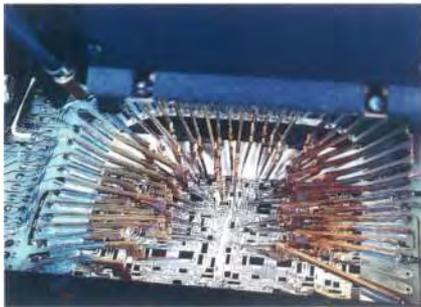


# DAIMLERBENZ



Das Geschäftsjahr  
1988

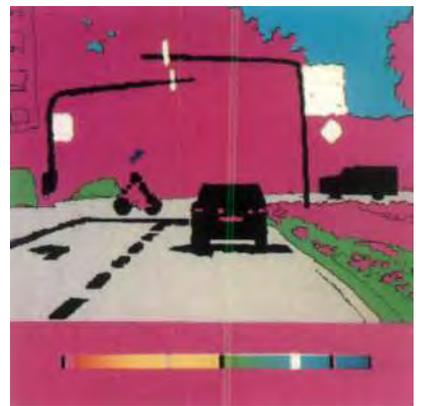
## Auf einen Blick

	1988	1987	Veränderung in %
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>			
<b>Umsatz</b>	<b>73.495</b>	<b>67.475</b>	<b>+ 8,9</b>
im Inland	29.094	28.064	+ 3,7
im Ausland	44.401	39.411	+12,7
<b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)	<b>338.749</b>	<b>326.288</b>	<b>+ 3,8</b>
im Inland	268.277	262.658	+ 2,1
im Ausland	70.472	63.630	+10,8
<b>Personalaufwand</b>	<b>22.371</b>	<b>20.670</b>	<b>+ 8,2</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>3.086</b>	<b>2.560</b>	<b>+20,6</b>
<b>Cash flow</b>	<b>6.130</b>	<b>6.626</b>	<b>- 7,5</b>
<b>Investitionen</b>	<b>7.007</b>	<b>3.736</b>	<b>+87,6</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.702</b>	<b>1.782</b>	<b>- 4,5</b>
<b>Daimler-Benz AG</b>			
<b>Gezeichnetes Kapital</b>	<b>2.118</b>	<b>2.118</b>	
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.382</b>	<b>1.403</b>	
<b>Ausschüttungssumme</b>	<b>502</b>	<b>503</b>	
<b>Dividende je 50-DM-Aktie</b> in DM	<b>12,—</b>	<b>12,—</b>	

(Werte in Mio. DM)

# Inhaltsübersicht

- 2 Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands
- 4 An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens
- Bericht des Vorstands**
- 9 Lagebericht  
Aus den Bereichen des Konzerns  
Unternehmensbereich Mercedes-Benz
- 18 Personenwagen
- 28 Nutzfahrzeuge
- 36 Unternehmensbereich AEG  
Unternehmensbereich Deutsche Aerospace
- 41 Dornier
- 44 MTU Motoren- und Turbinen-Union
- 47 Forschung und Technik
- 50 Mitarbeiter
- 56 Finanzen
- Jahresabschlüsse**
- 66 Konzernbilanz
- 67 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 68 Bilanz der Daimler-Benz AG
- 69 Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG
- 70 Konzern-Anlagevermögen
- 71 Anlagevermögen der Daimler-Benz AG
- 72 Konzernanhang und Anhang der Daimler-Benz AG
- 84 **Vorschlag für die Gewinnverwendung**
- 86 **Bericht des Aufsichtsrats**
- 89 **Tabellen und Schaubilder**



# Aufsichtsrat

2

HERMANN J. ABS  
Frankfurt am Main  
Ehrevorsitzender der Deutsche Bank AG  
Ehrevorsitzender

DR. RER. POL. ALFRED HERRHAUSEN  
Frankfurt am Main  
Mitglied des Vorstands  
der Deutsche Bank AG  
Vorsitzender

HERBERT LUCY\*)  
Mannheim  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der Daimler-Benz AG  
Stellvertretender Vorsitzender

WILLI BÖHM\*)  
Kandel  
Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth

PROF. DR.-ING. E. h. WERNER BREITSCHWERDT  
Stuttgart

DR. RER. POL. HORST J. BURGARD  
Frankfurt am Main  
Mitglied des Vorstands  
der Deutsche Bank AG

HELMUT FUNK\*)  
Stuttgart  
Vorsitzender des Betriebsrats im  
Gesamtbereich Untertürkheim

RICHARD HELKEN\*)  
Achim-Bierden  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Bremen

ERICH KLEMM\*)  
Calw  
Mitglied des Betriebsrats  
im Werk Sindelfingen

RUDOLF KUDA\*)  
Frankfurt am Main  
Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall

HUGO LOTZE\*)  
Reinhardshagen  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Kassel

DIPL.-ING. HANS-GEORG POHL  
Hamburg  
Vorsitzender des Vorstands  
der Deutsche Shell AG

DR. RER. POL. WOLFGANG RÖLLER  
Frankfurt am Main  
Sprecher des Vorstands  
der Dresdner Bank AG

DR. JUR. ROLAND SCHELLING  
Stuttgart  
Rechtsanwalt und Notar

DR. JUR. WALTER SEIPP  
Frankfurt am Main  
Vorsitzender des Vorstands  
der Commerzbank AG

DR. JUR. JOHANNES SEMLER  
Kronberg/Taunus  
Mitglied des Vorstands  
der Mercedes-Automobil-Holding AG

FRANZ STEINKÜHLER\*)  
Frankfurt am Main  
Erster Vorsitzender der IG Metall

HERMANN-JOSEF STRENGER  
Leverkusen  
Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG

PROF. DR. JUR. GERHARD TREMER  
Gräfelfing bei München  
Mitglied des Vorstands  
der Bayerischen Landesbank Girozentrale  
Stellvertretender Vorsitzender  
des Aufsichtsrats der  
Mercedes-Automobil-Holding AG

DIPL.-ING.  
MARIA-CHRISTINE FÜRSTIN VON URACH\*)  
Stuttgart  
Fachbereichsleiterin

BERNHARD WURL\*)  
Mainz  
Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall

Am 1. Juli 1988 aus dem Aufsichtsrat  
ausgeschieden:

DR. RER. POL. KLAUS MERTIN  
Frankfurt am Main  
Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bank AG

ALFRED SCHAIBLE\*)  
Renningen  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Sindelfingen

DIPLOM-KAUFMANN GÜNTER VOGELSANG  
Düsseldorf

\*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

---

# Vorstand

EDZARD REUTER  
Stuttgart  
Vorsitzender

PROF. DR.-ING. E. h. DR. h. c. WERNER NIEFER  
Stuttgart  
Stellvertretender Vorsitzender  
Mercedes-Benz Personenwagen

DR.-ING. DR.-ING. E. h. HANS DINGER  
Friedrichshafen  
MTU

HEINZ DÜRR  
Frankfurt am Main  
AEG

DR. JUR. MANFRED GENTZ  
Stuttgart  
Personal

DR.-ING. RUDOLF HÖRNIG  
Stuttgart  
Forschung und Technik

DR. RER. POL. GERHARD LIENER  
Stuttgart  
Finanzen und Material

DR.-ING. E. h. JOHANN SCHÄFFLER  
Friedrichshafen  
Dornier

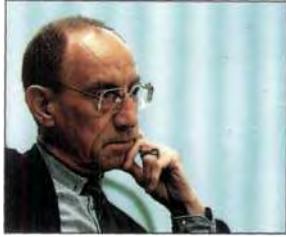
HELMUT WERNER  
Stuttgart  
Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge

JÜRGEN HUBBERT (stellvertretend)  
Stuttgart  
Mercedes-Benz Personenwagen

JÜRGEN E. SCHREMPP (stellvertretend),  
Stuttgart  
Deutsche Aerospace

## Aus dem Vorstand ausgeschieden:

HANS-JÜRGEN HINRICHS  
Stuttgart  
Vertrieb  
(bis 9. November 1988)



*Sehr geehrte Damen und Herren!*

4

Von Anbeginn an haben Wettbewerb, Technik und die Veränderung menschlicher Werte das Wirtschaften geprägt, Phasen von produktivem Aufbruch und von Konsolidierung bilden seitdem die Spannungspole, zwischen denen sich unser Handeln vollzieht.

In den letzten Jahren ist viel grundlegend Neues entstanden. Eine Reihe neuer Basistechnologien, insbesondere die Informationstechnik, breitet sich in vielfältige industrielle Anwendungen aus. Ebenso wichtig ist die rasch fortschreitende Globalisierung des Wettbewerbs, bei der die Entwicklung des einheitlichen Europäischen Binnenmarktes eine wichtige Rolle spielt.

Zahllose deutsche und ausländische Unternehmen reagieren auf diese Herausforderungen mit einer neuen Ausrichtung ihrer traditionellen Strategien. Daimler-Benz bildet dabei keine Ausnahme.

Der Wandel von einem reinen Automobilunternehmen zu einem Technologiekonzern mit automobiler Schwerpunkt, den wir eingeleitet haben, schließt die Bereitschaft ein, Risiken und Unbequemlichkeiten in Kauf zu nehmen. Nach unserer Überzeugung ist es jedoch weniger die Erweiterung des Konzerns an sich, die besondere Risiken mit sich bringt. Die Größe des gesamten Unternehmens ergibt sich zwangsläufig aus der Natur von Produkten, die in kleineren Dimensionen nicht oder nicht mehr entwickelt, hergestellt und verkauft werden können. Besondere Sorgfalt erfordert indessen die Phase der Umstrukturierung, in der wir uns befinden.

Unvermeidliche Gefahren entstehen in einer solchen Übergangsphase daraus, daß die erforderliche Homogenität der Teilunternehmen und damit der Entscheidungsfindung im gesamten Konzern beeinträchtigt ist. Die organi-

satorischen Beschlüsse, um die wir Sie, unsere Aktionäre, bitten, werden diese Homogenität entscheidend voranbringen. Wir meinen, daß wir damit einen erheblichen Teil des schwierigsten Wegabschnittes hinter uns haben werden.

Weitere Maßnahmen, etwa die Anpassung von Methoden und Instrumenten der Unternehmensführung an die neuen Erfordernisse, sind bereits seit dem 1. Januar 1989 auf dem Weg und zeitigen zunehmend Fortschritte. Eine wachsende Zahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erkennt in der Gestaltung des neuen Konzerns interessante Perspektiven für ihr Arbeitsleben. Wir sind überzeugt, daß darin wie bisher die eigentliche Grundlage für den Erfolg des Konzerns liegt.

Dabei bilden wir uns nicht ein, über besser begabte Menschen zu verfügen als andere Unternehmen. Zuversichtlich, auch weiterhin erfolgreich zu bleiben, sind wir deshalb, weil wir unsere besondere Tradition bewahren. Der Stolz, in der Daimler-Benz-Gruppe arbeiten zu können, gründet sich nicht zuletzt auf das Zusammenwirken aller und die Bereitschaft, sich für die Ausrichtung auf die gemeinsame Aufgabe einzusetzen. Deshalb hielt es der Vorstand für verantwortlich, eine Entwicklung einzuleiten, die vielen viel abfordert. Dem stehen beträchtliche Chancen von strategischem Gewicht gegenüber.

In erster Linie sichert uns die Konzernweiterung alle Wachstumsmöglichkeiten im Automobilgeschäft. Zugleich macht sie von diesem Kern unseres Geschäfts weniger abhängig, falls irgendwann die nun schon vier Jahrzehnte anhaltende Wachstumsära der Automobilproduktion an Grenzen stoßen sollte. Auf heute absehbare Zeit kann die Automobilindustrie freilich mit den ungebrochenen Auftriebskräften rechnen, die von den neuen Techniken

ausgehen. Insbesondere die Mikroelektronik hält Einzug in die Kraftfahrzeuge und die dafür erforderliche Produktionstechnologie. Damit entstehen teilweise völlig neue Aufgaben etwa der Systemtechnik, die in der Luft- und Raumfahrttechnik im Grundsatz längst beherrscht werden. Sie werden jetzt zunehmend wichtig, weil die Kraftfahrzeuge „Augen“ und „Ohren“ bekommen, durch die sie zu Verkehrssystemen verbunden werden. Weil wir im erweiterten Konzern über alle technologischen Fähigkeiten verfügen, werden wir unsere Rolle als Schrittmacher und Pionier im verschärften Wettbewerb behaupten können.

Nicht weniger wichtig ist die Konzern-erweiterung für die Unternehmensbereiche, die nicht im Automobilgeschäft tätig sind. Sie gewinnen aus der Zusammenarbeit im Konzern zahlreiche Verbundvorteile.

In dieser Richtung konnten wir die Weiterentwicklung des Konzerns wie geplant voranbringen. Unsere Ziele haben sich seit 1985 nicht verändert, wohl aber weiter konkretisiert. Wir haben uns entschlossen, neben dem Kraftfahrzeugbereich und dem breiten Bereich der Mikroelektronik und der Systemtechnik in ihren Anwendungen für Produkte und industrielle Fertigungsanlagen als drittes großes Geschäftsfeld einen nicht nur national, sondern weltweit leistungsfähigen Unternehmensbereich für Luft- und Raumfahrt aufzubauen.

Die dafür erforderlichen Maßnahmen entsprechen der ohnehin bestehenden Notwendigkeit, der unausweichlichen Strukturveränderung in der deutschen und westeuropäischen Luft- und Raumfahrtindustrie Rechnung zu tragen. Die herkömmlichen industriellen Größenordnungen können eine konkurrenzfähige Produktion längst nicht mehr gewährleisten. Westeuropa insgesamt und erst

recht unser Land mit seiner zwar leistungsfähigen, aber zu kleinen und zersplitterten Luft- und Raumfahrtindustrie benötigen in gleicher Weise den Abbau von Mehrfachkapazitäten und größere, schlagkräftigere Einheiten, damit die weit überdurchschnittlichen Wachstumschancen wahrgenommen werden können.

Es ist daher nur konsequent, wenn als Beitrag zu dieser Strukturbereinigung eine Überführung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH in privatwirtschaftliche Verantwortung und industrielle Führung angestrebt wird. Sie ist zugleich die unentbehrliche Voraussetzung für den schrittweisen Abbau der Startsubventionen, die für die Entstehung des Airbus erforderlich waren.

Die Verhandlungen über den Aufbau unseres Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt wären ohne zwei Entscheidungen, die im Jahre 1988 getroffen wurden, nicht möglich gewesen. Der Unternehmensvertrag mit der AEG und die Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern über die industrielle Führung der Dornier GmbH durch Daimler-Benz dienen dazu, für die Gruppe der Konzernunternehmen eine klare und vor allem einheitliche Führungsstruktur für die jeweils zusammengehörigen Geschäftsfelder zu bilden.

Die Daimler-Benz AG wird künftig als geschäftsführende Holdinggesellschaft die drei Unternehmensbereiche Mercedes-Benz, AEG und Deutsche Aerospace in allen strategischen Fragen von gemeinsamem Konzerninteresse koordinieren, steuern und kontrollieren. Dazu gehört auch der Aufbau von zusätzlichen Geschäftsfeldern, für die in der Holding der Bereich Forschung und Technik die entsprechenden Vorleistungen und Anstöße bringt. In den bisherigen Untersuchungen sind

knapp hundert Konzernprojekte identifiziert worden, für deren Realisierung das synergetische Potential des Konzerns Vorteile verspricht.

Die drei Unternehmensbereiche sollen künftig als operativ selbständige Unternehmen mit eigener Ergebnisverantwortung geführt werden. Deshalb wird Ihnen, unseren Aktionären, die Gründung der Mercedes-Benz AG vorgeschlagen, die ausschließlich für das Fahrzeuggeschäft zuständig ist. Diesem Kern unserer Produktpalette, den Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeugen, ist die Verwendung unseres Markenzeichens, des Mercedes-Sterns, exklusiv vorbehalten.

In der Deutsche Aerospace AG sollen die Beteiligungen und Aktivitäten des Konzerns auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrt einschließlich der Verteidigungstechnik zusammengefaßt werden. Auch sie wird als geschäftsführende Holding arbeiten. Die dafür ausgegliederten Aerospace-Bereiche der AEG sowie Dornier, MTU und die angestrebte Beteiligung an der MBB sollen unter diesem Dach zu Einheiten weiterentwickelt werden, die in der Summe weltweit konkurrieren können.

Solche umfassenden Initiativen sind nach unseren Maßstäben nur auf einem soliden finanzwirtschaftlichen Fundament zu verantworten.

Dazu gehört in erster Linie, daß alle Unternehmen, an denen wir uns beteiligt haben, strengen wirtschaftlichen Maßstäben standhalten. Sie sind entweder ertragsstark, haben überdurchschnittliche Wachstumsaussichten, verfügen über zukunftssträchtige Technologien oder weisen mehrere dieser Kriterien zugleich auf. Insbesondere erfreuen sich alle Konzernunternehmen qualifizierter und anerkannter Mitarbeiter.

Nicht weniger unentbehrlich sind die Ertrags- und Finanzkraft der Mutterge-

sellschaft. Rücklagen aus versteuertem Gewinn im Konzern in Höhe von 7,5 Mrd. DM und insgesamt ein Eigenkapital von 10,8 Mrd. DM stellen eine verlässliche Risikoabsicherung für unsere erweiterten geschäftlichen Aktivitäten dar.

Die Stärke der ebenso wichtigen Finanzierungsbasis zeigt sich insbesondere an zwei Positionen des bilanziellen Rechenwerks. Mittlerweile nahezu 17 Mrd. DM decken die Zusagen des Unternehmens für Pensionen und ähnliche langfristige Verpflichtungen ab; bis sie zu Ausgaben werden, stehen diese Mittel für Finanzierungszwecke zur Verfügung. Das Liquiditätspolster in Höhe von zwei Monatsumsätzen oder über 14 Mrd. DM sichert uns Unabhängigkeit und Schlagkraft.

Wer diese Zusammenhänge erkennt, wird verstehen, wie falsch es wäre zu meinen, ein „ehrwürdiger“ Automobilhersteller sei dabei, die Erträge aus dem angestammten Tätigkeitsgebiet auf fremde Geschäftsfelder zu verschleudern oder andere Unternehmen zu subventionieren. Die Aufgabe der Daimler-Benz AG als Holding wird vielmehr darin bestehen, die Ressourcen des Gesamtkonzerns in optimale Verwendungen zu lenken.

Selbstgefällig und gar lethargisch werden wir dabei gewiß nicht werden. Wenn es nichts anderes gäbe, würde uns daran allein schon der harte Wettbewerb auf den Automobilmärkten der Welt hindern, die natürlich unsere höchste Aufmerksamkeit beanspruchen. Mercedes-Benz Fahrzeuge machen drei Viertel des Konzernumsatzes aus. Das wird auf absehbare Zeit auch so bleiben.

Vor solchem Hintergrund kann es nicht verwundern, mit welchem Nachdruck wir uns während des gesamten Jahres 1988 gegen die unberechtigte

Diskriminierung des Diesel gewehrt haben. Damit sind wir noch nicht durchgedrungen, doch wir sind zuversichtlich, mit unseren neuen Motoren, die die Partikel-Emission um 40 % mindern, den Rückgang unserer Produktion von Diesel-Pkw deutlich aufzuholen.

Daneben arbeiten wir mit Hochdruck an der Verkürzung unserer Produktzyklen. Die Abfolge neuer Modelle hat ohnehin manches vorschnelle Urteil zu korrigieren begonnen. Im März haben wir den neuen Roadster präsentiert, der in der Fachpresse überschwänglich gelobt wurde. Er unterstreicht die selbstgestellten hohen Ansprüche des Hauses Daimler-Benz an alle seine Produkte.

Nicht weniger offensiv sind wir im Nutzfahrzeugbereich. Die neue Schwere Klasse, die wir 1988 in den Markt einführten, hat die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt und zum Aufschwung unseres Nutzfahrzeuggeschäfts beigetragen. Dennoch müssen wir sehen, daß der in diesem Bereich ohnehin scharfe Wettbewerb von einem strukturellen Überangebot zu Extremen getrieben wird, die es immer noch nicht gestatten, befriedigende Konditionen zu erzielen.

Auch deshalb, aber nicht minder im Hinblick auf den verschärften Wettbe-

werb, der mit dem einheitlichen Europäischen Binnenmarkt einhergehen wird, haben wir konsequent weiter daran gearbeitet, unser Kostengefüge zu verbessern. Die bisher erzielten Erfolge halten wir noch nicht für das letzte Kapitel dieser mehrere Jahre umfassenden großen Anstrengung. Die in diesem Zusammenhang erreichten Produktivitätsfortschritte müssen durch eine flexible Nutzung der Fertigungsanlagen vergrößert werden.

Die Summe aller dieser Aktivitäten, die ich hier nur skizzieren kann, berechtigt zu einer Schlußfolgerung, die für die Eigentümer des Hauses Daimler-Benz einmal mehr erfreulich ausfällt.

Wir werden in den nächsten fünf Jahren etwa 30 Mrd. DM in Sachanlagen investieren und einen annähernd gleich hohen Betrag für Forschung und Entwicklung aufwenden. Gleichzeitig sind wir davon überzeugt, daß sich unsere stetige Dividendenentwicklung fortsetzen wird: Auch für 1989 rechnen wir mit einem Ergebnis in Vorjahreshöhe. Zu gegebener Zeit wollen wir Sie, unsere Aktionäre, zu einer Kapitalerhöhung einladen und Sie mit der Verbreiterung der Eigenkapitalbasis am Wachstum des Unternehmens beteiligen.





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

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

# Bericht des Vorstands

## Lagebericht

In den westlichen Industrieländern verlief 1988 die konjunkturelle Entwicklung günstiger als erwartet. Der Welthandel nahm noch stärker zu als im Vorjahr. Entgegen den anfänglichen Befürchtungen haben die Turbulenzen an den internationalen Finanz- und Devisenmärkten den Wachstumstrend nur unwesentlich beeinträchtigen können. In den meisten Ländern kamen die eigenen Expansionskräfte voll zur Geltung. Der Aufschwung erhielt damit eine breitere Grundlage.

In der Bundesrepublik Deutschland wurde die Konjunktur wieder vom privaten Verbrauch, zunehmend aber auch von einer höheren Nachfrage nach Investitionsgütern aus dem In- und Ausland getragen. Das Bruttosozialprodukt erreichte mit 3,4% das größte Wachstum seit zehn Jahren. Der Überschuss in der Handelsbilanz kletterte auf einen neuen Höchststand, obwohl die Einfuhr von Gütern und Dienstleistungen - auch als Folge der weiteren DM-Aufwertung - real stärker zunahm als der Export.

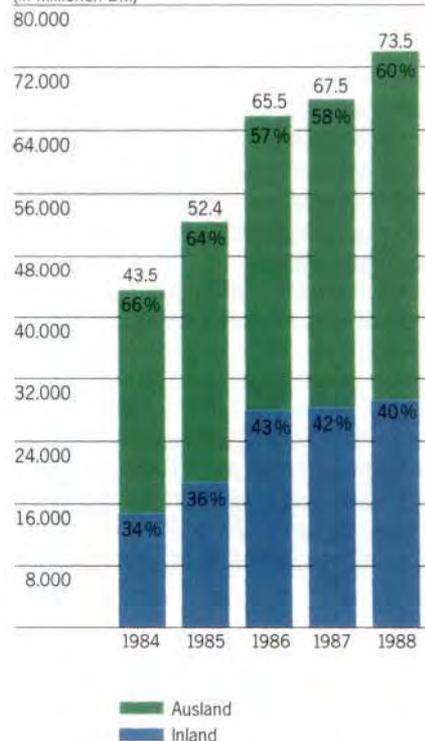
### Daimler-Benz: Konzernumsatz auf über 73 Mrd. DM gestiegen

Daimler-Benz konnte im Geschäftsjahr 1988 Umsatz und Beschäftigung weiter steigern. Der Konzernumsatz erhöhte sich um 8,9% auf 73,5 Mrd. DM; etwa zwei Drittel der Zunahme um 6 Mrd. DM stammten aus dem Automobilbereich. Vom Konzernumsatz wurden wie im Vorjahr etwa 60% in der Europäischen Gemeinschaft erwirtschaftet. Im Inland stieg der Umsatz um 3,7% auf 29,1 Mrd. DM und im Ausland um 13% auf 44,4 Mrd. DM.

Weltweit hat unser Automobilgeschäft um 7,8% auf 54,9 Mrd. DM zugenommen. Wie im Vorjahr kam das Wachstum zum weit überwiegenden Teil aus dem Nutzfahrzeugbereich, dessen Umsatz - über alle Märkte hinweg - um 19% auf 23,1 Mrd. DM anstieg. Bei Personewagen wurde mit 31,8 (i.V. 31,5) Mrd. DM wieder das hohe Vorjahresvolumen erreicht.

Nach Abzug konzerninterner Lieferungen und Leistungen haben AEG 13,2 (i.V. 11,5) Mrd. DM und MTU 3,1 (i.V. 2,8) Mrd. DM zum Konzernumsatz beigetragen. Die im Vorjahr stark rückläufigen Umsatzerlöse von Dornier haben sich wieder deutlich um 19% auf 1,9 Mrd. DM erhöht.

**Konzernumsatz**  
(in Millionen DM)



Der Umsatz der Daimler-Benz AG lag mit 41,7 Mrd. DM leicht über dem des Vorjahres, und zwar sowohl im Inland (19,9 Mrd. DM) als auch im Export (21,8 Mrd. DM). Die Nachbarländer in der Europäischen Gemeinschaft haben dabei weiter an Bedeutung gewonnen; der Lieferumfang dorthin konnte um 12,5% auf 8,8 Mrd. DM gesteigert werden.

### 560.000 Mercedes-Benz Pkw produziert

International war 1988 wieder ein gutes Pkw-Jahr. Der Absatz nahm in großen Märkten nochmals zu. Eine Ausnahme bildete die Bundesrepublik Deutschland; hier hat sich die Nachfrage nach Diesel-Pkw als Folge der öffentlichen Diskussion über die Umweltverträglichkeit der Partikel-Emissionen ganz erheblich abgeschwächt.

Mercedes-Benz Personewagen waren davon aufgrund des traditionell hohen Diesel-Anteils besonders betroffen, obgleich bei uns der Absatzrückgang weniger ausgeprägt war als in der Branche. Insgesamt haben die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw im Inland mit 270.843 Fahrzeugen um 3,9% abgenommen, besonders stark bei der 190er Baureihe. Dennoch verbesserte sich unser Marktanteil leicht auf 10,2 (i.V. 10,1)%. In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft außerhalb der Bundesrepublik Deutschland verkauften wir 128.600 Pkw, 10% mehr als 1987. Zweistellige Zuwachsraten erreichte unser Absatz in Italien, Spanien und Großbritannien.

In den USA war unser Absatzrückgang um 6,9% auf 83.700 Pkw wesentlich geringer als bei den meisten anderen europäischen Importmarken. Für einen gewissen Ausgleich sorgten die erneut kräftig gestiegenen Verkäufe in Japan; hier kletterten die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw weiter um 21 (i.V.+ 36)% auf 22.600.

#### Anmerkung:

Der Lagebericht ist für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßt.

Die Produktion, die von 1984 bis 1987 um ein Viertel ausgeweitet worden war, haben wir 1988 um 6,4% auf 559.713 Mercedes-Benz Pkw zurückgenommen. Während die Ausbringung von Benzin-Typen insgesamt noch leicht anstieg, ist diese Entwicklung ausschließlich auf die erwähnte unberechtigte Diskriminierung der Diesel-Pkw zurückzuführen, deren Produktion um 21% herabgesetzt wurde. Ihr Anteil an der gesamten Pkw-Produktion ging dadurch weiter auf 28,2 (i.V. 33,5)% zurück; noch im Jahre 1980 war nahezu jeder zweite Mercedes-Benz Pkw ein Diesel.

**Nutzfahrzeugproduktion um 10% gesteigert**

Auf den internationalen Nutzfahrzeugmärkten herrschte auch 1988 eine gute Mengenkonjunktur. Unser Unternehmen hat die lebhaftere Nachfrage nutzen und seine starke Position als weltweit größter Hersteller von Lkw über 6 t festigen können. In der Europäischen Gemeinschaft haben Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge in allen Gewichtsklassen erheblich zugelegt. In der Bundesrepublik Deutschland erhöhten sich die Neuzulassungen unserer Nutzfahrzeuge insgesamt um 10% auf 66.157. Aufgrund des großen Markterfolgs des neuen, von unserer Beteiligungsgesellschaft in Spanien hergestellten Transporters MB 100 D haben wir die Verkäufe im Transporter-Segment von 2 bis 6 t um 23% auf 31.854 Fahrzeuge steigern und damit unseren Marktanteil ausweiten können. In der Lkw-Klasse über 6 t erreichten wir mit 29.919 (i.V. 29.653) Fahrzeugen wieder das hohe Vorjahresvolumen. Von den Partnerländern innerhalb der EG waren Großbritannien und Frankreich besonders aufnahmefähig, vor allem für unsere Schwerlastwagen ab 16 t. Nach Jahren eines ausgeprägten Marktrückgangs hat die Nachfrage aus einigen Ländern des Nahen und Mittleren Ostens erstmals wieder angezogen.

Die Produktion in unseren deutschen Werken stieg bei voller Auslastung der Kapazitäten um 6,7% auf 154.319 Nutzfahrzeuge, davon gingen 95.336 in den Export (+ 14%). Die Zahl der Fahrzeugsätze für die Fertigung im Ausland erhöhte sich um 6,4% auf 10.734 Einheiten.

Unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften haben im Berichtsjahr mit 103.632 Transportern, Lkw und Omnibus-

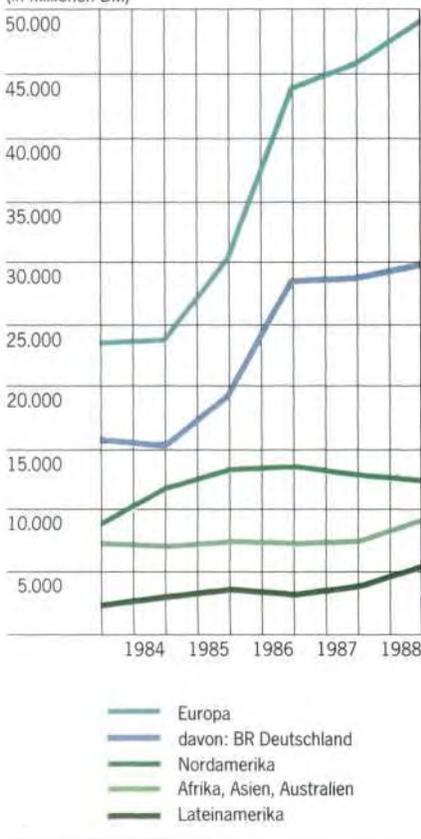
sen (+ 16%) die bisher höchste Stückzahl produziert. Die Mercedes-Benz Espana konnte aufgrund des stark nachgefragten MB 100 D die Produktion von Transportern (23.140) mehr als verdoppeln. Eine ähnlich hohe Zuwachsrate bei Nutzfahrzeugen erzielte die Mercedes-Benz of South Africa (+ 92%) aufgrund der deutlich besseren Konjunktur im heimischen Markt. In Nordamerika hat Freightliner trotz einer Umstellung der Fertigung auf eine neue Fahrzeuggeneration das sehr hohe Vorjahresniveau mit 26.832 Schwer-Lkw nur knapp verfehlt. Die Mercedes-Benz do Brasil konnte ihre Produktion nochmals um 5,3% auf 45.791 Lkw und Omnibusse ausweiten. Dagegen war die Entwicklung der Mercedes-Benz Argentina weiterhin durch das schwierige wirtschaftliche Umfeld belastet.

Im Konzern wurden 1988 insgesamt 257.951 Nutzfahrzeuge produziert, 10% mehr als im Jahr zuvor.

**Positive Entwicklung bei den Konzernunternehmen AEG, Dornier und MTU**

AEG kam 1988 eine im Verlauf des Jahres günstige Entwicklung des Auslandsgeschäfts zugute. Insbesondere in Spanien, der Türkei und Italien wurden hohe Wachstumsraten erzielt. Erfreuliche Fortschritte machten die Geschäftsbereiche Transport-Systeme, Serienprodukte und Komponenten sowie Hausgeräte. Der Auftragseingang übertraf mit 13,4 Mrd. DM den Vorjahreswert um 11%. Durch Erwerb neuer Gesellschaften und Aufstockung bereits bestehender Beteiligungen hat AEG zusätzliche Aktivitäten in das Unternehmen eingegliedert: im Bereich der Mikroelektronik die TELEFUNKEN electronic GmbH (TEG), Heilbronn, und in der Automatisierungstechnik die Industrial Automation Systems Group (MODICON), USA. Auf dem Gebiet der spurgebundenen Verkehrstechnik ist zwischen AEG und Westinghouse, USA, ein Joint Venture - mit Sitz in Berlin - vereinbart worden.

**Konzernumsatz nach Regionen**  
(in Millionen DM)



AEG und Daimler-Benz haben mit Zustimmung ihrer Hauptversammlungen einen Unternehmensvertrag abgeschlossen, in dem AEG die Leitung ihrer Gesellschaft der Daimler-Benz AG unterstellt. Im Rahmen des Abfindungsangebots und des freiwilligen Kaufangebots an die AEG Aktionäre hat Daimler-Benz seinen Beteiligungsanteil an AEG auf 80,2% erhöht. Diejenigen AEG Aktionäre, die von den Angeboten keinen Gebrauch gemacht haben, erhalten vertragsgemäß erstmals für das Geschäftsjahr 1988 je Aktie im Nennbetrag von 50 DM einen Gewinnanteil von 20% des Betrages, der für das gleiche Geschäftsjahr auf eine Daimler-Benz-Aktie mit dem gleichen Nennbetrag ausgeschüttet wird (Garantiedividende).

Die Dornier-Gruppe blickt auf einen erfreulichen Geschäftsverlauf 1988 zurück. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistete der Bereich Raumfahrt, in dem wichtige Großprojekte abgerechnet wurden. Neue Geräte für die Nieren- und Gallenlithotripsie haben das Geschäft in der Medizintechnik belebt. Die Nachfrage nach dem Flugzeug Do 228 schwächte sich erwartungsgemäß ab. Insgesamt ist der Auftragseingang leicht auf 2,5 Mrd. DM zurückgegangen. Für die nächsten Jahre wird mit einem weiter wachsenden Geschäftsvolumen gerechnet.

In abschließenden Verhandlungen mit der Erbgemeinschaft Claudius Dornier sowie mit Herrn Silvius Dornier wurden die gesellschaftsrechtlichen Eigentumsverhältnisse innerhalb der Dornier-Gruppe geordnet und die alleinige industrielle Führung auf die Daimler-Benz AG übertragen. Daimler-Benz besitzt nach dieser Neuordnung einen Anteil von 57,6% am Gezeichneten Kapital der Dornier GmbH.

Die MTU-Gruppe konnte auch 1988 an das stetige Wachstum der Vorjahre anknüpfen. Die Beschäftigung bewegte sich auf hohem Niveau und war insbesondere im Bereich Luftfahrttriebwerke weiter steigend. Um die Wettbewerbsposition bei Groß-Dieselmotoren zu stärken und zu-

sätzliche Absatzmärkte zu erschließen, hat sich MTU an dem französischen Dieselmotorenhersteller S.E.M.T. Pielstick mit 25,5% beteiligt. Der zum Jahresende vorhandene Auftragsbestand von 6,1 Mrd. DM (+ 34%) sichert die Beschäftigung bis weit in das Jahr 1990 hinein.

### 339.000 Mitarbeiter im Konzern

Die Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns beschäftigten am Jahresende 338.749 (i.V. 326.288) Mitarbeiter, davon gut ein Fünftel im Ausland. Der Zuwachs beruhte überwiegend auf dem Erwerb und der Eingliederung neuer Beteiligungsgesellschaften.

Die Belegschaft der Daimler-Benz AG war mit 170.577 Mitarbeitern nur wenig

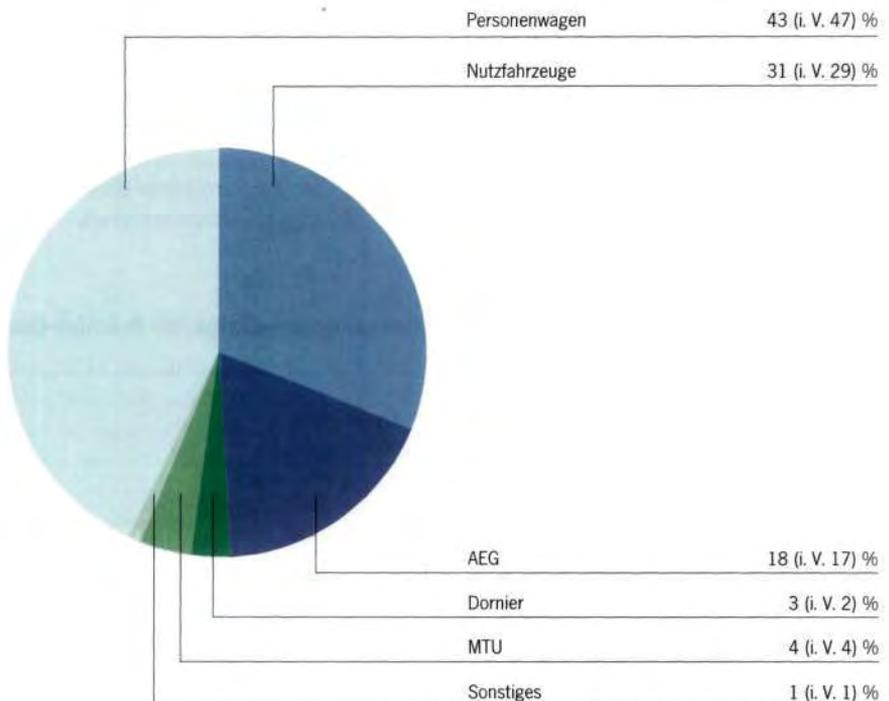
höher als im Vorjahr. Die Zahl der Auszubildenden und Praktikanten ist nochmals erhöht worden; Ende 1988 standen 9.805 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis.

Zum Jahresende hatte AEG 89.585 (i.V. 80.499), Dornier 9.786 (i.V. 9.683), MTU 17.267 (i.V. 17.284) Mitarbeiter.

### Weiter gestiegenes Einkaufsvolumen im Konzern

Im Berichtsjahr haben unsere Konzerngesellschaften weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von insgesamt 43 (i.V. 40) Mrd. DM bezogen; knapp ein Drittel hiervon entfiel auf das Ausland. Das Einkaufsvolumen der Daimler-Benz AG erreichte 25,4 (i.V. 23,8) Mrd. DM.

### Konzernumsatz nach Bereichen



In der Bundesrepublik Deutschland gehören rd. 90% unserer Lieferanten zum Kreis mittelständischer und kleiner Unternehmen. Diese werden auch in Zukunft unverzichtbare Partner für uns sein. Die hohen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Automobil-Zulieferer sind angesichts der verschärften Wettbewerbsbedingungen auf den internationalen Fahrzeugmärkten und des Auftretens neuer Anbieter auf der Beschaffungsseite weiter gestiegen. Vor allem die Breite unseres Fahrzeugprogramms, eine schnelle Abfolge neuer Produkte sowie der zunehmende Einsatz moderner Technologien im Fahrzeugbau machen es notwendig, die Zusammenarbeit mit den Zulieferern in Forschung und Entwicklung noch zu intensivieren. Dabei erwarten wir von den Anbietern eigene innovative Aktivitäten ebenso wie die Fähigkeit, komplexe Systeme zu beherrschen und schnell in serienreife Lösungen umzusetzen. Die Verschiebungen in den Währungsrelationen und das günstigere Kostenniveau ausländischer Beschaffungsmärkte lassen für die inländischen Anbieter nur enge Preispielräume offen. Aufgrund der frühzeitigen Zusammenarbeit im Entwicklungsstadium können sie sich jedoch auf lange Sicht Lieferumfänge und Lieferanteile sichern. Automobilhersteller und Zulieferindustrie sind sich voll bewusst, daß sie nur durch gemeinsame Anstrengungen weiterhin an der Spitze des Fortschritts stehen können. Allen Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen danken wir an dieser Stelle für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

#### Investitionen kräftig gesteigert

Zur Sicherung der Zukunft und des weiteren Wachstums der Gesellschaften im Daimler-Benz-Konzern wurden wiederum erhebliche Mittel eingesetzt. Die Zugänge in Sachanlagen erreichten im Konzern 5,1 (i.V. 3,8) Mrd. DM. Die Daimler-Benz AG allein investierte in Sachanlagen mit 2,7 Mrd. DM 14% mehr als im Jahr zuvor. Der Schwerpunkt lag erneut im Bereich

Personenwagen zur Ergänzung und weiteren Verbesserung der Produktpalette sowie zur Einführung neuer Technologien. Die im Automobilgeschäft tätigen Tochterunternehmen wandten für Zugänge bei Sachanlagen zusammen 0,6 (i.V. 0,4) Mrd. DM auf. Bei AEG, Dornier und MTU erreichten die Sachinvestitionen zusammen 1,9 (i.V. 1,0) Mrd. DM. In Finanzanlagen wurden im Konzern 0,4 Mrd. DM investiert. Weitere 1,5 Mrd. DM sind in den Immateriellen Vermögensgegenständen für erworbene Firmenwerte (Goodwill) gebunden worden.

Obwohl sich der Cash flow im Konzern von 6,6 auf 6,1 Mrd. DM ermäßigte, konnten hieraus - wie in den Vorjahren - die deutlich höheren Investitionen in Sach- und Finanzanlagen vollständig finanziert werden. Die Zugänge für erworbene Firmenwerte von 1,5 Mrd. DM sind hierbei nicht berücksichtigt.

Das Investment im Fahrzeug-Leasing von 2,5 (i.V. 1,4) Mrd. DM wird aus den hierauf verrechneten Abschreibungen und Abgängen sowie durch eine zeitlich abgestufte Zuführung von Fremdmitteln finanziert. Im Berichtsjahr haben wir zur Finanzierung unseres nordamerikanischen Leasinggeschäfts Eurobonds über insgesamt 250 Mio. US-Dollar emittiert.

