



**Daimler-Benz  
Geschäftsbericht  
1981**

# Daimler-Benz-Konzern in Zahlen

	1981	1980	81 : 80 in %
<b>Umsatz</b> (Mill. DM)	<b>36.661</b>	<b>31.054</b>	<b>+18,1</b>
im Inland	13.577	13.855	- 2,0
im Ausland	23.084 <sup>1)</sup>	17.199	+34,2
<b>Produktion</b>			
Personenwagen	440.778	429.078	+ 2,7
Nutzfahrzeuge	268.925	272.868	- 1,4
im Inland	196.076	203.041	- 3,4
im Ausland	72.849	69.827	+ 4,3
<b>Mitarbeiter</b> (am Jahresende)	<b>187.961</b>	<b>183.392</b>	<b>+ 2,5</b>
im Inland	149.096	146.323	+ 1,9
im Ausland	38.865	37.069	+ 4,8
<b>Personalaufwendungen</b> <sup>2)</sup>	<b>9.993</b>	<b>8.408<sup>3)</sup></b>	<b>+18,9</b>
davon: Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben	9.175	8.107	+13,2
<b>Investitionen</b>	<b>3.114</b>	<b>2.140</b>	<b>+45,5</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>1.688</b>	<b>1.447</b>	<b>+16,7</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>826</b>	<b>711<sup>4)</sup></b>	<b>+16,2</b>
<b>Ausschüttungssumme</b> <sup>5)</sup>	<b>304<sup>5)</sup></b>	<b>297</b>	<b>+ 2,4</b>
<b>Dividende je 50-DM-Aktie</b> (in DM) <sup>5)6)</sup>	<b>10,-<sup>5)</sup></b>	<b>10,- +1,-<sup>7)</sup></b>	

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

- 1) Ein Teil des Anstiegs ist auf den Erwerb von Gesellschaften im Jahre 1981 zurückzuführen.
- 2) Nachfolgende Angaben in Mill. DM.
- 3) Ohne die a.o. Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM aufgrund der Neustrukturierung der Altersversorgung für die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG.
- 4) Nach Abzug eines a.o. Ertrages aus der Auflösung von in Vorjahren gebildeten, jedoch nicht mehr benötigten Rückstellungen bei der Daimler-Benz AG in Höhe von 391 Mill. DM.
- 5) Vorgeschlagen bzw. gezahlt; für 1981 ist das Ende Dezember im Verhältnis 8 : 1 zu pari erhöhte Grundkapital voll dividendenberechtigt.
- 6) Zuzüglich 5,62 (i.V. 6,19) DM Steuergutschrift für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.
- 7) Dividende zuzüglich Bonus.

**Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Stuttgart**

**Geschäftsbericht  
und Jahresabschluss  
1981**



# Inhaltsübersicht

	Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 7. Juli 1982	5
	Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	6
<b>Bericht des Vorstands</b>	Lagebericht	9
	Ausblick	23
	Forschung und Entwicklung	31
	Materialwirtschaft	36
	Produktion	39
	Vertriebsorganisation	42
	Personal- und Sozialwesen	45
	Beteiligungsgesellschaften	53
	Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG	
	Bilanz	69
	Gewinn- und Verlustrechnung	75
	Vorschlag über die Gewinnverwendung	78
	<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	79
<b>Jahresabschluß der Daimler-Benz AG</b>	Bilanz zum 31. Dezember 1981	80
	Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1981	82
<b>Konzern- Geschäftsbericht</b>	Erläuterungen zum Konzern- abschluß	84
	Konzernbilanz zum 31. Dezember 1981	94
	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1981	96
<b>Anhang</b>	Daimler-Benz in Zahlen - Zehn Jahresübersicht -	98
	Produktion und Absatz	100
	Tabellen und Schaubilder zur Entwicklung der Automobilindustrie in wichtigen Ländern	102



# Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 7. Juli 1982, um 10 Uhr, im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin, stattfindende

## 86. ordentliche Hauptversammlung

- 1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1981, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1981.**

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

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn von	DM 304.033.770,-
wie folgt zu verwenden:	
3 $\frac{1}{3}$ % Dividende auf das dividenden- berechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM 64.050,-
DM 10,- Dividende je dividenden- berechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM 303.969.720,-
Bilanzgewinn	DM 304.033.770,-

- 3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die Entlastung zu beschließen.

- 4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die Entlastung zu beschließen.

- 5. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1982.**

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1982 zu wählen.

# Aufsichtsrat

<b>Hermann J. Abs, Frankfurt (Main)</b> Ehrenvorsitzender der Deutsche Bank AG	<b>Ehrenvorsitzender</b>
<b>Dr. rer. pol. Wilfried Guth, Frankfurt (Main)</b> Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG	<b>Vorsitzender</b>
<b>Herbert Lucy, Mannheim*)</b> Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG	<b>stellv. Vorsitzender</b>
<b>Karl Aspacher, Stuttgart*)</b> Mitglied des Betriebsrats im Werk Untertürkheim und in der Zentrale	
<b>Dr.-Ing. Hans Bacher, Stuttgart</b> Mitglied der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH	
<b>Willi Böhm, Kandel*)</b> Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth	
<b>Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf</b> Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter der Friedrich Flick KG	
<b>Prof. Dr. jur. Günther Hartmann, Köln</b> Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG	
<b>Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen, Düsseldorf</b> Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG	
<b>Erich Hirth, Gaggenau*)</b> Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Gaggenau	
<b>Rudolf Kuda, Frankfurt (Main)*)</b> Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall	
<b>Hugo Lotze, Reinhardshagen*)</b> Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Kassel	
<b>Dr. jur. Heribald Närgler, München</b> Mitglied des Vorstands der Siemens AG	
<b>Dr. rer. pol. Wolfgang Röller, Frankfurt (Main)</b> Mitglied des Vorstands der Dresdner Bank AG	
<b>Alfred Schaible, Renningen*)</b> Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Sindelfingen	
<b>Dr. jur. Walter Seipp, Frankfurt (Main) (ab 1. Juli 1981)</b> Vorsitzender des Vorstands der Commerzbank AG	
<b>Franz Steinkühler, Stuttgart*)</b> Bezirksleiter der IG Metall	
<b>Dipl.-Ing. Maria-Christine Fürstin von Urach, Stuttgart*)</b> Abteilungsleiterin	
<b>Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf</b>	
<b>Bernhard Wurl, Mainz*)</b> Stellvertretender Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall	
<b>Prof. Dr. jur. Joachim Zahn, München</b>	

Am 1. Juli 1981 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

**Robert Dhom, Königstein (Taunus)**

\*) Von den Arbeitnehmern gewählt



# Vorstand

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

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

**Heinz C. Hoppe, Stuttgart**  
Vertrieb

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

**Dr. jur. Richard Osswald, Stuttgart**  
Gesamtes Personal- und Sozialwesen, Verwaltung

**Edzard Reuter, Stuttgart**  
Finanz- und Betriebswirtschaft

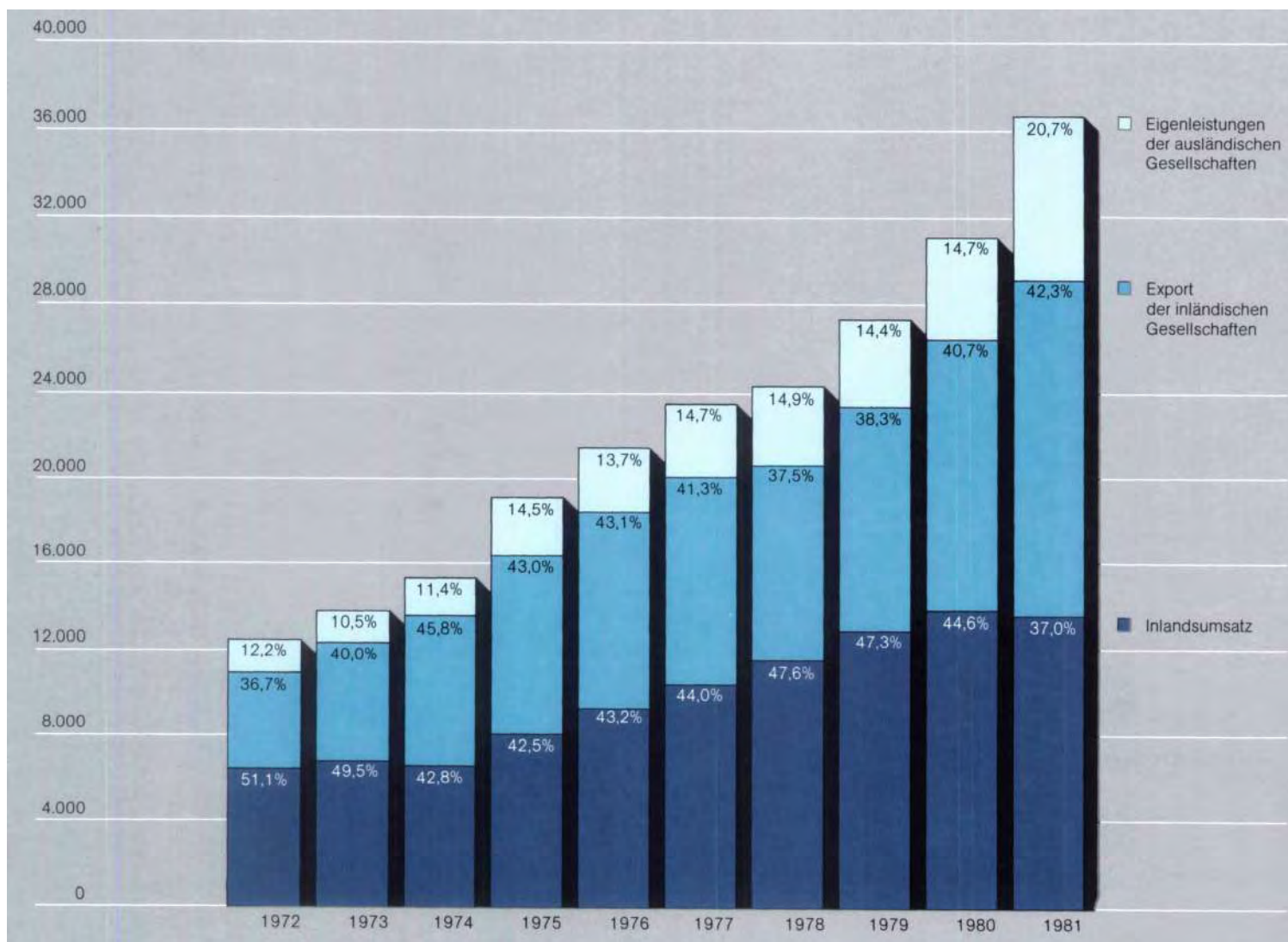
**Walter Ulsamer, Stuttgart**  
Materialwirtschaft

**Hans-Jürgen Hinrichs, Stuttgart (stellvertretend)**  
(ab 1. Juli 1981)  
Vertrieb

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

# Umsatz - Konzern

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
(Werte in Mill. DM)										
<b>Konzernumsatz</b>	<b>12.466</b>	<b>13.794</b>	<b>15.283</b>	<b>19.051</b>	<b>21.303</b>	<b>23.496</b>	<b>24.236</b>	<b>27.367</b>	<b>31.054</b>	<b>36.661</b>
davon:										
Inlandsumsatz	6.374	6.821	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577
Auslandsumsatz	6.092	6.973	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084
davon:										
Eigenleistungen der ausl. Gesellschaften	1.515	1.457	1.747	2.758	2.916	3.467	3.612	3.955	4.568	7.575
Export der inl. Gesellschaften	4.577	5.516	6.995	8.191	9.190	9.693	9.085	10.474	12.631	15.509



# BERICHT DES VORSTANDS

an die Aktionäre unserer Gesellschaft

## Lagebericht

### ÜBERBLICK

*Gesamtwirtschaftliche Lage*

Das weltwirtschaftliche Geschehen des Jahres 1981 war durch hohe Zinsen, anhaltende Inflation, Stagnation und steigende Arbeitslosigkeit gekennzeichnet. Auch in weiten Bereichen der deutschen Wirtschaft setzte sich der konjunkturelle Abschwung fort. Insbesondere die Inlandsnachfrage ging zurück; nur die kräftige Expansion der Exporte verhinderte einen tieferen Einbruch in die gesamtwirtschaftliche Produktion und Beschäftigung. Dabei kam den deutschen Exporteuren die Verbesserung ihrer preislichen Wettbewerbsfähigkeit durch günstigere Wechselkurse der D-Mark zugute.

Mit den allgemein verschlechterten Wirtschafts- und Marktbedingungen wurde das internationale Automobilgeschäft noch schwieriger. In den meisten westlichen Ländern war die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen weiter rückläufig; Minderauslastung der Kapazitäten, z. T. Kurzarbeit waren die Folge.

Daimler-Benz war es dennoch möglich, Beschäftigung und Umsatz erneut zu steigern und das stetige Wachstum der vergangenen Jahre fortzusetzen. Die Marktposition unserer Personenwagen und Nutzfahrzeuge haben wir weiter festigen können.

*Umsatzanstieg um 18% auf 36,7 Mrd. DM*

Unser Konzern-Umsatz hat sich im Geschäftsjahr 1981 um 5,6 Mrd. DM auf 36,7 Mrd. DM erhöht; erstmals waren die Mercedes-Benz Espana mit 0,5 Mrd. DM und die Freightliner-Gruppe mit 0,6 Mrd. DM (für die Zeit von August bis Dezember 1981) einzubeziehen. Der mit dem Vorjahr vergleichbare Umsatz ist um 14 % gestiegen.

Die Daimler-Benz AG allein erreichte einen Umsatz von 29,1 Mrd. DM. An der Zunahme um 10% waren unsere beiden Unternehmensbereiche in nahezu gleichem Maße beteiligt: der Pkw-Umsatz erhöhte sich auf 14,4 (i.V. 13,1) Mrd. DM, der Nutzfahrzeug-Umsatz auf 13,7 (i.V. 12,4) Mrd. DM.

*Wachstum im Auslandsgeschäft*

Unser Wachstum wurde 1981 ausschließlich im Auslandsgeschäft erreicht; dessen Anteil am Konzernumsatz stieg auf 63 (i. V. 55) %. Hier wirken sich allerdings auch währungsbedingte Einflüsse aus. In den außereuropäischen Märkten haben wir

beträchtliche Steigerungen erzielt - sowohl durch höheren Export als auch durch höhere Eigenleistungen unserer ausländischen Gesellschaften. Unsere Ausfuhr in die Länder des Nahen und Mittleren Ostens sowie nach Nordafrika konnten wir um 1,8 Mrd. DM auf 4,6 Mrd. DM steigern. Dadurch ist es uns gelungen, die schwache Nachfrage auf den europäischen Nutzfahrzeugmärkten in manchen Bereichen auszugleichen und die Beschäftigung der meisten unserer inländischen Nutzfahrzeugwerke weitgehend zu sichern. Die Kapazitäten im Pkw-Bereich waren während des gesamten Jahres gut ausgelastet.

Obwohl unsere Lieferungen in die europäischen Nachbarländer mit 5,2 (i. V. 5,1) Mrd. DM gehalten werden konnten, ist ihr Anteil am Gesamtexport auf 33,4 (i.V. 40,5) % zurückgegangen; einschließlich des Inlandsgeschäfts erzielten wir 1981 aber noch immer etwa zwei Drittel des Umsatzes der AG in europäischen Märkten - überwiegend im Gemeinsamen Markt der Europäischen Gemeinschaft. Deutlich wird jedoch auch, welches Gewicht die außereuropäischen Märkte für die Beschäftigung unserer inländischen Werke erlangt haben - so die Staaten des Mittleren Ostens für den Nutzfahrzeug- und die USA für den Pkw-Absatz.

Die ausländischen Konzerngesellschaften steuerten - nach Abzug interner Lieferungen - Eigenleistungen von 7,6 (i. V. 4,6) Mrd. DM zum Konzernumsatz bei. Die Erhöhung um 3 Mrd. DM veranschaulicht die wachsende Bedeutung dieser Gesellschaften; mit ihnen sind wir auf wichtigen Märkten unmittelbar präsent, sei es durch Vertriebsgesellschaften, sei es durch Gesellschaften mit eigener Produktion.

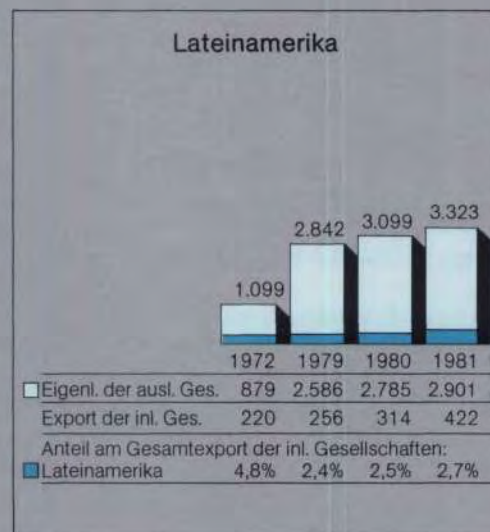
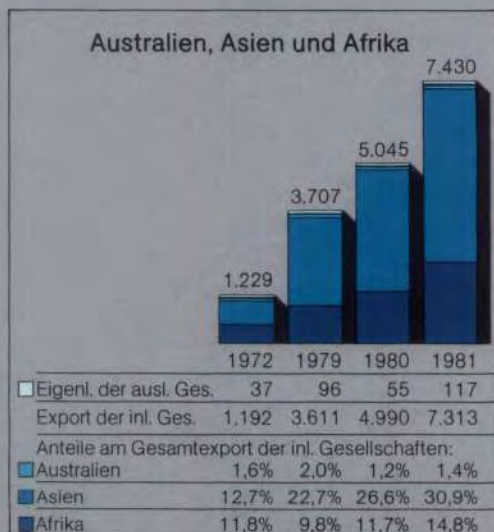
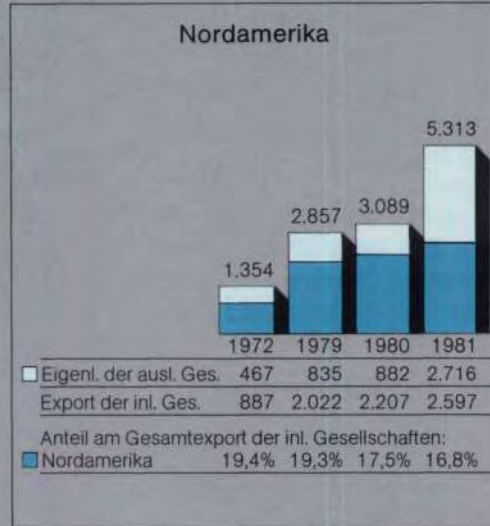
Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat gezeigt, daß unserem Absatz in vielen Märkten eine geeignete Absatzfinanzierung zugute kommt. Das gilt in verstärktem Maße für das Nutzfahrzeuggeschäft. So wird dieses in Italien seit vielen Jahren durch unsere dortige Absatzfinanzierungsgesellschaft Merfina gefördert. Auch in Frankreich wird sich die Mercedes-Benz France an einer Gesellschaft zur Absatzfinanzierung beteiligen. Die von uns im Rahmen des Freightliner-Erwerbs im

*Absatzfinanzierung*

# Struktur des Umsatzes

## Ausland

(Werte in Millionen DM)



## Konzern

(in Millionen DM)



Personenwagen Nutzfahrzeuge Sonstiges  
Anmerkung: Anteile in %.

## Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)



Personenwagen Nutzfahrzeuge Sonstiges

Februar 1982 übernommene Freightliner Credit Corporation soll dem Absatz aller unserer Produkte im nordamerikanischen Markt als Finanzierungsinstrument dienen.

*Nordamerika-  
nische Holding-  
gesellschaft*

Gesichtspunkte der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit haben uns veranlaßt, unsere nordamerikanischen Gesellschaften einer Zwischenholdinggesellschaft, der Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., anzugliedern. Der Holding zugeordnet sind die Gruppen Mercedes-Benz of North America - für den Pkw-Import und die -Distribution -, Euclid, Freightliner und die Freightliner Credit Corporation. Die unternehmerische Verantwortung der für die einzelnen Gesellschaften zuständigen Organe sowie deren personelle Verknüpfung mit der Konzernführung werden hierdurch nicht berührt.

*Weltweit  
3,1 Mrd. DM  
Sachinvestitionen*

Unser Investitionsprogramm haben wir 1981 planmäßig fortgeführt. Im Konzern stiegen die Sachanlagenzugänge auf 3,1 (i.V. 2,1) Mrd. DM. In den inländischen Werken und Niederlassungen wurden 2,3 (i. V. 1,7) Mrd. DM investiert. Wir erreichten damit das bisher höchste Jahresvolumen.

Im Inland erstreckte sich auch 1981 der größere Teil unserer Investitionen auf den Pkw-Bereich. Schwerpunkte waren die Ergänzung und Erweiterung unseres Fahrzeugangebots und hier die Vorbereitungen des Serienanlaufs unserer neuen Pkw-Baureihe W 201. Die Investitionen dienten ferner der weiteren Verbesserung der Produktqualität und des Fertigungsflusses, der Beseitigung von Engpässen und der Erhöhung der Programmflexibilität; nur in geringem Umfang wurden Kapazitäten erweitert.

Auch im Nutzfahrzeugbereich haben wir unsere Investitionen zielstrebig weitergeführt. Sie waren hier auf die Ergänzung unseres Fahrzeugprogramms ausgerichtet, ferner auf die weitere Straffung der Fertigungsstruktur, u. a. durch Zusammenlegung artgleicher Aufgaben. Die dabei erzielten Rationalisierungserfolge tragen zur Reduzierung der Herstellkosten und damit zur Sicherung der Arbeitsplätze bei.

Wir sind bemüht, bei neuen Anlagen die Arbeitsbedingungen weiter zu verbessern und die Mitarbeiter von ausgeprägt schwerer körperlicher Arbeit soweit wie möglich zu entlasten. Die für den Umweltschutz bestimmten Anlagen und Einrichtungen haben wir auch im Geschäftsjahr 1981 erweitert und modernisiert.

Die Sachinvestitionen im Inland verteilen sich auf die einzelnen Bereiche wie folgt:

	1981		1980	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	1.315	58	937	56
Nutzfahrzeuge	477	21	398	24
Niederlassungen	126	6	112	6
Entwicklung, Versuch	140	6	104	6
Leasing	196	9	132	8
	2.254	100	1.683	100

Im Ausland betrafen die Sachanlagenzugänge von 0,8 (i. V. 0,4) Mrd. DM zum erheblichen Teil die Übernahme der Anlagen und Einrichtungen der Freightliner-Gruppe.

Die gestiegenen Investitionen in Sach- und Finanzanlagen konnten wir auch im Berichtsjahr in voller Höhe durch im Unternehmen erwirtschaftete Mittel finanzieren. Die Vermögens- und Kapitalstrukturen sind weiterhin ausgewogen.

Im Jahre 1981 haben wir in unseren inländischen Pkw- und Lkw-Werken rd. 2.800 Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen; die Zahl der Mitarbeiter hat sich im Inland auf 149.096 (i.V. 146.323) erhöht, davon 8.260 (i.V. 8.052) Auszubildende und Praktikanten. Im Konzern - einschließlich der neuen Tochtergesellschaften in Spanien und in den USA - stieg die Zahl der Mitarbeiter auf 187.961 (i.V. 183.392).

Allen Mitarbeitern sowie ihren Vertretern in den Betriebsräten und im Gesamtbetriebsrat danken wir für ihre konstruktive Mitarbeit. Ein hohes Maß an Einsatzbereitschaft, Leistungswillen und gegenseitigem Verständnis war erforderlich, um die schwierigen Aufgaben erfolgreich zu bewältigen. Dies möchten wir auch an dieser Stelle ausdrücklich hervorheben und dankend anerkennen.

*Investitions-  
finanzierung aus  
eigenen Mitteln*

*2.800 neue  
Arbeitsplätze  
im Inland*

Befriedigendes  
Ergebnis

Die Ertragsentwicklung war durch gegenläufige Faktoren bestimmt. Auf der einen Seite ergaben sich beträchtliche Belastungen aus den anhaltend gestiegenen Kosten als Folge der Lohn- und Gehaltserhöhungen sowie der Verteuerungen des Fremdmaterials, insbesondere durch höhere Energie- und Rohstoffpreise. Zusätzlich war die unbefriedigende Auslastung unserer inländischen Transporterwerke sowie unserer südamerikanischen Produktionskapazitäten - sie führte zu einer unzureichenden Deckung der fixen Kosten — zu verkräften.

Auf der anderen Seite haben sich die gute Beschäftigung in den Pkw-Werken und im Bereich unseres Würther Lkw-Programms sowie der im Ausland stark gestiegene Absatz von hochwertigen Personenwagen und Nutzfahrzeugen günstig auf die Ertrags-

entwicklung ausgewirkt. Ertragsrückgänge bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften, vor allem in Argentinien, wurden durch Ertragsverbesserungen in unserem Nordamerika-Geschäft ausgeglichen.

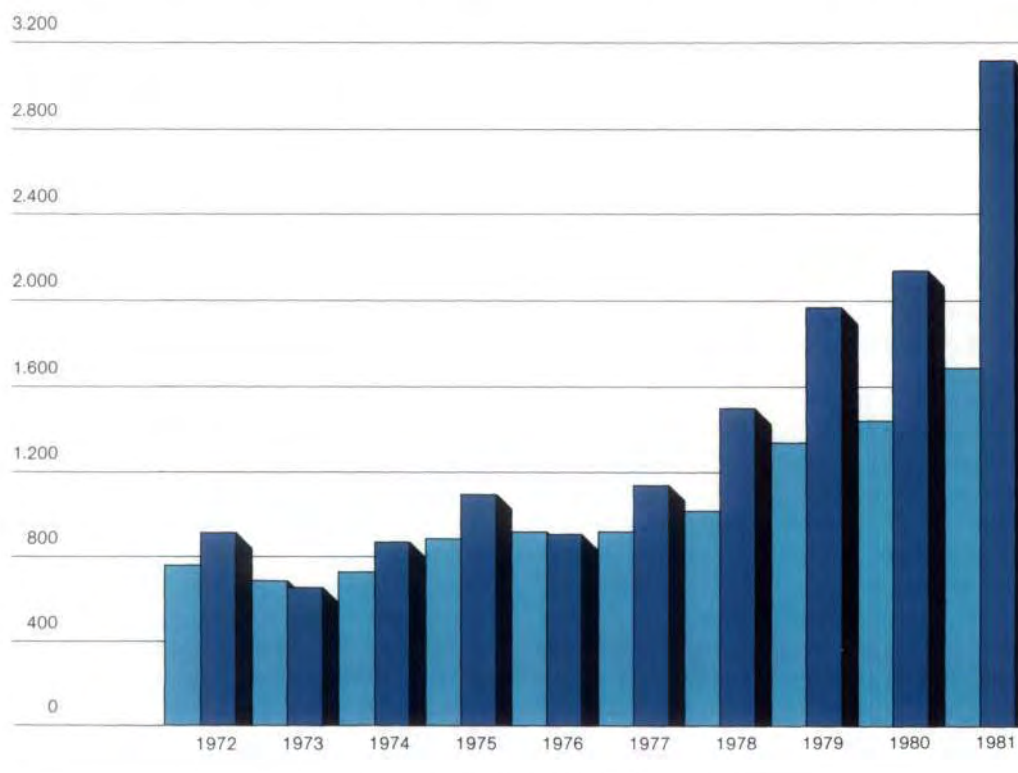
Im außerbetrieblichen Bereich sind die Zinserträge noch gestiegen. Bei der Daimler-Benz AG erhöhte sich der Zinsüberschuß vor allem aufgrund des höheren Zinsniveaus auf 554 (i. V. 374) Mill. DM. Die bei unserer Tochtergesellschaft in Brasilien entstandenen Zinserträge wiegen allerdings zum größten Teil nur inflationsbedingte Kaufkraftminderungen im Geldvermögen auf.

Der Jahresüberschuß bei der Daimler-Benz AG stieg um 6,6 % auf 608 (i. V. 570) Mill. DM, bei den Auslandsgesellschaften zusammen um 2,8% auf 194 (i.V. 189) Mill. DM. Aus konsolidierungstechnischen

## Investitionen und Abschreibungen – Konzern

(Werte in Millionen DM)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
■ Investitionen	915	654	871	1.096	908	1.140	1.498	1.969	2.140	3.114
■ Abschreibungen	760	688	731	884	917	918	1.013	1.342	1.447	1.688



Gründen erhöhte sich der Konzern-Jahresüberschuß gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresbetrag stärker, nämlich um 16,2 % von 711 auf 826 Mill. DM.

*Vorschlag  
über die Gewinn-  
verwendung*

Die insgesamt günstige Ergebnisentwicklung ermöglicht uns, den Rücklagen im Konzern 526 Mill. DM, den Rücklagen der AG allein 304 Mill. DM zuzuweisen; die weitere Stärkung der Eigenkapitalbasis des Unternehmens halten wir insbesondere im Hinblick auf die in den kommenden Jahren anstehenden außerordentlich umfangreichen Investitionsaufgaben für erforderlich. Unserer Hauptversammlung schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von 10 DM je 50-DM-Aktie vor; die jungen Aktien aus der erst Ende Dezember 1981 im Verhältnis 8:1 zu pari durchgeführten Kapitalerhöhung sind bereits für das volle Geschäftsjahr dividendenberechtigt. Daher entspricht die diesjährige Ausschüttung im Verhältnis zum eingezahlten Grundkapital der vorjährigen für das Geschäftsjahr 1980; der Ausschüttungsbetrag erhöht sich von 297 Mill. DM auf 304 Mill. DM.

#### PERSONENWAGEN

Auf allen wichtigen Märkten entsprach die Gesamt-Pkw-Nachfrage der schwachen allgemeinen Konjunktur. Die Pkw-Produktion ging weltweit nochmals um 4 (i. V. 7) % auf 28 Mill. Fahrzeuge zurück.

*Pkw-Nachfrage  
weltweit nochmals  
rückläufig*

Die Pkw-Industrie befindet sich weiterhin in einer Phase tiefgreifender Veränderungen; sie ist mit hohen Aufwendungen und Investitionen fortwährend bemüht, ihr Angebot auf die durch die Kraftstoffverteuerung gewandelte Nachfrage einzustellen. Dabei konnten bisher beträchtliche Erfolge erzielt werden.

Die amerikanische Automobilindustrie durchläuft seit nunmehr drei Jahren einen besonders schwierigen Prozeß der Umstellung von ehemals sehr großen Fahrzeugen mit hohem Treibstoffverbrauch auf kompaktere und wirtschaftlichere Typen. Der Absatz der US-Hersteller ging 1981 nochmals zurück, und zwar um 6 %. Der Anteil importierter Fahrzeuge stieg auf 27,3 (i. V. 26,7) %; diese stammen etwa zu drei Vierteln - das sind 1,86 (i. V. 1,91) Mill. Pkw - aus Japan. Obwohl die US-Hersteller ihre Produktion um 2 (i. V. 24) % auf 6,25 Mill. Pkw drosselten — dies war die niedrigste Jahresproduktion seit 20 Jahren —, nahmen die Lagerbestände bedrohlich zu.

Im japanischen Markt stagnierte die Pkw-Nachfrage; da im Unterschied zu den



Spitzenprodukt in Technik und Qualität: unsere Mercedes-Benz-S-Klasse-Modelle seit 1981 wirtschaftlicher durch das „Mercedes-Benz-Energiekonzept“.

# Entwicklung der Automobilproduktion 1972-1981



\*) zulässiges Gesamtgewicht





Mercedes-Benz-Mittelklasse mit Benzin- und Dieselmotoren: weiter verbesserte Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und hoher Fahrkomfort.

Vorjahren auch der Export nicht mehr zunahm, ging die Pkw-Produktion 1981 um 1 % auf 7,0 Mill. Einheiten zurück. Die japanischen Hersteller haben ihre Kapazitäten in den letzten Jahren stark ausgeweitet; nun führt die Begrenzung der Exporte in die USA und in einige westeuropäische Länder zu Auslastungsproblemen.

In Westeuropa wurden im Jahr 1981 insgesamt 9,8 Mill. Pkw verkauft (-1 %) und 10,1 Mill. (-5 %) hergestellt; der „Netto-Export nach Übersee“ betrug somit 0,3 Mill. Pkw - das war nur noch ein Zehntel des Volumens von 1971!

*Bundesrepublik:  
Rückgang der  
Neuzulassungen  
um 4%*

Im deutschen Pkw-Markt verminderten sich die Neuzulassungen 1981 um 4 % auf 2,33 Mill. Einheiten. Sie lagen damit um 12,5 % unter dem bisherigen Höchststand des Jahres 1978. Ursache des abermaligen Rückgangs waren u. a. die Belastung der privaten Haushalte durch höhere Energiepreise, das hohe Zinsniveau und die allgemein pessimistische Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung. Zusätzlich hat die Anfang April 1981 in Kraft getretene Erhöhung der Mineralölsteuer die Nachfrage beeinträchtigt. Der Anteil ausländischer Fahrzeuge an den inländischen Neuzulassungen verringerte sich auf 25,3 (i. V. 26,3) %; die japanischen Fabrikate hielten mit 10,0 (i. V. 10,4) % knapp ihre in den Vorjahren stark ausgebaute Marktstellung.

Auch im Wettbewerb auf den ausländischen Märkten haben die deutschen Hersteller ihre Position dank des technisch hochwertigen Modellangebots wieder verbessern können. So stieg der deutsche Pkw-Export um 4,1 % auf 1,95 Mill. Einheiten. In wichtigen europäischen Märkten hat die deutsche Pkw-Industrie - auch in direkter Konkurrenz zu japanischen Herstellern - in den Vorjahren verlorenes Terrain teilweise zurückgewinnen können.

Allein auf die Zunahme des Exports war es zurückzuführen, daß sich die Beschäftigung im Verlauf des Jahres zunehmend stabilisierte und die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge um 1,6 % auf 3,58 Mill. stieg.

Die Neuzulassungen von Mercedes-Benz-Personenwagen im Inland haben mit 239.000 Fahrzeugen das Volumen des Vorjahres von 241.000 nicht ganz erreicht; allerdings konnten wir unseren Marktanteil mit 10,5 (i. V. 10,2) % gut behaupten. Besonders erfreulich entwickelte sich der Absatz unserer Modelle 200 und 230 E mit den für ihre Leistungsstärke außergewöhnlich verbrauchsgünstigen neuen 4-Zylinder-Benzinmotoren von hoher Laufkultur.

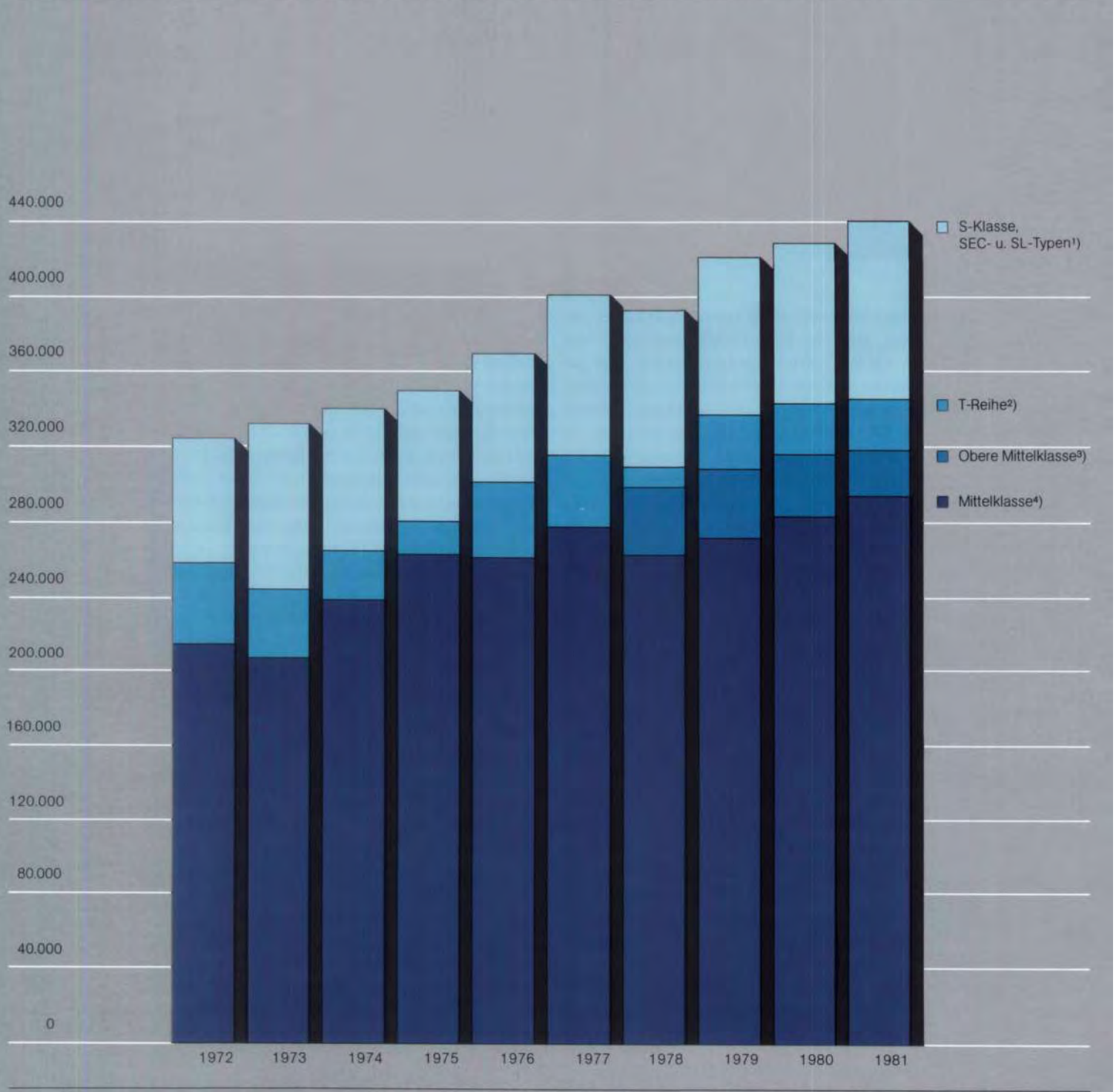
Die Inlandsnachfrage nach unseren Diesel-Modellen hat sich im Verlauf des Jahres 1981 gefestigt. Eine besondere Rolle spielten dabei der -inzwischen allerdings erneut

*Höherer Export  
belebt die  
Produktion*

*Daimler-Benz:  
Anstieg von  
Absatz und  
Produktion*

# Personenwagen-Produktion

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1981 : 1972
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>323.878</b>	<b>331.682</b>	<b>340.006</b>	<b>350.098</b>	<b>370.348</b>	<b>401.255</b>	<b>393.203</b>	<b>422.159</b>	<b>429.078</b>	<b>440.778</b>	<b>+36,1%</b>
davon:											
S-Klasse, SEC- u. SL-Typen <sup>1)</sup>	65.391	88.062	74.802	69.757	73.098	85.108	83.107	84.957	84.993	95.804	
T-Reihe <sup>2)</sup>	-	-	-	-	-	-	10.581	28.405	27.230	26.251	
Obere Mittelklasse <sup>3)</sup>	44.170	37.071	25.536	17.375	35.188	37.736	36.742	35.742	33.509	24.980	
Mittelklasse <sup>4)</sup>	214.317	206.549	239.668	262.966	262.062	278.411	262.773	273.055	283.346	293.743	



1) Typen 280 S-500 SEL, 380 u. 500 SE Coupe, 280-500 SL Roadster

2) Typen 200 T-280 TE und 240 TD-300 TD Turbo

3) Typen 280-280 E, 230 CE-280 CE und 300 CD Turbo

4) Typen 200-250 und 200 D-300 D Turbo

in den Vorjahren jeweils entsprechende Typen

stark geminderte - Preisvorteil des Dieselloils, der geringere Kraftstoffverbrauch und Wartungsaufwand, die herausragende Dauerhaltbarkeit sowie der hohe Wiederverkaufswert der Fahrzeuge.

