfahren. Echter Fortschritt ist nur dadurch zu erzielen, daß neue Technologien so in die herkömmliche Technik eingepaßt werden, daß das Fahrzeug noch funktionstüchtiger und noch sicherer wird.

Daimler-Benz hat diesen Weg auch beim Einsatz der Mikroelektronik im Fahrzeug beschritten. Antiblockiersystem und Airbag sind seit längerem in der Serie verwirklichte Beispiele hierfür. Antischlupfsysteme, die ein Durchdrehen der Antriebsräder verhindern, sind ebenfalls nur mit Hilfe der Mikroelektronik darstellbar; sie befinden sich in Vorbereitung. Auch unsere moderne Katalysatortechnik mit dem multifunktionalen Gemischaufbereitungs- und Zündungssystem wäre ohne hochwertige Elektronik nicht zu verwirklichen.

Die Mikroelektronik eröffnet aber nicht nur im Produkt, sondern vor allem auch in Fahrzeug-Entwicklung und -Fertigung neue Gestaltungsräume. So wäre ohne Einsatz von CAD- und CAM-Systemen der heute erreichte hohe technische Stand unserer Fahrzeuge undenkbar. Die neue Technologie hilft uns darüber hinaus, den Menschen an seinem Arbeitsplatz weiter zu entlasten. Sie ermöglicht zugleich eine höhere Flexibilität in der Fertigung. Das bedeutet nicht nur Verbesserung von Produktivität und Produktqualität, sondern auch Vorsorge, um den immer schnelleren Wandel im Markt zu beherrschen.

Für weiteres quantitatives und qualitatives Wachstum werden wir auch in Zukunft die Exklusivität sowie die klassischen Eigenschaften des Mercedes - fortschrittliche Technik, Ausgewogenheit, höchste Qualität und langfristige Werterhaltung - pflegen und ständig weiter verbessern. Die hohe Markentreue wie auch die steigende Zahl neuer Mercedes-Kunden bestätigen uns, daß der in unserem Produktprogramm verwirklichte technische Fortschritt und unser Modellkonzept vom Markt honoriert werden. Für 1985 planen wir eine Produktion von mehr als 540.000 Pkw. Der Anstieg um über 60.000 Fahrzeuge ist - wegen der arbeitskampfbedingten Produktionsausfälle 1984 - auf einen Zeitraum von zwei Jahren zu beziehen. Er bedeutet daher keine Abkehr von unserem Ziel, Wachstum nur stetig zu verwirklichen, denn das ist eine Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des hohen Qualitätsstandards unserer Fahrzeuge.

Nutzfahrzeugmärkte weltweit unter Wettbewerbsdruck

Das Nutzfahrzeuggeschäft ist in den letzten Jahren weltweit erheblich schwieriger geworden. Die Nachfrage, vor allem aus dem Nahen und Mittleren Osten, wird sich auch 1985 kaum beleben. Mittelfristig ist aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Probleme in dieser Region ebenfalls keine Änderung der gegenwärtigen Situation zu erwarten.

Dem verringerten Marktvolumen stehen auf der Angebotsseite unzureichend ausgelastete Kapazitäten bei den europäischen Herstellern gegenüber. Der Kampf um Marktanteile dürfte in den kommenden Jahren noch härter wer-



den, zumal auch neue Produzenten aus Drittländern verstärkt in die traditionellen Märkte drängen. Viele Hersteller suchen deshalb nach Möglichkeiten, durch Kooperationen oder Erweiterung bereits bestehender Lieferbeziehungen marktbedingte Belastungen zu verringern.

Staatliche Einflußnahmen auf den Wettbewerb durch Subventionen oder direkte Beteiligung beseitigen die Probleme der Branche nicht. Sie beeinträchtigen vielmehr den Marktmechanismus und damit die Fähigkeit, aus eigener Kraft die Schwierigkeiten zu überwinden.

Auf dem deutschen Nutzfahrzeugmarkt dürften 1985 die Neuzulassungen - nach dem Rückgang im Vorjahr - wieder die Größenordnung des Jahres 1983 erreichen. Mit einem Zuwachs ist nur bei Transportern und leichten Lkw zu rechnen. Gerade in diesen Klassen besitzt die Importkonkurrenz Preisvorteile, und sie ist bestrebt, diese konsequent in höhere Marktanteile umzusetzen. Um so mehr wird es darauf ankommen, dem durch technisch anspruchsvolle Fahrzeugkonzepte zu begegnen. Für das Schwer-Lkw-Geschäft ist aufgrund der anhaltenden Schwäche der Baukonjunktur kaum mit einer Belebung zu rechnen. Vom Nutzfahrzeugexport sind auch 1985 Impulse nicht zu erwarten.

MB-trac 1500 - der leistungsstärkste Typ aus dem Allrad-Ackerschlepper-Programm von 48 bis 110 kW (65 bis 150 PS). Vielseitig einsetzbar und besonders wirtschaftlich.

Daimler-Benz 1985: Anhaltend schwieriges Nutz- fahrzeuggeschäft

Auch Daimler-Benz ist von der Verengung der internationalen Märkte betroffen. Für 1985 gehen wir im Inland und in Westeuropa von einer gewissen Nachfragebelebung für unsere leichten Lkw aus. Der Absatz von Schwer-Lastwagen wird vornehmlich im OPEC-Raum nochmals rückläufig sein, so daß wir unsere Produktionsplanung für Wörther Lkw entsprechend anpassen müssen. Insgesamt werden wir jedoch in den Inlandswerken die Nutzfahrzeugproduktion des Vorjahres halten können; zur Stabilisierung der Beschäftigung trägt eine geplante Anhebung der Fertigung von Fahrzeug-sätzen für die Montage im Ausland bei.

Die meisten unserer ausländischen Produktionsgesellschaften haben auch 1985 günstigere Marktbedingungen als die Muttergesellschaft. In Südamerika erwartet die Mercedes-Benz do Brasil einen erneuten Anstieg von Produktion und Absatz. Die US-amerikanische Tochtergesellschaft Freightliner plant eine nochmalige Steigerung der Fertigung. Nur die Mercedes-Benz Espana kann kurzfristig nicht mit einer Verbesserung der angespannten Marktlage rechnen; eingeleitete Maßnahmen zur Modernisierung und Erweiterung des Transporterprogramms zielen darauf hin, unsere Wettbewerbsposition in Spanien mittelfristig zu stärken. Mit einem Ergänzungsprodukt für ein bisher vom Daimler-Benz-Konzern noch nicht abgedecktes Marktsegment der leichten Transporter hat sich für die Mercedes-Benz Espana darüber hinaus eine neue unternehmenspolitische

Perspektive eröffnet. Dabei handelt es sich um ein kleines Fahrzeug mit einer Nutzlast bis zu 800 kg, das stilistisch überarbeitet und auf der Basis des L 300 gemeinsam von Daimler-Benz und der Firma Mitsubishi Motor Corp. dargestellt wird. Der neue Leichttransporter soll mit einem Daimler-Benz-Dieselmotor ausgestattet werden.

Im international harten Nutzfahrzeuggeschäft werden wir jede Chance für die Erschließung zusätzlichen Marktpotentials nutzen. Die weltweite Präsenz unserer Vertriebsorganisation ist dabei eine wichtige Stütze, ebenso wie für eine langfristige Sicherung unseres Absatzes. Die weitere Verbesserung der Betreuungsqualität in Service und Ersatzteilversorgung sowie der Ausbau der betriebswirtschaftlichen Transportberatung sind dabei von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus besitzen wir als weltweit größter Lkw-Hersteller im Vergleich zu unseren Wettbewerbern besonders gute Voraussetzungen, um unsere intensiven Bemühungen um technische Innovation und Produkterneuerung auch in Zukunft konsequent fortführen zu können.

Es ist unser Ziel, auf der Basis hoher und anspruchsvoller Technik die Wirtschaftlichkeit, den Gebrauchsnutzen und die Qualität unserer Nutzfahrzeuge ständig weiter zu verbessern und für jeden Anwendungszweck sachdienliche und maßgeschneiderte Lösungen anzubieten. Dabei wollen wir die große Zahl der verschiedenen Typen in unserem Programm soweit wie möglich baukastenmäßig ordnen. Hierin sehen wir eine wichtige Voraussetzung, um uns den Anforderungen der Märkte flexibel anpassen und zugleich kostengünstig fertigen zu können.

Die bisherigen Erfolge beim Aufbau eines weltweiten Fertigungsverbundes ermutigen uns, den Weg der Einbindung unserer internationalen Nutzfahrzeugaktivitäten in ein geschlossenes Weltkonzept fortzusetzen. Die sich daraus eröffnenden Möglichkeiten der Kostensenkung und des Marktzugangs werden wir verstärkt nutzen.

Investitionen weiter auf hohem Niveau

Mit dem Anlauf der neuen mittleren Mercedes-Klasse in Sindelfingen, dem Ausbau von Bremen zum zweiten Pkw-Montagewerk und der Zusammenlegung der inländischen Transporterfertigung im Werk Düsseldorf haben wir im Rahmen der langfristigen Optimierung der Produktionsordnung wichtige Investitionsprojekte abgeschlossen. Dennoch sieht unsere mittelfristige Planung auch für die nächsten Jahre im Inland Investitionen von deutlich mehr als 2 Mrd. DM jährlich vor. Ziele unserer Investitionspolitik bleiben weiterhin die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, die Aufrechterhaltung kontinuierlichen Wachstums und damit die Sicherung der Arbeitsplätze. Erreichen wollen wir dies über Ergänzungen und Erneuerungen unserer Produktpalette für Personenwagen und Nutzfahrzeuge ebenso wie durch die Einführung neuer Technologien und den Aufbau flexibler Fertigungssysteme. Zugleich konzentrieren wir uns darauf, dem Kostenanstieg durch Rationalisierung, Mechanisierung und Verbesserung im Fertigungsablauf entgegenzuwirken. Unsere Bemühungen gelten auch verstärkt dem Umweltschutz, und zwar sowohl beim Fahrzeug als auch in der Produktion.

MTU-Gruppe - sinnvolle Ergänzung für Daimler-Benz

Mit den im Frühjahr 1985 von MAN erworbenen Anteilen an der Motoren- und Turbinen-Union München GmbH haben wir eine sinnvolle Ergänzung unserer Arbeitsgebiete im Fahrzeug- und Motorenbau vollzogen und an Traditionen angeknüpft, die bis zur Jahrhundertwende zurückreichen. Darüber hinaus eröffnet uns die Zugehörigkeit der MTU-Gruppe zum Daimler-Benz-Konzern die Möglichkeit, die Unternehmensbasis um neue, anspruchsvolle Technologien zu verbreitern, denen in der Zukunft weiter

wachsende Bedeutung zukommen wird. Die in den beiden MTU-Gesellschaften in München und Friedrichshafen laufenden, umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in technologisch besonders hochwertigen Verfahren bieten hierfür solide Grundlagen.

Kontinuierliche und stabile Unternehmensentwicklung

Daimler-Benz wird dem immer schnelleren Wandel in den Märkten durch noch höhere Flexibilität in allen Unternehmensbereichen Rechnung tragen. Hierzu dient auch unsere breit

angelegte intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit, ebenso wie der verstärkte Einsatz flexibler Fertigungseinrichtungen und -methoden. In der Modellpolitik wollen wir an den traditionellen Mercedes-Eigenschaften - Spitzentechnik und Spitzenqualität sowie Fortschrittlichkeit in Sicherheit und Fahrkomfort, bei Verbrauchssparsamkeit und Umweltfreundlichkeit - festhalten.

Auf der Grundlage der Qualifikation und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter sowie einer gleichermaßen auf Fortschritt und Stabilität ausgerichteten Unternehmenspolitik werden wir aber nicht nur unseren bisherigen Weg fortsetzen, sondern auch neue Aktionsräume erschließen. Mit dem 1984 Erreichten haben wir einen weiteren wesentlichen Schritt zur Stärkung unseres finanziellen Fundaments getan und so die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bewältigung der vor uns liegenden Aufgaben weiter verbessert.

Daimler-Benz: Entwicklung in den ersten drei Monaten 1985

Im ersten Quartal 1985 hat Daimler-Benz die Produktion um 10,4 % auf 145.531 Pkw gesteigert. Im Nutzfahrzeugsbereich wurden im Inland 37.119 (i. V. 41.297) Fahrzeuge und zusätzlich 9.510 (i. V. 7.429) Fahrzeugsätze für die Fertigung von Mercedes-Nutzfahrzeugen im Ausland hergestellt. Die Produktion unserer Auslandsgesellschaften in Süd- und Nordamerika, Südafrika sowie in Spanien stieg zusammen um 3.000 auf 18.300 Nutzfahrzeuge. Der Konzernumsatz erhöhte sich in den ersten drei Monaten 1985 um 15 % auf 12,1 Mrd. DM, der Umsatz der Daimler-Benz AG allein um 8 % auf 8,8 Mrd. DM.



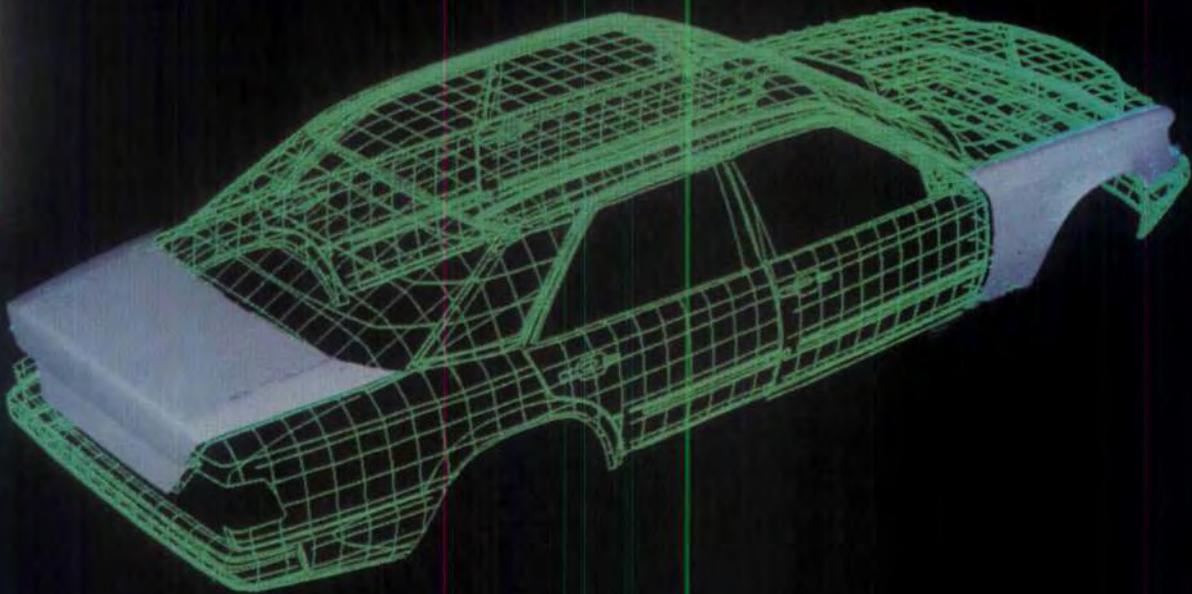
Unimog – allradgetriebene Zug- und Arbeitsmaschinen mit breitem Einsatzspektrum und hervorragender Geländegängigkeit.

Unser Produktprogramm umfaßt einen großen Leistungsbereich von 38 bis 124 kW (52 bis 168 PS).

***** DISCO *****

IUEN
IRBTON

US 068
255



In der nahezu einhundertjährigen Geschichte des Automobils war vor allem der jüngste Abschnitt durch einen tiefgreifenden, schnellen Wandel in den technischen Anforderungen gekennzeichnet. Bei der Senkung des Kraftstoffverbrauchs - vorrangige Aufgabe nach den Ölpreiskrisen der 70er Jahre - wurden beachtliche Ergebnisse erreicht, die nicht durch die nun in den Vordergrund gerückten Ziele der Umweltschonung aufs Spiel gesetzt werden dürfen. Daimler-Benz ist stets bestrebt, technische Lösungen anzubieten, mit denen beide wichtigen Zielsetzungen erreicht werden können, und zwar ohne dabei die bereits realisierten Fortschritte auf anderen Gebieten wie Fahrzeugsicherheit und Gebrauchsnutzen zu gefährden. So haben wir für die in Europa geltenden Verkehrsbedingungen Katalysatoranlagen der zweiten Generation entwickelt, mit denen die verbrauchsoptimierten, hochverdichteten Motoren beibehalten werden können, die auf den Betrieb mit unverbleitem Superbenzin ausgelegt sind. Dies ist der wichtigste Teil unseres umfassenden, klaren Abgas-Konzepts, das es unseren Kunden ermöglicht, Kaufentscheidungen zu treffen, die sich auch in der Zukunft als richtig erweisen werden.

Die Entwicklung einer modernen Karosserie ist ohne Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung nicht mehr vorstellbar. Im Konstruktionsbereich leistet sie ihren Beitrag, indem sie die Konstrukteure von Routinearbeit entlastet und hilft, Fertigungsunterlagen bereitzustellen, die unmittelbar für die Steuerung der Werkzeugmaschinen und zur Kontrolle der Endprodukte verwendet werden können.

National unterschiedliche Bau- und Zulassungsvorschriften erschweren Entwicklungsarbeit

Bei der dringend notwendigen Harmonisierung der von Land zu Land unterschiedlichen Bau- und Zulassungsvorschriften wurden auch 1984 zum Schaden aller kaum Fortschritte erzielt. Nationale Alleingänge und nicht abgestimmte gesetzliche Regelungen hemmen die Entwicklungsarbeit ganz erheblich. Um alle Märkte bedienen zu können, müssen für einzelne Typen zahlreiche Varianten konstruiert und gefertigt werden, um so die unterschiedlichen Bestimmungen hinsichtlich der Grenzwerte, Meßzyklen und Meßvorschriften zu erfüllen. Vielfalt auf diesem Gebiet ist nicht nur unnützlich, sie ist äußerst kostspielig und bindet darüber hinaus wertvolle Entwicklungskapazitäten.

So sind 1984 in den USA neue Prüf- und Abgasvorschriften für Nutzfahrzeugmotoren in Kraft getreten. Sie erfordern den Einsatz wesentlich aufwendigerer Prüfeinrichtungen, die eigens für diesen Zweck entwickelt werden mußten.

BR Deutschland - niedrigste Schadstoffgrenzwerte in Europa

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hatte im Verlauf des Jahres 1984 ihre Vorstellungen über die Einführung schadstoffärmerer Personewagen konkretisiert. Danach sollten ab 1989 - Pkw mit mehr als zwei Liter Hubraum bereits ab 1988 - nur noch Neufahrzeuge mit Benzinmotoren zugelassen werden, welche die derzeit in den USA gültigen Abgasvorschriften erfüllen. Da die Abgasvorschriften in

der EG bereits harmonisiert sind, mußte der Rat der Europäischen Gemeinschaft einen Kompromiß suchen, der den Möglichkeiten und Interessen aller Mitgliedstaaten Rechnung trägt.

Nach dem derzeitigen Stand der Technik können die verschärften Grenzwerte für Pkw mit Ottomotoren nur mit Katalysatoranlagen erreicht werden. Diese wiederum setzen den Betrieb mit unverbleitem Benzin voraus. Daimler-Benz hat schon frühzeitig darauf hingewiesen, daß mit dem Übergang zur Katalysatortechnik ein deutlicher Anstieg des Kraftstoffverbrauchs nur dann zu vermeiden sein wird, wenn weiterhin das Konzept hochverdichteter Motoren angewendet werden kann. Diese Technik erfordert allerdings bleifreien Kraftstoff in Superqualität, der flächendeckend und europaweit in ausreichender Menge vorerst nicht schnell genug zur Verfügung stehen wird.

Daimler-Benz: Katalysatoren der zweiten Generation

Unsere als Sonderausstattung angebotenen Drei-Wege-Katalysatoranlagen der zweiten Generation haben wir deshalb mit einem multifunktionalen Gemischaufbereitungs- und Zündungssystem kombiniert, das auch den Betrieb mit unverbleitem Normalbenzin ermöglicht.

Für unsere Kunden, die ein derartiges Fahrzeug erwerben möchten, zur Zeit aber aufgrund des zu geringen Angebots an unverbleitem Kraftstoff noch mit verbleitem fahren müssen, besteht die Möglichkeit, ein Fahrzeug ohne die bleiempfindlichen Teile zu kaufen. Diese können nachträglich in einer Mercedes-Benz-Werkstatt eingebaut werden (sogenannte Rück-

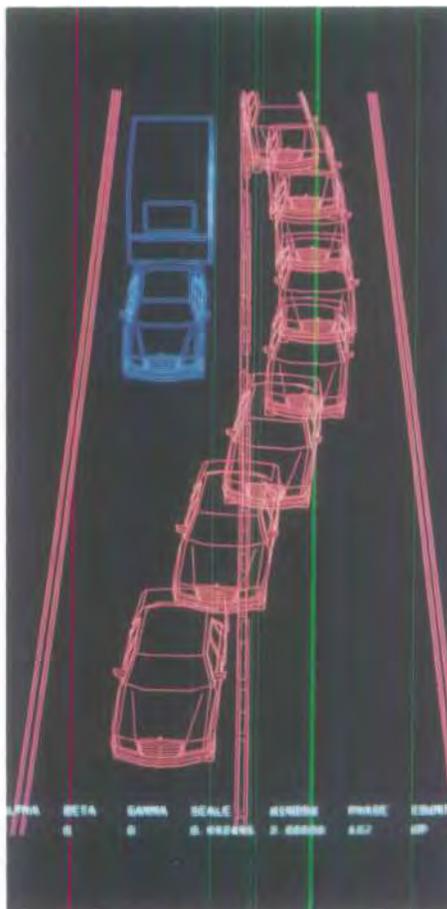
rüstung), und zwar erst dann, wenn für den jeweiligen Bedarf der Kunden unverbleiter Kraftstoff in hinreichender Menge zur Verfügung steht.

Einen hohen Stellenwert in unserem Abgasreinigungs-Konzept haben die besonders umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Diesel-Pkw. Noch in diesem Jahr können wir zusätzlich Dieselmotoren einführen, welche auch die verschärften gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Partikelemission erfüllen werden, wie sie in den USA erst ab 1987 vorgeschrieben sind.

Über 1,5 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Im Berichtsjahr haben wir im Bereich Forschung und Entwicklung über 1,5 Mrd. DM aufgewendet. Mehr als 10.000 Mitarbeiter in den Konstruktions- und Versuchsbereichen arbeiten an der Verbesserung und Erneuerung unserer Produktpalette und ihrer Anpassung an die sich ständig ändernden Rahmenbedingungen. Zu den Ergebnissen unserer Entwicklungsprojekte tragen außerdem die Abteilungen für Verfahrensentwicklung und Werkstofftechnik in den Werken bei. Nur durch das Zusammenwirken von hochwertiger Technologie und darauf abgestimmter Fertigungstechnik läßt sich der hohe Qualitätsstandard unserer Produkte verwirklichen.

In den weiteren Ausbau unserer Versuchs- und Prüfeinrichtungen haben wir 73 Mill. DM investiert. Ein Schwerpunkt war in Untertürkheim die Fertigstellung eines Gebäudes, in dem wichtige Forschungsabteilungen mit modernen, effizienten Arbeitsmöglichkeiten nunmehr zentral zusammengefaßt sind.



Simulation des Fahrens auf der Straße ermöglicht die Berechnung eines Überholvorgangs und die Darstellung auf dem Bildschirm. Der Berechnung liegt ein mathematisches Modell mit allen für das Fahrverhalten wesentlichen Parametern zugrunde.

Die Datenverarbeitung wird in wachsendem Umfang eingesetzt, um Projekte zu beschleunigen und bessere Ergebnisse in der Entwicklungsarbeit zu erzielen. Anwendungsmöglichkeiten bieten sich in der Konstruktion, in der Prozeßsteuerung auf dem Prüfstand und bei der Auswertung von Meßdaten im Versuch.

Verzögerung beim Bau der Prüf- und Meßstrecke Boxberg

Wir benötigen dringend eine genügend große Kapazität an Prüf- und Meßstrecken, um den immer umfangreicher werdenden national unterschiedlichen Bau- und Zulassungsvorschriften entsprechen zu können. Unsere derzeitige Teststrecke in Untertürkheim, die in den sechziger Jahren gebaut wurde und auf das damalige kleinere Modellprogramm und weniger Vorschriften zugeschnitten war, reicht für unsere heutige breite Produktpalette nicht mehr aus. Wir sind deshalb gezwungen, Prüf- und Versuchsfahrten trotz des damit verbundenen Risikos im öffentlichen Straßenverkehr durchzuführen.

Mit dem Bau unseres geplanten Prüfgeländes in Boxberg kann begonnen werden, sobald die Daimler-Benz AG auch die Grundstücke erhält, die bisher nicht erworben werden konnten. Dafür ist ein Flurbereinigungsverfahren notwendig, dessen Anordnung das Bundesverwaltungsgericht als letzte Instanz im Frühjahr 1985 bestätigt hat. Nach wie vor versuchen jedoch die Gegner des Vorhabens, den Fortgang des Projekts zu behindern.

Pkw-Programm: Neue mittlere Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E

Die Vorstellung der neuen mittleren Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E im Dezember 1984 war der Abschluß eines über sieben Jahre laufenden Entwicklungsprojekts. Diese Modellreihe wurde von Grund auf neu entwickelt; sie enthält eine Vielzahl technischer Neuerungen und ist in allen wichtigen Funktionen deutlich verbessert

worden. Das Angebot wurde durch attraktive Varianten erweitert.

Innerhalb des Motorenprogramms, das einen Leistungsbereich von 53 bis 140 kW (72 bis 190 PS) abdeckt, sind die 5- und 6-Zylinder Diesel- sowie die 6-Zylinder-Benzinmotoren vollständige Neuentwicklungen. Die 6-Zylinder-Benzinmotoren im 260 E und 300 E gibt es nur noch mit Benzineinspritzung; sie basieren auf dem bewährten Grundkonzept der 4-Zylinder-Motoren im 200 und 230 E. Das Fahrwerk unterscheidet sich von dem der Vorgänger-Modelle durch neue Achssysteme, deren Prinzip sich in der Kompaktklasse bereits bewährt hat. Sie repräsentieren den neuesten Stand hinsichtlich aktiver Sicherheit und Komfort.

Neuartige Werkstoffe und Werkstoffkombinationen ermöglichten bei gleichem Raumangebot der Fahrzeuge je nach Typ Gewichtsminderungen zwischen 80 und 135 kg. Durch das niedrigere Fahrzeuggewicht, einen geringeren Luftwiderstandsbeiwert sowie der Motorencharakteristik angepaßte Getriebe und Hinterachsen sind diese Modelle ihren Vorgängern in Verbrauch und Fahrleistung deutlich überlegen. Die Serienausstattung wurde erweitert und verbessert.

Erweitertes Nutzfahrzeug Programm

Im Frühjahr 1984 haben wir unsere neu entwickelten leichten Wörther Lkw vorgestellt. Diese Fahrzeuge, die dank fortschrittlicher Technologie einen höheren Transportnutzen aufweisen, wurden zunächst mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 6,5 und 11 t angeboten. Im Jahresverlauf ist diese Baureihe um eine 13-Tonnen-

Version erweitert worden. Damit verfügen wir in vier Leistungsklassen über 135 verschiedene Baumuster und 1.800 Sonderausführungen. Die Serie umfaßt weiterhin zwei Fahrerhausvarianten.

Neue Omnibusse für den öffentlichen Nahverkehr

Im Berichtsjahr haben wir ein Nahverkehrssymposium veranstaltet, das die Einsatzmöglichkeiten für den Omnibus im öffentlichen Nahverkehr umfassend behandelte. Zu diesem Anlaß wurde der

neue O 405, das Nachfolgemodell unseres heutigen Linienomnibusses O 305, vorgestellt. Die komplette Omnibusfamilie umfaßt neben dem normalen Bus wiederum einen Gelenkbus und einen Überlandlinienbus. Entwicklungsziele der neuen Omnibusbaureihe waren vor allem die Steigerung des Transportkomforts, die Senkung der Betriebskosten sowie die Verbesserung der Sicherheit. Wir wollen damit die Attraktivität des Omnibusses im öffentlichen Personennahverkehr weiter steigern.



Der neue Fahrsimulator im Werk Berlin-Mariefelde: Mit Hilfe eines mathematischen Modells von einem Fahrzeug werden alle Bewegungen der Kabine von einem Rechner so gesteuert, daß der Fahrer den Eindruck

wie beim Fahren auf wirklichen Straßen gewinnt. Das System, das den Fahrer mit seinen Reaktionen in die Untersuchung mit einbezieht, leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Spurgeführte Omnibusse störungsfrei im Einsatz

In Essen konnte das Projekt spurgeführter Omnibusse - ein Element unseres O-Bahn-Verkehrssystems - weiter vorangetrieben werden. Zur Zeit sind 25 Omnibusse, davon 21 Spurbusse 0 305 G, täglich störungsfrei im Einsatz. Gemeinsam mit den Essener Verkehrsbetrieben beabsichtigen wir, eine weitere Strecke von 4 km Länge für den Betrieb mit spurgeführten Bussen einzurichten.

In Adelaide/Australien wurden inzwischen 4,5 km von insgesamt 12 km geplanter O-Bahntrasse fertiggestellt. Bisher sind bereits 20 Omnibusse mit Spurführungseinrichtungen ausgeliefert worden. Da die Inbetriebnahme eines ersten Streckenabschnitts für den öffentlichen Verkehr erst für 1986 vorgesehen ist, verkehren die Busse bis zur Eröffnung des Linienbetriebs auf der O-Bahnstrecke im normalen Straßenverkehr.

Entwicklungen unserer ausländischen Konzerngesellschaften

Die Mercedes-Benz do Brasil hat die Entwicklung des 0 370 - eine völlig eigenständige Omnibusfamilie - abgeschlossen und inzwischen die Produktion aufgenommen. Die Omnibusbaureihe umfaßt 2- und 3-achsige Fahrzeuge, die für die besonderen Anforderungen des südamerikanischen Marktes konzipiert wurden. Alkohol- und Gasmotoren werden im Rahmen des nationalen Energieprogramms in Bussen und Lastkraftwagen serienmäßig neben Dieselmotoren angeboten. Bei den leichten und mittleren Lkw der Klassen 6 und 7, die nach Nordamerika exportiert werden, hat unsere Tochtergesellschaft erstmals ein Frontlenker-Fahrerhaus im Programm, für das Teile aus unserem Werk Wörth zugeliefert werden.

Bei Freightliner in den USA haben wir die Arbeiten zur Anpassung der Daimler-Benz-Aggregate an die dortige

Angebotspalette planmäßig fortgesetzt. Die Serienfertigung eines neuen mittellangen Haubenfahrzeugs der Klasse 8 ist inzwischen angelaufen.

In Südafrika werden bei unserer Beteiligungsgesellschaft Atlantis Diesel Engine (ADE) Mercedes-Benz-Motoren in Lizenz gefertigt. Aufgrund gesetzlicher Vorschriften müssen in alle Nutzfahrzeuge südafrikanischer Lkw-Hersteller ausschließlich diese Motoren eingebaut werden. In unserer Entwicklungsabteilung in Stuttgart führen wir deshalb umfangreiche Untersuchungen durch, um die einwandfreie Funktion unserer Aggregate auch in Fahrzeugen anderer Marken zu gewährleisten.

Für die NAW-Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG in der Schweiz wurden weitere Sonderanfertigungen entwickelt, die aus unserem Serienprogramm abgeleitet sind. Außerdem betreiben wir in enger Zusammenarbeit mit dieser Beteiligungsgesellschaft die Entwicklung und Herstellung von Omnibussen für spezielle Einsatzbedingungen.

Zukunftsweisende Forschungsarbeiten

Schwerpunkte auf dem Gebiet der Forschung sind zukunftsreiche Materialien, Technologien und Verfahren. Keramik und Faserverbundwerkstoffe haben nach unserer Einschätzung noch ein hohes Entwicklungspotential. Hierfür müssen großserientaugliche Technologien erarbeitet werden.

Besondere Bedeutung kommt jedoch der Anwendung der Mikroelektronik zu. Diese vermag viele Einzelfunktionen in ein Gesamtsystem zu integrieren und neue Anwendungsmöglichkeiten zu schaffen.



Unserem Entwicklungsbereich in Untertürkheim steht eine Fachbibliothek mit 90.000 Bänden, 500 Zeitschriftentiteln und 11.000 Zeitschriftenbänden zur Verfügung.

Eigene Datenspeicher mit rd. 120.000 Dokumenten verschaffen zeitsparend Anschluß an nationale und internationale Dokumentationszentren.



Der neue spurgeführte Linienomnibus O 405 auf der werkseigenen Versuchsbahn in

Rastatt – ein Element des vielseitigen Mercedes-Benz-O-Bahn-Systems.

So haben wir zur Fahrzeugüberwachung und für die Betriebsorganisation unserer Kunden Informationssysteme für den Fuhrpark entwickelt. Rechnergestützte, miteinander zusammenwirkende Diagnoseeinheiten im Fahrzeug und in der Werkstatt dienen dabei der Serviceverbesserung und helfen, die Wirtschaftlichkeit und die Sicherheit von Fahrzeugflotten zu steigern. Den mit dem Antiblockiersystem begonnenen Weg, Elektronik sinnvoll für die Erhöhung der Sicherheit zu nutzen, gehen wir konsequent weiter.