#### Verstärktes Engagement in Forschung und Entwicklung

Einen beträchtlichen Stellenwert in unseren finanziellen Vorleistungen für die Zukunft haben die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung. Sie stiegen 1988 im Konzern auf 4,8 (i.V. 4,1) Mrd. DM. Weltweit sind in diesen Bereichen 24.000 (i.V. 22.000) Mitarbeiter tätig. Konzernintern haben wir den Erfahrungsaustausch und Technologietransfer verstärkt fortgesetzt. Sowohl für bereits definierte Geschäftsfelder als auch in neuen oder erweiterten Aufgabengebieten konnten wir 1988 Synergieeffekte realisieren. Für die angestrebte enge technologische Zusammenarbeit im Konzern haben wir neue Forschungsstrategien entwickelt und konkrete Projekte zwischen Mercedes-Benz, AEG, Dornier und MTU beschlossen. Beispiele hierfür sind die Forschungsprogramme Elektrotraktion, Informationstechnik sowie Elektronikeinsatz in Fahrzeug und Verkehr (TRAFFONIC).

In Forschung, Entwicklung und Versuch der Daimler-Benz AG wurden 1988 für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Fahrzeugprogramme 2,6 (i.V. 2,2) Mrd. DM eingesetzt. In diesem Bereich sind 12.700 (i.V. 12.100) Mitarbeiter tätig.

#### Sachanlagenzugänge der Daimler-Benz AG nach Bereichen:

	1988		1987	
	Mio. DM	in %	Mio. DM	in %
Personenwagen	1.805	67	1.511	64
Nutzfahrzeuge	436	16	472	20
Forschung und Technik	108	4	95	4
Vertrieb/Niederlassungen	151	6	142	6
Hauptverwaltung	194	7	142	6
	2.694	100	2.362	100

Die Geschäftsbereiche Personenwagen und Nutzfahrzeuge haben neue Modelle und Modellvarianten vorgestellt sowie zahlreiche Produktmaßnahmen in der laufenden Serie realisiert

Für unsere Personenwagen wurden V-er-, Sechs- und Achtzylinder-Motoren mit Ventilttechnik entwickelt. Unsere 1983 im Markt eingeführte Kompaktklasse haben wir stilistisch überarbeitet, im Innenraum neu gestaltet und in der passiven Sicherheit weiter verbessert. Die Varianten 200 E und 200 TE erweitern in der Mittleren Klasse unser Angebot an Fahrzeugen mit Einspritzmotoren. Der 250 D Turbo mit seinem leistungsstarken Motor ergänzt das breite Dieselprogramm.

### Finanzierung der Investitionen in Sach- und Finanzanlagen

(in Millionen DM)



Das Antiblockiersystem (ABS) haben nun alle Fahrzeuge der Mittleren Klasse sowie der S- und Sonderklasse als Serienausstattung; für die 190er Baureihe wurde der Preis für diese Sonderausstattung gesenkt. Wir wollen damit im Interesse unserer Kunden den Gebrauchsnutzen, vor allem aber die aktive Sicherheit unserer Fahrzeuge weiter erhöhen. Mit dem neu angebotenen 560 SE verfügen wir nunmehr über ein zusätzliches Spitzenmodell in dieser Klasse besonders anspruchsvoller Personenwagen. Durch inermotorische Maßnahmen beim Diesel-Pkw gelang uns ein entscheidender Schritt zur weiteren Reduzierung der Partikel-Emissionen. Ein optimierter Verbrennungsablauf verringert den Rußpartikel-Ausstoß nochmals um 40% und verbessert Leistung sowie Verbrauch. Alle Mercedes-Benz Diesel-Pkw sind seit Februar 1989 mit dieser neuen umweltschonenden Motortechnik ausgerüstet.

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1989 wurde der neuentwickelte Mercedes-Benz Sportwagen einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Die Resonanz war außerordentlich positiv.

Der Nutzfahrzeugbereich hat die neue Schwer-Lkw-Klasse SK erfolgreich im Markt eingeführt; die Akzeptanz bei den Kunden war erfreulich groß. Die Angebotspalette umfaßt Pritschenwagen, Sattelzugmaschinen, Kipper und Allradkipper mit zwei, drei und vier Achsen in der Gewichtsklasse ab 17 t. Alle Versionen können mit den weiterentwickelten Sech- und Achtzylinder-Turbomotoren mit 243 und 353 kW (330 und 480 PS), zwei V8-Saugmotoren mit 191 und 213 kW (260 und 290 PS) sowie Gruppengetrieben aus eigener Entwicklung ausgerüstet werden. Durch ein breites Basisprogramm mit einer Vielzahl von Fahrerständen, Radständen und Varianten für den Antriebsstrang können die Kunden den für die jeweilige Einsatzart am besten geeigneten Lastwagen wählen. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch geringen Kraftstoffverbrauch, niedriges Eigengewicht und den-

noch große Robustheit des gesamten Fahrzeugs sowie durch kurze Standzeiten für Wartung und Reparatur aus. Mit dem neuen Schwerlastwagenprogramm haben wir einen wichtigen Schritt getan, um unsere Position auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt nachhaltig zu stärken und weiter auszubauen.

AEG hat für Forschung und Entwicklung 1988 insgesamt 1.090 (i.V. 929) Mio. DM aufgewendet. Schwerpunkte lagen in der Ergänzung und Erweiterung der Geschäftsfelder Automatisierungstechnik, Transport-Systeme, Büro- und Kommunikationstechnik sowie in dem neu hinzugekommenen Geschäftsfeld Mikroelektronik bei der TEG in Heilbronn. Bei Domier erhöhte sich der Aufwand für Forschung und Entwicklung einschließlich der für externe Auftraggeber erbrachten Leistungen auf 653 (i.V. 528) Mio. DM, insbesondere aufgrund einer starken Ausweitung im Bereich Raumfahrt; auf eigene Projekte entfielen davon 130 (i.V. 125) Mio. DM. MTU wandte im Berichtsjahr 445 (i.V. 435) Mio. DM für Forschung und Entwicklung auf; jeweils etwa die Hälfte betraf eigene Projekte und Entwicklungsaufträge.

### Insgesamt befriedigendes Ergebnis im Konzern

Daimler-Benz konnte 1988 trotz zum Teil beträchtlicher Ertragsbelastungen wieder ein insgesamt befriedigendes Ergebnis erwirtschaften. Der im Jahresmittel im Vergleich zum Vorjahr nochmals niedrigere Dollarkurs hat die preisliche Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte auf einigen Märkten weiter beeinträchtigt. Betroffen war unser Pkw-Geschäft in den USA, wo Preisanpassungen aufgrund der Marktentwicklung nur in begrenztem Umfang möglich waren. Negativ wirkte sich auch die deutlich rückläufige Nachfrage nach Diesel-Pkw im Inland aus. Dem stand im Nutzfahrzeugbereich eine erfreuliche Wende des Ertragstrends gegenüber. Sie fußt einmal auf der höheren Lkw-Nachfrage in Westeuropa, aber auch auf unseren erfolgreichen Maßnahmen zur

Kostensenkung in den Inlandswerken. Der Ergebnisbeitrag unserer ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften ist insgesamt weiter gestiegen. Hervorzuheben sind das seit vielen Jahren erstmals positive Jahresergebnis der Mercedes-Benz Espana sowie die deutlich besseren Ergebnisse bei der Mercedes-Benz of South Africa und der Mercedes-Benz do Brasil.

Während Dornier einen Jahresfehlbetrag auswies, konnte MTU erneut ein gegenüber dem Vorjahr höheres Ergebnis erwirtschaften. Der Ertrag der AEG wird - nach Abzug der erstmals zu leistenden Garantiedividende an die Minderheitsaktionäre - wiederum zur inneren Stärkung des Unternehmens verwandt.

Im außerbetrieblichen Bereich wurde im Konzern ein höheres Zinsergebnis von 1.017 (i.V. 777) Mio. DM erwirtschaftet, davon bei der Daimler-Benz AG allein 722 (i.V. 669) Mio. DM. Die von den Tochtergesellschaften in Hochinflationenländern erfolgswirksam vorgenommene Verrechnung der Geldwertberichtigung ist im Konzernabschluß beibehalten worden und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen. Der Konzern-Jahresüberschuß erreichte 1.702 (i.V. 1.782) Mio. DM.

#### **Unverändert günstige Bilanzrelationen im Konzern**

Die Ausweitung des Geschäftsvolumens auf 73,5 Mrd. DM hat zu einer weiteren Erhöhung der Bilanzsumme des Konzerns auf 51,9 (i.V. 46,5) Mrd. DM geführt. Durch die Aktivierung eines Geschäftswerts von 1,5 Mrd. DM vornehmlich aus den Veränderungen der Beteiligungsverhältnisse an AEG sowie den neu erworbenen Unternehmen im AEG-Bereich, die sich auch in einer Zunahme des Sachanlagevermögens auswirken, ist die Aktivseite der Bilanz anlagenintensiver geworden. Das mit dem Vorjahr wertmäßig etwa gleich hohe Umlaufvermögen macht nur noch 67 (i.V. 74)% des Gesamtvermögens aus. Da die Relationen der Passivseite nahezu unverändert blieben, hat der Anstieg des Anlagevermögens einen

Rückgang der Anlagendeckung durch Eigenkapital von 98 auf 79% zur Folge. Hierbei ist der gewachsene Bestand an Fahrzeugen des stark expandierenden, überwiegend fremdfinanzierten Leasinggeschäfts nicht berücksichtigt. Nach Einbeziehung der mittel- und langfristigen Rückstellungen, vor allem der einheitlich mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5% bewerteten Pensionsrückstellungen, beträgt der Anteil des lang- und mittelfristigen Kapitals an der Bilanzsumme 68 (i.V. 70)%. Hierdurch werden sowohl das höhere Anlagevermögen als auch die Vorräte voll gedeckt.

#### **Ergebnisverwendung**

Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG blieb mit 1.382 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Hieraus wurde gemäß § 58 AktG mit 691 Mio. DM die Hälfte den Gewinnrücklagen zugeführt.

Unserer Hauptversammlung am 28. Juni 1989 schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von wieder 12 DM je dividendenberechtigter 50-DM-Aktie vor. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 502 Mio. DM. Zur weiteren Stärkung des Eigenkapitals und zur Sicherung der Substanz soll aus dem Bilanzgewinn durch Beschluß der Hauptversammlung ein zusätzlicher Betrag in Höhe von 189 Mio. DM den Gewinnrücklagen zugewiesen werden.

#### **Neue Konzernorganisation**

Der Hauptversammlung werden wir ferner die Zustimmung zu der Ausgliederung der Mercedes-Benz AG als Teil einer Weiterentwicklung unserer Konzernorganisation vorschlagen. Wir verfolgen damit das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des erweiterten Daimler-Benz-Konzerns zu stärken und langfristig abzusichern. Die Daimler-Benz AG soll künftig als geschäftsführende Holding arbeiten. Als rechtlich selbständige Konzernunternehmen sind ihr die neu zu gründende Mercedes-Benz AG und die Deutsche

Aerospace AG sowie die schon bestehende AEG Aktiengesellschaft zugeordnet.

Die Mercedes-Benz AG wird die aus der Daimler-Benz AG ausgegliederten Geschäftsbereiche Personenwagen und Nutzfahrzeuge aufnehmen. Durch Abschluß eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen beiden Gesellschaften unterstellt Mercedes-Benz ihre Leitung der Daimler-Benz AG. Die AEG Aktiengesellschaft, die bereits unter der einheitlichen Leitung der Daimler-Benz AG steht, soll künftig die Geschäftsbereiche Automatisierungstechnik, Transport-Systeme, Mikroelektronik, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten, Elektrische Gebrauchsgüter sowie Büro- und Kommunikationstechnik umfassen. In der Deutsche Aerospace AG werden die Beteiligungen und Aktivitäten der Luft- und Raumfahrt sowie der Verteidigungstechnik der AEG, Dornier und MTU zusammengefaßt. Auch hier wird vorgeschlagen, die einheitliche Leitung durch die Daimler-Benz AG über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zu sichern. Im Vorfeld hat sich die Dornier-Gruppe mit Wirkung zum 1. Januar 1989 neu organisiert: Der Dornier GmbH, Friedrichshafen, als Mutterunternehmen sind nunmehr die Dornier Luftfahrt GmbH und die Dornier Medizintechnik GmbH als Tochterunternehmen mit Sitz in München direkt zugeordnet. Die von Daimler-Benz angestrebte Beteiligung an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) soll ebenfalls in die Deutsche Aerospace AG eingebracht werden.

### Ausblick

Die Konjunkturaussichten bleiben weltweit für 1989 günstig, auch wenn mit etwas geringerer Wachstumsdynamik und mit höheren Inflationsraten gerechnet werden muß. Auf den großen internationalen Pkw-Märkten USA, Japan und Westeuropa zeichnet sich ein zyklischer Abschwung ab, der durch marktspezifische Sonderfaktoren einzelner Länder noch verstärkt wird. Dennoch sind wir zuversichtlich, den Absatz von Mercedes-Benz Pkw im Ausland auf dem hohen Niveau der Vorjahre halten oder noch leicht steigern zu können. Inwieweit uns dies auch im Inland gelingt, hängt sehr stark von der weiteren Entwicklung der Nachfrage nach Diesel-Pkw ab. Wir gehen allerdings davon aus, mit unseren neuen Motoren die Kunden von den Vorteilen des besonders wirtschaftlichen und umweltverträglichen Dieselantriebs überzeugen zu können. Dies bedingt jedoch, daß auch von politischer Seite die Vorzüge des Diesel-Pkw wieder vorbehaltlos anerkannt werden. Darüber hinaus erwarten wir, daß die positive Marktresonanz auf unseren neuen Sportwagen zunehmend auf das gesamte Pkw-Programm abstrahlen wird.

Die internationalen Nutzfahrzeugmärkte werden sich weiter auf hohem Niveau bewegen, wenngleich im Jahresverlauf insbesondere in Westeuropa mit einer gewissen Abschwächung gerechnet werden muß. Entgegen der allgemeinen Marktentwicklung gehen wir davon aus, Produktion und Absatz von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen nochmals leicht erhöhen zu können. Ein Marktrückgang im Inland könnte aus heutiger Sicht durch einen höheren Export ausgeglichen werden. Im Ausland muß unsere größte Nutzfahrzeuggesellschaft, die Mercedes-Benz do Brasil, aufgrund der allgemein schwierigen Wirtschaftssituation im Lande mit einem Produktions- und Absatzrückgang rechnen. Unsere Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung und Kostensenkung sowie der hohe Innovationsgrad unserer Produkte geben uns die Zuversicht, unsere weltweit führende Marktposition bei Lkw über 6 t weiter stärken zu können. Durch den Ausbau unseres internationalen Fertigungsverbands können wir länderspezifische Standortvorteile zunehmend nutzen und uns durch größere Marktnähe zusätzliche Absatzmöglichkeiten erschließen.

AEG geht von einem weiteren Wachstum von Umsatz und Auftragseingang aus, wobei die neuen Akquisitionen in den Bereichen Automatisierungstechnik, Transport-Systeme und Mikroelektronik sich zunehmend positiv auswirken werden.

Die Dornier-Gruppe erwartet im laufenden Geschäftsjahr eine erneute Zunahme von Umsatz und Gesamtleistung, vor allem in den Bereichen Luft- und Raumfahrt. Bei den Flugzeugen DORNIER 228 wird trotz der schwierigen Marktsituation mit Auslieferungen in Vorjahreshöhe gerechnet.

Der Bereich Medizintechnik geht nach der starken Ausweitung des Geschäftsvolumens im Jahre 1988 von einer Konsolidierung aus. Im Gerätegeschäft wird sich der Anteil der Gallenlithotripter weiter erhöhen.

Bei MTU sind die eingegangenen internationalen Kooperationen sowie die technologisch und qualitativ hochwertige Produktpalette eine gute Ausgangsbasis, um Umsatz und Beschäftigung erneut zu steigern. Die Entwicklung des US-Dollar bleibt dabei allerdings ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor.

Für die nächsten fünf Jahre sind in allen Bereichen des Konzerns höhere Investitionen in Sachanlagen vorgesehen. Die Aufwendungen von etwa 30 Mrd. DM stellen das mit Abstand höchste Investitionsprogramm unseres Unternehmens in einem solchen Planungszeitraum dar; etwa 75% davon gehen in den Automobilbereich. Gleichzeitig werden wir einen Betrag in annähernd gleicher Größenordnung für Forschung und Entwicklung aufwenden, um den wachsenden Anforderungen der Märkte zu begegnen. Von der Beseitigung immer noch bestehender Hemmnisse innerhalb Europas ab 1993 erwarten wir zusätzliche Impulse für alle Bereiche unseres Unternehmens.

Im laufenden Geschäftsjahr werden wir aus heutiger Sicht ein Ergebnis etwa in der Größenordnung des Jahres 1988 erwirtschaften können.



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

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

---

Aus den Bereichen des Konzerns

# Unternehmensbereich Mercedes-Benz

## Personenwagen

18

### Weltweit gute Pkw-Konjunktur

International hat die Nachfrage nach Personenwagen auch 1988 nicht an Schwung verloren. Im sechsten Jahr hintereinander erreichte die Produktion einen neuen Höchststand. Weltweit wurden 34,8 (i.V. 33,5) Mio. Pkw hergestellt.

In den USA ist der Absatz nach dem starken Rückgang im Vorjahr wieder auf 10,6 (i.V. 10,3) Mio. Pkw gestiegen. Ausschlaggebend waren neben der unerwartet lebhaften Konsumgüterkonjunktur die beachtlichen Preiszugeständnisse, die insbesondere die amerikanischen Hersteller ihrer Kundschaft einräumten. Die Verkäufe in den USA hergestellter Fahrzeuge erhöhten sich um 6,5% auf 7,5 Mio. Die Produktion erreichte mit insgesamt 7,1 Mio. Pkw lediglich das Niveau des Vor-

jahres, weil die Hersteller ihre hohen Lagerbestände abbauten. Importfabrikate konnten an der günstigen Marktentwicklung nicht teilhaben. Ihr Absatz ging um 3,0% auf 3,1 Mio. Einheiten zurück; der Marktanteil fiel auf 29,1 (i.V. 31,1)%. Während die europäischen Importeure einen deutlichen Absatzeinbruch hinnehmen mußten, konnte die aufstrebende süd-koreanische Automobilindustrie wesentlich mehr ihrer Fahrzeuge der unteren Preisklasse verkaufen (+ 21% auf 419.000 Einheiten). Die japanischen Hersteller haben ihre Exporte in die USA um 3,7% auf 2,1 Mio. Personenwagen zurückgenommen. Aufgrund der für sie ungünstigen Währungsparität beliefen sie den US-Markt zunehmend über Produktionsstätten vor Ort. Der Gesamtabsatz

japanischer Marken in den USA stieg um 1,0% auf 2,7 Mio. Personenwagen. Der niedrige Kurs des US-Dollar hat die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Anbieter aus der Bundesrepublik Deutschland weiter beeinträchtigt; die Verkäufe ihrer vorwiegend hochwertigen Personenwagen gingen um 18% auf 285.000 Pkw zurück. Die durch das Kursverhältnis begünstigten amerikanischen Hersteller haben enorme Anstrengungen unternommen, in Märkte außerhalb der USA einzudringen. Nennenswerte Verkäufe bzw. Marktanteile konnten sie bislang aber weder in Europa noch in Japan erzielen.

Im japanischen Markt sind die Neuzulassungen als Folge einer lebhaften Binnenkonjunktur nochmals sprunghaft um 13% auf 3,7 Mio. Pkw gestiegen. Darin waren Importfahrzeuge mit einer Steigerung um 37% auf 133.600 Einheiten enthalten; etwa 92.000 Pkw stammten aus deutscher Fertigung. Der Marktanteil nicht-japanischer Fabrikate ist jedoch mit 3,2 (i.V. 6,6)% im internationalen Vergleich nach wie vor äußerst gering. Ungebrochen ist in Japan der Trend zum Pkw über 2 l Hubraum; hier stiegen die Verkäufe um nahezu 50% auf 166.000 Fahrzeuge. Die heimischen Pkw-Hersteller setzen derzeit alles daran, ihre Position in diesem prestige- und wachstumsträchtigen Marktsegment auszubauen. Einem Rückgang der japanischen Pkw-Exporte in die USA stand ein Zuwachs von 3,3 (i.V. 6,8)% an Lieferungen nach Europa gegenüber. Die Ausfuhr erreichte damit wieder nahezu das Niveau des Vorjahres (4,5 Mio. Pkw) und liegt erneut nur wenig unter dem bisher höchsten Exportvolumen des Jahres 1986. Die Produktion kletterte um 3,9% auf ein neues Rekordniveau von 8,2 Mio. Fahrzeugen.

Mio. DM	1988	1987
Umsatz	31.833	31.472
Investitionen	1.906	1.542
F+E-Aufwand	1.225	1.022
Produktion (E)	559.713	598.079
Mitarbeiter	92.813	92.727



Die S-Klasse von Mercedes-Benz war auch 1988 das weltweit meistgebaute Automobil der Vergleichsklasse. In einer Versicherungsanalyse aus den USA wird dieses Fahrzeug als das „sicherste Auto der Welt“ eingestuft.

In Westeuropa nahmen die Neuzulassungen 1988 um 4,7% auf 13 Mio. Pkw zu. Kräftigen Steigerungsraten in den Volumenmärkten Frankreich, Italien und Großbritannien standen rückläufige Neuzulassungen in der Bundesrepublik Deutschland gegenüber. In Spanien hat sich der Absatz in den letzten vier Jahren nahezu verdoppelt; 1988 wurden hier erstmals mehr als 1 Mio. Pkw neu zugelassen. Die günstige Pkw-Konjunktur in den meisten westeuropäischen Ländern ermöglichte eine erneute Steigerung der Produktion um 4,2% auf bislang noch nicht erreichte 13,2 Mio. Pkw. Westeuropas Anteil an der Weltproduktion blieb unverändert bei 38%; der Nettoexport, Produktion abzüglich Neuzulassungen, lag 1988 wie im Vorjahr bei 0,6 Mio. Pkw.

**Pkw-Absatz in der Bundesrepublik weiterhin auf hohem Niveau**

Für die deutsche Pkw-Industrie verlief 1988 deutlich besser, als dies am Jahresbeginn erwartet werden konnte. Im Inland blieben die Neuzulassungen mit 2,8 Mio. Fahrzeugen nur 3,7% unter dem bisher besten Pkw-Jahr 1987. Die höheren Realeinkommen und das niedrige Zinsniveau haben eine stärkere Abschwächung verhindert. Gegenüber den Importeuren konnten sich die heimischen Pkw-Hersteller gut behaupten: Der Marktanteil ausländischer Fabrikate unterschritt mit 29,1% knapp den Vorjahreswert; japanische Pkw erreichten 15,2 (i.V. 15,1)%.

Der Trend zum umweltfreundlichen Personenwagen hat sich im Inland weiter fortgesetzt. Ende 1988 waren 95 (i.V. 92)% aller Neuzulassungen als schad-

stoffreduziert eingestuft. Dabei verlagerte sich die Nachfrage weiter vom Diesel zu Benzinern mit Katalysator. Der Drei-Wege-Katalysator war zum Jahresende in 44 (i.V. 33)% aller neu zugelassenen Benzin-Fahrzeuge eingebaut. Im oberen Marktsegment werden fast ausschließlich Pkw mit Drei-Wege-Katalysator ausgeliefert.

Die Neuzulassungen von Diesel-Pkw gingen um 33% auf 382.500, ihr Marktanteil von 19,5 auf 13,6% zurück. Dem Absatz von Diesel-Pkw hat vor allem die unsachliche Diskussion über die Rußpartikel-Emission geschadet. Obwohl der Diesel nach wie vor als schadstoffarm anerkannt ist, lief die ursprünglich bis 1991 beschlossene Steuerbefreiung für Diesel-Pkw unter 2 l Hubraum bereits Ende 1988 aus. Zusätzlich belasteten die Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer und das Fahrverbot bei Smogalarm. Dies ist sowohl unter energie- als auch umweltpolitischen Aspekten äußerst unbefriedigend, erreicht doch der besonders verbrauchsgünstige und ressourcensparende Diesel bei den gasförmigen Emissionen Werte, die im Bereich derjenigen von Benzinmotoren mit Drei-Wege-Katalysator liegen.



Das Coupe der S-Klasse gilt als eines der schönsten Automobile der Welt.



Begeehrt durch Attraktivität und Exklusivität: Die Coupes 230 CE und 300 CE.



Auch offen gefahren erfüllt der neue Roadster höchste Ansprüche an Sicherheit und Komfort.

Im Pkw-Export standen den Absatzeinbußen auf dem US-Markt erhöhte Lieferungen vor allem in das westeuropäische Ausland und nach Japan gegenüber. Insgesamt stieg die Ausfuhr deutscher Pkw um 2,3% auf 2,51 Mio. Fahrzeuge. Über 80% gingen nach Westeuropa, 64% in die Partnerländer innerhalb der EG.

Aufgrund des guten Exportgeschäfts konnte die deutsche Pkw-Industrie 1988 mit 4,3 Mio. Personenwagen das bisher höchste Produktionsniveau des Jahres 1987 nahezu wieder erreichen. Die Auslandsfertigung deutscher Hersteller stieg um 13,1% auf 1,5 Mio. Einheiten. Damit wird bereits jeder vierte Personenwagen mit deutschem Markenzeichen außerhalb der Bundesrepublik hergestellt.

**Daimler-Benz:  
Rückgang bei Diesel-Pkw**

Die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw sind in der Bundesrepublik Deutschland 1988 infolge des stark geschrumpften Marktes für Diesel-Pkw von 281.941 auf 270.843 Fahrzeuge zurückgegangen. Unser Marktanteil hat sich dagegen auf 10,2 (i.V. 10,1)% leicht verbessert. Dazu hat einmal beigetragen, daß der Absatz von Mercedes-Benz Diesel-Pkw mit 17% weniger stark abnahm als der Diesel-Gesamtmarkt mit 33%. Zum anderen blieb die Nachfrage nach der Mittleren Klasse unverändert hoch; die Neuzulassungen stiegen um 6,0% auf 156.300 Fahrzeuge. Einen weiteren Zuwachs erreichten hier vor allem die T-Reihe mit 21.900 (i.V. 20.500) verkauften Fahrzeugen und

die im Mai 1987 in den Markt eingeführten Coupes (+ 142% auf 11.322 Einheiten). Beim 190er konnten höhere Verkäufe von Benzinern den um 25% nachgebenden Absatz der Dieselsonversionen nicht abfangen. Insgesamt waren die Neuzulassungen dieser Baureihe um 13% auf 96.750 Einheiten rückläufig. Die Verkäufe der S- und Sonderklasse lagen mit 17.790 um 21% unter dem Vorjahr.

In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft wurden 399.500 (i.V. 398.700) Mercedes-Benz Pkw neu zugelassen. Außerhalb der Bundesrepublik Deutschland war Italien abermals mit einer Steigerung um 20% auf 33.300 Fahrzeuge unser größter europäischer Markt. In Frankreich konnten wir unser Verkaufsvolumen um 2,2% auf 25.000 Pkw erhöhen. Im britischen Markt erreichten wir parallel zur Entwicklung des Gesamtmarktes mit 23.450 Pkw (+ 9,8%) unser bisher bestes Verkaufsergebnis. Ein schrumpfender Gesamtmarkt und geänderte Zulassungsbestimmungen für unsere T-Reihe in den Niederlanden haben unseren Absatz um 5,9% auf 12.700 Pkw zurückgehen lassen. Mit 12.100 neu registrierten Pkw konnten wir in Belgien das Vorjahresergebnis in etwa halten. Der spanische Markt nahm mit 17.500 Mercedes-Benz Pkw rd. ein Drittel mehr auf.

Außerhalb der EG erzielten wir mit 9.500 Mercedes-Benz Pkw in Österreich (+ 4,5%), 9.800 in der Schweiz (+ 9,3%) und 10.100 in Schweden (+ 27%) ebenfalls erfreuliche Absatzzuwächse. Auf dem US-Markt setzte die Vertriebsorganisation 83.700 unserer Personenwagen ab. Zwar lagen die Verkäufe damit um 6,9% unter dem Vorjahr, gemessen an der Entwicklung aller deutschen Pkw-Marken in den USA (- 21%) und unter Berücksichtigung der nochmals gestiegenen wechsellkursbedingten Belastungen sehen wir darin jedoch ein beachtliches Verkaufsergebnis. Nach einer Zunahme im Vorjahr um 36% erhöhten sich die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw im japanischen Markt



Bewährte Mercedes-Qualität und eine neue, die Umwelt noch weiter entlastende Motortechnik sichern die Zukunft des Diesel-Pkw.

weiter um 21% auf 22.600. Für die S- und Sonderklasse war Japan erneut der wichtigste Auslandsmarkt hinter den USA.

Nach der starken Ausweitung in den vergangenen Jahren haben wir unsere Produktion 1988 mit 559.713 (i.V. 598.079) Pkw an die Entwicklungen in den einzelnen Märkten angepaßt. Von der in Sindelfingen und Bremen produzierten Kompaktklasse wurden im Berichtsjahr 178.600 (i.V. 213.800) Einheiten hergestellt. Neben den in Bremen gefertigten T-Modellen (+ 8,4% auf 35.900 Einheiten)

stellten wir im Berichtsjahr 261.700 (+ 3,1%) Limousinen und Coupes her. Marktbedingt haben wir die Produktion der S- und Sonderklasse um 14% auf 83.500 Fahrzeuge zurückgenommen, bleiben jedoch damit in dem Segment besonders anspruchsvoller und technisch hochwertiger Luxus-Pkw weltweit der mit Abstand größte Hersteller.

Bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich wurden 1988 im Lohnauftrag 5.555 (i.V. 6.368) Mercedes-Benz Geländewagen für uns gefertigt.

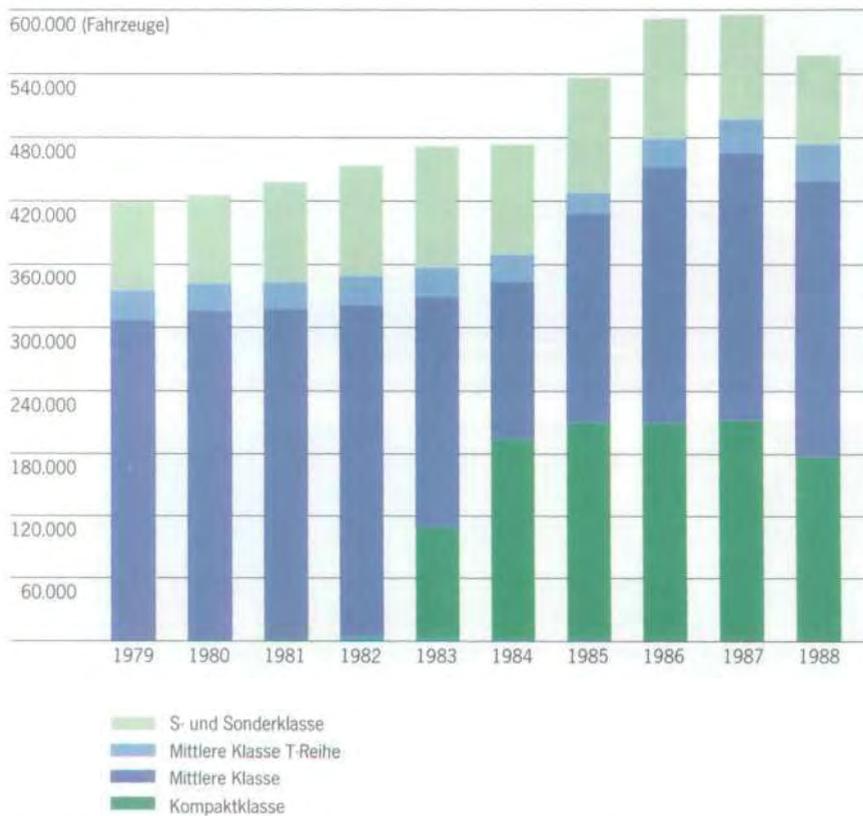
### Neue Modelle und bessere Dieselmotoren

Durch vielfältige Maßnahmen haben wir 1988 das Mercedes-Benz Pkw-Programm noch attraktiver gestaltet. Die Kompaktklasse wurde optisch und technisch verfeinert. Durch ein preisgünstiges Angebot für das Antiblockiersystem (ABS) haben wir einen Beitrag zur Verbesserung der aktiven Sicherheit dieser Fahrzeuge geleistet. Neues Spitzenmodell der Baureihe ist der 190 E 2.5-16 mit Vierventiltechnik. In der Mittleren Klasse vervollständigen die zusätzlichen Modelle 200 E und 200 TE unser Angebot an Pkw mit Einspritzmotor. Bei den Diesel kam der 250 D Turbo hinzu. Der Gebrauchsnutzen und vor allem die Sicherheit sind bei sämtlichen Fahrzeugen der Mittleren Klasse durch die Aufnahme des ABS in den Serienumfang weiter erhöht worden.

Die Serienausstattung der S-Klasse-Fahrzeuge wurde nochmals angehoben. Mit dem neuen 560 SE haben wir diese Klasse besonders anspruchsvoller Pkw erweitert. Innerhalb der vier Baureihen bieten wir nunmehr 49 verschiedene Modelle von Limousinen, Coupes und Roadstern an.

Durch die intensive Nutzung elektronischer Anwendungssysteme (CAD, CAE, CAM) haben wir den Datenverbund zwischen den einzelnen Bereichen Design, Entwicklung und Produktion weiter verbessert und ausgebaut. In den Bereichen aktive und passive Sicherheit, Umweltverträglichkeit sowie Wirtschaftlichkeit wurden wichtige Akzente im Automobilbau gesetzt. Als Ergänzung zum Dreipunkt-Sicherheitsgurt brachten z. B. der Gurtstraffer sowie der Airbag für Fahrer und Beifahrer erheblich mehr Schutz für die Insassen. Der Gurtstraffer wurde bisher serienmäßig in rund 2 Mio. Pkw eingebaut. Mehr als eine halbe Million unserer Fahrzeuge sind mit einem Fahrer-Airbag ausgestattet. Der Beifahrer-Airbag wird seit 1988 als Sonderausstattung in der Mittleren und der S-Klasse sowie auch im neuen Roadster angeboten.

### Personenwagen-Produktion



Ein entscheidender Schritt zur weiteren Reduzierung der Partikel-Emission gelang uns mit einer neuen Generation von Dieselmotoren. Ein verbesserter Verbrennungsablauf verringert den Rußpartikel-Ausstoß nochmals um 40%. Damit wird ein Niveau erreicht, für das vor Jahresfrist noch ein Rußfilter notwendig war. Die ab Februar 1989 in die Serie eingegangenen neuen Dieselmotoren erfüllen bereits die für die 90er Jahre geplanten EG-Partikelgrenzwerte, die gleichwertig mit

dem in den USA geltenden strengen Partikelgrenzwert sind. Unsere innermotorischen Maßnahmen haben gegenüber der Filtertechnik deutliche Vorteile hinsichtlich Lebensdauer und Kosten. Auch der Ausstoß von Kohlenwasserstoff und Kohlenmonoxid wird durch die neue Generation nochmals verringert. Gezieltes Nachglühen verbessert das Kaltlaufverhalten und senkt den ohnehin niedrigen Geräuschpegel des Motors weiter ab. Wie schon im Turbodiesel, haben jetzt auch die Saugmotoren eine Einspritzpumpe mit automatischer Höhenkorrektur: Eine Verringerung der Vollast-Einspritzmenge verhindert die zunehmende Rauchentwicklung des Diesel in Höhenregionen.

**Neuer Roadster**

Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1989 haben wir erstmals unseren neuen Mercedes-Benz SL (Baureihe R129) präsentiert. Er löst den erfolgreichen SL-Vorgänger (Baureihe R 107) ab, der seit 1971 in mehr als 236.000 Exemplaren weltweite Anerkennung gefunden hat. Die neue SL-Baureihe kommt im Juni 1989 in den Varianten 300 SL (mit dem bewährten, jedoch in einigen Details weiter verfeinerten 3-Liter 6-Zylinder-Einspritzmotor, 140 kW = 190 PS), 300 SL-24 (6-Zylinder mit Vierventiltechnik, 170 kW = 231 PS) sowie als 500 SL (8-Zylinder mit ebenfalls vier Ventilen pro Zylinder, 240 kW = 326 PS) auf den



190 E 2.5-16: Das sportliche Spitzenmodell der Kompaktklasse.

Markante Linie, mehr Raumangebot und noch wertvollere Ausstattung. Der 190er im neuen Format.



Variabler Nutzraum in exklusiver Form: Das Erfolgsgeheimnis des Mercedes-T-Modells.



Mercedes G: „Der beste Geländewagen der Welt“ - ein Umfrageergebnis der Zeitschrift auto motor sport.



Markt. Die neuentwickelten Mercedes-Benz Vierventilmotoren erreichen durch im Betrieb verstellbare Einlaßnockenwellen im unteren Drehzahlbereich ein höheres Drehmoment; die Laufruhe konnte in allen Drehzahlbereichen weiter verbessert werden.

Mit der neuen Baureihe setzen wir die Konzeption eines offenen Roadsters in der exklusiven Sportwagenklasse fort. Dabei ist uns eine optimale Synthese von Eigenschaften gelungen, die dem Fahrzeug neben den hervorragenden Fahrleistungen auch ein Höchstmaß an Sicherheitstechnik, Bedienungs- und Fahrkomfort verleiht:

Dazu gehören

- die vollautomatische, elektrisch-hydraulisch betätigte Verdeckmechanik
- der automatisch sensorgesteuerte Überrollbügel
- das adaptive Dämpfungssystem (ADS)
- die Rundum-Niveauregulierung (RNR)
- die Integralsitze mit Rückhaltesystem.

Die neue SL-Baureihe ist aufgrund des technischen Aufwands noch deutlicher als ihre Vorgänger im obersten Marktsegment angesiedelt. Sie spricht eine Käuferschicht an, deren Kaufmotive und persönlicher Anspruch auf ein in vielerlei Hinsicht außergewöhnliches Fahrzeug zielen.

## 2 Mrd. DM im Pkw-Bereich investiert

Für neue Produkte und leistungsfähige, innovative Fertigungseinrichtungen sowie für die Vorbereitung auf künftige Aufgaben haben wir in unseren Pkw-Werken 1,9 (i.V. 1,5) Mrd. DM investiert. In der Aggregatefertigung und in der Montage wurden neuartige, flexible Verfahren und Technologien eingesetzt, die eine höchstmögliche Produktqualität sicherstellen sowie die Arbeitsplätze weiter verbessern und die Umwelt entlasten.

In der Motorenfertigung im Werk Untertürkheim haben wir parallel zu mehreren Neuanläufen die Produktionsanlagen für die neuen Sechs- und Achtzylinder-

Motoren mit Vierventiltechnik errichtet. Im Verbund mit dem Werk Sindelfingen wurde ein impulsgesteuerter Motorenabruf eingeführt, der die Bestandsvorhaltung deutlich verringert. Im Werk Berlin haben wir die Produktionsanlagen für die Nockenwellenverstellungen der neuen Vierventilmotoren eingerichtet.

Schwierige Montageumfänge, wie beispielsweise die Verdeckhydraulik des R 129, werden in Bremen nicht mehr am Band gefertigt, sondern in sog. Montagesternen. Hier können unsere Mitarbeiter die komplexen Teile an ergonomisch optimierten Arbeitsplätzen montieren.



„Montagesterne“ für den neuen Roadster ermöglichen in Bremen den ergonomisch günstigen Einbau der Hydraulikleitungen, Kabelsätze und des Kaltverdeckes.

In der Verfahrensentwicklung im Werk Untertürkheim wird derzeit das Laserschweißen für Anwendungen bei Gußteilen wie z. B. Planetenträgern erprobt. Weiterer Schwerpunkt ist die Einführung einer Bildverarbeitung, mit der sich die Qualität von Sicherheitsteilen lückenlos überwachen und dokumentieren läßt. In Sindelfingen untersuchen wir Möglichkeiten eines mechanisierten Einbaus des Schiebedachrahmens in die Karosserie sowie die Off-line-Programmierung von Industrierobotern.

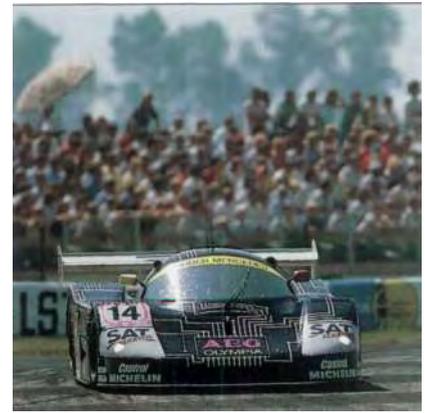
### Engagement im Motorsport

Mercedes-Benz hat sich 1988 wieder mit Erfolg im Motorsport engagiert: bei Tourenwagen-Rennen der Gruppe A in der Internationalen Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft und bei Sportwagen-Rennen der Sportprototypen (Gruppe C) im Rahmen der Weltmeisterschaft sowie des deutschen SUPERCUP.

In der Gruppe C intensiviert Mercedes-Benz die Zusammenarbeit mit dem Team PP Sauber AG, wobei insbesondere die Entwicklung der Motoren und Getriebe unter die Mercedes-Benz-Verantwortung fallen. In der Sportprototypen-Weltmeisterschaft 1988 konnte das Sauber-Mercedes-Team bei zehn Starts fünf klare Gesamtsiege erringen und damit auf Anhieb Vizeweltmeister in der Team- und

Fahrerwertung werden. Der Gewinn des deutschen SUPERCUP 1988 durch den Franzosen Jean-Louis Schlesser unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit des Sauber-Mercedes C9, der sich hier gegen die gesamte Konkurrenz durchsetzen konnte.

Das Antriebsaggregat des C9 war bislang der aus der Serie bekannte Leichtmetall-Fünfliter-Achtzylinder aus dem Mercedes 500 SE/SEL/SEC. In der Sportwagen-Weltmeisterschaft 1989 wird nun der neue V8-Vierventil-Motor eingesetzt.



Vom Start weg in die Spitzengruppe: Schon im ersten Einsatzjahr errang der Sauber-Mercedes eindrucksvolle Siege in der Weltmeisterschaft der Sport-Prototypen (Gruppe C).

Der 190 E 2.3-16 belegte auf Anhieb den zweiten Platz in der Internationalen Deutschen Tourenwagenmeisterschaft 1988 (Gruppe A).