Aus gesamtwirtschaftlichen Gründen sollte ein ausgewogener, der Einsparung von Rohöl dienender Anteil von Dieselfahrzeugen an den Gesamtzulassungen erstrebt werden. Dazu ist es erforderlich, daß die Mineralölgesellschaften eine langfristig ausgerichtete Preispolitik betreiben. Sie darf sich nicht am Gesichtspunkt kurzfristiger Gewinn-Maximierung orientieren, sondern sie sollte dem Unterschied in den Herstellkosten zwischen Motorenbenzin und Dieselloil gerecht werden; nur dadurch wird dem Käufer eines Dieselfahrzeugs eine zuverlässige Berechnung der ihm bei den Betriebskosten erwachsenden Vorteile ermöglicht.

Unseren Pkw-Export konnten wir um 6,4% auf 199.919 Fahrzeuge erhöhen. Starke Impulse gingen von der Auslandsnachfrage nach unseren neuen S-Klasse-Modellen aus. In wichtigen europäischen Märkten haben wir unsere Position verbessern können, so in Frankreich, Italien und Großbritannien; in anderen Ländern hat sich bei rückläufigem Gesamtmarkt auch unser Absatz vermindert. In den USA konnten wir unsere Pkw-Verkäufe um 17 % auf mehr als 63.000 Fahrzeuge steigern. Zu diesem Erfolg haben unsere Dieselfahrzeuge wesentlich beigetragen. Für unsere großen Coupes und SL-Modelle besitzt der US-Markt traditionell eine außerordentliche Bedeutung; über die Hälfte der gesamten Produktion dieser Modelle wurde hier verkauft.

Aufgrund des gestiegenen Absatzes konnten wir die Pkw-Produktion um 2,7 %

auf 440.778 (i. V. 429.078) Fahrzeuge steigern. Am Zuwachs war hauptsächlich die S-Klasse beteiligt. Sie erreichte einschließlich der großen Coupes und SL-Typen mit 95.804 Fahrzeugen (+12,7%) die bisher höchste Jahresleistung.

Auf der Internationalen Automobilausstellung 1981 in Frankfurt haben wir vielfältige technische Neuerungen vorgestellt. Unser neues Coupe mit den Typen 380 SEC und 500 SEC fand als Spitzenprodukt unseres Programms eine hervorragende Resonanz; seine im Urteil der Fachpresse und der Kunden besonders fortschrittliche und gleichermaßen ausgereifte Technik sowie ästhetische Formgestaltung machen das Coupe zu einem bestimmenden Imageträger der Marke „Mercedes-Benz“. Die hohen Auftragseingänge aus dem In- und Ausland, die z. Z. weit über unsere Produktionsmöglichkeiten hinausgehen, dokumentieren den Erfolg dieser Baureihe.

Entsprechend unserem traditionellen Prinzip, Automobile von hoher Gebrauchstüchtigkeit und Wirtschaftlichkeit herzustellen, bieten wir seit Herbst 1981 unser Pkw-Programm mit dem „Mercedes-Benz-Energiekonzept“ an. Damit wird der Kraftstoffverbrauch abermals beträchtlich reduziert, bei unseren V8-Leichtmetallmotoren bis zu 22 %. Neben der Wirtschaftlichkeit haben wir die Umweltfreundlichkeit durch niedrigere Emissionswerte abermals verbessern können - und dieses ohne Abstriche an Fahrleistung und Komfort. Die Leser einer führenden Automobil-Zeitschrift wählten wie im Vorjahr unser Spitzenmodell in der S-Klasse, den 500 SE/SEL, mit großem Abstand vor allen anderen Fahrzeugen zur „Besten Limousine aller Klassen“.

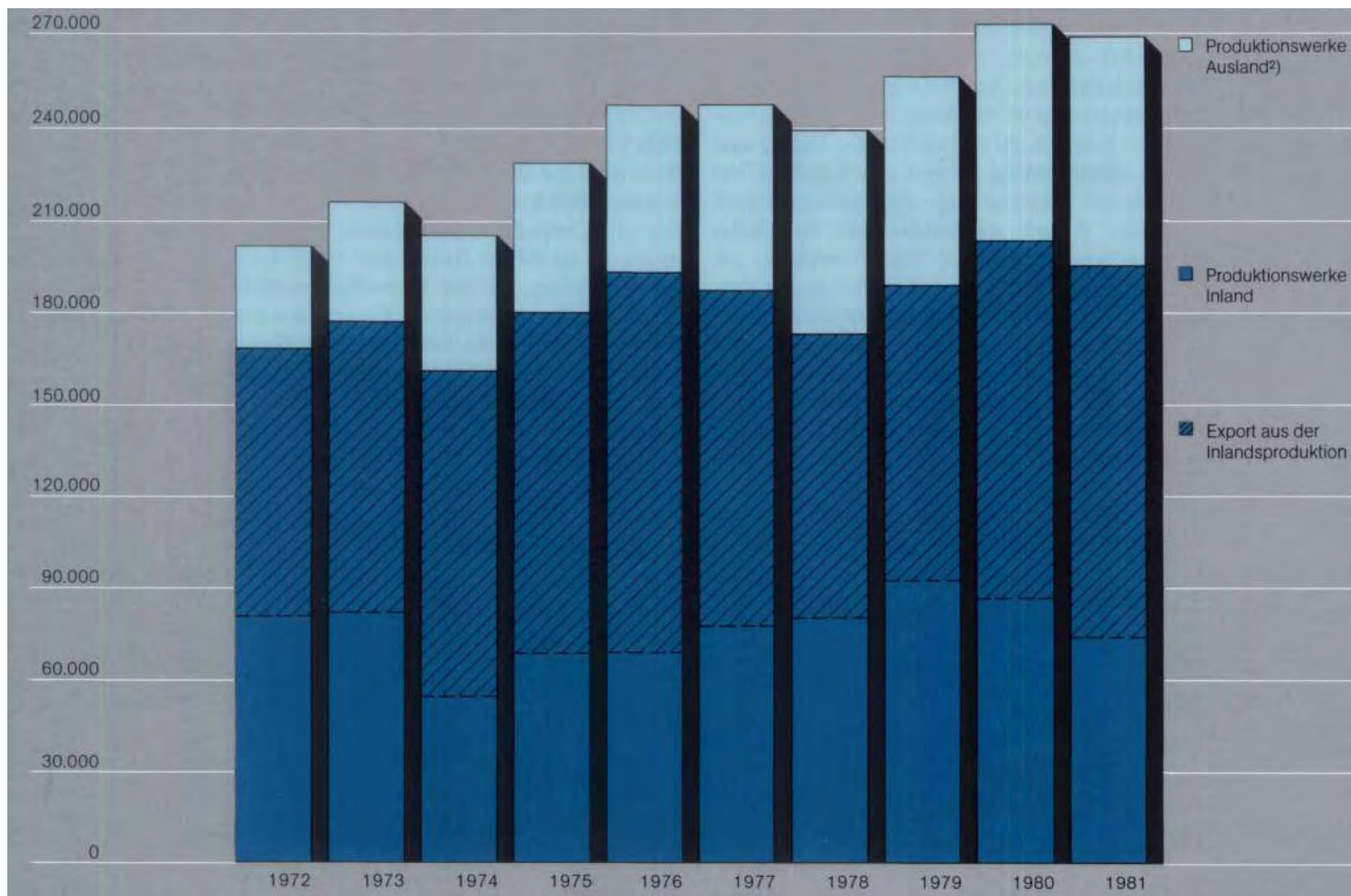
#### *Neuheiten im Pkw-Programm*



Formschön und von hohem Nutzwert - die vielseitig einsetzbaren Fahrzeuge der Mercedes-Benz-T-Reihe.

# Nutzfahrzeug-Produktion

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1981 : 1972
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>201.937</b>	<b>215.935</b>	<b>205.344</b>	<b>229.302</b>	<b>247.756</b>	<b>248.100</b>	<b>239.702</b>	<b>256.467</b>	<b>272.868</b>	<b>268.925</b>	<b>+ 33,2%</b>
INLAND	168.482	177.061	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	+ 16,4%
davon:											
Transporter											
bis 4 t <sup>1)</sup>	47.447	45.292	30.597	29.975	41.878	40.257	47.333	51.815	53.353	45.200	
über 4 bis 6 t <sup>1)</sup>	35.536	36.256	24.726	25.470	29.906	30.358	26.481	28.270	30.624	24.157	
Lastwagen											
über 6 bis 8 t <sup>1)</sup>	16.560	18.012	13.953	15.924	18.658	18.228	18.746	17.141	17.213	13.905	
über 8 bis 15,9 t <sup>1)</sup>	28.555	31.166	33.465	34.007	32.330	28.940	23.721	24.242	29.047	31.280	
ab 16 t <sup>1)</sup>	21.994	26.424	34.789	53.831	47.844	48.375	39.310	48.625	53.241	61.957	
Omnibusse	10.997	12.100	13.726	13.344	12.824	11.595	8.210	8.529	9.643	9.647	
Unimog und MB-trac	7.393	7.811	10.144	7.454	9.764	9.545	9.300	10.150	9.920	9.930	
Export aus der Inlandsproduktion	87.476	95.570	107.468	111.575	124.965	110.100	93.163	97.022	116.431	121.510	+ 38,9%
AUSLAND	33.455	38.874	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849 <sup>2)</sup>	+ 117,8%



<sup>1)</sup> zulässiges Gesamtgewicht

<sup>2)</sup> erstmals einschl. der Mercedes-Benz Espana (1981 wurden 14.238 Transporter hergestellt) und der Freightliner-Gruppe (Übernahme am 1. August 1981; Produktion August-Dezember 4.243 Schwer-Lkw)

## NUTZFAHRZEUGE

*Nutzfahrzeug-  
absatz insgesamt  
rückläufig*

Das rückläufige Transportaufkommen in den meisten westeuropäischen Ländern und in den USA sowie die schwache Investitionsgüter-Konjunktur haben das Nutzfahrzeuggeschäft erheblich beeinträchtigt. Für die europäischen Hersteller verhinderte die anhaltend hohe Nachfrage aus den OPEC-Ländern einen stärkeren Produktionseinbruch. In den USA ist in den letzten beiden Jahren der Lkw-Absatz um über ein Drittel geschrumpft. In Japan dagegen wurde die für den Export bestimmte Nutzfahrzeugproduktion, das sind vor allem Kleintransporter, noch erhöht.

Der überwiegende Teil der gesamten Weltproduktion an Nutzfahrzeugen von 9,5 Mill. Einheiten sind vom Pkw abgeleitete — Kleintransporter. Der internationale Wettbewerb hat sich vor allem in diesem Segment — auch durch das Vordringen der japanischen Hersteller auf zusätzliche Märkte — verschärft. In der Lkw-Klasse über 6 t Gesamtgewicht wurden im Jahre 1981 weltweit über 1 Mill. Fahrzeuge produziert. In diesem wichtigen Marktsegment konnte Daimler-Benz seine Stellung weltweit gut behaupten.

*Bundesrepublik:  
Schwieriges  
Nutzfahrzeug-  
geschäft*

Im deutschen Nutzfahrzeugmarkt überwogen 1981 gleichfalls negative Einflüsse. Die Neuzulassungen gingen um 15,4 % auf 148.558 Einheiten zurück; betroffen war insbesondere der Absatz von schweren Baustellenfahrzeugen und Lastwagen für den Fernverkehr.

Bei Transportern und leichten Nutzfahrzeugen hat der Wettbewerbsdruck nicht nur durch den rückläufigen Gesamtmarkt, sondern auch durch neue Anbieter aus Europa und Japan zugenommen. Die japanischen Hersteller haben ihren Absatz in der Bundesrepublik wie auch in anderen westeuropäischen Ländern wesentlich gesteigert und in der Klasse bis 6 t Gesamtgewicht ihren Marktanteil auf 6,4 (i.V. 3,9)% erhöht. Von den Inlandsverkäufen entfielen insgesamt 19,4 (i.V. 16,4) % auf ausländische Fabrikate, deren Marktanteil sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdreifacht hat.

Aus der Bundesrepublik wurden 1981 203.848 Nutzfahrzeuge (-3,3%) exportiert. Die Entwicklung war nach Fahrzeugklassen und Ausfuhrländern sehr unter-

schiedlich. Während die Ausfuhr von Transportern und leichten Lkw - vorwiegend in den europäischen Raum - stark abnahm, sind die Lieferungen von schweren Lastwagen ab 16 t in die Länder des Nahen und Mittleren Ostens gestiegen.

Die gesamte Produktion von Nutzfahrzeugen ging um 10,7 % auf 319.200 Einheiten zurück; einige Hersteller mußten kurzarbeiten.

Auch unser Nutzfahrzeugabsatz war von der erwähnten konjunkturbedingten Marktschwäche im Inland betroffen; wir haben 68.588 (i.V. 85.845) Transporter, Lastwagen, Omnibusse und Unimog verkauft. Unseren Nutzfahrzeugexport konnten wir dagegen um 4,4 % auf 121.510 Einheiten steigern; im Unterschied zum Inlandsabsatz nahm dabei der Anteil schwerer Lastwagen beträchtlich zu.

Übereinstimmend mit der Gesamtentwicklung war die Nachfrage nach Mercedes-Benz-Lkw aus den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens und aus Nordafrika besonders stark; in diesen Raum konnten wir unsere Lieferungen gegenüber dem Vorjahr um 15.500 Einheiten steigern. Obwohl unser Absatz in das europäische Ausland um 11.500 Fahrzeuge zurückging, haben wir in allen Klassen unsere Marktanteile erhöhen können. Als größter europäischer Hersteller von Lkw über 6 t haben wir in Westeuropa einen Marktanteil von 26 %, über die gesamte Lkw-Palette hinweg von rd. 11 %.

Nur durch die hohen Auslandslieferungen von mittelschweren und schweren Lastwagen konnten wir die Produktion unserer Inlandswerke auf dem Niveau von 196.076 Einheiten halten (i.V. 203.041); ohne die Steigerung der Exporte wäre ein tieferer Einbruch in Absatz und Beschäftigung unvermeidbar gewesen. Insbesondere unsere Transporterwerke litten unter verminderter Beschäftigung. Hingegen erreichten wir im „Wörther Programm“, also bei Lkw von über 6 t, mit 110.000 Einheiten eine neue Jahreshöchstproduktion; der Anteil schwerer Lkw ab 16 t Gesamtgewicht hat um 16,4 % auf 62.000 zugenommen.

Die Nutzfahrzeugproduktion unserer Auslandswerke belief sich auf 72.849 (i. V.

*269.000 Nutzfahrzeuge im Daimler-Benz-Konzern*

69.827) Einheiten; darin sind erstmals die Transporter der Mercedes-Benz Espana mit 14.238 und die Schwer-Lkw von Freightliner (für die Zeit von August bis Dezember 1981) mit 4.243 Einheiten enthalten. Unsere südamerikanischen Tochtergesellschaften mußten 1981 infolge ausgeprägt rückläufiger Entwicklung der Märkte in Argentinien und Brasilien im zweiten Halbjahr ihre Produktion stark drosseln. Obwohl diese Gesellschaften ihre Marktanteile gut halten oder sogar ausbauen konnten, stellten sie nur noch rd. 54.000 (i. V. rd. 70.000) Lastwagen und Omnibusse her. So erreichte unsere gesamte Nutzfahrzeugproduktion im Konzern mit 268.925 nicht ganz den Vorjahresstand von 272.868 Einheiten.

*Freightliner*

Die Entwicklung der Freightliner-Gruppe entsprach unseren Erwartungen. In dem gegenüber dem Jahre 1980 nochmals rückläufigen US-Schwerlastwagen-Markt konnte Freightliner seinen Marktanteil auf rd. 10% geringfügig erhöhen.

*Neuheiten  
im Nutzfahrzeug-  
Programm*

Mit unserer neuen Motor- und Antriebstechnik für mittelschwere und schwere Lastwagen sowie dem Anti-Blockier-System (ABS) für Nutzfahrzeuge, das zunächst in Schwer-Lkw, Sattelschleppern und großen Omnibussen angeboten wird, haben wir unser Produktangebot weiter verbessert. Das Transporter-Programm wurde durch neue Varianten für höhere Nutzlasten ergänzt. Erstmals haben wir unseren im Pkw-Programm bewährten 5-Zylinder-Dieselmotor auch in Nutzfahrzeuge eingebaut.

*Omnibusse*

Das Omnibus-Geschäft litt besonders ausgeprägt unter den hohen Zinsen und der insgesamt schwachen Konjunktur. Wir konnten 1981 auf dem rückläufigen Inlandsmarkt unseren Anteil an den Zulassungen zwar deutlich erhöhen, jedoch das Absatzvolumen mit 3.159 Einheiten gegenüber dem Vorjahr (3.186) nur knapp halten. Unser Export ging - aus Mangel an Großaufträgen - um 5,8% auf 5.977 Omnibusse und Omnibus-Fahrgestelle zurück.

Im Omnibus-Geschäft sind vor allem bei Linienbussen für den öffentlichen Nahverkehr die Erlöse äußerst schlecht. Dadurch

leidet das Ergebnis der Gesamtparte derart, daß wir die erforderlichen Zukunftsaufwendungen nur aus den Erträgen anderer Bereiche bestreiten können - eine Situation, die uns gerade im Hinblick auf die Propagierung des öffentlichen Nahverkehrs seitens der öffentlichen Hand höchst unbefriedigt läßt und mit großer Sorge erfüllt.

In den Werken Mannheim, Düsseldorf und Bremen stellten wir im Berichtsjahr 9.647 (i.V. 9.643) Omnibusse her. Weltweit fertigten wir 29.716 (i.V. 29.963) Omnibusse und Omnibus-Fahrgestelle unter der Marke „Mercedes-Benz“.

Zur IAA 1981 haben wir unser Hochdecker-Programm der Baureihe O 303 um ein sog. Club-Modell, einen besonders komfortablen Ferienreisebus, ergänzt.