Der im Werk Berlin-Marienfelde eingerichtete, von einem leistungsfähigen Rechnersystem gesteuerte Fahr-

simulator hat inzwischen seine ersten Funktionsprüfungen bestanden. Wir können damit nicht nur das Fahrzeug, sondern auch den Fahrzeugführer in unsere Untersuchungen einbeziehen und so wichtige Erkenntnisse auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit gewinnen.

Neue Werkstoffe und alternative Antriebssysteme im Automobilbau

Die Forschungsarbeiten auf dem Werkstoffsektor und im Bereich der alternativen Energieträger wurden systematisch weitergeführt. Auf dem Keramikgebiet erforschten wir insbesondere die Funktion von Gasturbinenteilen.

Erste Erprobungsläufe im Fahrzeug unter realen Verkehrsbedingungen haben deren Funktionstüchtigkeit bestätigt; weitere umfangreiche Forschungsarbeiten sind jedoch noch erforderlich.

Die Fahrzeuge für den Betrieb mit Wasserstoff wurden weiterentwickelt, um die Nutzungsmöglichkeiten dieses Energieträgers unter praxisnahen Bedingungen zu erforschen. Entsprechend einer Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Forschung und Technologie haben im Oktober 1984 fünf 280 TE für Wasserstoff-Benzin-Mischbetrieb und fünf Transporter 310 für Wasserstoffbetrieb Testfahrten aufgenommen.

Flexible Versuchsfertigung

Im Entwicklungsbereich werden flexible Fertigungseinrichtungen eingesetzt, um den Versuchsabteilungen kurzfristig die jeweils benötigten Prototypenteile zur Verfügung zu stellen. Damit können der Entwicklungsablauf beschleunigt und die Ergebnisse verbessert werden. Die hohen Ansprüche des Konstrukteurs an die Fertigungstoleranzen machen neuartige Meßverfahren notwendig, und zwar in enger Zusammenarbeit zwischen Fertigung, Entwicklung und Meßtechnik.

So ermöglicht ein modernes Verfahren, die Oberflächenqualität von Präzisionsteilen zu messen, zu beurteilen und danach die Produktion zu steuern, ohne daß jemals die Oberfläche selbst berührt werden muß. Ein in die Fertigungsstraße integrierbares Meßverfahren stellt eine 100%ige Qualitätskontrolle sicher; im Werk Bad Homburg wird es bereits in der Serienproduktion von Motorventilen eingesetzt.

Materialwirtschaft

Das Einkaufsvolumen von Daimler-Benz erreichte im Jahre 1984 konzernweit einen Wert von mehr als 25 Mrd. DM. Der Zuwachs unserer Bezüge an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Investitionsgütern und Dienstleistungen um über 2 Mrd. DM resultierte ausschließlich aus der gestiegenen Auftragsvergabe unserer ausländischen Tochtergesellschaften. Dagegen lag der Einkauf von Zulieferteilen und Investitionsgütern für unsere inländischen Werke mit 18,6 Mrd. DM etwas unter dem Volumen des Vorjahres (18,7 Mrd. DM).

Die enge Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten wurde durch den Arbeitskampf bei ausgewählten Betrieben der Zulieferindustrie auch für die breite Öffentlichkeit deutlich. So mußten wir aufgrund fehlender Zulieferteile bereits am dritten Tag nach Streikbeginn unsere Haupt-Montagelinien in den Pkw- und Nutzfahrzeugwerken stilllegen. Trotz der durch diese Ausnahmesituation sowohl für uns als auch für unsere Lieferanten eingetretenen Belastungen werden wir unser Ziel, den Materialfluß zu optimieren, konsequent weiterverfolgen.

Spürbare Optimierung der Materialbestände

Die in den letzten Jahren erreichten Fortschritte in der Optimierung unserer Bestände an Zulieferteilen für die Produktion haben zu einem beachtlichen Rückgang in der Kapitalbindung im Jahresdurchschnitt und damit zu einer Kostenentlastung geführt. Im Vergleich zu dem mit der Produktion gestiegenen Materialaufwand waren die Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen nahezu unverändert.

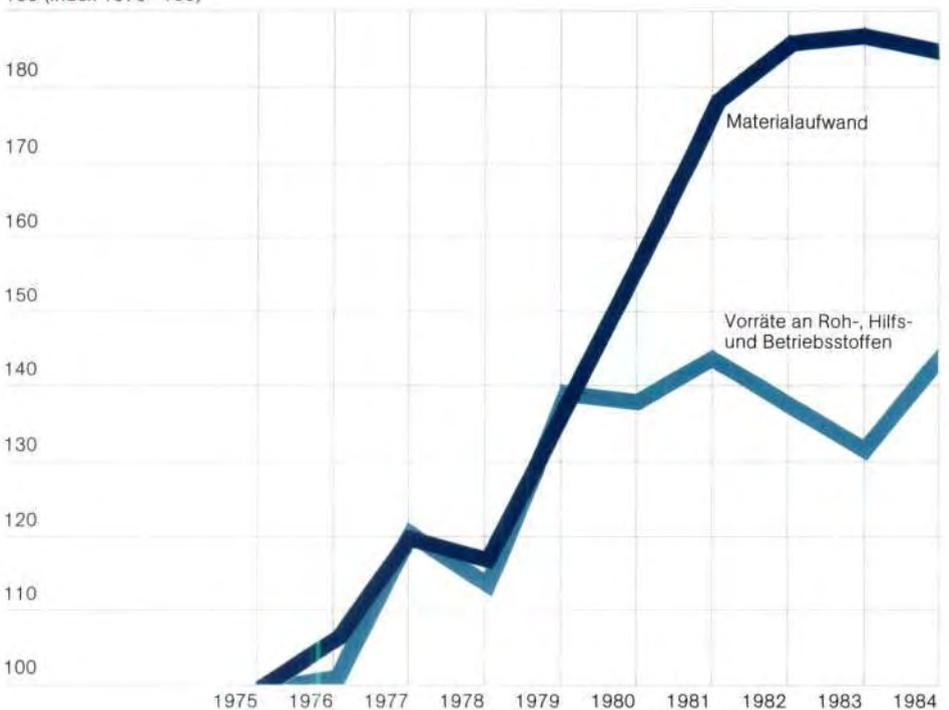
Eine weitere Reduzierung der Vorratshaltung sowohl bei uns als auch bei unseren Zulieferanten streben wir durch verfeinerte Dispositionssysteme, durch die Ausweitung der Datenfernübertragung mit in- und ausländischen Partnern sowie durch den Einsatz moderner, standardisierter Transport- und Lagertechniken an. Die damit gewonnene zusätzliche Flexibilität wird unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit zugute kommen.

Ein logistisches Optimierungskonzept haben wir in einem ersten Schritt in enger Zusammenarbeit mit unserem Zulieferer für Fahrzeugsitze der Kompaktklasse verwirklicht. Die Werke unseres Lieferanten arbeiten - durch Datenaustausch verbunden - im gleichen Fertigungstakt wie unsere Pkw-Werke Sindelfingen und Bremen. Dadurch kann der Zulieferer die Sitzanlagen in der Reihenfolge fertigen und anliefern, in der sie in unserer

Daimler-Benz AG:
Materialaufwand und Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen

(in Millionen DM)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Materialaufwand	8.523	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957	16.000	15.922
Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen	531	542	649	608	741	739	769	736	708	774

190 (Index 1975=100)



Fahrzeugmontage benötigt werden. Ein Lagerbestand an fertigen Sitzen ist deshalb weder bei uns noch beim Lieferanten erforderlich.

Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte bei der Auftragsvergabe

Auch im Berichtsjahr haben wir bei der Vergabe von Aufträgen strukturschwache Regionen und besonders förderungswürdige Institutionen unterstützt. Ein besonderer Schwerpunkt lag bei der Berliner Wirtschaft wie auch bei sozialen Einrichtungen. Im Raum Boxberg gelang es, durch gezielte Aufträge sowie durch die Neuansiedlung von Lieferanten der Daimler-Benz AG in den letzten Jahren über 400 Arbeits- und Ausbildungsplätze neu zu schaffen.

Die bereits im Vorjahr begonnene Straffung der Einkaufsorganisation haben wir 1984 planmäßig weitergeführt. Die stetige und auf Dauer angelegte Partnerschaft mit international wettbewerbsfähigen Unternehmen der Zulieferindustrie wurde - gestützt auf ein effizientes Instrumentarium der Beschaffungsmarktforschung - weiter ausgebaut.

Der Anstieg der Materialpreise hat sich 1984 gegenüber den Vorjahren verlangsamt. Bei den Weltmarktpreisen für Aluminium, die 1983 noch außergewöhnlich stark angezogen hatten, ist eine Beruhigung auf hohem Niveau eingetreten; gleiches gilt für Kautschukerzeugnisse. Eigene, umfassende Wertanalysen und weitere Schritte unserer Lieferanten zur Steigerung ihrer Produktivität haben den weiter anhaltenden Materialverteuerungen entgegengewirkt.

Reibungslose Produktionsversorgung auch bei Neuanläufen

Der Serienanlauf der neuen Pkw-Baureihe und der leichten Wörther Lkw sowie die Anpassung an die Erfordernisse unserer Absatzmärkte konnten termingerecht sichergestellt werden. Diese Neuanläufe sowie die Wiederaufnahme der Produktion nach dem Arbeitskampf, die zusätzlich durch das

zeitliche Zusammentreffen mit den Betriebsferien bei einigen Lieferanten erschwert wurden, erforderten ein außerordentliches Maß an Einsatzbereitschaft und Flexibilität bei allen Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle ebenso bedanken wie für die gute Versorgung der Produktionswerke auf dem traditionell hohen Qualitätsniveau.



Ein logistisches Optimierungskonzept haben wir im neuen Pkw-Werk Bremen in enger Zusammenarbeit mit unserem Zulieferer für Fahrzeugsitze der Kompaktklasse verwirk-

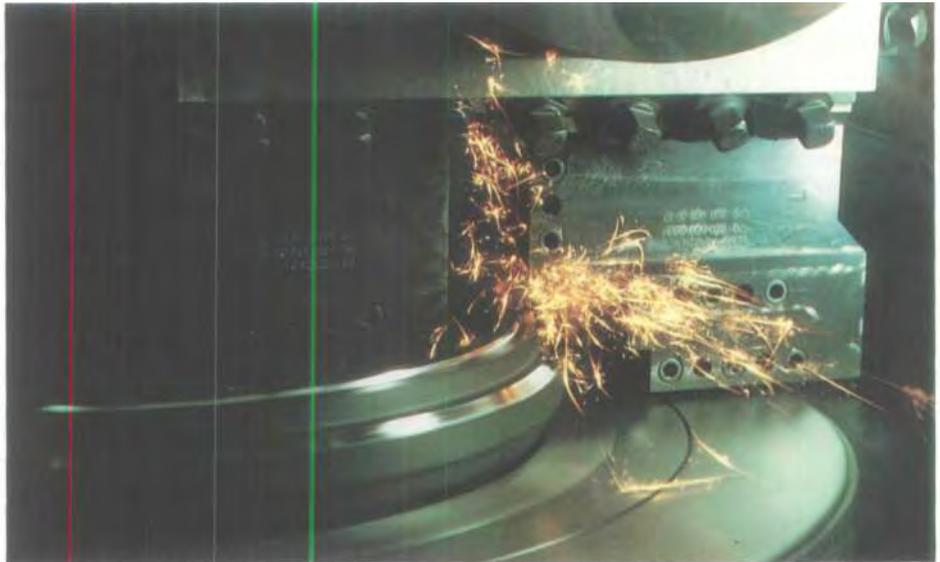
licht. Von der Anlieferung im Werk gelangen die kompletten Sitzanlagen ohne Zwischenlagerung unmittelbar an die Fahrzeugmontage-



Produktion

Zur Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens sind gleichbleibend hohe Qualität und Zuverlässigkeit der Produkte ebenso unerlässlich wie der Einsatz moderner kostengünstiger Produktionsverfahren. Um diese Ziele auch in Zukunft erreichen zu können, haben wir in einem mehrjährigen Prozeß die Produktionsstrukturen unserer Inlandswerke neu geordnet. Im Nutzfahrzeugbereich wurde dabei die Zahl der Montagewerke von früher fünf auf nunmehr zwei - Wörth und Düsseldorf - zusammengefaßt. Damit wurde auch im Transporterbereich eine ausreichende Flexibilität geschaffen, um den Anforderungen des Marktes gerecht zu werden. Der Pkw-Bereich wurde um die Montagekapazität des Werkes Bremen erweitert. Daneben galten unsere Bestrebungen der Steigerung von Produktivität, Flexibilität und Qualität wie auch der Sparsamkeit im Energieverbrauch und der Umweltentlastung. Die flexible Auslegung der Fertigungsanlagen versetzt uns in unserem Pkw-Werk Sindelfingen in die Lage, bei Nachfrageschwankungen die Produktionsprogramme der Modellreihen 201 und 124 innerhalb der Gesamtkapazität in einer gewissen Bandbreite zu variieren.

Das zweite Pkw-Montagewerk Bremen: In den neuerrichteten Fertigungseinrichtungen wird hier - neben der T-Reihe - in engem Lieferverbund mit dem Werk Sindelfingen ein großer Teil unserer Kompaktklasse montiert. (freigegebene Luftaufnahme Nr. 9/66534 Regierungspräsidium Stuttgart)



Bremstrommeldrehen mit keramisch bestückter Bohrkronen im Werk Kassel.

Die Schnittaufteilung ermöglicht das Vor- und Fertigdrehen in einem Arbeitsgang.

Pkw-Werke: Zügiges Hochfahren der Bremer Produktion

In unserem neuen Werk Bremen haben wir die Stückzahlen der Anfang 1984 aufgenommenen Endmontage des 190er zügig hochgefahren. Bereits ab Oktober erreichten wir unter Anspannung aller verfügbaren Kräfte eine arbeitstägliche Fertigung von mehr als 450 Pkw der Kompaktklasse. Das Werk Bremen hat damit einen wichtigen Beitrag zur Aufholung der während des Arbeitskampfes ausgefallenen Produktion geleistet.

Im Werk Sindelfingen konnten wir trotz der streikbedingten Erschwernisse im September 1984 den Serienanlauf der neuen mittleren Mercedes-Klasse sicherstellen. Unsere typflexiblen Anlagen zur Karosserieverbundfertigung in Sindelfingen erlauben es uns, auch die neue Baureihe in schnell

wachsender Stückzahl zu fertigen. Wie bei der Montage in Sindelfingen sichern uns auch die neuen Fertigungslinien im Pkw-Aggregatewerk Untertürkheim die erforderliche Flexibilität, um auf Veränderungen in der Nachfrage schnell reagieren zu können. Numerisch gesteuerte (NC-)Stationen gewährleisten eine wirtschaftliche Fertigung unseres variantenreichen Motorenprogramms; das Baukastensystem der neuen Aggregatebaureihen bietet dazu die notwendigen Voraussetzungen.

Nutzfahrzeugwerke: Neue Baureihen und Montagelinien

In unseren Nutzfahrzeugwerken haben wir im Berichtsjahr beträchtliche Mittel zur Senkung der Fertigungskosten sowie für den Anlauf neuer Baureihen investiert.

Im Werk Wörth lief 1984 der letzte leichte Lkw der LP-Klasse vom Band. Von dieser Baureihe haben wir in ihrer 20jährigen Produktionszeit über 300.000 Lkw gefertigt. Unsere neue Generation mittlerer Lastkraftwagen von 6,5 bis 13 t Gesamtgewicht wurde inzwischen vollständig in den Wörther Produktionsbereich integriert. Mit ihrer Typen- und Baumustervielfalt auf der

Basis einer möglichst großen Zahl gleicher Teile erfüllt sie die Anforderungen an eine rationelle, unterschiedlichen Marktbedürfnissen entsprechende Fertigung.

Diesem Ziel diene auch die Konzentration der Transporterfertigung im Werk Düsseldorf; sie ermöglicht uns darüber hinaus die für dieses Marktsegment besonders wichtige Fertigungs-

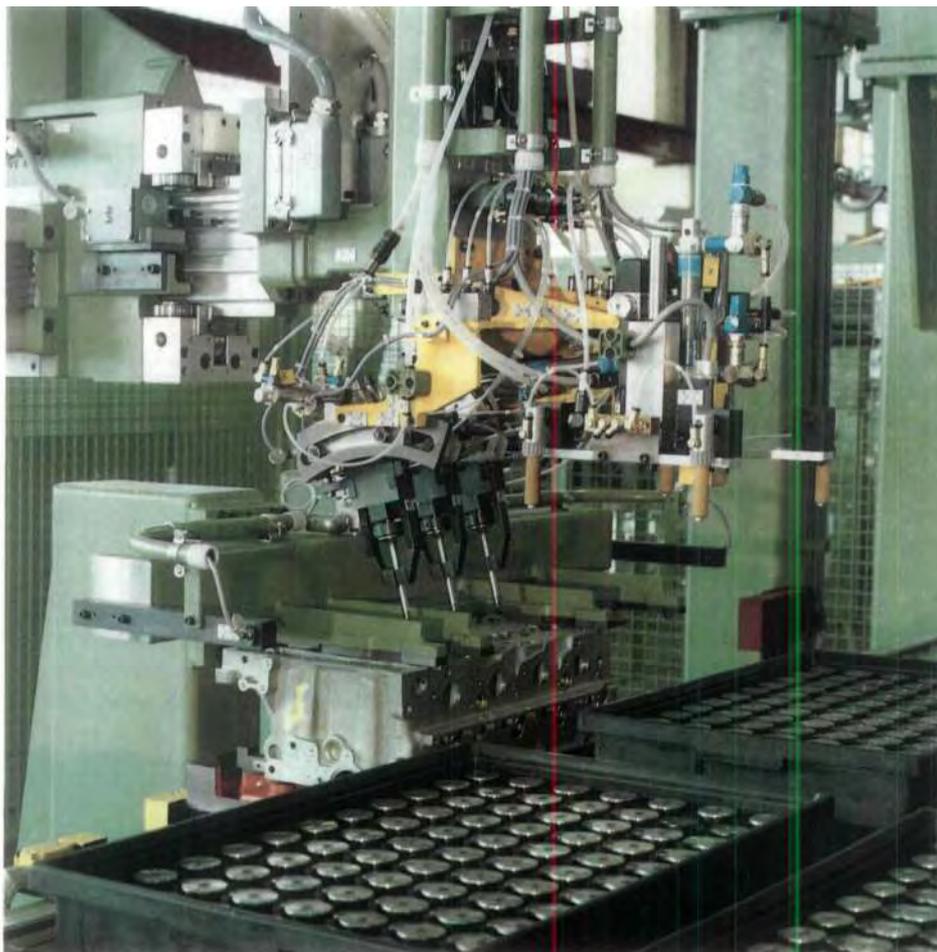
flexibilität innerhalb der beiden Transporterbaureihen.

Im Werk Mannheim haben wir im Berichtsjahr neue Anlagen für die Omnibusfertigung in Betrieb genommen. Mit einer modernen Förder- und Hebetchnik können wir Omnibusse über 8 t in fünf Montagelinien bei Entlastung der Mitarbeiter wirtschaftlicher und in weiter verbesserter Produktqualität fertigen.

Im Werk Gaggenau lief der 250.000ste Unimog seit der Produktionsaufnahme im Jahr 1951 vom Band, eine für ein solches Spezialfahrzeug beachtliche Stückzahl.

In unseren Aggregate- und Teilwerken haben wir die Modernisierung der Produktionseinrichtungen und die Optimierung der Fertigungsabläufe weiter vorangetrieben.

In Gaggenau verfügen wir jetzt über eine neue flexible Transferstraße mit numerisch gesteuerten (CNC-)Stationen für die präzise Bearbeitung der Lkw-Getriebegehäuse. Im Werk Berlin konzentrierten wir uns auf den Anlauf der Teilefertigung für unsere neuen Pkw-Motoren; hier haben wir eine neue Fertigungsstraße für Kurbelwellen in Betrieb genommen. Im Werk Kassel wurde die Vorderachsmontage neu strukturiert, um der erweiterten Typenvielfalt durch höhere Anpassungsfähigkeit gerecht zu werden. Die Fertigung von Kipphebeln und Ventilstößeln mit hydraulischem Spielausgleich für die neuen Pkw-Motoren lief im Werk Bad Homburg an; neue Technologien - wie die Laseranlage zum Schweißen der Ventilstößel - bieten die Gewähr für kostenoptimale Fertigung bei höchster Präzision. Im Teilwerk Hamburg wurden die technischen Voraussetzungen für eine flexible und



Werk Untertürkheim: An der flexiblen Zylinderkopf-Montagelinie für 4-/5- und 6-Zylinder-Dieselmotoren werden die Ventile von einem frei programmierbaren Indu-

strierroboter gesteckt. Die hochrationelle und flexible Einrichtung kann schnell auf notwendig werdende Programmänderungen reagieren.

wirtschaftliche Teilefertigung weiter verbessert. Durch den Piloteinsatz eines weiterentwickelten Produktionssteuerungssystems haben wir die Präzision in der Abstimmung des Lieferungsverkehrs mit unseren anderen Inlandswerken deutlich erhöhen können.

Fertigungsqualität weiter verbessert

In unseren Werken stand die Sicherung der Fertigungsqualität im Mittelpunkt. Insbesondere in der Lackierung konnten entscheidende Verbesserungen der Oberflächenqualität unserer Fahrzeuge erzielt werden. Bei der Hohlraumkonservierung der Pkw-Karosserien und Nutzfahrzeugfahrer-

häuser sorgen individuell den Hohlkörpern angepaßte Düsen in Verbindung mit einer rechnergesteuerten Wachsmengendosierung für einen umfassenden und vollständigen Korrosionsschutz. Die erhöhte Automatisierung in der Lackierung leistet durch eine optimierte Ausnutzung des Lackmaterials einen wesentlichen Beitrag zur Umweltschonung. Zugleich beseitigt sie für die Mitarbeiter belastende Arbeitsumfänge zugunsten anspruchsvoller Bedien- und Kontrollfunktionen.



Im Werk Düsseldorf: Ein ergonomisch optimierter Montage-Arbeitsplatz in der Lenkungsmontage. Die kreisbogenförmige

Bereitstellung der zu montierenden Teile ermöglicht eine handliche und schnelle Zugriffsmöglichkeit.

Neu gestaltete Arbeitsplätze entlasten die Mitarbeiter

Bei der Auswahl und dem Einsatz neuer Fertigungseinrichtungen achten wir darauf, daß Arbeitsplätze mit verantwortungsvollen Inhalten geschaffen werden. Unsere neuen Montagelinien bieten mehr nichttaktgebundene Arbeitsplätze. Für unsere Mitarbeiter bedeutet dies größeren Handlungsspielraum und Abwechslung. Verkettungseinrichtungen sowie eine Vielzahl mobiler und stationärer Hubgeräte entlasten die Mitarbeiter von schwerer körperlicher Arbeit.

Umweltschutz und Energieeinsparung in der Fertigung

Neben den Zielen hoher Fertigungsqualität, ergonomisch verbesserter Arbeitsgestaltung und Rationalisierung gewinnen umweltschonende Produktionsverfahren wachsende Bedeutung. Beträchtliche Einsparungen an Primärenergie ergaben sich durch Rückgewinnung von Wärme aus der Abluft, z.B. in Gießerei- und Lackierbereichen.

In Brennen haben wir durch den Bau von Kühltürmen und Mehrfachnutzung von Prozeßwasser in geschlossenen Kreisläufen den Wasserverbrauch in den letzten zehn Jahren trotz Verdoppelung der Produktion auf die Hälfte reduziert. Für die Installation einer zentralen Anlage zur Eindickung von Sandschlamm in der Gießerei Mannheim war die Rückgewinnung von Prozeßwasser ein wesentlicher Ge-

sichtspunkt. In der Lackierung konnten wir durch den vermehrten Einsatz festkörperreicher Lacksysteme und elektrostatischer Lackierverfahren den Lösemiteleinsatz deutlich vermindern. Dennoch sind Reststoffe in der Produktion nicht ganz zu vermeiden. Moderne Verfahrenstechniken, insbesondere in der Abluft- und Abwasserreinigung, ermöglichen in unseren Werken jedoch eine sichere Entsorgung.

Moderne Fertigungstechnologien auch bei unseren Auslandsgesellschaften

Auch bei unseren ausländischen Gesellschaften mit eigener Fertigung hatten Maßnahmen zur weiteren Qualitätsverbesserung Vorrang. Wir wollen damit gewährleisten, daß sich Mercedes-Fahrzeuge auch künftig weltweit durch einen unverwechselbaren Gütestandard auszeichnen.

Die Mercedes-Benz do Brasil hat im Berichtsjahr ihre erste kataphoretische Tauchlackieranlage in Betrieb genommen; mit diesem technologisch fortschrittlichen Verfahren läßt sich der Korrosionsschutz von Nutzfahrzeugen wesentlich erhöhen. Im Werk Campinas wurde eine flexible Fertigung für die neue Omnibusbaureihe O 370 eingerichtet. Nach der Fertigstellung eines Prüfstandes zur Messung der Abgasemission von schweren Lkw-Dieselmotoren sind die technischen Voraussetzungen gegeben, um auch künftig Dieselmotoren aus Brasilien in unser nordamerikanisches Nutzfahrzeugwerk Hampton (Virginia) exportieren zu können.

Im Werk Mt. Holly unserer US-Tochtergesellschaft Freightliner haben wir in einer neuen Rohbaulinie erstmals die Fertigung von geschweißten Stahlfahrerhäusern aufgenommen. Damit soll in der Klasse schwerer Nutzfahrzeuge ein weiteres Marktsegment erschlossen werden.

Zu den wesentlichen Projekten in den Auslandswerken zählt im Pkw-Bereich die Montage der neuen mittleren Mercedes-Klasse in Südafrika, Indonesien und Malaysia. Die Vorhaben auf dem Nutzfahrzeugsektor umfassen Produktionsanlagen für Motoren in Indonesien, für Lkw in der Türkei und für Transporter in Indien.



Automatische Fertigungslinie für Kopfstützen und Fügearbeitsgängen in unserem Werk Hamburg-Harburg mit Verkettung von Umform-, Schweiß-

Vertrieb

Der siebenwöchige Produktionsausfall hat Daimler-Benz in einer Phase steigender Nachfrage nach Personenkraftwagen getroffen. Unsere Lieferfähigkeit - ein wichtiges Element unserer Marktstrategie - wurde dadurch erheblich beeinträchtigt. Dank dem Verständnis unserer Kunden und der Flexibilität unserer weltweiten Vertriebsorganisation konnten jedoch nachhaltig negative Auswirkungen weitgehend vermieden werden. Die Tatsache, daß die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen von der allgemeinen Kaufzurückhaltung im deutschen Pkw-Markt nicht betroffen ist, werten wir auch als Zeichen des besonderen Vertrauens unserer Kunden. Wir werden auch künftig alles tun, um diesem Vertrauen gerecht zu werden.

Auf der Nutzfahrzeugseite war neben der Einführung unserer neuen leichten Wörther Lkw der verstärkte Ausbau unserer Beratungs- und Serviceleistungen im Rahmen unseres Gesamtangebots ein wesentlicher Schwerpunkt. In wachsendem Umfang bieten wir unseren Kunden eine umfassende Kauf- und Wirtschaftlichkeitsberatung, anwendungsorientierte Information und entsprechende Schulung in allen Transport- und Fuhrparkfragen.

Die für das Verkaufsgeschäft besonders wichtige Servicebereitschaft wurde durch den Ausbau der Ersatzteileexpresslinien, des Reparatur- und Notdienstsystems sowie des gesamten Werkstattangebots im In- und Ausland weiter verbessert.

Neues Marktsegment mit unserer Kompaktklasse erschlossen

Im Jahre 1984 haben wir unsere Kompaktklasse nunmehr weltweit - zuletzt auf dem japanischen Markt - eingeführt und in erheblichem Umfang neue Käufer für die Marke „Mercedes-Benz“ gewinnen können.

Die Erschließung eines völlig neuen Marktsegments hat die Vertriebsorganisation in besonderer Weise gefordert. Wir haben uns auf den neuen, erweiterten Kundenkreis in vielfältiger Hinsicht eingestellt: veränderte Akquisitionsmethoden, Ausbau unserer Verkaufs- und Ausstellungsmöglichkeiten, vermehrtes Angebot von Probefahrten und die steigende Hereinnahme von Fremdfabrikaten beim Verkauf.



Regelmäßige Wartung und Instandsetzung der Kundenfahrzeuge in unseren Betrieben

tragen wesentlich zur Werterhaltung der Personenkraftwagen bei.

Erschließung und Pflege der Märkte mit langfristigem Wachstumspotential

Neben der intensiven Pflege unserer traditionellen Märkte widmen wir uns verstärkt zukunftsreichen Regionen. Vor allem in Südostasien sehen wir für Daimler-Benz langfristiges Wachstumspotential. Wir haben daher unsere Aktivitäten in diesem bisher von japanischen Herstellern beherrschten Raum verstärkt. In Indonesien haben wir einen neuen Lkw-Typ sowie unseren Geländewagen in den Markt eingeführt. In Singapur konnten wir durch Einrichtung einer Daimler-Benz-Repräsentanz unsere Verkaufs- und Serviceaktivitäten für den südostasiatischen Raum konzentrieren. In der Volksrepublik China haben wir 1984 durch erhöhte Fahrzeuglieferungen, den Ausbau einer Zentralwerkstatt in Peking und den Einsatz von Verkaufs- und Kundendienstpersonal unser Engage-

ment ausgedehnt. Darüber hinaus wurde unsere Geschäftsbeziehung durch die Fortsetzung von Gesprächen über mögliche Kooperationen weiter gefestigt.

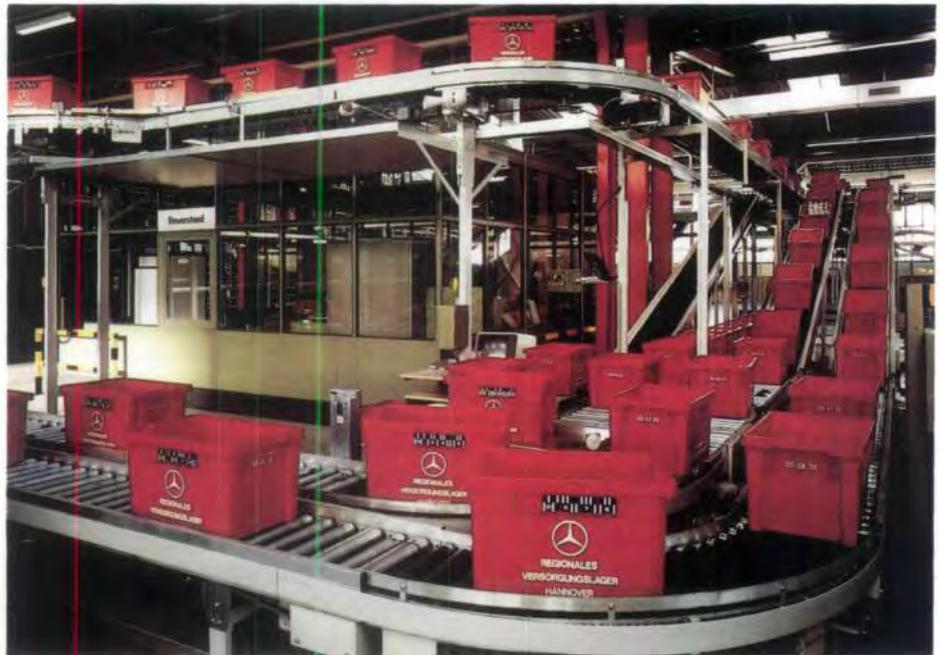
Unsere Politik einer auf lange Sicht angelegten Marktpflege hat sich gerade in den stark rückläufigen Märkten im Mittleren und Nahen Osten erneut bewährt; denn sie schafft vor allem in schwierigen Phasen Präferenzen für den Anbieter, der nicht nur kurzfristige Absatzmöglichkeiten nutzt, sondern über lange Jahre durch einen konsequenten Aufbau von Kundendienst und Ersatzteilwesen sich erheblich am Ausbau der Infrastruktur des Landes beteiligt hat. Dieses grundlegende Konzept gilt auch für Afrika und Lateinamerika; dort sehen wir auch in Zukunft einen steigenden Transportbedarf.

Die auf Dauer angelegte Marktpräsenz, ein umfassendes Dienstleistungsangebot vor Ort und, wo notwendig, die Einbindung der Produktpalette unserer ausländischen Tochtergesellschaften trägt mit dazu bei, unsere weltweit starke Marktstellung auch in Zukunft zu sichern.

Vertriebsorganisation in den traditionellen Märkten weiter ausgebaut

Für den Kontakt zum Kunden und dessen umfassende Betreuung ist eine flächendeckende, auf die jeweiligen Marktbedürfnisse zugeschnittene, leistungsfähige Außenorganisation von ganz entscheidender Bedeutung.

In Großbritannien wurden die gesamte Verwaltung und das zentrale Teilelager der Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. in Milton Keynes, nördlich von London, zusammengefaßt.



1984 wurde die erste rechnergesteuerte Behälterförderanlage für Mercedes-Benz

Ersatzteile im regionalen Versorgungslager in Hannover in Betrieb genommen.

In Schweden ist - ausgelöst durch die Änderung der Besitzverhältnisse unserer dortigen Generalvertretung - damit begonnen worden, durch gezielte Maßnahmen die Vertriebswege noch enger an die Besonderheiten des Landes anzupassen.