In der Internationalen Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1988 stieg Roland Asch durch seine beständige Leistung mit dem Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 zum Vizemeister auf. Um auch dem enormen Publikumsinteresse an diesem Tourenwagen-Championat gerecht zu werden, unterstützt Mercedes-Benz 1989 die drei Werksteams AMG, Snobeck-Racing-Service und Mass-Schons Racing; als Wettbewerbsfahrzeug kommt 1989 erstmals der neue 190 E 2.5-16 mit erhöhter Leistung und verbessertem Drehmoment zum Einsatz.

### Perspektiven 1989

Die Aussichten der deutschen Pkw-industrie für das Jahr 1989 sind durchaus günstig, obwohl die steuerliche Förderung für schadstoffreduzierte Pkw und andere kaufkraftstützende Einflüsse zum **Teil** entfallen, die im Inland die ausgeprägte Wachstumsphase der letzten Jahre getragen hatten. Auf wichtigen westeuropäischen Exportmärkten wird mit einer Normalisierung der überaus guten Pkw-Konjunktur gerechnet.

Wir sind zuversichtlich, den Absatz von Mercedes-Benz Pkw im Ausland auf dem hohen Niveau der Vorjahre halten oder sogar noch leicht steigern zu können. **Für** unser Inlandsgeschäft erwarten wir vor allem von unserer neuen Diesel-Generation eine Belebung des Absatzes. Auch die überaus positive Resonanz auf den jüngst vorgestellten neuen SL wird nicht ohne Auswirkung auf unseren gesamten Pkw-Absatz bleiben.

### Pkw-Werke im Inland

	Tätigkeitsgebiet/Hauptprodukte
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk, Zentrales Ersatzteillager
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede
Bremen	Karosserie- und Montagewerk
Berlin	Fertigung von Pkw-Tauschmotoren und Nutzfahrzeugmotoren, Teilefertigung für Pkw- und Nutzfahrzeugmotoren sowie von Kleinaggregaten
Hamburg	Fertigung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nutzfahrzeuge
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen für Pkw und Nutzfahrzeuge



„Willkommen bei Mercedes-Benz“. In ansprechender Atmosphäre präsentiert sich der neue Ausstellungsraum unseres finnischen Vertragshändlers VEHO in Helsinki.

# Mercedes-Benz in aller Welt

26

## Inland

Hauptverwaltung	
Forschung und Entwicklung	
Produktionswerke	11
Verkaufs- und Servicestützpunkte	1.307
davon:	
Niederlassungen	97
Großvertreter	27
Vertreter	421
Vertragswerkstätten	762

## Ausland

Produktionswerke	18
Montagerwerke	25
Lizenznehmer	5
Verkaufs- und Servicestützpunkte	4.664
davon:	
Vertriebsgesellschaften	25
Niederlassungen	362
Generalvertreter	121
Interessenvertreter	40
Vertragshändler/Agenten	3.602
Vertragswerkstätten	514



- Produktion
- Montage
- Vertrieb
- Freightliner
- Lizenznehmer



## Nutzfahrzeuge

### Hohe Nachfrage nach Nutzfahrzeugen

Der anhaltende Konjunkturaufschwung in den Industrieländern und das höhere Transportaufkommen haben 1988 die Nutzfahrzeugnachfrage bestimmt. Wie im Vorjahr waren hiervon mittelschwere und schwere Lastwagen überdurchschnittlich begünstigt. Weltweit stieg die Produktion um 7,2% auf 13,8 Mio. Nutzfahrzeuge.

In den USA lagen die Neuzulassungen mit 5,2 Mio. Nutzfahrzeugen (+ 4,9%) erstmals über der 5-Millionen-Grenze. Der Marktzuwachs erstreckte sich über nahezu alle Fahrzeugklassen, kam aber ausschließlich heimischen Herstellern

zugute. In der eigentlichen Lkw-Klasse über 6 t Gesamtgewicht wurden mit 331.200 Fahrzeugen 18% mehr abgesetzt. Die Nutzfahrzeugfertigung in den USA nahm um 7,1% auf 4,1 Mio. Fahrzeuge zu; der Anteil an der Weltproduktion blieb bei 30%.

Der japanische Nutzfahrzeugmarkt, in dem nahezu ausschließlich nationale Anbieter vertreten sind, profitierte von einer lebhaften Baukonjunktur. Mit 3 Mio. Fahrzeugen (+ 8,4%) wurde ein neuer Absatzrekord erzielt. Dagegen waren die Exportlieferungen von 1,7 Mio. Fahrzeugen aufgrund der anhaltenden Aufwertung des Yen weiter rückläufig (- 6,3%).

Mio. DM	1988	1987
Umsatz	23.063	19.454
Investitionen	881	802
F+E-Aufwand	700	654
Produktion (E)	257.951	234.141
Mitarbeiter	89.318	89.712

Die Produktion stieg um 3,3% auf 4,5 Mio. Nutzfahrzeuge. Trotz des nochmals gesunkenen Anteils von 33 (i.V. 34)% an der Weltproduktion bleibt Japan das größte Herstellerland, allerdings im wesentlichen aufgrund des hohen Anteils vom Pkw abgeleiteter pick ups und Geländewagen.

In Westeuropa haben sich die Nutzfahrzeugverkäufe wegen des hohen Nachholbedarfs positiver entwickelt als die von Investitionsgütern insgesamt. Dennoch standen Preise und Konditionen weiterhin unter starkem Wettbewerbsdruck. Die Neuzulassungen nahmen in den westeuropäischen Ländern 1988 um 8,0% auf ein bisher noch nicht erreichtes Niveau von 1,8 Mio. Nutzfahrzeugen zu. In der Klasse über 6 t wurde der Absatz sogar um 12% auf knapp 290.000 Lkw gesteigert. Einen ausgesprochenen Nutzfahrzeugboom verzeichneten Großbritannien und Spanien. Die Produktion der westeuropäischen Hersteller stieg um 15% auf 1,8 Mio. Nutzfahrzeuge. Allein in der Lkw-Klasse über 6 t erhöhte sich die Ausbringung um 13% auf 352.000 Lastwagen. In diesem Segment hält Westeuropa einen Anteil von einem Drittel an der Weltproduktion gegenüber nur 13% bei Nutzfahrzeugen insgesamt.

### Deutsche Nutzfahrzeugindustrie: Höherer Absatz im In- und Ausland

In der Bundesrepublik Deutschland bewegte sich die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen weiterhin auf hohem Niveau. Impulse kamen vom Transport- und Speditionsgewerbe, dem Dienstleistungssektor, aber auch aus der Bauwirtschaft. Die Neuzulassungen erhöhten sich insgesamt um 5,1% auf 161.000 Nutzfahrzeuge. Während die Verkäufe von Transportern weiter nach oben kletterten, übertrafen Schwer-Lkw ab 16 t das Zulassungsvolumen des Vorjahres nur noch leicht. Der Marktanteil ausländischer Anbieter hat hauptsächlich infolge gestiegener Verkäufe in den unteren Gewichtsklassen weiter auf inzwischen 27 (i.V. 26)% zugenommen.



Der Transporter MB 100 D: Sympatisch und rundum nützlich.

Den Export konnte die deutsche Nutzfahrzeugindustrie aufgrund der lebhaften Nachfrage nach schweren Lastwagen im westeuropäischen Ausland und einigen Überseemärkten um insgesamt 8,8% auf 170.000 Fahrzeuge ausweiten. Die Auslandslieferungen von Lkw über 6 t stiegen um 16% auf 72.300 Fahrzeuge, in der Gewichtsklasse ab 16 t sogar um 19% auf 44.300 Lkw. Die deutsche Nutzfahrzeugproduktion nahm um 7,1% auf 279.000 Fahrzeuge zu.

**Daimler-Benz:**

**Nutzfahrzeugabsatz kräftig gesteigert**

Daimler-Benz hat die Marktchancen des Jahres 1988 voll genutzt und seine Position als weltweit führender Lkw-Hersteller behauptet. Im Inland haben wir insgesamt 66.200 Nutzfahrzeuge (+ 9,7%) abgesetzt. Besonders erfolgreich waren wir mit

unserem neu in den Markt eingeführten Transporter MB 100 D. Nach dem starken Anstieg im Vorjahr konnten wir aber auch bei Lkw über 6 t nochmals leicht zulegen, und zwar auf 29.900 Einheiten. Unser Marktanteil in dieser Klasse blieb mit 58,6% in der Größenordnung des Vorjahres.

Der Nutzfahrzeugexport aus unseren inländischen Werken nahm um 15% auf insgesamt 95.300 Fahrzeuge zu; die Exporte von Schwer-Lkw stiegen um 14% auf 25.000 Einheiten. In das europäische Ausland gingen 81.154 Nutzfahrzeuge (+13%), davon 85% in die Länder der Europäischen Gemeinschaft. In der Lkw-Klasse über 6 t blieben wir bei steigendem Marktvolumen mit einem Anteil von 23% größter Anbieter in Westeuropa. Dasselbe gilt für das Schwer-Lkw-Segment ab 16 t, in dem Mercedes-Benz Nutz-

fahrzeuge auf knapp ein Fünftel der Neuzulassungen kamen.

Innerhalb der EG konnten wir in Frankreich, unserem größten Nutzfahrzeugmarkt nach der Bundesrepublik, mit 19.150 Mercedes-Benz Lkw 7,2% mehr verkaufen. In Großbritannien erreichten wir mit 18.600 Lastwagen eine Zuwachsrate von 21%. Der niederländische Markt nahm 7.900 (i.V. 7.950) Mercedes-Benz Lkw auf. Unser Absatz in Italien stieg um 4% auf 6.250 Lkw. In Spanien konnten wir unsere Neuzulassungen um 20% auf 13.900 Einheiten erhöhen; darin sind 9.900 Transporter (+ 16%) aus unserem Werk Vitoria enthalten.

Außerhalb der EG setzten wir aus unserer Inlandsfertigung in Österreich 3.300 (+ 19%), in der Schweiz 3.000 (+ 6,8%), in Finnland 1.600 (+ 3,4%) und in Schweden 1.150 (+ 2,7%) Lkw ab. In den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens hat sich die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen erstmals seit Jahren wieder belebt. Unsere Verkäufe in diese Region stiegen von niedrigem Niveau aus um 40% auf 7.900.



Erfolgreich im In- und Ausland: die Leichte Lkw-Klasse (6,5 bis 13 t) aus unserer Wörther Produktion.

Vieltausendfach bewährt sind die Mercedes-Transporter mit 2,55 bis 4,6 t Gesamtgewicht. Universell einsetzbar, robust und zuverlässig.



Die Mercedes-Großtransporter haben sich im Markt voll durchgesetzt und sind als wirtschaftliche Transportmittel aus vielen Branchen nicht mehr wegzudenken.

**30 | Omnibusgeschäft im schwierigen Umfeld**

Im Omnibusgeschäft prägten 1988 die nach wie vor unzureichende Nachfrage auf der einen und Überkapazitäten auf der anderen Seite weiterhin das Marktgeschehen im In- und Ausland. Die zunehmende Bedeutung von Großkunden und Sondergeschäften hat den Wettbewerb noch verschärft.

In der Bundesrepublik Deutschland lagen die Neuzulassungen von Reise- und Linienbussen mit knapp 4.800 Einheiten um 2,1% unter dem Vorjahr. Mercedes-Benz verkaufte dagegen im Berichtsjahr 2.331 Omnibusse (+ 9,8%). Im Auslandsgeschäft konnte die negative Entwicklung der letzten Jahre gestoppt werden. Während die Branche mit 6.000 Omnibussen 20% mehr exportierte, konnten wir

unsere Ausfuhr überproportional um 37% auf 3.100 Mercedes-Benz Omnibusse steigern. In unseren Inlandswerken wurden 1988 mit 4.900 Omnibussen und Fahrgestellen 8,2% mehr hergestellt als im Jahr davor.

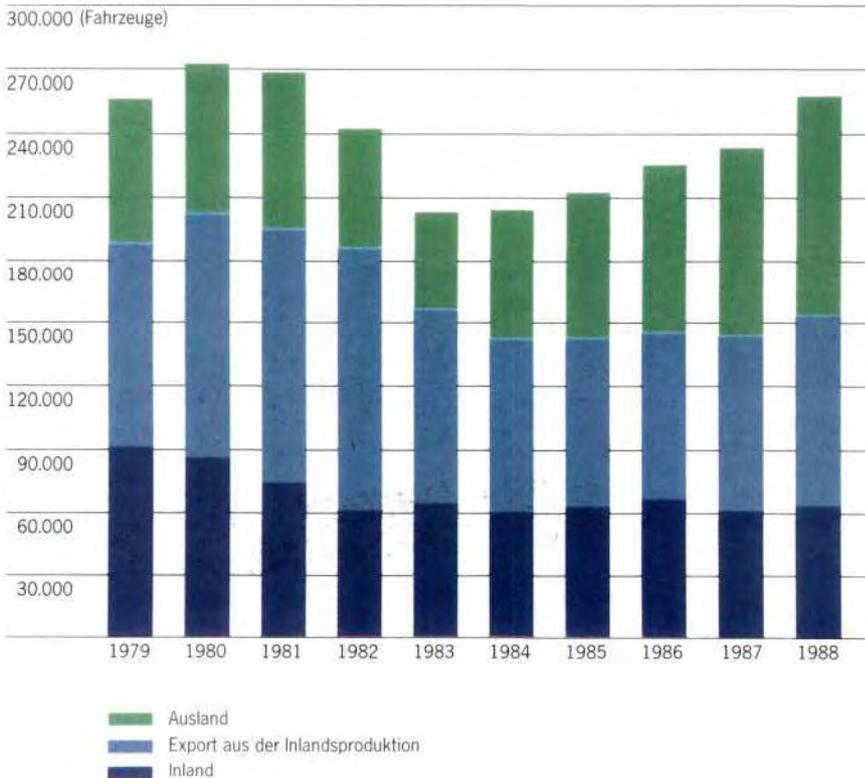
**Rückläufiges Geschäft bei Unimog und MB-trac**

Der Absatz von Unimog und MB-trac verringerte sich 1988 um 15% auf 8.100 Fahrzeuge. Im Inland sind nach Auslauf eines Großauftrags für Unimog und einer weiteren Nachfrageabschwächung nach Ackerschleppern die Verkäufe um 39% auf 3.250 Unimog und MB-trac gefallen. Dagegen konnte im Ausland das Absatzvolumen um 15% auf 4.850 Einheiten gesteigert werden. Die Produktion wurde auf 7.961 (i.V. 9.450) Unimog und MB-trac zurückgenommen.

**Absatzbelebung bei Industriemotoren**

Infolge der anhaltend günstigen Investitionsgüterkonjunktur haben die Hersteller von Land- und Baumaschinen, Hubstaplern, Bussen und Sonderfahrzeugen wieder deutlich mehr Industrie- und Einbaumotoren gekauft. Der Absatz der aus der Inlandsproduktion stammenden Motoren stieg auf 13.700 (i.V. 12.700) Einheiten, wobei insbesondere die Motoren der leistungsstarken Baureihe 400 kräftig um 20% zulegen. Die Verkäufe von Fahrzeugaggregaten - Achsen und Getriebe - gingen auf 6.200 (i.V. 8.000) Einheiten zurück. Unsere Konzerngesellschaften in Argentinien, Brasilien und Spanien haben zusammen 14.100 (i.V. 16.300) Industriemotoren hergestellt.

**Nutzfahrzeug-Produktion**



**Höhere Nutzfahrzeugproduktion im Inland**

In den inländischen Werken haben wir mit 154.319 Nutzfahrzeugen 6,7% mehr produziert als im Jahr zuvor. Der Anstieg verteilte sich auf alle Nutzfahrzeugklassen, betraf aber insbesondere die beschäftigungsintensiven mittelschweren und schweren Lkw. Die Fertigung von Fahrzeugsätzen stieg um 6,4% auf 10.734 Einheiten.

Die Kapazitäten unserer inländischen Produktionsstätten waren voll ausgelastet. Die geringere Unimog- und MB-trac-Produktion im Werk Gaggenau wurde durch die kräftig gestiegene Fertigung von Lkw-Achsen und -Getrieben aufgewogen. Im Werk Wörth arbeiteten wir zur Abwicklung des hohen Auftragsvolumens - insbesondere für Schwer-Lkw - an der Grenze der technischen Kapazität.

**Erneute Steigerung der Nutzfahrzeugproduktion im Ausland**

Unsere Nutzfahrzeuggesellschaften im Ausland konnten ihre Produktion insgesamt um 16% auf 103.632 Transporter, Lastwagen und Omnibusse anheben. Damit haben wir in den ausländischen Werken erstmals über 100.000 Nutzfahr-

zeuge gefertigt. Mit der Inlandsproduktion zusammen sind das im Konzern 257.951 Nutzfahrzeuge (+10%).

Trotz der sich weiter abschwächenden Binnenkonjunktur konnte unsere größte Auslandsgesellschaft, die Mercedes-Benz do Brasil, ihren Absatz in Brasilien um 7,3% auf knapp 35.000 Nutzfahrzeuge erhöhen. Dabei stand Lkw-Verkäufen auf Vorjahresniveau ein gestiegener Omnibusabsatz gegenüber. Die starke Position der Gesellschaft mit Marktanteilen von wieder 49% bei Lkw über 6 t und 83 (i.V. 84)% bei Omnibussen blieb unangestastet. Zum Rückgang des Exports auf 10.200 (i.V. 11.800) Nutzfahrzeuge kam es wegen geringerer Bestellungen unserer Montagegesellschaften in den USA, die nur teilweise durch höhere Lieferungen in lateinamerikanische Länder ausgeglichen werden konnten. Die Produktion der

Mercedes-Benz do Brasil überstieg mit 45.791 Nutzfahrzeugen das Vorjahresvolumen um 5,3%.

Von der nochmals drastisch verschlechterten Wirtschaftslage Argentiniens - insbesondere in der zweiten Jahreshälfte - blieb auch der Nutzfahrzeugmarkt nicht verschont. Aufgrund des starken Nachfrageeinbruchs mußte die Mercedes-Benz Argentina einen Absatzrückgang um 26% auf 4.000 Nutzfahrzeuge hinnehmen. Der Marktanteil verminderte sich bei Lkw über 6 t auf 51 (i.V. 54)%. Produziert wurden nur noch 4.168 (i.V. 5.370) Nutzfahrzeuge. Auch die Zahl der Mitarbeiter mußte der veränderten Situation angepaßt werden.

In Nordamerika hat das gute Konjunkturklima zu einem weiteren Wachstum der Nutzfahrzeugnachfrage geführt. Daran konnte unsere Tochtergesellschaft

Freightliner infolge des Fertigungsanlaufs einer neuen Lkw-Generation in der schweren Klasse 8 nicht voll teilhaben. Dennoch lag der Absatz mit 24.164 (i.V. 23.350) Fahrzeugen über dem hohen Niveau des Vorjahres. Der Marktanteil ermäßigte sich jedoch auf 16,3 (i.V. 17,8)%. Die Produktion in den beiden US-Werken und in Kanada auf 26.800 (i.V. 27.100) Fahrzeugen war durch die anlaufbedingten Kapazitätsengpässe beeinträchtigt. In der Klasse mittelschwerer Lkw, die aus zugelieferten Mercedes-Benz Teilen aus Brasilien und Deutschland montiert werden, sanken die Verkäufe auf 3.200 (i.V. 4.200).

Die Mercedes-Benz Espana hat 1988 den Absatz eigengefertigter Transporter auf 22.900 Fahrzeuge mehr als verdoppelt. Die Produktion wurde im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten um 102% auf 23.140 Transporter erhöht.

Trotz rückläufiger Automobilnachfrage konnte die Mercedes-Benz of South Africa insgesamt 3.700 Nutzfahrzeuge verkaufen (+ 23%). Die Produktion wurde auf 3.600 (i.V. 1.880) Fahrzeuge hochgefahren.



Der UNIMOG leistet zuverlässige Arbeit für die Kommunen über das ganze Jahr.



Eine zukunftsorientierte Alternative für den Personen-Nahverkehr: Die Mercedes-Benz O-Bahn.

Der neue Vierachser der Schwer-Lkw-Klasse: Wendige Sonderfahrzeuge für hohe Nutzlasten.



### Unterschiedlicher Geschäftsverlauf bei unseren assoziierten Nutzfahrzeuggesellschaften

Die Nutzfahrzeuggesellschaften im Ausland, an denen Daimler-Benz eine Minderheitsbeteiligung hält und die im Konzernabschluß als assoziierte Unternehmen erfaßt werden, entwickelten sich 1988 unterschiedlich. Ihre Fertigung ist in der Konzernproduktion nicht enthalten.

Der Nutzfahrzeugmarkt in Indonesien hat kräftig um 27% zugelegt. Unsere indonesischen Beteiligungsgesellschaften P.T. German Motor Manufacturing, Wanaherang, und P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, haben daran partizipiert und

im Geschäftsjahr 2.212 (i.V. 1.932) Nutzfahrzeuge verkauft. Bei Omnibussen wurde die Kapazitätsgrenze erreicht. Entsprechend positiv entwickelte sich die Montage von Nutzfahrzeugmotoren bei der P.T. Star Engines.

In der Türkei konnte sich die Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii A.S. (OTOMAR-SAN) den zunehmend schwieriger werdenden Marktbedingungen für Omnibusse und schwere Lkw nicht entziehen. Der Absatz von Omnibussen ging auf 700 (i.V. 900) Einheiten zurück. Produktion und Belegschaft mußten angepaßt werden. Mit 240 hergestellten Lkw verharrete die Montage auf niedrigem Niveau.

Die Gesellschaft hat mit dem inzwischen erweiterten Lkw-Programm jedoch gute Voraussetzungen geschaffen, um das Geschäft auszubauen. Das Grundkapital der Gesellschaft wurde 1988 auf 64 Mrd. TL (62,7 Mio. DM) verdoppelt und damit die finanzielle Basis gestärkt.

In Mexiko war die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen höher als im Vorjahr. Hiervon begünstigt hat unsere Beteiligungsgesellschaft Fábrica de Autotransportes Mexicana S.A. (FAMSA) ihren Absatz von 1.350 auf über 2.350 Fahrzeuge deutlich verbessern können. Vor allem durch den Erfolg der mittelschweren Fahrzeuge mit Mercedes-Benz Dieselmotoren hat sie ihren Marktanteil bei Lkw über 6 t auf 35 (i.V. 25)% kräftig gesteigert.

Die NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Schweiz, die Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge auf spezielle Kundenwünsche hin umrüstet und montiert, konnte die Fertigung auf 2.035 (i.V. 1.720) Einheiten erhöhen. Der Umsatz stieg - in D-Mark umgerechnet - um 25% auf 162 Mio. DM.

### Kooperationsprojekt China

Nach vierjährigen Verhandlungen haben die Daimler-Benz AG und die chinesische Maschinenbaugruppe North Industries Corporation (NORINCO) im September 1988 die Verträge über die Fertigung von Mercedes-Benz Schwer-Lkw in Baotou in der Mongolei unterzeichnet. In der ersten Jahreshälfte 1990 soll die Produktion einer breitgefächerten Typenpalette von Schwer-Lkw ab 16 t aufgenommen werden. Im Zeitraum von sechs Jahren werden 15.000 zerlegte Fahrzeuge (ckd) nach China geliefert und dort montiert. Nach diesem Industrialisierungsprozeß dürfte die Jahresproduktion 6.000 Lkw erreichen bei einem nationalen Fertigungsanteil von 90%. Das Projekt werten wir als einen wichtigen Schritt im Rahmen unserer Strategie für den ostasiatischen Raum und bedeutsamen Durchbruch auf dem chinesischen Markt.



Ein Fahrzeug der neuen Freightliner-Modellgeneration USF-1E.

### Breites Nutzfahrzeugprogramm für vielfältige Kundenwünsche

Mit neuen Produkten und Produktverbesserungen haben wir unser breitgefächertes Nutzfahrzeugprogramm weiter ausgebaut. Die im Juli 1988 vorgestellte neue Schwer-Lkw-Klasse ab 161 mit Pritschenwagen, Sattelzugmaschinen, Kippem und Allradkippern soll unsere Position auf den europäischen Märkten nachhaltig festigen. Niedriger Kraftstoffverbrauch, eine hohe Gesamtlebensdauer, geringes Eigengewicht sowie kurze Stillstandzeiten für Wartung und Reparatur in Verbindung mit einer noch höheren Transportleistung

und deutlich reduzierten Betriebskosten sind konsequent verwirklicht. Die Motorpalette enthält den ersten in einem Nutzfahrzeug zum Einsatz kommenden aufgeladenen und ladeluftgekühlten V6-Dieselmotor OM 441 LA. Auch auf dem Gebiet der Sicherheit ist der neue Schwer-Lkw vorbildlich: Alle Typen ab einer Motorleistung von 213 kW (290 PS) sind serienmäßig mit elektronisch-pneumatischer Schaltung (EPS) ausgestattet.

Unsere Transporter-Baureihe T 1 haben wir weiter optimiert. Ein neuer Antriebstrang in Verbindung mit einer verbesserten Aerodynamik ermöglicht Kraftstoffeinsparungen von 20%. Daran haben neue verbrauchsgünstigere und leistungsstärkere Motoren der Baureihe OM 601/602 einen großen Anteil. Von

der erheblich gesteigerten Gesamtwirtschaftlichkeit dieser Transporter-Baureihe erwarten wir eine neuerliche Stärkung unserer Marktposition.

Beim Reisebus O 303 können nun weitere Motorvarianten mit dem integralen Antriebskonzept ausgerüstet werden. Als Sonderausstattung ist auch für Omnibusse mit den neuen V6-Dieselmotoren OM 441/441 A die elektronisch-pneumatische Schaltung (EPS) erhältlich. Innovative Lösungen wie die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) für Lkw als Ergänzung zum Antiblockiersystem gewähren ein Höchstmaß an Sicherheit für alle Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge.

Mit dem Rußpartikel-Filter ist uns nach über 20jähriger Entwicklungsarbeit ein Durchbruch für die Abgasnachbehandlung von Stadtomnibussen und Kommunalfahrzeugen gelungen. Wir leisten damit einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung der Umweltfreundlichkeit des innerstädtischen Verkehrs. Mit unserem Filtersystem, das aus einem Keramik-Wickelfilter und einer katalytisch arbeitenden Regenerationsanlage besteht, unterschreiten wir die ab



Der LN 1 ist das Basismodell einer neuen Lkw-Generation, die 1988 im brasilianischen Markt eingeführt wurde.



Mercedes-Benz do Brasil ist der bedeutendste Hersteller von Omnibusfahrzeugen in Brasilien.

1991 in den USA für Stadtnomibusse geltenden strengen Partikel-Emissionswerte. Im laufenden Jahr werden wir bereits über 400 Anlagen als Sonderausstattung für Stadtnomibusse und Kommunalfahrzeuge ausliefern.

Bei der Mercedes-Benz do Brasil ist ein mit dem Düsseldorfer Transporter vergleichbares Fahrzeug erfolgreich im Markt eingeführt worden. Völlig neu sind das Fahrgestellkonzept und die Motoren der Baureihe OM 300. Im Geschäftsjahr 1989 wird diese Lkw-Generation um Haubenfahrzeuge der mittelschweren Klasse erweitert. In Argentinien wurde der Omnibus OH 1315 G mit besonders umweltfreundlichen, auf Gasbetrieb ausgelegten Motoren vorgestellt. Freightliner hat in den USA die neuen Schwer-Lkw der Klasse 8 bereits in mehreren Versionen ausgeliefert.

### Hohe Investitionen für neue Produktionstechnologien

In unseren inländischen Werken haben wir im Berichtsjahr 436 Mio. DM, in den ausländischen Produktionsgesellschaften weitere 445 Mio. DM investiert. Schwerpunkte im Inland waren wie in den Vorjahren die Vorbereitung neuer Produkte, die Rationalisierung von Fertigungsabläufen sowie eine Optimierung der Angebotspalette. Die fertigungstechnischen Maßnahmen für den Produktionsanlauf der neuen Schwer-Lkw betrafen nicht nur das Montagewerk Wörth, sondern alle Zulieferwerke. So wurde in Gaggenau die Produktion eines Gruppengetriebes aufgenommen, das auf die Charakteristik der neuen Motorengeneration abgestimmt ist. Die neuen Getriebegehäuse aus Alumi-

um entstehen auf einem vollflexiblen Fertigungssystem. Die Kabelsätze für die neue Schwere Klasse werden im Werk Mannheim fahrzeugindividuell über eine CAD/CAM- Prozeßkette gefertigt und geprüft, um danach in Wörth just-in-time angeliefert zu werden. Mit Hilfe eines rechnergestützten Kontrollsystems wird dort am fertigen Fahrzeug die gesamte Elektrik überprüft.

Im Werk Mannheim haben wir darüber hinaus Mitte 1988 die Fertigung für die neue Dieselmotorengeneration OM 601/602 eingerichtet. Ein wesentlicher Beitrag zum industriellen Umweltschutz wurde im Werksteil Rastatt mit der neu installierten Betriebsstoffsammelstelle geleistet. Auf dem modernsten Stand der Entsorgungstechnik sichert diese Anlage eine umwelt-unschädliche Zwischenlagerung und Aufbereitung betrieblicher Reststoffe und Abfälle. In Düsseldorf konnten wir ein den neuesten sicherheitstechnischen Vorschriften entsprechendes Lager für Lacke und ähnliche Stoffe in Betrieb nehmen. Die Investitionen unserer Konzerngesellschaften im Ausland waren in erster Linie für die Erneuerung der Produktprogramme sowie für Kapazitäts- und Rationalisierungsmaßnahmen bestimmt.

### Gute Nutzfahrzeugkonjunktur in Europa

Aus heutiger Sicht dürfte auch 1989 ein gutes Nutzfahrzeug-Jahr werden, wengleich im Jahresverlauf mit einer gewissen Abschwächung der Konjunktur gerechnet werden muß. Entgegen diesem allgemeinen Trend wird unser Unternehmen aufgrund des breiten und wettbewerbsstarken Programms sowie der weltweiten Präsenz Produktion und Absatz leicht erhöhen können. Eine mögliche schwächere Nachfrage im Inland wollen wir durch eine höhere Ausfuhr ausgleichen. Auch im Konzern werden wir das Produktionsvolumen nochmals steigern können. Unsere Tochterunternehmen in Spanien und Südafrika erwarten einen weiteren Produktionsanstieg. Risi-



In ganz Europa zu Hause:  
Der O 303 RHD Fern-  
reise-Hochdeckerbus.

ken sehen wir wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung für das Geschäft unserer beiden südamerikanischen Nutzfahrzeuggesellschaften.

Mit der Realisierung des Europäischen Binnenmarkts ab 1993 dürfte durch den steigenden Warenaustausch auch der Transportbedarf in der Gemeinschaft kräftig zunehmen. Der Lkw wird an dieser Entwicklung nur dann teilhaben, wenn wir die steigenden staatlichen Ansprüche an das Emissionsverhalten unserer Nutzfahrzeuge durch neue innovative Konzepte erfüllen und damit die Umweltverträglichkeit erhöhen können. Ein ökologisch ausgerichtetes Verkehrssystem mit dem Nutzfahrzeug als integralem Bestandteil erfordert auch neue Formen des Transportmanagements in der Zusammenarbeit zwischen Straße und Schiene, an deren Entwicklung wir gezielt arbeiten.

### Nutzfahrzeugwerke im Inland

	Tätigkeitsgebiet/Hauptprodukte
Mannheim	Fertigung von Nutzfahrzeug- und Industriebmotoren, Karosserie- und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei, Textilfertigung für Pkw
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Fertigung von Kunststoffteilen für Pkw und Nutzfahrzeuge, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac, Fertigung von Getrieben und Außenplanetenachsen
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nutzfahrzeuge
Kassel	Fertigung von Achsen



Schutzgasschweißen im Fahrerhaus-Rohbau (Werk Wörth).



„Mercedes-Benz Assistent“, ein modular aufgebautes Informations-, Kommunikations- und Managementsystem zur Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Transportabläufen.



Das „Handterminal“ des Fahrzeugbordnetzes unterstützt den Fahrer durch eine weitgehende Automatisierung der Verkaufsabwicklung.

## Unternehmensbereich AEG

Mio. DM	1988	1987
Umsatz	13.380	11.660
Auftragseingang	13.427	12.091
Investitionen	1.847	671
F+E-Aufwand	1.090	929
Mitarbeiter	89.585	80.499

36

### Erfreuliches Umsatzwachstum

Die deutsche Elektro- und Elektronikindustrie war im Berichtsjahr von dem guten Konjunkturklima im Inland und einer verstärkten Nachfrage aus dem Ausland begünstigt. Erfreulich war die Geschäftsentwicklung insbesondere bei elektrotechnischen Investitionsgütern und bei Hausgeräten.

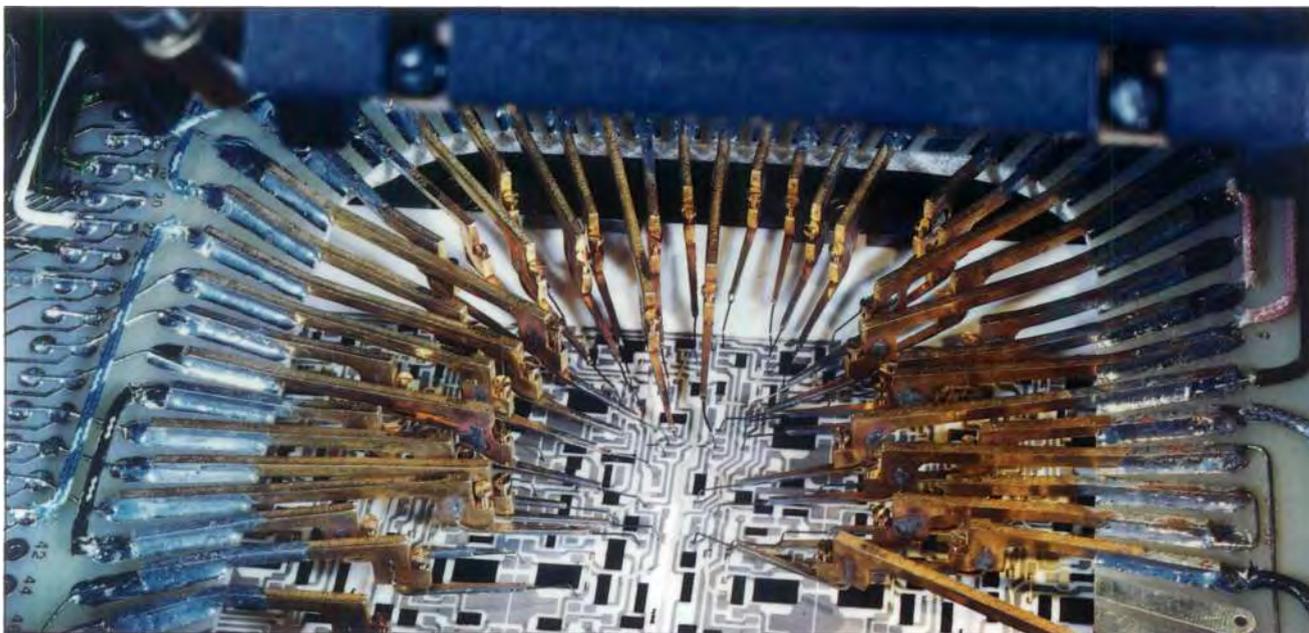
Der Außenumsatz des AEG Konzerns erhöhte sich um 15% auf 13,4 Mrd. DM. Etwa die Hälfte des Zuwachses von 1,7 Mrd. DM stammte aus 1988 erworbenen Tochtergesellschaften. Während auf dem deutschen Markt mit 7,8 Mrd. DM 12% mehr umgesetzt werden konnte, wuchs das Auslandsgeschäft um 18% auf 5,6 Mrd. DM. Entsprechend nahm der Auslandsanteil von 40 auf 41% zu.

Die Auftragseingänge übertrafen mit 13,4 Mrd. DM den Vorjahreswert um 11%. Dabei standen um 7% auf 7,8 Mrd. DM gestiegenen Inlandsaufträgen überdurchschnittlich um 17% auf 5,6 Mrd. DM gewachsene Bestellungen ausländischer Kunden gegenüber.

Am Jahresende beschäftigten wir weltweit 89.585 Mitarbeiter, das waren 9.086 mehr als im Vorjahr. Mit dem Anstieg der Inlandsbelegschaft um 3.752 auf 69.844 hat sich der Personalaufbau bei den deutschen Gesellschaften im vierten Jahr hintereinander fortgesetzt.

### Investitionen weiter gesteigert

In Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände sowie Beteiligungen hat AEG im Berichtsjahr mit 1.847 (i.V. 671) Mio. DM erheblich mehr investiert als in den vorangegangenen Jahren. In den Geschäftsfeldern wurden für Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen 824 (i.V. 575) Mio. DM aufgewendet. Sie betrafen vor allem die Bereiche Hochfrequenztechnik, Hausgeräte, Opto- und Vakuumelektronik, AEG Kabel sowie Modular Computer Systems Inc. (MODCOMP), USA. Durch gezielten Erwerb von Beteiligungen hat AEG neue Geschäftsfelder aufgenommen und bereits bestehende gestärkt sowie zusätzliches Marktpotential erschlossen. Aus dem Erwerb erstmals konsolidierter Tochterunternehmen resultierten Anlagenzugänge von 825 (i.V. 58) Mio. DM. Nach Rück-



Widerstandsabgleich bei Dickschicht-Hybrid-schaltungen. Sie werden wegen ihrer hohen Zuverlässigkeit und Langzeitstabilität in allen Bereichen der Elektronik eingesetzt.

Im Bild die Herstellung von Widerständen im Siebdruckverfahren, die anschließend auf ihre richtigen Werte getrimmt werden müssen.

kauf der Geschäftsanteile der TELEFUNKEN electronic GmbH (TEG), Heilbronn, von United Technologies hält AEG nunmehr 98% des Kapitals dieser Gesellschaft, die den Kern des neuen Geschäftsfeldes Mikroelektronik bildet. Sie wurde im Berichtsjahr erstmalig in den Konzernabschluß einbezogen. Die Akquisitionen im Ausland waren auf den weiteren Ausbau der Geschäftsfelder Automatisierungstechnik, Transport-Systeme sowie Büro- und Kommunikationstechnik gerichtet. Hierbei handelt es sich im wesentlichen um die im Berichtsjahr von dem amerikanischen Elektronikhersteller Gould Inc. erworbene Industrial Automation System Group (MODICON) und die von Westinghouse Electric Corp. übernommene Westinghouse Transportation Systems and Support Division. Um die Basis auf dem Wachstumsmarkt Autoelektronik zu verbreitern, hat sich AEG mit 39% an der Siliconix Corp., Santa Clara (Kalifornien), beteiligt. Zur Absicherung der führenden Position bei vollautomatischen Briefsortier- und -verteilanlagen auf dem US-Markt hat AEG eine Option auf eine Beteiligung von 26% am Kapital der ElectroCom Automation Inc., Arlington (USA), erworben.

Für Forschung und Entwicklung wurden 1988 weltweit 1,1 Mrd. DM (+ 17%) aufgewandt; dies waren 8% vom Umsatz. Über 7.600 Mitarbeiter beschäftigt dieser Bereich. Im Rahmen nationaler und multinationaler Zusammenarbeit beteiligen wir uns an Forschungsprojekten zur Erzeugung umweltverträglicher Solar- und Windenergie und zur Automatisierung von Fertigungs- und Montageprozessen sowie an Programmen zur Informationsverarbeitung und Kommunikation für neuzeitliche Nahverkehrssysteme.

Im Forschungsschwerpunkt Mustererkennung wurden die Arbeiten zur Bildanalyse in industriellen Bereichen ergänzt durch die Bild-Interpretation von bewegt natürlichen Szenen, wie man sie etwa aus einem fahrenden Kraftfahrzeug sieht. Hierzu gehört auch die Verkehrszeichenerkennung, die AEG als Forschungsaufgabe im

Rahmen des EUREKA-Projekts PROMETHEUS übernommen hat. Nach intensiven Erprobungsarbeiten auf dem Gebiet der Spracherkennung haben wir der Öffentlichkeit eine sprachverstehende Waschmaschine, ein sprachgesteuertes Autotelefon sowie die Spracheingabe an einem Büroarbeitsplatz vorgestellt, alles Projekte, die den Gebrauchsnutzen derartiger Systeme wesentlich erhöhen.

Im Forschungsschwerpunkt digitale Nachrichtenübermittlung wurde die Einführung des Bildtelefons weiter vorbereitet. AEG Olympia hat ein Bildtelefon-Funktionsmuster an die Deutsche Bundespost ausgeliefert, das auf den langjährigen Forschungsarbeiten zur Bewegtbildcodierung basiert. Gute Forschungsergebnisse im Bereich Mikroelektronik haben uns veranlaßt, mit der Entwicklung monolithisch integrierter Mikrowellen-Schaltungen zu



Der neue Wäschetrockner Lavatherm von AEG mit einer extra großen Einfüllöffnung. Die geräumige Trommel faßt bis zu 5 kg Trockenwäsche.

beginnen, die in der Radar-Technik und in der hochfrequenten Kommunikationstechnik eingesetzt werden können. In der Optoelektronik wurden Möglichkeiten untersucht, wie für die Signalverarbeitung benötigte Prozessor- und Speicherchips optisch miteinander verbunden werden können.

AEG beteiligt sich mit Grundlagenarbeiten für hochfrequenztechnische Anwendungen maßgeblich am Daimler-Benz Forschungsprogramm für eine Hochtemperatur-Supraleitung. Außerdem werden fahrzeugaugliche Parallelprozessoren für fahrzeugkybernetische Anwendungen konzipiert.

### Energietechnik

Das Geschäftsfeld Energietechnik umfaßt die Bereiche Energieverteilung und AEG KANIS. Auf dem Arbeitsgebiet Energieverteilung lagen Auftragseingang und Umsatz deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere bei vollisolierten Hochspannungsschaltanlagen erhielten wir größere Aufträge aus dem In- und Ausland. Für den neuen Münchner Flughafen im Erdinger Moos wird AEG die komplette Mittelspannungstechnik liefern.

Mit der Veräußerung des Bereichs Dampfturbinen der AEG KANIS an die Asea Brown Boveri AG (ABB), Mannheim, zu Beginn des Berichtsjahres hat AEG in einem ersten Schritt den Zusammenschlüssen und Kooperationen auf dem Kraftwerksmarkt Rechnung getragen.

### Automatisierungstechnik

Im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik wurde der Geschäftsverlauf weitgehend durch die Übernahme der weltweiten MODICON-Aktivitäten, den Ausbau des Automatisierungssystems GEAMATICS sowie die Realisierung einer Reihe von Automatisierungs-Großprojekten in unterschiedlichen Technologiebereichen geprägt. Der Umsatz des Geschäftsbereichs konnte weiter gesteigert werden.