Die Produktion von Unimog und MB-trac erreichte mit 9.930 Einheiten die Größenordnung des Vorjahres. Unser Inlandsabsatz ging zwar um 7,4% auf 4.878 Einheiten zurück, einige größere Aufträge aus dem Ausland ermöglichten jedoch eine Steigerung unseres Exports um 16,7% auf 5.320 Einheiten; damit erzielten wir einen Gesamtabsatz von 10.198 Einheiten.

*Unimog und  
MB-trac*

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1981 haben wir die Zusammenarbeit mit der Steyr-Daimler-Puch AG neu geregelt und die volle unternehmerische Verantwortung für den von uns entwickelten Geländewagen übernommen. Hierbei haben wir die 50%ige Beteiligung an der in Österreich domizilierenden „Geländefahrzeug Gesellschaft mbH“ an die Steyr-Daimler-Puch AG abgetreten. Der Mercedes-Benz-Geländewagen wird nunmehr im Steyr-Werk Graz auf der Basis eines Lohnauftrages montiert; zur Wahrnehmung unserer Interessen an diesem Produktionsstandort haben wir die „UBG-Beratungsgesellschaft mbH“ gegründet.

*Mercedes-Benz-  
Geländewagen*

Im Jahre 1981 wurden 6.455 Mercedes-Benz-Geländewagen hergestellt und von uns verkauft.

Das Ergebnis dieser Sparte ist noch unbefriedigend. Nach unseren hohen Vorleistungen für die zukünftige Entwicklung dieses Geschäftszweiges ist das Produkt am Markt nun als ein echter „Mercedes-Benz“ unter den Geländewagen aufgenommen



4 Motoren, 5 Aufbauten, 40 Varianten. Alle Mercedes-Benz-Geländewagen sind auf der Straße so sicher wie im Gelände überlegen.

worden. Die Ertragslage der Sparte wird durch ein Bündel gezielter Maßnahmen zu verbessern sein.

Im Bereich „Industriemotoren und Fahrzeugaggregate“ stieg der Umsatz um 16 % auf 278 Mill. DM. Durch höhere Motorenlieferungen für Sonderfahrzeuge sowie für Strom- und Pumpenaggregate war es uns möglich, den Nachfragerückgang bei den inländischen Herstellern von Gabelstaplern und Baumaschinen mehr als auszugleichen. Im Ausland konnten wir den Absatz von Industriemotoren vor allem in die europäischen Länder und in den Nahen Osten steigern. Unser Diesel-Motoren-Programm, das den Leistungsbereich von 17 bis 452 kW (23 bis 610 PS) umfaßt, wurde um weitere Motorentypen für vielfältige Anwendungszwecke ergänzt.

Wir befinden uns zur Zeit mit der Aktiengesellschaft Adolph Saurer, Arbon/Schweiz, und der Unternehmensgruppe Oerlikon-Bührle Holding AG, Zü-

rich, in Verhandlungen über eine partnerschaftliche Neustrukturierung des schweizerischen Nutzfahrzeuggeschäftes. Dabei soll die Marke Saurer entsprechend den Marktbedürfnissen erhalten bleiben. Eine gemeinsame Absichtserklärung sieht vor, nach Abschluß der noch laufenden Untersuchungen die Nutzfahrzeug-Aktivitäten von Saurer und unserer Beteiligungsgesellschaft FBW-Fahrzeug AG, Wetzikon, künftig in einer neuen Gesellschaft zusammenzufassen. Am Kapital dieser Gesellschaft würden wir mit 40 % beteiligt sein. Der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit wäre die Montage von Fahrzeugen für den zivilen und öffentlichen Bedarf sowie die Sicherstellung der Ersatzteilversorgung der bisherigen Programme von Saurer und FBW. Vertrieb und Kundendienst sollen von unserer Vertriebsgesellschaft, der Mercedes-Benz (Schweiz) AG, wahrgenommen werden. Wir rechnen damit, daß die Verhandlungen im Laufe der nächsten Monate weiter konkretisiert und zu einem positiven Abschluß gebracht werden können.

*Industriemotoren und Fahrzeugaggregate*

*Neuordnung der Nutzfahrzeug-Aktivitäten in der Schweiz*



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.



## *Gefährlicher Protektionismus*

In den ersten Monaten des Jahres 1982 dauert die Rezession in den meisten Industrieländern an. Der für die zweite Hälfte des Jahres prognostizierte konjunkturelle Anstieg erscheint äußerst unsicher. In allen Industrieländern außer Japan muß weiterhin mit einem hohen strukturellen Defizit an Arbeitsplätzen gerechnet werden.

In dieser Situation wächst in vielen Ländern die Neigung zu einem für den freien Welthandel gefährlichen Protektionismus. Durch dirigistische Abschirmung von Märkten ist jedoch keines der wirtschaftlichen Probleme zu lösen, weder im nationalen noch im internationalen Bereich. Protektionismus kann die für gesundes Wachstum notwendige Steigerung der wirtschaftlichen Produktivität nur nachteilig treffen, nicht fördern.

Auch aus binnenwirtschaftlicher Sicht können Handelsbeschränkungen kein Heilmittel sein; denn die internationale Arbeitsteilung ist so weit fortgeschritten, daß sich jede Abschottung einzelner Märkte nach außen schon mittelfristig als ein Schnitt ins eigene Fleisch erweisen müßte.

## *Keine „Patent- rezepte“ gegen Arbeitslosigkeit*

Die Diskussion über Vor- und Nachteile eines Beschäftigungsprogramms in der Bundesrepublik hat gezeigt, daß es keine „Patentrezepte“ zur Verringerung der Arbeitslosigkeit gibt.

Für wichtiger als Einzelmaßnahmen halten wir die Grundeinstellung gegenüber Unternehmen, Investitionen und Wirtschaftswachstum. Diese Grundeinstellung wird in der politischen und öffentlichen Diskussion nach wie vor durch eine Vielzahl verzerrter und wirklichkeitsfremder Darstellungen getrübt. Zusätzlich erschwert eine zu starke Betonung von - im Grunde berechtigten, aber inzwischen weit überzogenen - Bestrebungen und Initiativen für den Umweltschutz volkswirtschaftlich notwendige Investitionen.

Die Erfahrungen der Nachkriegsgeschichte in der Bundesrepublik lehren eindeutig, daß die Wirtschaft immer dann gesund gewesen ist, wenn ein investitionsfreundliches Klima Produkt- und Kapazitätsinvestitionen gefördert hat; anders ausgedrückt: wenn die Entschlußfreudigkeit dadurch positiv beeinflußt war, daß die Unternehmen Investitionen für sinnvoll, aus-

sichts- und ertragreich halten konnten. Die Wiederherstellung solcher Rahmenbedingungen und die dadurch zu fördernde Investitionsbereitschaft sind die wichtigsten Voraussetzungen für einen Wiederanstieg von Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung.

Die 1981 - auch durch die erfolgreichen Bemühungen um Energieeinsparung — verbesserte deutsche Handelsbilanz sowie das verringerte Leistungsbilanzdefizit sind sicherlich erste Erfolge. Eine weitere Steigerung der Leistung in der deutschen Volkswirtschaft ist erforderlich, damit zusätzliche Auslandsnachfrage angezogen wird - mit entsprechend positiver Auswirkung auf die Beschäftigung. Gelingt dies, werden sich daraus nachhaltige Impulse für die Binnenkonjunktur und für einen dauerhaften Aufschwung auf gesunder Basis ergeben.

Wie wir wiederholt dargelegt haben, befindet sich das Automobilgeschäft weltweit in einer Umstellungsphase mit tiefgreifenden Veränderungen in der Nachfrage, der Technik, den Produktionsverhältnissen und in den Handelsströmen. Die Pkw-Nachfrage reagiert vor allem in Ländern mit hoher Motorisierungsdichte empfindlich auf Veränderungen der Treibstoffpreise und des allgemeinen wirtschaftlichen Klimas.

Die Automobilindustrie hat die durch die vielfältigen Veränderungen an sie gerichtete Herausforderung tatkräftig angenommen. Mit außerordentlichem - nicht nur finanziell - Aufwand werden Produktprogramme auf verbrauchssparsamere Fahrzeuge und Fertigungsprozesse auf neue Technologien umgestellt. Die einzelnen Länder und Unternehmen befinden sich dabei - je nach der Art ihres früheren Angebots — in unterschiedlichen Phasen der Bewältigung dieses Anpassungsvorgangs.

Behindert werden die Bemühungen der Automobilindustrie jedoch vielfach durch das Fehlen international - oft auch national - eindeutiger Prioritäten für so wichtige Entwicklungsziele wie Energieeinsparung, Fahrzeugsicherheit und Umweltentlastung. Technisch sind diese Ziele untereinander gegenläufig; teilweise schließen sie einander sogar aus - ganz abgesehen von den Belastungen, die sich für Kosten und Preise ergeben.

## *Automobil- industrie in einer Umstellungsphase*



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.

Der Konstrukteur muß jedoch wissen, welche Ziele welchen Rang haben sollen; anderenfalls kann er den richtigen Weg nicht schnell, wirksam und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand einschlagen. Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß die Entwicklung von Automobilen großer Serien bis zur Produktionsreife mittel- und langfristige Zeiträume benötigt und nicht kurzfristig korrigierbar ist.

*Verlässliche  
Orientierungsdaten  
erforderlich*

Die Politik sollte sich deshalb zu sorgfältig abgestimmten, realistischen Orientierungsdaten für das künftige Automobil verpflichtet fühlen. Dabei müssen die energie-, sicherheits- und umweltpolitischen Aspekte den technischen und ökonomischen Möglichkeiten gerecht werden. Die Automobilindustrie ist der Auffassung, daß innerhalb vertretbarer zusätzlicher Kosten und Preise die Ziele Verbrauchseinsparung sowie aktive und passive Sicherheit Priorität beanspruchen, darüber jedoch die umweltpolitischen Gesichtspunkte nicht vernachlässigt werden dürfen.

Die Entwicklung der Fahrzeugtechnik in den letzten Jahren hat gezeigt, daß es ohne gesetzliche Auflagen möglich ist, in vielen Bereichen beträchtliche Verbesserungen zu verwirklichen. Die im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik erzielten Kraftstoffeinsparungen bestätigen zum Beispiel, daß die Einhaltung marktwirtschaftlicher Ordnungsprinzipien - manchmal unterstützt durch freiwillige, von Sachverstand getragene Vereinbarungen mit den Regierungen - geeignet ist, zu realistischen und für alle Beteiligten befriedigenden Lösungen zu führen.

Die Nachfrage nach kraftstoffsparenden Automobilen hat die Hersteller veranlaßt, ihre dahingehenden Anstrengungen zu verstärken. Durch eine Vielzahl technischer und konstruktiver Maßnahmen konnte der Kraftstoffverbrauch der neu zugelassenen Fahrzeuge aus deutscher Produktion seit Anfang der 70er Jahre um rd. 11 % gesenkt werden. Die deutsche Automobilindustrie wird darüber hinaus anstreben, den Kraftstoffverbrauch neuer Fahrzeuge bis 1985 im Vergleich zu 1978 um 15 % zu senken. Auch die technisch-wirtschaftlichen Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der

Automobile werden mit hohem Aufwand und beträchtlichen Investitionen zielstrebig verfolgt.

Um den durch die Umstrukturierung stark bedrängten US-amerikanischen Pkw-Herstellern mehr Raum zu verschaffen, hat die Regierung auf eine Verschärfung der ohnehin schon strengen Bestimmungen über Verbrauch und Emission verzichtet. Die anhaltend tiefe Rezession hat die Gewerkschaft der Automobilarbeiter in den USA zu bemerkenswerten Zugeständnissen mit dem Ziel der tendenziellen Senkung der Personalkosten bewegt. Ein weiterer Verlust von Arbeitsplätzen in diesem für die gesamte amerikanische Wirtschaft so wichtigen Industriezweig soll auf diese Weise verhindert werden; nicht zuletzt die kosten- und preisgünstigen Angebote aus Japan haben dabei eine wichtige Rolle gespielt. Der Druck auf die japanischen Hersteller zur Begrenzung ihrer Lieferungen in die USA wird jedoch - wie wir meinen - 1982 eher zu- als abnehmen.

*US-Automobil-  
industrie  
unter dem Druck  
des strukturellen  
Umbruchs*

Nach einer langen Phase stärkster Expansion von Produktion und Export stehen nunmehr auch die japanischen Unternehmen vor einer neuen Situation. Sie haben 1981 ihren Absatz auf den Auslandsmärkten, insbesondere in Westeuropa und in den USA, nicht mehr steigern können und mußten daher auch auf Produktionswachstum verzichten. Dennoch rechnen wir nicht damit, daß die Exportoffensive Japans etwa beendet wäre und daß der scharfe Wettbewerbsdruck auf die Automobilmärkte dauerhaft spürbar nachließe. Wahrscheinlicher ist eine nur vorübergehende Zurückhaltung der japanischen Hersteller, die hierdurch die immer wieder drohende dirigistische Abschirmung seitens der betroffenen Länder verhindern wollen.

*Japanische  
Exportoffensive*

Die japanischen Pkw-Hersteller haben in den letzten Jahren ihre Marktanteile in den USA und zunehmend auch in Europa beträchtlich ausgeweitet; sie erreichen in einigen der europäischen Länder, die nicht über eine eigene Automobilindustrie verfügen wie Dänemark, Österreich, Schweiz — mehr als 20 %. Einige der Länder mit eigener Automobilindustrie - wie Großbritannien, Frankreich und Italien — haben die

Leistungsstarke  
und wirtschaftliche  
Mercedes-Benz-  
Lastzüge für den  
Fernverkehr.  
Hier Sattelzug 1633 S  
mit 243 kW/330 PS,  
Großraumfahrerhaus  
und Windleitkörper.



Großraum-Linienbus  
Mercedes-Benz  
O 305 G. Technisch  
fortschrittlich und  
besonders wirt-  
schaftlich. Platz für  
184 Fahrgäste.

japanische Pkw-Einfuhr stark limitiert. Für die Bundesrepublik lassen sich jedoch nach unserer festen Überzeugung die Probleme der japanischen Importe nicht durch protektionistische Eingriffe lösen, zumal die deutsche Automobilindustrie selbst für mehr als die Hälfte ihrer Produktion auf den unbehinderten Export ihrer Fahrzeuge angewiesen ist.

*Deutsche  
Automobilindustrie  
1982*

Die traditionellen Wettbewerbsvorteile in Technik, Verarbeitungsqualität, Flexibilität und Service haben in Verbindung mit der realen Abwertung der D-Mark dazu geführt, daß die deutschen Hersteller im Ausland teilweise Marktanteile zurückgewinnen konnten. Wenn diese Erfolge dauerhaft gesichert und ausgebaut werden sollen - das muß unser Bestreben sein —, müssen wir bemüht bleiben, die Personal- und Materialkostenbelastungen im Wettbewerb zu verringern. Nur dadurch werden wir die Beschäftigung in diesem wichtigen Industriezweig halten und auch wieder erweitern können. Das verlangt von uns allen große Anstrengungen, bietet uns aber auch Chancen für qualitatives und quantitatives Wachstum.

Die Pkw-Industrie sieht sich 1982 mit einer Fülle schwieriger Probleme konfrontiert. Bei zunehmender Sättigung der Märkte in den westlichen Industrieländern wird sich der Wettbewerb weiter verschärfen. Mit dem wachsenden Motorisierungsgrad erhöht sich der Anteil des - auch aufschiebbarer - Ersatzbedarfs. Wie die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte zeigt, folgt die Entwicklung des Automobilmarktes den Konjunkturzyklen mit heftigeren Ausschlägen. Diese Tendenz wird durch die in vielen Ländern deutlich reduzierte reale Kaufkraft noch verstärkt.

Für den deutschen Pkw-Markt rechnen wir in diesem Jahr mit einer eher verhaltenen Entwicklung. Dabei würde eine neuerliche Anhebung der Mineralölsteuer zu einer unmittelbaren Beeinträchtigung der Binnen-Nachfrage führen. Sofern nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, ist mit einer stabilen Entwicklung des Pkw-Exports, möglicherweise sogar mit einer Erhöhung, zu rechnen.

*Stärkere  
Schwankungen  
in der Pkw-  
Nachfrage*

*Daimler-Benz:  
Steigerung der  
Pkw-Produktion*

In unserem Mercedes-Benz-Pkw-Bereich sichert die günstige Auftragslage weiterhin eine gute Beschäftigung; 1982 wollen wir die Produktion nochmals steigern. Unsere Modellpolitik entspricht dem anhaltenden Trend zu technisch hochwertigen und wirtschaftlichen Fahrzeugen. Ein besonderer Schwerpunkt unserer Entwicklungsarbeit bleiben weitere Kraftstoffeinsparungen, vor allem durch neue Motor- und Getriebetechniken sowie durch verbesserte Aerodynamik und Gewichtsreduzierung. Wir werden dabei die traditionellen Ziele unserer Produktphilosophie nicht vernachlässigen. Das heißt, daß wir uns auch künftig mit aller Kraft darum bemühen werden, unseren Vorsprung in Technik, Sicherheit, konstruktiver Auslegung und Fertigungsqualität, in Fahrkomfort, höchstem Gebrauchsnutzen bei ausgeprägter Wirtschaftlichkeit, kurz: in der ausgewogenen Gesamtkonzeption unserer Fahrzeuge, zu erhalten und auszubauen.

*Nutzfahrzeug-  
märkte  
hart umkämpft*

In den internationalen Nutzfahrzeugmärkten ist mit einer weiteren Verschärfung des Preis- und Konditionenwettbewerbs zu rechnen; in den kommenden Jahren sind außerordentliche Absatzsteigerungen nicht wahrscheinlich. Langfristig verfügt die Nutzfahrzeugindustrie jedoch aufgrund des latent hohen Bedarfs - vor allem in den Entwicklungsländern - über ein

wachsendes Marktpotential. Um die Märkte in Entwicklungs- und sog. Schwellenländern zu sichern und durch Zulieferungen Arbeitsplätze in Europa zu erhalten, müssen sich die traditionellen Hersteller zunehmend am Aufbau von Montage- und Produktionswerken in diesen Ländern beteiligen.

Aufgrund der derzeitigen Wirtschaftslage und des noch immer hohen Zinsniveaus halten wir 1982 einen Aufschwung im inländischen Nutzfahrzeugmarkt für wenig wahrscheinlich. Auch eine nennenswerte Steigerung der Nachfrage als Folge eines Beschäftigungsprogramms - wie von der Bundesregierung empfohlen - erwarten wir nicht. Da das hohe Exportvolumen des Vorjahres, insbesondere wegen verminderter Aufträge aus den OPEC-Staaten, nicht wieder erreicht werden dürfte, muß die Nutzfahrzeugindustrie 1982 auf einen weiteren Produktionsrückgang vorbereitet sein.

Auf der Grundlage unseres breiten, lückenlosen Angebotes hoffen wir, das Absatzniveau auf den europäischen Märkten etwa halten zu können. Für unser Wörther Programm rechnen wir mit einer insgesamt noch befriedigenden - gegenüber dem Vorjahr allerdings geringeren - Auslastung. In diesem Produktsegment werden wir in zunehmendem Maße durch ein Nachlassen

*Nutzfahrzeug-  
bereich  
Daimler-Benz*



Mercedes-Benz-Transporter 207 D mit Ladepritsche. Eine von über 200 verschiedenen Ausführungen.



der Nachfrage aus den erdölexportierenden Ländern betroffen. Im Transporter- und Omnibusbereich haben wir uns auf eine weiterhin wenig befriedigende Beschäftigung einzustellen.