Zur optimalen Versorgung unserer Kunden haben wir unser bewährtes Konzept von zentralen Ersatzteil- und kundennahen Werkstattlagern im In- und Ausland zielstrebig fortgeführt. Das im letzten Jahr als Pilotprojekt eingerichtete Regionallager Hannover hat sich bewährt. Mit der Installation einer prozeßgesteuerten Behälterförderanlage wurde eine noch rationellere Bedienung sowie eine Erhöhung von Servicegrad und Materialumschlag erreicht.

In Schlieren/Schweiz, in New Jersey und Maryland/USA sowie in Sydney/Australien wurden jeweils neue zentrale Ersatzteillager errichtet.

Unser gesamtes Versorgungsnetz besteht aus den Zentrallagern Sindelfingen (für Pkw) und Wörth (für Nutzfahrzeuge) sowie aus 183 Großhandels- und Importlagern. Von hier aus werden alle Werkstatt- bzw. Retaillager beliefert. Unser Sortiment umfaßt derzeit etwa 260.000 verschiedene Positionen.

Unsere gesamte Vertriebsorganisation wurde auch 1984 weiter ausgebaut. Das Verkaufs- und Servicenetz mit Vertriebsgesellschaften, Niederlassungen, Generalvertretern und Vertragspartnern verfügt weltweit über 5.900 Stützpunkte; insgesamt sind 125.000 Mitarbeiter für den Vertrieb tätig.

Absatzfinanzierung als verkaufsförderndes Instrument

Unsere Aktivitäten auf dem Gebiet der Absatzfinanzierung haben wir verstärkt. Die US-amerikanische Finanzierungsgesellschaft Mercedes-Benz Credit Corporation hat 1984 ihre Geschäftstätigkeit auch auf Kanada ausgedehnt. Damit können wir nunmehr für den gesamten nordamerikanischen Markt eine umfassende Fahrzeugfinanzierung anbieten. Finanzierungs- und Leasingverträge wurden für 10.200 (i. V. 5.200) Fahrzeuge abgeschlossen; wertmäßig stieg das Neugeschäft um 95% auf - umgerechnet - 1,2 Mrd. DM. Maßgeblichen Anteil an diesem Wachstum hatte das Pkw-Leasing.

Bei der Mercedes-Benz Finance-ment in Frankreich setzte sich im Berichtsjahr die positive Geschäftsentwicklung fort. Für 13.800 Fahrzeuge wurden Finanzierungs- und Leasingverträge abgeschlossen. Der Finanzierungs- und Leasingbestand erhöhte sich um 48% auf - umgerechnet - 756 Mill. DM.

Auch die Mercedes-Benz Finance Belgium S.A. und die italienische Merfina S.p.A. vermochten ihre Marktpositionen im Finanzierungs- und Leasinggeschäft zu festigen.

Unsere Tochtergesellschaft Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart, hat ihre erfreuliche Aufwärtsentwicklung fortsetzen können. Die Miet- und Fahrzeugumsätze erhöhten sich um 12% auf 359 Mill. DM. Insgesamt wurden für 7.944 Fahrzeuge Verträge abgeschlossen, hierfür wurden 280 Mill. DM investiert. Die Gesellschaft rechnet auch in Zukunft mit einer weiteren Zunahme des Leasinggeschäfts sowohl bei Personenkraftwagen als auch bei Nutzfahrzeugen.

Betreuungsqualität weiter verbessert

Unser Ziel ist es, unser umfassendes Leistungsangebot in Verkauf und Kundendienst ständig zu verbessern. Voraussetzung hierfür ist eine sorgfältige Schulung aller Vertriebsbereiche, aber auch die Intensivierung des unmittelbaren Kundenkontaktes.

Zu unserer Marketingpolitik gehören Pläne für eine neue Gestaltung von Mercedes-Benz-Stützpunkten, denen erhöhte Anforderungen hinsichtlich der

Qualität unseres Angebots, der Kunden-nähe wie des Erscheinungsbildes zugrunde liegen. Anfang 1985 haben wir in Freiburg den Neubau unserer dortigen Niederlassung eingeweiht. Hierfür wurden 35 Mill. DM investiert, ein wichtiger Schritt zur besseren Kundenbetreuung auch in diesem Raum. In allen Niederlassungen haben wir neben umfangreichen Investitionen in Bauten und Einrichtungen vor allem unser Dienstleistungsangebot - wie Karosserie-Instandsetzung und -Lackierung sowie das Gebrauchtwagengeschäft - erweitert.



Die Mercedes-Benz-Fahrzeug-Untersuchung (MBFU) im Einsatz. Moderne Prüfanlagen und systemorientierte Prüflöge bieten Gewähr für eine gleichbleibend hohe Prüfqualität.

Daimler-Benz in aller Welt

Daimler-Benz im Inland

	Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte
Zentrale Bereiche	Verwaltung, Vertrieb Forschung und Entwicklung
Produktionswerke	
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw, Zentrales Ersatzteillager für Pkw
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede; Versuch
Bremen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen
Mannheim	Fertigung von Nfz- und Industrie-Motoren, Karosserie und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac; Fertigung von Nfz-Getrieben und Außenplanetenachsen
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nfz
Kassel	Fertigung von Nfz-Achsen
Berlin-Marienfelde	Teilefertigung für Pkw- und Nfz-Motoren, Fertigung von Kleinaggregaten und Herstellung von Nfz-Motoren
Hamburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nfz
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover	Ersatzteillager, Stanzteile für Nfz
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	Sägewerk, Holzverarbeitung
Motorenwerke	
MTU München	Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen
MTU Friedrichshafen	Schnellaufende Hochleistungsdieselmotoren
MTU Maintenance, Langenhagen	Reparatur von zivilen Flugtriebwerken
Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte	1.157
Niederlassungen	96
Großvertreter	28
Vertreter	443
Vertragswerkstätten	590

Daimler-Benz im Ausland

Produktion und Montage	
Produktionswerke	16
Montagewerke	25
Lizenznehmer	6
Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte	4.726
Vertriebsgesellschaften	21
Niederlassungen	470
Generalvertreter	120
Interessenvertreter	41
Vertragshändler/Agenten	3.375
Vertragswerkstätten	699







Personalwesen

Das Jahr 1984 war durch die Tarifaueinandersetzungen über die Arbeitszeit gekennzeichnet; sie haben zu einem harten, sieben Wochen anhaltenden Arbeitskampf in der Metallindustrie und zu einem noch längeren in der Druckindustrie geführt. Im Rahmen der Besonderen Schlichtung einigten sich die Tarifvertragsparteien der Metallindustrie u.a. auf eine ab dem 1. April 1985 geltende verkürzte regelmäßige Wochenarbeitszeit. Sie soll im Betriebsdurchschnitt 38,5 Stunden betragen, kann individuell jedoch zwischen 37 und 40 Stunden liegen. Die bisherige Betriebsnutzungszeit soll unverändert bleiben können. Die Festlegung der individuellen Arbeitszeit mußte auf dieser Grundlage erstmals durch Betriebsvereinbarung geregelt werden. Darüber hinaus wurden Lohn- und Gehaltserhöhungen und der Rahmen für betriebliche Vorruhestandsregelungen vereinbart.

Daimler-Benz: Betriebsvereinbarungen zu Vorruhestand und Arbeitszeitverkürzung

Anfang November 1984 haben wir für unser Unternehmen eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen, die die Anwendung des am 1. Oktober 1984 in Kraft getretenen Vorruhestandstarifvertrages innerbetrieblich regelt. Danach hat eine festgelegte Zahl unserer Mitarbeiter, die mindestens 58 Jahre

Lange vor dem Serienanlauf neuer Baureihen werden unsere Mitarbeiter mit neuen Arbeitsumfängen vertraut gemacht. Hier ein Übungsmodell zur Montage der neuen mittleren Mercedes-Klasse.

alt sind, unter bestimmten Voraussetzungen einen Rechtsanspruch, in den Vorruhestand zu treten.

In unseren Werken konnten nach monatelangen, von beiden Seiten mit großem Einsatz geführten Verhandlungen Anfang 1985 differenzierte Arbeitszeiten vereinbart werden. Danach arbeiten alle Führungskräfte sowie eine Reihe weiterer Mitarbeiter wie bisher 40 Stunden; andere Mitarbeiter - insbesondere solche, die selbst eine verkürzte Wochenarbeitszeit wünschten - erhielten 37-Stunden-Verträge. Die Mehrzahl hat eine individuelle wöchentliche Arbeitszeit von 38,5 Stunden. Für die Mitarbeiter, insbesondere der Produktion, wird die Differenz zwischen der unveränderten Betriebsnutzungszeit und persönlicher Arbeitszeit durch Freischichten ausgeglichen. Für die übrigen Mitarbeiter erfolgt der Zeitausgleich im Rahmen des Gleitzeitensystems.

Mit der Regelung zur Wochenarbeitszeit hat Daimler-Benz - nach Abschluß der Betriebsvereinbarung zum Vorruhestand - den zweiten und entscheidenden Schritt in der Umsetzung des Schlichtungsspruches getan. Durch die getroffenen Vereinbarungen konnte sowohl den betrieblichen und mitarbeiterbezogenen Bedürfnissen einer ausreichenden Flexibilisierung als auch den arbeitsmarktpolitischen Erfordernissen Rechnung getragen werden.

Obwohl mit den neuen Tarifbestimmungen und den darauf aufbauenden Betriebsvereinbarungen Neuland betreten wurde und die Umsetzung mit erheblichen Anstrengungen verbunden war, konnten die Arbeitszeitregelungen zum 1. April 1985 ohne größere Schwierigkeiten eingeführt werden.

Konstruktive Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat

Die Betriebsratswahlen im März 1984 führten überwiegend zu einer Bestätigung der bisherigen Belegschaftsvertreter. Trotz der tarifpolitischen Auseinandersetzungen und des lang anhaltenden Arbeitskampfes war die Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat auf Unternehmensebene und den Betriebsräten auf Werks- und Niederlassungsebene vom beiderseitigen Willen zur Verständigung geprägt. Dies wird an den zur Umsetzung des Tarifabschlusses zum Vorruhestand und zur Arbeitszeit bei Daimler-Benz vereinbarten Regelungen besonders deutlich.

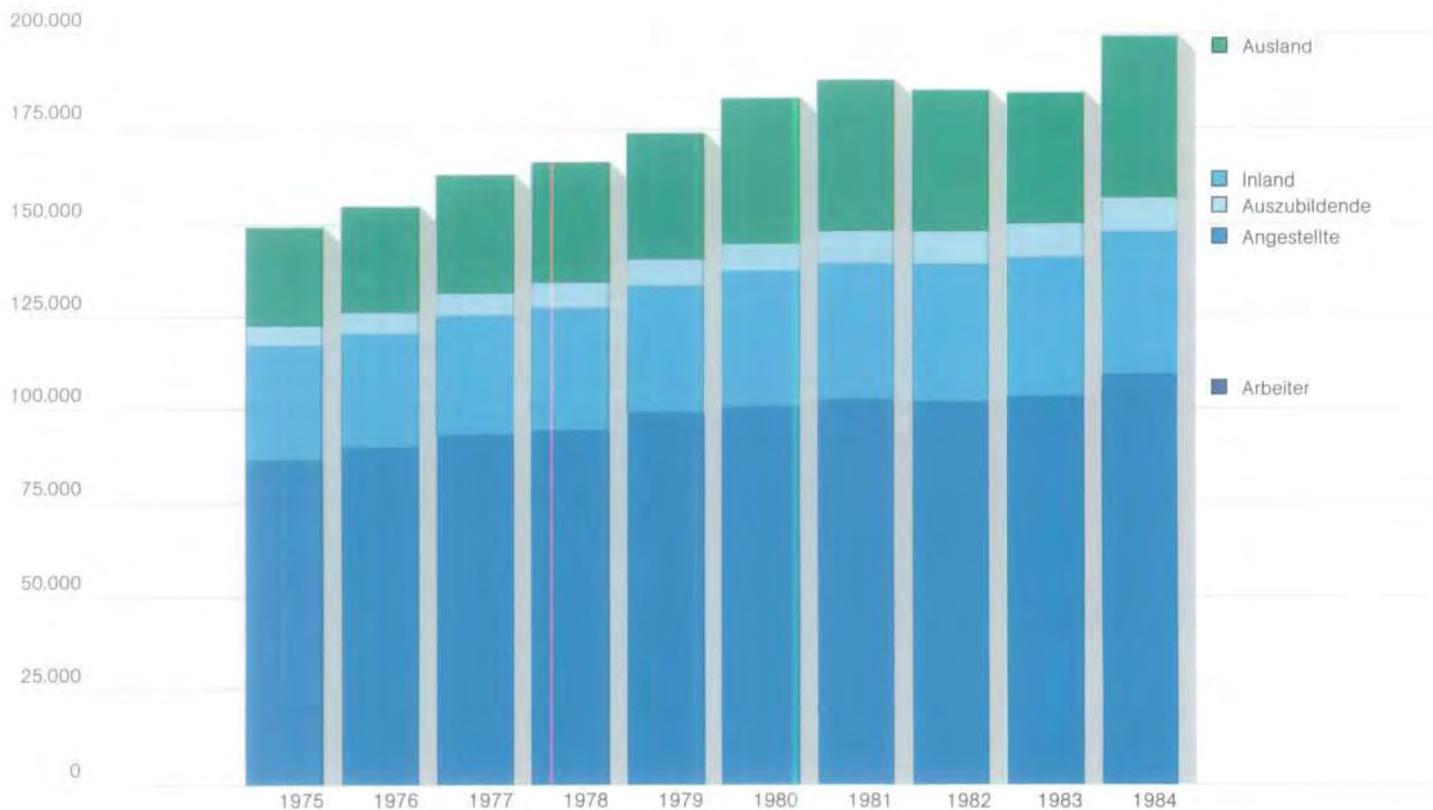
Deutlicher Anstieg der Beschäftigtenzahl

Die Zahl der Beschäftigten stieg 1984 im Konzern von 184.877 auf 199.872 und in der Daimler-Benz AG von 150.601 auf 157.249.

Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung im Pkw-Bereich konnten wir 1984 im Inland über 6.600 Mitarbeiter zusätzlich einstellen - insbesondere im erweiterten Werk Bremen. Zur Realisierung der höheren Pkw-Absatzplannungen für 1985 sowie zur teilweisen Aufholung des durch den Arbeitskampf ausgefallenen Produktionsvolumens haben wir einen Teil der ab 1. April 1985 benötigten zusätzlichen Mitarbeiter bereits im Jahre 1984 eingestellt. Die Nutzfahrzeugwerke hatten dagegen weiterhin Beschäftigungsprobleme; hier sorgten wir durch vorübergehende Abordnungen von Mitarbeitern in die Pkw-Werke (rd. 550 im Jahresdurchschnitt) für einen Beschäftigungsausgleich.

Mitarbeiter

(am Jahresende)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Daimler-Benz-Konzern	149.742	155.003	163.302	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872
Inland	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043
Ausland	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829
Daimler-Benz AG	122.775	126.652	131.807	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411	150.601	157.249
Zentrale	6.533	6.728	7.220	7.649	8.180	8.810	9.487	9.644	9.662	9.931
Werke										
Sindelfingen	30.955	33.232	34.359	34.558	36.551	37.194	38.353	38.694	39.212	41.300
Untertürkheim	22.095	22.950	24.115	24.495	25.054	25.565	25.573	25.695	26.273	27.215
Bremen	4.099	4.293	4.727	5.994	6.571	6.515	6.309	6.567	7.884	10.254
Bad Homburg	692	715	736	767	814	855	881	882	864	893
Mannheim	12.900	12.901	13.383	13.584	14.053	14.619	14.521	14.243	14.152	14.494
Wörth	8.687	8.430	8.853	8.774	9.622	10.192	11.055	10.891	10.767	10.743
Gaggenau	8.680	8.608	8.696	8.860	9.177	9.354	9.707	9.822	9.739	9.682
Düsseldorf	4.401	4.572	4.664	4.621	4.954	5.118	5.058	5.151	5.488	6.404
Kassel	3.838	3.931	4.089	3.969	4.086	4.341	4.359	4.297	4.262	4.177
Berlin	2.886	2.895	3.065	3.054	3.191	3.252	3.473	3.435	3.442	3.302
Hamburg	1.736	2.184	2.265	2.385	2.475	2.535	2.613	2.557	2.513	2.479
Niederlassungen	14.705	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375



Im Berichtsjahr begannen nahezu 2.900 Jugendliche eine Berufsausbildung in der Daimler-Benz AG. Damit haben wir einen weiteren Beitrag zur Entlastung der unverändert schwierigen Arbeitsmarktbedingungen für jugendliche Schulabgänger geleistet.

Im Ausland ist der Zuwachs der Mitarbeiterzahl überwiegend darauf zurückzuführen, daß sich die Beschäftigungssituation bei Mercedes-Benz do Brasil verbessert hat; die Belegschaft konnte um über 2.500 Mitarbeiter erhöht werden. Darüber hinaus ist erstmalig die Mercedes-Benz of South Africa mit rd. 5.400 Mitarbeitern als Konzerngesellschaft einbezogen.

Mitarbeiterstruktur im Inland

Von den zum Jahresende 1984 in der Daimler-Benz AG beschäftigten Mitarbeitern waren 108.905 Arbeiter, 39.210 Angestellte sowie 9.134 Auszubildende und Praktikanten.

Das Durchschnittsalter lag bei 39,0 Jahren, die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 12,5 Jahren. Zum Jahresende gehörten 21.029 Mitarbeiter dem Unternehmen 25 Jahre und länger an.

3.022 Mitarbeiter wurden im Berichtsjahr für 25jährige, 276 Mitarbeiter für 40jährige und 8 Mitarbeiter für 50jährige Betriebszugehörigkeit geehrt.

Die Zahl der ausländischen Mitarbeiter ist um 2.322 auf 26.894 zurückgegangen. Auf der Grundlage des von der Bundesregierung erlassenen Gesetzes zur Förderung der Rückkehrbereitschaft der Ausländer sind 1.625 ausländische - vorwiegend türkische - Mitarbeiter ausgeschieden und haben sich ihre Arbeitnehmeranteile zur

Rentenversicherung und ihre Anwartschaften zur betrieblichen Altersversorgung auszahlen lassen. Der hohe Anteil der weiterhin bei Daimler-Benz beschäftigten ausländischen Mitarbeiter (19% der Gesamtbelegschaft) ist für uns Verpflichtung, ihre betriebliche Integration konsequent fortzuführen.

Die Beschäftigungsaufgabe des Schwerbehindertengesetzes wurde bei Daimler-Benz auch 1984 erfüllt. Darüber hinaus konnten wieder Aufträge an Behindertenwerkstätten in Höhe von rd. 13 Mill. DM vergeben werden.

Personalaufwand und betriebliche Leistungen

Die Struktur der Personalaufwendungen der Daimler-Benz AG zeigt die nachstehende Tabelle. Der Anteil des Personalaufwands ohne Altersversorgung an der Gesamtleistung beträgt 26,6 (i. V. 26,3) % (vgl. Schaubild S. 78); Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben sind um 0,9% auf 8.548 Mill. DM angestiegen.

Rückwirkend zum 1. Juli 1984 sind in allen Tarifgebieten der Metallindustrie Lohn- und Gehaltserhöhungen um 3,3% vereinbart worden. Für die drei



Funktionen und Zusammenhänge neuer Produktionsverfahren müssen beherrscht werden.

Arbeitsunterweisung an einer automatischen Montagelinie im Werk Untertürkheim.

vorangegangenen Monate erhielten die Mitarbeiter die tariflich vorgesehene Pauschalzahlung von 250 DM.

Zum 1. April 1985 trat die Verkürzung der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit auf im Betriebsdurchschnitt 38,5 Stunden in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt wurden Löhne und Gehälter tariflich um 2,0% erhöht. Gemäß Tarifvertrag wurden aus Anlaß der Arbeitszeitverkürzung die Stundenlöhne aller Arbeiter nochmals direkt um 3,9%

erhöht. Angestellte erhalten die bisher bei 40stündiger wöchentlicher Arbeitszeit bezahlten Monatsgehälter nunmehr bei 38,5 Stunden pro Woche; dies entspricht einer indirekten Gehaltserhöhung um 3,9%.

Auch 1984 sind die Sozialversicherungsbeiträge zur Renten-, Arbeitslosen- und Krankenversicherung aufgrund erhöhter Beitragsbemessungsgrenzen erneut gestiegen. Die Beitragsätze in der Renten- und Arbeitslosen-

versicherung blieben konstant. Neu im Rahmen der Konsolidierung des Sozialversicherungsbereichs war die verstärkte Einbeziehung von Einmalzahlungen in die Beitragspflicht zur Sozialversicherung.

Bei Weihnachtsgeld und Sondervergütung stieg der durchschnittliche Betrag pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) auf 3.042 (i. V. 2.951) DM, der Gesamtaufwand von 420 auf 447 Mill. DM.

Entsprechend dem Tarifvertrag über vermögenswirksame Leistungen erhielten die Mitarbeiter jeweils 624 DM zur vermögenswirksamen Anlage. Der durch das 4. Vermögensbildungsgesetz neu eröffnete Anlagerahmen von zusätzlich 312 DM konnte von den Mitarbeitern aus eigenen Mitteln ausgeschöpft werden. Hierzu wurde wie in den Vorjahren eine freiwillige Zuwendung von 156 DM gewährt. Darüber hinaus konnten die Mitarbeiter entweder wieder eine Daimler-Benz-Aktie oder erstmals eine oder zwei Aktien der Mercedes-Automobil-Holding AG steuerlich begünstigt zu Vorzugskursen erwerben. Im Rahmen dieser betrieblichen Anlageformen wurden 77.690 Daimler-Benz-Belegschaftsaktien und 10.811 Aktien der Mercedes-Automobil-Holding AG ausgegeben. Seit 1973 haben unsere Mitarbeiter damit mehr als 494.000 Belegschaftsaktien erworben. 13.198 Mitarbeiter haben 1984 von der Möglichkeit eines Arbeitnehmerdarlehens in Höhe von 312 DM Gebrauch gemacht.

Zur Unterstützung der Mitarbeiter beim Bau oder Kauf von 1.695 Wohnungen und Eigenheimen wurden Darlehen in Höhe von rd. 38 Mill. DM gewährt, in den letzten 10 Jahren insgesamt mehr als 293 Mill. DM.

Struktur des Personalaufwands – Daimler-Benz AG

	1983		1984		Veränderung in %
	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	4.700	100,0	4.697	100,0	- 1,5
Bezahlte Ausfallzeiten	1.778	37,3	1.860	39,6	+ 4,6
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	728		786		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	356		384		
Feiertagsvergütung	200		196		
Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit	342		333		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	152		161		
Sozialabgaben	1.134	23,7	1.182	25,1	+ 4,2
Sozialversicherungsbeiträge	1.042		1.092		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	73		76		
Beiträge an Pensionssicherungsverein	19		14		
Sonderzahlungen	540	11,3	553	11,8	+ 2,4
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	420		447		
Vermögenswirksame Leistungen	120		106		
Bildungsaufwand¹⁾	237	5,0	263	5,6	+11,0
Soziale Dienste¹⁾	191	4,0	196	4,2	+ 2,6
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	-154	- 3,2	-167	- 3,6	+ 8,4
Personalaufwand (ohne Altersversorgung)	8.496	178,1	8.584	182,7	+ 1,0
Aufwand für Altersversorgung	770	16,1	990	21,1	+28,6
Personalaufwand insgesamt	9.266	194,2	9.574	203,8	+ 3,3
davon: unter „Sonstige Aufwendungen“ ausgewiesen	27		35		
Personalaufwand lt. G. u. V.-Rechnung	9.239		9.539		+ 3,2

¹⁾ Ohne Umlagekosten.

Im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung erhielten 36.176 Pensionäre, Witwen und Kinder 174 Mill. DM als laufende Leistung. Über 3.200 ausgeschiedene Mitarbeiter hatten Ende 1984 unverfallbare Anwartschaften auf betriebliche Altersversorgung. Durch einmalige Beihilfen wurden etwa 5.500 Mitarbeiter unterstützt. Zur Absicherung der künftigen Leistungen haben wir den Rückstellungen und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse (DBUK) 990 Mill. DM zugeführt. Zur Bildung eines ausreichenden Deckungskapitals für die betriebliche Altersversorgung hatte die Daimler-Benz AG 1980 einen Teil der Versorgungsleistungen der DBUK als eigene und unmittelbare Zusage übernommen. Dieser Anteil wurde 1984 von 40 auf 50% erhöht. Außerdem haben wir für die Berechnung der Versorgungsverpflichtungen aus unserer Versorgungsordnung den Zinsfuß von 4,25 auf 3,5% gesenkt.

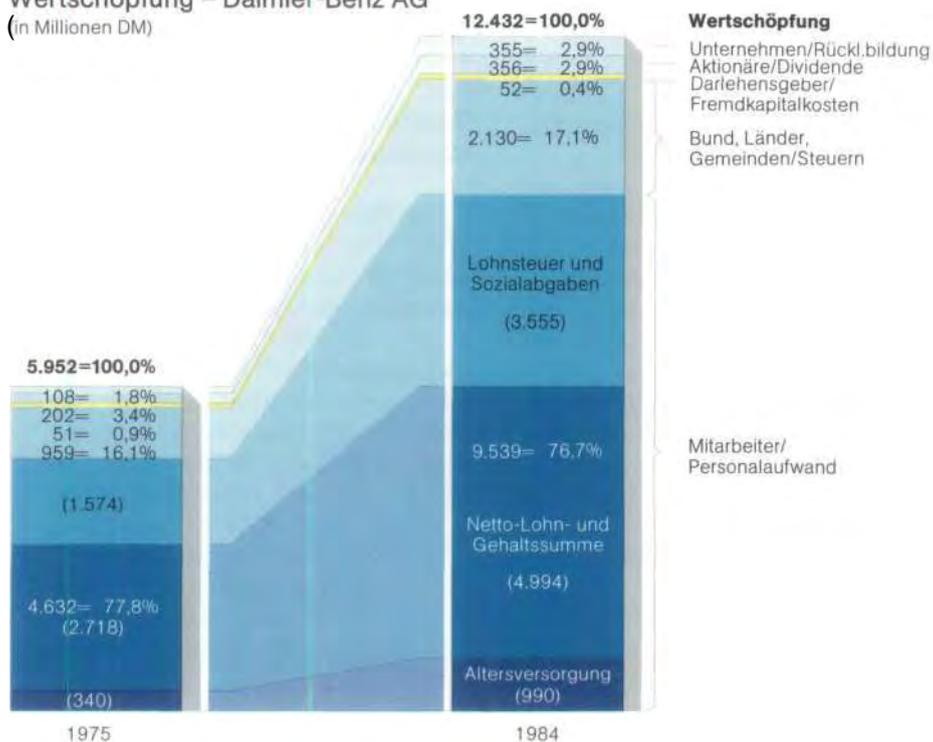
Arbeitsgestaltung beim Einsatz neuer Technologien

Im Zuge der Produktionserweiterung und -Umstrukturierung, insbesondere für den Neuanlauf der Kompaktbaureihe und der mittleren Mercedes-Klasse, mußte ein großer Teil der Fertigungen neu eingerichtet werden. Die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen vieler Mitarbeiter konnten hierbei weiter verbessert werden. Bei den Planungen streben wir einen Ausgleich zwischen technisch-wirtschaftlich bedingten Anforderungen und mitarbeiterbezogenen Gesichtspunkten an. Durch Maßnahmen der Arbeitsgestaltung sollen vorbeugend negative Auswirkungen auf Arbeit und Gesundheit der Mitarbeiter vermieden werden. Wir bemühen uns, hier-



Moderne Arbeitsgestaltung hilft Belastungen am Arbeitsplatz abzubauen. Ein Beispiel: taktunabhängige Einzelarbeitsplätze in der Schiebedach-Vormontage.

Wertschöpfung – Daimler-Benz AG
(in Millionen DM)





Lernen an zukunftsorientierten Bürosystemen: Kaufmännische Auszubildende im neu erstellten Bildungszentrum des

Werkes Gaggenau. Insgesamt waren 9.134 (i. V. 8.824) Auszubildende und Praktikanten 1984 bei der Daimler-Benz AG beschäftigt.

bei die neuesten Erkenntnisse der Ergonomie zu berücksichtigen.

Älteren bzw. leistungsgewandelten Mitarbeitern gilt unser besonderes Augenmerk. In unseren 1984 verabschiedeten „Grundsätzen zur Beschäftigung älterer bzw. leistungsgewandelter Mitarbeiter“ haben wir die Zielsetzungen und Anforderungen an die Personal- und Bildungsarbeit sowie an die Personalführung und die Arbeitsgestaltung zusammengefaßt.

In der Fertigung und im Bürobereich kommen zunehmend neue Technologien zum Einsatz. Wir betrachten sie als eine Herausforderung für eine am Menschen orientierte Gestaltung von Arbeitsabläufen und -inhalten. Durch verstärkte Qualifizierungsmaßnahmen bereiten wir die Mitarbeiter auf kommende Anforderungen vor.

Zunehmende Bedeutung der präventiven Arbeitsmedizin

Im Werksärztlichen Dienst waren Ende 1984 insgesamt 33 Werksärzte sowie 137 medizinische Fachkräfte beschäftigt; hinzu kommen Vertragsärzte für die Niederlassungen und Zweigbetriebe. Im Vordergrund der werksärztlichen Arbeit stand die weitere Verbesserung der arbeitsmedizinischen Betreuung der Mitarbeiter: Dies betrifft neben der individuellen medizinischen Beratung der Mitarbeiter insbesondere präventive Maßnahmen im Rahmen der gesetzlich und betrieblich vorgeschriebenen Untersuchungen sowie die Mitwirkung bei Fragen der Arbeitsgestaltung.

Die Zahl der Betriebsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden ist

1984 auf 66,4 (i. V. 63,5) angestiegen. Damit hat sich der in den vergangenen Jahren ständig rückläufige Trend in der Unfallentwicklung nicht fortgesetzt. Mit gezielten Schwerpunktprogrammen wirken wir dieser Entwicklung entgegen.

Die krankheitsbedingten Fehlzeiten lagen mit durchschnittlich 7,3% - bezogen auf die Soll-Arbeitszeit - unter dem Vorjahresniveau. Bei Arbeitern gingen sie um 0,3 Prozentpunkte auf 8,5% zurück, bei den Angestellten stiegen sie um 0,2 Prozentpunkte auf 4,1%.

Immer mehr Verbesserungsvorschläge

Mit 17.200 (i. V. 16.500) Verbesserungsvorschlägen haben sich die Mitarbeiter am Betrieblichen Vorschlagswesen beteiligt. Insgesamt gewährten wir 3,7 Mill. DM für Prämien und Anerkennungen. Diese Zahlen spiegeln deutlich die Bereitschaft unserer Arbeiter und Angestellten wider, sich mit der eigenen Arbeitsumgebung auseinanderzusetzen. Die Weiterentwicklung des Betrieblichen Vorschlagswesens halten wir auch künftig für eine wichtige Zielsetzung.

Bildungsarbeit orientiert am Bedarf im Unternehmen

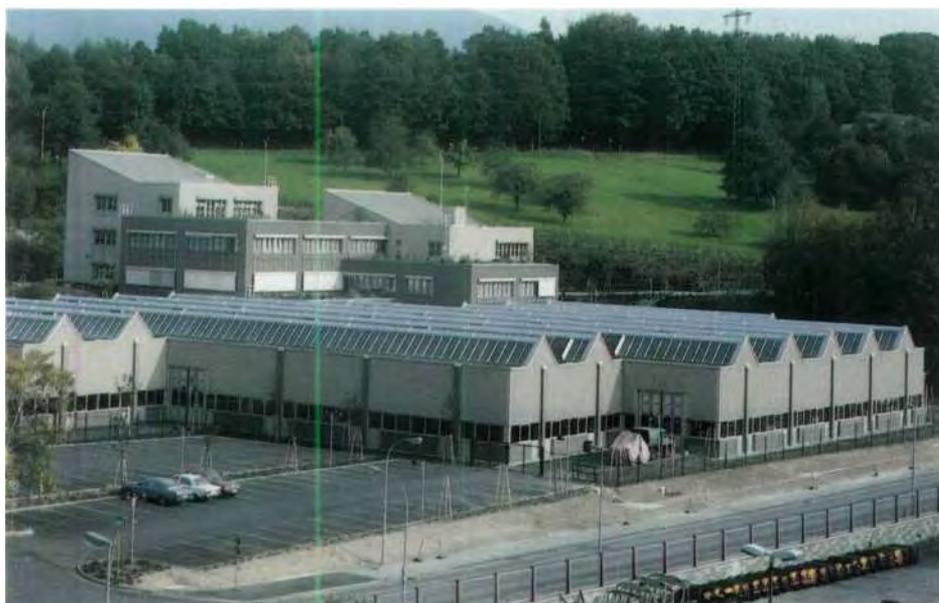
Mit der nochmaligen Erhöhung der Ausbildungskapazität - Ende 1984 waren in der Daimler-Benz AG 9.134 (i. V. 8.824) Auszubildende und Praktikanten beschäftigt - haben wir versucht, der hohen Nachfrage der geburtenstarken Jahrgänge nach Ausbildungsplätzen zu entsprechen. Die jährliche Einstellkapazität in der Berufsausbildung wurde in den letzten zehn Jahren nahezu verdoppelt. Das Ausbildungsvolumen haben wir da-

mit deutlich über unseren eigenen Bedarf an Nachwuchskräften ausgedehnt. Von den rd. 2.500 Jugendlichen, die im vergangenen Jahr ihre Ausbildung abgeschlossen haben, wurden 86% in ein Arbeitsverhältnis übernommen; von den anderen strebten viele eine Weiterbildung an oder traten in den elterlichen Betrieb ein. Es war jedoch häufig nicht möglich, die jungen Fachkräfte unmittelbar nach Ausbildungsende an einem dem Abschluß entsprechenden Arbeitsplatz einzusetzen.