Nach umfangreichen Entwicklungsarbeiten hat das Realzeitrechner-Systemhaus

MODCOMP, USA, die ersten dreidimensionalen Hochleistungsrechner vorgestellt. Das System- und Software-Haus GEI in Aachen hat seine Belegschaft erheblich aufgestockt, um der Ausweitung des Automatisierungsgeschäfts und der wachsenden Bedeutung von Software- und System-Engineering-Leistungen Rechnung zu tragen. Außerdem hat GEI eine Tochtergesellschaft in Österreich gegründet. Darüber hinaus wurden mehrere Anlagenprojekte für wichtige Schlüsseltechnologien durchgeführt. Von führenden Automobilherstellern erhielten wir Anschlußaufträge für die Lieferung der Leittechnik von Lackierstraßen und für die Ausrüstung von Prüfständen; beides basiert auf dem Automatisierungssystem GEAMATICS, dem Kommunikationsnetz MODNET und der prozeßnahen Steuerungs- und Regelungstechnik von MODICON.

Im Bereich der Umwelttechnik hat AEG die Projekte zur Gasrückgewinnung bei Tankverladeanlagen und zur Rauchgasentschwefelung fortgeführt. Erstmals konnte ein nordrhein-westfälisches Wasserwerk mit der vollständigen Elektrotechnik für eine Denitrifikations-Anlage zur Trinkwasserversorgung ausgerüstet werden.

#### Transport-Systeme

In dem Geschäftsfeld Transport-Systeme wurden der bisherige AEG Bereich Bahntechnik, die Magnetbahn GmbH sowie die Westinghouse-Transport-Aktivitäten zusammengefaßt. Das unter der Führung der AEG stehende Gemeinschaftsunternehmen firmiert als AEG Westinghouse Transport-Systeme Beteiligungsgesellschaft mbH, Berlin. Der Umsatz dieses Geschäftsfeldes konnte gegenüber dem Vorjahr erhöht werden. Im

Inland waren die Aktivitäten weitgehend durch Aufträge der Deutschen Bundesbahn bestimmt. Für die Hochgeschwindigkeitszüge, die zu Beginn der 90er Jahre den Betrieb aufnehmen werden, liefern wir wesentliche Komponenten der elektrischen Ausrüstung. Das erste von uns entwickelte elektronische Stellwerk hat sich im Probebetrieb erfolgreich bewährt. Für Nahverkehrssysteme im Inland sowie in Italien, Hongkong und Australien wurden 1988 elektrische Ausrüstungen ausgeliefert. Die weltweite Vermarktung des neuen automatischen, spurgebundenen Nahverkehrssystems M-Bahn haben wir weiter intensiviert.

#### Büro- und Kommunikationstechnik

Die in der AEG Olympia AG zusammengefaßten Aktivitäten der Büro- und Kommunikationstechnik wurden 1988 weiter verstärkt. Der Umsatz erreichte nicht ganz den Vorjahreswert. Im Inland nahm vor allem der Absatz von elektronischen semiprofessionellen und Heim-Schreibmaschinen zu. Das Auslandsgeschäft war weiter von einem harten Preiswettbewerb beeinträchtigt, insbesondere in den Ländern des Dollarraumes.

Im Rahmen des Arbeitsgebiets „Büro im Auto“ bietet AEG Olympia das neue mobile Telefax-Kommunikationssystem Roadfax sowie einen tragbaren Arbeitsplatz mit PC und Drucker an. Diese Systeme helfen, die Kommunikation zwischen Auto und Büro erheblich zu verbessern. Im Mobilfunk ging das neue Autotelefon Telecar IC in Serie. Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat sich dafür entschieden, den Datenaustausch für die Flugsicherung auf internationaler Ebene mit dem Datenkommunikationssystem DAKOS abzuwickeln. In den nächsten Jahren werden daher alle Flugsicherungsstellen in der Bundesrepublik Deutschland mit diesem System vernetzt.

Dieser hochflexible mobile Großroboter, der eine Vielzahl komplexer Arbeitsvorgänge ausführt, wurde vom Baumaschinen-Hersteller Putzmeister in Zusammenarbeit mit AEG und dem Fraunhofer-Institut entwickelt. Trägerfahrzeug ist ein Mercedes-Benz vom Typ DB 3535K/8x4/45.



AEG Olympia hat bisher in 56 deutschen und 450 ausländischen Postämtern vollautomatische Briefsortier- und -Verteilanlagen installiert. Die ElectroCom Automation, Inc., Arlington/Texas, hat als Lizenznehmer für die USA seit 1984 umfangreiche Aufträge des U.S. Postal Service für Briefverteil-Technik erhalten.

### Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungstechnik

Im Arbeitsgebiet Hochfrequenztechnik konnte bei hohem Auftragsbestand eine Ausweitung des Geschäftsvolumens erzielt werden. Größere Aufträge aus dem In- und Ausland wurden vor allem für Funküberwachungs- und Aufklärungssysteme sowie für tragbare Funkgeräte erteilt.

Auch im Bereich Marine- und Sonder-technik haben wir den Umsatz erneut gesteigert. Nach der Zusammenfassung

aller Marine-Aktivitäten in dem 1987 neu gegründeten Fachbereich Marinetechnik hat sich der Auftragseingang deutlich erhöht. Weitere Container- und Forschungsschiffe wurden mit Automatisierungssystemen und Anlagen zur Energieversorgung ausgerüstet. Bei den Stromversorgungssystemen für Satelliten konnte AEG die weltweite Spitzenstellung ausbauen. Französische, schwedische und US-amerikanische Satelliten werden inzwischen mit AEG Solargeneratoren betrieben.

Die neue Führungsstruktur des Daimler-Benz-Konzerns sieht vor, daß alle Aktivitäten von AEG auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungstechnik in der TELEFUNKEN System Technik GmbH zusammengefaßt und rückwirkend ab 1. Januar 1989 auf den Unternehmensbereich Deutsche Aerospace übertragen werden.

### Mikroelektronik

In dem neuen von der TELEFUNKEN electronic GmbH wahrgenommenen Geschäftsfeld Mikroelektronik ist der Export in außereuropäische Märkte überdurchschnittlich gestiegen. Trotz erheblicher Erlöseinbußen hat sich der Umsatz erhöht. Im Berichtsjahr wurde das Angebot an integrierten Schaltungen vor allem für die Autoelektronik und die Nachrichtentechnik erweitert. Um dem wachsenden Bedarf insbesondere für Antiblockiersysteme Rechnung zu tragen, ist die Produktion elektronischer Baugruppen in Dickfilm- und Leiterplattentechnik stark ausgebaut worden.

### Elektrische und Elektronische Serienprodukte und Komponenten

Im Bereich Opto- und Vakuumelektronik konnte 1988 das kräftige Wachstum der Vorjahre nicht mehr erreicht werden. Die anhaltende Dollarschwäche sowie Verzögerungen bei der Auftragsvergabe von Großprojekten beeinträchtigten das Geschäft. Für die nahe Zukunft ist allerdings wieder mit stärkeren Wachstumsraten zu rechnen. Aufgrund der technischen Spitzenposition bei Satelliten-Wanderfeldröhren hat AEG gegen harte Konkurrenz



Die von AEG entwickelte M-Bahn ist ein vollautomatisches Nahverkehrssystem für mittlere Transportleistungen.



Mobiles Telefax-Kommunikationssystem Roadfax von AEG Olympia. Das portable Gerät ist über eine Adapterbox an das C-Funk-Autotelefon angeschlossen.

einen Auftrag aus dem INTELSAT VN-Programm erhalten. Die Großserienfertigung für Flüssigkristallanzeigen befindet sich im Aufbau.

Alle Arbeitsgebiete des Bereichs Serienprodukte haben ihr Geschäftsvolumen ausgeweitet. Impulse kamen dabei sowohl von der Nachfrage nach Motoren für große Haushaltsgeräte und für Büromaschinen als auch durch Bestellungen der deutschen Kraftfahrzeugindustrie.

Bei AEG Kabel konnte das Geschäft mit Lichtwellenleiter-Kabeln und -Anlagen kräftig ausgeweitet werden. Für die Fertigung von Automobil-Kabelsätzen wurde ein neues Produktionsgebäude in Betrieb genommen.

Der Bereich Komponenten erzielte trotz teilweisen Preisverfalls ein befriedigendes Wachstum von Umsatz und Auftragseingang. Dazu trug vor allem das Auslandsgeschäft bei. Die weltweit gute Marktposition von AEG bei elektro-fotografischen Bildträgern für Bürokopierer und Non-Impact-Druckern konnte ausgebaut werden. Zur Erweiterung des Geschäfts mit Servoantrieben wurden 80% der Anteile der Kollmorgen (Ireland) Ltd., Ennis, erworben, die seit 1. Januar 1989 als AEG Servo Systems Ltd. firmiert.

### **Elektrische Gebrauchsgüter**

Der Nachfrageaufschwung nach elektrischen Haushaltsgeräten im Inland hat auch 1988 angehalten. Das Wachstum wurde dabei ausschließlich von Großgeräten getragen. Aufgrund einer innovativen Produktpolitik konnte der Bereich AEG Hausgeräte sowohl im Inland als auch im Ausland besser abschneiden als die Branche. Auch im Bereich AEG Elektrowerkzeuge stieg der Umsatz erneut an; der Auslandsanteil blieb mit über 60% unverändert hoch. Die Programmlinien für Handwerk und Industrie sowie für Heimwerker wurden weiter ausgebaut. Schwerpunkte waren Bohrhammer und batteriegespeiste Werkzeuge des Accu-Systems 2000.

### **AEG Auslandsgesellschaften überwiegend erfolgreich**

Der Umsatz der AEG Gesellschaften im Ausland war insgesamt wieder höher als im Vorjahr. Zweistellige Zuwachsraten erzielten die Tochtergesellschaften in Spanien, Griechenland und der Türkei.

In den USA hat AEG in den letzten zwei Jahren durch neue Beteiligungsgesellschaften in den Bereichen Automatisierungstechnik und spurgebundene Verkehrssysteme Umsatz und Belegschaft verdoppelt. Das Engagement am zukunftssträchtigen Fernost-Markt wurde durch die Gründung der AEG Japan Ltd., Tokio, verstärkt.

### **Ausblick**

Für das Geschäftsjahr 1989 erwarten wir für AEG eine weitere Steigerung von Umsatz und Auftragseingang. Dabei werden sich aufgrund der strategischen Zielsetzungen des Daimler-Benz-Konzerns die Geschäftsfelder Automatisierungstechnik, Transport-Systeme und Mikroelektronik erheblich ausweiten. In diesem Zusammenhang werden die Sachinvestitionen für bereits begonnene und geplante neue Großprojekte weiter zunehmen.

Aufgrund seines ausgewogenen, technisch fortschrittlichen Programms von Investitions- und Konsumgütern, einer guten finanziellen Basis sowie des gestärkten Engagements in wichtigen Wachstumsfeldern verfügt AEG über alle Voraussetzungen, um die Chancen entschlossen zu nutzen, die der Europäische Binnenmarkt ab 1993 bieten wird.

## Unternehmensbereich Deutsche Aerospace

Mio. DM	1988	1987
Umsatz	1.920	1.608
Auftragseingang	2.534	2.618
Investitionen	170	124
F+E-Aufwand	653	500
Mitarbeiter	9.786	9.683

### Dornier

In den Unternehmensbereich Deutsche Aerospace werden im laufenden Geschäftsjahr die Bereiche Dornier und MTU sowie die in der TELEFUNKEN System Technik GmbH zusammengefaßten Aktivitäten der Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungstechnik von AEG übertragen. Hierzu werden auch die Aktivitäten der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH gehören, sofern die von der Daimler-Benz AG angestrebte Beteiligung zustande kommt.

Für das Geschäftsjahr 1988 berichten wir - wie bisher - über die beiden Beteiligungsgesellschaften Dornier und MTU.

#### **Geschäftsvolumen wieder gewachsen**

Die Dornier-Gruppe konnte nach dem erwarteten Rückgang im Vorjahr den Umsatz wieder um 19% auf 1,9 Mrd. DM steigern. Wesentlichen Anteil daran hatte der Bereich Raumfahrt, in dem einige Großprojekte abgerechnet worden sind. Aber auch die Medizintechnik trug mit der Einführung neuer Geräte für die Nieren- und Gallenlithotripsie zur Geschäftsausweitung bei. Dagegen war im Bereich Luftfahrt ein Umsatzrückgang nicht zu vermeiden. In der Verteidigungstechnik konnte das Geschäftsvolumen des Vorjahres wieder übertroffen werden. Der Exportanteil am Gesamtumsatz betrug 55 (i.V. 60)%. Der Auftragseingang hat mit 2,5 Mrd. DM den hohen Vorjahreswert von 2,6 Mrd. DM nicht ganz erreicht.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung lagen mit 653 Mio. DM erheblich über dem Vorjahr (500 Mio. DM). Der Zuwachs betraf ausschließlich Projekte, die an externe Auftraggeber weiterberechnet wurden. Für eigene Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden 130 (i.V. 125) Mio. DM aufgewendet. Die Sachinvestitionen erreichten 170 (i.V. 124) Mio. DM; sie haben sich seit 1986 verdoppelt. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die Erweiterung der Hallen-, Labor- und Büroflächen, der technischen Einrichtungen sowie die Werksinfrastruktur. Am Jahresende beschäftigte Dornier 9.786 (i.V. 9.683) Mitarbeiter.

41



DORNIER 328 - das  
Regionalflugzeug der  
90er Jahre.

## Luftfahrt

Von der DORNIER 228 wurden im Berichtsjahr 20 (i.V. 33) Flugzeuge geliefert, vornehmlich in die USA. Weltweit sind damit 147 Maschinen dieses Typs im Einsatz. Die weiterentwickelte Do 228-212 wurde aufgrund der guten Ergebnisse bei planmäßigen Flugerprobungen inzwischen für ein maximales Startgewicht von 6.400 kg zugelassen. Im Rahmen der deutsch-indischen Zusammenarbeit bei der Lizenzfertigung von bis zu 150 DORNIER 228 hat unser indischer Partner im Berichtsjahr 10 (i.V. 5) weitere als Baugruppen gelieferte Flugzeuge montiert. Am Airbusprogramm ist Dornier mit der Fertigung verschiedener Baugruppen beteiligt, die 1988 in 23 Flugzeuge des Typs A 310 und in 16 des Typs A 320 eingebaut wur-



Das Modell einer DORNIER 328 im Windkanal.

den. Mit der Entwicklung mehrerer Baugruppen für die neuen Airbusprojekte A 330/340 ist 1988 begonnen worden.

Für das 30-sitzige Commuterflugzeug DORNIER 328 wurden die Entwicklungsarbeiten aufgenommen. Das von der Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien getragene Projekt Europäisches Jagdflugzeug der 90er Jahre (JF 90/EFA), an dessen Triebwerksentwicklung auch MTU beteiligt ist, haben wir fortgeführt.

Im Bereich der Flugzeugbetreuung und -ausstattung konzentrierten sich unsere Aktivitäten auf Geschäftsflugzeuge und Flugzeuge der deutschen Bundeswehr - Breguet 1150 Atlantic, Alpha Jet, DORNIER 128 und 228. Zur Verlängerung der Nutzungsdauer von Hubschraubern des Typs Bell UH-1D haben wir ein neues Programm vorbereitet. Das E-3A-Frühwarnsystem (AWACS) betreut Dornier zusammen mit internationalen Partnern als Hauptauftragnehmer.

## Raumfahrt

Im Bereich Raumfahrt konnte für das Projekt Europäischer Erderkundungssatellit ERST eine erste Teilabrechnung vorgenommen und als Umsatz ausgewiesen werden. Dornier ist als Hauptauftragnehmer für die gesamte Entwicklung des Satelliten verantwortlich. Im Rahmen dieses Programms wurde mit den erfolgreich durchgeführten Entfaltungstests der Synthetic-Aperture-Radar-Antenne (SAR) für die Erdbeobachtung ein bedeutender Meilenstein gesetzt.

Zu dem starken Umsatzwachstum im Berichtsjahr haben auch Teilabrechnungen aus den Projekten Raumlabor Columbus, Satelliten-Trägerrakete Ariane, Raumgleiter Hermes und Deutscher Fernmeldesatellit (DFS) beigetragen. Bei Columbus ist Dornier Systemführer für die Versorgungseinheit des freifliegenden Raumlabors; hier gingen im Berichtsjahr Aufträge für neue Definitionen des Lebenserhaltungssystems und des Versorgungsmoduls ein.

In den Satelliten ROSAT, der nach dem geplanten Start Anfang 1990 vor allem die im Weltraum vorhandenen Röntgenquellen untersuchen soll, haben wir die Flugeinheit integriert. Für die im Auftrag eines US-amerikanischen Unternehmens als Bauteil der Titan-III-Rakete zu entwickelnde und zu fertigende Satellitentragestruktur PCA ist Ende 1988 die Testeinheit fertiggestellt worden.

## Verteidigungstechnik

Fluggeräte für Aufklärungs- und Orientierungsaufgaben sind die Arbeitsschwerpunkte des Bereichs Verteidigungstechnik. Neben der Betreuung bereits eingeführter Aufklärungssysteme mit kurzer Reichweite erstrecken sich die Aktivitäten auch auf die Entwicklung und Serienvorbereitung von Systemen mit größerer Reichweite. Bei dem Aufklärungs-Drohnen-System CL 289, an dem kanadische und französische Partner beteiligt sind, haben wir die Entwicklungsphase weitgehend abgeschlossen; erste Teilfertigungen für die Serie sind angelaufen. Verschiedene Komponenten dieses Systems erhielt die Bundeswehr für Versuchs- und Schulungszwecke. Außerdem lieferte Dornier an die Bundeswehr in größerem Umfang Werkstattausrüstungen für das Flugabwehrsystem ROLAND. Beim Projekt Fliegerfaust 2 (STINGER) hat Dornier als Generalunternehmer mit den Vertragspartnern verhandelt und die vorbereitenden Arbeiten fortgesetzt. Im Berichtsjahr wurde mit dem Auftraggeber ein Teilleistungsvertrag abgeschlossen.

### Medizintechnik

Die Dornier Medizintechnik GmbH, München, hat 1988 mehr als doppelt so viele Nieren- und Gallenlithotripter-Geräte ausgeliefert wie im Vorjahr. Nachdem der Nierensteinzertrümmerer HM3 durch das weiterentwickelte Modell HM4 ersetzt und der Gallenlithotripter MPL 9000 sowie der multifunktionale urologische Arbeitsplatz MFL 5000 neu in den Markt eingeführt worden sind, verfügt Dornier nunmehr über eine komplette Produktfamilie zur operationsfreien Beseitigung von Gallen- und Nierensteinen. Vom MPL 9000 wurden im Berichtsjahr bereits eine größere Anzahl von Anlagen ausgeliefert und vom MFL 5000 die ersten Systeme installiert. Weltweit waren Ende 1988 rd. 370 Dornier-Lithotripter im Einsatz, mit denen pro Jahr etwa 300.000 Patienten behandelt werden können. Im Mittelpunkt der weiteren Forschung und Entwicklung stehen innovative Verfahren, die neue therapeutische Anwendungsmöglichkeiten der Stoßwellentechnologie erschließen sollen.

### Neue Unternehmensstruktur

Der Geschäftsbereich Dornier erhielt mit Wirkung zum 1. Januar 1989 eine neue Unternehmensstruktur. Damit wurde die Voraussetzung geschaffen, den Herausforderungen des Luftfahrtmarktes besser zu begegnen und die in den verschiedenen Bereichen der Raumfahrt und Verteidigungstechnik gewonnenen Erkenntnisse wirkungsvoller zu nutzen. Ende 1988 wurde die Dornier Reparaturwerk GmbH in Dornier Luftfahrt GmbH umbenannt. Zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres wurden die Luftfahrtaktivitäten der Dornier GmbH in die Dornier Luftfahrt GmbH eingebracht. Damit sind in diesem Tochterunternehmen alle Luftfahrtaktivitäten der Dornier-Gruppe zusammengefaßt. Die Dornier System GmbH wurde zum Jahresbeginn 1989 mit Wirkung ab 1. Juli 1988 auf die Dornier GmbH verschmolzen, die seitdem die Geschäftsfelder Raumfahrt, Verteidigungs-

technik und Spezielle Märkte führt. Die Dornier Medizintechnik GmbH war von diesen Maßnahmen nicht berührt.

### Ausblick

Die Dornier-Gruppe erwartet im laufenden Geschäftsjahr eine weitere Zunahme von Umsatz und Gesamtleistung, vor allem in den Bereichen Luft- und Raumfahrt. Hier konzentriert sich die Fertigung auf die DORNIER 228-Flugzeuge und die Baugruppen für den Airbus. Die Entwicklungsarbeiten an der DORNIER 328 werden planmäßig fortgesetzt. Im Programm des europäischen Jagdflugzeugs JF 90/EFA werden die bereits 1987 begonnenen Arbeiten für die Konstruktion und Fertigung der Prototypen fortführen. Im

Bereich Raumfahrt bereitet sich Dornier auf die Vergabe weiterer Programmpakete vor. Von erheblicher Bedeutung ist hier ein Wissenschaftsprogramm CLUSTER/Sotto, das vor allem der Erforschung der Sonne dient. In der Verteidigungstechnik erwartet Dornier mit dem Generalunternehmervertrag für das Programm Fliegerfaust 2 (STINGER) sowie der Entwicklung einer Anti-Radar-Drohne zwei weitere große Aufträge. Der Bereich Medizintechnik rechnet nach der starken Ausweitung des Geschäftsvolumens im Vorjahr mit einer Konsolidierung. Im Medizingerätegeschäft wird sich der Anteil der Gallenlithotripter aufgrund der gestiegenen Nachfrage - insbesondere aus den USA - weiter erhöhen.



Mit Zeolith beschichteter keramischer Partikel-Abbrandfilter für Pkw-Dieselmotoren.

## mtu Motoren- und Turbinen-Union

44

### Umsatz weiter gesteigert

Die Geschäftsentwicklung der MTU-Gruppe, deren Hauptarbeitsgebiete Luftfahrttriebwerke, Hochleistungsdieselmotoren und Turbomaschinen stark auf den Weltmarkt ausgerichtet sind, war im Berichtsjahr erneut erfreulich. Der Umsatz erhöhte sich um 8,5% auf 3,3 Mrd. DM; davon entfielen 60,9 (i.V. 59,1)% auf das Auslandsgeschäft. Der sprunghaft um 78% auf 4,8 Mrd. DM gestiegene Auftragseingang enthält neben höheren Bestellungen aus der Verkehrsluftfahrt den über einen langen Zeitraum laufenden Entwicklungsauftrag für das Triebwerk EJ 200 des Jäger 90. Der Auftragsbestand von 6,1 (i.V. 4,6) Mrd. DM sichert die Beschäftigung bis in das Jahr 1990, in Teilbereichen bis weit darüber hinaus. Die Fertigungskapazitäten der MTU-Gesellschaften waren 1988 insgesamt gut ausgelastet, teilweise wurde im Dreischichtbetrieb gearbeitet. Die Zahl der Mitarbeiter war mit 17.267 kaum verändert.

MTU investierte wiederum erhebliche Mittel in moderne Produktionsanlagen, die Entwicklung neuer Produkte und zur Anpassung der technischen Einrichtungen und Verfahren an die geplanten Veränderungen der Programmstruktur. Für Forschung und Entwicklung sind 445 (i.V. 435) Mio. DM aufgewandt worden, 244 (i.V. 192) Mio. DM betrafen externe Entwicklungsaufträge. Die Anlageinvestitionen von 217 (i.V. 237) Mio. DM überstiegen wiederum die Abschreibungen.

### Luftfahrttriebwerke

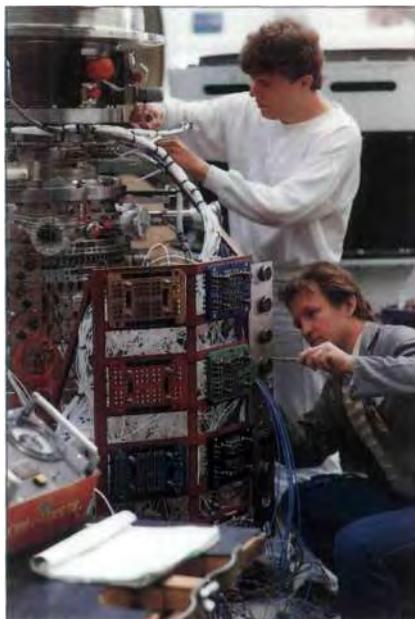
Das Geschäftsvolumen im Bereich Luftfahrttriebwerke konnte 1988 weiter gesteigert werden. Hier kooperiert MTU München in Entwicklung und Fertigung seit Jahren erfolgreich mit führenden europäischen und transatlantischen Herstellern. Im militärischen Bereich trägt MTU Gesamtverantwortung für alle gemeinschaftlich produzierten Triebwerke, die an deutsche Abnehmer ausgeliefert werden. Bei Antrieben für Verkehrsflugzeuge, die inzwischen über die Hälfte der

Produktionskapazitäten in Anspruch nehmen, ist MTU in Entwicklung, Produktion und Wartung für alle wichtigen Schubklassen tätig, wobei die Schwerpunkte in Entwicklung und Fertigung bei anspruchsvollen Komponenten wie Hoch- und Niederdruckturbinen sowie Hochdruckverdichtern liegen.

Auf politischer Ebene fielen im Berichtsjahr zwei wichtige Entscheidungen zugunsten von Neuentwicklungen, die für MTU weitreichende Bedeutung haben. Es handelt sich um das europäische Jagdflugzeug Jäger 90 und dessen Triebwerk EJ 200 sowie das Triebwerk des deutsch-französischen Hubschraubers PAH-2/HAC.

### Dieselmotoren

MTU Friedrichshafen mit seiner Angebotspalette schnellaufender Dieselmotoren im Leistungsbereich von 30 kW (40 PS) bis 7.400 kW (10.000 PS) für Schiffe, schwere Fahrzeuge, Eisenbahnen, Stromaggregate und Arbeitsmaschinen kann auf ein wiederum gutes Geschäft mit Schiffsantrieben zurückblicken. Einen wesentlichen Beitrag zu Umsatz und Beschäftigung leisteten aber auch die Liefe-



Mio. DM	1988	1987
Umsatz	3.276	3.018
Auftragseingang	4.811	2.704
Investitionen	217	237
F+E-Aufwand	445	435
Mitarbeiter	17.267	17.284

rungen aus dem 1986 mit der UdSSR abgeschlossenen Auftrag über Motoren der Baureihe 396 für schwere Erdbewegungsfahrzeuge. Trotz des weltweit verschärften Wettbewerbs im Dieselmotorenbau hat MTU Friedrichshafen seine Marktposition und das Beschäftigungsniveau gehalten, in Teilbereichen sogar ausgeweitet.

International setzen sich aufgrund der nach wie vor bestehenden Überkapazitäten die Konzentrationsbestrebungen der Dieselmotoren-Hersteller fort. Durch die gemeinsam mit der MAN B&W Diesel GmbH, Augsburg, zu jeweils gleichen



RB199 Triebwerke für den Tornado werden vertikal montiert. Hydraulisch versenkbare Bühnen erlauben ein Arbeiten in günstiger Arbeitshöhe.

An diesem Versuchs-triebwerk werden Meßleitungen verlegt und angeschlossen.

Teilen erworbene Beteiligung von 51% an dem französischen Motorenhersteller S.E.M.T. Pielstick kann MTU Friedrichshafen nicht nur den französischen Markt besser erschließen, sondern auch die über Frankreich zu erreichenden Absatzräume gezielter bedienen.

Verbesserte Betriebseigenschaften und eine höhere Lebensdauer der MTU-Dieselmotoren waren wichtige Ziele unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in diesem Bereich. Außerdem haben wir neue Dieselmotoren entwickelt und erprobt.

#### **Wartung von Flugtriebwerken**

Die auf die Wartung und Reparatur von Großtriebwerken und Triebwerkskomponenten spezialisierte MTU Maintenance GmbH in Langenhagen bei Hannover konnte 1988 ihren Umsatz - bei guter Auslastung der Kapazitäten - erneut steigern. Im laufenden Geschäftsjahr werden zusätzliche Triebwerkstypen in das Wartungs- und Überholprogramm aufgenommen.

#### **Turbolader, Ventilatoren/Verdichter, Dampfturbinen**

Die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch, Frankenthal, konnte im Berichtsjahr gegen starke Konkurrenz ihren Absatz von Abgasturboladern für Fahrzeugmotoren nochmals steigern. Zum Umsatzwachstum um 3,5% trug aber vor allem das Geschäft mit Ventilatoren bei, die zum Einbau in Rauchgasentschwefelungsanlagen von Kohlekraftwerken bestimmt sind.

#### **L'Orange und übrige MTU-Gesellschaften**

Als Spezialhersteller von Einspritzpumpen für Großdieselmotoren, dessen Geschäft stark von der Nachfrage der westeuropäischen Dieselmotorenindustrie abhängt, konnte sich die L'Orange GmbH, Stuttgart, 1988 erfolgreich behaupten. Produktion und Absatz gingen weiter nach oben. Der Auftragseingang stieg um 31% auf 46,1 Mio. DM.

Die übrigen in- und ausländischen Unternehmen der MTU-Gruppe, deren Aktivitäten sich überwiegend auf den Vertrieb und die Betreuung der MTU-Produkte sowie auf DV-Dienstleistungen erstrecken, verzeichneten erneut einen insgesamt positiven Geschäftsverlauf.

#### **Ausblick**

In den nächsten Jahren ist aufgrund des hohen Auftragsbestands im Bereich Luftfahrttriebwerke eine weiterhin positive Entwicklung der MTU-Gruppe vorgezeichnet. Der Geschäftsverlauf in den übrigen Arbeitsgebieten wird davon abhängen, inwieweit erreichte Marktpositionen gehalten und neue Marktsegmente erschlossen werden können. Die Zusammenarbeit

mit ausländischen Partnern bei Dieselmotoren, die hohe Qualität der MTU-Produkte und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter bilden dafür gute Voraussetzungen. Der Dollarkurs wird auch in Zukunft wesentlicher Bestimmungsfaktor für die Umsatz- und Ertragsentwicklung sein, zumal die Absatzmärkte im Dollarraum zunehmend an Bedeutung gewinnen und wichtige Wettbewerber und Kooperationspartner dort produzieren und anbieten. Unsicher bleibt, ob insbesondere die jungen Industrieländer wieder in die Lage versetzt werden, ihre vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen zu finanzieren.

Für 1989 erwartet MTU bei voll ausgelasteten Kapazitäten und guter Beschäftigung einen weiteren Umsatzanstieg.



An einem 17stufigen Axialverdichterläufer eines Flugtriebwerks wird bei jeder Schaufel das Spitzenspiel gemessen und dokumentiert.



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

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

## Zusammenarbeit im Konzern intensiviert

Die Aufgaben im Zentralressort Forschung und Technik erstreckten sich 1988 im wesentlichen darauf, Wissen und Erfahrungen im Konzern in Gemeinschaftsprojekten zu bündeln sowie Forschungsstrategien zu entwickeln. Damit wollen wir das in den Konzerngesellschaften vorhandene Know-how intensiv nutzen und noch enger miteinander verzahnen. Im Rahmen dieser Aktivitäten entwickelten wir die Forschungsprogramme Elektrotraktion, Informationstechnik und Elektronikeinsatz in Fahrzeug und Verkehr (TRAFFONIC). Sowohl auf unseren traditionellen Tätigkeitsfeldern der Automobiltechnik als auch in den neuen und erweiterten Geschäftsfeldern konnten wir auf dem Gebiet innovativer Technologien Synergieprojekte verwirklichen. Zur Intensivierung der technologischen Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen in Japan haben wir 1988 eine Außenstelle bei der Mercedes-Benz Japan eingerichtet. Es ist geplant, an japanischen Programmen über Verkehrssysteme sowie an den MITI-Programmen Hochtemperatur-Supraleitung und Keramik teilzunehmen.

## Erforschung von Technologiepotentialen

Der sich weltweit verschärfende Wettbewerb auf dem Gebiet der Hochtechnologie erfordert neue Methoden und Instrumente, mit denen Technologien und damit die Chancen von Produkten eingeschätzt werden können. Das Forschungsprogramm IDENT (Identifizierung von Entwicklungspotentialen der Technik) verfolgt dieses Ziel. Dabei stehen

nicht nur die Identifizierung der Chancen neuer Technologien und die Möglichkeiten zur Realisierung innovativer Produkte im Vordergrund, sondern auch die zu erwartende Akzeptanz im gesellschaftlichen Umfeld.

## Entwicklung ressourcenschonender Technologien

Unsere Marktchancen, mit neuen Produkten erfolgreich zu sein, werden zunehmend von der Beherrschung, Anwendung und Nutzung energie- und rohstoffsparender Technologien sowie Schonung von Umwelt und Gesundheit abhängen. Ein Schwerpunkt unserer Arbeiten liegt deshalb auf den Gebieten neuer Energie-, Material- und Informationstechnologien einschließlich der Elektronik und Wissensverarbeitung.

Im Mittelpunkt eines langfristig angelegten Konzernprogramms stehen die Nutzung von Solar- und Wasserstofftechnologien, Windkraftanlagen sowie die Entwicklung und Vermarktung integrierter Systemlösungen.

Unseren Großversuch in Berlin, Mercedes-Benz Serienfahrzeuge mit Wasserstoff anzutreiben, haben wir erfolgreich abgeschlossen. Neue Projekte zur Nutzung der Wasserstoffenergie im Fahrzeug bereiten wir vor. Zusammen mit kanadischen und norwegischen Institutionen wollen wir aus Wasserkraft gewonnene Überschussenergie in Wasserstoff umwandeln, der aus diesen Ländern mit Tankschiffen nach Deutschland transportiert wird und sich hier z. B. für Busflotten einsetzen läßt.

Die Arbeiten an den Projekten Heißdampf-Elektrolyse zur Wasserstoffherzeugung (Hot-Elly), Darrius-Windgenerator, dem Solardach für Kraftfahrzeuge sowie an verschiedenen Solarenergieanlagen haben wir fortgeführt. Ein fotovoltaischer Generator und ein Windgenerator sowie eine Biogasanlage (MOEWE) wurden als regeneratives Energieversorgungssystem in Burg/Fehmarn installiert; die Grundsteinlegung erfolgte Mitte 1988.

## Synergieprogramm für neue Werkstofftechnologien

Im Synergieprogramm (SYNWERK) haben wir 1988 alle Konzernaktivitäten auf den Gebieten neuer Werkstofftechnologien erfaßt und ein Konzept zur Konzentration der Werkstoffentwicklungen in sog. „Centers of Competence“ erarbeitet. Die inzwischen eingeleitete konzernweite Zusammenarbeit auf den Gebieten Kunststoffe, Keramik, faserverstärkte Kohlenstoffe, neue metallische Werkstoffe, Oberflächentechnik und Funktionswerkstoffe hat ein umfangreiches Bündel möglicher Nutzungen aufgezeigt. Wir arbeiten an einem Programm für die Hochtemperatur-Supraleitung, das in ein Gemeinschaftsprojekt mit weiteren Unternehmen eingebracht werden soll.



Kristallstruktur einer Formgedächtnislegierung (270:1 vergrößert). Erforscht werden die Einsatzmöglichkeiten von Legierungen, die sich an ihre Ursprungsform „erinnern“ können. Beispiel: Spiralfedern.

### Informationstechnologien und Elektronik

Die im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie durchgeführten Bewertungen und Analysen des verkehrstechnischen Fortschritts im Rahmen des Projektes PROMETHEUS brachten bereits wichtige Ergebnisse. So wäre es möglich, den Verkehr nahezu unfallfrei zu machen und die Umweltverträglichkeit die Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs aus heutiger Sicht um jeweils bis zu 20% zu steigern.

Forschungsschwerpunkte von Daimler-Benz im Rahmen dieses Programms sind die vollständige Erfassung aller für einen sicheren Fahrbetrieb wichtigen Informationen durch „intelligente“ Sensorik. Hierzu zählen die Hinderniserkennung, die Erfassung aller anderen Verkehrsteilnehmer und ihrer Bewegungen, des Fahrbahnverlaufes und -zustandes sowie das frühzeitige Erkennen von Störeinflüssen wie z. B. Seitenwind. Die Arbeiten an Verkehrsmanagement-Systemen zur Verbesserung der Qualität des Straßenverkehrs und zur Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit haben 1988 mit der Teilnahme am Projekt Leit- und Informationssystem Berlin (LISB) und mit neuen digitalen Straßenkarten für rechnergesteuerte Zielführungssysteme begonnen.

Im Synergieprogramm TRAFFONIC (Traffic and Electronics) wollen wir die im Projekt PROMETHEUS gewonnenen Ergebnisse in Produkte des Daimler-Benz-Konzerns umsetzen. TRAFFONIC-Projekte betreffen aber auch die mobile Satellitenkommunikation und -navigation, die mobile Telekommunikation, die Betriebsleittechnik sowie Verkehrserfassungs- und -leitsysteme.

Das Programm DRIVE (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe) wurde von der Europäischen Gemeinschaft mit dem Ziel konzipiert, eine für Europa einheitlich ausgestaltete Verkehrsinfrastruktur - die „intelligente“ Straße - zu schaffen. Die EG-Kommission hat den am PROMETHEUS-Programm beteiligten Unternehmen und Instituten sowohl das Projektmanagement als auch die Aufgabe übertragen, Detailösungen zu entwickeln, wie z. B. Leit- und Informationssysteme für den Individualverkehr und den Gütertransport.

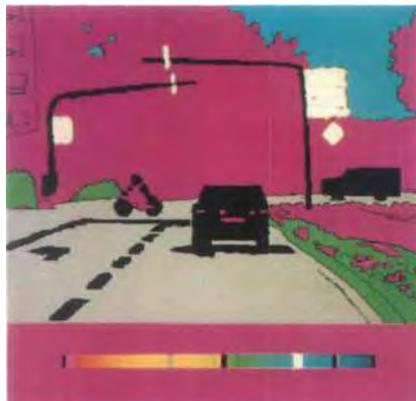
In dieses technologische Umfeld ist auch unsere Beteiligung am Forschungsinstitut für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung in Ulm einzuordnen, das sich u. a. mit der Fortentwicklung der „Künstlichen Intelligenz“ beschäftigt. Die Bauplanung für die Daimler-Benz-Institute in der „Wissenschaftsstadt Ulm“ ist nahezu abgeschlossen.

### Forschungstransfer im Konzern

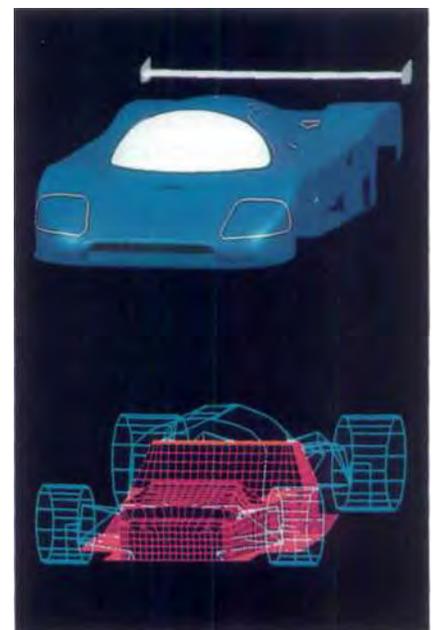
Technologien und Innovationen der Forschung werden über Transferprogramme mit den Unternehmensbereichen in entsprechende Produkte umgesetzt. Wichtige Transferaufgaben im Jahre 1988 betrafen u. a. die Felder

I Aktive Fahrzeugsicherheit. Hier haben wir die aktive Federung und die kybernetische Hinterachslenkung im Rahmen des Pkw-Sicherheitsworkshops der Öffentlichkeit vorgestellt.

Antriebe, Motorsport. Neue Werkstoffe, Aufladungs- und Elektroniksysteme für Antriebe haben wir in unserem 5-Liter-V8-Serienmotor verarbeitet. Dadurch konnten der Verbrauch gesenkt und die Leistung noch weiter gesteigert werden. Der Motor wird im Rennsport (Gruppe C) erfolgreich eingesetzt.



Das Forschungsprojekt Rechnersehen zur umfassenden Erkennung der Verkehrssituation verbindet die konventionelle Regelungstechnik mit den neuen Methoden der symbolischen Informationsverarbeitung (Künstliche Intelligenz).

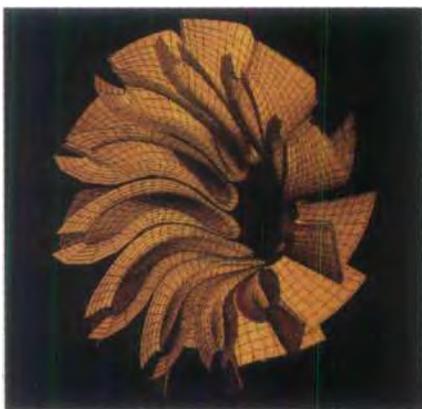


Sauber-Mercedes C11: Die Computergrafik zeigt die Struktur des neuen Rennsportwagen-Prototyps der Gruppe C mit CFK-Monocoque, weiter entwickelten Rad-aufhängungen sowie verbesserter Aerodynamik.

Service. Gemeinsam mit den Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge ist das Projekt MB-CASE (Informations- und Diagnosesystem für den Fahrzeug-Service) weitergeführt worden. Dieses System soll Anfang der 90er Jahre in Betrieb gehen.

Verkehr. Die Projekte O-Bahn und MB-Assistent wurden an den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge übergeben. Im gegenwärtig größten Verkehrsberatungsprojekt China, eine deutsch-chinesische Gemeinschaftsarbeit, sollen die Entwicklung des Straßenverkehrs und der Automobilindustrie in China analysiert sowie Zukunftsmodelle erarbeitet werden.

Technikfolgenforschung. Zentrale Themen in diesem Aufgabenfeld waren die Wirkungsforschung auf dem Gebiet der Dieselabgase sowie die Recyclingforschung für Kunststoffteile im Fahrzeug. Zu beiden Themen konnten umfassende Forschungsprogramme mit anderen Fahrzeugherstellern (im Rahmen der FAT-Forschungsgemeinschaft Automobiltechnik) und betroffenen Industriezweigen (Kunststoff-, Stahl- und Shredderindustrie) begonnen werden.