Um Unterschiede in der Auslastung unserer einzelnen Werke so gut wie möglich auszugleichen, werden wir den Beschäftigungsverbund innerhalb aller Werke auch im Jahre 1982 pflegen. Die Flexibilität in der Fertigung wird unter Inkaufnahme zusätzlicher Investitionen und Kosten weiter verbessert werden; so wollen wir die Grundlagen schaffen, um auf Veränderungen in der Nachfrage möglichst schnell reagieren zu können. Dabei kommt uns ein weitgehendes Baukastensystem mit vielfältiger Verblockung von Teilen und Aggregaten zugute.

Unsere südamerikanischen Gesellschaften müssen wegen der gesamtwirtschaftlich äußerst schwierigen Situation in Argentinien und Brasilien 1982 nochmals mit einem Produktionsrückgang rechnen. In den USA werden wir in diesem Jahr - entsprechend der konjunkturbedingt noch schlechten Verfassung des Gesamtmarktes — unseren Absatz von Freightliner- und Mercedes-Benz-Lkw kaum steigern können.

Für eine Reihe von Jahren sieht unsere mittelfristige Planung eine nochmalige Erhöhung unserer inländischen Sachinvestitionen auf deutlich mehr als 2,5 Mrd. DM jährlich vor. Ein besonderer Schwerpunkt liegt nach wie vor beim Pkw-Programm, das zum Jahreswechsel 1982/83 um die zusätzliche Baureihe W 201 ergänzt werden wird. Bei der Einrichtung der hierfür erforderlichen Kapazitäten werden neue Fertigungstechnologien angewandt sowie Arbeitsplätze weiter verbessert.

Auch im Nutzfahrzeugbereich werden wir alle Anstrengungen der Weiterentwicklung der Fahrzeugprogramme sowie der Produktivitätssteigerung widmen, um unser Produktangebot noch zu verbessern und dem Kostenanstieg entgegenzuwirken. Auf der Basis dieser intensiven Bemühungen sind wir trotz des sich weiter verschärfenden Kampfes um Marktanteile im nationalen und internationalen Nutzfahrzeuggeschäft mittel- und langfristig zuversichtlich. Dabei gehen wir davon aus, daß es im Nutz-

200 t-Autokran mit  
2 Mercedes-Benz-  
Dieselmotoren.  
Fahrmotor: 12-Zylinder  
mit Aufladung  
(386 kW/525 PS).  
Arbeitsmotor: 8-Zylinder  
(181 kW/246 PS).

#### *Investitions- programm*



6 Grundbaumuster mit zahlreichen Ausstattungsvarianten, geeignet für mehrere hundert unterschiedliche Anbaugeräte: der rationelle Allrad-schlepper MB-trac.

fahrzeug noch lange keine wirtschaftliche Alternative zum Dieselmotor geben wird; daher arbeiten wir an dessen Verbesserung zielstrebig weiter.

Wir vertrauen auf die hohe Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiter, unser großes technisches Potential, unsere gute Marktposition und unsere finanzielle Solidität.

*Weg der Kontinuität und Stabilität*

Die vielfältigen Initiativen, die Entwicklungen auf dem Produktgebiet und die hohen, zielgerichteten Investitionsprogramme bekunden unsere positive Einschätzung der Marktchancen für Mercedes-Benz-Personenwagen und -Nutzfahrzeuge; beide Bereiche werden wir konsequent ausbauen. Im Interesse einer breiten Risikostreuung messen wir einer weltweiten Präsenz hohe Bedeutung zu; daher investieren wir erhebliche Mittel in den Ausbau vorhandener und in die Erschließung neuer Märkte, in das weltweite Vertriebs- und Service-Netz. Der Zukunftssicherung dient auch unsere breit angelegte Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Wir werden durch entwicklungstechnische und produktionstechnologische Innovation bestrebt bleiben, die konstruktive Konzeption, die fertigungstechnische Qualität, die Wirtschaftlichkeit und die vielen übrigen „klassischen Eigenschaften“ unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Dadurch wollen wir uns in den Stand setzen, weiter steigende Ansprüche zu befriedigen.

In den ersten drei Monaten 1982 hat Daimler-Benz 120.700 Personenwagen und 47.700 Nutzfahrzeuge hergestellt. Hinzu kommen in unseren Auslandswerken in Südamerika 8.400 und in Spanien 3.700 Nutzfahrzeuge; unsere nordamerikanische Tochtergesellschaft Freightliner produzierte 2.260 Schwer-Lkw und Euclid 180 Schwerst-Nutzfahrzeuge. Der Konzernumsatz betrug im ersten Quartal 1982 insgesamt 9,6 Mrd. DM gegenüber 8,4 Mrd. DM im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

*Daimler-Benz: Entwicklung in den ersten drei Monaten 1982*

Für den weiteren Verlauf des Jahres erwarten wir eine nochmalige Steigerung der Produktion von Personenwagen; bei Nutzfahrzeugen werden wir Absatzeinbußen nicht vermeiden können. Dennoch erwarten wir für den Bereich der AG eine insgesamt noch befriedigende Beschäftigung.

\*

Nachstehend berichten wir über die verschiedenen Bereiche im einzelnen:



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

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



# Forschung und Entwicklung

Wir haben 1981 unsere Forschungs- und Entwicklungsintensität noch gesteigert. Unser wichtigstes Ziel blieb es, den hohen Standard unserer gesamten Produktpalette weiter zu verbessern und diesen auch auf die Produkte unserer Tochtergesellschaften in aller Welt zu übertragen. Darüber hinaus sind wir bestrebt, die Wirtschaftlichkeit unserer Fahrzeuge durch Verbrauchseinsparungen noch zu erhöhen, dies allerdings ohne Abstriche an Sicherheit, Komfort und Lebensdauer, kurz: an Produkt- und Transportqualität.

*1,2 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung*

Im Berichtsjahr haben wir über 1,2 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung aufgewendet; in diesem Bereich sind z. Z. 9.900 Mitarbeiter beschäftigt. Für moderne Versuchs- und Prüfeinrichtungen sowie für die Erweiterung des Konstruktionsgebäudes haben wir allein 1981 etwa 140 Mill. DM investiert; dadurch wollen wir die äußeren Voraussetzungen für noch größere Effizienz unserer Entwicklungsarbeiten schaffen.

*Unterschiedliche Bau- und Zulassungsvorschriften*

Die gesetzlichen Anforderungen an das Automobil sind nach wie vor international nicht einheitlich; die dringend notwendige Harmonisierung der Vorschriften kam auch 1981 kaum voran - teilweise gab es sogar Rückschritte. So hat die Schweiz neue Grenzwerte für die Geräuschabstrahlung festgeschrieben und völlig neue Abgasgesetze erlassen; sie übernimmt — wie auch Schweden - nicht die ECE-Abgasvorschriften für Personenwagen. In den USA dagegen werden derzeit - im Rahmen eines Programms zur Förderung der Automobilindustrie - einige der bestehenden gesetzlichen Vorschriften nicht weiter verschärft. Die bereits seit langem geltenden Abgasnormen für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bleiben bestehen; sie werden sich allerdings weiterhin von den in Europa gültigen unterscheiden. Daher sind für Europa und USA unterschiedliche konstruktive Lösungen für die Abgasbehandlung notwendig. Die oftmals sprunghaften nationalen Alleingänge belasten die Entwicklungskapazitäten stark, sie verringern teilweise das Typenangebot und verteuern gleichzeitig die Automobile - und dies alles zum Nachteil der Kunden!

Methanol-Gasmotor mit Energierückgewinnung. Mercedes-Benz-Omnibusse mit umweltfreundlichen und mineralöl-unabhängigen Methanol-Gasmotoren werden bereits in der Praxis erprobt.



Untersuchungen der Beanspruchung dienen der Dauerhaltbarkeit: hier Pressungsverteilung an einem Ölfilterflansch, gemessen mit digitaler Bildverarbeitung.

Zusätzlich zu den bereits wie Zölle wirkenden unterschiedlichen Bauvorschriften erschweren in einigen Ländern - vielfach willkürliche - Zulassungsvorschriften den freien Marktzugang. Wir unterstützen und fördern alle Bemühungen, die gesetzlichen Vorschriften für das Automobil international abzustimmen, nicht zuletzt um protektionistischen Auswirkungen entgegenzuwirken.

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 1981 haben wir wichtige Ergebnisse unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten vorgestellt. Große Beachtung fanden unsere Studienprojekte, die sich mit der Zukunft des Automobils beschäftigen und sich vor allem auf die Gebiete Energieeinsparung, Rohstoffschonung, Fahrerentlastung, Umweltentlastung und Verkehrsökonomie konzentrieren.

*IAA 1981*

Unser neues Coupe mit den Modellen 380 SEC und 500 SEC setzt die lange Tradition anspruchsvoller Sonderserien fort. Die gelungene Synthese von Sportlichkeit, Funktionalität und strömungsgünstiger Karosserie mit einem Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,34 ist das Ergebnis einer erfolgreichen Zusammenarbeit von Stilistik und Aerodynamik.

*Neues Coupe*

„Mercedes-Benz-Energiekonzept“

Das „Mercedes-Benz-Energiekonzept“ ist ein umfassendes Bündel verbrauchssenkender Maßnahmen; sie reichen von weiterentwickelten Motoren bis zu optimierten Getrieben und Achsantrieben. Bei unseren Personenwagen mit V8-Leichtmetallmotoren konnte damit der Kraftstoffverbrauch um bis zu 22 % gesenkt werden, im sog. Stadtzyklus (nach DIN) sogar bis zu 28 %.

Forschungs-Pkw

Unser Mercedes-Benz-Forschungs-Pkw („Auto 2000“) vereinigt eine Vielzahl technischer Neuerungen, die sich größtenteils noch in einem sehr frühen Entwicklungsstadium befinden. Für den Antrieb des Fahrzeugs sind alternativ vorgesehen: ein elektronisch gesteuerter V8-Motor mit Benzineinspritzung, Antiklopffregelung und Zylinderabschaltung; ein V6-Dieselmotor aus Leichtmetall mit Register-Turbo-Aufladung; eine elektronisch geregelte Gasturbine. Der Forschungs-Pkw hat elektronische Fahrerinformationssysteme, ein rechnergesteuertes Anzeigensystem und eine Fahrprogrammwahl, um Motor und Automatikgetriebe beeinflussen zu können. Ein modifiziertes — umgekehrt steuerndes - Anti-Blockier-System (ABS) soll verhindern, daß die Antriebsräder auf haftlabilem Untergrund beim Beschleunigen durchdrehen.

Formschönheit bei geringstmöglichem Luftwiderstand. Das neue Coupe ist das Ergebnis einer erfolgreichen Zusammenarbeit von Stilistik und Aerodynamik.



Für dieses Projekt haben wir bisher mehr als 55 Mill. DM aufgewendet. Vom Bundesministerium für Forschung und Technologie erhalten wir im Rahmen des Förderprogramms „Straßenverkehr“ rd. 24 Mill. DM.

Während der Internationalen Automobilausstellung haben wir einen Mercedes-Benz vom Typ 200 für den Autogasbetrieb vorgestellt. Die wachsende Nachfrage nach derart ausgerüsteten Fahrzeugen hat uns veranlaßt, sie ab Herbst 1982 in unser Pkw-Programm aufzunehmen.

Durch neue Motor- und Antriebstechniken haben wir die Wirtschaftlichkeit vor allem unserer schweren Nutzfahrzeuge weiter verbessern können. Ziel der Entwicklung ist es, hohe Leistung mit niedrigem Verbrauch sowie Schadstoff- und Geräuscharmheit zu verbinden.

Zur weiteren Senkung des Kraftstoffverbrauchs haben wir für die Lkw-Fahrerhäuser anstelle des bekannten Windleitbleches einen Windleitkörper entwickelt, der den Luftwiderstand auch bei Schräganströmung deutlich verringert.

Gemeinsam mit einem unserer Lieferanten haben wir das auf die besonderen Anforderungen beim Nutzfahrzeug abgestimmte elektronisch gesteuerte Anti-Blockier-System (ABS) zur Serienreife entwickelt. Seit Herbst 1981 werden diese Bremsanlagen zunächst für schwere Lkw und Omnibusse angeboten; wir sind bestrebt, dieses System für unser gesamtes Nutzfahrzeugprogramm schrittweise anzubieten.

Für Sonderaufbauten, vor allem für große Nutzlasten, haben wir das neue Vierachsfahrzeug 3328/8x4/4 entwickelt, das mit zwei gelenkten und zwei angetriebenen Achsen ausgerüstet ist. Im Inland kann das Fahrzeug wegen der gesetzlich begrenzten Achslasten vorläufig nur als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassen werden. Im Ausland ist die Zulassung auch für den allgemeinen Straßenbetrieb möglich.

Im November 1981 haben wir eine Reihe geräuscharmer Nutzfahrzeuge vorgestellt. Diese Fahrzeuge - Verteilerfahrzeuge, Kommunalfahrzeuge, schwere Lastwagen

*Noch wirtschaftlichere Nutzfahrzeuge*

*ABS für Nutzfahrzeuge*

*Geräuscharme Nutzfahrzeuge*



Geräuscharme Nutzfahrzeuge mit gekapseltem Triebwerk - Demonstration der bisher erzielten Ergebnisse eines Forschungsvorhabens im Motodrom Hockenheim im November 1981.

und Reiseomnibusse - entstanden teilweise im Rahmen eines vom Umweltbundesamt (UBA) geförderten Forschungsvorhabens. Damit wurde ein weiterer Schritt für die Entwicklung noch umweltfreundlicherer Nutzfahrzeuge vollzogen. Eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Abwicklung dieses Forschungsvorhabens war unser Geräuschprüfstand für Nutzfahrzeuge, den wir vor drei Jahren in Betrieb genommen haben. Vor Aufnahme dieser Ergebnisse in die Serienproduktion ist allerdings noch eine Vielzahl von technischen Problemen zu lösen.

Bereits seit 1973 bieten wir serienmäßig geräuscharme Stadtomnibusse mit gekapseltem Triebwerk an. Mehr als 6.000 Busse wurden bisher in dieser Ausführung verkauft. Vor der Übernahme dieser „Geräuschpakete“ durch den Kunden sind jedoch auch ökonomische Hürden zu nehmen. Die geräuschkämpfende Motorkapselung verursacht Mehrgewichte zwischen 60 und 125 kg. Damit sind entsprechend geringere Nutzlasten und zusätzliche Kosten sowohl bei der Herstellung als auch bei der Wartung verbunden. Der Gesetzgeber sollte deshalb nicht übereilt allgemeine Vorschriften zur Einführung der Geräuschkämpfung erlassen, sondern auch hier schrittweise vorgehen und zunächst nur

dort aktiv werden, wo Lärmreduzierung den größten Nutzen bringt.

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten Demonstrations- und Forschungsvorhabens „Alternative Energien für den Straßenverkehr“ haben wir in Berlin über 50 Fahrzeuge im Einsatz, die teils mit Benzin-Methanol-Gemisch (M 15), teils mit reinem Methanol (M 100) betrieben werden. Wir überwachen diese seriennahen Fahrzeuge in unserer Niederlassung Berlin; bisher haben wir noch keine spezifischen Störungen feststellen können. Endgültige Aussagen über die Alltagstauglichkeit sind Ende dieses Jahres (für M 15) bzw. Ende 1983 (für M 100) zu erwarten. Obwohl die Fördermittel für dieses Projekt inzwischen gekürzt wurden, wollen wir die Qualität der wissenschaftlichen Ergebnisse des Vorhabens sichern.

In begleitenden Untersuchungen entwickeln wir speziell auf den Methanol-Betrieb abgestimmte Fahrzeugkonzepte, die eine bessere Ausnutzung der in diesem Kraftstoff enthaltenen Energie ermöglichen.

Bei unseren Überlegungen über die Verkehrssysteme der Zukunft gehen wir davon aus, daß das bestehende arbeitsteilige Ver-

*Alternative Energien für den Straßenverkehr*

*Antriebs Systeme für den öffentlichen Personennahverkehr*

Das Anti-Blockier-System (ABS) für Nutzfahrzeuge - ein Beitrag zur Verkehrssicherheit. Demonstration dieser neuentwickelten, elektronisch gesteuerten Bremsanlage im finnischen Winter.

Bild 1-3:  
Ohne ABS bricht bei Vollbremsung der Sattelzug aus.  
Auch auf eisglatter Fahrbahn bleibt das Fahrzeug mit ABS in der Spur und lenkbar (Bild unten).



kehrssystem - Individualverkehr in Partnerschaft mit öffentlichem Verkehr - weiterentwickelt und verbessert werden muß. Unser Stadtnimbus O 305 hat sich in den vergangenen Jahren in mehr als 10.000 Exemplaren bewährt. Im Hinblick auf die Bedürfnisse der 80er Jahre entwickelten wir gemeinsam mit dem Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) den Nachfolger-Bus unter der Projektbezeichnung S 80; zehn Exemplare davon sind in Hamburg, Kassel, Stuttgart und Kiel bereits in der Liniendienst-Erprobung. In die Arbeiten für die Zukunftssicherung haben wir auch den Überlandlinienbus einbezogen, der unter der Projektbezeichnung Ü 80 schon im Vorserieneinsatz läuft.

Im Rahmen unserer Forschungsarbeit über die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs mit Omnibussen beschäftigen wir uns intensiv mit Alternativen zum herkömmlichen Diesel-Antrieb, mit dem z. Z. alle größeren Omnibusse ausgerüstet sind. Gegenwärtig sammeln wir Erfahrungen mit folgenden alternativen Antrieben:

- Ein Methanol-Gas-Motor, bei dem ein Teil der Abwärme zur Verdampfung des Methanols benutzt wird.
- Ein Dieselmotor mit Ethanol und einem Zündbeschleuniger auf chemischer Basis. Dieses Verfahren wurde gemeinsam mit unserer brasilianischen Tochtergesellschaft entwickelt und wird bereits im Linienverkehr in São Paulo erprobt.
- Ein Hybridbus mit Elektroantrieb, der in innerstädtischen Bezirken emissionsfrei betrieben werden kann; die Batterien werden bei der Fahrt durch Außenbezirke von einem Diesel-Generator nachgeladen.





Im Mercedes-Benz-Forschungs-Pkw („Auto 2000“) werden zahlreiche Forschungsprojekte für Energieeinsparung, Umweltschutz, Sicherheit und Fahrerentlastung realisiert, erprobt und weiterentwickelt.

- Ein Duo-Bus, der die Energie für den Elektroantrieb und für das Nachladen der mitgeführten Batterien einer Oberleitung entnimmt. In einer weiteren Version wird auf oberleitungsfreien Strecken ein konventioneller Dieselmotor benutzt, wodurch auf die schweren Batterien verzichtet werden kann.
- Der früher weit verbreitete Trolley- oder Oberleitungsbus mit elektrischem Antrieb und einem Notfahraggregate auf der Basis eines kleinen Otto-Motors mit Generator.