Zum Jahresende hatten 172 Studierende der Berufsakademie einen Ausbildungsvertrag mit Daimler-Benz. Die Berufsakademie hat sich - zehn



Auch hier geht es nicht ohne die Überwachungsfunktion des Menschen: Mitarbeiter bei der Instandsetzung von Industrierobotern.



Im Herbst 1984 wurde der Neubau des Betrieblichen Bildungswesens des Werkes Gaggenau fertiggestellt: Ein geeigneter

Rahmen für die technische und kaufmännische Berufsausbildung sowie die Fort- und Weiterbildung nach modernen Konzeptionen.

Jahre nach dem Beginn als Modellversuch und zwei Jahre nach der gesetzlichen Verankerung im Bildungssystem des Landes Baden-Württemberg - als Alternative zum Hochschulstudium durchgesetzt.

Zur fachlichen Weiterbildung und Entwicklung unserer Führungskräfte und Mitarbeiter haben wir auch 1984 erhebliche Anstrengungen unternommen. Etwa 59.000 Mitarbeiter nahmen an internen und externen Bildungsmaßnahmen teil, davon etwa 8.400 in der Führungskräftefortbildung. Der fachlichen Weiterbildung der Arbeiter kommt vor dem Hintergrund der technologischen Veränderungen wachsende Bedeutung zu. Hierbei sehen wir es als besonders wichtig an, im Rahmen geeigneter Maßnahmen dazu beizutragen, daß die Mitarbeiter die

neuen Technologien von Anfang an akzeptieren.

Einen wesentlichen Beitrag zur fachlichen Weiterbildung leisteten auch die im vergangenen Jahr ausgebauten Bereichsbildungsprogramme, die sich speziell am Bedarf der einzelnen Funktionalbereiche orientieren.

Auch 1984 wurden in Bildungseinrichtungen erhebliche Mittel investiert, um die Möglichkeiten der Berufsausbildung und Erwachsenenbildung zu verbessern. Im Werk Gaggenau wurde der Neubau des Betrieblichen Bildungswesens fertiggestellt. Bei ausländischen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sowie Vertretungen - überwiegend in Schwellen- und Entwicklungsländern - wurden Ende 1984 in 22 Bildungszentren über 2.400 Jugendliche in technischen Berufen ausgebildet.

Beteiligungsgesellschaften

Im Jahre 1984 haben unsere ausländischen Beteiligungsgesellschaften maßgeblich zum Wachstum des Konzerns beigetragen. In den Ländern, in denen wir an Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung beteiligt sind, haben wir unsere Marktposition insgesamt behaupten, teilweise sogar verbessern können. Die bereits in den Vorjahren eingeleiteten Maßnahmen zur Strukturanpassung und Produkterneuerung wirkten sich

positiv aus. Unsere Gesellschaften in Nord- und Südamerika haben die verbesserten Marktmöglichkeiten in ihren Ländern erfolgreich genutzt. Die von unseren Produktions- und Vertriebsgesellschaften bewiesene Anpassungs- und Wettbewerbsfähigkeit bestärkt uns in der Erwartung, bei zunehmender wirtschaftlicher Erholung in diesen Ländern weitergehende Absatzmöglichkeiten wahrnehmen zu können.



Der neue Überlandreisebus O 370 unserer Tochtergesellschaft Mercedes-Benz do Brasil. Die Omnibusbaureihe umfaßt 2- und

3-achsige Fahrzeuge, die für die besonderen Anforderungen des südamerikanischen Marktes konzipiert wurden.

Konzerngesellschaften

Höherer Konzernbeitrag

Der Außenumsatz der in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften hat sich 1984 um 32% auf 22,3 Mrd. DM erhöht. Hiervon entfielen 7,6 (i. V. 4,6) Mrd. DM auf Gesellschaften mit eigener Fertigung; der überwiegende Teil des Zuwachses resultierte aus der Geschäftsausweitung in den USA. Der Umsatz der Vertriebsgesellschaften stieg von 12,3 auf 14,7 Mrd. DM; auch hier lag das Schwergewicht in den USA. Die Ergebnisentwicklung bei den einzelnen Konzerngesellschaften war sehr unterschiedlich. Der von den Landeswährungen in D-Mark umgerechnete und damit von der Wechselkursentwicklung beeinflusste Konzernbeitrag hat sich auf 402 (i. V. 285) Mill. DM erhöht.

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1984 in Übereinstimmung mit den «OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen».

Konzerngesellschaften mit eigener Fertigung

Mercedes-Benz do Brasil

Brasilien konnte im Jahre 1984 ein reales Wirtschaftswachstum von über 4 % erreichen und damit - nach einer ungewöhnlich langen und schweren Rezession - eine positive Entwicklung verzeichnen. Impulse kamen vor allem aus dem stark gestiegenen Export, inzwischen hat der Aufwärtstrend auch den Binnenmarkt erfaßt. Allerdings bleibt die bei über 200 % liegende Inflationsrate weiterhin ein großes

Hemmnis für eine nachhaltige konjunkturelle Erholung. Der 1984 erzielte Handelsbilanzüberschuß, der auch in den folgenden Jahren in einer ähnlichen Größenordnung erwartet wird, hat die Problematik der hohen Auslandsverschuldung des Landes etwas gemildert.

Die Mercedes-Benz do Brasil S. A., Sao Bernardo do Campo, konnte ihre Verkäufe um 27 % auf 31.423 Nutzfahrzeuge steigern. Zugunsten des wesentlich verstärkten Exports wurden im Inland vorübergehend Marktanteilsverluste in Kauf genommen. Bei einem Inlandsabsatz von 23.621 Nutzfahrzeugen hat die Gesellschaft mit Anteilen von 44 (i. V. 50) % bei Lkw und 84 (i. V. 86) % bei Omnibussen ihre führende Position behauptet. Der Export hat sich mit 7.802 (i. V. 2.244) Fahrzeugen 1984 mehr als verdreifacht. Hauptabnehmer waren unsere Beteiligungsgesellschaften in den USA und in Indonesien.

Die Zahl der Mitarbeiter wurde um 2.542 auf 13.398 Personen erhöht, und zwar vorwiegend durch Wiedereinstellung früherer Belegschaftsmitglieder.

Der Umsatz stieg - in D-Mark umgerechnet - um 42 % auf 1,8 Mrd. DM. Das Ergebnis der Gesellschaft hat sich aufgrund der günstigeren Kapazitätsauslastung sowie einer langfristig ausgerichteten Finanzierungs- und Liquiditätspolitik verbessert. Die Investitionen zur Modernisierung und Ergänzung des Produktangebots sowie zur weiteren Rationalisierung der Fertigung wurden planmäßig weitergeführt.

Für 1985 erwartet unsere Tochtergesellschaft aufgrund der anhaltenden konjunkturellen Erholung in Brasilien und der weiterhin günstigen Exportnachfrage eine nochmalige Ausweitung ihres Geschäftsvolumens.

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

	Beteiligung in %	1983 Einheiten	1984 Einheiten	Veränderung in %
Nutzfahrzeuge				
Konzerngesellschaften				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	22.255	29.311	+ 31,7
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	3.881	4.299	+ 10,8
Freightliner Corp., USA	100,0	11.969	20.568	+ 71,8
Mercedes-Benz Truck Comp., Inc., USA	100,0	2.320	4.685	+ 101,9
Mercedes-Benz (Australia), Australien	100,0	925	1.310	+ 41,6
Mercedes-Benz España, Spanien	64,2	9.172	8.203	- 10,6
Mercedes-Benz of South Africa, Republik Südafrika	50,1	3.817	3.648	- 4,4
Sonstige Beteiligungen				
ANAMMCO, Nigeria	40,0	2.551	1.958	- 23,2
OTOMARSAN, Türkei	36,0	1.550	1.485	- 4,2
P.T. German Motor Manufacturing, Indonesien	33,3	2.200	1.901	- 13,6
National Automobile Industry, Saudi-Arabien	26,0	5.192	3.139	- 39,5
Industrie- und Einbaumotoren				
Konzerngesellschaften				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	7.955	12.893	+ 62,1
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	1.710	2.098	+ 22,7
Mercedes-Benz España, Spanien	64,2	4.514	2.544	- 43,6
Sonstige Beteiligungen				
Iranian Diesel Engine Manufacturing, Iran	30,0	21.383	24.960	+ 16,7



Das Nutzfahrzeugwerk der Mercedes-Benz Argentina in Gonzáles Cartán, außerhalb von Buenos Aires. Hier waren Ende 1984 über 2.000 Mitarbeiter beschäftigt. Hergestellt wurden 4.299 Lkw und Omnibusse (+10,8 %) sowie 2.098 Industriemotoren (+22,7 %).

Wichtige Beteiligungsgesellschaften - Überblick

Konzerngesellschaften	Beteiligung in %	Umsatz ¹⁾ in Millionen DM		Belegschaft am Jahresende	
		1983	1984	1983	1984
Gesellschaften mit eigener Fertigung					
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo (100 %)	} 100,0	1.306,1	1.848,9	10.856	13.398
		71,7	96,9	1.397	1.941
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires	100,0	402,9	546,0	1.876	2.076
Freightliner Corp., Portland/Oregon (Gruppe)	100,0	1.969,9	3.647,1	4.867	6.059
Mercedes-Benz España S.A., Madrid (Gruppe)	64,2	597,4	529,1	3.992	3.487
Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100 %)	} 50,1	1.554,1	1.660,8	4.834	5.415
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	100,0	78,2	75,8	438	457
Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften					
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/New Jersey Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (100 %)	} 100,0	6.035,3	7.576,1	1.864	1.910
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne (Gruppe)	100,0	479,0	720,0	697	835
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes	100,0	1.099,8	1.229,4	1.042	1.056
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht (Gruppe)	100,0	671,0	769,6	1.048	1.083
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel (Gruppe)	100,0	606,4	634,3	1.086	1.022
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	108,0	73,0	253	178
SOFIDEL S.A., Rocquencourt Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100 %)	} 99,5	1.813,1	1.878,3	2.528	2.486
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom	88,5	695,9	819,8	724	631
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	474,5	478,4	230	232
Sonstige Beteiligungsgesellschaften					
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München ²⁾ MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen (83,8 %)	} 50,0	2.379,7	2.400,7	14.316	14.387
Anambra Motor Manufacturing Comp. Ltd. (ANAMMCO), Enugu	40,0	331,8	277,7	1.086	878
Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul	36,0	261,1	266,7	1.792	1.954
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta	33,3	} 175,5	212,3	1.600	1.486
P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta	49,0				
Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp., Täbris ³⁾	30,0	191,8	363,8	1.719	1.791
Bajaj Tempo Ltd., Poona ³⁾ 4)	26,1	169,9	231,5	4.736	4.339
Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd., Bombay ³⁾ 4)	12,4	1.919,6	1.982,1	17.168	17.405
National Automobile Industry Comp. Ltd., Jeddah	26,0	511,0	365,6	473	322

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

²⁾ Einschließlich der Zahlen der MTU Maintenance GmbH und der AG Kühnle, Kopp & Kausch.

³⁾ Umsatz für die Geschäftsjahre 1983/84 bzw. 1982/83.

⁴⁾ Diese Gesellschaften fertigen Nutzfahrzeuge unter eigenem Warenzeichen, haben jedoch Lizenzen für einzelne Daimler-Benz-Aggregate.

SOFUNGE, Brasilien

Die SOFUNGE S. A, Sao Paulo, eine Beteiligung der Mercedes-Benz do Brasil S. A, beliefert die brasilianische Automobilindustrie mit Gußteilen. Sie profitierte vom Wiederanstieg des Automobilmarktes und konnte ihre Gußproduktion im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppeln (rd. 42.000 t). Die Zahl der Mitarbeiter stieg um 39 % auf 1.941.

Der Umsatz nahm - umgerechnet - um 35 % auf 97 Mill. DM zu. Die in den Vorjahren durchgeführten Investitionen zur Modernisierung des Guß- und Schmelzbetriebs führten zu einer im Vergleich zum Umsatz überproportionalen Ergebnisverbesserung.

Mercedes-Benz Argentina

Nach einer leichten Konjunkturbelebung war die wirtschaftliche Entwicklung Argentiniens in der zweiten Jahreshälfte wieder rückläufig. Die Inflationsrate (Verbraucherpreis-Index) stieg von 434 % im Vorjahr auf 688 %. Der Absatz von Personenwagen nahm um 12 %, der von Nutzfahrzeugen um 30 % zu.

Die Mercedes-Benz Argentina verkaufte - fast ausschließlich im Inland - 4.369 Nutzfahrzeuge (+9%). Der Marktanteil der Gesellschaft am argentinischen Nutzfahrzeugmarkt erreichte 54 (i. V. 55) %. Die Produktionsausweitung ermöglichte eine Anhebung des Personalstands um 10,7% auf 2.076 Mitarbeiter.

Der Umsatz stieg - umgerechnet - um 36 % auf 546 Mill. DM. Die Gesellschaft konnte ihr bereits im Vorjahr wieder positives Ergebnis spürbar verbessern.

Freightliner, USA

Der kräftige Wirtschaftsaufschwung in Nordamerika hat zu einem starken Anstieg der Nachfrage nach Nutzfahrzeugen geführt. Vor allem der Absatz von Schwer-Lkw nahm in den USA auf 138.000 (i. V. 82.000) Fahrzeuge zu. Auch bei mittelschweren Nutzfahrzeugen ist der US-Markt mit 134.000 (i. V. 106.000) Einheiten deutlich gestiegen.

Aufgrund des verbesserten Produktprogramms und intensiver Verkaufsbemühungen ist es Freightliner gelungen, den Schwer-Lkw-Absatz in den USA und Kanada um zusammen 71 % auf 20.516 Fahrzeuge nochmals kräftig auszuweiten. Trotz einer schrittweisen Erhöhung der Tagesproduktion konnte

die Gesellschaft der Nachfrage nach Schwer-Lkw nicht voll entsprechen. In den USA ist der Marktanteil daher leicht auf 12,8 (i. V. 13,4) % zurückgegangen, wogegen er in Kanada auf 12,8 (i. V. 10,4) % weiter gesteigert werden konnte.

Der Absatz der aus Brasilien als Teilesätze importierten und im US-Werk Hampton, Virginia, montierten mittelschweren Mercedes-Benz-Lkw erhöhte sich um 42 % auf 4.453 Fahrzeuge. In diesem hart umkämpften Marktsegment (Diesel- und Benzin-Lkw) konnten wir unseren Marktanteil mit 2,6 % knapp behaupten. Zum 1. Januar 1985 hat Freightliner den kanadischen Vertrieb der mittelschweren Lkw von Mercedes-Benz Canada übernommen.



Schwer-Lastwagen mit langer Haube und der schwere Frontlenker sind die beiden Grundbaumuster unserer nordamerikanischen

Tochtergesellschaft Freightliner. Sie werden nach speziellen Wünschen unserer Kunden gefertigt.

Durch die erhebliche Ausweitung von Absatz und Produktion hat die Freightliner-Gruppe die Zahl der Mitarbeiter auf 6.059 (i. V. 4.867) erhöhen können.

Der konsolidierte Umsatz stieg auf Dollar-Basis um 66 %, umgerechnet in D-Mark um 85 % auf 3,6 Mrd. DM. Rationalisierungserfolge und hohe Kapazitätsauslastung trugen wesentlich zu dem zufriedenstellenden Ergebnis bei.

Für 1985 erwarten wir als Folge einer geänderten Gesetzgebung für das Transportwesen in Nordamerika (Deregulation) rückläufige Nutzfahrzeugmärkte. Mit einer Verbreiterung des Produktprogramms ist Freightliner bestrebt, die eigene Marktposition zu festigen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schwer-Lkw-Programms gemeinsam mit der Muttergesellschaft in Stuttgart wird es erstmals möglich werden, bestimmte Teileumfänge aus dem Wörther Programm in Freightliner-Lastwagen zu verwenden. Im mittelschweren Bereich wird unser Haubenfahrzeugangebot schrittweise durch Frontlenkertypen ergänzt, um das wachsende Marktsegment zu bedienen. Mit dieser Produktpolitik stellen wir uns auf einen sich durch den sukzessiven Eintritt japanischer Hersteller zusätzlich verschärfenden Wettbewerb ein.

Mercedes-Benz Espana

Der spanische Nutzfahrzeugmarkt war 1984 - im vierten Jahr hintereinander - rückläufig. Der für die Mercedes-Benz Espana maßgebliche Marktbereich der Transporter schrumpfte um weitere 8 %. Zugleich setzte sich die schon im Vorjahr zu

beobachtende Eroberung von Marktanteilen durch andere europäische Hersteller fort; der Marktanteil importierter Transporter erreichte 21 (i. V. 15) %. Die einheimischen Hersteller mußten dagegen einen Absatzrückgang von 14 % hinnehmen. Diese Entwicklung weist auf die großen Schwierigkeiten hin, die von der Automobilindustrie in Spanien gerade auch im Hinblick auf den Beitritt zum Gemeinsamen Markt noch bewältigt werden müssen.

Die Produktion der Mercedes-Benz Espana wurde um 11 % auf 8.203 Transporter zurückgenommen; der Marktanteil sank auf 38 (i. V. 41) %. Die in den letzten Jahren trotz hoher Zollbelastungen kontinuierlich erhöhten Verkäufe importierter Mercedes-Fahrzeuge blieben - in Erwartung eines kurz bevorstehenden Beitritts Spaniens zum Gemeinsamen Markt - erstmals unter dem Vorjahresniveau; 1984 wurden 651 (i. V. 815) Nutzfahrzeuge und 2.791 (i. V. 3.763) Pkw ausgeliefert.

Der Umsatz der Gesellschaft erreichte - umgerechnet - 529 (i. V. 597) Mill. DM. Die Zahl der Mitarbeiter ging auf 3.487 (i. V. 3.992) zurück. Das Ergebnis war aufgrund der unzureichenden Kapazitätsauslastung nicht befriedigend.

Im Frühjahr 1985 wurde eine Modernisierung des derzeitigen Programms leichter Transporter eingeleitet. Ferner ist geplant, die Produktpalette nach unten abzurunden; das kleinere Fahrzeug mit einer Nutzlast bis zu 800 kg wird auf der Basis des Nachfolgemodells des Transporters L 300 gemeinsam von Daimler-Benz und Mitsubishi dargestellt und soll ab Ende 1987 im Werk Vitoria der Mercedes-Benz Espana produziert werden.

Mercedes-Benz of South Africa

Seit März 1984 ist die Mercedes-Benz of South Africa Konzerngesellschaft; unser Kapitalanteil beträgt 50,1 %. Die wirtschaftliche Entwicklung Südafrikas war ab Jahresmitte 1984 wieder rückläufig. Auch für 1985 ist mit einem Anhalten dieses Trends zu rechnen. Der weiter fallende Goldpreis, die im dritten Jahr anhaltende Dürre und die zur Bekämpfung der steigenden Inflation ergriffenen Maßnahmen der Regierung haben sich auf den Konjunkturverlauf negativ ausgewirkt. Die stark vom Teileimport abhängige Automobilindustrie wurde durch den Kursverfall der südafrikanischen Währung belastet. Entgegen den ursprünglichen Erwartungen ging die Pkw-Nachfrage zurück.

Unserer Beteiligungsgesellschaft gelang es dagegen, den Absatz von Mercedes-Pkw auf 15.944 (i. V. 12.956) Fahrzeuge zu steigern und den Marktanteil auf 5,7 % auszuweiten. Auch der Verkauf der in Lizenz gefertigten Honda-Pkw erhöhte sich um 7 % auf 10.549 (i.V. 9.864) Fahrzeuge.

Bei stagnierendem Nutzfahrzeugmarkt in Südafrika lag unser Absatz mit 4.362 Nutzfahrzeugen geringfügig über dem des Vorjahres (4.313). Die Gesellschaft behauptete ihre Position in der Lkw-Klasse über 7,51 Gesamtgewicht mit einem Marktanteil von rd. 25 %. Der Umsatz erhöhte sich 1984 - umgerechnet - um 7 % auf 1,7 Mrd. DM. Das Ergebnis war wiederum zufriedenstellend.

Die schwierige gesamtwirtschaftliche Situation, die sich 1985 weiter verschlechtern dürfte, könnte auch die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz of South Africa beeinträchtigen.

Vertriebsgesellschaften

Mercedes-Benz of North America und Mercedes-Benz Canada

Vom starken Konjunkturaufschwung in den USA hat auch der Pkw-Markt profitiert. Unsere nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale, und Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto, konnten 1984 ihre Verkäufe an die amerikanische Händler-Organisation um 15 % auf 85.965 (i. V. 74.444) Pkw steigern. Großen Anteil hieran hatte unsere Kompaktklasse. Aber auch die Nachfrage in der S- und Sonderklasse hat sich weiterhin günstig entwickelt. Aufgrund der von amerikanischen Kunden wieder mehr bevorzugten Benzinfahrzeuge schrumpfte der Markt für Diesel-Pkw nochmals um etwa ein Viertel. Dieser Trend war auch bei uns spürbar. Allerdings hat der Mercedes-

Diesel-Pkw mit einem Anteil von 49 (i. V. 73) % immer noch eine ganz erhebliche Bedeutung für unser US-Geschäft. Für 1985 erwarten wir eine weitere Ausweitung unseres Pkw-Absatzes in Nordamerika.

Zur Stärkung des Vertriebs- und Servicenetzes wurden 1984 wiederum erhebliche Mittel investiert. Die Ersatzteillager in New Jersey und in Maryland sowie die Kundendienstschule in Montvale sind bereits in Betrieb, noch im Bau befindet sich das Einzelhandels- und Servicegebäude in Hollywood; seine Fertigstellung ist für den Sommer 1985 geplant.

Der Umsatz der beiden Gesellschaften hat sich in Landeswährung um 13 % in den USA und um 11 % in Kanada erhöht. Umgerechnet in D-Mark stieg der konsolidierte Umsatz um 26 % auf 7,6 Mrd. DM. Die Ausweitung des Geschäftsvolumens und der günstige Dollarkurs führten wiederum zu einem erfreulichen Ergebnis.

Mercedes-Benz Credit Corporation, USA

Die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/Connecticut, die Absatzfinanzierungen für schwere Freightliner-Lkw, mittelschwere Mercedes-Lkw und für Mercedes-Pkw anbietet, hat 1984 ihren Forderungs- und Leasingbestand um 89% auf 593 Mill. US-\$ (1,9 Mrd. DM) ausgeweitet. Maßgebend hierfür war die wachsende Bedeutung des erst 1983 aufgenommenen Pkw-Leasinggeschäfts. Das Ergebnis der Gesellschaft in Landeswährung hat sich 1984 zufriedenstellend entwickelt.

Seit Oktober 1984 bietet MB-Credit über ihre neugegründete Tochtergesellschaft auch in Kanada Absatzfinanzierungen für schwere Freightliner-Lkw an. Es ist vorgesehen, das Finanzierungsangebot im Verlauf des Jahres 1985 auch auf Mercedes-Fahrzeuge auszuweiten.

Mercedes-Benz France

Der französische Pkw-Markt war 1984 weiter rückläufig. Die Neuzulassungen lagen mit 1,8 Mill. Fahrzeugen um rd. 13 % unter dem Vorjahresvolumen. Bei unverändert hoher Nachfrage nach unseren Personwagen konnte die Mercedes-Benz France wegen des arbeitskampfbedingten Lieferausfalls nur 20.658 (i. V. 21.012) Fahrzeuge verkaufen.

Nach Erweiterung unserer Kompaktklasse um den 190 D hat diese Baureihe in Frankreich einen Anteil von 51 % an unserem gesamten Pkw-Absatz erreicht. Die Neuzulassungen von Lkw (ab 21 Gesamtgewicht) gingen 1984 weiter um 8 % zurück. Entge-



Mehr als 2.300 Jugendliche in 28 Bildungszentren wurden im Berichtsjahr bei unseren

ausländischen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ausgebildet.



Unsere Tochtergesellschaft Mercedes-Benz of North America war Sponsor des New York

Marathons im Oktober 1984. Im Vordergrund ein 300 TD mit Zeitanzeige.

gen dem Markttrend konnte der Absatz unserer Vertriebsgesellschaft um 4 % auf 15.397 Lkw gesteigert werden; unser Marktanteil erreichte 11,4 (i. V. 10,4) %. Der Umsatz der Mercedes-Benz France erhöhte sich - umgerechnet - um 4 % auf 1,9 Mrd. DM. Aufgrund des erbitterten Preiswettbewerbs im Nutzfahrzeugmarkt blieb die Ergebnissituation der Gesellschaft auch 1984 unbefriedigend.

Mercedes-Benz United Kingdom

Nach einem starken Wachstum in den Vorjahren ging 1984 der britische Pkw-Markt um 2,3 % auf 1,75 Mill.

Fahrzeuge zurück. Demgegenüber konnte die Mercedes-Benz (United Kingdom) ihre Marktstellung ausbauen; unser Pkw-Absatz in Großbritannien stieg trotz zeitweiliger Lieferengpässe um 15,1 % auf 16.031 Fahrzeuge. Zu diesem Erfolg trug die erst Ende 1983 eingeführte 190er Baureihe wesentlich bei; auf sie entfielen rd. 25 % unserer Pkw-Verkäufe.

Die Zulassungen von Lkw (ab 2 t Gesamtgewicht) nahmen nochmals leicht um 0,6% auf 169.000 Fahrzeuge zu. Die Importeure konnten ihren Marktanteil auf 41 (i. V. 39,5) % steigern. Unsere Tochtergesellschaft hat mit 11.082 verkauften Nutzfahrzeugen ihren

Vorjahresabsatz annähernd gehalten. Vor allem der Marktbereich der schweren Lkw war durch einen heftigen Preis- und Konditionenwettbewerb gekennzeichnet.

Der in D-Mark umgerechnete Umsatz erhöhte sich um 12 % auf 1,2 Mrd. DM. Das Ergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert.

Bereits zum Jahreswechsel 1983/84 war das neue Zentral-Ersatzteilager in Milton Keynes - zwischen London und Birmingham gelegen - in Betrieb genommen worden. Inzwischen hat auch die Hauptverwaltung ihren Sitz an diesen neuen Standort verlegt.

Mercedes-Benz Nederland

Der niederländische Pkw-Markt ist 1984 nur noch geringfügig gewachsen; der Trend zu kleineren Fahrzeugen hielt an. Dennoch hat die Mercedes-Benz Nederland B. V., Utrecht, ihren Absatz um 22 % auf 9.965 Fahrzeuge gesteigert. Wegen der Auswirkungen des Arbeitskampfes konnten nicht alle Absatzmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Im traditionell starken Diesel-Pkw-Markt in den Niederlanden war der neue 190 D eine wichtige Ergänzung unseres Angebots.

Der Lkw-Markt (ab 2 t Gesamtgewicht) wuchs um 22 %; die bereits im Vorjahr zu beobachtende strukturelle Verschiebung zu schweren Fahrzeugen setzte sich fort. Unterstützt durch die Einführung der neuen Generation der Lkw von 6,5 bis 13 t konnte der Absatz von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen trotz heftigen Preiswettbewerbs um 14% auf 6.280 Einheiten gesteigert werden.

Der Umsatz stieg - umgerechnet - um 15 % auf 770 Mill. DM. Das Ergebnis war wiederum zufriedenstellend.

Mercedes-Benz Belgium

Der belgische Pkw-Markt hat sich 1984 wieder stabilisiert. Die Mercedes-Benz Belgium SA/N.V., Brüssel, konnte zwar lieferbedingt nicht alle Marktchancen nutzen, unser Pkw-Absatz lag dennoch mit 11.234 (i. V. 10.373) Fahrzeugen deutlich über dem Vorjahr.

Der Nutzfahrzeugmarkt zeigte auch 1984 keine Wachstumstendenzen. Hier waren wir einem sich weiter verschärfenden Wettbewerb ausgesetzt. Die Gesellschaft verkaufte mit 3.052 Nutzfahrzeugen 9% weniger als im Vorjahr; der Marktanteil für Lkw ab 2 t Gesamtgewicht ging von 15,7 auf 14,3% zurück.

Der Umsatz stieg auf - umgerechnet - 634 (i. V. 606) Mill. DM. Er ist jedoch nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar, da inzwischen die Absatzfinanzierung auf die eigene Finanzierungsgesellschaft Mercedes-Benz Finance Belgium übertragen wurde. Das Ergebnis war zufriedenstellend.

Mercedes-Benz Italia

Nach drei Jahren der Stagnation zeigte die italienische Wirtschaft eine leichte Belebung, die sich auch positiv auf das Automobilgeschäft auswirkte. Der Pkw-Gesamtmarkt wuchs um 3,4%, die Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom, konnte ihren Absatz um 20% auf 14.660 Pkw steigern. Unsere Kompaktklasse erfreut sich einer sehr großen Beliebtheit.

Während der italienische Nutzfahrzeugmarkt 1984 noch stagnierte, stieg der Absatz von Mercedes-Benz um 3% auf 4.500 Fahrzeuge. Nach wie vor ist der Lkw-Sektor in Italien vom starken Preiswettbewerb gekennzeichnet.

Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 22%, umgerechnet in D-Mark um 18% auf 820 Mill. DM. Das Ergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar verbessert, war jedoch wegen der schwierigen Erlössituation im Nutzfahrzeuggeschäft noch immer nicht befriedigend.

Mercedes-Benz Schweiz

Der Schweizer Pkw-Markt ging 1984 um 2,3% auf 267.488 Neuzulassungen zurück. Entgegen dem Trend konnte die Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich, trotz arbeitskampfbedingter Lieferengpässe ihren Absatz um rd. 11 % auf 5.300 Pkw ausweiten. Auf die Kompaktklasse entfielen mehr als die Hälfte unserer Verkäufe in der Schweiz.

Die Nutzfahrzeugnachfrage zog erstmals seit zwei Jahren wieder etwas an. Unsere Tochtergesellschaft konnte zwar ihren Transporterabsatz erhöhen, mußte jedoch insgesamt einen Rückgang um 1 % auf 2.839 Nutzfahrzeuge hinnehmen.

Der Umsatz lag - umgerechnet - mit 478 (i. V. 475) Mill. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Trotz des harten Wettbewerbs im Nutzfahrzeugmarkt konnte wieder ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt werden.

Mercedes-Benz Australia

In Australien hat der allgemeine Wirtschaftsaufschwung 1984 auch den Kraftfahrzeugmarkt belebt. Der Absatz von Pkw stieg um 10%, der von Nutzfahrzeugen um 19%. Die Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne, konnte ihre führende Position auf dem Pkw-Markt der gehobenen Klasse festigen und bei schweren Lkw den Marktanteil ausweiten. Im Berichtsjahr wurden 3.198 Pkw (+ 15%) und 1.522 Nutzfahrzeuge (+ 42%) verkauft. Der Anstieg im Nutzfahrzeugbereich resultierte neben der verstärkten Lkw-Nachfrage auch aus der Abwicklung eines Unimog-Großauftrags.

Der Umsatz der Gruppe stieg um 50% auf - umgerechnet - 720 Mill. DM. Das Ergebnis war zufriedenstellend.



Die neue Hauptverwaltung der Mercedes-Benz (United Kingdom) mit dem Zentral-

Ersatzteillager in Milton Keynes liegt verkehrsgünstig zwischen London und Birmingham.

Mercedes-Benz Hellas

Von der unverändert schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation in Griechenland ist auch die Mercedes-Benz Hellas SA, Athen, betroffen. Obwohl 1984 nur 214 (i. V. 263) Mercedes-Pkw verkauft wurden, stieg unser Marktanteil in der Vergleichsklasse. Auch der Absatz von Transportern und Lastkraftwagen war mit 501 (i. V. 676) Einheiten rückläufig.