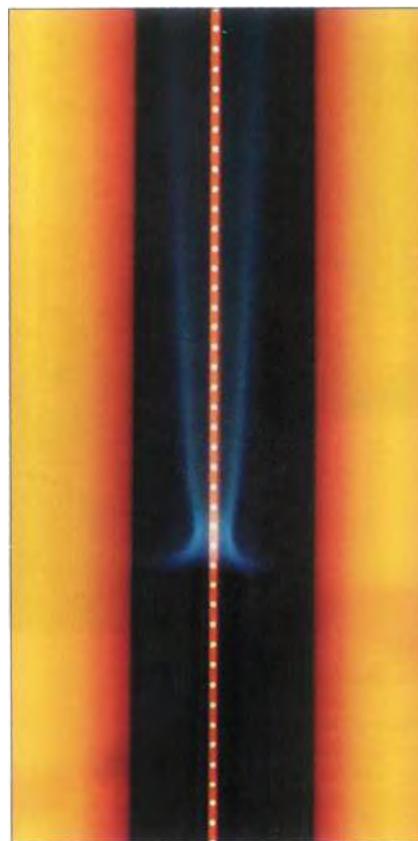


Fräserbahnen für die NC-Fertigung eines Turbolader-Turbinenrades:  
Die Turbinenräder werden über einen geschlossenen Datentransfer entwickelt, der von der aerodynamischen Auslegung bis hin zur Fertigung reicht.

### Rechnerunterstützte Forschung und Entwicklung

Im Elektronik-Meßzentrum werden Elektronik-Module im Rechner simuliert und erst dann „in hardware“ umgesetzt, wenn die gewünschte Funktion sicher gewährleistet ist. Dadurch werden nicht nur Kosten gespart, sondern auch viele Arbeitsschritte beschleunigt und Entwicklungszeiten verkürzt.

Für den Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung in modernen Konstruktionsverfahren ist Voraussetzung, daß die Bauteilgeometrie mathematisch analytisch beschrieben werden kann. Mit einem neu entwickelten Verfahren können jetzt empirisch ermittelte Flächen in ein CAD-Modell überführt werden. Umgekehrt lassen sich damit auch Abweichungen eines

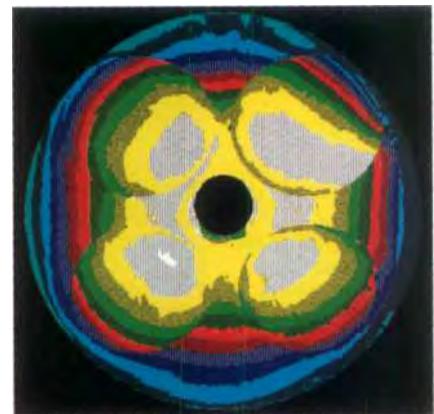


Werkstücks ermitteln, das nach einer CAD-Sollgeometrie gefertigt wurde. Für das Konstruieren am Bildschirm stehen so alle nur denkbaren Möglichkeiten zur Verfügung.

### Information als Wettbewerbsfaktor

Eine schnelle Information auf allen Führungsebenen wird neben Produkt, Preis und Service zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsfaktor.

Mit dem Marketing-, Planungs- und Informationssystem (MAPIS) können Daten über eigene Produkte und über die der Wettbewerber abgerufen werden. Verkäufe, Preise und Produktion, aber auch gesamtwirtschaftliche Daten, Währungen, Marktprognosen und eigene Absatzplanungen sind immer aktuell in tabellarischer wie in grafischer Form verfügbar.



Holographisch gemessene Verformungen durch den Innendruck im Verbrennungsraum eines 4-Ventil-Zylinderkopfes.

Ethanol-Tropfenkette mit brennender Dampfhülle. Aus der Grundlagenuntersuchung zur Reduzierung der Schadstoffbildung im Dieselmotor.

## Personalarbeit im Zeichen verschärften internationalen Wettbewerbs

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Globalisierung der Märkte, des schnelleren technischen Wandels und der verstärkten internationalen Zusammenarbeit können Arbeitsplätze in einem weltweit tätigen Unternehmen wie Daimler-Benz nur dann langfristig gesichert werden, wenn Personalkosten und Produktivität in einem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis stehen. Um in der Bundesrepublik Deutschland weiterhin erfolgreich produzieren zu können, intensivieren wir auch im Personalbereich unsere Bemühungen, dafür geeignete Voraussetzungen zu schaffen. So streben wir an, einem weiteren Anstieg der Personalkosten entgegenzuwirken, u. a. durch Arbeitszeitmodelle, die eine bessere zeitliche Ausla-

stung der kapitalintensiven Produktionsanlagen gewährleisten. Außerdem haben wir unsere Aktivitäten noch weiter verstärkt, die Mitarbeiterqualifikation den sich ändernden Arbeitsanforderungen anzupassen. Auch in den nächsten Jahren werden wir durch gezielte Maßnahmen den Gesichtspunkten Kostenbegrenzung und Mitarbeiterqualifikation nachdrücklich Rechnung tragen.

## Konstruktive Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern

Mit den Gesamtbetriebsräten und Betriebsräten, den Gesamtsprecherausschüssen und den Sprecherausschüssen der Leitenden Angestellten haben wir auch 1988 vertrauensvoll und konstruktiv zusammengearbeitet. Das allseitige Bemühen, nicht nur Rechte einzufordern, sondern auch Pflichten zu übernehmen,

prägte die gemeinsame Arbeit. Es konnten wiederum Regelungen vereinbart werden, die einen vertretbaren Ausgleich zwischen den Interessen der Mitarbeiter und den Belangen der Unternehmen ermöglichen.

## Beschäftigungsentwicklung und Mitarbeiterstruktur

Im Daimler-Benz-Konzern waren Ende 1988 weltweit 338.749 (i.V. 326.288) Mitarbeiter beschäftigt, allein im Inland 268.277 (i.V. 262.658).

In der Daimler-Benz AG stieg die Belegschaft um 1.343 auf 170.577 Mitarbeiter. Unser beschäftigungssicherndes Instrument der Abordnungen von Mitarbeitern hat sich auch im vergangenen Jahr bewährt. Auf diese Weise konnten wir produktionsbedingte Beschäftigungsschwankungen in einzelnen inländischen Werken flexibel und kurzfristig ausgleichen. Der Kostenaufwand hierfür ist allerdings beträchtlich.

Bei AEG waren am Jahresende weltweit 89.585 (i.V. 80.499) Mitarbeiter tätig, davon 69.844 (i.V. 66.092) im Inland. Der Anstieg beruhte überwiegend



Gerade für CAD/CAM gilt: Lebenslanges Lernen ist eine notwendige Investition zur Zukunftssicherung. 1988 gab es im Konzern mehr als 1000 CAD-Arbeitsplätze.



Zerspanungsmechanikerin - einer von vielen gewerblich-technischen Berufen, die auch für Mädchen interessant und attraktiv sind.



1988 wurden in der Daimler-Benz AG 120 Werkstattkreise durchgeführt. Sie werden mehr und mehr zu einem wichtigen Bestandteil der betrieblichen Arbeits- und Führungsbeziehungen.

auf der erstmaligen Einbeziehung der TELEFUNKEN electronic GmbH mit 6.180 Mitarbeitern. Hinzu kam die Geschäftsausweitung in den Bereichen Hochfrequenztechnik, Industrietechnik, Automatisierungstechnik und Hausgeräte.

In der Dornier-Gruppe waren Ende 1988 insgesamt 9.786 (i.V. 9.683) Mitarbeiter beschäftigt, 9.579 (i.V. 9.512) im Inland. Die Beschäftigungsentwicklung war durch eine unterschiedliche Auslastung der Standorte gekennzeichnet. In München wurde - insbesondere durch Nichtersatz der Fluktuation sowie Auslaufen befristeter Arbeitsverhältnisse und Vorruhestandsregelungen - der Personalstand der Dornier GmbH und der Dornier Reparaturwerk GmbH zusammen auf 3.791 (i.V. 4.147) Mitarbeiter zurückgeführt. In Friedrichshafen stieg die Zahl der Beschäftigten bei der Dornier GmbH und der Dornier System GmbH auf zusammen 5.263 (i.V. 4.913) Personen. Die Dornier Medizintechnik GmbH erhöhte ihre Belegschaft auf 525 (i.V. 452) Personen.

Die MTU-Gesellschaften beschäftigten am Jahresende insgesamt 17.267 (i.V. 17.284) Mitarbeiter, davon 16.984 (i.V. 16.935) im Inland. Bei MTU München stieg die Belegschaft - vornehmlich im Angestelltenbereich - auf 7.787 (i.V. 7.616) Mitarbeiter, bei MTU Friedrichshafen ging sie auf 6.251 (i.V. 6.341) zurück.

Der Anteil der ausländischen Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft im Inland lag - mit leichten Abweichungen bei den einzelnen Unternehmensgruppen - bei durchschnittlich 10%.

Dagegen stellt sich der Anteil der Frauen im Daimler-Benz-Konzern wesentlich differenzierter dar, was in erster Linie auf unterschiedliche Produktionsstrukturen zurückzuführen ist: In der Daimler-Benz AG sind 12%, bei AEG 29%, bei Dornier 18% und bei MTU 14% Frauen beschäftigt. Derzeit werden in weiten Teilen des Konzerns konkrete Maßnahmen ergriffen, um die beruflichen Einstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten von

Frauen weiter zu verbessern. Außerdem prüfen wir, wie für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter familienfreundlichere Arbeitsbedingungen geschaffen werden können.

Das Durchschnittsalter der Inlandsbeschäftigten lag bei etwa 39 Jahren und die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit zwischen 10 und 15 Jahren (Daimler-Benz AG 12,6; AEG 14,3; Dornier 10,6; MTU 13,4 Jahre).

#### Beschäftigung von Schwerbehinderten

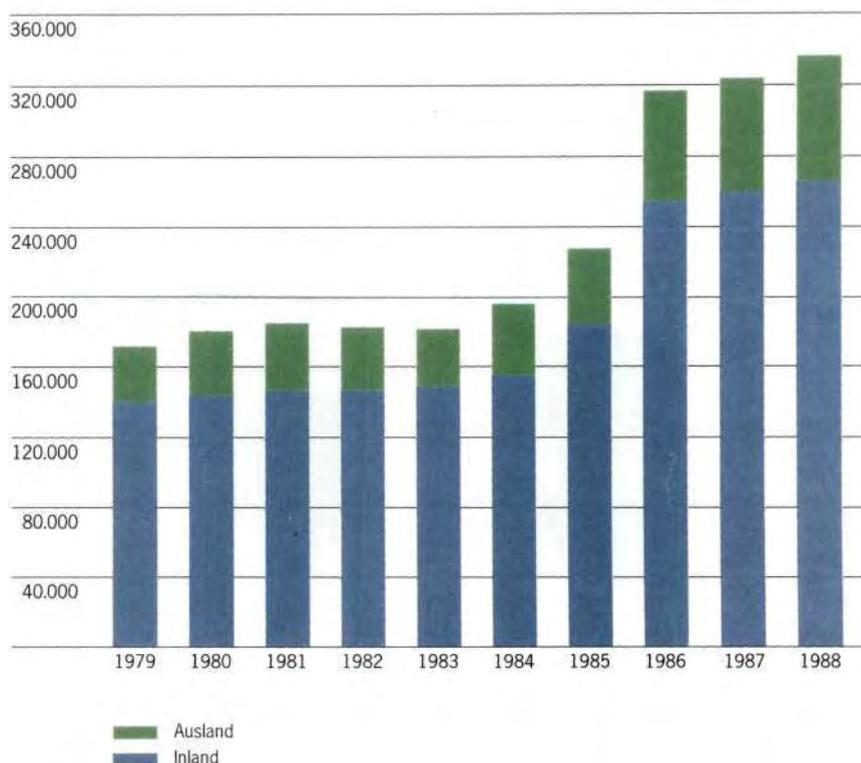
Am Jahresende waren im Inland 11.305 Schwerbehinderte tätig (Daimler-Benz AG 6.800, AEG 3.625, Dornier 282, MTU 598). Die gesetzliche Beschäftigungsquote von 6% konnte insgesamt nicht erreicht

werden, da viele unserer schwerbehinderten Mitarbeiter die Vorruhestandsregelung in Anspruch genommen haben. Außerdem haben die Versorgungsämter in den letzten Jahren verschärfte Prüfungsmaßstäbe bei der Anerkennung von Schwerbehinderungen angelegt. Allerdings brauchten wir auch 1988 keine Ausgleichsabgabe zu bezahlen, weil wiederum eine beträchtliche Anzahl von Aufträgen an Behinderten-Werkstätten vergeben wurde.

#### Personalaufwand

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr bei der Daimler-Benz AG um 0,8% auf 12,3 Mrd. DM. Zum 1. April 1988 wurden die Löhne und Gehälter um 2% erhöht und die wöchentliche Arbeitszeit im Betriebsdurchschnitt auf 37,5 Stunden

#### Mitarbeiter



verkürzt. Am 1. April 1989 trat eine weitere Arbeitszeitverkürzung auf 37 Stunden pro Woche in Kraft, außerdem wurden die Vergütungen um 2,5% angehoben.

In den Verhandlungen über die Arbeitszeitverkürzung hatten die Tarifvertragsparteien der Metallindustrie vereinbart, für alle Arbeiter den Monatslohn einführen zu können. Dieser löst damit endgültig den Stundenlohn als traditionelle Form der Vergütung im gewerblichen Bereich ab. In einigen Tarifgebieten wurde diese Regelung auf freiwilliger Basis vereinbart. Bei Daimler-Benz, Dornier und MTU haben wir den Monatslohn eingeführt, obwohl er nicht an allen Standorten zwin-

gend vorgeschrieben ist, ebenso für die überwiegende Zahl der Arbeiter von AEG.

Aufgrund der fortschreitenden Arbeitszeitverkürzung wird es immer dringlicher, den Nutzungsgrad komplexer, kapitalintensiver Fertigungsanlagen zu erhöhen. Für die Daimler-Benz AG haben wir eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, die es uns erlaubt, Pilotprojekte einzurichten, um günstigere Nutzungszeiten sowie Ansätze für neue Entlohnungsformen zu finden. In diesem Zusammenhang werden auf der Grundlage moderner arbeitswissenschaftlicher Methoden auch neue Formen der Arbeitsorganisation und -gestaltung erprobt.

**Betriebliche Altersversorgung**

Im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung hat die Daimler-Benz AG im Berichtsjahr 240 Mio. DM an rund 41.000 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Gemäß Betriebsrentengesetz wurden mit einem Jahresaufwand von 0,4 Mio. DM die Leistungen für 7.347 Pensionäre und Witwen angepaßt, die erstmals in den Jahren 1976, 1979, 1982 und 1985 eine Beihilfe von uns erhielten. Durch einmalige Beihilfen sind rund 6.400 Mitarbeiter unterstützt worden. Zur Absicherung der künftigen Verpflichtungen wurden den Pensionsrückstellungen 713 Mio. DM zugeführt.

Im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung hat AEG im Berichtsjahr 118 Mio. DM an rund 39.500 Pensionäre, Witwen und Waisen gezahlt. Bei Dornier stieg die Anzahl der Empfänger von Rentenzahlungen bzw. regelmäßigen Unterstützungsleistungen von 1.625 auf 1.712 ehemalige Mitarbeiter oder deren Angehörige. Sie erhielten im Berichtsjahr 8,1 Mio. DM. Bei MTU belief sich der Aufwand für 3.110 Rentner, Witwen und Waisen auf 7,9 Mio. DM.

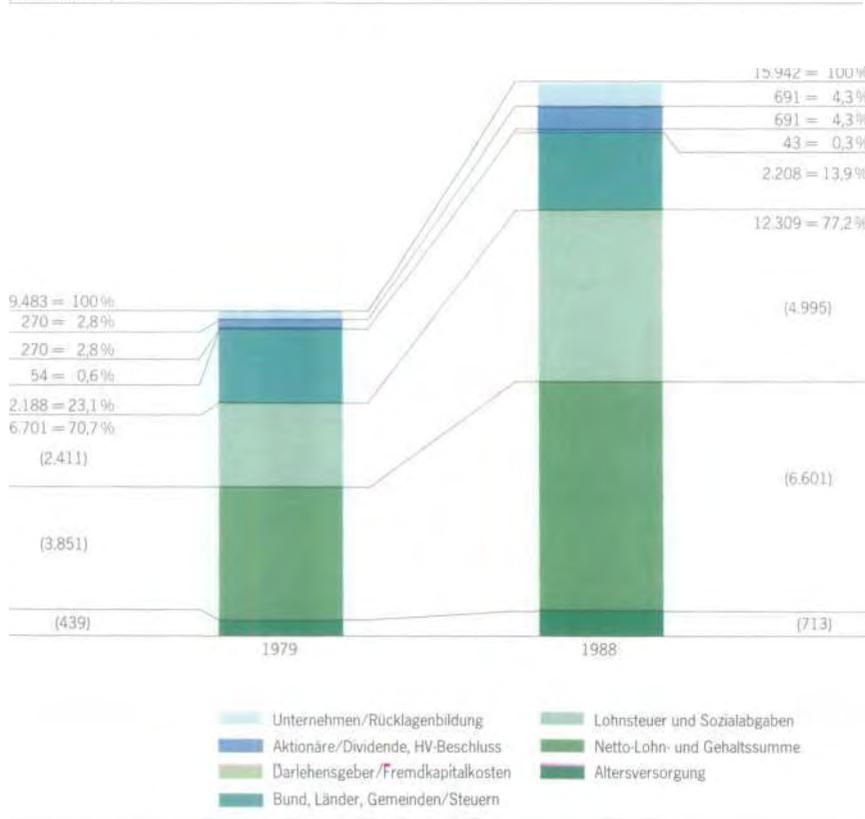
**Betriebliche Sonderzahlungen**

In der Daimler-Benz AG wurden 1988 Weihnachtsgeld und Sondervergütung in Höhe der letztjährigen Beträge gewährt; der Gesamtaufwand lag bei 606,3 Mio. DM. Dornier wandte hierfür 47,0 und MTU 52,8 Mio. DM auf. Bei AEG erreichten die tariflichen und betrieblichen Sonderzahlungen einschließlich Treuegeld 117 Mio. DM.

Nach den tarifvertraglichen Bestimmungen erhielt auch 1988 jeder Mitarbeiter der Daimler-Benz AG pro Monat 52 DM zur vermögenswirksamen Anlage; darüber hinaus haben wir eine freiwillige Zuwendung von 156 DM gewährt. Im Rahmen des 5. Vermögensbildungsgesetzes wurde den Mitarbeitern die Möglichkeit eingeräumt, wahlweise jeweils eine oder zwei Daimler-Benz-Aktien bzw. Aktien der Mercedes-Automobil-Holding AG Steuer-

**Wertschöpfung Daimler-Benz AG**

(in Millionen DM)



lich begünstigt zum Vorzugskurs zu erwerben. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, dem Unternehmen ein Arbeitnehmerdarlehen von 312 DM zu geben, das mit 7% pro Jahr verzinst wird. Insgesamt erwarben 91.175 Mitarbeiter je eine oder zwei Daimler-Benz-Aktien und 3.050 Mitarbeiter je eine bzw. zwei Mercedes-Automobil-Holding-Aktien. 27.675 Mitarbeiter zeichneter ein Arbeitnehmerdarlehen.

Auch AEG, Dornier und MTU gewährten jedem Mitarbeiter 52 DM monatlich zur vermögenswirksamen Anlage. Dornier bot seinen Mitarbeitern darüber hinaus zum zweiten Mal die Möglichkeit an, sich über die Zeichnung von Genußrechten langfristig am Kapital der Gesellschaft zu beteiligen. Die Zeichnung von 4.092 Genußrechten zu 600 bzw. 1.000 DM,

das entsprach einer Beteiligung von über 50% der berechtigten Mitarbeiter, zeigt das Interesse der Mitarbeiter an dieser Form der Vermögensbildung.

Die betrieblichen Leistungen zur Förderung des Wohnungseigentums haben wieder viele Mitarbeiter genutzt. Die Daimler-Benz AG hat 1988 den Bau oder Kauf von 2.499 Wohnungen und Eigenheimen durch Darlehen von 64 Mio. DM gefördert. Bei Dornier wurden 339 Projekte mit 2,9 Mio. DM unterstützt. MTU gewährte seinen Mitarbeitern Firmendarlehen für Wohnungsbauzwecke in Höhe von 4 Mio. DM.

#### Weitere Vorruhestandsverträge

Bis Ende 1988 traten 8.100 Mitarbeiter des Inlandskonzerns in den Vorruhestand. In der Daimler-Benz AG wurden mehr als 60% der dadurch seit Anfang

1985 freigewordenen 7.745 Arbeitsplätze wiederbesetzt. Insofern erfüllte die Regelung ihr vorrangiges arbeitsmarktpolitisches Ziel, wenn auch mit erheblichen Kostenbelastungen. Mit dem Auslaufen des Vorruhestandsgesetzes und des Vorruhestandstarifvertrages Ende 1988 sind auch die betrieblichen Regelungen für neue Vorruhestandsverträge beendet.

#### Gesundheitsvorsorge

In den Werksärztlichen Diensten des Konzerns waren 1988 etwa 50 hauptamtliche Werksärzte - davon allein 38 bei der Daimler-Benz AG - sowie eine Vielzahl nebenberuflicher Betriebsärzte und weiterer Mitarbeiter tätig. Schwerpunkte ihrer Arbeit bildeten Erste-Hilfe-Leistungen, Vorsorge-Untersuchungen und die Mitwirkung bei der Lösung von Problemen am Arbeitsplatz.

#### Struktur des Personalaufwands – Daimler-Benz AG

	1988		1987		Veränderung in %
	Mio. DM	in % d. Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mio. DM	in % d. Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
<b>Löhne und Gehälter (Basisaufwand)</b>	<b>6.285</b>	<b>100,0</b>	<b>6.041</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 4,0</b>
<b>Bezahlte Ausfallzeiten</b>	<b>2.463</b>	<b>39,2</b>	<b>2.392</b>	<b>39,6</b>	<b>+ 3,0</b>
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	993		945		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	484		463		
Feiertagsvergütung	314		305		
Gehalts- u. Lohnfortzahlung bei Krankheit	462		456		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	210		223		
<b>Soziale Abgaben</b>	<b>1.613</b>	<b>25,7</b>	<b>1.513</b>	<b>25,0</b>	<b>+ 6,6</b>
Sozialversicherungsbeiträge	1.519		1.418		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	84		80		
Beiträge an Pensionssicherungsverein	10		15		
<b>Sonderzahlungen</b>	<b>730</b>	<b>11,6</b>	<b>716</b>	<b>11,9</b>	<b>+ 2,0</b>
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	606		595		
Vermögenswirksame Leistungen	124		121		
<b>Bildungsaufwand*)</b>	<b>384</b>	<b>6,1</b>	<b>354</b>	<b>5,8</b>	<b>+ 8,5</b>
<b>Soziale Dienste*)</b>	<b>257</b>	<b>4,1</b>	<b>240</b>	<b>4,0</b>	<b>+ 7,1</b>
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	-271	- 4,3	-243	- 4,0	+ 11,5
<b>Personalaufwand (ohne Altersversorgung u. Vorruhestand)</b>	<b>11.461</b>	<b>182,4</b>	<b>11.013</b>	<b>182,3</b>	<b>+ 4,1</b>
<b>Aufwand für Altersversorgung</b>	<b>713</b>	<b>11,3</b>	<b>1.074</b>	<b>17,8</b>	<b>-33,6</b>
<b>Zahlungen für Vorruhestand (netto)</b>	<b>178</b>	<b>2,8</b>	<b>150</b>	<b>2,5</b>	<b>+18,7</b>
<b>Personalaufwand insgesamt</b>	<b>12.352</b>	<b>196,5</b>	<b>12.237</b>	<b>202,6</b>	<b>+ 0,9</b>
davon: unter „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen	43		32		
<b>Personalaufwand lt. G.u.V.-Rechnung</b>	<b>12.309</b>		<b>12.205</b>		<b>+ 0,9</b>

\*) Ohne Umlagekosten.

**Arbeitssicherheit und -gestaltung**

Die Zahl der Betriebsunfälle konnte in allen Unternehmensbereichen weiter reduziert werden. Bei der Daimler-Benz AG ereigneten sich nur noch 57 Betriebsunfälle pro eine Million geleisteter Arbeitsstunden (- 3,1%). Diesen Erfolg verdanken wir dem verstärkten Engagement unserer Führungskräfte und der Sicherheitsbeauftragten, einer verbesserten Fortbildung auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit sowie der konsequenten Beratung durch die Arbeitsschutz-Bereiche in den Werken.

Um den Mitarbeitern differenzierte, ihren jeweiligen Fähigkeiten und Erwartungen entsprechende Arbeitsplätze anbieten zu können, berücksichtigen wir bereits bei der Planung von Fertigungssystemen mitarbeiterbezogene und arbeitsorganisatorische Gesichtspunkte.

Neue Formen der Arbeitsorganisation, wie z. B. die Gruppenarbeit, erleichtern die Voraussetzungen für ein gutes Zusammenwirken von Mensch und Technik. Hier bieten Simulationsverfahren bereits in einem frühen Planungsstadium die Möglichkeit, personelle und arbeitswissenschaftliche Gesichtspunkte in gleicher Weise zu berücksichtigen wie technische wirtschaftliche Erfordernisse.

**Sozialberatung**

Die betriebliche Sozialberatung unterstützt unsere Mitarbeiter bei besonderen persönlichen Problemen, z. B. bei Suchtproblemen, psychischen Problemen, unverschuldeten Notlagen, Schwierigkeiten durch schwere Krankheitsfälle oder andere individuelle Krisensituationen. In den Werken der Daimler-Benz AG arbeiten 20 ausgebildete Sozialberater.

**Krankheitsbedingte Fehlzeiten**

Im Vergleich zum Vorjahr waren die krankheitsbedingten Fehlzeiten 1988 in der Daimler-Benz AG und bei MTU leicht steigend, bei Dornier rückläufig und bei AEG gleich hoch. Sie lagen - bezogen auf die Soll-Arbeitszeit - durchschnittlich bei:

- in % -	Gesamt	Arbeiter	Angestellte
Daimler-Benz AG	7,4	9,1	3,5
AEG	6,0	8,4	3,4
Dornier	3,8	6,4	3,0
MTU	5,9	7,6	3,7

Ein direkter Vergleich zwischen den Konzerngesellschaften ist wegen der unterschiedlichen Belegschafts- und Führungsstrukturen nur eingeschränkt möglich.

**Verbesserungsvorschläge**

Im Berichtsjahr haben unsere Mitarbeiter mehr als 30.000 Verbesserungsvorschläge eingereicht - Daimler-Benz AG 24.000, AEG 4.500, Dornier 500, MTU 1.400. Diese Beteiligung unterstreicht, wie sehr sich die Mitarbeiter mit ihren Unternehmen, der Qualität ihrer Produkte identifizieren und mit der Effizienz ihrer Arbeit befassen. Die Einsender erhielten insgesamt 8,4 Mio. DM an Prämien und Anerkennungen.

**Betriebliche Bildungsarbeit**

Im Inland standen zum Jahresende 13.381 Jugendliche in der Berufsausbildung - 9.805 bei Daimler-Benz, 3.506 bei AEG, 431 bei Dornier und 881 bei MTU. In der Daimler-Benz AG konnten 2.995 Jugendliche eine Ausbildung beginnen - 2.354 in den 39 Berufen des gewerblich-technischen und 641 in den 11 Berufen des kaufmännischen Bereichs. Von den 2.832 Absolventen wurden 2.021 gewerblich-technische und 509 kaufmännische Auszubildende in ein Arbeitsverhältnis der Daimler-Benz AG übernommen.



Fast 4.000 Männer und Frauen waren 1988 für die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns im Dienste der Sicherheit am Arbeitsplatz im Einsatz, z.B. Fachleute des Arbeitsschutzes, Sicherheitsbeauftragte und - wie hier im Werk Sindelfingen - auch Optiker.

Unsere Mitarbeiter wollen zunehmend ihre Speisen individuell zusammenstellen, wobei ein Trend zur Vollwertkost besteht. 1988 wurden insgesamt 13 Millionen Essen ausgegeben.



Darüber hinaus wurde zahlreichen Studenten die Möglichkeit geboten, im Rahmen eines Qualifizierungspraktikums betriebliche Erfahrungen zu sammeln.

Der Schwerpunkt unserer Investitionen für die berufliche Ausbildung lag beim weiteren Ausbau der NC-Technik, der Steuerungstechnik sowie in der CAD-Schulung. Hiermit sollen die qualitativen Anforderungen der modernen Fertigungsanlagen möglichst realitätsnah für die Aus- und Weiterbildung in den Lehrwerkstätten dargestellt werden.

Im Berichtsjahr haben wir konzernübergreifend zwischen der Daimler-Benz AG und AEG einen Ausbildungsverbund neu geschaffen. Im Rahmen dieses Projekts werden Jugendliche beider Gesellschaften im Beruf Energie-Elektroniker, Fachrichtung Anlagentechnik, im Daimler-Benz Werk Bad Homburg ausgebildet.

Im Bereich Fort- und Weiterbildung konnte das Angebot an Qualifizierungsmaßnahmen wiederum deutlich ausgeweitet werden. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf der Begleitung des technologischen Wandels in den Bereichen Produktion, Entwicklung und Verwaltung. Im Konzern haben 138.700 Mitarbeiter - davon 85.000 bei der Daimler-Benz AG - an Fort- und Weiterbildungskursen teilgenommen.

In den beiden letzten Jahren haben wir uns besonders darum bemüht, die Weiterbildung von Arbeitern zu intensivieren. Hierzu wurden in den Daimler-Benz-Werken Untertürkheim, Mannheim und Wörth umfangreiche Pilotprojekte durchgeführt. Mehr als 3.400 Arbeiter haben an diesen zusätzlichen Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen.

In Werkstattkreisen werden konkrete Probleme der jeweiligen Betriebsbereiche erörtert und konstruktive Beiträge zur Lösung einer Vielzahl betrieblicher und personeller Aufgaben geleistet. Auf der Grundlage der mit dem Gesamtbetriebsrat im Jahre 1985 abgeschlossenen Betriebsvereinbarung haben sich die Veranstaltungen mehr und mehr zu einem wirkungsvollen Bestandteil der betrieblichen Arbeits- und Führungsbeziehungen entwickelt.

#### Dank an unsere Belegschaft

Allen unseren Mitarbeitern sowie ihren Vertretern in den Betriebsräten, in den Gesamtbetriebsräten, in den Sprecherausschüssen und in den Gesamtsprecherausschüssen der Leitenden Angestellten möchten wir für ihren Einsatz und ihre Leistungsbereitschaft danken. Gemeinsames Bemühen und gegenseitiges Verständnis trugen dazu bei, daß wir das Geschäftsjahr 1988 trotz der schwieriger gewordenen Rahmenbedingungen erfolgreich abschließen konnten.



1988 wurde das Bildungszentrum Haus Lämmerbuckel auf der Schwäbischen Alb um das Gebäude am oberen Bildrand erweitert. Über 600 Bildungsveranstaltungen mit mehr als 11.000 Teilnehmern fanden dort im vergangenen Jahr statt.



Das mit neuester Medientechnik ausgestattete Auditorium im Erweiterungsbau des Hauses Lämmerbuckel. Hier können Veranstaltungen mit bis zu 400 Teilnehmern durchgeführt werden.

# Finanzen

## 56 | Konzern-Jahresüberschuß in der Größenordnung des Vorjahres

Die Umsatzerlöse erhöhten sich 1988 im Daimler-Benz-Konzern um 8,9% auf 73,5 Mrd. DM. Das stärkere Wachstum der Gesamtleistung um 9,5% auf 75,6 Mrd. DM beruhte auf Bestandserhöhungen im Zusammenhang mit der deutlich gestiegenen Nutzfahrzeugproduktion im In- und Ausland. Außerdem nahm der Bestand selbsterstellter Anlagen aufgrund der starken Ausweitung des Fahrzeug-Leasinggeschäfts im Konzern deutlich zu. Gemessen an dem Anstieg der Gesamt-

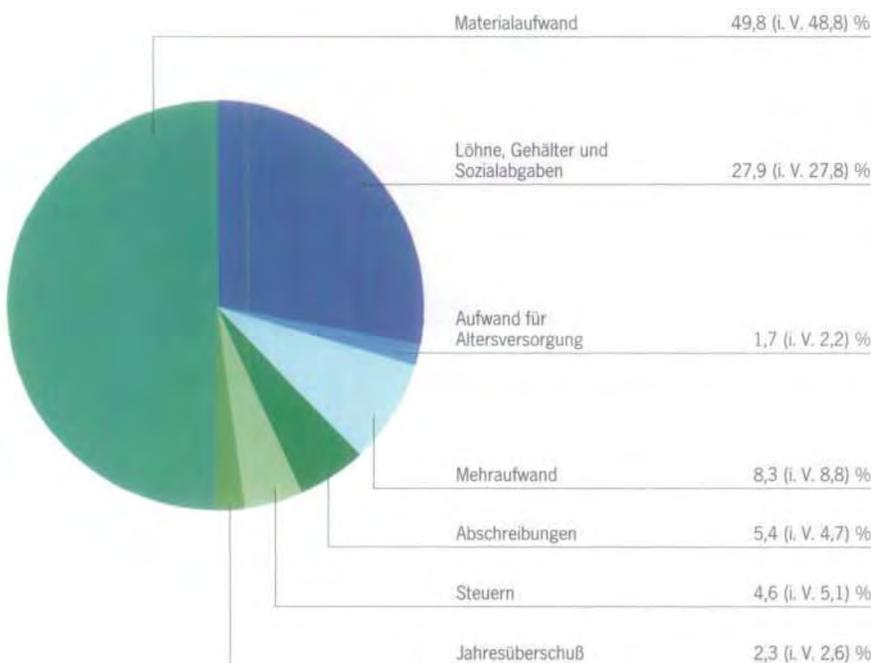
leistung wuchs der Materialaufwand mit 11,7% überproportional. Sein Anteil an der Gesamtleistung erhöhte sich von 48,8 auf 49,8%, obwohl sich die Materialpreise im Durchschnitt nur unwesentlich veränderten. Umsatzeinbußen infolge des weiteren Rückgangs des Dollarkurses und die Verschiebung der Produktionsstruktur zu materialintensiveren Fahrzeugen waren vielmehr die wesentlichen Gründe für den überdurchschnittlichen Anstieg des Materialaufwands. Das weitere Wachstum des Personalaufwands um 1,7 Mrd. DM resultierte aus Tariferhöhungen und

einer höheren Belegschaft im Konzern. Die Aufwendungen für Altersversorgung haben sich wieder normalisiert, nachdem im Vorjahr die neue Versorgungsordnung der Daimler-Benz AG in Kraft getreten war. Insgesamt ist der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung gleichgeblieben. Die Abschreibungen - einschließlich auf Leasing-Fahrzeuge und Wertpapiere des Umlaufvermögens - gingen nach einem vorübergehenden Rückgang im Vorjahr wieder spürbar nach oben, und zwar um 29% auf 4,1 Mrd. DM. Die verstärkte Investitionstätigkeit in allen Bereichen des Konzerns wird in den nächsten Jahren zu weiter steigenden Abschreibungsbeträgen führen.

Im außerbetrieblichen Bereich erhöhte sich das Zinsergebnis trotz rückläufiger Liquidität im Konzern von 777 auf 1.017 Mio. DM. Hier kam uns zugute, daß unsere Tochterunternehmen in Ländern mit hohem Zinsniveau über erhebliche finanzielle Mittel verfügten. Wie in den Vorjahren haben wir auch diesmal wieder die in den Hochinflationländern Argentinien und Brasilien erzielten Zinserträge um Inflationsanteile gekürzt. Das Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging um 100 Mio. DM auf 5,2 Mrd. DM zurück. Nach Abzug der um 155 Mio. DM auf 3,0 Mrd. DM gesunkenen Ertragsteuern sowie der um 135 auf 514 Mio. DM erhöhten Sonstigen Steuern verbleibt ein Konzern-Jahresüberschuß von 1.702 (i.V. 1.782) Mio. DM.

## Aufwandstruktur Gesamtleistung Daimler-Benz-Konzern

75,6 (i.V. 69,1) Milliarden DM



### Unverändert solide Bilanzrelationen

Die Konzernbilanzsumme stieg aufgrund der starken Ausweitung des Geschäftsvolumens gegenüber dem Vorjahr um 5,4 auf 51,9 Mrd. DM. Das Anlagevermögen erhöhte sich einschließlich Vermieteter Fahrzeuge um 5,1 auf 17,3 Mrd. DM. Bei den Immateriellen Vermögensgegenständen gingen Firmenwerte (Goodwill) von 1,5 Mrd. DM zu, die im wesentlichen aus den Veränderungen der Beteiligungsverhältnisse an AEG sowie den neuen Tochterunternehmen im AEG Bereich stammen. Sie verkörpern im wesentlichen das erworbene Know-how in zukunftssträchtigen Geschäftsfeldern der Hochtechnologie. Bei den Sachanlagen standen Zugängen von 5,1 Mrd. DM, die z. T. auch auf die erstmalige Konsolidierung neuer Tochterunternehmen zurückgehen, Abschreibungen und Abgänge von 3,2 Mrd. DM gegenüber. Der Anstieg der Finanzanlagen um 0,4 Mrd. DM entfällt zu mehr als der Hälfte auf Beteiligungen. Aufgrund des besonderen Charakters des Fahrzeug-Leasing, das wirtschaftlich eher dem Umlauf- als dem Sachanlagevermögen zuzurechnen ist, weisen wir erstmals die Vermieteten Fahrzeuge unterhalb der Position Finanzanlagen gesondert aus. Allein die Veränderung dieser Bilanzstände machte im Berichtsjahr 1,4 Mrd. DM aus. Ohne die Leasing-Fahrzeuge erhöht sich die Anlagenquote von 21,3 auf 26,3%. Die Vorräte von 12,9 Mrd. DM waren wieder zu rund einem Drittel durch Anzahlungen finanziert. Ihr Anteil am Bilanzvermögen ging weiter von 17,1 auf 16,1% zurück. Die Flüssigen Mittel sind aufgrund der starken Ausweitung des übrigen Vermögens von 16,1 auf 14,2 Mrd. DM gesunken. Die unter Wertpapieren, Zahlungsmitteln, Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesene Liquidität macht 27,3 (i.V. 34,9)% der Konzernbilanzsumme aus.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - um 1,2 Mrd. DM auf 10,8 Mrd. DM gestiegen, die Eigenkapi-

talquote ist mit 20,8% gleichgeblieben. Wegen des stark gestiegenen Anlagevermögens vermindert sich die Anlagendeckung durch Eigenkapital von 98 auf 79%. Der Bestand an Vermieteten Fahrzeugen ist hierbei nicht berücksichtigt, weil er außer durch Abschreibungen und Abgänge grundsätzlich fremdfinanziert wird. Für das Leasing- und Finanzierungsgeschäft von Personenwagen und Nutzfahrzeugen bestehen Finanzverbindlichkeiten von 3,5 Mrd. DM.

Die um 1,6 auf 25,9 Mrd. DM angewachsenen Rückstellungen erreichen 49,9 (i.V. 52,3)% der Bilanzsumme. Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige

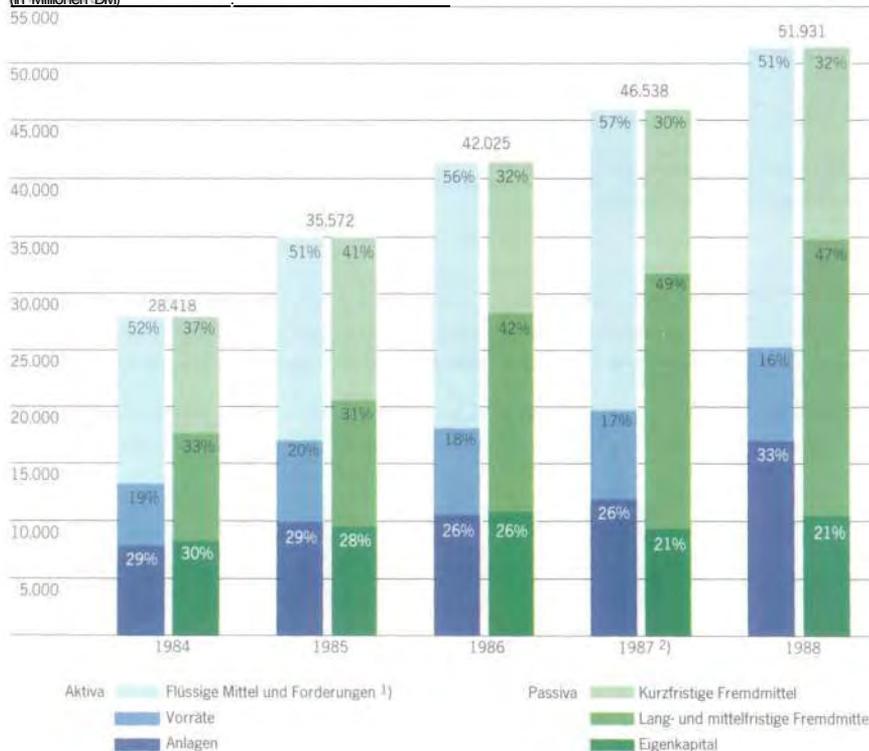
Rückstellungen sind sowohl das Anlagevermögen und die Netto-Vorräte als auch 22,2 (i.V. 34,3)% des übrigen Vermögens gedeckt.

### Investitionen in Sach- und Finanzanlagen weiterhin voll aus Cash flow finanziert

Das sprunghaft gestiegene Investitionsvolumen in Sachanlagen und die Netto-Zugänge zu Finanzanlagen von zusammen 5,4 (i.V. 3,7) Mrd. DM konnten wiederum vollständig aus dem im Berichtsjahr erwirtschafteten Cash flow von 6,1 (i.V. 6,6) Mrd. DM finanziert werden. Der die Investitionen übersteigende Betrag deckt

### Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)



1) 1984 und 1985 gekürzt um die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.

2) Zahlen ab 1987 gem. BIRLiG; Vorjahr entsprechend angepaßt.