#### „O-Bahn-System“

Der weiteren Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Omnibussen dient das „O-Bahn-System“, mit dessen Entwicklung wir uns seit Jahren befassen. Dieses System kann entsprechend dem örtlichen Verkehrsaufkommen schrittweise auf- und ausgebaut werden. In Essen befinden sich zu diesem System gehörende spurgeführte Schub-Gelenkbusse O 305 G bereits im Linieneinsatz, in Regensburg wird deren Einsatz vorbereitet. Auch aus dem Ausland liegen Anfragen für umfangreiche Projekte vor. Aus dem Schub-Gelenkbus haben wir inzwischen ein aus mehreren Teilen zusammengesetztes Großraumfahrzeug mit einem Fassungsvermögen von 240 Personen entwickelt.

#### Fahrsimulator

Für die Arbeit unserer „Forschungsgruppe Berlin“ werden wir in unserem Werk Berlin-Marienfelde Investitionen von rd. 25 Mill. DM zur Einrichtung eines Fahrsimulators aufwenden, mit dessen Bau 1981 begonnen wurde. Wir lassen uns dabei von der Erkenntnis leiten, daß sich der Fahrbetrieb eines Kraftfahrzeugs bisher nur unvollkommen simulieren läßt. Erst der

Einsatz von Mikroprozessoren erlaubt die für unsere Anwendungszwecke notwendige Verbesserung der Simulationstechnik. Schwerpunkte der geplanten Forschungsarbeiten mit dem Fahrsimulator werden einerseits technische Probleme sein, andererseits Fragestellungen, die sich insbesondere mit den Auswirkungen des Verhaltens vom Kraftfahrer im Verkehr befassen.

Die Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte und damit die Arbeitsplätze in unseren Werken hängen in immer stärkerem Maße davon ab, daß uns geeignete Prüf- und Meßstrecken zur Verfügung stehen, die wir zur Erprobung unserer Fahrzeuge und zum Nachweis der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften dringend benötigen. Obwohl wir in der strukturschwachen Region Boxberg im Main-Tauber-Kreis über ausreichend Gelände verfügen und die Baugenehmigung im Oktober 1981 erteilt wurde, können wir noch nicht mit dem Bau beginnen. Die Verzögerung ist auf die Aktivitäten einer kleinen Gruppe von Gegnern zurückzuführen: gegen die Bauleitplanung wurde ein Normenkontrollantrag gestellt, gegen die Baugenehmigung liegen Widersprüche vor, der Anordnungsbeschluß für das Flurbereinigungsverfahren muß auf seine Rechtmäßigkeit überprüft werden. Wir hoffen, daß die verbindliche rechtliche Klärung der nach unserer Auffassung zweifelsfreien Ausgangssituation uns bald in den Stand setzt, mit der baulichen Durchführung beginnen zu können; denn unsere Versuchsbahn in Untertürkheim reicht für den notwendigen Betrieb nicht mehr aus und muß dringend entlastet werden.

#### Neue Prüf- und Meßstrecke

# Materialwirtschaft

## Höheres Einkaufsvolumen

Das Einkaufsvolumen für Fertigteile, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für Investitionsgüter und Dienstleistungen stieg auch im Jahre 1981 erheblich; es belief sich im Konzern auf über 22 (i.V. 18,5) Mrd. DM und in der Daimler-Benz AG allein auf 17 (i. V. 15) Mrd. DM.

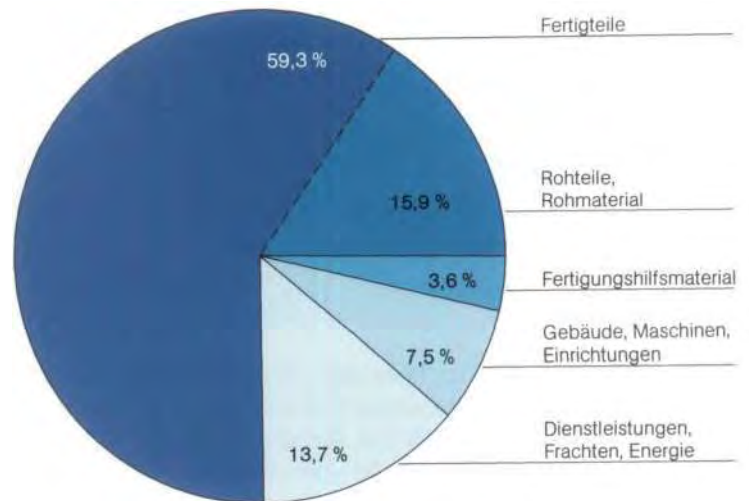
Neben Verteuerungen zeigen sich hierin die gestiegene Produktion und das anspruchsvolle Investitionsprogramm. Mit dem ständig wachsenden Einkaufsvolumen gewinnt der Daimler-Benz-Konzern als Abnehmer sowohl für die deutsche als auch für die internationale Zulieferindustrie noch an Bedeutung.

Unsere inländischen Werke stehen mit über 30.000 Unternehmen in Verbindung. Darunter befinden sich neben Großunternehmen und mittelständischen Betrieben zahlreiche Klein- und Handwerksbetriebe; für diese war die Daimler-Benz AG in dem konjunkturell schwierigen Jahr 1981 ein beständiger Auftraggeber.

## Gestiegene Materialpreise

Die Preise für Material und Vorleistungen haben sich 1981 erneut erhöht. Unsere Zulieferer konnten die deutlich gestiegenen Preise für energie- und erdölabhängige Produkte sowie die höheren Personalkosten nur teilweise durch Rationalisierungserfolge auffangen.

## Einkaufsvolumen im Konzern: über 22 Milliarden DM in 1981



Um so gravierender wirken sich für unsere Lieferanten aus der metallverarbeitenden Industrie - wie für Daimler-Benz unmittelbar - die im Jahre 1981 bereits erfolgten und für 1982 beschlossenen Preiserhöhungen für Massen- und Edelbaustahl aus. Wir haben Verständnis dafür, daß die Stahlindustrie eine Verbesserung ihrer Ertragssituation als Existenzfrage ansieht. Aber die Häufigkeit, das Ausmaß und die Abruptheit der Preisanhebungen, die für



Material und Teile für mehrere Milliarden D-Mark werden allein in unserem Werk Sindelfingen jährlich angeliefert.



die Automobilindustrie und ihre Zulieferbranchen gerade bei schwacher Konjunktur eine außerordentliche, zusätzliche Kostenbelastung darstellen, beunruhigen uns ebenso wie die Tatsache, daß auf nationaler und europäischer Ebene in drastisch dirigistischer Weise in unseren wichtigsten Beschaffungsmarkt eingegriffen wird.

*Bestände  
und Materialfluß*

Besonderen Wert haben wir 1981 - nicht zuletzt wegen des hohen Zinsniveaus — auf die Optimierung von Lagerbeständen und Materialfluß gelegt.

Durch gezielte, teilweise schon im Vorjahr eingeleitete Maßnahmen gelang es, die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen im Jahresdurchschnitt weiter zu senken, ohne dabei Abstriche an der Materialverfügbarkeit vornehmen zu müssen. Wesentlich hat hierzu die Optimierung des Materialflusses beigetragen, beispielsweise

durch den Einsatz anforderungsgerechter Lagerformen und leistungsfähiger EDV-Systeme. Dazu beigetragen hat aber auch die seit langem bewährte, enge Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten und Transporteuren.

Die höhere Produktion, mehrere Serienanläufe neuer Fahrzeugtypen und -aggregate im Pkw- und im Nutzfahrzeugbereich sowie die Notwendigkeit schneller Anpassung an veränderte Marktsituationen stellten an unsere Lieferanten hohe Anforderungen. Deren große Einsatz- und Kooperationsbereitschaft sicherte auch in diesem Jahr eine gute Versorgung der Produktion; der traditionell hohe Qualitätsstandard wurde voll gewahrt. Für diese Leistungen möchten wir uns bei unseren Zulieferfirmen und bei all denen, die den Transport zu unseren Werken durchführten, bedanken.

Moderne Lagertechnik für Zehntausende von Teilen: hier unser Materiallager im Werk Brennen.

*Gute  
Produktions-  
versorgung*



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

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



# Produktion

Die unterschiedliche Kapazitätsauslastung in den einzelnen Fertigungsbereichen stellte im Jahre 1981 hohe Anforderungen; dennoch konnte ein störungsfreier und wirtschaftlicher Produktionsablauf gewährleistet werden.

Unsere Bemühungen um größere Flexibilität und Produktivität haben wir konsequent fortgeführt. Wir sehen darin die einzig mögliche Antwort auf Strukturveränderungen der Märkte, die eine ständig wachsende Produktvielfalt verlangen. Ein Schwerpunkt von hohem Gewicht lag auf der weiteren Verbesserung des Qualitätsstandards unserer Produkte und der dafür so wichtigen Fertigungstechniken.

*Erhöhung  
der Produktivität  
in der  
Pkw-Aggregate-  
Fertigung*

Nach den Neuanläufen des vergangenen Jahres bei Pkw-Motoren, -Getrieben und -Achsen galten unsere Anstrengungen der Erhöhung der Produktivität in der Fertigung im Werk Untertürkheim und seinen Werkteilen Mettingen und Hedelfingen. Durch vermehrten Einsatz von Keramik- und Diamantwerkzeugen zur Hochgeschwindigkeitszerspanung, z. B. bei der Herstellung unserer Leichtmetall-Motoren, gelang es uns, die Maschinenkapazitäten besser auszulasten.

Mit Hilfe frei programmierbarer Steuerungsanlagen, die ein Überwachungs- und Diagnosesystem einschließen, konnten wir die Maschinenverfügbarkeit deutlich erhöhen. Im Berichtsjahr hat sich die Anzahl derart gesteuerter Maschinen in unseren Werken verdoppelt. Diese Maschinen ermöglichen eine höhere Maßhaltigkeit der Werkstücke und damit eine weiter verbesserte Qualität.

Auch in anderen Bereichen der Aggregate-Fertigung haben wir Qualität und Produktivität verbessert. Beispiele sind die vollautomatisierte Kernmontage in der Gießerei im Werkteil Mettingen, das automatische Pressen, Räumen und Härten von Achsgelenken sowie das Lackieren der Achsen mit Industrierobotern; gleichzeitig werden damit die Arbeitsinhalte aufgewertet und die Arbeitsplatzbedingungen verbessert.

Die neuen Produktionsanlagen für die Aggregate der Pkw-Baureihe W 201 werden ausnahmslos unter dem Aspekt rationaler und qualitätssichernder Prozeßfüh-

rung sowie der zeitgerechten Gestaltung der Arbeitsplätze ausgelegt.

In unserem Karosserie- und Montagewerk Sindelfingen beanspruchte die Vorbereitung für den Produktionsanlauf des W 201 den weitaus größten Teil der Sachinvestitionen. Im Karosserierohbau ist uns mit dem Einsatz mehrachsiger, frei programmierbarer Industrieroboter, insbesondere für die Fertigung der S-Klasse, ein entscheidender Schritt zu einer wirtschaftlichen Automatisierung gelungen. Mit der hierdurch erreichten höheren Fertigungsgenauigkeit konnten wir gleichzeitig die Qualität erheblich verbessern. Industrieroboter werden auch beim W 201 für eine gleichbleibende Qualität der Schweißungen sorgen. Im Montagebereich haben wir den eingeschlagenen Weg zur optimalen Gestaltung der Arbeitsplätze fortgesetzt, und zwar mittels ergonomischer Maßnahmen und verringerter Taktbindung, durch weitere Fortschritte bei der Arbeitsanreicherung sowie beim vollständigen Einrichten, Montieren und Kontrollieren.

Um den Oberflächenschutz noch zu verbessern, haben wir ein neues Korrosionsschutzzentrum eingerichtet, in dem auftretende Korrosionsschäden analysiert und wirkungsvolle Technologien zu deren Verhinderung erarbeitet werden.

In der Nutzfahrzeugfertigung ist unser Ziel, sowohl den schnellen Veränderungen des Marktes mit einer entsprechend flexiblen Fertigung als auch den hohen Quali-

*Automatisierung  
im Pkw-  
Karosseriebau*

*Qualitäts-  
Steigerungen  
in der Nutzfahrzeugfertigung*

Omnibus-Montage  
in unserem  
Werk Mannheim.

Schleifen von  
Hauptwellen für  
mechanische Pkw-  
Getriebe auf  
vollautomatischen,  
verketteten und  
meßgesteuerten  
Maschinen (rechts).



tätsansprüchen unserer Kunden gerecht zu werden. Für die Motorenfertigung im Werk Mannheim haben wir ein mobiles Meß- und Datenerfassungssystem entwickelt, mit dem wir die Qualität der gefertigten Teile überwachen und bei Bedarf regelnd eingreifen können. Mit dem planmäßig verstärkten Einsatz flexibler NC-Werkzeugmaschinen mit integrierten Meßsteuerungen erreichen wir im Motoren- und Achsenbau in unseren Nutzfahrzeugaggregatwerken eine noch beständigere Qualität. Diese modernen Produktionstechniken haben sich sowohl bei den im Hubraum vergrößerten als auch bei den aufgeladenen Nutzfahrzeugmotoren ebenso bewährt wie bei den neuen Nutzfahrzeugachsen.

Mit dem Anlauf der schweren Verteilergetriebe und der ersten 5-Gang-Schaltgetriebe für Transporter haben wir im Werk Gaggenau unsere Getriebefertigung für Nutzfahrzeuge weiter ausgebaut. Durch den Einsatz einer rechnergesteuerten Verzahnungsmessung und -auswertung erreichten wir wichtige Fortschritte in der automatisierten Prozeßführung.

*Gesteigerte  
ckd-Lieferungen*

Im Werk Wörth haben wir 1981 das bis heute größte Produktionsvolumen bewältigt und gleichzeitig z. B. bei den neuen Frontlenkerfahrzeugen unser Fertigungsprogramm um 40 Baumuster erweitert. Außerdem wurden die ckd-Lieferungen um 33 % auf 140 Einheiten täglich gesteigert.

Neue rechnergestützte Steuerungssysteme haben auch hier die Qualität weiter verbessert. Die notwendigen baulichen und ablaufbedingten Übergangslösungen werden wir mittelfristig durch eine Kapazitätssteigerung in unserem ckd-Versand ersetzen. In Düsseldorf lief der 500.000ste Transporter vom Band.

Im Rahmen der Neustrukturierung des Produktionsverbundes unserer Inlandswerke bauen wir das Werk Bremen - zunächst in einer ersten Stufe für die Herstellung von Rohbauteilen des W 201 - planmäßig aus.

Im Berichtsjahr haben wir die Produktion des 4,6 t-Typs unserer Leichttransporter im Werk Düsseldorf aufgenommen. Fertigungsverlagerungen dienten der Konzentration von Achsen in Kassel und der Nutzfahrzeuggetriebe in Gaggenau. Diese Maßnahmen sind Teil unserer Bemühungen, artgleiche Fertigungen zu größeren Serien zusammenzufassen. Sie erleichtern außerdem bei konjunkturbedingten Nachfrageschwankungen in den Pkw- und Nfz-Märkten einen Beschäftigungsausgleich zwischen unseren Werken.

Erstmalig in der Automobilindustrie haben wir eine Aktivkohleanlage mit Lösemittelrückgewinnung zur Reinigung der Abluft aus Lacktrocknern in Betrieb genommen. Den Verbrauch an Frischwasser

*Produktions-  
ordnung*

*Praktizierter  
Umweltschutz*



Wird nur noch  
manuell beladen:  
vollautomatisch  
arbeitende, verkettete  
Drehmaschinen-  
Transferanlage für die  
Fertigung von Vorderrad-  
Bremscheiben im  
Werksteil Mettingen.

und den Abwasseranfall konnten wir durch den Ausbau der Abwasserbehandlungsanlagen und die zusätzliche Installation von Kreislaufanlagen erneut deutlich senken. Unsere neue Verzinkungsanlage mit geringerem Abwasser- und Reststoffanfall ist ein weiterer wichtiger Beitrag zum Umweltschutz und zur Schonung der Ressourcen.

Unsere Umweltschutzinvestitionen betragen im Berichtsjahr 66 Mill. DM. Die laufenden Kosten für den Umweltschutz sind in den letzten Jahren ständig gestiegen.

*Senkung  
des Energie-  
verbrauchs*

In unseren Werken haben wir mit einer Vielzahl von Maßnahmen gezielt und systematisch weiter Energie gespart. Schwerpunkte bildeten Wärmedämmung, Wärmerückgewinnung und Gebäudeleittechnik bei Neubauten sowie ein optimaler Energieeinsatz bei den besonders energieintensiven Fertigungen wie Gießerei, Schmiede und Lackierung. Auf diese Weise ist es uns gelungen, den durch Automatisierung und zeitgemäße Gestaltung der Arbeitsplätze verursachten Mehrverbrauch an Energie zu kompensieren.

*Fertigung  
im Ausland*

Die Produktionsanlagen und die Fertigungstechnik in den Auslandswerken sind aufgrund eines intensiven Wissens- und Erfahrungsaustausches mit den Inlandswerken konzipiert; sie entsprechen somit unseren Bestrebungen nach einem möglichst engen technischen Verbund innerhalb des

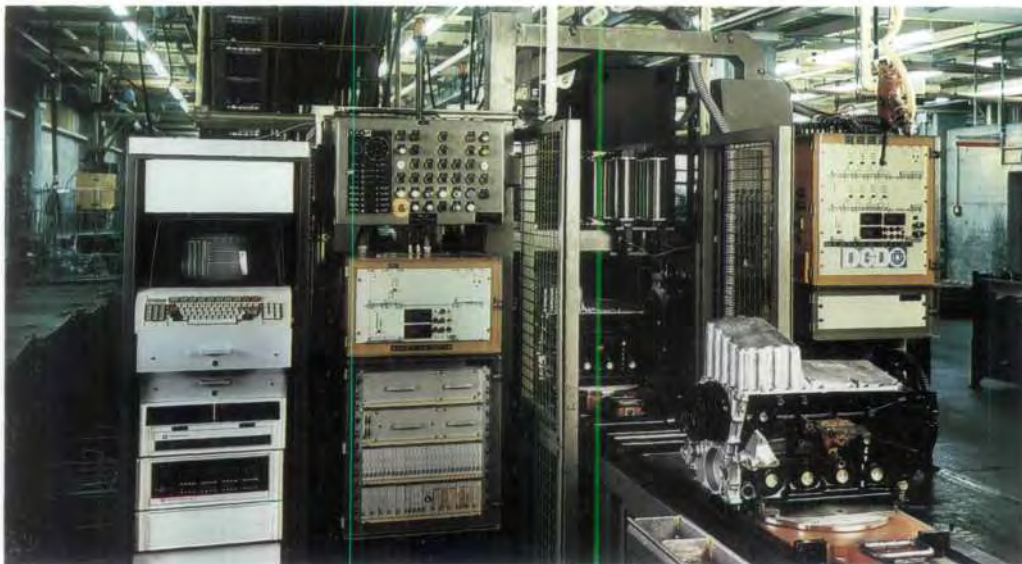


Montage schwerer  
Nutzfahrzeugmotoren  
in unserem Werk  
Berlin-Marienfelde:  
hier Einlegen  
der Kurbelwelle.

Konzerns. Bei unserer südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft UCDD lief ein langfristiges Ausbauprogramm zur Erhöhung der Kapazität an. Um die Versorgung mit Motoren langfristig sicherzustellen, hatten wir das Motorenwerk der Atlantis Diesel Engines (Pty.) Ltd. bei Kapstadt federführend geplant; es hat inzwischen den Betrieb aufgenommen und liefert Nutzfahrzeugmotoren unserer Baureihen 300 und 400.