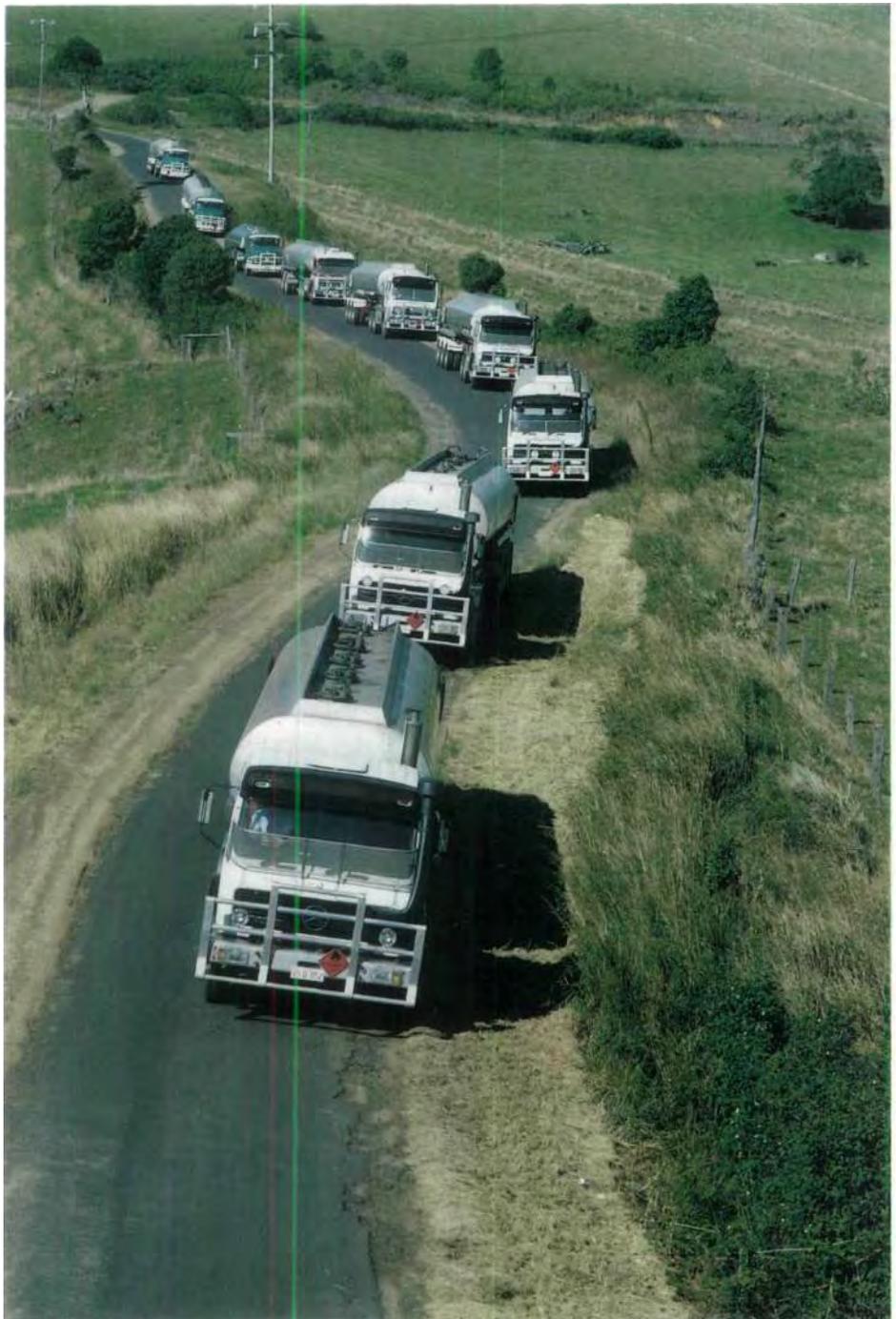
Der Umsatz ging in Landeswährung um 22%, umgerechnet in D-Mark um 32% auf 73 Mill. DM zurück. Die Ergebnissituation der Gesellschaft blieb weiter unbefriedigend.

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

MTU-Gesellschaften

Die MTU-Gruppe - MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, MTU Maintenance GmbH, Langenhagen, und Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch (KKK), Frankenthal - erzielte 1984 bei unterschiedlicher Entwicklung der einzelnen Gesellschaften einen konsolidierten Umsatz von unverändert 2,4 Mrd. DM. Die Unternehmen befassen sich im wesentlichen mit Entwicklung und Produktion von Flugzeug-Triebwerken, Hochleistungs-Dieselmotoren sowie Abgasturboladern und Industriegebläsen.

Bei der MTU München waren die Entwicklungs- und Fertigungskapazitäten für Strahltriebwerke wiederum voll ausgelastet. Die wachsende Bedeutung des zivilen Triebwerksbereichs hat sich 1984 im Auftragseingang nieder-



geschlagen. In diesem zukunftsreichen Bereich hochwertiger Technologie werden auch die wesentlichen Entwicklungsaktivitäten der kommenden Jahre liegen. Bei der MTU Friedrichshafen führte nach einer längeren Wachstumsphase die wirtschaftlich ungünstige Lage vieler Abnehmerländer zu einer leichten Abschwächung der Nachfrage nach Dieselmotoren. Die Gesellschaft hat zur Absicherung des erreichten hohen Absatzniveaus ihre Anstrengungen zur weiteren Rationalisierung der Produktion und zur Erschließung neuer Märkte konsequent fortgesetzt.

Die MTU Maintenance konnte das Angebot von Dienstleistungen im Bereich der Wartung und Reparatur von zivilen Flugzeug-Triebwerken erfolgreich ausbauen und ihren Umsatz sowie die Zahl ihrer Mitarbeiter nochmals erheblich erweitern. Der Geschäftsverlauf der AG Kühnle, Kopp & Kausch war durch die positive Entwicklung der Sparte Turbolader bestimmt, wogegen die Umsätze bei Ventilatoren, Verdichtern und Dampfturbinen stagnierten. Im Auftragseingang zeichnete sich zum Jahresende eine Belebung der Nachfrage nach Großgebläsen ab.

Im Inland beschäftigte die MTU-Gruppe am Jahresende 14.387 (i. V. 14.316) Mitarbeiter. Mit einem Auftragsbestand von rd. 4 Mrd. DM, dessen Abwicklung sich über mehrere Jahre erstreckt, ist die Beschäftigung 1985 gesichert. Die MTU München hat für das Geschäftsjahr 1984 aus dem erwirtschafteten Ergebnis an die beiden Ge-

seilschafter Daimler-Benz und MAN. gemäß Ergebnisabführungsvertrag - nach Berücksichtigung einer Körperschaftsteuerumlage - je 14 (i. V. 5) Mill. DM übertragen.

Wie bereits berichtet, hat Daimler-Benz am 14. März 1985 von der MAN deren 50%igen Anteil an der MTU München GmbH erworben.

Deutsche Automobilgesellschaft

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, hat 1984 ihre Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektrochemische Speichersysteme planmäßig fortgeführt. An der Gesellschaft sind die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt.

Die in der Vergangenheit erzielten Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Industriebatterien wertet die DAUG-Hoppecke Gesellschaft für Batteriesysteme mbH aus, an der die Deutsche Automobilgesellschaft und die Accumulatorenwerke Hoppecke Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co KG, Brilon, beteiligt sind. Die im Vorjahr aufgenommene Produktion von neuartigen Nickel-Cadmium-Akkumulatoren für stationären Einsatz konnte planmäßig ausgebaut werden.

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

HWT Gesellschaft für Hydrid- und Wasserstofftechnik

Mit der Mannesmannröhren-Werke AG, Düsseldorf, haben wir als gemeinsame Tochtergesellschaft die „HWT

Gesellschaft für Hydrid- und Wasserstofftechnik mbH" mit Sitz in Mülheim/Ruhr im Frühjahr 1985 gegründet. Am Stammkapital von 3 Mill. DM sind die Daimler-Benz AG und die Mannesmannröhren-Werke AG zu je 50% beteiligt.

Zweck der neuen Gesellschaft ist die gemeinsame Nutzung des bei beiden Unternehmen vorhandenen Know-how auf dem Spezialgebiet der Hydrid- und Wasserstofftechnologie. Vorhandene Produktideen sollen vermarktet und neue Produkte entwickelt und erprobt werden. Marktchancen bestehen im Bereich der Antriebs- und Fahrzeugtechnik, der Metallverarbeitung, der Wasserstoff-Infrastruktur, der Sicherheitstechnik und beim Umweltschutz. Daimler-Benz und Mannesmann haben seit Jahren Grundlagenuntersuchungen zur Wasserstoffspeicherung in Metallhydriden durchgeführt.

NAW Nutzfahrzeuggesellschaft, Schweiz

Die NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG konnte in ihrem ersten vollen Geschäftsjahr bei kontinuierlicher Ausweitung des Typenangebots 765 (i. V. 348) der für Daimler-Benz auf Basis des Mercedes-Schwer-Lkw-Programms montierten, komplettierten und umgerüsteten Sonderfahrzeuge ausliefern. Darüber hinaus montierte die NAW für Saurer 577 (i. V. 192) geländegängige Saurer-Schwer-Lkw für Abnehmer in der Schweiz.

Auf dem Omnibussektor wurden die 1983 aufgenommenen Arbeiten an speziell auf schweizerische Bedürfnisse zugeschnittenen Omnibusfahrzeugen erfolgreich weitergeführt und bei einigen Typen die Fertigung aufgenommen.

Mercedes-Benz-Tankfahrzeuge im inneraustralischen Verteilerverkehr. Die besonderen klimatischen und geografischen Verhältnisse erfordern besonders leistungsstarke und robuste Lastkraftwagen.

Die NAW begann zudem mit der Auslieferung der ersten Fahrgestelle für die neu in das Omnibusprogramm von Mercedes-Benz aufgenommenen kleinen Linien- und Reisebusse.

Ende 1984 beschäftigte die Gesellschaft 436 (i. V. 380) Mitarbeiter. Der Umsatz stieg auf - umgerechnet - 84 (i. V. 38) Mill. DM. Das Ergebnis war positiv und ermöglichte einen Ausgleich der Anlaufbelastungen aus dem Vorjahr.

ANAMMCO, Nigeria

Die von der neuen nigerianischen Regierung eingeleiteten Maßnahmen zur Stabilisierung der kritischen Wirtschaftslage erschwerten zunehmend die Materialversorgung der Industrie und damit auch die Produktion der Anambra Motor Manufacturing Company Ltd. (ANAMMCO). Der Nutzfahrzeugmarkt der Klasse über 5 t ging in dieser Situation von insgesamt rd. 7.000 Fahrzeugen im Jahre 1983 auf rd. 4.000 im Jahre 1984 zurück. Die ANAMMCO konnte trotz des Absatzzrückgangs um 44% auf 1.940 Nutzfahrzeuge ihren Marktanteil von 48% behaupten.

Der Umsatz ging - umgerechnet - auf 278 (i. V. 332) Mill. DM zurück; dennoch war das Ergebnis ausgeglichen.

Wegen der starken Abhängigkeit Nigerias von der Entwicklung des Welt Erdölmarkts ist mit einer Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage für 1985 nicht zu rechnen.

NAI, Saudi-Arabien

Auch in Saudi-Arabien war die wirtschaftliche Entwicklung durch weiter sinkende Einnahmen aus dem Erdölgeschäft beeinträchtigt.

Die National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) mußte die Montage von Mercedes-Nutzfahrzeugen 1984 um 40% auf 3.139 Einheiten weiter zurücknehmen. Unser Marktanteil konnte jedoch gehalten werden, obwohl auch der Absatz von komplett importierten Fahrzeugen zurückging.

Wegen der Verschiebung der Nachfrage zu schweren Nutzfahrzeugen ist der Umsatz der Gesellschaft - in D-Mark umgerechnet - zwar nur um 28%) auf 366 Mill. DM gesunken, eine Ergebnisverschlechterung gegenüber dem Vorjahr konnte jedoch nicht verhindert werden.

Aufgrund der Situation auf dem Erdölmarkt ist auch für 1985 noch nicht mit einer spürbaren Wirtschaftsbelebung in Saudi-Arabien zu rechnen.

OTOMARSAN, Türkei

Die anhaltende politische Stabilität und wirtschaftspolitische Liberalisierung sowie die beachtlichen Exporterfolge haben das Vertrauen in die türkische Wirtschaft gefestigt.

Der Nutzfahrzeugmarkt entwickelte sich positiv, der Absatz lokal gefertigter Fahrzeuge wurde allerdings temporär durch hohe Gebrauchtfahrzeugimporte behindert.

Die Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii A.S. (OTOMARSAN), Istanbul, konnte mit 1.526 (i. V. 1.501) verkauften Omnibussen wiederum ihre Kapazität voll auslasten. Infolge hoher Finanzierungskosten ging der Inlandsabsatz um 20% zurück, der höhere Export brachte einen Ausgleich.

Der Umsatz in Landeswährung erhöhte sich um 49%), in D-Mark umgerechnet um 2%) auf 267 Mill. DM. Das Ergebnis war wiederum zufriedenstellend.

Im Zuge der Erweiterung der Aktivitäten der OTOMARSAN - Herstellung von mittleren und schweren Lkw sowie Dieselmotoren, Steigerung der Kapazität für Omnibusse und Übernahme des Vertriebs für das gesamte Mercedes-Benz-Produktprogramm - konnte der Aktionärskreis erweitert werden. Das Grundkapital wurde - bei unverändertem Anteil der Daimler-Benz AG in Höhe von 36% - von 550 Mill. TL auf zunächst 9 Mrd. TL (rd. 64 Mill. DM) erhöht; angestrebt wird ein Grundkapital von 12 Mrd. TL. Die OTOMARSAN hat inzwischen mit dem Ausbau des Werkes Aksaray begonnen. Die Aufnahme der Fahrzeug- und Motorenproduktion ist für 1986 geplant. Ab Anfang 1985 wurde im Rahmen der Generalvertreterfunktion mit dem Import und Vertrieb von Pkw begonnen.

IDEM, Iran

Der Golfkrieg hat den iranischen Außenhandel beeinträchtigt und das industrielle Wachstum des Landes gebremst. Die Produktion der Lizenznehmer von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen bewegte sich weiterhin auf hohem Niveau. Dadurch konnte der Absatz von Dieselmotoren aus der Lizenzfertigung unserer Beteiligungsgesellschaft Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM) in Täbris nochmals um 18% auf 24.802 Einheiten gesteigert werden.

Der Umsatz erhöhte sich in Landeswährung um 20%), in D-Mark umgerechnet um 28%) auf 376 Mill. DM. Die erfreuliche Kapazitätsauslastung führte wiederum zu einem positiven Ergebnis.

Eine stufenweise Erweiterung der Fertigungskapazität entsprechend dem längerfristigen Markttrend ist vorgesehen.

German Motor, Star Motors und Star Engines, Indonesien

Die indonesische Wirtschaft litt auch 1984 unter dem niedrigen Erdöllexport. Der Automobilmarkt verharrte auf dem Vorjahresniveau. Im Nutzfahrzeugbereich stieg zwar die Nachfrage nach Kleintransportern, der Absatz leichter und mittelschwerer Nutzfahrzeuge ist dagegen erneut um 19% geschrumpft.

Unsere indonesischen Beteiligungsgesellschaften P.T. German Motor Manufacturing, Wanaherang, (Montage und Fertigung) und P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, (Import und Marketing) waren von dieser Entwicklung

weniger stark tangiert. Ihr Absatz ging wegen des Erfolgs neu eingeführter Lkw-Typen lediglich um 8% auf 1.830 Nutzfahrzeuge zurück. Der Pkw-Absatz konnte um 20% auf 758 Fahrzeuge gesteigert werden.

Der Umsatz erhöhte sich - umgerechnet - um 21 % auf 212 (i. V. 176) Mill. DM. Das Ergebnis war trotz des scharfen Wettbewerbs im Nutzfahrzeugbereich nahezu ausgeglichen.

Die P.T. Star Engines Indonesia, die erstmals in die Konsolidierung einbezogen wurde, hat im Frühjahr 1985 planmäßig die Montage von Mercedes-Motoren im Leistungsbereich von 62 bis 125 kW (85 bis 170 PS) aufgenommen. Wir schaffen uns damit - unter Einhaltung der indonesischen Industrialisierungsbestimmungen - wesentliche Voraussetzungen zur Stärkung unserer Stellung in diesem südostasiatischen Schwerpunktmarkt.

FAP FAMOS, Jugoslawien

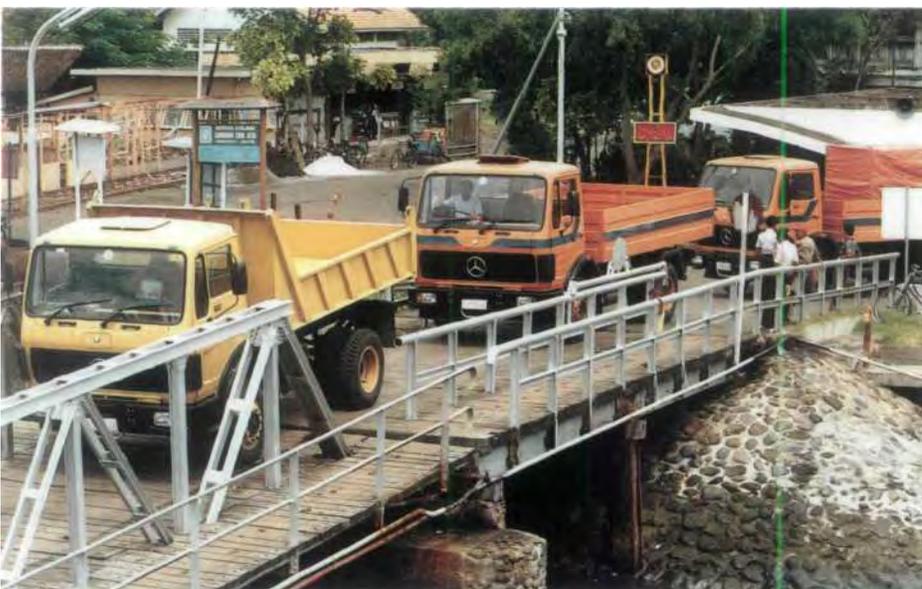
Die jugoslawische Wirtschaft wurde 1984 in noch stärkerem Maße als in den Vorjahren durch Stabilitätsmaßnahmen, Importrestriktionen und Devisenbeschränkungen belastet. Für die Kraftfahrzeugindustrie war eine kontinuierliche Materialversorgung nicht immer gewährleistet. Unser Kooperationspartner FAP FAMOS, Belgrad, mußte deshalb die Produktion auf 4.705 (i. V. 5.453) Nutzfahrzeuge reduzieren, konnte jedoch die Marktposition in etwa halten. Der Umsatz in Landeswährung erhöhte sich um 68%, in D-Mark umgerechnet auf 572 (i. V. 567) Mill. DM. Das Ergebnis war positiv.

Daimler-Benz Österreich

Die Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH, Salzburg, an der wir zu 50% beteiligt sind, koordiniert die Vertriebsaktivitäten der österreichischen Landesvertretungen für unsere Fahrzeuge. Lediglich den Vertrieb von Omnibussen nimmt die Gesellschaft direkt wahr.

Nachdem im Jahre 1983 die Aufhebung der Abschreibungsbegrenzung einen starken Anstieg des Pkw-Marktes und insbesondere des Absatzes von Mercedes-Benz-Pkw bewirkt hatte, normalisierte sich 1984 die Nachfrage nach Personenwagen.

Auch aufgrund der arbeitskampfbedingten Engpässe gingen unsere Lieferungen nach Österreich um 16% auf 7.182 Pkw zurück. Unser Anteil am Gesamtmarkt betrug wie im Vorjahr 3,3%. Bei einem nahezu stagnierenden Markt für Nutzfahrzeuge stiegen unsere Lkw-Lieferungen (ab 2 t Gesamtgewicht) um 7,7% auf 3.076 Fahrzeuge.



In Indonesien unterwegs: Der 1984 neu eingeführte Mercedes-Lkw 917 hat unsere

Position auf dem Markt für mittelschwere Lastwagen deutlich gestärkt.

Wichtige Beteiligungsgesellschaften

Konzerngesellschaften

Inland

Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal DM 10.000.000.- Bet. 100%
Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a.N. DM 42.515.000.- Bet. 97,1%
Hanomag-Henschel GmbH Hannover DM 4.000.000.- Bet. 100%
Industriehandel Handels- und Industrie-ausrüstungsgesellschaft mbH Stuttgart DM 5.000.000.- Bet. 100%
Mercedes-Leasing-GmbH Stuttgart DM 40.000.000.- Bet. 100%
Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH Stuttgart DM 26.000.000.- Bet. 100%

Ausland

Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc. New York/USA US \$ 35.932.628.- (DM 113,1 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz of North America, Inc. Montvale, N.J./USA US \$ 60.000.000.- (DM 188,9 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada Can. \$ 5.000.000.- (DM 11,9 Mill.) Bet. 100%	Freightliner Corp. Portland, Oregon/USA US \$ 180.000.000.- (DM 566,6 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Credit Corp. Norwalk, Connecticut/USA US \$ 60.013.700.- (DM 188,9 Mill.) Bet. 83%	Mercedes-Benz Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien \$ a 252.952.564.- (DM 4,4 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz España S.A. Madrid/Spanien Ptas. 15.638.314.000.- (DM 283,8 Mill.) Bet. 64,2%	Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien A\$ 20.000.000.- (DM 52,0 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Hellas S.A. Athen/Griechenland Dr. 800.000.000.- (DM 19,6 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo/Brasilien Cr \$ 880.000.000.000 (DM 869,7 Mill.) Bet. 100%	Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE) São Paulo/Brasilien Cr \$ 12.000.000.000 (DM 11,9 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd. Pretoria/Republik Südafrika R 2.500.000.- (DM 4,0 Mill.) Bet. 50,1%	Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd. (CDA) East London/Republik Südafrika R 256.000.- (DM 0,4 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Italia S.p.A. Rom/Italien Lit. 65.000.000.000 (DM 105,8 Mill.) Bet. 88,5%	Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. Milton Keynes/Großbritannien £ 30.000.000.- (DM 109,7 Mill.) Bet. 100%	SOFIDEL S.A. Rocquencourt/Frankreich FF 90.000.000.- (DM 29,4 Mill.) Bet. 99,5%	Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien bfrs. 2.420.000.000.- (DM 120,8 Mill.) Bet. 100%	P.T. Star Engines Indonesia Jakarta/Indonesien Rp. 3.784.406.250.- (DM 11,0 Mill.) Bet. 60%	Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz sfr. 147.000.000.- (DM 178,5 Mill.) Bet. 100%	Daimler-Benz Finanz AG Zürich/Schweiz sfr. 30.000.000.- (DM 36,4 Mill.) Bet. 100%	Daimler-Benz Finanz-Holding S.A. Luxemburg sfr. 25.000.000.- (DM 30,4 Mill.) Bet. 100%	Merfina S.p.A. Rom/Italien Lit. 6.000.000.000 (DM 9,8 Mill.) Bet. 85%	Mercedes-Benz (Schweiz) AG Zürich/Schweiz sfr. 6.000.000.- (DM 7,3 Mill.) Bet. 51%	Mercedes-Benz Nederland B.V. Utrecht/Niederlande hfl. 57.000.000.- (DM 50,5 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz France S.A. Rocquencourt/Frankreich FF 230.000.000.- (DM 75,1 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Finance Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien bfrs. 181.000.000.- (DM 9,0 Mill.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien bfrs. 1.800.050.000.- (DM 89,8 Mill.) Bet. 100%
--	---	---	--	--	---	---	---	--	---	---	---	---	---	--	---	---	---	--	---	--	---	--	--	--	--	---

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

Inland

MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München¹⁾

DM 156.600.000.–
Bet. 50%

MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen

DM 50.000.000.–
Bet. 83,8%

MTU Maintenance GmbH Langenhagen

DM 30.000.000.–
Bet. 100%

AG Kühnie, Kopp & Kausch Frankenthal

DM 14.000.000.–
Bet. 61,6%²⁾

Deutsche Automobilgesellschaft mbH Hannover

DM 5.000.000.–
Bet. 50%

12 Wohnungsbau-gesellschaften darunter:

Sindelfinger Wohnstätten GmbH Sindelfingen
DM 44.260.000.–
Bet. 50%

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

DM 7.000.000.–
Bet. 50%

Wohnbau Gaggenau GmbH Gaggenau

DM 5.000.000.–
Bet. 50%

Ausland

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

₦ 24.000.000.–
(DM 93,3 Mill.)
Bet. 40%

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

SR 70.000.000.–
(DM 61,6 Mill.)
Bet. 26%

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

TL 9.000.000.000.–
(DM 64,0 Mill.) Bet. 38%

P.T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien

Rp. 5.103.000.000.–
(DM 14,9 Mill.)
Bet. 33,3%

P.T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien

Rp. 846.720.000.–
(DM 2,5 Mill.)
Bet. 49%

Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM) Täbris/Iran

RI. 2.000.000.000.–
(DM 67,1 Mill.)
Bet. 30%

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

IR 542.590.000.–
(DM 138,4 Mill.)
Bet. 12,4%

Bajaj Tempo Ltd. Poona/Indien

IR 31.855.858.–
(DM 8,1 Mill.)
Bet. 26,1%

Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH Salzburg/Österreich

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

NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG Arbon/Schweiz

sfr. 15.000.000.–
(DM 18,2 Mill.) Bet. 40%

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

(¹⁾ Kapital umgerechnet in DM zu Jahresendkursen

¹⁾ Am 14. März 1985 hat Daimler-Benz von M.A.N. deren 50%igen Anteil an der MTU München erworben

²⁾ Beteiligungsanteil 61,6% vom stimmberechtigten Stammkapital (DM 7.000.000.–)

● Neuzugänge bzw. Änderungen



Der neue Nürburgring wurde am 12. Mai 1984 eröffnet.
Zwanzig Formel-1-Rennfahrer – alle im 190 E 2.3-16 –
kämpften um den ersten Sieg auf dem traditionsreichen Ring.

Jahresabschluß der Daimler-Benz AG

Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG

Bilanz

Vermögens- und Kapitalstruktur

In Sach- und Finanzanlagen haben wir 2,1 Mrd. DM investiert. Nach Abschreibungen und Anlagenabgängen von insgesamt 2,3 Mrd. DM ermäßigte sich damit das ausgewiesene **Anlagevermögen** um 0,2 auf 5,8 Mrd. DM; dies entspricht einem Anteil am Gesamtvermögen von 30 (i. V. 33) %. Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um 1,5 auf 13,7 Mrd. DM; der Anstieg betraf jeweils etwa zur Hälfte das Forderungengagement sowie die Sonstigen Vermögensgegenstände und Wertpapiere.

Das **Eigenkapital** - bestehend aus Grundkapital, Offenen Rücklagen und 40% der Sonderposten mit Rücklageanteil - stieg um 0,4 auf 5,6 Mrd. DM. Diese Zunahme stammt im wesentlichen aus der Einstellung der Hälfte des Jahresüberschusses in die Rücklagen. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme beträgt unverändert 29%. Innerhalb des **Fremdkapitals** nahmen die Rückstellungen auf 9,5 (i. V. 8,4) Mrd. DM zu; bezogen auf die Bilanzsumme sind dies 49 (i. V. 46) %. Dieser Zuwachs betraf im wesentlichen die Pensionsrückstellungen und die Rückstellung für Vorruhestandsverpflichtungen.

Anlagendeckung

Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital verbesserte sich infolge der gegenläufigen Entwicklung beider Positionen auf 96 (i. V. 88) %. Die Vorräte und wesentliche Teile des übrigen Umlaufvermögens sind auch weiterhin durch lang- und mittelfristiges Fremdkapital finanziert.

Aktiva

Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen ermäßigte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,3 auf 4,6 Mrd. DM. Zugängen von 1,9 Mrd. DM (einschließlich geringfügiger Zugänge aus der Verschmelzung der Rohtex AG) standen Abschreibungen und Abgänge von insgesamt 2,2 Mrd. DM gegenüber. Die Bewertung erfolgte wie im Vorjahr zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerlicher Sonderabschreibungen - vor allem gemäß § 7 d Einkommensteuergesetz und § 82 d Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (Umweltschutz- sowie Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen), § 14 Berlin-Förderungsgesetz und § 3 Zonenrandförderungsgesetz - haben wir voll genutzt. Erhaltene Investitionszulagen wurden an den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten gekürzt. Die Herstellungskosten der selbstgestellten Anlagen bestehen aus den Kosten für Fertigungsmaterial

und Fertigungslohn sowie den leistungsbezogenen 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 vier Jahren und mehr werden degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibenden Jahre der Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr abgeschrieben.

Auf die Zugänge des Jahres 1984 sowie die Umbuchungen aus bereits in Vorjahren aktivierten Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen entfallen folgende Abschreibungen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschrei- bungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten mit Wohnbauten	374	56
	5	1
Bauten auf fremden Grundstücken	— 63	
Maschinen und maschinelle Anlagen	976	420
Betriebs- und Geschäftsausstattung	869	599
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	— 289	22
	1.872	1.098

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 15 (i. V. 14) Leasingverträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen, für die Mietaufwendungen von 17 (i. V. 15) Mill. DM angefallen sind.

Beteiligungen

Der Bilanzwert der Beteiligungen erhöhte sich um 74 auf 1.052 Mill. DM. Die Zugänge von 195 Mill. DM betrafen mit 32 Mill. DM Inlandsgesellschaften, und zwar vor allem eine Kapitalerhöhung bei der Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart. Bei den Auslandsgesellschaften ergaben sich Zugänge in Höhe von 163 Mill. DM überwiegend aus Kapitalerhöhungen bei der Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid, Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria, und Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araglar Sanayii AS., Istanbul. Die Verschmelzung der Rohtex AG, Stuttgart, mit der Daimler-Benz AG führte zu einem Beteiligungsabgang von 24 Mill. DM.

Die Bewertung der Beteiligungen erfolgte unverändert nach dem strengen Niederstwertprinzip. Die Abschreibungen von 97 Mill. DM betrafen die Zugänge im Berichtsjahr aus der Kapitalerhöhung unserer Gesellschaft in Spanien.

Vorräte

Die Vorräte haben sich nur unwesentlich um 36 auf 2.934 Mill. DM erhöht. Dem Rückgang bei Fertigen Erzeugnissen einschließlich Waren um 119 Mill. DM stand eine Zunahme bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Unfertigen Erzeugnissen und Ersatzteilen um 155 Mill. DM gegenüber. Die Erhöhung bei den letztgenannten Positionen ist auch auf die geplante Anhebung der Pkw-Produktion für 1985 zurückzuführen.

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

Forderungen

Das Forderungsengagement hat sich um 745 auf insgesamt 4.170 Mill. DM erhöht. Dieser Anstieg entfiel hauptsächlich auf Forderungen an verbundene Unternehmen (einschließlich Wechselforderungen an verbundene Unternehmen) als Folge des wachsenden Geschäftsvolumens zwischen den Konzerngesellschaften. Die Forderungen sind - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und wie bisher unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Zahlungsmittel und Wertpapiere

Zahlungsmittel und Wertpapiere nahmen um 187 auf 3.251 Mill. DM zu. Weitere liquide Mittel sind in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen und Schuldtiteln angelegt, die unter der Position Sonstige Vermögensgegenstände den weitaus größten Einzelposten ausmachen.

Eigene Aktien

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an die Belegschaft insgesamt 50.000 Stammaktien (nom. 2,5 Mill. DM = 0,15% des Grundkapitals) zu einem Durchschnittspreis von rd. 600 DM je Aktie erworben, und zwar im Januar 2.000 und im Februar 48.000 Stück.

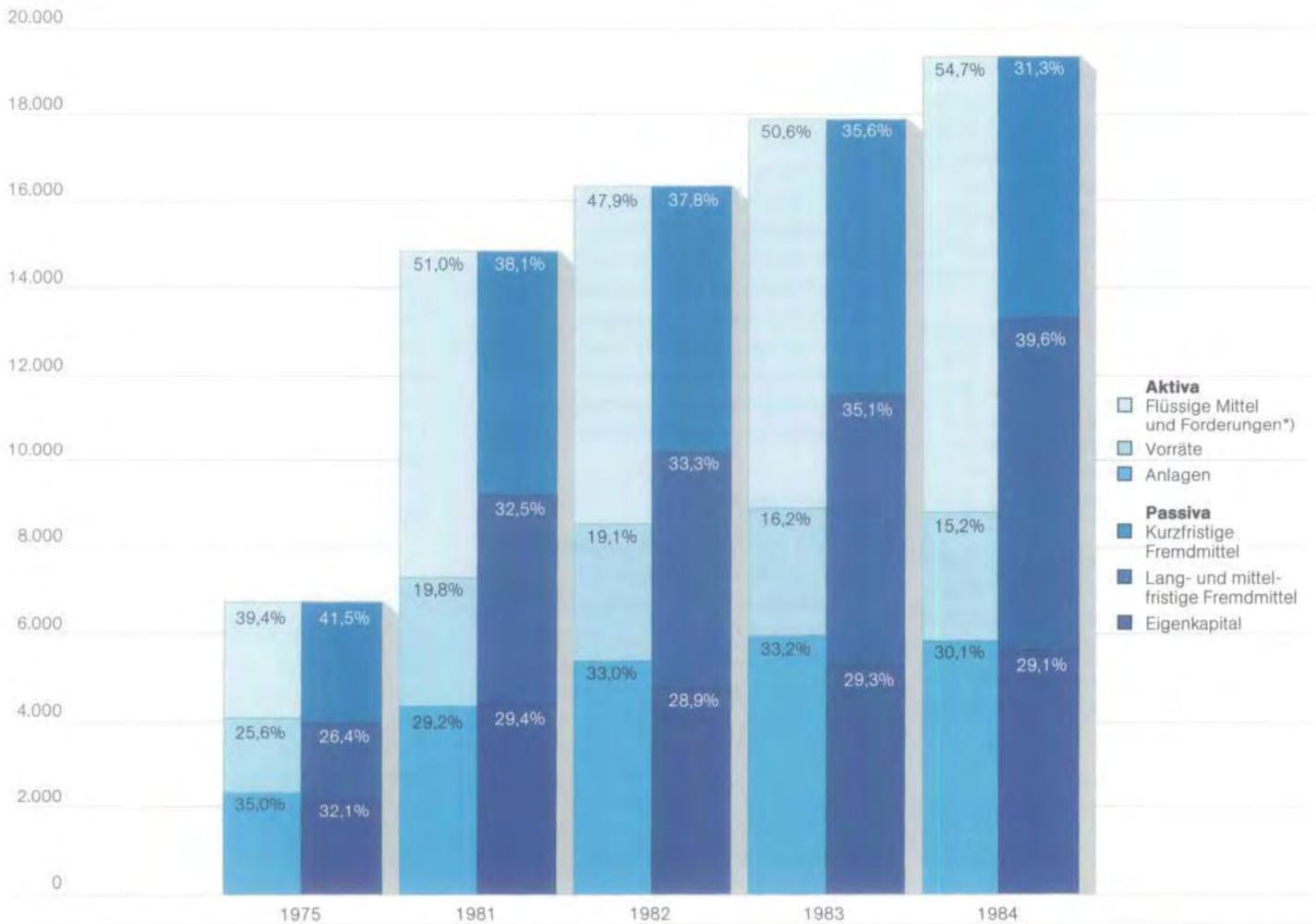
Im November wurden an unsere Mitarbeiter 77.690 Aktien (nom. 3,9 Mill. DM = 0,23% des Grundkapitals) zum Vorzugskurs von 260,— DM je Aktie veräußert. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 30.265 Stammaktien (nom. 1,5 Mill. DM = 0,09% des Grundkapitals), die aus Käufen im Jahre 1984 stammen; die Aktien sind mit 8,9 Mill. DM bewertet.