**Konzern-Kapitalflußrechnung 1988** (in Mio. DM)**Mittelherkunft aus der Geschäftstätigkeit**

Jahresüberschuß	+	1.702	
Abschreibungen und Abgänge von Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen	+	3.223	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	+	12	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen	+	883	
Erhöhung der mittel- und langfristigen Übrigen Rückstellungen	+	310	
<b>Cash flow</b>			+ 6.130

**Mittelherkunft aus Finanzierungsvorgängen**

Erhöhung der kurzfristigen Übrigen Rückstellungen	+	387	
Erhöhung mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten	+	517	
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten und der Rechnungsabgrenzungsposten	+	2.052	
Verminderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	+	275	
			+ 3.231

**Mittelverwendung**

Zugänge zu Immateriellen Vermögensgegenständen	-	1.571	
Zugänge zu Sachanlagen	-	5.057	
Netto-Zugänge zu Finanzanlagen	-	379	
Zugänge zu Vermieteten Fahrzeugen abzüglich Abschreibungen und Abgänge		1.368	
Erhöhung der Vorräte (netto)	-	856	
Erhöhung sonstiger Aktiva	-	1.868	
Veränderung des Eigenkapitals	-	42	
Ausschüttung für 1987	-	503	
			-11.644

**Veränderung der Netto-Liquidität** - 2.283

**Entwicklung der Netto-Liquidität**

	<b>31.12. 88</b>	
Zahlungsmittel	3.179	- 1.281
Sonstige Wertpapiere	5.113	- 54
Übrige Liquidität	5.910	- 569
	14.202	
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	- 1.553	379
	12.649	- 2.283

die Ausschüttung für das Geschäftsjahr 1987. Den erworbenen Immateriellen Vermögensgegenständen von 1,6 Mrd. DM sowie der Netto-Erhöhung der Vorräte steht ein Rückgang der Flüssigen Mittel gegenüber. Die Bestandserhöhung bei Vermieteten Fahrzeugen um 1,4 Mrd. DM steht im Zusammenhang mit der Erhöhung des Fremdkapitals. Die starke Ausweitung der Sonstigen Posten der Aktivseite korrespondiert mit einem Abbau der Forderungen und auf der Passivseite mit gestiegenen kurzfristigen Verbindlichkeiten.

**Finanzierungsgrundsätze**

Die Flüssigen Mittel - 14,2 (i.V. 16,1) Mrd. DM - werden jeweils so angelegt, daß wir allen sich aus dem Unternehmenszweck ergebenden finanziellen Anforderungen kurzfristig entsprechen können. Die Anlage von Wertpapieren steht deshalb hinsichtlich des Liquiditätsrückflusses im Einklang mit unserer Mittelfristplanung. Das Portefeuille der Inlandsgesellschaften setzt sich dementsprechend aus festverzinslichen Papieren erstklassiger Adressen bei einer durchschnittlichen Laufzeit von zwei bis drei Jahren zusammen.

Grundsätzlich werden im Konzern strategische Finanzentscheidungen zentral und operative Finanzmaßnahmen weitgehend dezentral vorgenommen. Besonders bei unseren ausländischen Beteiligungen hat sich dieses Konzept bewährt, da es uns erlaubt, die vielfältigen Besonderheiten und Möglichkeiten der lokalen Kapitalmärkte zu nutzen.

Währungsrisiken aus laufenden Liefergeschäften mit dem Ausland werden durch eine im Konzern konsistente Kursicherungspolitik gemildert und eingegrenzt. Dabei orientieren wir uns an der Richtschnur, bei risikobehafteten Währungen je nach der erwarteten Kursentwicklung, nach Ländern allerdings unterschiedlich, etwa die Hälfte des Zuliefervolumens der nächsten sechs bis zwölf Monate abzusichern.

### **Absatz- und Projektfinanzierung**

Die Betreuung unserer Kunden in Finanzierungsfragen erfordert - insbesondere bei größeren Projekten - auch in den industrialisierten Ländern zunehmend individuelle Lösungen. In den Schwellen- und Entwicklungsländern zeigte die Umsatzentwicklung vor allem aufgrund des wieder kräftig gewachsenen Geschäftsvolumens im Nahen Osten eine erfreuliche Trendwende. Die Absicherung der damit verbundenen Risiken war aufwendig.

Traditionell streben wir an, die Risiken im Exportgeschäft in ausreichendem Umfang abzusichern. Diese Politik haben wir auch im Berichtsjahr fortgesetzt.

Die schwierige finanzielle Situation zahlreicher Länder der Dritten Welt brachte für uns unverändert ungünstige Rahmenbedingungen. Die Abhängigkeit dieser Märkte von Entwicklungshilfeleistungen stieg weiter. Dennoch konnten die komplexer gewordenen Finanzierungserfordernisse der Kunden unserer in- und ausländischen Produktionsstätten in den meisten Fällen - auch mit Hilfe unserer Partner in den internationalen Finanzisierungsmärkten - gedeckt werden.

### **Weiter steigende Bedeutung der Leasing- und Finanzierungsgesellschaften**

Ein umfassendes Finanzierungsangebot aus einer Hand gewinnt als wirksames Instrument zur Absatzsicherung und Verkaufsförderung auf allen Märkten an Bedeutung. Denn die Stärke des Herstellers besteht nicht nur in der Bereitstellung eines wettbewerbsfähigen Finanzierungsangebots, sondern in der individuellen Abstimmung von produktbezogenen Anforderungen und Finanzierungsalternativen.

Weitere wesentliche Vorteile einer herstellerbezogenen Finanzierung sind die kundenorientierte, unkomplizierte und schnelle Abwicklung. Darüber hinaus können konzernerneigene Leasing- und Finanzierungsgesellschaften durch gezielte Finanzierungskonzepte einen eigenständigen Beitrag zur Erreichung absatzstrategischer Ziele leisten.

Heute stehen uns in wichtigen Ländern Instrumente zur Verfügung, die alle markt gängigen Finanzierungsformen, insbesondere auch Full-Service-Programme, anbieten und dadurch unsere Wettbewerbsfähigkeit erheblich steigern. Auch dem Trend zu mehr Individualität der Leasing- und Finanzierungsangebote konnten wir damit verstärkt entsprechen.

Nach der dynamischen Entwicklung der Vorjahre haben wir 1988 das Neugeschäft unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften um 40% auf 4,7 Mrd. DM ausgeweitet. Mehr als zwei Drittel davon entfallen auf Personenwagen. Insgesamt erhöhte sich der Bestand an Verträgen um 60% auf 7,6 Mrd. DM. Sie betreffen 165.000 Fahrzeuge, die jeweils zur Hälfte durch uns vermietet oder finanziert wurden.

Besonders stark gewachsen ist das Pkw-Leasing bei der Mercedes-Benz Credit Corporation in den USA. Diese Finanzierungsgesellschaft hat 1988 jeden dritten durch die Vertriebsorganisation verkauften Mercedes-Benz Personenwagen finanziert und damit wesentlich zur Stabilisierung unseres Pkw-Absatzes in Nordamerika beigetragen. Bei Nutzfahrzeugen konnte sie das Neugeschäft um 35% steigern. Insgesamt hatte die Gesellschaft ein Geschäftsvolumen von 3,8 (i.V. 2,3) Mrd. DM.

Auch die europäischen Leasing- und Finanzierungsgesellschaften blieben auf Wachstumskurs. In Italien hat die Mercedes-Benz Finanziaria das 1987 begonnene Filialkonzept weiterverfolgt und fünf neue Filialen gegründet. Vor allem durch dieses auf mehr Kundennähe ausgerichtete Instrument hat sie das Geschäftsvolumen um ein Drittel auf 500 Mio. DM gesteigert. Die niederländische Leasinggesellschaft bietet bereits im zweiten vollen Geschäftsjahr sämtliche im Markt üblichen Finanzierungsformen an. Die vorwiegend im Leasingbereich tätige Mercedes-Benz Credit AG, Schweiz, hat ihr Geschäftsvolumen um 35% erhöht. Unter dem Markennamen „Mercedes-Benz Financement“ war unser in eine eigenständige Gesellschaft umgewandeltes Joint Venture mit der Societe Generale weiterhin erfolgreich im französischen Markt tätig. In Spanien hat sich das 1987 gegründete Joint Venture mit der Banco Hispano Americano bereits im ersten vollen Geschäftsjahr erfreulich entwickelt.

## Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

60

	Kapital- anteil in %	Eigen- kapital <sup>1)</sup> Mio. DM	1988 Mio. DM	Ergebnis <sup>1)</sup>		Umsatz <sup>2)</sup>		Belegschaft am Jahresende 1988
				1987 Mio. DM	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM	1988 Mio. DM	
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>								
AEG, Berlin und Frankfurt am Main <sup>3)</sup>	80,2	1.989	26,7	13.380	13.380	11.060	89.585	80.490
Dornier, Friedrichshafen <sup>3)</sup>	57,6	222	- 4,9	1.920	1.920	1.905	9.786	9.681
MTU, München <sup>3)</sup>	100,0	332	31,0	3.276	3.276	3.218	17.267	17.284
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart <sup>3)</sup>	100,0	171	8,8	1.014 <sup>5)</sup>	1.014 <sup>5)</sup>	952 <sup>1)</sup>	232	131
<b>Europa</b>								
Mercedes-Benz España, Madrid	80,7	171	25,6	1.517	1.517	1.068	3.577	3.900
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes <sup>3)</sup>	100,0	303	94,8	2.517	2.517	1.918	1.158	1.084
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	1.083	1.083	1.159	712	672
Mercedes-Benz Belgium, Brüssel <sup>3)</sup>	100,0	113	31,6	929	929	880	938	942
Mercedes-Benz France, Rocquencourt	99,7	233	55,3	2.737	2.737	2.612	2.265	2.222
Mercedes-Benz Italia, Rom	88,5	215	41,3	1.971	1.971	1.672	716	678
Mercedes-Benz (Schweiz), Zürich	51,0	91	13,7	1.024	1.024	872	272	262
Daimler-Benz Holding Nederland, Utrecht <sup>3)</sup>	100,0	122	0,3	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz Leasing Nederland, Utrecht	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	85 <sup>5)</sup>	85 <sup>5)</sup>	36 <sup>1)</sup>	22	14
Daimler-Benz Holding Belgium, Brüssel	100,0	247	76,4	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz Finance Belgium, Brüssel	100,0	15	2,6	70 <sup>5)</sup>	70 <sup>5)</sup>	70 <sup>1)</sup>	34	32
Mercedes-Benz Finanziaria, Rom	85,0	33	1,6	351 <sup>5)</sup>	351 <sup>5)</sup>	280 <sup>1)</sup>	95	81
Daimler-Benz Holding, Zürich	100,0	305	89,3	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz Credit, Zürich	70,0	17	0,8	150 <sup>5)</sup>	150 <sup>5)</sup>	108 <sup>1)</sup>	21	18
<b>Nordamerika</b>								
Freightliner, Portland <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	3.004	3.004	2.947	6.101	6.043
Mercedes-Benz of North America, Montvale <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	6.221	6.221	7.089	1.752	1.764
Daimler-Benz of North America Holding, New York <sup>3)</sup>	100,0	2.408	79,9	-	-	-	7	6
Mercedes-Benz Credit, Norwalk <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	2.372 <sup>5)</sup>	2.372 <sup>5)</sup>	1.570 <sup>1)</sup>	299	265
<b>Lateinamerika</b>								
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo <sup>3)</sup>	100,0	1.090	257,2	4.385	4.385	2.913	20.260	19.776
Sofunge, São Paulo	100,0	55	17,1	183	183	218	2.398	2.486
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires <sup>3)</sup>	100,0	280	1,5	265	265	167	2.021	2.122
<b>Afrika, Asien, Australien</b>								
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria <sup>3)</sup>	50,1	222	65,4	1.438	1.438	1.082	5.179	4.706
Mercedes-Benz Japan, Tokio	100,0	124	32,0	1.431	1.431	1.065	191	161
Daimler-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne <sup>3)</sup>	100,0	159	30,6	728	728	532	934	800

1) Angaben aus nationalem Abschluß für 1988/87; umgerechnet zu den jeweiligen Jahresendkursen.

2) Umgerechnet zu den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

3) Konsolidiert

4) Im konsolidierten Abschluß der Daimler-Benz Holding Nederland bzw. der Daimler-Benz of North America Holding enthalten.

5) Neugeschäft.

Im Inland nahm die Mercedes-Benz Finanz GmbH planmäßig zur Jahresmitte ihre Geschäftstätigkeit auf und konnte auf Antrieb einen beachtlichen Anteil der insgesamt finanzierten Mercedes-Benz Fahrzeuge auf sich ziehen. Nach Einbringung der Mercedes-Benz Leasing GmbH in die Mercedes-Benz Finanz GmbH und durch ein gemeinsames Auftreten am Markt unter dem Produktnamen „Mercedes-Benz Lease Finanz“ erzielte die Gruppe schon im ersten Jahr ein überdurchschnittliches Wachstum. Das konsolidierte Geschäftsvolumen wurde um 50% auf 1,2 Mrd. DM gesteigert.

Wir gehen davon aus, daß unsere Leasing- und Finanzierungsgesellschaften ihre positive Entwicklung auch 1989 fortsetzen können.

#### **Kapitaleinsatz und Refinanzierung der konzerneigenen Leasing- und Finanzierungsgesellschaften**

Die Ausstattung unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften mit Eigenkapital richten wir an den jeweiligen landesüblichen Gepflogenheiten aus. Die Eigenkapitalquote liegt deutlich unter dem für Produktions- und Vertriebsgesellschaften erforderlichen Umfang. Aufgrund der günstigen Entwicklung in den letzten Jahren konnten wir trotz des überdurchschnittlichen Wachstums der Gesellschaften den zusätzlichen Eigenkapitaleinsatz durch den Konzern in engen Grenzen halten. In jedem Falle stellen wir aber sicher, daß auch bei unseren Leasing- und Finanzierungsaktivitäten eine angemessene Verzinsung auf das eingesetzte Eigenkapital erwirtschaftet wird.

Das gestiegene Geschäftsvolumen unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften haben wir im wesentlichen durch die Aufnahme von Fremdmitteln finanziert. Dabei wurde bereits in den Vorjahren von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Refinanzierungen nicht nur lokal, sondern auch über internationale Geld- und Kapitalmärkte zu erstklassigen Konditionen durchzuführen. Dies hat unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter gestärkt. Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Credit Corp., USA, Eurobonds im Betrag von insgesamt 250 Mio. US-Dollar erfolgreich emittiert.

\*

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1988 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für internationale Unternehmen“.

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

## Konzerngesellschaften

<p><b>Mercedes-Benz España S. A.</b> Madrid/ Spanien</p> <p>Ptas 17.514.911.000 (DM 274,6 Mio.) Bet. 80,7%</p>	<p><b>Daimler-Benz of North America Holding Comp., Inc.</b> New York/USA</p> <p>US \$ 35.932.626 (DM 64,0 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Holding AG</b> Zürich/Schweiz</p> <p>sfr 147.000.000 (DM 173,5 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG Aktiengesellschaft</b> Berlin und Frankfurt am Main</p> <p>DM 931.171.700 Bet. 80,2%</p>
<p><b>Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd.</b> Mulgrave, Melbourne/Australien</p> <p>SA 50.000.010 (DM 75,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz of North America, Inc.</b> Montvale, N. J./USA</p> <p>US \$ 60.000.000 (DM 106,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Finanz AG</b> Zürich/Schweiz</p> <p>sfr 30.000.000 (DM 35,4 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG Anlagenvermietung GmbH &amp; Co. Frankf. oHG</b> Frankfurt am Main</p> <p>DM 1.801.000.000 Bet. 100%</p>
<p><b>Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd.</b> Mulgrave, Melbourne/Australien</p> <p>SA 70.000.000 (DM 106,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Canada, Inc.</b> Toronto/Kanada</p> <p>Can. \$ 5.000.000 (DM 7,5 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Finanz-Holding S. A.</b> Luxemburg</p> <p>sfr 8.000.000 (DM 9,4 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG Olympia Aktiengesellschaft</b> Wilhelmshaven</p> <p>DM 170.000.000 Bet. 99,2%</p>
<p><b>Mercedes-Benz Hellas S. A.</b> Athen/Griechenland</p> <p>Dr 800.000.000 (DM 9,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Freightliner Corp.</b> Portland, Oregon/USA</p> <p>US \$ 180.000.000 (DM 320,5 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Finanziaria S. p. A.</b> Rom/Italien</p> <p>Lit 16.000.000.000 (DM 21,7 Mio.) Bet. 85%</p>	<p><b>AEG Westinghouse Transport-Systeme</b> Bet.gesellsch. mbH Berlin</p> <p>DM 131.000.000 Bet. 80,9%</p>
<p><b>Mercedes-Benz China Ltd.</b> Hongkong</p> <p>HK \$ 6.000.000 (DM 1,4 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Credit Corp.</b> Norwalk, Connecticut/USA</p> <p>US \$ 209.970.000 (DM 373,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz (Schweiz) AG</b> Zürich/Schweiz</p> <p>sfr 6.000.000 (DM 7,1 Mio.) Bet. 51%</p>	<p><b>AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH Berlin</b></p> <p>DM 90.000.000 Bet. 80,9%</p>
<p><b>Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd.</b> Pretoria/Republik Südafrika</p> <p>R 22.500.000 (DM 16,9 Mio.) Bet. 50,1%</p>	<p><b>Daimler-Benz Holding France S. A.</b> Rocquencourt/Frankreich</p> <p>FF 120.000.000 (DM 35,1 Mio.) Bet. 99,7%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Credit AG</b> Zürich/Schweiz</p> <p>sfr 13.000.000 (DM 15,3 Mio.) Bet. 70%</p>	<p><b>Telefunken elektronik GmbH Heilbronn</b></p> <p>DM 93.750.000 Bet. 98%</p>
<p><b>Star Auto S. A.</b> Abidjan/Elfenbeinküste</p> <p>FCFA 1.400.000.000 (DM 8,2 Mio.) Bet. 84,3%</p>	<p><b>Mercedes-Benz France S. A.</b> Rocquencourt/Frankreich</p> <p>FF 230.000.000 (DM 67,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz do Brasil S. A.</b> São Bernardo do Campo/Brasilien</p> <p>Cz \$ 263.000.000.000 (DM 622,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG Elektrowerkzeuge GmbH Winnenden</b></p> <p>DM 80.000.000 Bet. 99,75%</p>
<p><b>Holzindustrie Bruchsal GmbH</b> Bruchsal</p> <p>DM 10.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Holding Belgium S. A./N. V.</b> Brüssel/Belgien</p> <p>bfrs 2.420.000.000 (DM 115,4 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Sociedade Técnica de Fundições Gerais S. A. (SOFUNGE)</b> São Paulo/Brasilien</p> <p>Cz \$ 8.900.000.000 (DM 21,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG KABEL Aktiengesellschaft</b> Mönchengladbach</p> <p>DM 57.600.000 Bet. 98,3%</p>
<p><b>Maschinenfabrik Esslingen AG</b> Esslingen a. N.</p> <p>DM 42.515.000 Bet. 97,9%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Belgium S. A./N. V.</b> Brüssel/Belgien</p> <p>bfrs 1.800.050.000 (DM 85,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Argentina S. A.</b> Buenos Aires/Argentinien</p> <p>₳ 550.000.000 (DM 59,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG KANIS GmbH</b> Nürnberg</p> <p>DM 55.000.000 Bet. 100%</p>
<p><b>Mercedes-Benz Finanz GmbH</b> Stuttgart</p> <p>DM 100.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Finance Belgium S. A./N. V.</b> Brüssel/Belgien</p> <p>bfrs 181.000.000 (DM 8,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz Holding Nederland B. V.</b> Utrecht/Niederlande</p> <p>hfl 135.200.000 (DM 119,7 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>AEG Capital Corporation</b> New York/USA</p> <p>US \$ 157.842.000.113 (DM 281,0 Mio.) Bet. 100%</p>
<p><b>Mercedes-Benz Leasing GmbH</b> Stuttgart</p> <p>DM 66.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>P. T. Star Engines Indonesia</b> Jakarta/Indonesien</p> <p>Rp 3.784.406.250 (DM 3,9 Mio.) Bet. 60%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Nederland B. V.</b> Utrecht/Niederlande</p> <p>hfl 57.000.000 (DM 50,5 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Modular Computer Systems Inc.</b> Fort Lauderdale/USA</p> <p>US \$ 55.716.000 1) (DM 99,2 Mio.) Bet. 100%</p>
<p><b>Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH</b> Stuttgart</p> <p>DM 26.000.000 Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Japan Co. Ltd.</b> Tokio/Japan</p> <p>¥ 4.000.000.000 (DM 56,7 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Mercedes-Benz Leasing Nederland B. V.</b> Utrecht/Niederlande</p> <p>hfl 25.000.000 (DM 22,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Siliconix Incorporated</b> Santa Clara, CA/USA</p> <p>US \$ 27.472.000 (DM 48,9 Mio.) Bet. 39%</p>
	<p><b>Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd.</b> Milton Keynes/Großbritannien</p> <p>£ 30.000.000 (DM 96,2 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>Daimler-Benz International Finance B. V.</b> Utrecht/Niederlande</p> <p>hfl 1.000.000 (DM 0,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p><b>MODICON, Inc.</b> No. Andover, MA/USA</p> <p>US \$ 137.432.000 (DM 244,7 Mio.) Bet. 100%</p>
		<p><b>Mercedes-Benz Italia S. p. A.</b> Rom/Italien</p> <p>Lit 65.000.000.000 (DM 88,2 Mio.) Bet. 88,5%</p>	<p><b>AEG International AG</b> Zürich/Schweiz</p> <p>sfr 203.000.000 (DM 239,6 Mio.) Bet. 100%</p>

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

<b>Dornier GmbH Friedrichshafen</b> DM 150.402.800 Bet. 57,6%	<b>MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München</b> DM 156.600.000 Bet. 100%
<b>Dornier Luftfahrt GmbH Oberpfaffenhofen</b> DM 44.000.000 Bet. 100%	<b>MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen</b> DM 50.000.000 Bet. 85,6%
<b>Dornier Medizintechnik GmbH Germering</b> DM 10.000.000 Bet. 100%	<b>S. E. M. T. Pielstick S. A. St. Denis</b> FF 51.380.000 (DM 15,0 Mio.) Bet. 25,5%
	<b>MTU Maintenance GmbH Langenhagen</b> DM 30.000.000 Bet. 100%
	<b>MTU Informationssysteme GmbH, München</b> DM 4.000.000 Bet. 100%
	<b>AG Kühnle, Kopp &amp; Kausch Frankenthal</b> DM 14.000.000 Bet. 61,6% 2)
	<b>L'Orange GmbH Stuttgart</b> DM 5.000.000 Bet. 100%

<b>Industriehandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH Stuttgart</b> DM 10.000.000 Bet. 50%	<b>Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (ANAMMCO) Enugu/Nigeria</b> N 24.000.000 (DM 7,9 Mio.) Bet. 40%
<b>Deutsche Automobil-gesellschaft mbH Hannover</b> DM 5.000.000 Bet. 50%	<b>National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) Jeddah/Saudi Arabien</b> SR 70.000.000 (DM 33,0 Mio.) Bet. 26%
<b>HWT Gesellschaft für Hydrid- und Wasserstofftechnik mbH Mülheim/Ruhr</b> DM 3.000.000 Bet. 50%	<b>Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii Anonim Sirketi (OTOMARSAN) Istanbul/Türkei</b> TL 64.000.000.000 (DM 62,7 Mio.) Bet. 43,3%
<b>Sindelfinger Wohnstätten GmbH Sindelfingen</b> DM 49.000.000 Bet. 50%	<b>P. T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien</b> Rp 5.103.000.000 (DM 5,2 Mio.) Bet. 33,3%
<b>Wohnbau Wörth a. Rh. GmbH Wörth a. Rh.</b> DM 7.000.000 Bet. 50%	<b>P. T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien</b> Rp 846.720.000 (DM 0,9 Mio.) Bet. 49%
<b>Wohnbau Gaggenau GmbH Gaggenau</b> DM 5.000.000 Bet. 50%	<b>Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp. (IDEM) Täbris/Iran</b> RI 5.000.000.000 (DM 129,7 Mio.) Bet. 30%
<b>Esslinger Wohnungsbau GmbH Esslingen a. N.</b> DM 9.000.000 Bet. 26,6%	<b>Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO) Bombay/Indien</b> R 1.036.264.500 (DM 123,1 Mio.) Bet. 10,6%
	<b>Bajaj Tempo Ltd. Poona/Indien</b> IR 66.013.338 (DM 7,8 Mio.) Bet. 25,2%
	<b>Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH Salzburg/Österreich</b> oS 5.000.000 (DM 0,7 Mio.) Bet. 50%
	<b>NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon &amp; Wetzikon AG Arbon/Schweiz</b> sfr 15.000.000 (DM 17,7 Mio.) Bet. 40%
	<b>Fábrica de Autotransportes Mexicana S. A. de C.V. (FAMSA) Mexico D. F./Mexico</b> mex \$ 66.449.591.200 (DM 52,3 Mio.) Bet. 49%

- Gesellschaften mit eigener Fertigung oder Montage
  - Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften
  - Anlage-, Finanzierungs- und Holdinggesellschaften
  - Sonstige Gesellschaften
- ( ) Kapital umgerechnet in DM zu Jahresendkursen
- 1) Eigenkapital (Aktienkapital US \$ 1.000)
  - 2) Vom stimmberechtigten Stammaktienkapital (DM 7.000.000)



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

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

---

## Jahresabschlüsse

## Konzernbilanz

66

<b>AKTIVA</b>	Anhang	31. Dezember 1988	31. Dezember 1987
		in Millionen DM	in Millionen DM
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	( 1)	1.575	49
Sachanlagen	( 2)	10.984	9.105
Finanzanlagen	( 3)	1.105	738
Vermietete Fahrzeuge	( 4)	3.678	2.310
		<u>17.342</u>	<u>12.202</u>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	( 5)	12.923	11.802
Erhaltene Anzahlungen	( 6)	( 4.538)	( 3.860)
		8.385	7.942
Forderungen	( 7)	8.523	8.530
Sonstige Vermögensgegenstände	( 8)	8.179	7.299
Wertpapiere	( 9)	5.279	5.207
Zahlungsmittel	(10)	3.179	4.460
		<u>33.545</u>	<u>33.438</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung</b>	(11)	1.044	898
		<u>51.931</u>	<u>46.538</u>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(12)		
	(13)	2.118	2.118
Kapitalrücklage	(13)	370	370
Gewinnrücklagen	(14)	7.518	6.209
Anteile in Fremdbesitz	(15)	626	767
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		691	702
		<u>11.323</u>	<u>10.166</u>
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(16)	13.624	12.741
Übrige Rückstellungen	(17)	12.287	11.590
		<u>25.911</u>	<u>24.331</u>
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(18)	4.837	4.181
Übrige Verbindlichkeiten	(19)	9.732	7.771
		<u>14.569</u>	<u>11.952</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		128	89
		<u>51.931</u>	<u>46.538</u>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	1988 in Millionen DM	1987 in Millionen DM
<b>Umsatzerlöse</b>	(20)	<b>73.495</b>	<b>67.475</b>
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(21)	2.142	1.586
<b>Gesamtleistung</b>		<b>75.637</b>	<b>69.061</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(22)	2.871	2.412
Materialaufwand	(23)	(37.646)	(33.701)
Personalaufwand davon für Altersversorgung 1.247 (i. V. 1.484) Mio. DM	(24)	(22.371)	(20.670)
Abschreibungen	(25)	( 4.138)	( 3.207)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(26)	(10.187)	( 9.393)
Beteiligungsergebnis	(27)	14	18
Zinsergebnis	(28)	1.017	777
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		5.197	5.297
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(29)	( 2.981)	( 3.136)
Sonstige Steuern	(29)	( 514)	( 379)
<b>Jahresüberschuß</b>	(30)	<b>1.702</b>	<b>1.782</b>
Einstellung in Gewinnrücklagen		( 984)	( 1.085)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		( 56)	( 33)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		29	38
<b>Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG</b>		<b>691</b>	<b>702</b>

## Bilanz der Daimler-Benz AG

68

<b>AKTIVA</b>	Anhang	31. Dezember 1988	31. Dezember 1987
		in Millionen DM	in Millionen DM
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(31)	15	13
Sachanlagen	(32)	5.665	4.857
Finanzanlagen	(33)	5.254	4.156
		<u>10.934</u>	<u>9.026</u>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(34)	3.947	3.688
Forderungen	(35)	5.654	5.190
Sonstige Vermögensgegenstände	(36)	4.206	4.653
Wertpapiere	(37)	3.675	3.966
Zahlungsmittel	(38)	722	869
		<u>18.204</u>	<u>18.366</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		10	6
		<u>29.148</u>	<u>27.398</u>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(39)	2.118	2.118
Kapitalrücklage	(40)	370	370
Gewinnrücklagen	(41)	6.755	5.865
Bilanzgewinn		691	702
		<u>9.934</u>	<u>9.055</u>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	(42)	-	2
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(43)	8.026	7.503
Übrige Rückstellungen	(44)	6.744	6.581
		<u>14.770</u>	<u>14.084</u>
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(45)	2.502	2.362
Übrige Verbindlichkeiten	(46)	1.922	1.867
		<u>4.424</u>	<u>4.229</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		20	28
		<u>29.148</u>	<u>27.398</u>

## Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	Anhang	1988 in Millionen DM	1987 in Millionen DM
<b>Umsatzerlöse</b>	(47)	<b>41.729</b>	<b>41.332</b>
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(48)	251	112
<b>Gesamtleistung</b>	(49)	<b>41.980</b>	<b>41.444</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(50)	636	838
Materialaufwand	(51)	(21.897)	(20.679)
Personalaufwand davon für Altersversorgung 713 (i. V. 1.074) Mio. DM	(52)	(12.309)	(12.205)
Abschreibungen	(53)	( 1.944)	( 1.693)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(54)	( 3.877)	( 4.263)
Beteiligungsergebnis	(55)	279	60
Zinsergebnis	(56)	722	669
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		3.590	4.171
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(57)	( 1.979)	( 2.535)
Sonstige Steuern	(57)	( 229)	( 233)
<b>Jahresüberschuß</b>	(58)	<b>1.382</b>	<b>1.403</b>
Einstellung in Gewinnrücklagen		( 691)	( 701)
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>691</b>	<b>702</b>

## Konzern-Anlagevermögen

70

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				Abschreibungen		Buchwerte	
	01.01.88 <sup>1)</sup>	Zugänge <sup>1)</sup>	Um- buchungen	Abgänge	kumu- liert <sup>1)</sup>	lfd. Jahr	31.12.88	31.12.87
in Millionen DM								
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>161</b>	<b>1.571</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>149</b>	<b>46</b>	<b>1.575</b>	<b>49</b>
<b>Sachanlagen</b>								
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10.237	754	349	133	5.831	506	5.376	4.859
Technische Anlagen und Maschinen	14.959	1.362	494	328	14.458	1.288	2.029	1.483
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.065	1.345	209	411	9.751	1.206	1.457	1.162
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.651	1.596	(1.057)	7	61	28	2.122	1.601
	<b>36.912</b>	<b>5.057</b>	<b>( 5)</b>	<b>879</b>	<b>30.101</b>	<b>3.028</b>	<b>10.984</b>	<b>9.105</b>
<b>Finanzanlagen</b>								
Anteile an verbundenen Unternehmen	63	12	1	2	12	-	62	51
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2	2	( 1)	-	2	2	1	2
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	281	149	-	73	108	-	249	123
Beteiligungen	322	114	-	8	168	4	260	157
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12	2	-	3	2	1	9	11
Wertpapiere des Anlagevermögens	265	53	-	30	62	1	226	202
Sonstige Ausleihungen	288	156	-	49	97	4	298	192
	<b>1.233</b>	<b>488</b>	<b>-</b>	<b>165</b>	<b>451</b>	<b>12</b>	<b>1.105</b>	<b>738</b>
	<b>38.306</b>	<b>7.116</b>	<b>( 3)</b>	<b>1.054</b>	<b>30.701</b>	<b>3.086</b>	<b>13.664</b>	<b>9.892</b>
<b>Vermietete Fahrzeuge</b>	<b>3.464</b>	<b>2.538</b>	<b>3</b>	<b>820</b>	<b>1.507</b>	<b>877</b>	<b>3.678</b>	<b>2.310</b>
							<b>17.342</b>	<b>12.202</b>

1) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

## Anlagevermögen der Daimler-Benz AG

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				Abschreibungen		Buchwerte	
	01. 01.88	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	kumu- liert	lfd. Jahr	31. 12. 88	31. 12. 87
in Millionen DM								
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>41</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>38</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>Sachanlagen</b>								
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.750	373	139	199	3.553	283	2.510	2.337
Technische Anlagen und Maschinen	9.996	811	324	549	9.420	841	1.162	890
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.269	646	142	285	6.097	615	675	536
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.139	850	(607)	44	20	20	1.318	1.094
	<b>23.154</b>	<b>2.680</b>	<b>( 2)</b>	<b>1.077</b>	<b>19.090</b>	<b>1.759</b>	<b>5.665</b>	<b>4.857</b>
<b>Finanzanlagen</b>								
Anteile an verbundenen Unternehmen	4.720	1.166	( 5)	191	991	-	4.699	3.727
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	295	55	-	9	151	12	190	155
Beteiligungen	332	51	5	.	242	.	146	91
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	-	-	3	.	-	7	10
Wertpapiere des Anlagevermögens	225	50	-	12	56	-	207	168
Sonstige Ausleihungen	14		-	2	7	.	5	5
	<b>5.596</b>	<b>1.322</b>	<b>-</b>	<b>217</b>	<b>1.447</b>	<b>12</b>	<b>5.254</b>	<b>4.156</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>28.791</b>	<b>4.016</b>	<b>-</b>	<b>1.298</b>	<b>20.575</b>	<b>1.784</b>	<b>10.934</b>	<b>9.026</b>

# Konzernanhang und Anhang der Daimler-Benz AG

## Grundlagen und Methoden

72

Der Konzernabschluß wird seit 1987 freiwillig nach den Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes aufgestellt.

Die in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefaßten Posten werden im Anhang gesondert ausgewiesen. Abweichend vom Vorjahr haben wir in Konzern-Bilanz und -Anlagenpiegel die Vermieteten Fahrzeuge separat ausgewiesen, um der wachsenden Bedeutung des Leasinggeschäfts Rechnung zu tragen.

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß sind in Millionen DM sowie unter Angabe der Vorjahreszahlen und unter Berücksichtigung der Ergebnisverwendung aufgestellt.

### Bilanzierung und Bewertung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir unverändert beibehalten. Vermögensgegenstände und Schulden werden im Konzernabschluß - bei konzerngleichen Sachverhalten - einheitlich nach den Methoden der Daimler-Benz AG bewertet.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, Sachanlagen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die selbsterstellten Anlagen umfassen die zurechenbaren Einzelkosten.

Die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten sind um erhaltene Investitionszulagen gekürzt und um planmäßige Abschreibungen vermindert. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen - und zwar gemäß § 7 d Einkommensteuergesetz und § 82 d Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (Umweltschutz- sowie Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen), § 14 Berlinförderungsgesetz, § 3 Zonenrandförderungsgesetz, § 6 b Einkommensteuergesetz und Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien - werden voll in Anspruch genommen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir im Abschluß der Daimler-Benz AG überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 25 Jahre für Gebäude, 10 bis 17 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 10 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten entsprechend kürzere Zeiträume. Den Abschreibungen im Konzernabschluß liegen z.T. längere Nutzungsdauern zugrunde.

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr werden degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig dann von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Im Jahr des Sachanlagenzugangs wird die volle Jahresrate der Abschreibung angesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

Die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen sowie der übrigen Finanzanlagen erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Tageswerten; unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Im Konzernabschluß sind die wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen nach der Buchwertmethode mit ihrem anteiligen Eigenkapital (Equity-Methode) aktiviert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die Waren werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen, die Erzeugnisse zu Herstellungskosten bewertet. Als Herstellungskosten sind im Abschluß der Daimler-Benz AG die Einzelkosten der Erzeugnisse angesetzt. Im Konzernabschluß werden die Erzeugnisse aus der Serienfertigung ebenfalls zu Einzelkosten, die übrigen Erzeugnisse zu steuerlichen Herstellungskosten bewertet.

Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z.B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden, die bei Erzeugnissen nach der verlustfreien Bewertung bemessen werden.

Die Forderungen werden - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine zwischen 1 und 10 % länderspezifisch abgestufte Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Die Bewertung der Eigenen Aktien erfolgt zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft. Wertpapiere werden zum Anschaffungskurs bzw. zum niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag aktiviert.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden im Abschluß der Daimler-Benz AG und im Konzernabschluß versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 % ermittelt. In die Berechnung der Rückstellung für Pensionsanwartschaften haben wir alle Anwärter unter Berücksichtigung unternehmensspezifischer Fluktuationswahrscheinlichkeiten einbezogen. Die Rückstellungsbildung beginnt mit dem Eintrittsalter der Anwärter und endet mit dem voraussichtlichen Pensionierungsalter.

Die Steuerrückstellungen und die Sonstigen Rückstellungen sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung angesetzt. Die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden grundsätzlich in Höhe der nicht abgezinsten künftigen Auszahlungsbeträge bzw. anteilig - entsprechend den jeweils erworbenen Ansprüchen - passiviert.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

### Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß haben wir - neben der Daimler-Benz AG - grundsätzlich alle in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen.

Nicht einbezogen werden 14 inländische und 66 ausländische Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist, sowie 11 Gesellschaften als Träger von Versorgungseinrichtungen, deren Vermögen zweckgebunden ist.

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 90 inländische und 205 ausländische Tochterunternehmen. Die vollständige Liste unseres Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart (Abteilung B Nr. 173) hinterlegt.

Im Berichtsjahr sind 35 Gesellschaften erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden, 13 Gesellschaften sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Durch die Veränderung des Konsolidierungskreises ist die Vergleichbarkeit mit dem Konzernabschluß des Vorjahres nicht beeinträchtigt.

### Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt ihres Erwerbs bzw. der Erstkonsolidierung. Ein sich für Zugänge 1988 ergebender Geschäfts- oder Firmenwert wird unter den Immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Die bei den Tochterunternehmen nach dem Zeitpunkt ihres Erwerbs erwirtschafteten Rücklagen sind in den Gewinnrücklagen des Konzerns enthalten. Den Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG weisen wir im Einzel- und im Konzernabschluß in gleicher Höhe aus. Hierzu haben wir in Höhe der erfolgswirksamen Konsolidierungsmaßnahmen und der Bilanzergebnisse der Tochterunternehmen eine Verrechnung über die Gewinnrücklagen des Konzerns vorgenommen.

Im Konzernabschluß haben wir Beteiligungen an 60 assozierten Unternehmen bilanziert; diese sind in der beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart zu hinterlegenden Liste unseres Anteilsbesitzes aufgeführt. Davon werden 42 Gesellschaften unter Beteiligungen zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen ausgewiesen, da sie für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Die verbleibenden 18 assoziierten Unternehmen beziehen wir nach der Equity-Methode in den Konzernabschluß ein.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet, Differenzen aus der Schuldenkonsolidierung erfolgswirksam behandelt.

Aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr resultierende Zwischenergebnisse sind eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung sind. Dies gilt auch für die Lieferungen oder Leistungen von assoziierten Unternehmen an die in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die Erlöse aus Innenumsätzen sowie andere konzerninterne Erträge mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet bzw. in aktivierte Eigenleistungen oder Bestandsveränderungen umgegliedert.

Die in der Konzernbilanz angesetzte aktive Steuerabgrenzung ergibt sich aus ergebniswirksam verrechneten Eliminierungsvorgängen.

### Währungsumrechnung

Im Abschluß der Daimler-Benz AG werden Fremdwährungsforderungen mit dem Geldkurs am Buchungstag oder dem niedrigeren Devisenkurs am Bilanzstichtag, Fremdwährungsverbindlichkeiten mit dem Briefkurs am Buchungstag oder dem höheren Devisenkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Im Konzernabschluß erfolgt die Umrechnung der Bilanzposten aller ausländischen Tochterunternehmen von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark für das Anlagevermögen mit historischen Kursen, für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit Kursen am Bilanzstichtag. Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände sowie der Schulden und des Bilanzgewinns. Die sich aus der Umrechnung der Bilanzposten ergebende Differenz wird mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet.

Die in den Gewinn- und Verlustrechnungen unserer Tochterunternehmen in Brasilien erfolgswirksam verrechnete Geldwertberichtigung von Bilanzposten wird unverändert in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung übernommen und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen.

Aufwands- und Ertragsposten werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen, Posten aus den inflationsbereinigten Gewinn- und Verlustrechnungen unserer argentinischen Gesellschaften mit dem Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Soweit sie das Anlagevermögen betreffen (Anlagenabschreibungen, Erträge und Verluste aus Anlagenabgängen), erfolgt die Umrechnung mit historischen Kursen. Der Jahresüberschuß, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die sich dabei ergebende Differenz haben wir unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

# Erläuterungen zur Konzernbilanz

## ( 1 ) Immaterielle Vermögensgegenstände

In den Immateriellen Vermögensgegenständen von 1.575 Mio. DM sind 1.496 Mio. DM für Geschäfts- oder Firmenwerte enthalten, die sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer Konzerngesellschaften durch AEG bzw. durch die Aufstockung der Anteile am Grundkapital der AEG Aktiengesellschaft seitens der Daimler-Benz AG ergeben haben. Ferner sind hier erworbene EDV-Software sowie Patente und ähnliche Rechte ausgewiesen.

## ( 2 ) Sachanlagen

Der Anstieg der Sachanlagen um 1.879 Mio. DM ergibt sich aus Investitionen von 5.057 Mio. DM, denen Abgänge und Abschreibungen von 3.178 Mio. DM gegenüberstehen. Etwa die Hälfte des Bilanzbetrags entfällt auf die Daimler-Benz AG.

Ausschließlich nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen in Höhe von insgesamt 187 Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 92 Mio. DM.

## ( 3 ) Finanzanlagen

Bei den Beteiligungen resultiert der Anstieg vor allem aus dem Erwerb von Anteilen an der Matra S. A., Paris, der Kapitalerhöhung bei der I.D.E.M., Tabriz/Iran, sowie aus dem Tausch von Wandelschuldverschreibungen der Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay/Indien.