In den Werken der Mercedes-Benz Espana haben wir die Transporterfertigung und den Motorenbau neu geordnet. Die Transportertypen MB 150 und MB 170 liefen erstmals vom Band.

Das indonesische Montagewerk in Wanaherang wurde Ende 1981 nach unseren Planungen termingerecht fertiggestellt; es gilt als das technisch modernste Werk des Landes.



Elektronisch gesteuerte,  
automatisch arbeitende  
Schraubstation  
in der Montage  
für Pkw-Motoren im  
Werk Untertürkheim.

# Vertriebsorganisation

## *Hohe Anforderungen der Märkte*

Der harte Wettbewerb auf den internationalen Automobilmärkten und die oft kurzfristigen Veränderungen in der Nachfrage- und Absatzstruktur — vor allem bei Nutzfahrzeugen — haben an unsere Verkaufs- und Kundendienstorganisation erneut große Anforderungen gestellt. Mehr denn je ist eine leistungsstarke, flexible Service-Organisation bestimmend für den Markterfolg; unser erklärtes Ziel ist, im Service so gut wie in der Mercedes-Benz-Technik zu sein.

Das ausgewogene Verhältnis von eigenen Niederlassungen und selbständigen Vertretungen im Inland sowie von eigenen Vertriebsgesellschaften und selbständigen Vertragspartnern im Ausland hat sich erneut bewährt. Darüber hinaus kam uns das Zusammenspiel von Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft in einer weitgehend einheitlichen Verkaufs- und Kundendienstorganisation zugute. Auch 1981 haben wir beträchtliche Mittel in unsere eigenen Niederlassungen und Vertriebsgesellschaften investiert; hinzu kamen erhebliche Aufwendungen unserer Vertragspartner im In- und Ausland, die mit dazu beitragen, unsere Marktstellung weiter zu festigen.

## *Ausbau der Service-Kapazitäten*

Im Inland verfügen wir derzeit über 40 eigene Niederlassungen mit 59 Zweigbetrieben. Investitionen in Höhe von 126 Mill. DM dienen neben der Ersatzbeschaffung vor allem der ständigen Modernisierung von Werkstätten sowie dem Bau neuer Ausstellungs- und Fahrzeughallen. Durch noch leistungsfähigere Service-Kapazitäten wollen wir die Werkstattaufent-

halte für die Fahrzeuge unserer Kunden noch verkürzen; täglich können in den Mercedes-Benz-Werkstätten im Inland durchschnittlich etwa 25.000 Personenwagen und Nutzfahrzeuge betreut und gewartet werden.

Dabei gewinnen wir wertvolle Erkenntnisse darüber, wie sich unsere Fahrzeuge unter allen nur denkbaren Einsatzbedingungen in der Praxis bewähren. Diese Daten werden sorgfältig ausgewertet und sind eine wichtige Grundlage für die Neu- und Weiterentwicklung, insbesondere hinsichtlich der sog. Servicefreundlichkeit. So haben die Erfahrungen im Kundendienst in Verbindung mit intensiven Forschungs- und Entwicklungsarbeiten uns ermöglicht, 1981 ein neues Wartungssystem für mittelschwere und schwere Lastwagen sowie für Omnibusse einzuführen. Damit lassen sich die Standzeiten der Fahrzeuge erheblich verringern, die Wartungskosten reduzieren sowie die Verfügbarkeit für den Kunden - ein wichtiger Faktor für den wirtschaftlichen Betrieb - beträchtlich erhöhen. Ein Notdienst für Personenwagen und Nutzfahrzeuge steht unseren Kunden Tag und Nacht zur Verfügung.

Zusammen mit unseren Vertragspartnern verfügen wir im Inland über 1.200 Stützpunkte für Personenwagen und Nutzfahrzeuge sowie über weitere 560 Stationen für Unimog und MB-trac. Im gesamten inländischen Verkaufs- und Kundendienstbereich sind über 57.000 Personen beschäftigt, davon 17.000 Mitarbeiter in unseren eigenen Niederlassungen.

*1.700 Stützpunkte im Inland*



Zu unseren Kundendienst-Leistungen gehört auch der mobile „Mercedes-Benz-Touring-Service“ in den wichtigsten Urlaubszentren Europas.

*Fahrzeug-  
Leasinggeschäft  
ausgebaut*

Als besonderen Service bieten wir unseren Kunden durch unsere Tochtergesellschaft „Mercedes-Leasing GmbH“ Leasing-Verträge für unser Fahrzeugprogramm an. Die Miet- und Fahrzeugumsätze haben sich 1981 um 43 % auf 191 Mill. DM erhöht. Im Berichtsjahr vermittelte die Gesellschaft 5.600 (i. V. 4.000) Leasing-Fahrzeuge; hierfür hat sie 196 (i.V. 132) Mill. DM investiert. Am Leasing-Neugeschäft waren Nutzfahrzeuge - vor allem der Klasse 2 bis 8 t - etwa zur Hälfte beteiligt. Für die nächsten Jahre erwarten wir weitere erhebliche Zuwachsraten im Leasing-Geschäft.

*Im Ausland  
4.800 Stützpunkte*

Im Ausland umfaßt die Mercedes-Benz-Vertriebsorganisation in mehr als 170 Ländern rd. 4.300 Stützpunkte; die Schwerst-Nutzfahrzeuge von Euclid und die Schwer-Lkw von Freightliner werden unter eigener Marke vertrieben und in 280 bzw. 190 Stützpunkten gewartet.

Im Verkauf und Kundendienst sind im Ausland mehr als 67.000 Personen eingesetzt. Das Kundendienstnetz wurde weiter ausgebaut, insbesondere wurden die Kapazitäten für Nutzfahrzeug-Wartung erhöht. Eine Ergänzung unseres Service-Angebots in Europa bilden mobile Einsatzgruppen — der Mercedes-Benz-Trans-Europa-Service und der Touring-Service. Vorwiegend in Ländern mit starkem internationalem Verkehr leisten sie Pannenhilfe auf der Straße und unterstützen die vorhandenen Werkstätten.

Hand in Hand mit dem Ausbau der technischen Kapazitäten werden die Mitarbeiter fachlich intensiv geschult und ausgebildet; die Ausbildung erfolgt in unserem zentralen Schulungszentrum in Esslingen-Brühl oder unmittelbar am Arbeitsplatz. Auch 1981 haben wir die direkte Beratung und Betreuung von Behörden und Großkunden intensiviert.

*Ersatzteil-  
service weiter  
verbessert*

Die Ersatzteilversorgung - ein wesentliches Element unseres Kundendienstes - wurde weiter ausgebaut. Ersatzteile müssen einerseits schnell verfügbar sein, andererseits muß der Service wegen der enormen Kapitalbindung in den Ersatzteillagern auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung tragen.



Wir haben seit Jahren die „Ersatzteil-Logistik“ systematisch weiterentwickelt. Mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung werden die optimalen Lagerbestände ermittelt, so daß Ersatzteile für alle Bedarfsfälle bereitgestellt und über ein leistungsfähiges Transportsystem verteilt werden können. Unsere zentralen Ersatzteillager in Wörth (für Nutzfahrzeuge) und Sindelfingen (für Personenwagen) können im europäischen Raum jedes gewünschte Teil innerhalb kürzester Zeit an jeden Ort liefern. Expreßliniendienste in der Bundesrepublik und im angrenzenden Ausland sowie Luftfrachtversand nach Übersee gewährleisten eine schnelle Versorgung. Täglich werden mehr als 30.000 Auftragspositionen abgewickelt. Ein Computer-Mikrofilmsystem gibt über jedes der mehr als 300.000 Teile sofort genaue Auskunft mit Abbildung, Gültigkeit und einer Reihe weiterer wichtiger Daten.

Die Markenbildung unter dem Begriff „Mercedes-Benz-Original-Teile“ ist für uns nach wie vor Verpflichtung; sie gewährleistet dem Kunden auch im Service die hohe Qualität wie beim Neukauf eines Mercedes-Benz. Nur mit einem Original-Ersatzteil ist gewährleistet, daß es unter unserer Kontrolle entwickelt, erprobt und geprüft wurde sowie den genau festgelegten Anforderungen z.B. in Material, Abmessung, Härte, Genauigkeit und Funktion entspricht.

Die neue Wagenauslieferung im Pkw-Werk Sindelfingen. Hier nehmen jährlich Zehntausende von Kunden ihren Mercedes-Benz persönlich in Empfang.



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.

# Personal- und Sozialwesen

## Schwerpunkte unserer Personalpolitik

Im Mittelpunkt unserer Personalpolitik stand 1981 weiterhin die Sicherung einer möglichst kontinuierlichen Beschäftigung in allen Bereichen unseres Unternehmens. Angesichts der Probleme auf dem Arbeitsmarkt halten wir es auch volkswirtschaftlich für bedeutend, daß unser Unternehmen im Inland etwa 2.800 zusätzliche Arbeitsplätze neu schaffen konnte. Bei einzelnen Auslandsgesellschaften, bei denen die Beschäftigung aufgrund der allgemeinen Wirtschafts- und Marktentwicklung nicht gehalten werden konnte, haben wir gemeinsam mit allen Beteiligten Regelungen gefunden, die soziale Gesichtspunkte angemessen berücksichtigen.

Zunehmende personalpolitische Bedeutung hat für uns die Weiterentwicklung der menschengerechten und zugleich technisch-wirtschaftlich ausgewogenen Arbeitsgestaltung in Produktion und Verwaltung. Neue Technologien, die Notwendigkeit wirtschaftlicher Anlagennutzung und die gewandelten Erwartungshaltungen der Mitarbeiter müssen zu einer für Belegschaft und Unternehmen akzeptablen Synthese geführt werden. Hierzu sind auch für die Aus- und Weiterbildung sowie für die persönliche Förderung der Führungskräfte und für die Entwicklung der Führungsbeziehungen zusätzliche Anstrengungen zu erbringen.

Die Entwicklung der Personalkosten erfordert, daß wir bei unserer mittelfristigen Personalbedarfsplanung in den indirekten Produktions-, Planungs- und Verwaltungsbereichen strenge Maßstäbe anlegen.

Die auf gegenseitigem Vertrauen beruhende konstruktive Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat und mit den Betriebsräten erlangt angesichts der wachsenden Aufgaben eine immer größere Bedeutung. Wir begrüßen es deshalb besonders, daß wir für 1981 wiederum - trotz oftmals unterschiedlicher Ausgangspositionen — von übereinstimmenden Gesprächsergebnissen in allen wichtigen gemeinsamen Fragen berichten können.

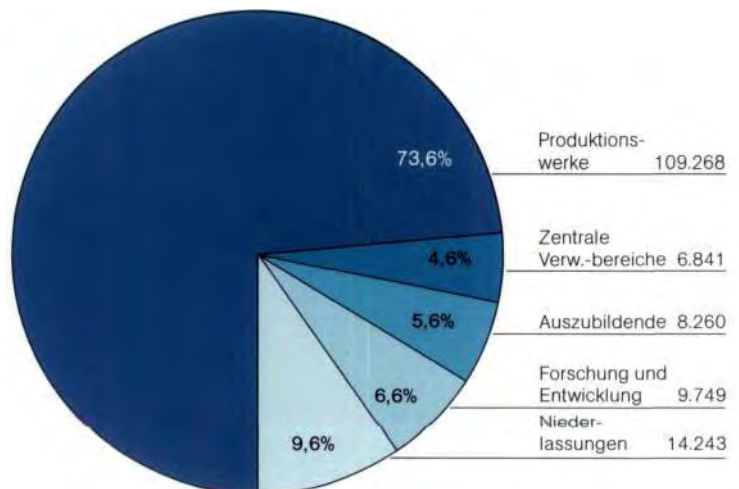
Rationelle Arbeitsmethoden und menschengerechte Arbeitsplätze werden bereits in der Planungsphase in Teamarbeit entwickelt.

Zum 1. April 1981 trat in der metallverarbeitenden Industrie eine 4,9 %ige Tarifierhöhung in Kraft, für Februar und März 1981 waren pauschal je 160 DM zu zahlen. Darüber hinaus wurde die vorletzte Stufe auf dem Wege zum sechswöchigen Tarifurlaub für alle Arbeitnehmer aus dem Abkommen von 1979 wirksam. Einschließlich des tariflich oder gesetzlich abgesicherten Zusatzurlaubs für Jubilare und für Schwerbehinderte hat der durchschnittliche Urlaubsanspruch unserer Mitarbeiter bereits im vergangenen Jahr 30 Arbeitstage überschritten.

Die Erhöhung des Beitragssatzes und der Beitragsbemessungsgrenze in der Rentenversicherung auf 4.400 DM mit entsprechenden Folgen für die Arbeitslosen- und Krankenversicherung trug 1981 zu einem weiteren Anstieg der Personalkosten bei. Etwa 150 Mitarbeiter waren 1981 als Arbeitgeber- oder Arbeitnehmer-Vertreter in den Selbstverwaltungsgremien der Renten-, Kranken- und Unfallversicherung sowie der Arbeitsverwaltung tätig; Daimler-Benz hat sich aktiv an Diskussionen und Meinungsbildungsprozessen zu einer sinnvollen Kostendämpfung in allen Bereichen der Sozialversicherung beteiligt.

In den letzten fünf Jahren hat unser Unternehmen in der Bundesrepublik etwa 22.000 Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen.

Daimler-Benz AG 1981:  
148.361 Mitarbeiter



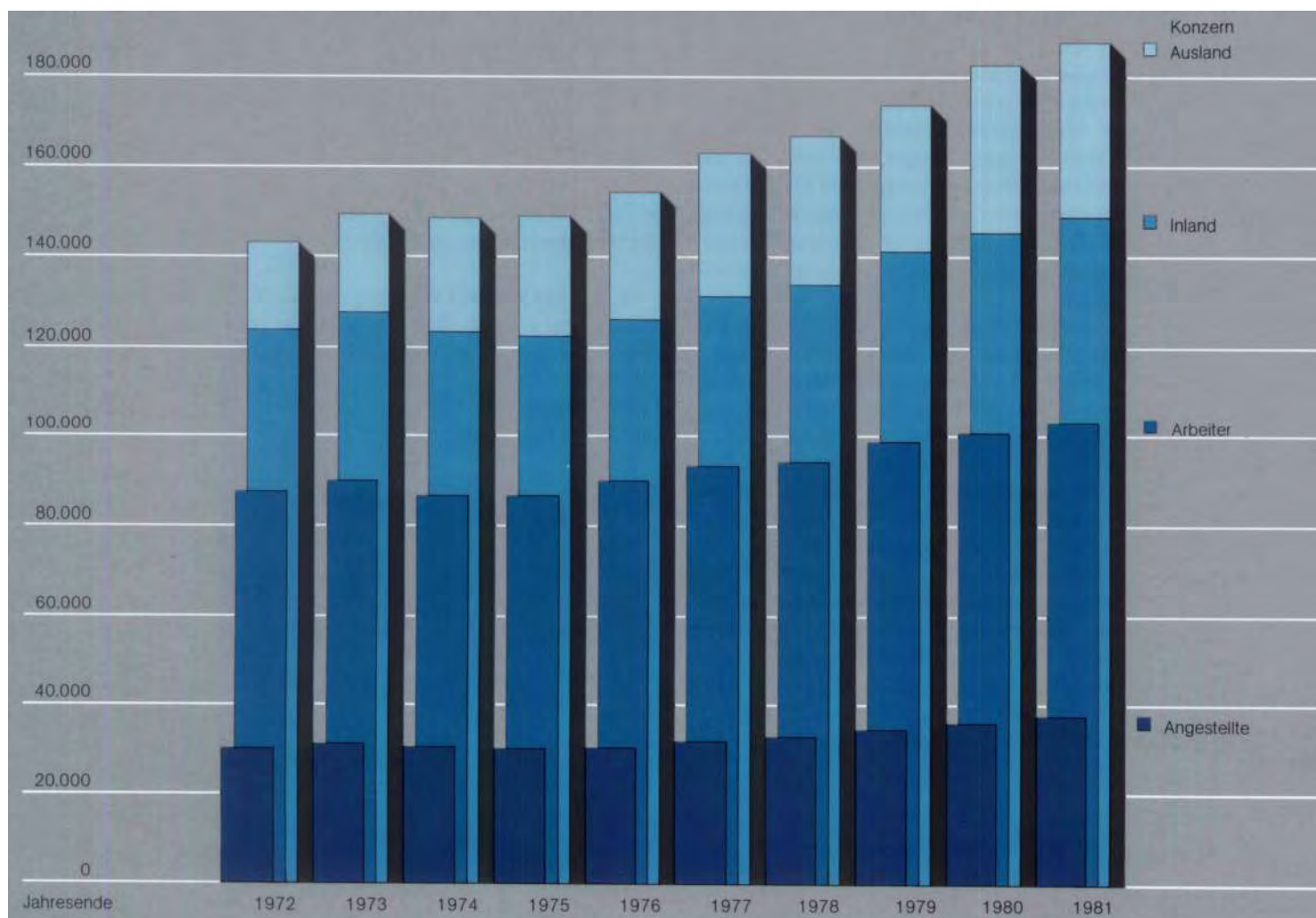
## Tarifpolitischer Rahmen

## Sozialrecht

## Mitarbeiter

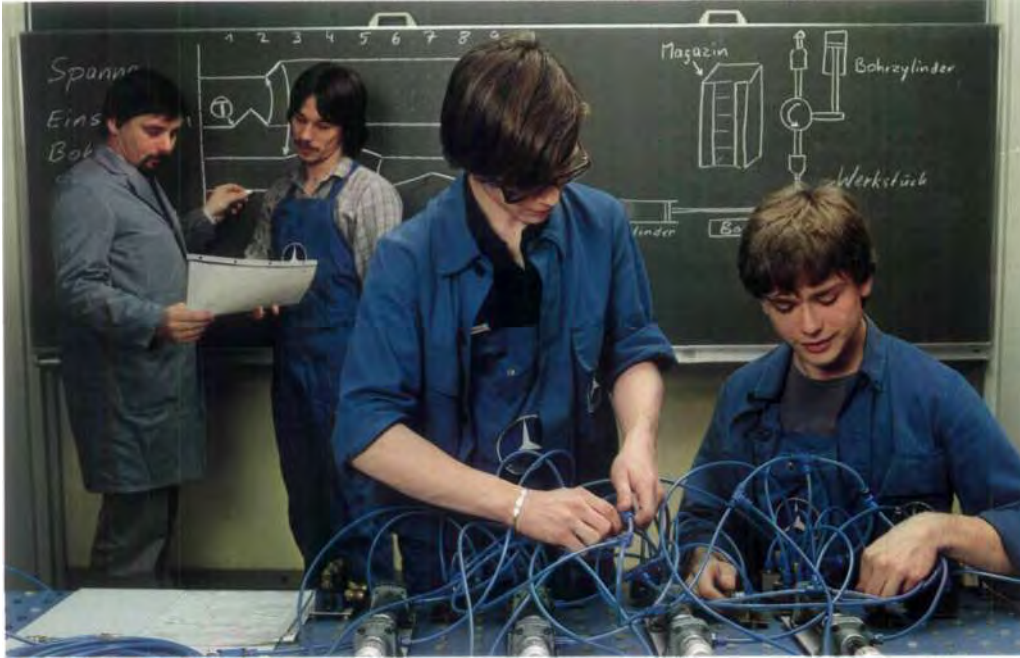
# Mitarbeiter

Jahresende	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<b>Konzern</b>	<b>143.793</b>	<b>150.014</b>	<b>149.175</b>	<b>149.742</b>	<b>155.003</b>	<b>163.302</b>	<b>167.165</b>	<b>174.431</b>	<b>183.392</b>	<b>187.961</b>
Ausland	19.498	21.638	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.069	38.865
Inland	124.295	128.376	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096
darunter:										
<b>Mercedes-Benz AG</b>	<b>122.601</b>	<b>126.855</b>	<b>122.899</b>	<b>122.775</b>	<b>126.652</b>	<b>131.807</b>	<b>134.437</b>	<b>141.401</b>	<b>145.532</b>	<b>148.361</b>
davon:										
(zentrale!)	6.100	6.735	6.599	6.533	6.728	7.220	7.649	8.180	8.810	9.487
Werke										
Untertürkheim <sup>2)</sup>	22.794	23.411	22.469	22.095	22.950	24.115	24.495	25.054	25.565	25.573
Sindelfingen	30.567	31.580	30.682	30.955	33.232	34.359	34.558	36.551	37.194	38.353
Mannheim	12.373	12.730	12.863	12.900	12.901	13.383	13.584	14.053	14.619	14.521
Wörth	7.458	8.201	8.400	8.687	8.430	8.853	8.774	9.622	10.192	11.055
Gaggenau	7.968	8.397	8.704	8.680	8.608	8.696	8.860	9.177	9.354	9.707
Bremen	4.099	3.923	3.496	4.099	4.293	4.727	5.994	6.571	6.515	6.309
Düsseldorf	4.652	4.712	4.476	4.401	4.572	4.664	4.621	4.954	5.118	5.058
Kassel	3.795	4.012	3.774	3.838	3.931	4.089	3.969	4.086	4.341	4.359
Berlin	2.504	2.754	2.723	2.886	2.895	3.065	3.054	3.191	3.252	3.473
Hamburg-Harburg	2.065	1.875	1.706	1.736	2.184	2.265	2.385	2.475	2.535	2.613
Bad Homburg	660	696	685	692	715	736	767	814	855	881
Niederlassungen	16.537	17.162	15.689	14.705	14.693	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972



<sup>2)</sup> einschließlich Forschung und Entwicklung in Untertürkheim, ohne Versuch  
<sup>3)</sup> einschließlich Versuch





Hydraulik verstehen und mit ihr umgehen können, gehört zu unserem Ausbildungsprogramm für technische Berufe.