Sonstige Vermögensgegenstände

Der Anstieg um 561 auf 3.234 Mill. DM betraf hauptsächlich kurz- und mittelfristig fällige verbrieftete Forderungen und Schuldtitel. Daneben enthält diese Sammelposition u.a. Zinsforderungen, Erstattungsansprüche aus Vorsteuer sowie Forderungen an Leasinggeber und aus Ergebnisabführungsverträgen.

Bilanzstruktur - Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)	1975	1981	1982	1983	1984
Bilanzsumme*)	6.718	14.845	16.324	17.933	19.339
Aktiva					
Flüssige Mittel u. Forderg.*)	2.649	7.561	7.824	9.078	10.578
Vorräte	1.722	2.943	3.121	2.898	2.934
Anlagen	2.347	4.341	5.379	5.957	5.827
Passiva					
Kurzfristige Fremdmittel	2.788	5.655	6.173	6.387	6.060
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	1.772	4.819	5.429	6.292	7.661
Eigenkapital	2.158	4.371	4.722	5.254	5.618



*) Gekürzt um die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.

Passiva

Grundkapital und Rücklagen

Das **Grundkapital** beträgt unverändert 1.699 Mill. DM. Von dem auf der Hauptversammlung am 1. Juli 1981 beschlossenen „Genehmigten Kapital“ von 350 Mill. DM steht noch ein Teilbetrag von 180 Mill. DM (bis 30. Juni 1986) zur Verfügung.

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

Die **Gesetzliche Rücklage** stieg durch die Einstellung des Agios aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus der Kapitalerhöhung 1983 um 0,7 auf 171 Mill. DM.

Aus der **Rücklage für Eigene Aktien** war - in Anpassung an den Bilanzwert der Eigenen Aktien - ein Teilbetrag von 9,0 Mill. DM zu entnehmen.

In die **Freien Rücklagen** wurden 355,5 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß eingestellt.

Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten in Höhe von 338 Mill. DM betrifft mit 191 Mill. DM die Rücklage gemäß § 3 Abs. 1 Auslandsinvestitionsgesetz, mit 100 Mill. DM die Rücklage gemäß § 1 Abs. 1 Entwicklungsländer-Steuergesetz und mit 45 Mill. DM die Preissteigerungsrücklage gemäß § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung.

Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Das allgemeine Kreditrisiko bei In- und Auslandsforderungen wird durch Anwendung länderspezifisch abgestufter Wertberichtigungssätze zwischen 4 und 10% berücksichtigt. Aufgrund der veränderten Forderungsstruktur hat sich das Risiko insgesamt verringert, so daß die Pauschalwertberichtigung um 7 auf 150 Mill. DM herabzusetzen war.

Pensionsrückstellungen

Der Zunahme der Pensionsrückstellungen um 854 auf 5.219 Mill. DM liegen verschiedene, gegenläufig wirkende Einflüsse zugrunde.

Aus der Umstellung der Berechnungsgrundlagen auf die aktualisierten versicherungsmathematischen Richttafeln von Heubeck ergaben sich einerseits höhere Verpflichtungen in der Alters- und Invaliditätsversorgung und andererseits niedrigere Verpflichtungen in der Hinterbliebenenversorgung. Aufgrund der unterschiedlichen Struktur bei unserer betrieblichen Altersversorgung gingen die Versorgungsverpflichtungen bei der Daimler-Benz AG um rd. 120 Mill. DM zurück, bei der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH nahmen sie um rd. 290 Mill. DM zu. Um auch für diese zusätzlichen Verpflichtungen eine volle versicherungsmathematische Deckung zu erreichen, hat die Daimler-Benz AG in dieser Größenordnung Versorgungslasten von der Unterstützungskasse übernommen, und zwar im Wege einer weiteren Erhöhung ihres Anteils an den Anwartschaften auf Alters- und Invaliditätsversorgung.

Darüber hinaus haben wir den Zinsfuß für die Berechnung der Verpflichtungen aus unserer Versorgungsordnung von 4,25 auf 3,5% gesenkt; dies erforderte einen Betrag von 363 Mill. DM. Alle Pensionsrückstellungen werden nunmehr einheitlich auf der Grundlage eines Zinsfußes von 3,5% versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren ermittelt.

Das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH hat - nach Zuwendungen der DBAG von 50 Mill. DM - 2,8 Mrd. DM erreicht.

Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung

Für Instandhaltungsmaßnahmen, die im Berichtsjahr vorgesehen waren, aber nicht mehr durchgeführt werden konnten, haben wir eine Rückstellung von 126 Mill. DM gebildet.

Andere Rückstellungen

Diese Rückstellungen, die um 266 auf 4.157 Mill. DM gestiegen sind, bestehen vor allem für unsere weltweiten Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, ferner für Verpflichtungen im Sozialbereich (einschließlich der Verpflichtungen aus der betrieblichen Vorruhestandsvereinbarung), für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und im Beteiligungsbereich sowie für noch nicht endgültig veranlagte Steuern.

Langfristige Verbindlichkeiten

Nach Darlehensaufnahmen von 35 Mill. DM - es handelt sich hierbei um zinsgünstige Investitionskredite im Rahmen der Berlinförderungsmaßnahmen - und Darlehenstilgungen von 18 Mill. DM erhöhten sich die langfristigen Verbindlichkeiten um 17 auf 157 Mill. DM. Die planmäßigen Tilgungen im Jahre 1985 werden 24 Mill. DM betragen.

Andere Verbindlichkeiten

Die Anderen Verbindlichkeiten sind um 81 auf 3.488 Mill. DM leicht zurückgegangen. Dabei stehen geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen höhere Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber.

*

Haftungsverhältnisse

Das Wechselobligo beträgt 17 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 176 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Zahlungsgarantien bestehen über insgesamt 28 Mill. DM zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe von 1970 und der Ifr-Anleihe von 1982 der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 19 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 7.255.269 DM. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 3.994.423 DM ausgezahlt. Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 1.160.520 DM (einschließlich Umsatzsteuer).

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtleistung

Die Gesamtleistung blieb - trotz des Arbeitskampfes - mit 32,1 Mrd. DM nahezu unverändert.

Dies beruhte vor allem auf dem Rückgang der materialintensiveren Nutzfahrzeugproduktion. Gegenläufig wirkten der leichte Anstieg der Pkw-Produktion und die Materialverteuerungen.

Der Anstieg des Ertragsüberschusses stammte im wesentlichen aus der Dividende der Mercedes-Benz do Brasil.

Materialaufwand

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren lagen mit 15,9 (i. V. 16,0) Mrd. DM knapp unter Vorjahreshöhe.

Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich

Die Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungen setzten sich wie folgt zusammen:

	1983 Mill. DM	1984 Mill. DM
<u>Erträge aus Beteiligungen</u>		
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	-	50
Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul	6	13
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.	5	8
Tata Engineering & Locomotive Company Ltd., Bombay	3	3
FAP FAMOS, Belgrad	10	2
Übrige Gesellschaften	28	7
	+52	+83
<u>Erträge aus Gewinnabführungen</u>		
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	5	14
Übrige Gesellschaften	4	5
	+ 9	+19
<u>Aufwendungen aus Verlustübernahme</u>		
	- 1	- 2
Ertragsüberschuß	+60	+100

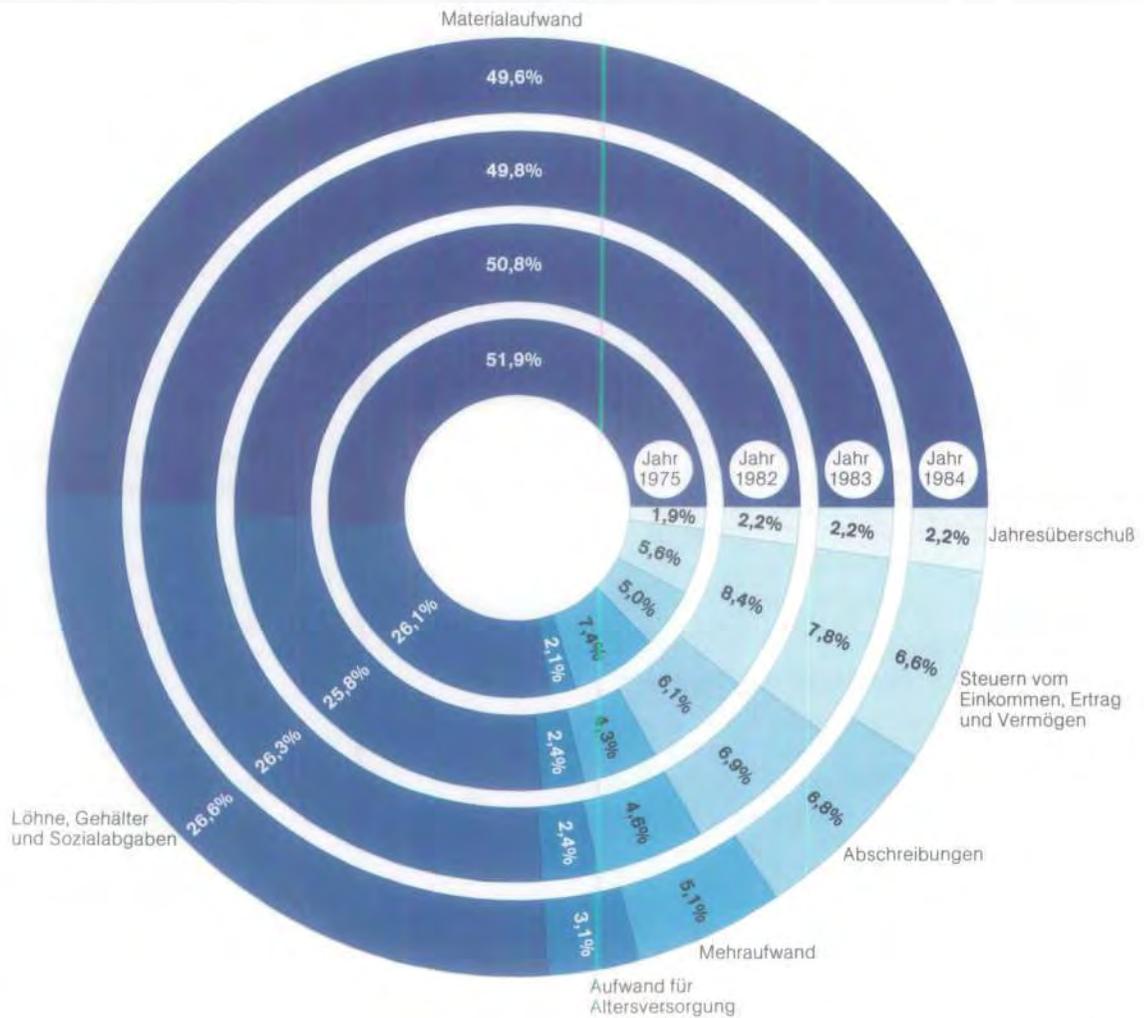
Zinsüberschuß

Aus den Zinserträgen von 659 (i. V. 586) Mill. DM und Zinsaufwendungen von 52 (i. V. 51) Mill. DM resultierte ein Zinsüberschuß von 607 (i. V. 535) Mill. DM. Die Zunahme beruhte auf der günstigen Liquiditätsentwicklung und dem im Jahresdurchschnitt etwas höheren Zinsniveau.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen

Die Zunahme um 252 auf 439 Mill. DM ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß nach der neueren Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs die Rückstellung für Kosten der Berufsausbildung weitgehend aufzulösen war. Die übrigen Auflösungen betrafen verschiedene Rückstellungen und bewegen sich in der Größenordnung des Vorjahres.

Aufwandstruktur der Gesamtleistung - Daimler-Benz AG



(in Millionen DM)

Gesamtleistung

	1975	1982	1983	1984
Gesamtleistung	16.414	31.410	32.139	32.092
Materialaufwand	8.523	15.957	16.000	15.922
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	4.292	8.108	8.468	8.548
Aufwand für Altersversorgung	340	742	770	990
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	1.220	1.361	1.488	1.620
Abschreibungen	818	1.907	2.202	2.178
EEV-Steuern	911	2.648	2.501	2.123
Jahresüberschuß	310	687	710	711
davon: Einstellungen in Rücklagen (netto)	(108)	(337)	(355)	(355)
Ausschüttungssumme	(202)	(350)	(355)	(356)

Sonstige Erträge

In dieser Sammelposition, die sich auf 158 (i. V. 191) Mill. DM verringerte, sind u.a. Erträge aus Wertpapierverkäufen, aus aufzulösenden Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, aus Verwaltungskostenumlagen sowie aus Vermietungen und Verpachtungen zusammengefaßt.

Personalaufwand einschließlich Altersversorgung

Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben waren mit 8,5 Mrd. DM nur wenig höher als im Vorjahr. Hier hat sich - wie bei der nahezu unveränderten Gesamtleistung - der Arbeitskampf entsprechend ausgewirkt. Zusätzliche Aufwendungen resultierten vor allem aus der Zunahme der Belegschaft im Verlaufe des Jahres um 6.648 Mitarbeiter und aus der Tariferhöhung um 3,3% ab 1. Juli 1984.

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung stiegen zwar um 220 auf 990 Mill. DM; unter Berücksichtigung des Ertrages aus der erwähnten Auflösung der Rückstellung für Kosten der Berufsausbildung, der gleichfalls den Personal- und Sozialbereich betrifft, bedeutete der Mehraufwand für die Zuführung zur Pensionsrückstellung jedoch faktisch keine zusätzliche Belastung.

Ertrag- und Vermögensteuern

Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen gingen - insbesondere wegen des steuerwirksamen Ansatzes der Vorruhestandsrückstellung - um 378 auf 2.123 Mill. DM zurück.

Sonstige Aufwendungen

Unter dieser Sammelposition haben wir wie bisher vor allem Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen, ferner Miet- und Pacht aufwendungen sowie die hier auszuweisenden Rückstellungszuführungen erfaßt. Die Neubildung der Vorruhestandsrückstellung ist Hauptgrund für den Anstieg der Sonstigen Aufwendungen um 405 auf 2.823 Mill. DM.

Jahresüberschuß und Bilanzgewinn

Der Jahresüberschuß von 711 Mill. DM enthält nach unseren Berechnungen keinen Scheingewinn.

Für das Berichtsjahr ergab sich ein Unterschiedsbetrag gemäß § 160 Abs. 2 Satz 5 AktG von 363 Mill. DM, der zu einer Verminderung des Jahresüberschusses führte. Er entstand aus der Absenkung des Zinsfußes für die Berechnung der Pensionsrückstellungen aus der betrieblichen Versorgungsordnung.

Aus dem Jahresüberschuß wurden 355,5 Mill. DM in die Freien Rücklagen eingestellt. Der Bilanzgewinn von 364,5 Mill. DM soll gemäß Gewinnverwendungsvorschlag mit 355,5 Mill. DM an die Aktionäre ausgeschüttet und mit 9 Mill. DM auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1984 weist einen Bilanzgewinn von DM 364.561.810,- aus.

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

3 1/3%	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM	64.050,-
DM 10,50	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	355.482.330,-
Ausschüttung		DM	355.546.380,-
Gewinnvortrag		DM	9.015.430,-
Bilanzgewinn		DM	364.561.810,-

Stuttgart-Untertürkheim, den 29. März 1985

Der Vorstand

Richard J. ...

... ..

... Hörig

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 1984 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

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

Aus dem Kreise der ehemaligen Mitglieder des Vorstands der Daimler-Benz AG sind am 4. Juni 1984 Professor Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Fritz Nallinger und am 19. Februar 1985 Dr. oec. h.c. Rolf P.G. Staelin verstorben.

Professor Fritz Nallinger, von 1940 bis 1965 Mitglied des Vorstands, war einer der großen Konstrukteure, der entscheidende Maßstäbe für den Fortschritt im Automobilbau setzte. Durch seine hervorragenden Ingenieurleistungen trug er maßgeblich zum internationalen Ansehen der Marke Mercedes und damit unseres Unternehmens bei. Er wird allen, die mit ihm arbeiteten und die ihn kannten, unvergessen bleiben.

Dr. Rolf P. G. Staelin war von 1948 bis 1977 Mitglied des Vorstands. Mit großem persönlichem Einsatz und profunden Marktkenntnissen hatte der Verstorbene entscheidenden Anteil am Wiederaufbau des Unternehmens und am Ausbau unserer Verkaufsorganisation. Mit Aufgeschlossenheit und Einfühlungsvermögen schuf er sich und unserem Hause Vertrauen und Ansehen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

In der Sitzung vom 2. Mai 1985 wurde Herr Dr. jur. Manfred Gentz, bisher stellvertretendes Vorstandsmitglied, mit sofortiger Wirkung zum ordentlichen Vorstandsmitglied berufen.

Herr Dr.-Ing. Peter Sanner wurde mit sofortiger Wirkung zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt. Er ist zusammen mit Herrn Walter Ulsamer für den Bereich „Materialwirtschaft“ zuständig.

Stuttgart-Untertürkheim, im Mai 1985

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Bilanz zum 31. Dezember 1984 der Daimler-Benz AG

Aktiva

	Stand am 1.1.1984 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1984 DM	Stand am 31.12.1983 DM
Anlagevermögen							
Sachanlagen							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	2.202.599.408	157.348.809	+217.039.822	48.314.946	220.453.669	2.308.219.424	2.202.599
mit Wohnbauten	10.061.991	4.544.565	— 38.800	592.577	966.435	13.008.744	10.062
ohne Bauten	1.630.433	—	—	248.470	—	1.381.963	1.631
Bauten auf fremden Grundstücken	91.858.274	3.641.397	— 67.049.508	2.579	3.641.477	24.806.107	91.858
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.363.112.223	642.414.255	+333.673.477	9.399.972	959.846.100	1.369.953.883	1.363.112
Betriebs- und Geschäftsausstattung	501.190.814	787.665.966	+ 81.528.328	8.120.300	873.823.710	488.441.098	501.191
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	700.847.603	275.850.617	—565.153.319	—	22.234.566	389.310.335	700.848
	4.871.300.746	1.871.465.609	—	66.678.844	2.080.965.957	4.595.121.554	4.871.301
Finanzanlagen							
Beteiligungen	978.031.949	195.558.437	—	23.996.937	97.383.816	1.052.209.633	978.032
Wertpapiere des Anlagevermögens	106.630.197	70.161.674	—	1.847.931	—	174.943.940	106.630
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	1.025.340	3.972.759	—	113.683	—	4.884.416	1.025
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 807.185 (i.V. DM 814.323)	1.085.687.486	269.692.870	—	25.958.551	97.383.816	1.232.037.989	1.085.687
	5.956.988.232	2.141.158.479	—	92.637.395	2.178.349.773	5.827.159.543	5.956.988
Umlaufvermögen							
Vorräte							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						773.574.575	707.764
Unfertige Erzeugnisse						746.675.610	695.844
Fertige Erzeugnisse, Waren						946.900.461	1.065.592
Ersatzteile						466.883.874	428.685
						2.934.034.520	2.897.885
Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						46.689.253	36.430
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.712.634.775	1.628.487
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 30.361.909 (i.V. DM	22.897.179)				
Wechsel						730.892.999	449.519
davon von verbundenen Unternehmen		DM 640.581.196 (i.V. DM	309.954.515)				
bundesbankfähig		DM 21.189.034 (i.V. DM	24.933.744)				
mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 9.899.656 (i.V. DM	12.838.314)				
Schecks						190.150	1.455
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiro Guthaben						3.198.700	3.585
Guthaben bei Kreditinstituten						1.404.050.306	1.381.941
Wertpapiere						1.843.755.297	1.676.756
Eigene Aktien		Nennbetrag DM 1.513.250 (i.V. DM	2.897.750)			8.928.175	17.944
Forderungen an verbundene Unternehmen						1.726.784.174	1.347.214
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						11.835.263	11.860
Sonstige Vermögensgegenstände						3.233.625.106	2.672.224
						10.722.584.198	9.227.415
Rechnungsabgrenzungsposten						5.356.113	7.735
						19.489.134.374	18.090.023

			Stand am 31.12.1984 DM	Stand am 31.12.1983 TDM
Passiva				
Grundkapital				
Stammaktien	33.935.460 Stimmen		1.696.773.000	1.696.773
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen		1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen			
			1.698.694.500	1.698.695
Offene Rücklagen				
Gesetzliche Rücklage				
Vortrag		169.869.450		
Einstellung aus Agio		688.466	170.557.916	169.869
Rücklage für eigene Aktien				
Vortrag		17.943.605		
Entnahme		9.015.430	8.928.175	17.944
Freie Rücklagen				
Vortrag		3.249.111.625		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß		355.466.380	3.604.578.005	3.249.112
			3.784.064.096	3.436.925
Sonderposten mit Rücklageanteil			338.393.859	295.626
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 6 b Einkommen-steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien				
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen			149.700.000	157.100
Rückstellungen				
Pensionsrückstellungen			5.219.433.494	4.365.874
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung			126.200.000	124.500
Andere Rückstellungen			4.156.787.880	3.891.122
			9.502.421.374	8.381.496
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			145.009.178	131.879
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 145.009.178 (i.V. DM 131.879.368)			
Sonstige Verbindlichkeiten			11.745.163	8.282
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM - (i.V. DM 1.021.966)			
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 84.955.430 (i.V. DM 73.481.981)			
			156.754.341	140.161
Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart			3.371.021	52.268
Andere Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			1.505.952.993	1.819.640
Wechselverbindlichkeiten			2.169.000	4.322
Erhaltene Anzahlungen			178.829.349	137.135
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			52.831.573	57.058
Sonstige Verbindlichkeiten			1.748.195.916	1.551.265
			3.487.978.831	3.589.420
Rechnungsabgrenzungsposten			3.194.542	3.079
Bilanzgewinn			364.561.810	355.253
	1984	1983		
	DM	DM		
Wechselobligo	17.307.239	13.855.015		
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(8.119)		
Bürgschaften	176.227.030	135.901.486		
Zahlungsgarantien für Anleihen der				
Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg				
DM-Anleihe	15.000.000	30.000.000		
Ifr-Anleihe - Ifr 250.000.000 -	12.500.000	12.272.500		
			19.489.134.374	18.090.023

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1984 der Daimler-Benz AG

	1984		1983	
	DM	DM	TDM	TDM
Umsatzerlöse	31.971.836.576		32.178.640	
Verminderung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	16.624.714	31.955.211.862	186.846	31.991.794
Andere aktivierte Eigenleistungen		136.455.981		147.530
Gesamtleistung		32.091.667.843		32.139.324
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		15.922.193.095		15.999.663
Rohertrag		16.169.474.748		16.139.661
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	19.418.444		9.348	
Erträge aus Beteiligungen	82.688.996		51.590	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	11.328.880		10.070	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	658.987.147		586.364	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	12.558.191		31.239	
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	7.400.000		7.900	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	439.264.737		187.394	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	29.514.023		30.155	
Sonstige Erträge	158.244.212		191.211	
davon außerordentliche DM 54.812.227 (i. V. DM 48.749.504)		1.419.404.630		1.105.271
		17.588.879.378		17.244.932
Löhne und Gehälter	7.366.761.361		7.334.250	
Soziale Abgaben	1.181.696.281		1.134.014	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	990.166.510		770.191	
Abschreibungen auf Sachanlagen	2.080.965.957		2.093.287	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	97.383.816		108.956	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten	52.491.429		68.801	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	29.065.663		6.920	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	51.893.357		51.271	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 2.160.502.493		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden		DM 6.956.095		
		DM 2.153.546.398		
davon an Organgesellschaften weiterbelastet		DM 30.195.580		
		DM 2.123.350.818		
b) sonstige		DM 6.961.711	2.509.424	
Aufwendungen aus Verlustübernahme		1.812.829	570	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		72.135.272	38.415	
Sonstige Aufwendungen	2.823.181.614	16.877.866.618	2.418.327	16.534.426
Jahresüberschuß		711.012.760		710.506
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien		9.015.430		—
		720.028.190		710.506
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in offene Rücklagen				
Gesetzliche Rücklage		—	9.796	
Rücklage für eigene Aktien		—	5.161	
Freie Rücklagen	355.466.380	355.466.380	340.296	355.253
Bilanzgewinn		364.561.810		355.253

Im Geschäftsjahr 1984 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 161.063.494. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden – ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß § 16 Betriebsrentengesetz – voraussichtlich 102, 109, 117, 125, 134% dieses Betrags gezahlt.

Stuttgart-Untertürkheim, den 29. März 1985

Daimler-Benz Aktiengesellschaft Der Vorstand

Breitschwerdt Hinrichs Liener
Niefer Reuter Ulsamer
Gentz Hörnig

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

Frankfurt am Main, den 17. April 1985

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

Konzernabschluß

Konsolidierungskreis und Konsolidierungsgrundsätze

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden grundsätzlich die Abschlüsse aller in- und ausländischen Konzerngesellschaften einbezogen, an deren Kapital die Daimler-Benz AG - im folgenden DBAG genannt - direkt oder indirekt mit mehr als der Hälfte beteiligt ist. Der Konsolidierungskreis umfaßt einschließlich der DBAG 18 (i. V. 19) inländische und 95 (i.V. 85) ausländische Konzernunternehmen (s. Seite 92). Im Berichtsjahr ergaben sich folgende Veränderungen:

Im Inland wurde die Rohtex AG für Textilrohstoffe auf die DBAG umgewandelt.

Im Ausland kamen die Mercedes-Benz of South Africa mit dreizehn Tochtergesellschaften, ferner je eine Händlergesellschaft in Spanien und in den Niederlanden sowie eine Finanzierungsgesellschaft in Kanada hinzu. Außerdem wurde die P. T. Star Engines Indonesia erstmals konsolidiert. Im Rahmen der Veräußerung der betrieblichen Vermögenssubstanz von Euclid wurden auch drei Tochtergesellschaften verkauft. Zwei Händlergesellschaften sind mit der Mercedes-Benz Belgium fusioniert worden. Eine Anlagegesellschaft der Daimler-Benz Holding AG, Zürich, wurde aufgelöst, nachdem das Anlagevermögen auf die Mercedes-Benz France übertragen worden war. Das Vermögen der Freightliner Liquidating Corporation ist auf die Freightliner Corporation übergegangen. Die Sofidel S.A. hat eine Händlergesellschaft verkauft.

Wie in den Vorjahren wurden einige ausländische Gesellschaften ohne oder mit nur geringem Geschäftsbetrieb nicht konsolidiert. Bei diesen Gesell-

schaften waren auch im Berichtsjahr keine Vorgänge zu verzeichnen, die erheblichen Einfluß auf die Lage des Konzerns hatten. Die folgenden Träger von Versorgungseinrichtungen haben wir ebenfalls nicht in die Konsolidierung einbezogen, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind:

Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart

Holzindustrie Bruchsal Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal

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

Konsolidierungsgrundsätze

Gliederung und Bewertung

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

Währungsumrechnung

Die Umrechnung der Bilanzwerte von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark erfolgt für das Anlagevermögen mit den Kursen der Zugangszeitpunkte (historische Kurse), für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und

den Bilanzgewinn mit Kursen vom Bilanzstichtag. Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände und Schulden sowie des Bilanzgewinns.

Aus Wechselkursveränderungen der einzelnen Landeswährungen zur D-Mark zwischen den Bilanzstichtagen entstehen Änderungen am D-Mark-Eigenkapital, wenn dessen Höhe von dem mit historischen Kursen umgerechneten Anlagevermögen abweicht. Da bei verschiedenen ausländischen Konzerngesellschaften auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanziert sind, ergeben sich - im wesentlichen aus den hohen Abwertungen der südamerikanischen Währungen gegenüber der D-Mark - negative und infolge von Aufwertungen - insbesondere des US-Dollar gegenüber der D-Mark - positive Umrechnungsdifferenzen. Als Saldo verbleibt eine negative Umrechnungsdifferenz, die wir wie in den Vorjahren in die Gewinn- und Verlustrechnung übernehmen haben und die damit als Korrekturposten zu den inflationsbedingt hohen Scheingewinnen, insbesondere bei den südamerikanischen Gesellschaften, wirkt.

Die Aufwendungen und Erträge der Gewinn- und Verlustrechnungen werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet (Ausnahme: Anlagenabschreibungen, Erträge bzw. Verluste aus Anlagenabgängen mit historischen Kursen). Der Jahresüberschuß, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn dagegen werden nach Umrechnung mit dem Stichtagskurs ausgewiesen. Die sich dabei ergebende Umrechnungsdifferenz haben wir ebenfalls ergebniswirksam behandelt.

Konzernbilanz

Kapitalkonsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Methode der Erstkonsolidierung: Die Anschaffungskosten bei der Obergesellschaft werden zum Erwerbszeitpunkt mit dem anteiligen Eigenkapital der betreffenden Konzerngesellschaft aufgerechnet. Differenzen aus dieser Aufrechnung sind als „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ ausgewiesen.

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne der Konzerntöchter für 1984 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen - in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt worden. Damit ist der Bilanzgewinn des Konzerns von 365 Mill. DM identisch mit dem Bilanzgewinn der DBAG.

Sonstige Eliminierungen

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

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

Vermögens- und Kapitalstruktur

Der Anteil der DBAG am Vermögen und Kapital der Konzernbilanz beläuft sich unverändert auf etwa zwei Drittel.

Die **Konzernbilanzsumme** ist gegenüber dem Vorjahr um 15,3% auf 28,6 Mrd. DM (DBAG + 7,7%) gestiegen. Der stärkere Zuwachs im Konzern ergibt sich zum einen aus der Erweiterung des Konsolidierungskreises. Zum anderen resultiert er aus der Umrechnung der ausländischen Bilanzen von Landeswährung in D-Mark, weil sich für einige größere Konzerngesellschaften Binnenwert und Außenwert der Währungen sehr unterschiedlich entwickelt haben.

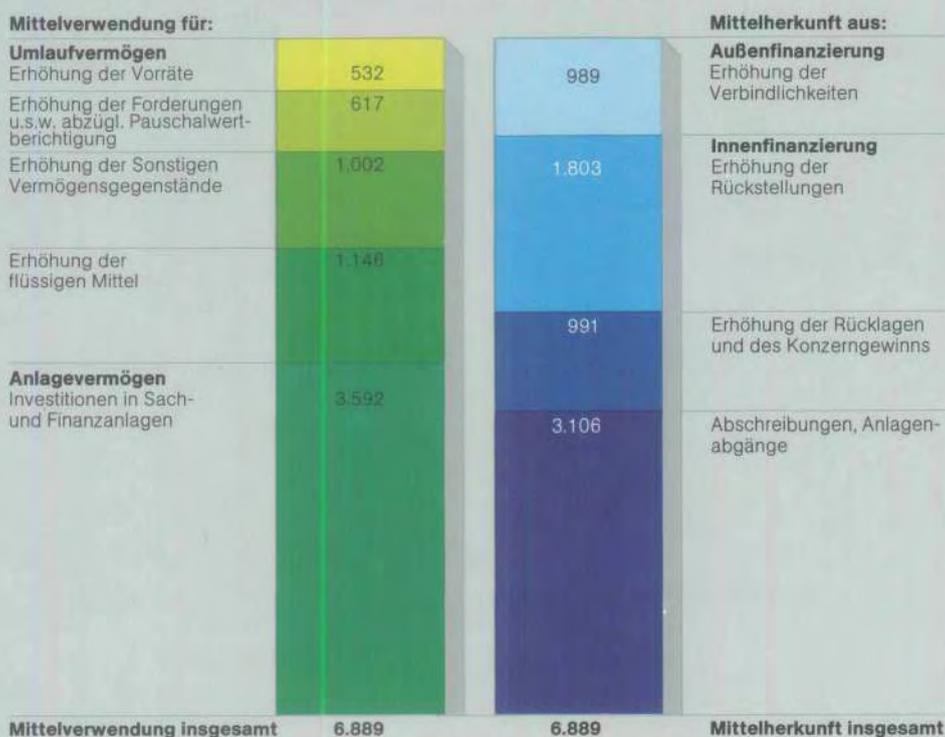
Das **Anlagevermögen** erhöhte sich nur um 6,3% auf 8,2 Mrd. DM; sein Anteil an der Bilanzsumme reduzierte sich daher auf 29% (i. V. 31 %).

Das **Eigenkapital** (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichsposten und 40% der Sonderposten mit Rücklageanteil) ist auf 8,5 (i. V. 7,5) Mrd. DM gestiegen. Dies entspricht einem unveränderten Anteil an der Bilanzsumme von 30%.

Das **Fremdkapital** betrug 19,9 (i. V. 17,1) Mrd. DM. Wie im Vorjahr entfiel etwa die Hälfte auf Rückstellungen.