Die Zugänge bei Anteilen an assoziierten Unternehmen von 149 Mio. DM betreffen neben dem Erwerb von Anteilen der Siliconix Inc., Santa Clara/USA, durch AEG insbesondere Kapitalerhöhungen und anteilige Jahresüberschüsse. Der Anteilserwerb 1988 wurde mit dem Buchwert angesetzt; er beinhaltet einen zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung ermittelten Unterschiedsbetrag von 51 Mio. DM. Abgänge entstehen aus anteiligen Jahresfehlbeträgen sowie - nach dem Erwerb der Kapitalmehrheit durch AEG - wegen der erstmaligen Einbeziehung der TELEFUNKEN electronic GmbH, Heilbronn, in den Konzernabschluß. Außerdem sind hier die umrechnungsbedingten Veränderungen am anteiligen DM-Eigenkapital ausländischer Gesellschaften sowie die ergebniswirksamen Zwischengewinne verrechnet.

Von den Wertpapieren des Anlagevermögens von 226 Mio. DM entfällt der überwiegende Teil auf die Daimler-Benz AG.

Auf Wertpapiere, Sonstige Ausleihungen und Beteiligungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 12 Mio. DM vorzunehmen. Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens wäre nach dem Wertaufholungsgebot (§ 280 HGB) eine Zuschreibung von 11 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte notwendig gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen nicht erfolgt ist.

## ( 4 ) Vermietete Fahrzeuge

Um die Aussagefähigkeit des Konzernabschlusses zu verbessern, weisen wir die Vermieteten Fahrzeuge erstmals gesondert aus. Vom Bilanzbetrag entfallen etwa drei Viertel auf die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA.

## ( 5 ) Vorräte

Die Zunahme der Vorräte um 1.121 auf 12.923 Mio. DM ist auf höhere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige und fertige Erzeugnisse bei der Daimler-Benz AG sowie bei deren ausländischen Vertriebsgesellschaften im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung zurückzuführen; daneben ergibt sich eine Erhöhung langfristiger, noch nicht abrechenbarer Aufträge bei Dornier. Von den Konzernvorräten entfällt etwa die Hälfte auf die Daimler-Benz AG und deren Vertriebsgesellschaften im Ausland.

## ( 6 ) Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 4.538 (i.V. 3.860) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei AEG, Dornier und MTU geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

## ( 7 ) Forderungen und

## ( 8 ) Sonstige

	1988	davon	1987
	Mio. DM	Restlaufzeit über 1 Jahr Mio. DM	Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.273	415	7.548
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13	-	7
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.237	347	975
<b>Forderungen</b>	<b>8.523</b>		<b>8.530</b>
<b>Sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>8.179</b>	<b>4.384</b>	<b>7.299</b>

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 4.997 (i.V. 5.738) Mio. DM ausgewiesen. Ferner werden hier die Forderungen aus der Tätigkeit der Finanzierungs- und Leasinggesellschaften erfaßt.

( 9) Wertpapiere	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Eigene Aktien	166	40
Sonstige Wertpapiere	5.113	5.167
	5.279	5.207

Die Daimler-Benz AG hält 449.758 Eigene Stammaktien mit nom. 22 Mio. DM (= 1,1 % des Gezeichneten Kapitals). Unter den Sonstigen Wertpapieren werden vor allem festverzinsliche Titel ausgewiesen.

#### (10) Zahlungsmittel

Im Bilanzbetrag von 3.179 Mio. DM sind Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postgiroguthaben sowie Schecks enthalten.

#### (11) Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

Die Steuerabgrenzung auf ergebniswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge beträgt 960 Mio. DM. In den konsolidierten Einzelbilanzen ausgewiesene - insgesamt aktive - Steuerabgrenzungen sind nicht angesetzt.

#### (12) Eigenkapital

Insgesamt hat sich das bilanzielle Eigenkapital wie folgt entwickelt:

	Mio. DM
Stand am 31.12.1987	10.166
Dividende der Daimler-Benz AG für 1987	( 503)
Einstellung in Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß 1988	984
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1988	691
Übrige Veränderungen	( 15)
Stand am 31.12.1988	11.323

#### (13) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Das Gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage betreffen die Daimler-Benz AG.

#### (14) Gewinnrücklagen

Sie beinhalten die Gesetzliche Rücklage mit 160 Mio. DM, die Rücklage für Eigene Aktien der Daimler-Benz AG mit 166 Mio. DM sowie die aus dem Ergebnis der Konzerngesellschaften gebildeten Rücklagen. Aus dem Konzern-Jahresüberschuß werden den Gewinnrücklagen 984 (i. V. 1.085) Mio. DM zugeführt.

#### (15) Anteile in Fremdbesitz

Von den Anteilen konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie an Bilanzgewinnen und -Verlusten der einbezogenen Tochterunternehmen entfällt der überwiegende Teil auf AEG, die Mercedes-Benz of South Africa, Dornier und die MTU. Der Rückgang des Bilanzbetrags beruht hauptsächlich auf dem Erwerb weiterer Anteile an der AEG.

#### (16) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Unter Berücksichtigung des Vermögens der Unterstützungseinrichtungen sind die Versorgungsverpflichtungen - versicherungsmathematisch nach der Methode der Daimler-Benz AG gerechnet - voll gedeckt.

#### (17) Übrige Rückstellungen

	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.897	1.440
Sonstige Rückstellungen	10.390	10.150
	12.287	11.590

Die Steuerrückstellungen betreffen mit 1.193 (i.V. 885) Mio. DM überwiegend die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG.

Neben den weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen berücksichtigen die Sonstigen Rückstellungen vor allem die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich, Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften sowie Haftungs- und Prozeßrisiken.

Weitere Rückstellungen bestehen für Aufwendungen, denen beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte zugrunde liegen, für noch anfallenden Aufwand bereits abgerechneter Leistungen sowie für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können.

(18) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und (19) Übrige Verbindlichkeiten	1988			1987	
	Mio. DM	davon Restlaufzeit unter 1 Jahr Mio. DM	über 5 Jahre Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.837	4.731	1	4.181	
Finanzverbindlichkeiten					
Anleihen	1.482	3	678	979	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.180	1.553	429	2.276	
Wechselverbindlichkeiten	1.086	1.071	9	609	
Andere Verbindlichkeiten					
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	413	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	121	73	4	106	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	453	252	59	218	
Sonstige Verbindlichkeiten	3.410	3.115	21	3.170	
davon aus Steuern 670 (i.V. 616) Mio. DM					
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 566 (i.V. 503) Mio. DM					
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>9.732</b>			<b>7.771</b>	

Von den Finanzverbindlichkeiten stehen 3,5 Mrd. DM im Zusammenhang mit der Refinanzierung des stark expandierenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts für Personewagen und Nutzfahrzeuge.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1988 sowie Steuerverbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Wechselverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und Sonstige Verbindlichkeiten sind durch Grundschulden und durch Forderungsabtretungen mit 920 Mio. DM gesichert.

\*

Haftungsverhältnisse	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Bürgschaften	688	575
Wechselobligo	188	152
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	149	22
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	18	33
Sonstige gewährte Sicherheiten	-	54

Nicht valutierbar sind Mindestdividendengarantien zugunsten von Mitgesellachtern an zwei Tochterunternehmen sowie Vertragsdurchführungsgarantien.

Eine ausländische Konzerngesellschaft ist im Rahmen ihrer Absatzfinanzierung branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen.

#### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen setzen sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

	1988 Mio. DM
fällig 1989	649
fällig 1990 - 1993	1.435
fällig nach 1993	1.065

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo für Erweiterungsinvestitionen, machen 2.109 Mio. DM aus.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 564 Mio. DM.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und aus Gesamthaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 2 Mio. DM.

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

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(20) Umsatzerlöse	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Umsatzerlöse nach Bereichen		
Personenwagen	31.833	31.472
Nutzfahrzeuge	23.063	19.454
AEG	13.152	11.480
Dornier	1.889	1.589
MTU	3.087	2.832
Übrige	471	648
	<b>73.495</b>	<b>67.475</b>
Umsatzerlöse nach Regionen		
Inland	29.094	28.064
Ausland	44.401	39.411
	<b>73.495</b>	<b>67.475</b>
Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EG-Länder	14.821	12.483
übriges Europa	4.240	4.072
Nordamerika	11.817	12.135
Lateinamerika	4.899	3.610
übrige Länder	8.624	7.111

(21) Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	1.290	1.021
andere aktivierte Eigenleistungen	852	565
	<b>2.142</b>	<b>1.586</b>

### (22) Sonstige betriebliche Erträge

Die hierunter ausgewiesenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 635 (i.V. 558) Mio. DM und betreffen den Wegfall von Verlustrisiken sowie die Reduzierung projektierte Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsmaßnahmen. Daneben haben sich weitere Erträge ergeben aus den überwiegend im Ausland angefallenen Kursgewinnen aus laufendem Lieferungs- und Zahlungsverkehr, weiterberechneten Kosten, Steuererstattungen, Erlösen aus Material- und Schrottverkäufen, Wertpapierverkäufen sowie Vermietungen und Verpachtungen. Aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen resultieren 8 Mio. DM. Gewinne aus Anlagenabgängen sind in Höhe von 158 Mio. DM entstanden.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind mit 1.061 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(23) Materialaufwand	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	34.859	31.772
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.787	1.929
	<b>37.646</b>	<b>33.701</b>

Bezogen auf die Gesamtleistung von 75.637 (i.V. 69.061) Mio. DM beträgt der Materialaufwand 50 (i.V. 49) %.

(24) Personalaufwand/Mitarbeiter	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Löhne und Gehälter	17.846	16.421
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	4.525	4.249
	<b>22.371</b>	<b>20.670</b>

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	201.380	197.539
Angestellte	121.022	113.531
Auszubildende/Praktikanten	14.573	14.695
	<b>336.975</b>	<b>325.765</b>

Die gestiegene Belegschaftszahl sowie Tarifierhöhungen waren Hauptursachen für die höheren Löhne, Gehälter und Sozialabgaben.

(25) Abschreibungen	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	46	28
Abschreibungen auf Sachanlagen	3.028	2.477
Abschreibungen auf Finanzanlagen	12	55
Abschreibungen auf Vermietete Fahrzeuge	877	541
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	175	106
	<b>4.138</b>	<b>3.207</b>

Die Sachanlageabschreibungen entfallen zur Hälfte auf die Daimler-Benz AG. Der Anstieg der Abschreibungen auf Vermietete Fahrzeuge resultiert aus dem gewachsenen Leasinggeschäft der in- und ausländischen Absatzfinanzierungsgesellschaften.

In den Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens ist hauptsächlich die Abwertung der im Bestand der Daimler-Benz AG befindlichen Eigenen Aktien auf den voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft enthalten.

**(26) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Sie enthalten Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen sowie die Differenz aus der Währungsumrechnung der Gewinn- und Verlustrechnungen ausländischer Gesellschaften. Verluste aus Wertminderungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlage- und Umlaufvermögens sind in Höhe von 459 Mio. DM angefallen.

Insgesamt sind 121 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

**(27) Beteiligungsergebnis**

	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	11	18
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungen	2	2
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	2	( 1)
Aufwendungen aus Verlustübernahme	( 1)	( 1)
	14	18

**(28) Zinsergebnis**

	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	28	29
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.626	1.237
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	( 637)	( 489)
davon aus verbundenen Unternehmen	( .)	( 1)
	1.017	777

Trotz gesunkener Liquidität hat das günstigere Zinsniveau in den Anlageländern zu höheren Zinserträgen geführt.

**(29) Steuern**

	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.981	3.136
Sonstige Steuern	514	379
	3.495	3.515

Der Rückgang der Steuern vom Einkommen und Ertrag bei der Daimler-Benz AG wird durch einen höheren Steueraufwand bei den ausländischen Konzerngesellschaften des Automobilbereichs zum großen Teil kompensiert.

**(30) Jahresüberschuß**

Der Konzern-Jahresüberschuß von 1.702 (i.V. 1.782) Mio. DM ist durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen nur unwesentlich beeinflusst. Auch die künftigen Belastungen des Jahresüberschusses hierdurch sind nicht wesentlich.

**Sonstige Angaben**

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 28. Juni 1989 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 15.904.758 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 1.334.103 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 7.669.159 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen wurden insgesamt 75.454.204 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1988 betragen die Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 401.233 DM; im Berichtsjahr wurden 507.145 DM zurückgezahlt. Die Vorschüsse und Kredite waren mit durchschnittlich 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit lag nicht über einem Jahr.

# Erläuterungen zur Bilanz der Daimler-Benz AG

## (31) Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 15 Mio. DM ist hauptsächlich erworbene EDV-Software ausgewiesen.

## (32) Sachanlagen

Der Anstieg der Sachanlagen um 808 auf 5.665 Mio. DM steht im Zusammenhang mit der verstärkten Investitionstätigkeit.

Die planmäßigen Abschreibungen betragen 1.662 Mio. DM, die steuerrechtlichen Abschreibungen 91 Mio. DM. Von Technischen Anlagen, die nicht genutzt werden können, waren 6 Mio. DM außerplanmäßig abzuschreiben.

Auf Grundstücken sind Erbbaurechte zugunsten Dritter eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für Werke und Niederlassungen errichtet haben. Am Bilanzstichtag bestanden 16 Leasingverträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen, für die im Berichtsjahr 27 Mio. DM an Mieten aufgewendet wurden.

## (33) Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind auf insgesamt 4.845 Mio. DM gestiegen. Die Zugänge von 1.217 Mio. DM betreffen vor allem die AEG Aktiengesellschaft Berlin und Frankfurt am Main, ferner Kapitalerhöhungen bei der Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart, und der Daimler-Benz Holding France SA, Rocquencourt.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Daimler-Benz AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens wäre nach dem Wertaufholungsgebot (§ 280 HGB) eine Zuschreibung von 11 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte notwendig gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen nicht erfolgt ist.

Bei den außerplanmäßigen Abschreibungen von 12 Mio. DM handelt es sich um die Abzinsung zinsloser Ausleihungen an die Daimler-Benz-Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH, Stuttgart.

(34) Vorräte	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	962	894
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.039	926
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.946	1.868
	<u>3.947</u>	<u>3.688</u>

Die Erhöhung des Vorratsvermögens ergibt sich insbesondere aus der Produktionssteigerung bei Nutzfahrzeugen, vor allem bei Schwerlastwagen.

Die steuerrechtliche Abschreibung aufgrund des Importwarenabschlags nach § 80 EStDV liegt unter 1 Mio. DM.

(35) Forderungen und (36) Sonstige Vermögensgegenstände	1988 Mio. DM	davon Restlaufzeit über 1 Jahr Mio. DM	1987 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.199	128	1.703
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.790	952	2.960
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	665	348	527
Forderungen	<u>5.654</u>		<u>5.190</u>
Sonstige Vermögensgegenstände	4.206	3.182	4.653

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beruht auf dem höheren Anteil von Nutzfahrzeuglieferungen nach Übersee.

In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 3.507 (i.V. 3.986) Mio. DM enthalten. Ferner werden hier Steuererstattungsansprüche und Zinsforderungen ausgewiesen.

(37) Wertpapiere	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Eigene Aktien	166	40
Sonstige Wertpapiere	3.509	3.926
	<u>3.675</u>	<u>3.966</u>

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an die Belegschaft sowie zur Erfüllung des mit der AEG Aktiengesellschaft geschlossenen Unternehmensvertrages 459.650 Stammaktien (nom. 23 Mio. DM = 1,1 % des Gezeichneten Kapitals) zu einem Durchschnittspreis von 654 DM je Aktie erworben, und zwar im Februar 273.500, im März 143.800 und im April 42.350 Stück.

Im Juni 1988 sind an unsere Mitarbeiter 147.803 Aktien (nom. 7 Mio. DM = 0,3 % des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 283 DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 315 DM (beim Bezug von zwei Aktien) veräußert worden. Außerdem wurden 1988 im Rahmen des Umtauschangebots an die AEG Aktionäre 597 Daimler-Benz-Aktien gegen AEG Aktien eingetauscht. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 449.758 Stammaktien (nom. 22 Mio. DM = 1,1 % des Gezeichneten Kapitals), die aus Käufen im Berichtsjahr stammen.

**(38) Zahlungsmittel**

Unter den Zahlungsmitteln sind Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Schecks, Bundesbank- und Postgiroguthaben ausgewiesen.

<b>(39) Gezeichnetes Kapital</b>		1988
		Mio. DM
Stammaktien	42.313.132 Stimmen	2.116
Vorzugsaktien	43.920 Stimmen	2
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung		1.317.600 Stimmen
		<b>2.118</b>

Das Gezeichnete Kapital ist gegenüber 1987 unverändert.

Von dem auf der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 beschlossenen Genehmigten Kapital von 500 Mio. DM steht - nach Inanspruchnahme eines Teilbetrages von 176 Mio. DM Ende 1986 - noch ein Betrag von 324 Mio. DM bis zum 30. Juni 1991 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.

**(40) Kapitalrücklage**

In der Kapitalrücklage ist das Agio aus früheren Kapitalerhöhungen gegen Bareinzahlung und aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus Barkapitalerhöhungen ausgewiesen.

**(41) Gewinnrücklagen**

	Mio. DM	Mio. DM
Gesetzliche Rücklage Stand 31.12.1988, unverändert gegenüber dem Vorjahr		160
Rücklage für Eigene Aktien Stand 31.12.1987	40	
Umbuchung aus Anderen Gewinnrücklagen	126	
<b>Stand 31.12.1988</b>		<b>166</b>
Andere Gewinnrücklagen Stand 31.12.1987	5.665	
Einstellung aus Bilanzgewinn 1987 gemäß HV-Beschluß vom 1.7.1988	199	
Einstellung aus Jahresüberschuß 1988	691	
Umbuchung in Rücklage für Eigene Aktien	( 126)	
<b>Stand 31.12.1988</b>		<b>6.429</b>
		<b>6.755</b>

**(42) Sonderposten mit Rücklageanteil**

Die 1987 ausgewiesenen Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6 b Einkommensteuergesetz und Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien wurden im Berichtsjahr entnommen und auf entsprechende Wirtschaftsgüter übertragen.

**(43) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die unmittelbaren und die mittelbaren Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG - versicherungsmathematisch berechnet auf Basis der seit 1. Januar 1987 gültigen Versorgungsordnung - sind durch Pensionsrückstellungen und das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse voll gedeckt.

<b>(44) Übrige Rückstellungen</b>	1988	1987
	Mio. DM	Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.193	885
Sonstige Rückstellungen	5.551	5.696
	<b>6.744</b>	<b>6.581</b>

Die Steuerrückstellungen betreffen insbesondere die noch nicht endgültig veranlagten Ertragsteuern und den Steueranteil aus den 1987 umgegliederten Sonderposten mit Rücklageanteil.

Die Sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem die weltweit bestehenden Garantie-, Haftungs- und Prozeßrisiken, ferner die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich sowie die Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften. Darüber hinaus wurden Rückstellungen gebildet für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können. Die 1987 gebildeten Rückstellungen für Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte sind planmäßig fortgeführt worden; darüber hinaus wurden keine Beträge zurückgestellt.

**(45) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und**

**(46) Übrige Verbindlichkeiten**

	1988	davon Restlaufzeit		1987
	Mio. DM	Mio. DM	unter 1 Jahr Mio. DM	über 5 Jahre Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.502	2.502	-	2.362
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	29	4	9	159
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	122	122	-	144
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	221	221	-	110
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15	15	-	17
Sonstige Verbindlichkeiten	1.535	1.461		1.437
davon aus Steuern 147 (i.V. 168) Mio. DM				
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 311 (i.V. 303) Mio. DM				
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>1.922</b>			<b>1.867</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich durch Übertragung von Berlinkrediten auf ein verbundenes Unternehmen sowie durch planmäßige Tilgungen um insgesamt 130 Mio. DM ermäßigt. Die restlichen 29 Mio. DM sind durch eingetragene Grundschulden gesichert. Im Jahr 1989 werden die planmäßigen Tilgungen 4 Mio. DM betragen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1988, insbesondere aus einbehaltener Lohnsteuer und Sozialversicherung.

\*

**Haftungsverhältnisse**

	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Zahlungsgarantien zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe 1986 der Daimler-Benz International Finance B.V., Utrecht, Niederlande	500	500
Verbindlichkeiten aus weiteren Gewährleistungsverträgen	23	30
Bürgschaften für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen	337	311
Wechselobligo	12	10

Zugunsten von Mitgesellchaftern der Dornier GmbH besteht eine Mindestdividendengarantie für 1989 und später, die nicht valutierbar ist.

Für die außenstehenden Aktionäre der AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, wurde eine nicht valutierbare Dividendengarantie übernommen.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen setzen sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

	1988 Mio. DM
fällig 1989	559
fällig 1990 - 1993	1.583
fällig nach 1993	1.705

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, u. a. das Bestellobligo für Erweiterungsinvestitionen, machen 1.758 Mio. DM aus.

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen belaufen sich auf 2.680 Mio. DM.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und aus Gesamthaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 3 Mio. DM. Aus Beteiligungen an zwei Gesellschaften bürgerlichen Rechts, über die Ergebnisabführungsverträge zu Organgesellschaften bestehen, und aus Beteiligungen an zwei offenen Handelsgesellschaften haften wir gesamtschuldnerisch.

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

82

(47) Umsatzerlöse	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Umsatzerlöse nach Bereichen		
Personenwagen	27.929	29.327
Nutzfahrzeuge	13.800	12.005
	41.729	41.332

Umsatzerlöse nach Regionen		
Inland	19.881	19.665
Ausland	21.848	21.667
	41.729	41.332

Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EG-Länder	8.832	7.853
übriges Europa	2.736	2.489
Nordamerika	5.260	7.303
Asien	3.028	2.523
Afrika	1.447	951
Australien	294	286
Lateinamerika	251	262

(48) Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	153	12
andere aktivierte Eigenleistungen	98	100
	251	112

## (49) Gesamtleistung

Die Zunahme der Gesamtleistung um 536 Mio. DM ist einmal auf die Umsatzsteigerung um 397 Mio. DM und zum anderen auf die Bestandszunahme um 141 Mio. DM als Folge der höheren Nutzfahrzeugproduktion zurückzuführen.

## (50) Sonstige betriebliche Erträge

Die unter dieser Sammelposition ausgewiesenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen belaufen sich auf 242 (i.V. 265) Mio. DM. Sie sind vor allem auf die Reduzierung projektierte Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie den Rückgang von Risiken bei ausländischen Beteiligungen zurückzuführen. Hinzu kommen Erträge aus weiterberechneten Kosten, Anlagenabgängen, Vermietungen und Verpachtungen sowie - mit 2 Mio. DM - aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil.

Insgesamt sind 476 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(51) Materialaufwand	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	20.655	19.610
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.242	1.069
	21.897	20.679

Der Anstieg der Materialaufwendungen geht vor allem auf Verschiebungen in der Produktionsstruktur zu materialintensiveren Fahrzeugen sowie auf höhere Warenbezüge, insbesondere im Zusammenhang mit der Markteinführung des neuen Transporters MB 100 D unserer spanischen Gesellschaft, zurück.

(52) Personalaufwand/Mitarbeiter	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Löhne und Gehälter	9.983	9.618
Soziale Abgaben	1.613	1.513
Aufwendungen für Altersversorgung	713	1.074
	12.309	12.205

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	115.891	117.999
Angestellte	45.741	43.678
Auszubildende/Praktikanten	9.070	8.838
	170.702	170.515

Hauptursache für die gestiegenen Löhne und Gehälter ist die Tarifierhöhung um 2 %, während sich in den höheren Sozialabgaben auch die Anhebung der Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung auswirkt. Nach Einführung der neuen Versorgungsordnung zum 1. Januar 1987 haben die Aufwendungen für die Altersversorgung wieder eine normale Größenordnung erreicht.

(53) Abschreibungen	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.772	1.558
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	172	135
	1.944	1.693

Das im Berichtsjahr weiter gestiegene Investitionsvolumen hat zu entsprechend höheren Sachanlageabschreibungen geführt.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens stammen im wesentlichen aus der Abwertung der im Bestand befindlichen Eigenen Aktien auf den voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft.

**(54) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Diese Sammelposition enthält - neben den hier auszuweisenden Rückstellungszuführungen - vor allem Aufwendungen für Instandhaltung, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen, Verluste aus Wertminderungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlage- und Umlaufvermögens.

Insgesamt sind 92 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

<b>(55) Beteiligungsergebnis</b>	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Erträge aus verbundenen Unternehmen	264	51
davon:		
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	123	-
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	108	26
Dornier GmbH, Friedrichshafen	15	14
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.	9	9
Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4
Erträge aus Gewinnabführungen	3	4
Erträge aus assoziierten Unternehmen	9	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	( 1)	( 1)
	279	60

Die Daimler-Benz Holding AG hat den auf sie entfallenden Anteil an der Dividende der Mercedes-Benz do Brasil an die Daimler-Benz AG durchgeleitet.

<b>(56) Zinsergebnis</b>	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	23	28
davon aus verbundenen Unternehmen	6	7
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	742	679
davon aus verbundenen Unternehmen	111	19
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	( 43)	( 38)
davon an verbundene Unternehmen	( 18)	( 8)
	722	666

Der Anstieg des Zinsergebnisses beruht im wesentlichen auf höheren Zinserträgen aus Darlehensforderungen gegenüber Tochterunternehmen.

<b>(57) Steuern</b>	1988 Mio. DM	1987 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.991	2.545
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	12	10
	1.979	2.535
Sonstige Steuern	231	233
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	2	-
	2.208	2.768

Das rückläufige Ergebnis aus dem Produktions- und Umsatzprozess hat zu entsprechend niedrigeren Einkommen- und Ertragsteuern geführt.

**(58) Jahresüberschuß**

Das gesunkene Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit wird weitgehend ausgeglichen durch das höhere Zins- und Beteiligungsergebnis, so daß der Jahresüberschuß mit 1.382 Mio. DM nahezu die gleiche Größenordnung wie 1987 (1.403 Mio. DM) erreicht.

Durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen ist der Jahresüberschuß nur unwesentlich beeinflusst. Auch die künftigen Belastungen des Jahresüberschusses sind nicht wesentlich.

**Sonstige Angaben/Organe**

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung am 28. Juni 1989 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge des Vorstands 12.842.442 DM und des Aufsichtsrats 1.334.103 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 6.409.450 DM. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen wurden insgesamt 75.454.204 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1988 betragen die Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder 401.233 DM; im Berichtsjahr wurden 507.145 DM zurückgezahlt. Die Vorschüsse und Kredite waren mit durchschnittlich 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit lag nicht über einem Jahr.

Die Namen der Mitglieder von Aufsichtsrat und Vorstand sind auf den Seiten 2 und 3 aufgeführt

## Vorschlag für die Gewinnverwendung

84

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1988 weist einen Bilanzgewinn von 691.030.400,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

	DM
3 1/3 % Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,00	73.200,00
DM 12,00 Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,00	502.360.560,00
Ausschüttung	502.433.760,00
Einstellung in Gewinnrücklagen	188.596.640,00
Bilanzgewinn	691.030.400,00

Stuttgart-Untertürkheim, den 29. März 1989

**Der Vorstand**

*Kentel* *Wieser* *Gr* *Dier*  
*Prof* *Hörig* *Werner*  
*Helber* *L...* *L...* *K...*

## Bestätigungsvermerke

Der Konzernabschluß entspricht nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Konzernabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Daimler-Benz-Konzerns. Der zu einem Bericht zusammengefaßte Lagebericht und Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.

Frankfurt am Main, den 6. April 1989

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Zielke  
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer

Die Buchführung und der Jahresabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler-Benz-Aktiengesellschaft. Der zu einem Bericht zusammengefaßte Lagebericht und Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.

Frankfurt am Main, den 6. April 1989

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Müller  
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer



In den fünf Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte haben wir uns eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren vor allem Fragen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Gesellschaft vom Automobil- zum Technologiekonzern und die Neustrukturierung der Konzernorganisation. Ferner haben wir uns mit der Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik befaßt. Wir haben darüber hinaus wichtige geschäftliche Einzelvorgänge besprochen und über Geschäfte entschieden, die uns aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegt wurden.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluß und den Lagebericht, der für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßt wurde, sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft. Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1988 sowie der Lagebericht sind unter Einbe-

ziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. In der gemeinsamen Sitzung von Aufsichtsrat und Vorstand am 19. April 1989 hat der Aufsichtsrat vom Prüfungsergebnis der KPMG zustimmend Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß der Daimler-Benz AG gebilligt; er ist damit festgestellt. Den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns schließen wir uns an. Ferner unterstützen wir die Vorschläge des Vorstands an die Hauptversammlung, die sich aus der Änderung der Konzernorganisation ergeben. Der Konzernabschluß, der Lagebericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Herr Hans-Jürgen Hinrichs hat nach 7jähriger Mitarbeit im Vorstand der Daimler-Benz AG zum 9. November 1988 sein Amt niedergelegt und den Aufsichtsrat gebeten, ihn vorzeitig von seinen Aufgaben zu entbinden. Der Aufsichtsrat hat diesen Wunsch mit Respekt zur Kenntnis genommen und der Bitte entsprochen. Herr Hinrichs hat sich während seiner Zugehörigkeit zum Vorstand insbesondere um den weiteren Ausbau unserer weltweiten Vertriebsorganisation verdient gemacht sowie die guten Beziehungen und Kontakte unseres Unternehmens in aller Welt vertieft und das Ansehen der Marke Mercedes-Benz gefördert. Der Aufsichtsrat spricht dafür Herrn Hinrichs seinen Dank aus.

Bei der turnusmäßigen Aufsichtsratswahl in der Hauptversammlung am 1. Juli 1988 haben die Herren Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang und Dr. Klaus Mertin auf eine Wiederwahl verzichtet. An ihrer Stelle wurden die Herren Prof. Dr.-Ing. E. h. Werner Breitschwerdt, Stuttgart, bis 1987 Vorsitzender des Vorstands der Daimler-Benz AG, und Dr. Horst J. Burgard, Frankfurt am Main, Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG, in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Vogelsang gehörte dem Aufsichtsrat seit März 1975 an und war bis Mitte 1978 dessen stellvertretender Vorsitzender. Danach wirkte er bis zum Jahr 1985 im Vermittlungs- und im Personalausschuß mit. Während seiner 13jährigen Tätigkeit im Aufsichtsrat war er an zahlreichen Entscheidungen beteiligt, die für unser Unternehmen Weichen gestellt haben. Wir danken Herrn Vogelsang für seinen umsichtigen, von Kenntnissen und Erfahrungen geprägten Rat und sein stetes Interesse für unser Unternehmen. Er hat eine wichtige Epoche unseres Hauses tatkräftig mitgeformt.

Herr Dr. Mertin gehörte dem Aufsichtsrat seit 1985 an und hat in dieser Zeit der Neuorientierung die Entwicklung des Konzerns begleitet. Aufgrund seines unternehmerischen Weitblicks, seiner Erfahrung und seines Wissens um die betriebswirtschaftliche Steuerung von Unternehmen war unser Rat stets besonders wertvoll. Wir sprechen ihm hierfür auch an dieser Stelle unseren Dank aus.

Ebenfalls mit Beendigung der Hauptversammlung am 1. Juli 1988 ausgeschieden ist Herr Alfred Schaible. Er war seit 1975 als Vertreter der Arbeitnehmer Mitglied des Aufsichtsrats. Während seiner Tätigkeit hat er u.a. die praktische Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes in unserem Unternehmen aktiv mitgestaltet. Wir danken Herrn Schaible für seine engagierte Arbeit. An seiner Stelle wurde von der Wahlmännerversammlung am 3. Mai 1988 Herr Erich Klemm, Calw, Mitglied des Betriebsrats im Werk Sindelfingen, in den Aufsichtsrat gewählt.

Stuttgart-Untertürkheim,  
im April 1989

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender



---

## Tabellen und Schaubilder

# Daimler-Benz in Zahlen

90

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Mitarbeiter (am Jahresende)</b>										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>	<b>174.431</b>	<b>183.532</b>	<b>188.039</b>	<b>185.687</b>	<b>184.877</b>	<b>199.872</b>	<b>231.082</b>	<b>319.965</b>	<b>326.288</b>	<b>338.749</b>
davon: Inland	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658	268.277
Ausland	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.430	62.427	63.630	70.472
Automobilbereich	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	206.335	215.297	218.822	222.111
AEG	-	-	-	-	-	-	-	78.199	80.499	89.585
Dornier	-	-	-	-	-	-	8.760	9.557	9.683	9.786
MTU	-	-	-	-	-	-	15.987	16.912	17.284	17.267
<b>Daimler-Benz AG</b>	<b>141.401</b>	<b>145.532</b>	<b>148.361</b>	<b>148.411</b>	<b>150.601</b>	<b>157.249</b>	<b>161.518</b>	<b>166.523</b>	<b>169.234</b>	<b>170.577</b>
Hauptverwaltung	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628	7.735	8.075	8.844
Forschung und Entwicklung	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442	11.040	12.143	12.665
davon: Untertürkheim	6.860	7.463	7.735	7.848	7.842	7.959	8.238	8.742	9.633	9.955
Sindelfingen	1.513	1.573	1.632	1.723	1.724	1.766	1.816	1.911	2.127	2.333
Gaggenau	371	383	395	390	387	389	388	387	383	377
Produktionswerke	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846	130.502	131.146	130.748
davon: Sindelfingen	35.038	35.621	36.721	36.971	37.488	39.534	41.806	43.339	43.566	42.460
Untertürkheim	20.230	20.284	20.134	20.274	20.901	21.772	22.804	23.402	23.622	22.787
Bremen	6.571	6.515	6.309	6.567	7.884	10.254	10.716	12.315	13.006	13.616
Berlin	3.191	3.252	3.473	3.435	3.442	3.302	3.294	3.397	3.531	3.499
Hamburg	2.475	2.535	2.613	2.557	2.513	2.479	2.625	2.629	2.633	2.770
Bad Homburg	814	855	881	882	864	893	953	967	997	1.014
Mannheim	14.053	14.619	14.521	14.243	14.152	14.494	14.043	13.878	13.537	13.438
Wörth	9.622	10.192	11.055	10.891	10.767	10.743	10.633	10.564	10.628	11.429
Gaggenau	8.806	8.971	9.312	9.432	9.352	9.293	9.011	8.823	8.665	8.989
Düsseldorf	4.954	5.118	5.058	5.151	5.488	6.404	6.718	7.022	6.919	6.816
Kassel	4.086	4.341	4.359	4.297	4.262	4.177	4.243	4.166	4.042	3.930
Niederlassungen	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602	17.246	17.870	18.320
<b>Fahrzeugproduktion</b>										
<b>Personenwagen</b>	<b>422.159</b>	<b>429.078</b>	<b>440.778</b>	<b>458.345</b>	<b>476.183</b>	<b>478.349</b>	<b>541.039</b>	<b>594.080</b>	<b>598.079</b>	<b>559.713</b>
davon: Dieseltypen	201.854	207.781	200.480	206.188	146.300	167.671	181.357	209.999	200.522	157.890
Anteil an der Gesamtproduktion in %	47,8	48,4	45,5	45,0	30,7	35,1	33,5	35,3	33,5	28,2
S- und Sonderklasse	84.957	84.993	95.804	105.093	114.589	104.646	108.896	111.757	97.437	83.460
Mittlere Klasse	337.202	344.085	344.974	348.602	251.757	178.357	220.339	271.314	286.875	297.638
davon: T-Reihe	28.405	27.230	26.251	29.620	30.370	28.055	20.612	28.063	33.133	35.924
Kompaktklasse	-	-	-	4.650	109.837	195.346	211.804	211.009	213.767	178.615
zzgl. Geländewagen	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303	5.945	6.368	5.555
<b>Nutzfahrzeuge</b>	<b>256.467</b>	<b>272.868</b>	<b>268.925</b>	<b>243.513</b>	<b>204.619</b>	<b>205.397</b>	<b>213.910</b>	<b>226.344</b>	<b>234.141</b>	<b>257.951</b>
Inland*)	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387	145.757	144.648	154.319
davon: Transporter	80.085	83.977	69.357	64.473	63.050	60.717	62.385	69.485	68.526	69.837
Lastwagen										
über 6 bis 15,9 t	41.383	46.260	45.185	37.933	29.677	32.690	34.080	30.864	27.812	32.134
ab 16 t	48.625	53.241	61.957	63.513	46.168	35.318	31.327	31.114	34.295	39.448
Omnibusse	8.529	9.643	9.647	7.925	7.723	5.186	5.345	5.084	4.565	4.939
Unimog und MB-trac	10.150	9.920	9.930	13.200	10.800	9.190	10.250	9.210	9.450	7.961
zzgl. Fahrzeugsätze*)	-	-	-	-	27.332	18.122	26.402	8.838	10.085	10.734
Ausland	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523	80.587	89.493	103.632

Anmerkung: Der Konzern umfaßt neben der Daimler-Benz AG grundsätzlich alle in- und ausländischen Unternehmen, an denen der Daimler-Benz AG direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte zusteht.

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

# Daimler-Benz-Konzern

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 <sup>1)</sup>	1988
– Werte in Millionen DM –										
<b>Abschlußkennzahlen</b>										
<b>Umsatz</b>	<b>27.367</b>	<b>31.054</b>	<b>36.661</b>	<b>38.905</b>	<b>40.005</b>	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>	<b>65.498</b>	<b>67.475</b>	<b>73.495</b>
davon: Inland	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682	18.706	27.838	28.064	29.094
Ausland	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823	33.703	37.660	39.411	44.401
Auslandsanteil in %	52,7	55,4	63,0	65,8	62,1	66,3	64,3	57,5	58,4	60,4
davon: Personenwagen	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245	28.509 <sup>2)</sup>	31.405	31.472	31.833
Nutzfahrzeuge	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367	20.239 <sup>2)</sup>	17.755	19.454	23.063
AEG	–	–	–	–	–	–	–	11.070	11.480	13.152
Dornier	–	–	–	–	–	–	1.223 <sup>3)</sup>	2.112	1.589	1.889
MTU	–	–	–	–	–	–	1.982 <sup>3)</sup>	2.770	2.832	3.087
Anlagevermögen	3.846	4.480	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209	10.857	12.202	17.342
Umlaufvermögen	10.271	12.999	14.637	15.996	17.084	20.398	25.571	31.168	34.336	34.589
Gezeichnetes Kapital	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118
Rücklagen <sup>4)</sup>	3.216	3.837	4.546	5.173	5.848	6.831	8.070	7.742	6.779	8.077
davon: Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	368	370	370
Gewinnrücklagen <sup>4)</sup>	–	–	–	–	–	–	–	7.374	6.409	7.707
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	10	44	50	59	76	143	330	1.251	767	626
<b>Eigenkapital<sup>5)</sup></b>	<b>4.575</b>	<b>5.196</b>	<b>6.075</b>	<b>6.703</b>	<b>7.547</b>	<b>8.530</b>	<b>9.769</b>	<b>11.111</b>	<b>9.663</b>	<b>10.821</b>
in % des Anlagevermögens <sup>6)</sup>	119,0	116,0	104,9	96,3	97,5	103,7	95,7	102,3	97,7	79,2
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>6)</sup>	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534	9.452	11.201	17.696	22.744	24.485
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>8.189</b>	<b>10.129</b>	<b>11.785</b>	<b>13.471</b>	<b>15.081</b>	<b>17.982</b>	<b>20.970</b>	<b>28.807</b>	<b>32.407</b>	<b>35.306</b>
in % des Anlagevermögens <sup>6)</sup>	212,9	226,1	203,5	193,6	194,8	218,5	205,4	265,3	327,6	258,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>14.117</b>	<b>17.479</b>	<b>20.428</b>	<b>22.954</b>	<b>24.827</b>	<b>28.626</b>	<b>35.780</b>	<b>42.025</b>	<b>46.538</b>	<b>51.931</b>
<b>Investitionen insgesamt<sup>7) 8)</sup></b>	<b>1.949</b>	<b>2.110</b>	<b>3.076</b>	<b>3.598</b>	<b>3.519</b>	<b>3.523</b>	<b>5.492</b>	<b>5.580</b>	<b>3.736</b>	<b>7.007</b>
davon: in Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	1.905	2.057	3.033	3.427	3.464	3.374	4.014	5.385	3.834	6.628
Inland	1.718	1.663	2.233	3.004	3.047	2.166	2.753	3.891	3.392	6.038
Ausland	187	394	800	423	417	1.208	1.261	1.494	442	590
in Finanzanlagen (netto)	44	53	43	171	55	149	1.478	195	–98	379
<b>Abschreibungen insgesamt<sup>8)</sup></b>	<b>1.342</b>	<b>1.447</b>	<b>1.688</b>	<b>2.273</b>	<b>2.574</b>	<b>2.828</b>	<b>3.275</b>	<b>3.361</b>	<b>2.560</b>	<b>3.086</b>
davon: auf Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	1.313	1.434	1.633	2.265	2.567	2.825	3.242	3.239	2.505	3.074
Inland	1.162	1.272	1.379	1.975	2.292	2.342	2.514	2.575	2.192	2.708
Ausland	151	162	254	290	275	483	728	664	313	366
auf Finanzanlagen	29	13	55	8	7	3	33	122	55	12
<b>Gesamtleistung</b>	<b>28.148</b>	<b>32.127</b>	<b>37.553</b>	<b>39.730</b>	<b>40.527</b>	<b>44.078</b>	<b>53.775</b>	<b>66.418</b>	<b>69.061</b>	<b>75.637</b>
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	163.609	176.116	197.949	211.526	219.808	225.572	235.648	207.759	211.996	224.459
<b>Materialaufwand</b>	<b>14.177</b>	<b>16.556</b>	<b>19.497</b>	<b>20.047</b>	<b>20.299</b>	<b>22.707</b>	<b>27.245</b>	<b>32.467</b>	<b>33.701</b>	<b>37.646</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>7.574</b>	<b>9.816</b>	<b>9.993</b>	<b>10.712</b>	<b>10.941</b>	<b>11.598</b>	<b>13.657</b>	<b>19.367</b>	<b>20.670</b>	<b>22.371</b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	44.025	53.809	52.677	57.030	59.344	59.355	59.846	60.581	63.451	66.388
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>–</b>	<b>5.880</b>	<b>5.297</b>	<b>5.197</b>						
in % der Gesamtleistung	–	–	–	–	–	–	–	8,9	7,7	6,9
Steuern	2.378	1.693	3.091	3.310	3.263	3.027	4.341	4.113	3.515	3.495
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>638</b>	<b>1.102</b>	<b>826</b>	<b>921</b>	<b>988</b>	<b>1.104</b>	<b>1.682</b>	<b>1.767</b>	<b>1.782</b>	<b>1.702</b>
in % der Gesamtleistung	2,3	3,4	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6	2,3

<sup>1)</sup> Zahlen gemäß BiRiLiG; Vorjahr entsprechend angepaßt.  
<sup>2)</sup> Ab 1985 neu abgegrenzt.  
<sup>3)</sup> Dornier ab 01.07.1985, MTU ab 01.04.1985 konsolidiert.  
<sup>4)</sup> Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung.  
<sup>5)</sup> Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.  
<sup>6)</sup> Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.  
<sup>7)</sup> Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (netto) sowie Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung (bis 1986).  
<sup>8)</sup> Ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).