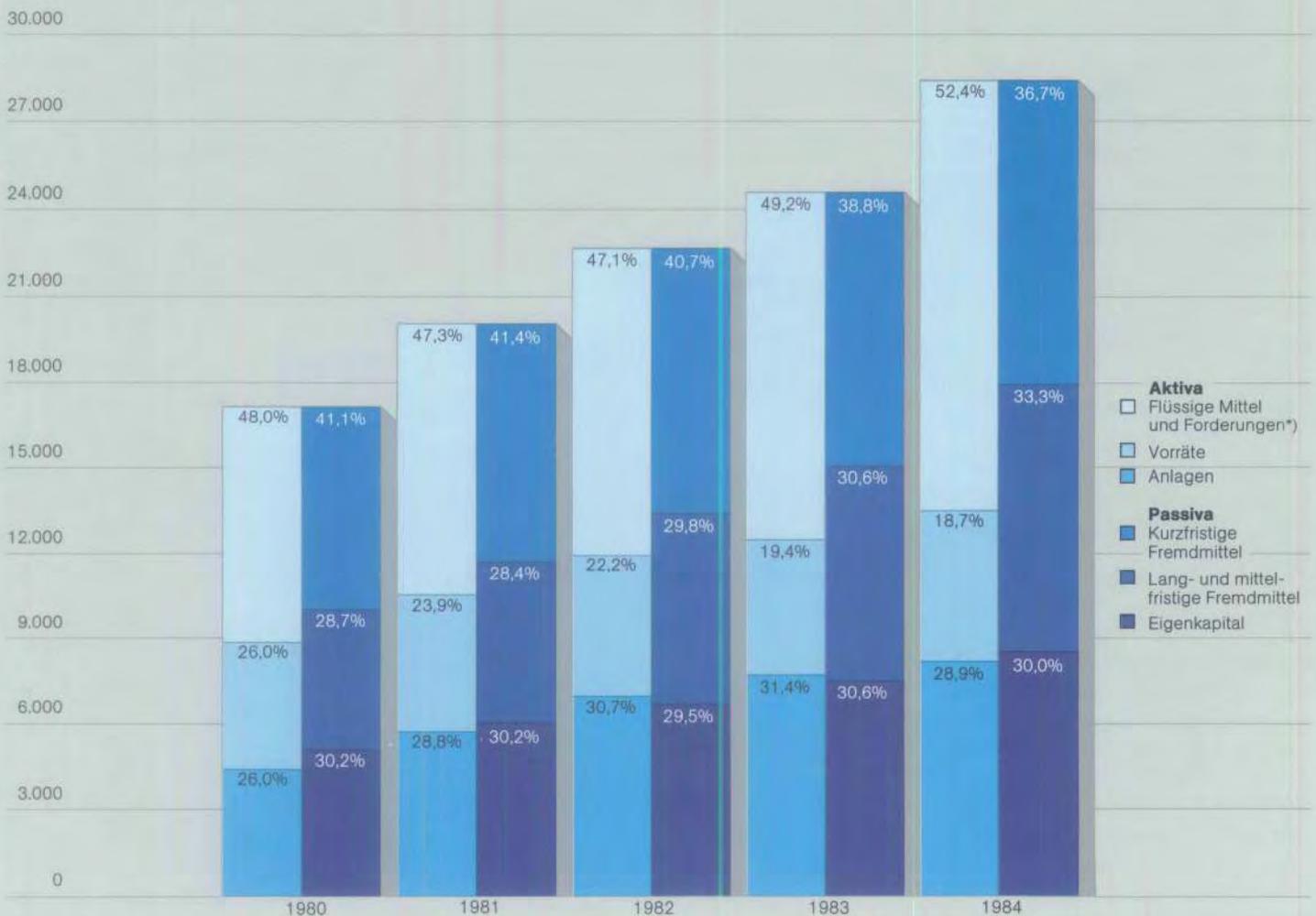
Das Schaubild „Finanzierungsrechnung 1984“ für den Daimler-Benz-Konzern gibt einen Überblick über Mittelherkunft und Mittelverwendung.

Finanzierungsrechnung 1984 – Daimler-Benz-Konzern (in Millionen DM)



Bilanzstruktur – Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)	1980	1981	1982	1983	1984
Bilanzsumme*)	17.203	20.112	22.696	24.635	28.418
Aktiva					
Flüssige Mittel u. Forderg.*)	8.250	9.504	10.698	12.114	14.880
Vorräte	4.473	4.817	5.040	4.778	5.310
Anlagen	4.480	5.791	6.958	7.743	8.228
Passiva					
Kurzfristige Fremdmittel	7.074	8.327	9.225	9.554	10.431
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	4.933	5.710	6.768	7.534	9.457
Eigenkapital	5.196	6.075	6.703	7.547	8.530



*) Gekürzt um die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.

Die unverändert hohen Investitionen im Anlagevermögen sowie der überwiegende Teil der Zunahme des Umlaufvermögens konnten im Berichtsjahr aus selbsterwirtschafteten Mitteln finanziert werden. Der Cash flow in Höhe von 5.817 Mill. DM (Jahresüberschuß, Abschreibungen, Zuführung zu lang- und mittelfristigen Rückstellungen sowie Veränderung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen) deckt sich weitgehend mit der Innenfinanzierung.

Aktiva

Sachanlagen

Die Sachanlagen stiegen um 338 auf 7.537 Mill. DM, und zwar nach Zugängen von 3.373 Mill. DM sowie Abschreibungen und Abgängen von zusammen 3.035 Mill. DM. Von den Investitionen entfielen etwa zwei Drittel auf das Inland, hauptsächlich auf die DBAG und die Mercedes-Leasing-GmbH. Im Ausland wirkten sich vor allem der Zugang der Mercedes-Benz of South Africa und die Investitionstätigkeit unserer nordamerikanischen Leasinggesellschaft aus.

Beteiligungen

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Betrag von 320 Mill. DM umfaßt Anteile an nicht konsolidierten Beteiligungen. Hierzu gehören im wesentlichen die zum Jahresende 1984 noch mit 50% gehaltene MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, die Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München, und unsere Produktionsgesellschaft in der Türkei (OTOMARSAN).

Vorräte

Der Anstieg der Konzernvorräte um 532 auf 5.310 Mill. DM beruhte überwiegend auf der erstmaligen Einbeziehung der Mercedes-Benz of South Africa. Vom Gesamtbestand entfällt etwas mehr als die Hälfte auf die DBAG.

Forderungen

Waren- und Wechselforderungen erhöhten sich um 598 auf 4.398 Mill. DM. Im Zuwachs wirkten sich insbesondere die nochmalige Ausweitung der Leasing- und Finanzierungsaktivitäten der Mercedes-Benz Credit Corporation sowie die Verbesserung der Absatzsituation bei der Freightliner Corporation und der Mercedes-Benz do Brasil aus.

Zahlungsmittel und Wertpapiere

Die Zunahme bei den Zahlungsmitteln und Wertpapieren um 1.146 auf 6.307 Mill. DM erfolgte vor allem bei der DBAG und den nordamerikanischen Konzerngesellschaften. Weitere liquide Mittel in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen und Schuldtiteln waren wie im Vorjahr in den „Sonstigen Vermögensgegenständen“ enthalten; sie stellten dort den weitaus größten Einzelposten dar.

Passiva

Grundkapital und Rücklagen

In der Konzernbilanz wird als **Grundkapital** das Nennkapital der DBAG von unverändert 1.699 Mill. DM ausgewiesen.

Die **Kapitalrücklagen** haben sich um das Agio aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung 1983 um rd. 1 auf 10 Mill. DM erhöht.

Der **Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung** ergibt sich aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die Beteiligungsgesellschaften mit deren konzernanteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs. Aus der Saldierung von 75 (i. V. 89) Mill. DM aktiven und 96 (i. V. 92) Mill. DM passiven Aufrechnungsbeträgen ergab sich ein passiver „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ von 21 (i. V. 3) Mill. DM.

Bei den aktiven Unterschiedsbeträgen lagen die Anschaffungskosten über dem bilanziellen Eigenkapital. Die passiven Unterschiedsbeträge entstanden hauptsächlich bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften, bei denen in den 50er Jahren Teilbeträge von Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet worden waren.

Der Anstieg des passiven „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ um 18 Mill. DM resultierte überwiegend aus dem Wegfall eines aktiven Unterschiedsbetrags, nachdem die Rohtex AG mit der DBAG verschmolzen worden ist.

Die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag bestehen aus den von DBAG gebildeten Rücklagen sowie den erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinnen oder -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 konsolidierten Gesellschaften. Die Erhöhung um 67 auf 143 Mill. DM resultierte überwiegend aus der erstmaligen Einbeziehung der Mercedes-Benz of South Africa, an deren Eigenkapital Dritte mit 49,9% beteiligt sind.

Sonderposten mit Rücklageanteil

Die nach den jeweiligen nationalen steuerlichen Vorschriften gebildeten Sonderposten mit Rücklageanteil stiegen um 43 auf 407 Mill. DM. Hiervon entfielen 338 Mill. DM auf die DBAG und 57 Mill. DM auf die Mercedes-Benz France.

Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Die Pauschalwertberichtigung von 208 (i. V. 192) Mill. DM deckt das allgemeine Kreditrisiko durch länderspezifisch abgestufte Wertberichtigungsätze von 3 bis 10% ab.

Rückstellungen

Die Rückstellungen sind insgesamt um 1.803 auf 11.349 Mill. DM angestiegen. Der Anteil der Pensionsrückstellungen beläuft sich auf 5.414 Mill. DM, von denen 96% bei der DBAG gebildet wurden. Von den Anderen Rückstellungen entfallen rd. 71 % auf die DBAG, da Verpflichtungen und Risiken mit weltweiter Wirkung - z. B. Garantieverpflichtungen und Prozeßrisiken - überwiegend bei der Obergesellschaft berücksichtigt werden. In den Rückstellungen sind weiterhin Verpflichtungen im Sozialbereich und aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern sowie Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften enthalten.

Langfristige Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren stiegen um 119 auf 894 Mill. DM. Sie sind im wesentlichen unseren europäischen und nordamerikanischen Gesellschaften zuzuordnen.

Andere Verbindlichkeiten

Der Anstieg dieser kurzfristigen Verbindlichkeiten um 887 auf 7.005 Mill. DM ist ausschließlich auf ausländische Gesellschaften zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen nahezu ausschließlich unsere ausländischen Konzerntöchter.

*

Aus dem Konzernabschluß nicht ersichtliche Haftungsverhältnisse

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestehen neben dem für die DBAG angegebenen Obligo keine nennenswerten weiteren Haftungsverhältnisse bei den in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften. Für Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaften sind Sicherheiten in Höhe von 90 Mill. DM bestellt worden. Ein ausländisches Konzernunternehmen ist im Rahmen seiner Absatzfinanzierung branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse sind gegenüber dem Vorjahr um 8,8% auf 43,5 (i. V. 40,0) Mrd. DM gestiegen; Einzelheiten s. Seite 9.

Materialaufwand

Die Erhöhung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren um 11,9% auf 22,7 Mrd. DM liegt über dem Umsatzzuwachs von 8,8%. Hier wirkt sich im wesentlichen die gestiegene materialintensive Nutzfahrzeugproduktion unserer Konzerngesellschaften in Nord- und Südamerika aus.

Zinsüberschuß

Als Saldo aus Zinserträgen von 1.534 (i. V. 1.705) Mill. DM und Zinsaufwendungen von 406 (i. V. 389) Mill. DM ergibt sich ein Zinsüberschuß von 1.128 (i. V. 1.316) Mill. DM. Der Rückgang um 188 Mill. DM hat gegenläufige Ursachen: Dem um 72 Mill. DM erhöhten Zinssaldo bei der DBAG steht ein um 260 Mill. DM verminderter Zinsüberschuß der Tochtergesellschaften gegenüber. Dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, daß wir erstmals die Inflationsgewinne in den Zinserträgen, die von den in Hochinflationländern gelegenen Gesellschaften Mercedes-Benz do Brasil und Mercedes-Benz Argentina erzielt wurden, mit dem Aufwand aus der Währungsumrechnung der eigenfinanzierten Liquidität verrechnet haben. Da im Vorjahr der vergleichbare Aufwand in die Position „Sonstige Aufwendungen“ einbezogen worden war, sind insofern die Zinserträge 1984 mit den Vorjahreszahlen

nur bedingt vergleichbar. Durch den geänderten Ausweis wurde der weit überwiegende Teil der in den Zinsen enthaltenen Scheingewinne bereits bei den Zinserträgen eliminiert und nicht - wie im Vorjahr - erst im Jahresüberschuß.

Sonstige Erträge

Die unter dieser Position zusammengefaßten Erträge nahmen auf 681 (i. V. 515) Mill. DM zu; sie betrafen u. a. Erträge aus Wertpapierverkäufen und aufzulösenden Einzelwertberichtigungen auf Forderungen sowie aus Vermietungen und Verpachtungen. Außerdem sind hier die im Ausland entstandenen Kursgewinne aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr enthalten.

Personalaufwand einschließlich Altersversorgung

Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben erhöhten sich um 4,1 % auf 10,5 (i. V. 10,1) Mrd. DM, im wesentlichen durch die um rd. 15.000 auf fast 200.000 gestiegene Mitarbeiterzahl. Die Aufwendungen für Altersversorgung

und Unterstützung nahmen - überwiegend bei der DBAG - um 242 auf 1.125 Mill. DM zu.

Ertrag- und Vermögensteuern

Der Steueraufwand reduzierte sich um 236 auf 3.027 Mill. DM, wobei der im Jahresabschluß der DBAG enthaltene und dort erläuterte Rückgang die Aufwandssteigerung bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften übertraf.

Sonstige Aufwendungen

Diese Sammelposition nahm um 251 auf 4.803 Mill. DM zu. Sie enthält insbesondere Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, ferner Rückstellungszuführungen, Ausgangsfrachten und Verpackungen, Mieten und Pachten sowie die nicht mit den Inflationsanteilen in den Zinserträgen korrigierten Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

Konzern-Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß leitet sich wie folgt ab:

	1983 Mill. DM	1984 Mill. DM
Jahresüberschuß der DBAG	710	711
abzüglich konzerninterner Beteiligungserträge	- 18	- 57
	692	654
Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften	14	14
Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge	285	402
Übrige Eliminierungsmaßnahmen	- 3	+ 34
Konzern-Jahresüberschuß	988	1.104

Konsolidierungskreis¹⁾**Inländische Gesellschaften**

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

Ausländische Gesellschaften

Mercedes-Benz do Brasil S.A., Sao Bernardo do Campo/Brasilien
 Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo/Brasilien
 Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien
 sowie eine Finanzierungs- und eine Anlagegesellschaft
 Mercedes-Benz España S.A., Madrid/Spainien
 Comercial Mercedes-Benz S.A., Madrid/Spainien
 Distribucion y Talleres Mercedes-Benz S.A., Madrid-Barajas/Spainien²⁾
 Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York/USA
 Freightliner Corporation, Portland/USA
Consolidated Metco, Inc., Portland/USA
Mercedes-Benz Truck Company, Inc., Portland/USA
 sowie eine Vertriebs-, eine Finanzierungs- und zwei Anlagegesellschaften
 Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA
Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada
 sowie eine Dienstleistungs-, eine Anlage- und zwei Händlergesellschaften
 Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA
Mercedes-Benz Credit of Canada, Inc., Norwalk/USA²⁾
 Daimler-Benz Property Administration, Inc., Cleveland/USA³⁾
Daimler-Benz Property Administration in Cleveland, Inc., Cleveland/USA⁴⁾
Daimler-Benz Domestic and International Sales Corporation, Inc., Cleveland/USA⁵⁾
Euclid Belgium S.A., Brüssel/Belgien
 Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria/Republik Südafrika²⁾
 Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London/Republik Südafrika²⁾

MEP-Products (Pty.) Ltd., Johannesburg/Republik Südafrika²⁾
 sowie elf Anlagegesellschaften²⁾

P.T. Star Engines Indonesia, Jakarta/Indonesien²⁾

SOFIDEL S.A., Rocquencourt/Frankreich
 Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt/Frankreich
 sowie neun Händler- und sieben Anlagegesellschaften

Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes/Großbritannien
 sowie eine Anlage- und vier Händlergesellschaften

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

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

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

Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom/Italien
 Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien

Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien
 sowie eine Anlage- und zwei Händlergesellschaften

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

Daimler-Benz Holding AG, Zürich/Schweiz

Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht/Niederlande
Bedrijfswagencentrum Van Gorp BM, Rotterdam/Niederlande²⁾
 sowie eine Anlagegesellschaft

Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich/Schweiz

sowie eine Anlage- und vier Finanzierungsgesellschaften

AGAM Financiering B.V., Utrecht/Niederlande

sowie eine Finanzierungs- und zwei Dienstleistungsgesellschaften*

UBG-Beratungsgesellschaft mbH, Graz/Österreich

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

2) Zugänge im Konsolidierungskreis 1984

3) früher: Euclid, Inc., Cleveland/USA

4) früher: Euclid Belgium Inc., Cleveland/USA

5) früher: Euclid International Sales Corporation, Cleveland/USA

Gegenüberstellung der Bilanzen zum 31. Dezember 1983 und 1984

(in zusammengefaßter Form)

	Daimler-Benz-Konzern		Daimler-Benz AG	
	1983 Mill. DM	1984 Mill. DM	1983 Mill. DM	1984 Mill. DM
Aktiva				
Anlagevermögen	7.743	8.228	5.957	5.827
Sachanlagen	7.199	7.537	4.871	4.595
Beteiligungen	308	320	978	1.052
Sonstige Finanzanlagen	236	371	108	180
Umlaufvermögen	17.084	20.398	12.133	13.662
Vorräte	4.778	5.310	2.898	2.934
Forderungen	3.800	4.398	3.425	4.170
Zahlungsmittel und Wertpapiere	5.161	6.307	3.064	3.251
Übrige Aktivposten	3.345	4.383	2.746	3.307
Passiva				
Eigenkapital	7.547	8.530	5.254	5.618
Grundkapital (DBAG)	1.699	1.699	1.699	1.699
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag/ Offene Rücklagen (DBAG)	5.615	6.494	3.437	3.784
Kapitalrücklagen, Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung, Anteile in Fremdbesitz	88	174	-	-
Sonderposten mit Rücklageanteil (40 %)	145	163	118	135
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	192	208	157	150
Fremdkapital	17.088	19.888	12.679	13.721
Rückstellungen	9.546	11.349	8.381	9.502
Langfristige Verbindlichkeiten	775	894	140	157
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen	57	9	52	3
Übrige Passivposten	6.355	7.271	3.751	3.694
Konzerngewinn/Bilanzgewinn	355	365	355	365
Bilanzsumme	24.827	28.626	18.090	19.489

Konzernbilanz zum 31. Dezember 1984

Aktiva

	Stand am 1.1.1984 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1984 DM	Stand am 31.12.1983 DM
Anlagevermögen							
Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	3.363.537.591	309.873.684	+260.870.568	74.270.339	327.356.398	3.532.655.106	3.363.538
mit Wohnbauten	50.912.069	4.850.028	+ 16.344.275	592.583	4.188.543	67.325.246	50.912
ohne Bauten	36.315.239	846.560	- 18.110.825	248.470	-	18.802.504	36.315
Bauten auf fremden Grundstücken	55.305.413	19.140.343	+ 4.470.560	975.206	6.821.783	71.119.327	65.305
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.535.039.554	710.228.216	+379.789.284	20.811.807	1.075.072.215	1.529.173.032	1.535.040
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.315.663.036	1.855.064.151	+122.862.369	110.193.740	1.389.418.811	1.793.977.005	1.315.663
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	841.755.893	473.265.044	-766.226.231	2.328.538	22.234.566	524.231.602	841.756
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	187.456	120.731	-	-	243.187	65.000	187
	7.198.716.251	3.373.388.757	-	209.420.683	2.825.335.503	7.537.348.822	7.198.716
Finanzanlagen							
Beteiligungen	308.372.984	47.295.635	-	35.455.788	-	320.212.831	308.373
Wertpapiere des Anlagevermögens	125.130.827	107.769.057	-	4.675.106	2.767.538	225.457.240	125.131
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 101.910.109 (i.V. DM 88.172.935)	110.551.479	63.366.993	-	28.550.068	61.192	145.307.212	110.551
	544.055.290	218.431.685	-	68.680.962	2.828.730	690.977.283	544.055
	7.742.771.541	3.591.820.442	-	278.101.645	2.828.164.233	8.228.326.105	7.742.771
Umlaufvermögen							
Vorräte						5.309.965.618	4.778.171
Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						92.466.712	47.868
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 759.271.450 (i.V. DM 527.931.002)				4.091.322.686	3.456.814
Wechsel davon von verbundenen Unternehmen bundesbankfähig mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 693.384 (i.V. DM -) DM 21.189.034 (i.V. DM 24.933.744) DM 9.899.656 (i.V. DM 12.838.314)				306.437.716	343.423
Schecks						13.822.605	10.280
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben						27.852.304	11.754
Guthaben bei Kreditinstituten						3.352.662.112	2.964.729
Wertpapiere						2.913.071.212	2.174.692
Eigene Aktien der Obergesellschaft	Nennbetrag DM	1.513.250 (i.V. DM	2.897.750)			8.928.175	17.944
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						13.660.416	13.264
Sonstige Vermögensgegenstände						4.238.038.279	3.235.829
						15.058.262.217	12.276.597
Rechnungsabgrenzungsposten						28.963.673	29.205
						28.625.517.613	24.826.744

		Stand am 31.12.1984 DM	Stand am 31.12.1983 TDM
Passiva			
Grundkapital der Daimler-Benz AG			
Stammaktien	33.935.460 Stimmen	1.696.773.000	1.696.773
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen		
		1.698.694.500	1.698.695
Offene Rücklagen			
Kapitalrücklagen ¹⁾		9.996.909	9.308
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung		21.342.141	2.570
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag ²⁾		6.494.314.962	5.615.441
		6.525.654.012	5.627.319
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz			
davon Gewinnanteile	DM 39.593.039 (i.V. DM 6.519.280)		
Verlustanteile	DM 80.777.884 (i.V. DM 52.149.537)		
		407.117.096	363.709
Sonderposten mit Rücklageanteil			
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 6b Einkommensteuergesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, Abschnitt 35 Einkommensteuer- Richtlinien, belgischen, französischen, italienischen, niederländischen und österreichischen Vorschriften		207.550.856	191.929
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen			
Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen		5.414.064.823	4.531.568
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		143.152.139	136.267
Andere Rückstellungen		5.791.696.614	4.878.656
		11.348.913.576	9.546.489
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren			
Anleihen		41.016.715	58.593
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		438.681.853	385.474
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 168.526.735 (i.V. DM 157.474.594)		
Sonstige Verbindlichkeiten		414.233.712	331.128
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 123.904.203 (i.V. DM 74.950.264)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 395.643.293 (i.V. DM 429.754.919)		
		893.932.280	775.185
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)			
Andere Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.410.416.724	2.462.718
Wechselverbindlichkeiten		609.111.536	213.393
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.096.319.014	1.043.795
Erhaltene Anzahlungen		312.404.594	285.095
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		7.757.147	17
Sonstige Verbindlichkeiten		2.569.207.424	2.113.597
		7.005.216.439	6.118.612
Rechnungsabgrenzungsposten			
		22.155.139	16.429
Konzerngewinn			
		364.561.810	355.253
		1984	1983
		DM	DM
Wechselobligo		221.342.120	186.102.214
Verbindlichkeiten aus der Übertragung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2.219.241	2.105.640
Bürgschaften		236.744.624	226.152.115
		28.625.517.613	24.826.744

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

²⁾ Einschließlich der „Gesetzlichen Rücklage“ (ohne Agio) von DM 160.561.007 (i.V. DM 160.561.007) und der „Rücklage für eigene Aktien“ von DM 8.928.175 (i.V. DM 17.943.605) der DBAG.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1984

	1984		1983	
	DM	DM	TDM	TDM
Umsatzerlöse	43.505.391.224		40.004.791	
Erhöhung (i.V. Verminderung) des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	99.932.885	43.605.324.109	65.918	39.938.873
Andere aktivierte Eigenleistungen		473.026.732		587.823
Gesamtleistung	44.078.350.841		40.526.696	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	22.706.782.074		20.298.764	
Rohertrag	21.371.568.767		20.227.932	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	14.314.765		5.205	
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	22.663.488		29.388	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	12.873.905		10.266	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.534.546.340		1.704.477	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	41.234.104		42.721	
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen			66.183	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	508.005.489		400.888	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	41.315.737		45.890	
Sonstige Erträge	681.439.717	2.856.393.545	515.472	2.820.490
davon außerordentliche DM 79.758.796 (i.V. DM 74.465.553)		24.227.962.312		23.048.422
Löhne und Gehälter	8.977.412.981		8.660.274	
Soziale Abgaben	1.495.925.671		1.397.691	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.125.126.246		883.451	
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	2.825.335.503		2.567.334	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	2.828.730		6.609	
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung	24.978.422		30.107	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	300.710.252		196.891	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11.062.860		10.683	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	406.307.443		388.539	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 3.059.050.303			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 6.956.095			
	DM 3.052.094.208			
davon an eine Organgesellschaft weiterbelastet, die nicht in die Konsolidierung einbezogen wurde	DM 25.449.500			
	DM 3.026.644.708			
b) sonstige	DM 44.007.016	3.070.651.724	3.310.541	
Aufwendungen aus der Übernahme des Verlustes eines nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmens	129.649		20	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	80.822.099		56.278	
Sonstige Aufwendungen	4.802.732.693	23.124.024.273	4.552.128	22.080.546
Jahresüberschuß	1.103.938.039		987.876	
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag	780.561.074		678.253	
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	39.593.039		6.519	
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	80.777.884	41.184.845	52.149	45.630
Konzerngewinn	364.561.810		355.253	

Stuttgart-Untertürkheim, den 29. März 1985

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Der Vorstand**

Breitschwerdt Hinrichs Liener
Niefer Reuter Ulsamer
Gentz Hörnig

Der Konzernabschluß und der Konzerngeschäftsbericht entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften.
Frankfurt am Main, den 17. April 1985

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft**

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Schnicke Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Tabellen und Schaubilder

Daimler-Benz in Zahlen

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Mitarbeiter (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	149.742	155.003	163.302	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872
davon: Inland	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043
Ausland	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829
Daimler-Benz AG	122.775	126.652	131.807	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411	150.601	157.249
Produktion										
Personenwagen	350.098	370.348	401.255	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	476.183	478.349
davon: Dieseltypen	156.668	157.685	165.818	175.915	201.854	207.781	200.480	206.188	146.300	167.671
Anteil an der Gesamtproduktion in %	44,8	42,6	41,3	44,7	47,8	48,4	45,5	45,0	30,7	35,1
Nutzfahrzeuge*)	229.302	247.756	248.100	239.702	258.975	279.535	275.380	250.079	210.281*)	210.929
davon: Inland*)	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418*)	143.101
zuzüglich Fahrzeugsätze									27.332	18.122
Geländewagen	–	–	–	–	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532
Ausland	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296
Umsatz (in Millionen DM)										
Daimler-Benz-Konzern	19.051	21.303	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505
davon: Inland	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682
Ausland	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823
Auslandsanteil in %	57,5	56,8	56,0	52,4	52,7	55,4	63,0	65,8	62,1	66,3
davon: Personenwagen	8.116	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245
Nutzfahrzeuge	10.118	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367
Sonstiges	817	893	952	1.045	1.098	1.148	1.227	1.324	1.340	1.893
Daimler-Benz AG	16.258	18.353	20.012	20.584	23.454	26.472	29.084	31.124	32.179	31.972
davon: Inland	8.070	9.169	10.321	11.522	12.987	13.845	13.579	13.300	15.311	14.591
Export	8.188	9.184	9.691	9.062	10.467	12.627	15.505	17.824	16.868	17.381
Exportanteil in %	50,4	50,0	48,4	44,0	44,6	47,7	53,3	57,3	52,4	54,4
davon: Personenwagen	7.506	8.848	10.363	10.622	11.775	13.136	14.396	16.121	18.133	19.298
Nutzfahrzeuge	8.208	8.903	8.956	9.208	10.818	12.393	13.737	13.983	13.067	11.636
Sonstiges	544	602	693	754	861	943	951	1.020	979	1.038
Investitionen und Abschreibungen (in Millionen DM)										
Daimler-Benz-Konzern										
Investitionen insgesamt	1.096	908	1.140	1.498	1.969	2.140	3.114	3.626	3.567	3.592
davon: in Sachanlagen										
Inland	911	740	892	1.239	1.718	1.663	2.233	3.004	3.047	2.166
Ausland	120	124	195	207	187	394	800	423	417	1.208
in Finanzanlagen	65	44	53	52	64	83	81	199	103	218
Abschreibungen insgesamt	884	917	918	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273	2.574	2.828
davon: auf Sachanlagen										
Inland	834	830	772	850	1.162	1.272	1.379	1.975	2.292	2.342
Ausland	47	68	129	151	151	162	254	290	275	483
auf Finanzanlagen	3	19	17	12	29	13	55	8	7	3
Daimler-Benz AG										
Investitionen in Sachanlagen	869	697	832	1.133	1.560	1.520	1.954	2.701	2.517	1.871
Beteiligungszugänge (netto)	9	26	104	48	47	100	120	271	305	172
Abschreibungen auf Sachanlagen	786	785	726	804	1.094	1.189	1.259	1.823	2.093	2.081

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

*) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1984 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten; Zahlen für 1983 nachträglich vergleichbar gemacht.

(Werte in Millionen DM)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Abschlußkennzahlen										
Daimler-Benz-Konzern										
Anlagevermögen	2.348	2.261	2.873	3.298	3.846	4.452	5.727	6.931	7.743	8.228
Umlaufvermögen	4.513	5.745	9.035	9.563	10.271	13.027	14.701	16.023	17.084	20.398
Grundkapital	1.189	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699
Rücklagen	954	1.118	2.502	2.829	3.216	3.837	4.546	5.173	5.848	6.831
Eigenkapital	2.143	2.307	3.861	4.188	4.575	5.196	6.075	6.703	7.547	8.530
in % des Anlagevermögens	91,3	102,0	134,4	127,0	119,0	116,7	106,1	96,7	97,5	103,7
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ¹⁾	1.787	2.078	2.883	3.244	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534	9.457
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	3.930	4.385	6.744	7.432	8.189	10.129	11.785	13.471	15.081	17.987
in % des Anlagevermögens	167,4	193,9	234,7	225,3	212,9	227,5	205,8	194,3	194,8	218,6
Bilanzsumme	6.861	8.006	11.908	12.861	14.117	17.479	20.428	22.954	24.827	28.626

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

Daimler-Benz AG

Gesamtleistung	16.414	18.312	20.407	20.645	23.736	26.714	29.461	31.410	32.139	32.092
Material- und Fremdleistungsaufwand	8.523	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957	16.000	15.922
Personalaufwand (einschließlich Altersversorgung)	4.632	5.205	5.868	5.972	6.701	7.297²⁾	8.260	8.850	9.238	9.539
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	38.108	41.833	45.183	46.765	48.679	50.596	56.343	59.991	62.344	61.713
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	135.040	147.177	157.133	161.659	172.430	185.231	200.958	212.916	216.895	207.621
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	911	1.378	1.715	1.840	2.130	1.345 ³⁾	2.476	2.648	2.501	2.123
Jahresüberschuß	310	392	445	474	540	570⁴⁾	608	687	710	711
in % der Gesamtleistung	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2
Im Personalaufwand enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	146	176	213	232	280	328	364	396	420	447
Leistungen für Vermögensbildung	73	73	73	77	79	102	105	108	120	106
Aufwand für Altersversorgung	340	427	503	435	439	1.680 ⁵⁾	688	742	770	990
Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke	559	676	789	744	798	2.110³⁾	1.157	1.246	1.310	1.543
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	202	225	228	243	270	297	304	350	355	356
in % der Gesamtleistung	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	8,50	9,50	9,— ⁶⁾	9,—	10,—	10,—+1,— ⁶⁾	10,— ⁷⁾	10,50+1,— ⁸⁾	10,50	10,50
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ⁹⁾	—	—	5,06	5,06	5,62	6,19	5,62	6,47	5,91	5,91
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ⁹⁾	6,24	6,97	7,00	7,39	8,21	9,04	9,07	10,43	10,50	10,50
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ⁹⁾	—	—	3,94	4,16	4,62	5,08	5,10	5,87	5,91	5,91

¹⁾ Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter, langfristige Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen.

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

⁶⁾ Dividende und Bonus.

⁷⁾ Volle Dividendenberechtigung der neuen Stammaktien aus der im Dezember durchgeführten Kapitalerhöhung (8 : 1 zu pari).

⁸⁾ Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

⁹⁾ Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (Dividende rückwirkend bereinigt).

Absatz und Produktion

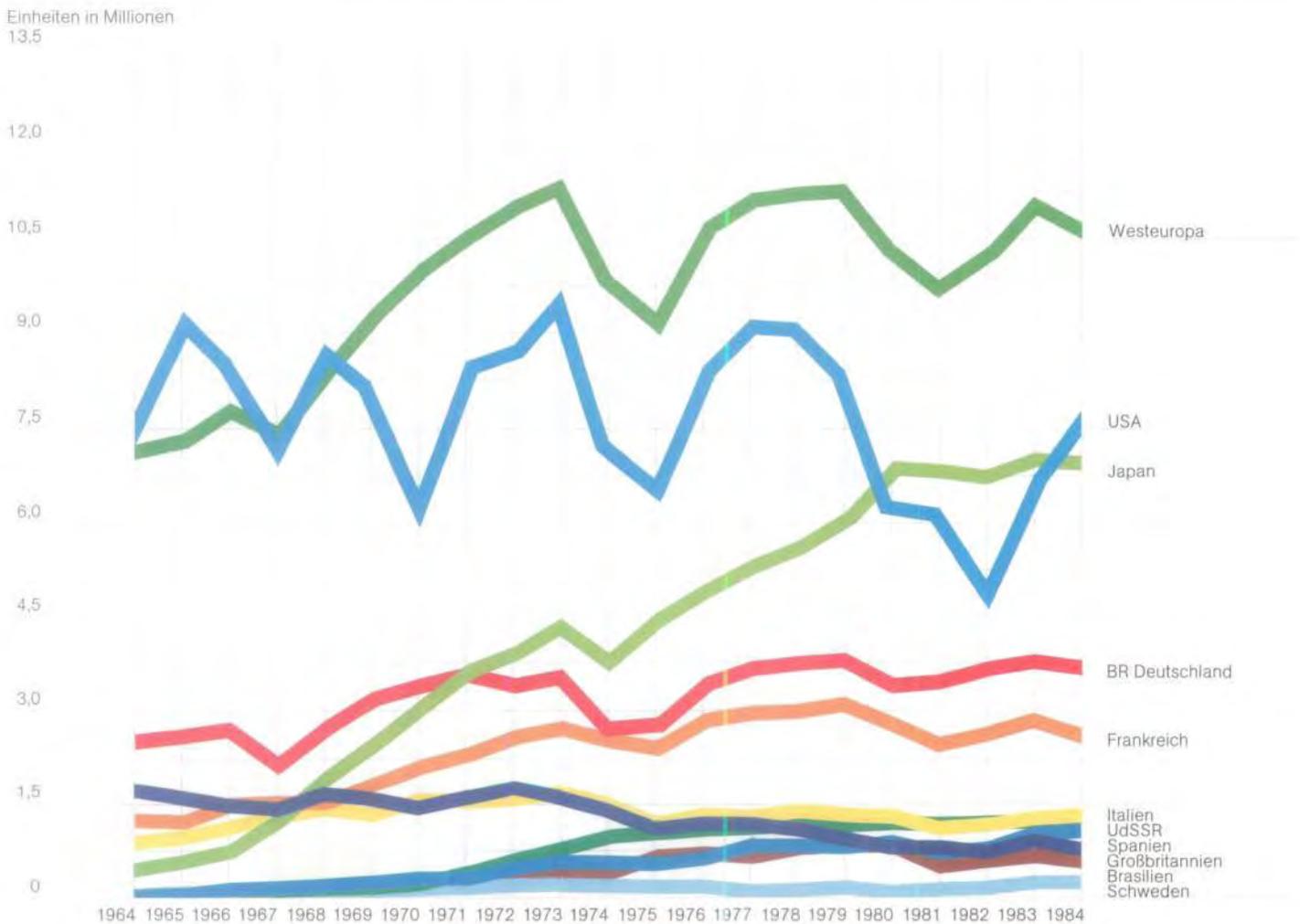
	in 1.000 Einheiten									
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Personen- und Kombinationskraftwagen										
Neuzulassungen										
Bundesrepublik Deutschland	2.106	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156	2.427	2.394
davon: Inländische Fabrikate	1.581	1.812	2.019	2.079	2.016	1.787	1.740	1.636	1.835	1.755
Daimler-Benz AG	191	197	214	214	234	241	239	225	237	225
Ausländische Fabrikate	525	500	542	585	607	639	590	520	592	639
Anteil in %	24,9	21,6	21,1	21,9	23,2	26,3	25,3	24,1	24,4	26,7
Export										
Bundesrepublik Deutschland	1.476	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189	2.233
Daimler-Benz AG	159	170	185	177	183	188	200	226	238	251
Produktion										
Bundesrepublik Deutschland	2.908	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878	3.790
Daimler-Benz AG	350	370	401	393	422	429	441	458	476	478
Exportanteil an der Produktion in %										
Bundesrepublik Deutschland	50,8	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9
Daimler-Benz AG	45,5	45,9	46,0	44,9	43,4	43,8	45,4	49,3	50,0	52,5
Nutzfahrzeuge¹⁾										
Neuzulassungen										
Bundesrepublik Deutschland	109	137	138	156	170	176	149	124	144	130
Daimler-Benz AG	58	69	69	80	88	86	69	58	66	58
Export²⁾										
Bundesrepublik Deutschland	178	206	189	169	178	211	204	204	166	156
Daimler-Benz AG	112	125	110	93	97	116	122	126	92	82
Produktion²⁾										
Bundesrepublik Deutschland	278	321	314	296	317	358	319	301	277	255
Daimler-Benz AG	180	193	187	173	189	203	196	187	157	143
Daimler-Benz-Konzern	229	248	248	240	259	280	275	250	210	211
Exportanteil an der Produktion in %²⁾										
Bundesrepublik Deutschland	63,8	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0
Daimler-Benz AG	62,0	64,7	58,8	53,8	51,4	57,3	62,0	67,1	58,7	57,5

¹⁾ Zahlen von Daimler-Benz einschließlich aller Unimog-Fahrzeuge und MB-trac.

²⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1984 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten; Zahlen für 1983 wurden nachträglich vergleichbar gemacht.

	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %										Durchschnittliche jährliche Veränderung in %
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	
Personen- und Kombinationskraftwagen											
Neuzulassungen											
Bundesrepublik Deutschland	+24,4	+ 9,8	+10,8	+ 4,0	- 1,5	- 7,5	- 4,0	- 7,5	+12,6	- 1,4	+1,3
davon: Inländische Fabrikate	+27,4	+14,6	+11,5	+ 2,9	- 3,0	-11,3	- 2,6	- 6,0	+12,2	- 4,4	+1,1
Daimler-Benz AG	+12,3	+ 3,6	+ 8,5	- 0,3	+ 9,7	+ 2,9	- 0,9	- 5,8	+ 5,5	- 5,1	+1,7
Ausländische Fabrikate	+16,0	- 4,6	+ 7,9	+ 8,3	+ 3,9	+ 5,1	- 7,6	-11,8	+13,7	+ 8,0	+2,0
Export											
Bundesrepublik Deutschland	-13,5	+24,5	+ 5,6	- 1,8	+ 4,9	- 6,2	+ 4,1	+12,6	- 0,2	+ 2,0	+4,2
Daimler-Benz AG	- 7,2	+ 6,6	+ 8,6	- 4,3	+ 3,6	+ 2,7	+ 6,4	+13,0	+ 5,4	+ 5,5	+4,7
Produktion											
Bundesrepublik Deutschland	+ 2,4	+22,0	+ 6,9	+ 2,6	+ 1,1	-10,5	+ 1,6	+ 5,1	+ 3,1	- 2,3	+2,7
Daimler-Benz AG	+ 3,0	+ 5,8	+ 8,3	- 2,0	+ 7,4	+ 1,6	+ 2,7	+ 4,0	+ 3,9	+ 0,5	+3,2
Nutzfahrzeuge¹⁾											
Neuzulassungen											
Bundesrepublik Deutschland	+ 1,2	+26,0	+ 0,4	+13,2	+ 9,0	+ 3,1	-15,4	-16,8	+16,7	- 9,5	+1,8
Daimler-Benz AG	+ 9,5	+17,9	- 0,2	+16,3	+10,1	- 2,3	-20,1	-15,5	+14,0	-12,8	-0,2
Export²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	+ 2,2	+16,2	- 8,6	-10,4	+ 5,4	+18,3	- 3,3	- 0,1	-11,4	- 6,1	-0,2
Daimler-Benz AG	+ 3,8	+12,0	-11,9	-15,4	+ 4,1	+20,0	+ 4,4	+ 3,4	-14,6	-11,0	-1,1
Produktion²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	+ 7,0	+15,4	- 2,3	- 5,6	+ 7,1	+12,8	-10,7	- 5,6	- 2,8	- 7,8	-0,2
Daimler-Benz AG	+11,5	+ 7,3	- 3,1	- 7,6	+ 9,1	+ 7,6	- 3,4	- 4,6	- 7,2	- 9,1	-1,1
Daimler-Benz-Konzern	+11,7	+ 8,0	+ 0,1	- 3,4	+ 8,0	+ 7,9	- 1,5	- 9,2	- 9,5	+ 0,4	-0,0

Personenwagen-Produktion wichtiger Länder 1964-1984



Anteile an der Weltproduktion in %

1960	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984
14,2	14,2	15,6	11,5	12,0	12,8	13,8	12,8	12,3
9,0	7,1	9,9	10,1	10,0	9,3	10,2	9,8	8,8
10,6	8,9	7,0	5,0	3,3	3,4	3,3	3,5	2,9
4,4	5,7	7,5	5,4	4,9	4,5	4,8	4,6	4,7
0,9	0,9	1,2	1,3	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1
0,3	0,8	2,0	2,8	3,5	3,1	3,4	3,8	3,8
1,1	1,1	1,5	4,8	4,5	4,7	4,8	4,4	4,3
1,3	3,6	14,0	18,1	24,1	24,9	25,3	23,7	22,9
52,4	48,6	28,9	26,6	21,8	22,3	18,7	22,4	25,1
0,3	0,5	1,5	3,1	3,4	2,2	2,6	2,6	2,3

Exportanteil an der Produktion in %

1960	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984
47,6	51,9	55,2	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9
43,7	37,0	52,6	53,5	52,1	53,4	52,7	54,5	56,4
42,1	36,4	43,3	40,7	37,5	36,6	35,3	26,2	24,1
33,2	28,2	37,0	49,0	35,4	33,7	33,7	35,2	33,4
44,7	48,5	65,5	68,7	80,2	81,0	79,0	79,5	85,4
.	.	8,2	22,1	47,8	50,6	53,4	56,0	60,8
.
4,2	14,5	22,8	40,0	56,1	56,6	54,8	53,2	56,2
2,2	2,2	5,5	9,5	8,8	8,1	7,0	7,9	7,7
.	.	.	7,3	12,3	26,8	17,9	17,2	21,5

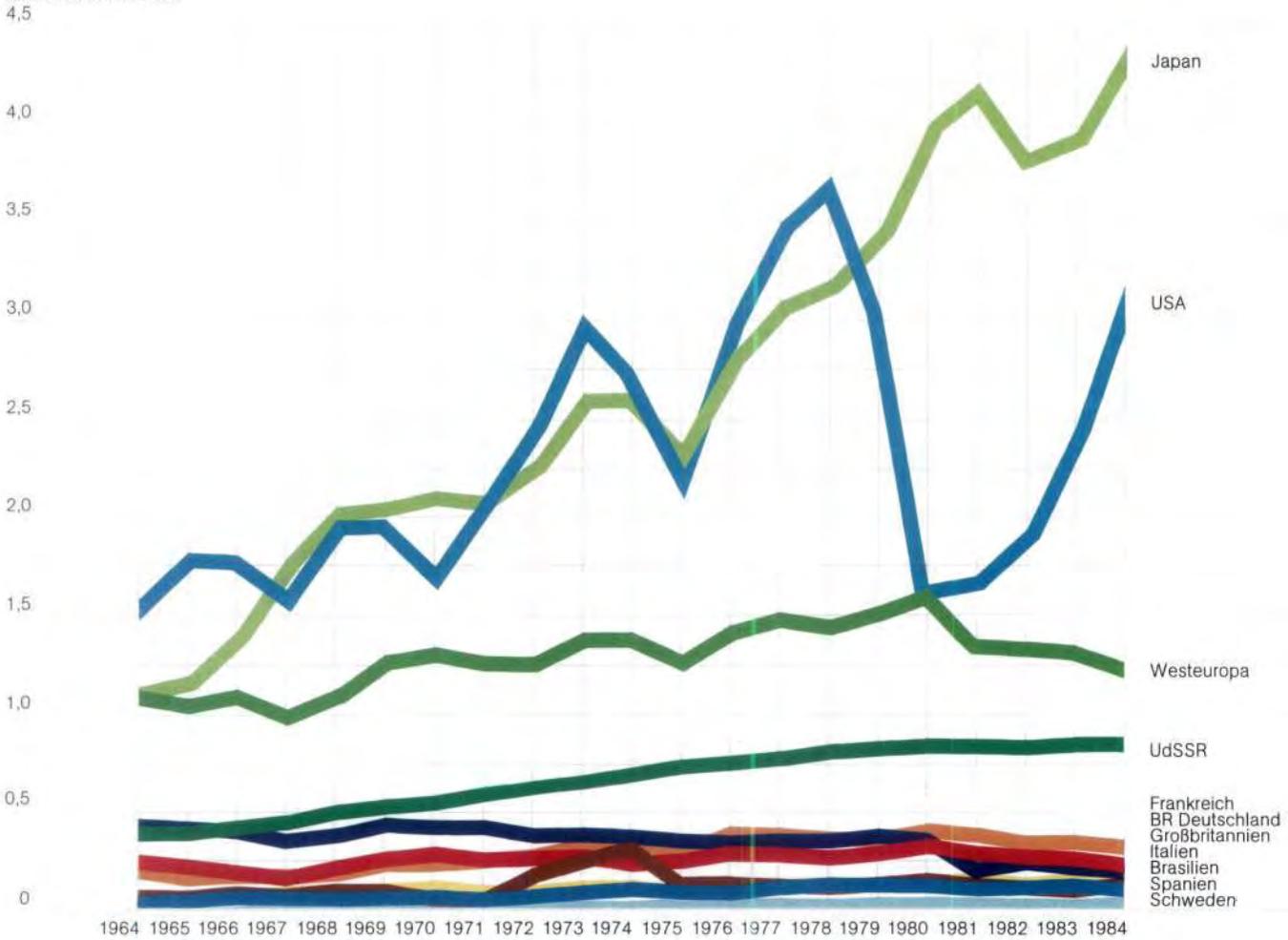
Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1975	1980	1981	1982	1983	1984*)	1975	1980	1981	1982	1983	1984*)
Weltproduktion	25.229	29.290	28.048	27.252	30.237	30.920	- 2	- 7	- 4	- 3	+11	+ 2
Bundesrepublik Deutschland												
Neuzulassungen	2.106	2.476	2.330	2.156	2.427	2.394	+24	- 8	- 4	- 8	+13	- 1
Import	761	1.013	937	824	1.056	1.091	+30	- 3	- 8	-12	+28	+ 3
Export	1.476	1.873	1.949	2.194	2.189	2.233	-14	- 6	+ 4	+13	- 0	+ 2
davon: nach Europa	955	1.381	1.538	1.785	1.748	1.696	+17	- 7	+11	+16	- 2	- 3
nach USA	374	335	242	257	278	366	-43	+ 1	-28	+ 6	+ 8	+32
Produktion	2.908	3.521	3.578	3.761	3.878	3.790	+ 2	-11	+ 2	+ 5	+ 3	- 2
Frankreich												
Neuzulassungen	1.482	1.873	1.835	2.056	2.018	1.758	- 3	- 5	- 2	+12	- 2	-13
Import	399	675	786	992	975	859	+ 6	+12	+17	+26	- 2	-12
Export	1.363	1.530	1.394	1.464	1.614	1.530	- 4	-10	- 9	+ 5	+10	- 5
davon: nach Europa	1.112	1.203	1.038	1.095	1.100	1.066	+ 2	-15	-14	+ 6	+ 1	- 3
Produktion	2.546	2.939	2.612	2.777	2.961	2.713	- 6	- 9	-11	+ 6	+ 7	- 8
Großbritannien												
Neuzulassungen	1.196	1.516	1.487	1.557	1.794	1.751	- 6	-12	- 2	+ 5	+15	- 2
Import	449	863	805	934	1.076	1.072	+20	-19	- 7	+16	+15	- 0
Export	516	359	310	313	274	219	- 9	-12	-14	+ 1	-13	- 9
davon: nach Europa	164	143	134	140	111	105	-23	-13	- 6	+ 4	-20	- 5
Produktion	1.268	959	955	888	1.045	909	-17	-13	- 0	- 7	+18	-13
Italien												
Neuzulassungen	1.051	1.530	1.808	1.851	1.452	1.592	-18	+10	+18	+ 2	-22	+10
Import	379	908	865	853	639	744	+13	+45	- 5	+ 0	-25	+16
Export	661	511	424	437	492	481	- 4	-21	-17	+ 3	+12	- 2
davon: nach Europa	466	385	346	383	449	433	+ 8	-20	-10	+11	+17	- 4
Produktion	1.349	1.445	1.257	1.297	1.396	1.439	-17	- 2	-13	+ 3	+ 8	+ 3
Schweden												
Neuzulassungen	285	193	189	218	217	231	+10	-11	- 2	+16	- 1	+ 6
Import	205	142	133	158	163	178	+15	-12	- 6	+19	+ 3	+ 9
Export	217	189	209	233	274	301	- 6	-21	+11	+11	+18	+10
davon: nach Europa	107	88	101	103	116	126	-17	-33	+15	+ 2	+13	+ 8
Produktion	316	235	258	295	345	353	- 3	-21	+10	+14	+17	+ 2
Spanien												
Export	145	492	433	495	613	708	+ 8	+24	-12	+14	+24	+15
Produktion	696	1.029	855	928	1.142	1.177	- 1	+ 7	-17	+ 8	+23	+ 3
UdSSR												
Produktion	1.201	1.327	1.324	1.307	1.316	1.320	+ 7	+ 1	- 0	- 1	+ 1	+ 0
Japan												
Neuzulassungen	2.738	2.854	2.867	3.038	3.136	3.095	+20	- 6	+ 0	+ 6	+ 3	- 1
Import	45	46	32	35	37	44	+ 8	-29	-31	+14	+ 6	+18
Export	1.827	3.947	3.947	3.770	3.806	3.981	+ 6	+27	- 0	- 4	+ 1	+ 5
davon: nach Europa	483	1.003	946	896	1.037	1.037	+42	+24	- 6	- 5	+16	- 0
nach USA	728	1.887	1.814	1.741	1.772	1.939	+ 3	+19	- 4	- 4	+ 2	+ 9
Produktion	4.568	7.038	6.974	6.882	7.152	7.073	+16	+14	- 1	- 1	+ 4	- 1
USA												
Neuzulassungen	8.262	8.761	8.444	7.754	8.924	10.084	- 5	-15	- 4	- 8	+15	+13
Import	2.075	3.248	2.999	3.067	3.667	4.778	-19	+ 8	- 8	+ 2	+20	+30
Export	640	560	506	353	538	591	+ 5	-25	-10	-30	+53	+10
davon: nach Europa	20	24	13	7	6	4	- 4	-64	-49	-47	-14	-42
Produktion	6.717	6.376	6.253	5.074	6.781	7.773	- 8	-24	- 2	-19	+34	+15
Brasilien												
Neuzulassungen	719	794	448	557	610	533	- 4	- 5	-44	+24	+10	-13
Export	53	116	157	121	133	152*)	+ 1	+48	+36	-23	+10	+14
Produktion	779	983	624	721	774	707	+51	+ 2	-37	+16	+ 7	- 9

*) Teilweise geschätzt.

Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder 1964-1984

Einheiten in Millionen



Anteile an der Weltproduktion in %

1960	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984
7,4	4,9	4,9	3,6	3,8	3,4	3,3	2,8	2,3
6,0	3,8	4,0	4,0	4,6	4,3	4,0	3,8	3,1
14,3	9,2	7,1	4,9	4,1	2,4	2,9	2,5	2,0
1,5	1,4	2,1	1,4	1,7	1,9	1,7	1,8	1,4
0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5
0,5	1,5	1,4	1,5	1,6	1,4	1,5	1,5	1,2
11,9	8,4	8,9	9,8	9,2	9,2	9,4	8,9	7,8
9,8	23,8	32,7	30,4	42,0	44,2	41,8	40,3	39,1
37,4	36,4	26,8	29,1	17,2	17,8	20,8	24,6	28,0
3,0	1,7	1,3	1,9	1,9	1,6	1,5	1,2	1,4

Exportanteil an der Produktion in %

1960	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984
49,3	44,5	50,1	63,8	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0
29,0	22,7	37,6	43,4	40,5	38,6	37,6	38,1	42,1
31,9	36,5	37,7	47,2	31,3	40,0	33,8	37,5	34,0
12,3	26,8	28,9	44,7	48,7	51,7	58,2	60,9	63,6
61,8	55,9	72,3	79,2	84,1	88,3	96,2	88,0	93,6
.	.	11,3	14,5	29,8	30,4	33,7	25,0	25,4
10,0	7,9	17,1	35,8	50,4	50,0	47,3	47,1	48,7
18,0	7,5	7,3	11,9	12,4	11,1	6,7	6,3	6,1
.	.	.	13,3	22,8	35,5	38,0	29,3	28,2

Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1975	1980	1981	1982	1983	1984 ¹⁾	1975	1980	1981	1982	1983	1984 ¹⁾
Weltproduktion	7.806	9.526	9.513	9.204	9.836	11.246	-11	- 8	- 0	- 3	+ 7	+14
Bundesrepublik Deutschland²⁾												
Neuzulassungen	109	176	149	124	144	130	+ 1	+ 3	- 15	- 17	+17	-10
Import	23	45	45	36	49	48	+28	+ 9	- 0	-21	+33	- 2
Export	178	211	204	204	166	156	+ 2	+18	- 3	- 0		- 6
davon: nach Europa	78	130	102	113	119	121	-17	+10	- 22	+11	+ 5	+ 2
Produktion	278	358	319	301	277	255	+ 7	+13	- 11	- 6		- 8
Frankreich												
Neuzulassungen	206	323	334	363	346	316	-18	+ 3	+ 4	+ 8	- 5	- 9
Import	40	115	116	127	132	116	-25	+ 6	+ 1	+ 9	+ 4	-12
Export	137	178	157	140	143	147	- 4	+10	- 12	-11	+ 2	+ 3
davon: nach Europa	52	88	70	70	79	83	-14	+ 2	- 21	- 1	+13	+ 5
Produktion	315	440	408	372	375	349	-16	+12	- 7	- 9	+ 1	- 7
Großbritannien												
Neuzulassungen	225	272	218	231	268	269	- 7	-11	- 20	+ 6	+16	+ 0
Import	26	74	47	71	97	103	-35	+ 9	- 37	+53	+37	+ 6
Export	180	122	90	91	92	77	+12	-14	- 26	+ 1	+ 1	-17
davon: nach Europa	59	70	60	40	32	29	+ 1	- 7	- 14	-33	-20	- 9
Produktion	381	389	230	269	245	225	- 5	- 5	- 41	+17	- 9	- 8
Italien												
Neuzulassungen	73	122	140	152	112	122	-28	+ 8	+ 15	+ 9	-26	+ 9
Import	32	71	75	61	49	58	+ 2	+13	+ 6	-20	-20	+19
Export	49	80	91	91	109	103	+ 4	+ 3	+ 13	- 1	+21	- 6
davon: nach Europa	23	64	71	79	96	90	-14	- 6	+ 10	+12	+21	- 5
Produktion	110	165	176	156	180	162	-22	+10	+ 7	-12	+16	-10
Schweden												
Neuzulassungen	17	20	19	19	18	20	- 4	+17	- 4	- 0	- 4	+12
Import	16	25	15	15	16	17	+28	+12	- 43	+ 6	+ 1	+ 6
Export	40	53	49	52	46	55	+16	+ 3	- 8	+ 7	-12	+21
davon: nach Europa	22	33	26	30	30	24	- 7	+ 3	- 23	+18	+ 0	-17
Produktion	50	63	55	54	52	59	+21	+ 8	- 12	- 3	- 4	+14
Spanien												
Export	15	46	40	48	37	33	-22	- 8	- 12	+19	-21	- 9
Produktion	118	153	132	142	147	132	-11	- 3	- 14	+ 7	+ 4	-10
UdSSR												
Produktion	763	872	873	866	880	880	+ 5	+ 2	+ 0	- 1	+ 2	+ 0
Japan												
Neuzulassungen	1.572	2.161	2.260	2.223	2.247	2.377	+ 1	+ 2	+ 5	- 2	+ 2	+ 6
Import	1	2	1	1	1	1	-52	+ 6	- 9	-45	-53	+ 6
Export	850	2.020	2.102	1.820	1.863	2.137	- 5	+38	+ 4	-13	+ 2	+15
davon: nach Europa	45	216	236	214	224	243	- 3	+48	+ 9	- 9	+ 5	+ 9
Produktion	2.373	4.005	4.206	3.850	3.960	4.392	- 9	+16	+ 5	- 8	+ 3	+11
USA												
Neuzulassungen	2.397	2.477	2.185	2.430	2.977	4.047	-10	-29	- 12	+11	+22	+36
Import	124	343	739	699	785	1.035	-14	+25	+115	+ 5	+12	+32
Export	269	203	187	127	154	191	+ 5	-31	- 8	-32	+21	+24
davon: nach Europa	7	9	7	5	3	4	+35	-23	- 22	-27	-42	+33
Produktion	2.270	1.637	1.687	1.910	2.441	3.148	-17	-46	+ 3	+13	+28	+29
Brasilien												
Neuzulassungen	212	186	132	135	119	143	+41	+ 5	- 29	+ 2	-12	+20
Export	20	42	55	53	36	45	+54	+54	+ 33	- 5	-32	+24
Produktion	151	182	156	139	122	158	-56	+13	- 14	-11	-12	+30

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

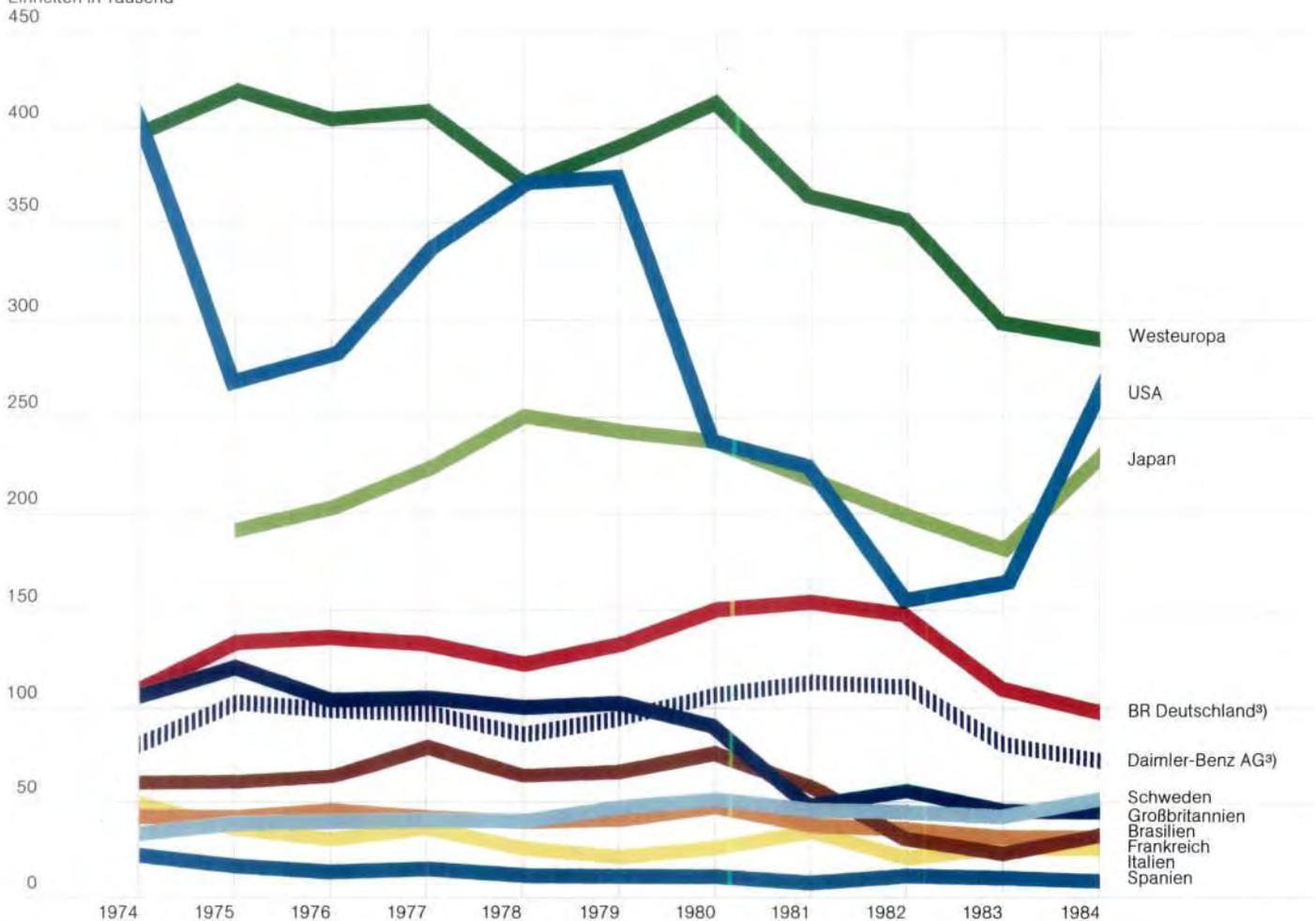
¹⁾ Teilweise geschätzt.

²⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1984 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten; Zahlen für 1983 wurden nachträglich vergleichbar gemacht.

Lkw-Produktion wichtiger Länder 1974-1984

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

Einheiten in Tausend



Anteile an der Produktion der erfaßten Länder¹⁾ in %

Exportanteil an der Produktion in %

1980	1981	1982	1983	1984	1980	1981	1982	1983	1984
37,9	37,1	42,4	40,6	32,1	.	.	.	.	.
21,8	23,0	18,9	22,6	29,8	8,9	12,7	6,9	2,5	1,2
21,9	22,4	24,2	24,9	25,6	37,0	46,8	39,6	38,2	37,2
13,9	15,9	18,0	15,0	11,0	60,5	69,4	72,5	59,6	59,8
10,0	11,7	13,6	11,4	8,3	64,7	70,5	74,4	64,6	60,9
7,3	6,3	4,1	3,5	3,9	.	.	.	.	.
3,5	3,1	2,2	1,8	2,1	22,5	21,0	15,2	14,6	31,5
8,5	5,2	7,1	6,6	5,3	48,5	62,8	54,0	41,6	29,2
5,0	5,0	5,8	6,3	5,9	84,6	88,8	96,5	89,1	94,7
4,6	4,2	4,6	4,8	3,8	55,1	56,6	49,0	48,2	53,0
2,6	3,8	2,9	4,0	3,1	70,1	60,2	62,6	66,0	62,0
1,3	1,1	1,8	1,9	1,3	22,3	22,5	33,4	35,5	29,2

¹⁾ Erfasste Länder: Westeuropa, USA, Japan, Argentinien, Brasilien, Mexiko, Indien.

²⁾ Mercedes-Benz do Brasil.

³⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1984 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten; Zahlen für 1983 wurden nachträglich vergleichbar gemacht.

Lkw-Industrie in wichtigen Ländern

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

	in 1.000 Einheiten						Veränderung gegenüber Vorjahr in %					
	1975	1980	1981	1982	1983	1984 ¹⁾	1975	1980	1981	1982	1983	1984 ¹⁾
Westeuropa												
Produktion	423	417	367	355	301	293	+ 6	+ 6	-12	- 3	-15	- 3
Bundesrepublik Deutschland²⁾												
Neuzulassungen	43	63	48	39	47	43	+ 8	- 5	-24	-18	+26	- 7
Export	89	93	109	109	66	60	+18	+29	+18	+ 0	-27	-9,1
Produktion	137	153	158	151	111	101	+21	+13	+ 3	- 4	-16	-10
davon: Daimler-Benz	106	110	116	114	85	76	+26	+12	+ 6	- 2	-12	-11
Frankreich												
Neuzulassungen	29	39	37	38	39	40	-30	+ 2	- 6	+ 4	+ 1	+ 3
Export	26	28	23	19	17	18	+57	+19	-16	-19	-10	+ 7
Produktion	46	51	41	39	35	34	- 1	+15	-18	- 7	- 9	- 3
Großbritannien												
Neuzulassungen	50	54	40	40	45	48	+ 2	-25	-26	+ 1	+12	+ 7
Export	81	46	33	32	21	14	+27	- 4	-29	- 1	-34	-33
Produktion ³⁾	125	94	52	60	49	48	+13	-11	-45	+15	-18	- 3
Italien												
Neuzulassungen	17	26	29	29	15	13	-35	+17	+14	-35	-22	-14
Export	18	20	23	15	19	17	- 8	+ 6	+13	-33	- 0	-10
Produktion	39	29	38	24	30	28	-25	+17	+32	-36	+23	- 6
Schweden												
Neuzulassungen	7	7	5	5	5	5	-14	+15	-17	-15	+ 5	- 1
Export	34	47	44	47	42	51	+10	+ 3	- 6	+ 7	-11	+23
Produktion	43	55	49	48	47	54	+13	+10	-11	- 2	- 4	+15
Spanien												
Export		3	3	5	5	3		- 2	-21	+92	- 0	-31
Produktion	20	14	11	15	14	12	-23	- 4	-21	+29	- 6	-16
Japan												
Export	64	89	104	80	71	87	- 9	+50	+17	-23	-12	+23
Produktion	195	241	222	203	185	234		- 2	- 8	- 9	- 9	+26
USA												
Neuzulassungen	275	260	215	173	177	255	-27	-29	-17	-20	+ 2	+44
Export ⁴⁾	56	24	32	12	4	3	+62	-31	+33	-62	-63	-23
Produktion	272	241	227	158	168	272	-34	-36	- 6	-30	+ 6	+62
Brasilien												
Neuzulassungen	76	80	54	41	34	42	+ 6	+ 2	-32	-25	-16	+23
Produktion	64	80	62	34	26	36	+ 0	+14	-22	-45	-24	+37
davon: Mercedes-Benz do Brasil	29	39	31	19	14	19	+16	+ 3	-20	-39	-28	+37

¹⁾ Teilweise geschätzt.

²⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1984 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten; Zahlen für 1983 wurden nachträglich vergleichbar gemacht.

³⁾ Ab 7 t.

⁴⁾ Ab 6.35 t (factory sales).

Daimler-Benz AG
Postfach 202
D-7000 Stuttgart 60
Fernsprecher (0711) 17-0
Fernschreiber 72524-0 db d