# Daimler-Benz AG

92

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 <sup>1)</sup>	1988
– Werte in Millionen DM –										
<b>Abschlußkennzahlen</b>										
<b>Umsatz</b>	<b>23.454</b>	<b>26.472</b>	<b>29.084</b>	<b>31.124</b>	<b>32.179</b>	<b>31.972</b>	<b>37.079</b>	<b>40.590</b>	<b>41.332</b>	<b>41.729</b>
davon: Inland	12.987	13.845	13.579	13.300	15.311	14.591	17.220	19.625	19.665	19.881
Export	10.467	12.627	15.505	17.824	16.868	17.381	19.859	20.965	21.667	21.848
Exportanteil in %	44,6	47,7	53,3	57,3	52,4	54,4	53,6	51,7	52,4	52,4
davon: Personenwagen	11.775	13.136	14.396	16.121	18.133	19.298	24.818 <sup>2)</sup>	28.956	29.327	27.929
Nutzfahrzeuge	10.818	12.393	13.737	13.983	13.067	11.636	12.261 <sup>2)</sup>	11.634	12.005	13.800
Anlagevermögen	3.216	3.623	4.341	5.379	5.957	5.827	7.250	8.064	9.026	10.934
Umlaufvermögen	7.933	9.415	10.708	11.110	12.133	13.662	14.792	16.019	18.372	18.214
Gezeichnetes Kapital	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118
Rücklagen <sup>3)</sup>	1.874	2.361	2.843	3.193	3.555	3.919	4.558	5.457	6.435	7.314
davon: Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	368	370	370
Gewinnrücklagen <sup>3)</sup>	–	–	–	–	–	–	–	5.089	6.065	6.944
<b>Eigenkapital<sup>4)</sup></b>	<b>3.233</b>	<b>3.720</b>	<b>4.372</b>	<b>4.722</b>	<b>5.254</b>	<b>5.618</b>	<b>6.257</b>	<b>7.651</b>	<b>8.553</b>	<b>9.432</b>
in % des Anlagevermögens	100,5	102,7	100,7	87,8	88,2	96,4	86,3	94,9	94,8	86,3
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>5)</sup>	3.131	4.210	4.819	5.429	6.292	7.658	8.179	9.737	11.554	12.211
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>6.364</b>	<b>7.930</b>	<b>9.191</b>	<b>10.151</b>	<b>11.546</b>	<b>13.279</b>	<b>14.440</b>	<b>17.386</b>	<b>20.107</b>	<b>21.643</b>
in % des Anlagevermögens	197,9	218,9	211,7	188,7	193,8	225,3	199,2	215,6	222,8	197,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>11.149</b>	<b>13.038</b>	<b>15.049</b>	<b>16.489</b>	<b>18.090</b>	<b>19.489</b>	<b>22.042</b>	<b>24.083</b>	<b>27.398</b>	<b>29.148</b>
<b>Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>1.560</b>	<b>1.520</b>	<b>1.954</b>	<b>2.701</b>	<b>2.517</b>	<b>1.871</b>	<b>1.778</b>	<b>1.803</b>	<b>2.362</b>	<b>2.694</b>
Beteiligungszugänge (netto) <sup>6)</sup>	47	100	120	271	305	172	1.925	1.200	190	1.026
<b>Abschreibungen auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>1.094</b>	<b>1.189</b>	<b>1.259</b>	<b>1.823</b>	<b>2.093</b>	<b>2.081</b>	<b>2.121</b>	<b>1.874</b>	<b>1.558</b>	<b>1.772</b>
<b>Gesamtleistung</b>	<b>23.736</b>	<b>26.714</b>	<b>29.461</b>	<b>31.410</b>	<b>32.139</b>	<b>32.092</b>	<b>37.450</b>	<b>40.798</b>	<b>41.444</b>	<b>41.980</b>
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	172.430	185.231	200.958	212.916	216.895	209.624	232.808	245.558	243.052	245.926
<b>Materialaufwand</b>	<b>11.748</b>	<b>13.462</b>	<b>15.216</b>	<b>15.957</b>	<b>16.000</b>	<b>15.922</b>	<b>18.709</b>	<b>19.803</b>	<b>20.679</b>	<b>21.897</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>6.701</b>	<b>7.297<sup>7)</sup></b>	<b>8.260</b>	<b>8.850</b>	<b>9.238</b>	<b>9.539</b>	<b>10.351</b>	<b>11.235</b>	<b>12.205</b>	<b>12.309</b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	48.679	50.596	56.343	59.991	62.344	62.308	64.347	67.622	71.577	72.108
Im Personalaufwand enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	280	328	364	396	420	447	494	547	595	606
Leistungen für Vermögensbildung	79	102	105	108	120	106	112	93	121	124
Aufwand für Altersversorgung	439	1.680 <sup>8)</sup>	688	742	770	990	677	680	1.074	713
Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke	798	2.110 <sup>8)</sup>	1.157	1.246	1.310	1.543	1.283	1.320	1.790	1.443
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>4.812</b>	<b>4.171</b>	<b>3.590</b>
in % der Gesamtleistung	–	–	–	–	–	–	–	11,8	10,1	8,6
Steuern	2.130	1.345 <sup>8)</sup>	2.476	2.648	2.501	2.123	2.957	3.408	2.768	2.208
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>540</b>	<b>570<sup>9)</sup></b>	<b>608</b>	<b>687</b>	<b>710</b>	<b>711</b>	<b>1.252</b>	<b>1.404</b>	<b>1.403</b>	<b>1.382</b>
in % der Gesamtleistung	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	3,3	3,4	3,4	3,4
<b>Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)</b>	<b>270</b>	<b>297</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>355</b>	<b>356</b>	<b>491</b>	<b>507</b>	<b>503</b>	<b>502</b>
in % der Gesamtleistung	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,3	1,2	1,2	1,2
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,-	10,-+1,- <sup>10)</sup>	10,-	10,50+1,- <sup>10)</sup>	10,50	10,50	12,-+2,50 <sup>10)</sup>	12,-	12,-	12,-
Steuerzuschritt je 50-DM-Aktie (in DM) <sup>11)</sup>	5,62	6,19	5,62	6,47	5,91	5,91	8,16	6,75	6,75	6,75
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) <sup>12)</sup>	6,66	7,32	7,35	8,45	8,51	8,51	11,75	12,-	12,-	12,-
Steuerzuschritt je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) <sup>12)</sup>	3,74	4,12	4,13	4,76	4,79	4,79	6,61	6,75	6,75	6,75

<sup>1)</sup> Zahlen gemäß BiRiLiG, Vorjahr entsprechend angepaßt.

<sup>2)</sup> Ab 1985 neu abgegrenzt.

<sup>3)</sup> Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung.

<sup>4)</sup> Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.

<sup>5)</sup> Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.

<sup>6)</sup> Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen.

<sup>7)</sup> Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mio. DM.

<sup>8)</sup> Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

<sup>9)</sup> Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mio. DM.

<sup>10)</sup> Dividende und Bonus.

<sup>11)</sup> Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

<sup>12)</sup> Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (Dividende rückwirkend bereinigt).

# Absatz und Produktion

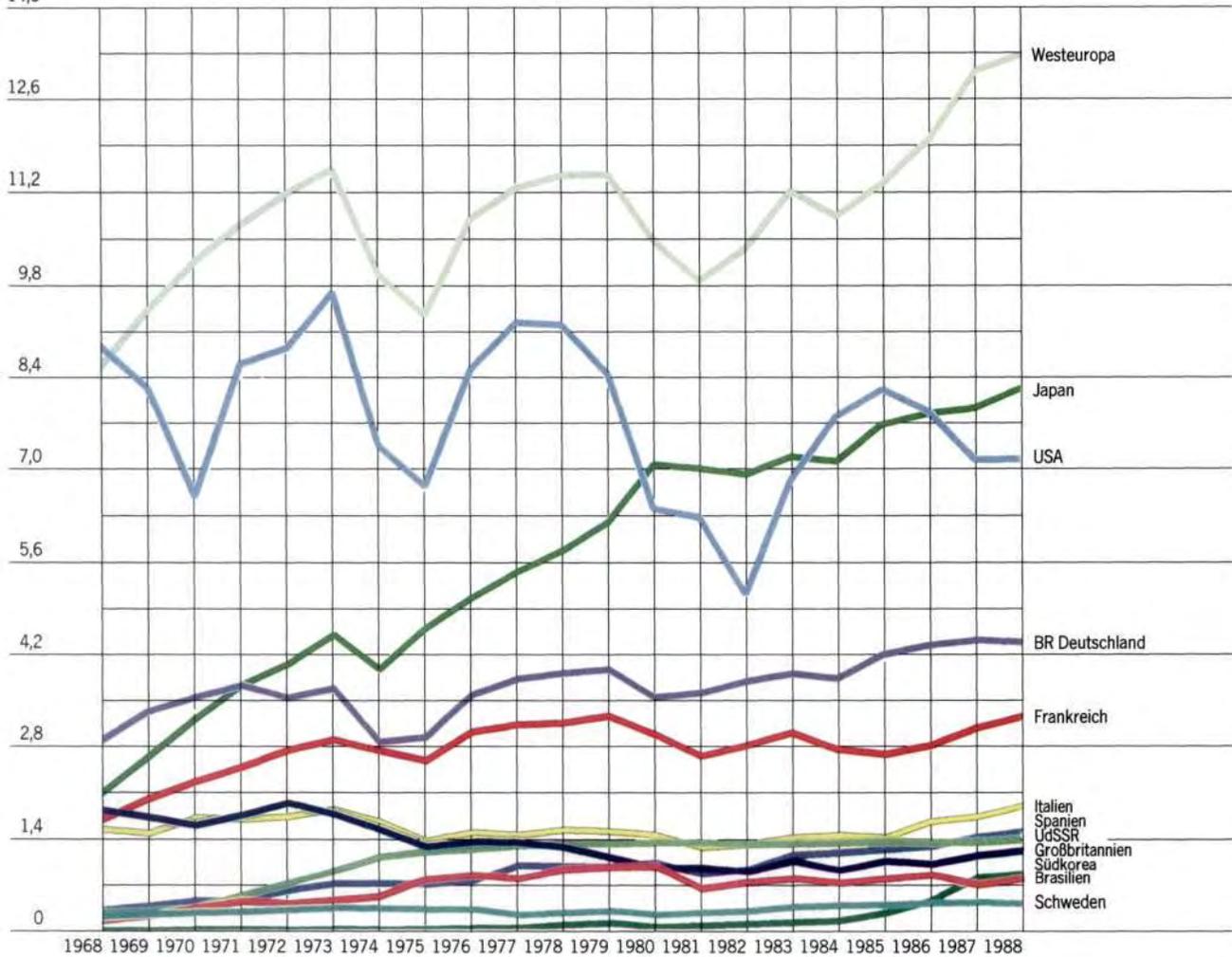
	in 1000 Einheiten										Veränd. in % 88:87
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>											
<b>Neuzulassungen</b>											
Bundesrepublik Deutschland	2.623	2.426	2.330	2.156	2.427	2.394	2.379	2.829	2.916	2.808	- 3,7
davon: inländische Fabrikate	2.016	1.787	1.740	1.636	1.835	1.755	1.731	1.989	2.064	1.991	- 3,5
Daimler-Benz AG	234	241	239	225	237	225	266	295	282	271	- 3,9
Ausländische Fabrikate	607	639	590	520	592	639	648	840	852	817	- 4,1
Anteil in %	23,2	26,3	25,3	24,1	24,4	26,7	27,2	29,7	29,2	29,1	
<b>Export</b>											
Bundesrepublik Deutschland	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189	2.233	2.568	2.520	2.451	2.507	+ 2,3
Daimler-Benz AG	183	188	200	226	238	251	278	296	306	289	- 5,4
<b>Produktion</b>											
Bundesrepublik Deutschland	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878	3.790	4.167	4.311	4.374	4.346	- 0,6
Daimler-Benz AG	422	429	441	458	476	478	541	594	598	560	- 6,4
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>											
Bundesrepublik Deutschland	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9	61,6	58,5	56,0	57,7	
Daimler-Benz AG	43,4	43,8	45,4	49,3	50,0	52,5	51,4	49,9	51,1	51,7	
<b>Nutzfahrzeuge<sup>1)</sup></b>											
<b>Neuzulassungen</b>											
Bundesrepublik Deutschland	170	176	149	124	144	130	134	143	153	161	+ 5,1
Daimler-Benz AG	87	82	66	55	64	55	58	58	60	66	+ 9,7
<b>Export<sup>2)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	178	211	204	204	166	156	178	173	156	170	+ 8,8
Daimler-Benz AG	97	116	122	126	92	82	80	79	83	95	+ 14,5
<b>Produktion<sup>2)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	317	358	319	301	277	255	279	286	260	279	+ 7,1
Daimler-Benz AG	189	203	196	187	157	143	143	146	145	154	+ 6,7
Daimler-Benz-Konzern	256	273	269	244	205	205	214	226	234	258	+ 10,2
<b>Exportanteil an der Produktion in %<sup>2)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	56,2	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0	63,7	60,6	59,9	60,9	
Daimler-Benz AG	51,4	57,3	62,0	67,1	58,7	57,5	55,8	54,1	57,4	58,5	

<sup>1)</sup> Zahlen von Daimler-Benz einschließlich aller Unimog-Fahrzeuge und MB-trac.

<sup>2)</sup> Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland sind ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

# Personenwagen-Produktion wichtiger Länder

in Millionen Einheiten  
14,0



Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

1965	1970	1975	1980	1984	1985	1986	1987	1988	1965	1970	1975	1980	1984	1985	1986	1987	1988
14,2	15,6	11,5	12,0	12,2	12,7	12,9	13,0	12,5	51,9	55,2	50,8	53,2	58,9	61,6	58,5	56,0	57,7
7,1	9,9	10,1	10,0	8,8	8,0	8,3	9,1	9,3	37,0	52,6	53,5	52,1	56,4	58,5	55,9	55,1	56,8
8,9	7,0	5,0	3,3	2,9	3,2	3,1	3,4	3,5	36,4	43,3	40,7	37,5	24,1	22,9	19,8	21,4	19,7
5,7	7,5	5,4	4,9	4,6	4,2	5,0	5,1	5,4	28,2	37,0	49,0	35,4	33,4	32,4	36,5	37,4	36,4
0,8	2,0	2,8	3,6	3,8	3,8	3,8	4,2	4,3		8,2	22,1	47,8	60,1	64,0	55,9	53,5	52,5
0,9	1,2	1,2	0,8	1,2	1,2	1,3	1,3	1,2	48,5	65,5	68,7	80,2	80,7	76,6	81,7	79,2	76,3
1,1	1,5	4,8	4,5	4,3	4,1	4,0	4,0	4,0									
3,6	14,0	18,1	24,0	22,8	23,4	23,4	23,5	23,5	14,5	22,8	40,0	56,1	56,2	57,9	58,6	57,1	54,1
			1,0	0,8	1,4	2,4	2,5	2,5						45,1	65,4	67,5	64,7
48,6	28,9	26,6	21,8	25,1	25,0	23,5	21,2	20,4	2,2	5,5	9,5	8,8	7,6	8,1	8,3	8,9	9,4
0,5	1,5	3,1	3,4	2,3	2,4	2,5	2,0	2,2			6,8	11,8	21,5	20,7	16,6	41,1	30,4

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

## Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

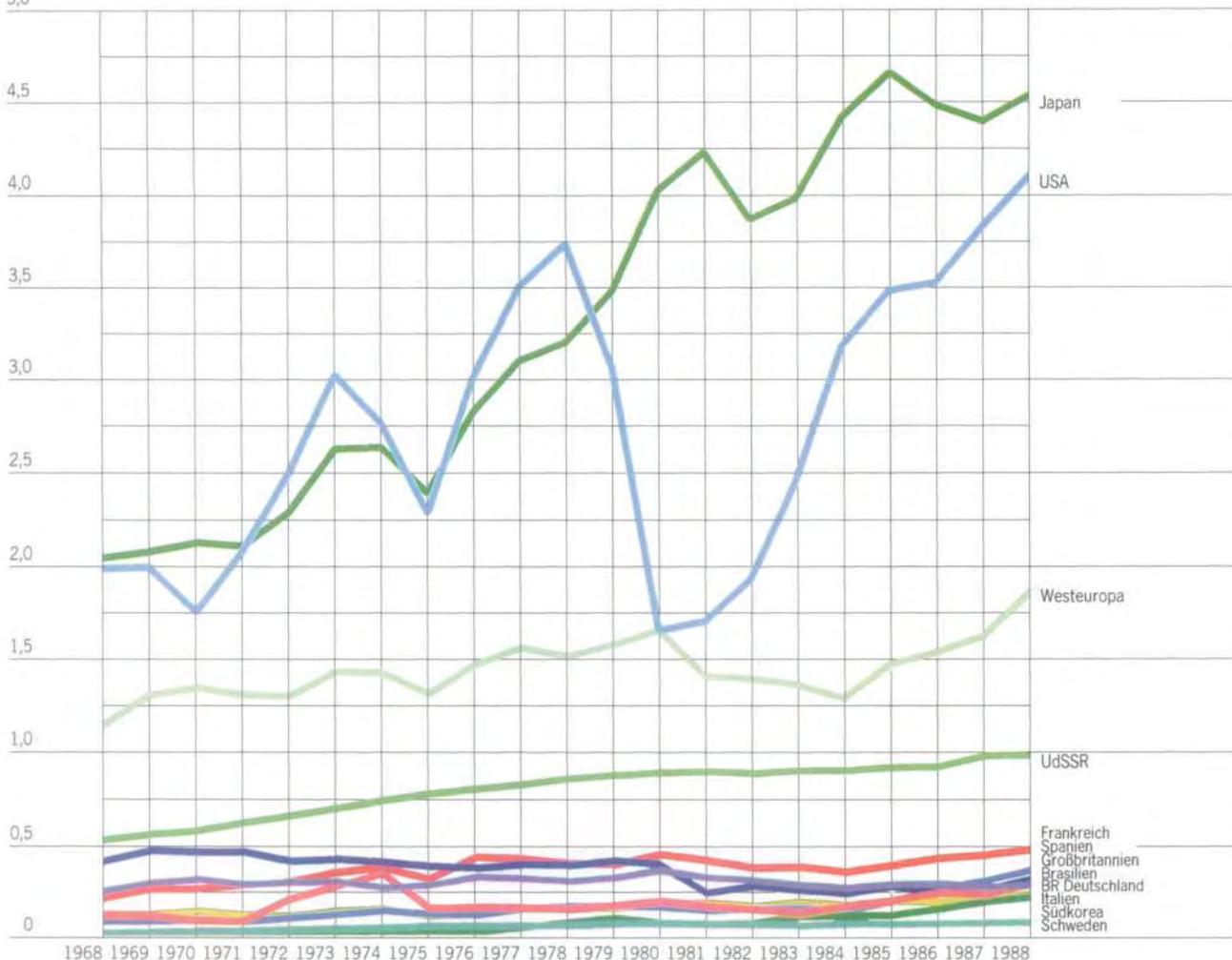
	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1979	1984	1985	1986	1987	1988 <sup>1)</sup>	1979	1984	1985	1986	1987	1988 <sup>1)</sup>
<b>Weltproduktion</b>	31.560	30.991	32.742	33.306	33.524	34.834	- 1	+ 3	+ 6	+ 2	+ 1	+ 4
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>												
Neuzulassungen	2.623	2.394	2.379	2.829	2.916	2.808	- 2	- 1	- 1	+ 19	+ 3	- 4
Import	1.041	1.091	1.066	1.288	1.339	1.267	- 1	+ 3	- 2	+ 21	+ 4	- 5
Export	1.997	2.233	2.568	2.520	2.451	2.507	+ 5	+ 2	+ 15	- 2	- 3	+ 2
davon: nach Europa	1.491	1.696	1.934	1.888	1.891	2.028	+ 16	- 3	+ 14	+ 1	+ 0	+ 7
nach USA	331	366	439	446	376	254	- 20	+ 32	+ 20	+ 2	- 16	- 33
Produktion	3.933	3.790	4.167	4.311	4.374	4.346	+ 1	- 2	+ 10	+ 3	+ 1	- 1
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	1.976	1.758	1.766	1.912	2.105	2.217	+ 2	- 13	+ 0	+ 8	+ 10	+ 5
Import	604	898	978	1.001	1.134	1.058	+ 6	- 8	+ 9	+ 1	+ 13	- 7
Export	1.698	1.530	1.539	1.551	1.681	1.833	+ 8	- 5	+ 1	+ 1	+ 8	+ 9
davon: nach Europa	1.407	1.066	1.159	1.323	1.476	1.616	+ 9	- 3	+ 9	+ 14	+ 12	+ 9
Produktion	3.220	2.713	2.632	2.773	3.052	3.224	+ 4	- 8	- 3	+ 5	+ 10	+ 6
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	1.718	1.750	1.832	1.882	2.014	2.216	+ 8	- 2	+ 5	+ 3	+ 7	+ 10
Import	1.061	1.020	1.072	1.072	1.047	1.357	+ 33	- 5	+ 5	- 0	- 2	+ 30
Export	410	219	240	201	245	261	- 12	- 9	+ 10	- 16	+ 22	+ 7
davon: nach Europa	164	99	138	143	162	173	+ 9	- 11	+ 40	+ 3	+ 13	+ 7
Produktion	1.102	909	1.048	1.020	1.143	1.227	- 12	- 13	+ 15	- 3	+ 12	+ 7
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	1.397	1.592	1.746	1.796	1.971	2.169	+ 17	+ 10	+ 7	+ 3	+ 10	+ 10
Import	626	758	846	805	942	942	+ 21	+ 19	+ 12	- 5	+ 17	.
Export	647	481	450	603	641	686	+ 1	- 2	- 6	+ 34	+ 6	+ 7
davon: nach Europa	480	433	408	540	591	627	- 1	- 4	- 6	+ 33	+ 7	+ 6
Produktion	1.481	1.439	1.389	1.652	1.713	1.884	- 2	+ 3	- 4	+ 19	+ 4	+ 10
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	215	231	263	270	316	344	+ 7	+ 6	+ 14	+ 3	+ 17	+ 9
Import	162	178	190	183	223	223	+ 23	+ 9	+ 7	- 4	+ 22	.
Export	238	301	307	344	342	311	+ 15	+ 10	+ 2	+ 12	- 1	- 9
davon: nach Europa	131	126	123	142	138	134	+ 19	+ 8	- 2	+ 15	- 3	- 3
Produktion	297	373	401	421	432	407	+ 17	+ 8	+ 8	+ 5	+ 2	- 6
<b>Spanien</b>												
Export	397	708	762	717	707	787	+ 6	+ 15	+ 8	- 5	- 1	+ 11
Produktion	966	1.177	1.230	1.282	1.403	1.498	- 2	+ 3	+ 5	+ 4	+ 9	+ 7
<b>UdSSR</b>												
Produktion	1.314	1.327	1.332	1.326	1.333	1.380	+ 0	+ 1	+ 0	- 0	+ 1	+ 4
<b>Japan</b>												
Neuzulassungen	3.037	3.096	3.104	3.146	3.275	3.717	+ 6	- 1	+ 0	+ 1	+ 4	+ 14
Import	65	44	52	73	108	151	+ 19	+ 18	+ 18	+ 41	+ 47	+ 39
Export	3.102	3.981	4.427	4.573	4.508	4.432	+ 10	+ 5	+ 11	+ 3	- 1	- 2
davon: nach Europa	806	1.037	1.086	1.315	1.402	1.447	+ 25	- 0	+ 5	+ 22	+ 7	+ 3
nach USA	1.588	1.939	2.216	2.438	2.261	2.101	+ 10	+ 9	+ 14	+ 6	- 7	- 7
Produktion	6.176	7.073	7.647	7.810	7.891	8.198	+ 7	- 1	+ 8	+ 2	+ 1	+ 4
<b>Südkorea</b>												
Export	19	49	119	299	535	565	+ 14	+ 197	+ 144	+ 151	+ 79	+ 5
Produktion	114	159	264	457	793	872	+ 31	+ 30	+ 67	+ 73	+ 73	+ 10
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	10.357	10.129	10.889	11.140	10.166	10.478	- 5	+ 13	+ 8	+ 2	- 9	+ 3
Import	3.006	2.439	2.838	3.328	3.197	.	- 1	+ 2	+ 16	+ 17	- 4	.
Export	741	616	704	673	633	780	+ 10	+ 11	+ 14	- 4	- 6	+ 23
Produktion	8.434	7.773	8.185	7.829	7.099	7.111	- 8	+ 15	+ 5	- 4	- 9	+ 0
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	836	533	603	673	412	558	+ 5	- 13	+ 13	+ 12	- 39	+ 35
Export	78	152	161	138	280	226	- 1	+ 14	+ 6	- 14	+ 102	- 19
Produktion	912	679	759	815	683	783	+ 5	- 9	+ 12	+ 7	- 16	+ 15

<sup>1)</sup> Teilweise geschätzt.

# Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder

96

Einheiten in Millionen  
5,0



Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

Anteile an der Weltproduktion in %									Exportanteil an der Produktion in %								
1965	1970	1975	1980	1984	1985	1986	1987	1988	1965	1970	1975	1980	1984	1985	1986	1987	1988
4,9	4,9	3,6	3,8	2,3	2,3	2,3	2,0	2,0	44,5	50,1	63,8	58,9	61,0	63,8	60,5	59,9	60,9
3,8	4,0	4,0	4,6	3,1	3,2	3,4	3,4	3,4	22,7	37,6	43,4	40,5	42,1	41,9	42,7	38,7	42,6
9,2	7,1	4,9	4,1	2,0	2,2	1,9	1,9	2,3	36,5	37,7	47,2	31,3	34,0	19,5	19,2	22,2	20,4
1,4	2,1	1,4	1,7	1,4	1,5	1,4	1,5	1,6	26,8	28,9	44,7	48,7	63,6	63,0	64,3	62,7	62,2
1,5	1,4	1,5	1,6	1,2	1,5	2,0	2,3	2,7		11,3	14,5	29,8	31,5	36,7	38,6	24,1	29,1
0,5	0,5	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	55,9	72,3	79,2	84,1	93,6	78,3	75,9	90,9	90,6
8,4	8,9	9,8	9,2	7,9	7,4	7,3	7,4	7,0									
23,8	32,7	30,4	42,0	39,0	38,1	35,9	33,8	32,6	7,9	17,1	35,8	50,4	48,5	49,8	45,7	41,2	37,1
			1,0	0,9	1,2	1,4	1,5							3,5	4,9	5,9	5,5
36,4	26,8	29,1	17,2	28,1	28,5	28,2	29,5	29,5	7,5	7,3	11,9	12,4	6,0	6,7	7,5	8,2	8,0
1,7	1,3	1,9	1,9	1,4	1,6	1,8	1,8	2,1			13,3	22,8	28,2	25,9	20,1	27,9	32,8

# Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1979	1984	1985	1986	1987	1988 <sup>1)</sup>	1979	1984	1985	1986	1987	1988 <sup>1)</sup>
<b>Weltproduktion</b>	10.481	11.598	12.600	12.451	12.904	13.819	- 2	+ 15	+ 9	- 1	+ 4	+ 7
<b>Bundesrepublik Deutschland<sup>2)</sup></b>												
Neuzulassungen	170	130	134	143	153	161	+ 9	- 10	+ 3	+ 7	+ 7	+ 5
Import	42	48	54	63	67	85	+ 19	- 2	+ 13	+ 17	+ 6	+ 27
Export	178	156	178	173	156	170	+ 5	- 6	+ 14	- 3	- 10	+ 9
davon: nach Europa	119	121	150	156	140	152	+ 20	+ 2	+ 25	+ 4	- 10	+ 9
Produktion	317	255	279	286	260	279	+ 7	- 8	+ 9	+ 3	- 9	+ 7
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	315	316	342	391	418	429	+ 5	- 9	+ 8	+ 14	+ 7	+ 3
Import	108	122	170	176	200	222	+ 24	- 8	+ 39	+ 2	+ 14	+ 11
Export	162	147	161	180	171	202	+ 6	+ 3	+ 10	+ 12	- 5	+ 18
davon: nach Europa	87	83	106	135	135	166	+ 9	+ 5	+ 27	+ 27	- 0	+ 23
Produktion	393	349	384	422	441	474	- 1	- 7	+ 10	+ 10	+ 5	+ 7
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	306	269	287	291	315	360	+ 17	+ 0	+ 7	+ 2	+ 8	+ 14
Import	68	103	109	122	109	145	+ 45	+ 6	+ 6	- 6	- 11	+ 34
Export	141	77	52	44	55	71	- 1	- 17	- 33	- 15	+ 24	+ 29
davon: nach Europa	75	28	30	37	46	59	+ 1	- 13	+ 7	+ 23	+ 26	+ 29
Produktion	408	225	266	229	247	318	+ 6	- 8	+ 18	- 14	+ 8	+ 29
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	113	122	114	137	169	195	+ 21	+ 9	- 7	+ 21	+ 23	+ 15
Import	63	61	66	47	59	.	+ 9	+ 24	+ 8	- 29	+ 26	.
Export	78	103	116	115	125	141	+ 5	- 6	+ 13	- 1	+ 8	+ 13
davon: nach Europa	68	90	101	107	117	132	+ 14	- 5	+ 12	+ 6	+ 9	+ 12
Produktion	151	162	184	179	199	227	+ 2	- 10	+ 14	- 3	+ 11	+ 14
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	17	20	23	25	31	37	+ 1	+ 12	+ 13	+ 7	+ 24	+ 25
Import	23	17	19	21	27	.	+ 29	+ 6	+ 12	+ 13	+ 29	.
Export	51	55	47	61	63	69	+ 22	+ 21	- 15	+ 6	+ 4	+ 9
davon: nach Europa	32	34	35	42	46	50	+ 14	+ 13	+ 5	+ 20	+ 10	+ 8
Produktion	58	59	60	66	70	77	+ 14	+ 14	+ 2	+ 10	+ 6	+ 9
<b>Spanien</b>												
Export	49	33	69	97	130	165	+ 9	+ 27	+ 106	+ 2	+ 34	+ 26
Produktion	157	132	188	251	302	368	- 0	- 10	+ 42	+ 34	+ 20	+ 22
<b>UdSSR</b>												
Produktion	859	902	927	954	960	970	+ 2	+ 3	+ 3	+ 3	+ 1	+ 1
<b>Japan</b>												
Neuzulassungen	2.117	2.341	2.453	2.562	2.744	3.014	+ 16	+ 4	+ 5	+ 4	+ 7	+ 10
Import	2	1	1	1	2	4	+ 69	+ 6	- 0	- 14	+ 206	+ 70
Export	1.461	2.129	2.304	2.032	1.797	1.672	+ 1	+ 14	+ 8	- 12	- 12	- 7
davon: nach Europa	146	220	266	241	230	243	+ 54	- 2	+ 21	- 9	- 5	+ 6
nach USA	467	728	917	1.103	897	655	- 3	+ 36	+ 26	+ 18	- 19	- 27
Produktion	3.460	4.392	4.624	4.450	4.358	4.501	+ 9	+ 11	+ 5	- 4	- 2	+ 3
<b>Südkorea</b>												
Export	13	4	4	7	11	12	+ 28	- 56	+ 9	+ 92	+ 48	+ 5
Produktion	91	107	114	144	187	212	+ 26	+ 8	+ 7	+ 26	+ 29	+ 13
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	3.472	4.049	4.675	4.801	4.964	5.209	- 12	+ 36	+ 16	+ 3	+ 3	+ 5
Import	276	1.025	1.275	1.310	1.226	.	- 27	+ 31	+ 24	+ 3	- 7	.
Export	296	191	231	263	312	325	+ 2	+ 24	+ 21	+ 14	+ 19	+ 4
Produktion	3.047	3.161	3.463	3.502	3.806	4.076	- 18	+ 30	+ 10	+ 1	+ 9	+ 7
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	175	143	160	193	168	189	+ 3	+ 21	+ 12	+ 21	- 13	+ 13
Export	27	44	49	45	66	94	+ 54	+ 24	+ 12	- 9	+ 47	+ 42
Produktion	216	185	208	241	237	286	+ 12	+ 25	+ 12	+ 16	- 2	+ 21

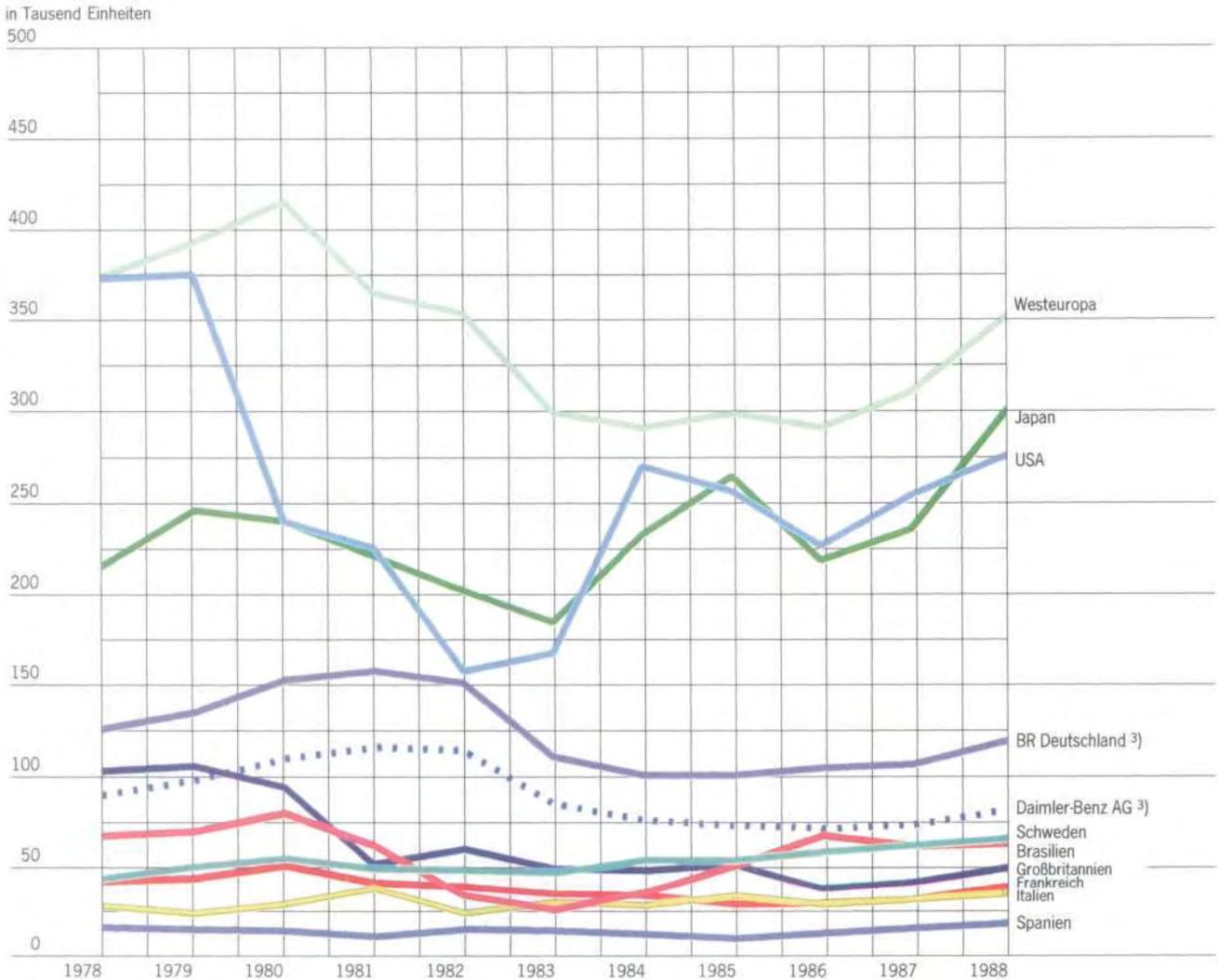
Anmerkung: Aufgrund der von Land zu Land zum Teil stark abweichenden Abgrenzung des Begriffs „Nutzfahrzeug“ und der unterschiedlichen Angebotsstrukturen ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

<sup>1)</sup> Teilweise geschätzt.

<sup>2)</sup> Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland sind ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

# Lkw-Produktion wichtiger Länder

98



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

Exportanteil an der Produktion in %

1984	1985	1986	1987	1988	1984	1985	1986	1987	1988	
32,1	34,1	36,0	35,8	35,4	.	.	.	.	.	Westeuropa
11,0	11,5	12,8	12,3	12,1	59,8	55,7	53,0	58,1	60,2	BR Deutschland <sup>3)</sup>
8,3	8,2	8,8	8,5	8,2	60,9	55,1	52,4	57,5	59,5	davon: Daimler-Benz <sup>3)</sup>
3,8	3,3	3,7	3,7	4,0	53,0	50,4	44,2	44,2	41,6	Frankreich
5,3	6,0	4,7	4,8	5,0	33,5	31,4	27,1	21,6	18,9	Großbritannien
3,1	3,9	3,7	3,6	3,6	60,6	60,5	71,7	62,0	56,5	Italien
1,3	1,1	1,6	1,8	1,9	29,2	14,1	9,2	14,7	16,5	Spanien
5,9	6,2	7,3	7,2	6,7	94,7	92,2	93,0	89,8	89,3	Schweden
25,6	30,3	27,0	27,3	30,0	35,5	46,5	42,0	29,8	27,1	Japan
29,8	29,3	28,0	29,4	27,8	1,2	1,0	1,3	1,6	1,5	USA
3,9	5,8	8,3	7,1	6,5	.	.	.	27,3	24,2	Brasilien
2,1	2,4	3,4	3,0	3,0	31,5	18,8	21,8	29,7	18,0	davon: MBBras <sup>2)</sup>

Anmerkung: Lkw über 6t zulässiges Gesamtgewicht.

<sup>1)</sup> Erfasste Länder: Westeuropa, USA, Japan, Argentinien, Brasilien.

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

<sup>3)</sup> Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland sind ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

# Lkw-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1979	1984	1985	1986	1987	1988 <sup>1)</sup>	1979	1984	1985	1986	1987	1988 <sup>1)</sup>
<b>Westeuropa</b>												
Produktion	394	293	300	293	312	352	+ 5	- 3	+ 2	- 2	+ 6	+ 13
<b>Bundesrepublik Deutschland<sup>2)</sup></b>												
Neuzulassungen	66	43	45	47	50	51	+ 11	- 7	+ 3	+ 5	+ 7	+ 2
Export	72	60	56	55	62	72	+ 1	- 9	- 6	- 2	+ 12	+ 16
Produktion	135	101	101	105	107	120	+ 8	- 10	+ 1	+ 3	+ 2	+ 12
davon: Daimler-Benz AG	98	76	73	72	74	82	+ 9	- 11	- 4	- 1	+ 3	+ 11
<b>Frankreich</b>												
Neuzulassungen	39	40	34	39	45	49	+ 2	+ 3	- 15	+ 15	+ 16	+ 10
Export	24	18	15	14	15	17	+ 9	+ 7	- 20	- 8	+ 11	+ 13
Produktion	44	34	29	30	32	40	+ 3	- 3	- 16	+ 5	+ 7	+ 23
<b>Großbritannien</b>												
Neuzulassungen	71	49	51	50	54	64	+ 13	+ 7	+ 5	- 3	+ 9	+ 18
Export	47	16	16	12	9	8	+ 0	- 22	+ 2	- 29	- 24	- 14
Produktion <sup>3)</sup>	106	48	52	38	42	50	+ 3	- 3	+ 9	- 27	+ 9	+ 19
<b>Italien</b>												
Neuzulassungen	22	17	18	22	27	27	+ 24	+ 1	+ 10	+ 18	+ 24	- 2
Export	19	19	21	20	20	21	- 17	- 3	+ 11	- 2	- 1	+ 4
Produktion	24	28	35	30	32	36	- 13	- 6	+ 24	- 14	+ 7	+ 12
<b>Schweden</b>												
Neuzulassungen	6	5	6	5	7	6	+ 2	+ 1	+ 17	- 5	+ 20	- 4
Export	45	51	50	55	56	62	+ 19	+ 22	- 2	+ 11	+ 2	+ 10
Produktion	50	54	54	59	63	68	+ 14	+ 15	+ 1	+ 10	+ 6	+ 9
<b>Spanien</b>												
Export	3	3	1	1	2	3	.	- 34	- 57	- 14	+ 99	+ 37
Produktion	15	12	10	13	16	19	- 4	- 16	- 16	+ 32	+ 25	+ 17
<b>Japan</b>												
Export	60	83	124	92	71	81	- 25	+ 18	+ 49	- 25	- 23	+ 14
Produktion	247	234	265	219	237	299	- 3	+ 27	+ 14	- 17	+ 8	+ 26
<b>USA</b>												
Neuzulassungen	365	255	284	258	281	331	+ 2	+ 44	+ 11	- 9	+ 9	+ 18
Export <sup>4)</sup>	35	3	3	3	4	4	- 10	- 22	- 21	+ 6	+ 48	+ 2
Produktion	377	272	258	228	256	277	+ 1	+ 62	- 5	- 12	+ 12	+ 8
<b>Brasilien</b>												
Neuzulassungen	79	42	55	70	39	39	- 0	+ 23	+ 30	+ 28	- 44	- 1
Export	14	6	7	11	17	15	+ 42	+ 129	+ 5	+ 66	+ 45	- 7
Produktion	70	36	50	68	62	64	+ 3	+ 37	+ 38	+ 32	- 10	+ 5
davon: Mercedes-Benz do Brasil	38	19	21	27	26	30	+ 2	+ 36	+ 13	+ 29	- 3	+ 14

Anmerkung: Lkw über 6 t zulässiges Gesamtgewicht.

<sup>1)</sup> Teilweise geschätzt.

<sup>2)</sup> Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland sind ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

<sup>3)</sup> 1979 ab 7 t, ab 1984 über 6 t.

<sup>4)</sup> Ab 6,35 t (factory sales) einschl. Kanada.

Daimler-Benz AG  
FM/BP  
Postfach 600202  
D-7000 Stuttgart 60  
Fernsprecher (0711) 17-55195  
Telefax (0711) 56829