Volkswirtschaftlich bedeutsam ist vor allem, daß das kontinuierliche Wachstum unserer Beschäftigung nicht nur in Gebieten mit vergleichsweise niedriger Arbeitslosenquote - wie z. B. dem Mittleren Neckarraum - möglich war, sondern erfreulicherweise auch in strukturschwachen Regionen.

Wir haben uns auch 1981 bemüht, im Arbeitsverhältnis ausschließlich nach Funktionen zu differenzieren: Demgemäß spielt die Unterscheidung zwischen Arbeitern und Angestellten eine immer geringere Rolle. Inzwischen hat knapp ein Drittel aller Arbeiter sog. „Monatslöhner“-Verträge, so daß auch formal eine weitgehende Angleichung der Arbeitsverhältnisse von Arbeitern und Angestellten stattgefunden hat.

#### *Schwerbehinderte*

Ende 1981 waren mehr als 8.300 unserer Mitarbeiter als Schwerbehinderte anerkannt, das waren rd. 6 % unserer Belegschaft. Auch unabhängig vom „Jahr der Behinderten“ haben wir es immer als Verpflichtung angesehen, in möglichst großem Umfang Arbeitsplätze für Behinderte zu schaffen oder so zu gestalten, daß sie den besonderen Anforderungen entsprechen. Daimler-Benz ist schon seit Jahren von der gesetzlichen Auflage befreit, eine sog. „Ausgleichsabgabe“ wegen Nichteinhal-

tung der Beschäftigungsquoten nach dem Schwerbehindertengesetz zu zahlen. Von erheblichem Umfang sind unsere Aufträge an Behindertenwerkstätten: das Gesamtvolumen belief sich im Jahre 1981 auf rd. 13 Mill. DM.

Der Anteil ausländischer Arbeitnehmer an der Belegschaft hat sich mit 21,8 (i. V. 21,7) % kaum verändert. Wir haben unser Bildungsangebot für ausländische Arbeitnehmer - insbesondere für die jungen „Ausländer der zweiten Generation“ - weiter ausgebaut. So beträgt z. B. im Werk Stuttgart-Untertürkheim der Anteil von Ausländern an den neu eingestellten Auszubildenden für gewerblich-technische Berufe inzwischen über 8 %.

#### *Ausländische Arbeitnehmer*

Folgende Angaben verdeutlichen den finanziellen Umfang und das erreichte Niveau der Altersversorgungsleistungen nach den Richtlinien der Daimler-Benz-Unterstützungskasse:

Im Berichtsjahr wurden 127 Mill. DM für laufende Beihilfen an 31.493 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Die Beihilfen für die 1981 pensionierten Mitarbeiter betragen durchschnittlich 539 DM pro Monat. Ende 1981 hatten 1.886 ausgeschiedene Mitarbeiter - davon mehr als die

#### *Soziale Sicherung*

**STRUKTUR DER PERSONALAUFWENDUNGEN - DAIMLER-BENZ AG**

	1981		1980		1981 : 1980 Ver- änderung in %
	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
<b>Löhne und Gehälter (Basisaufwand)</b>	<b>4.234,3</b>	<b>100,0</b>	<b>3.954,3</b>	<b>100,0</b>	+ 7,1
<b>Bezahlte Ausfallzeiten</b>	<b>1.693,0</b>	<b>40,0</b>	<b>1.558,9</b>	<b>39,4</b>	+ 8,6
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	665,6		600,1		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	324,6		293,3		
Feiertagsvergütung	203,5		190,1		
Gehalts- u. Lohnfortzahlung bei Krankheit	352,4		339,9		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	146,9		135,5		
<b>Sozialabgaben</b>	<b>960,8</b>	<b>22,7</b>	<b>879,1</b>	<b>22,2</b>	+ 9,3
Kranken- und Sozialversicherungsbeiträge	893,3		817,5		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	60,3		58,1		
Beiträge an Pensionssicherungsverein	7,2		3,5		
<b>Sonderzahlungen</b>	<b>469,1</b>	<b>11,1</b>	<b>430,1</b>	<b>10,9</b>	+ 9,1
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	363,7		328,1		
Vermögenswirksame Leistungen	105,4		102,0		
<b>Bildungsaufwand<sup>1)</sup></b>	<b>188,6</b>	<b>4,4</b>	<b>170,8</b>	<b>4,3</b>	+10,4
<b>Soziale Dienste<sup>1)</sup></b>	<b>166,1</b>	<b>3,9</b>	<b>157,7</b>	<b>4,0</b>	+ 5,3
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	-122,4	- 2,9	-111,4	- 2,8	+ 9,9
<b>Personalaufwendungen (ohne Altersversorgung)</b>	<b>7.589,5</b>	<b>179,2</b>	<b>7.039,5</b>	<b>178,0</b>	+ 7,8
<b>Aufwendungen für Altersversorgung</b>	<b>688,1</b>	<b>16,3</b>	<b>1.680,5</b>	<b>42,5</b>	·
davon: a.o. Pensionsrückstellungen	-	-	(1.408,0)	(35,6)	·
<b>Personalaufwendungen insgesamt<sup>2)</sup></b>	<b>8.277,6</b>	<b>195,5</b>	<b>7.312,0</b>	<b>184,9</b>	+13,2
davon: unter „Sonstige Aufwendungen“ ausgewiesen	17,6		15,4		·
<b>Personalaufwendungen lt. G. u. V-Rechnung</b>	<b>8.260,0</b>		<b>8.704,6</b>		- 5,1

1) ohne Umlagekosten, 2) 1980 ohne a.o. Pensionsrückstellungen

Mercedes-Benz-Gesellschaften im Ausland bilden Jahr für Jahr Tausende von einheimischen Jugendlichen aus. Hier bei unserer Beteiligungsgesellschaft der UCDD in Südafrika.

Hälfte Ausländer - unverfallbare Anwartschaften auf betriebliche Altersversorgung; in 150 Fällen werden bereits Leistungen ausgezahlt. Pensionäre und deren Hinterbliebene erhielten Überbrückungsgelder von insgesamt 15 Mill. DM. Außerdem konnten durch einmalige Beihilfen 6.000 Mitarbeiter im Einzelfall unterstützt werden. Besonders erfreulich ist, daß der Anteil der Invaliditätsfälle am Neuzugang unserer Pensionäre weiter zurückgegangen ist.

Die Werksärztlichen Dienste in unseren Werken wurden durch Neu- und Umbauten sowie Verbesserungen in deren medizinischen Ausstattungen weiter ausgebaut. Ende 1981 waren insgesamt 155 Werksärzte und medizinische Hilfskräfte bei Daimler-Benz beschäftigt; hinzu kommen nebenberufliche Vertragsärzte für unsere Niederlassungen und Zweigbetriebe. In die Tätigkeit unserer Werksärzte werden mehr und mehr arbeitsmedizinische Beiträge bei der Arbeitsgestaltung und beim Arbeitseinsatz der Mitarbeiter einbezogen.

*Gesundheit,  
Arbeits-  
sicherheit*

Je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden ereigneten sich nur noch 69 Unfälle mit durchschnittlich 9 Ausfalltagen. Die entsprechende Unfallquote konnte 1981 gegenüber 1980 um über 4 % gesenkt werden. Wir werden insbesondere unser Programm zur Reduzierung verhaltensbedingter Betriebsunfälle verstärkt weiterführen.

Bei der Entwicklung des Krankenstandes haben wir 1981 erstmals seit Jahren eine Trendwende erreicht. Bezogen auf die Soll-Arbeitszeit ging der Krankenstand insgesamt von 8,7 auf 8,5 % zurück (Arbeiter: 9,8 % und Angestellte: 4,9 %).



*Personalaufwendungen*

Ein Vergleich der Personalaufwendungen 1981 mit 1980 ist wegen der a. o. Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM im Jahre 1980 nicht unmittelbar möglich (vgl. S. 48 Tabelle: Struktur der Personalaufwendungen; zum Anteil der Leistungen an die Mitarbeiter bzw. zugunsten der Mitarbeiter an der gesamten Wertschöpfung der Daimler-Benz AG siehe Schaubild S. 50). Der Anteil der Personalaufwendungen an der Gesamtleistung schwankt seit Jahren geringfügig um 28 % (vgl. Schaubild S. 76).

Die Personalkosten - Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben - haben sich vor allem durch die steigende Zahl der Mitarbeiter erhöht; bereinigt um den Belegschaftszuwachs beträgt die Steigerungsrate 5,5 %.

*Weihnachtsgeld und Sondervergütung*

Weihnachtsgeld und Sondervergütung haben wir angesichts der guten Beschäftigung, der von den Mitarbeitern erbrachten Leistungen und des günstigen Geschäftsverlaufs erhöhen können. Der durchschnittliche Betrag pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) stieg auf 2.561 (i.V. 2.348) DM, der Gesamtaufwand von 328 auf 364 Mill. DM.

*Vermögensbildung*

Unsere Beiträge zur Vermögensbildung der Mitarbeiter sind im Gesamtvolumen wiederum gestiegen. Über die tariflich abgesicherte 624 DM-Grenze hinaus erhielt jeder Mitarbeiter 1981 eine freiwillige Zuwendung von 156 DM zur Vermögensbildung. Als Anlageformen standen „Belegschaftsaktie“ und „Arbeitnehmerdarlehen“ zur Wahl. Die Zahl der Belegschaftsaktionäre stieg erfreulicherweise weiter auf nunmehr 74.800 (i.V. 62.100). Seit 1973 haben unsere Mitarbeiter rd. 270.000 Belegschaftsaktien erworben; hierin sind junge Aktien aus der Ausübung von Bezugsrechten nicht enthalten. Über 9.000 Mitarbeiter haben 1981 ein Arbeitnehmerdarlehen gezeichnet.

Die individuelle Vermögensbildung unserer Mitarbeiter durch den Erwerb von Wohnungseigentum haben wir auch 1981 gezielt unterstützt. Dagegen war angesichts der Situation auf dem Wohnungsmarkt nur in wenigen Fällen die Förderung des Baus von Mietwohnungen für unsere Mitarbeiter möglich. Insgesamt haben wir 1981 den

Ein Vormontageplatz für Getriebewellen im Werk Gaggenau entlastet den Mitarbeiter von schwerer körperlicher Arbeit (rechts).



Verbesserte Arbeitsbedingungen für leistungsgewandelte Mitarbeiter durch besonders gestaltete Arbeitsplätze.

Bau von rd. 1.650 Wohnungen oder Eigenheimen mit Darlehen von insgesamt 33,4 Mill. DM gefördert.

Erste praktische Erfahrungen mit unserem Sozialleistungsprogramm „Schichtarbeit“ bestätigen uns, daß der eingeschlagene Weg einer vorbeugenden gesundheitlichen Sicherung insbesondere der im

*Schichtarbeit, Arbeitsgestaltung*



Drei-Schicht-Betrieb tätigen Mitarbeiter richtig ist. Wir werden auch weiterhin besonderen Wert auf die arbeitsmedizinischen Untersuchungen und die Vorbeugemaßnahmen legen.

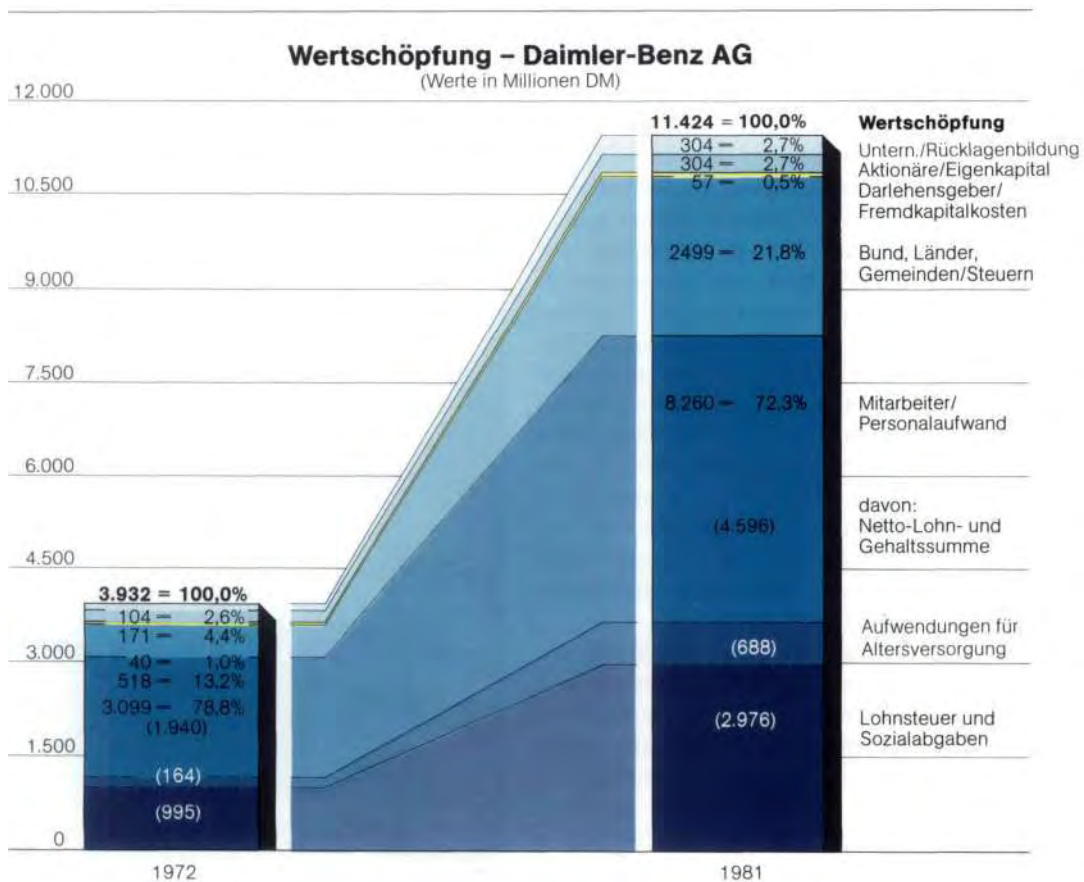
Die intensiven Anstrengungen zur Weiterentwicklung der Arbeitsgestaltung haben wir 1981 kontinuierlich fortgesetzt. Unser Schwerpunktprogramm umfaßt u. a. folgende Maßnahmen:

- Wir wollen die Arbeitsplatzplanung qualifizieren: Bereits in der Frühphase der Planung von Arbeitsplätzen sollen verstärkt Gesichtspunkte der Arbeitsgestaltung, der menschengerechten Arbeitsabläufe und der Arbeitsumgebungen berücksichtigt werden. Dieses Ziel setzt entsprechend qualifizierte Mitarbeiter in den technischen Planungsbereichen voraus. Wir haben deshalb ein umfassendes Bildungsprogramm ausgearbeitet und eingeführt.
- Bei der Einrichtung neuer Fertigungen werden die Erkenntnisse und Erfahrungen

der Arbeitsgestaltung verwirklicht. Dazu gehört eine Reihe von Maßnahmen; sie reichen von der möglichst weitgehenden Reduzierung der sog. „Überkopfarbeit“ über den sinnvollen Einsatz von Industrierobotern bis hin zu Pufferungsmöglichkeiten und zur Herausnahme vorbereitender Arbeitsgänge aus der Fließfertigung.

- Angesichts der Entwicklung der Altersstruktur unserer Belegschaft werden wir unsere Anstrengungen, mehr Arbeitsplätze für ältere und leistungsgewandelte Mitarbeiter zu schaffen, verstärken.

- Die umfassende gegenseitige Information innerhalb des Unternehmens über neue Ansätze zur Arbeitsgestaltung wird intensiviert. Unserem internen Arbeitskreis „Gestaltung der menschlichen Arbeit“ gehören Mitarbeiter der Produktions- und Planungsbereiche, des Personalbereichs und der Werksärztlichen Dienste, aber auch Vertreter des Gesamtbetriebsrates an.



*Vorschlagswesen*

Die Förderung des Betrieblichen Vorschlagswesens bleibt ein wichtiges Führungsinstrument. Knapp 7.000 Mitarbeiter haben etwa 14.500 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Wir zahlten 1981 über 3,2 Mill. DM an Prämien und Anerkennungen.

*Bildungspolitik*

Unsere Bemühungen um eine weitere Differenzierung des Ausbildungsangebots entsprechend dem Bedarf des Unternehmens und der Vorbildungsstruktur der Bewerber haben wir fortgesetzt. Wir bieten heute eine Ausbildung in 35 technischen und 8 kaufmännischen Berufen, im Berufskolleg und an der Berufsakademie Baden-Württemberg.

Das Ausbildungsplatzangebot konnten wir 1981 nochmals erhöhen. Mit dem Ausbildungsbeginn von über 2.500 Jugendlichen erreichte die Gesamtzahl der Auszubildenden und Praktikanten Ende 1981 mit 8.260 einen Höchststand. Wir wollen durch diese Steigerung der Ausbildungskapazität einen Beitrag dazu leisten, den Jugendlichen der geburtenstarken Jahrgänge eine qualifizierte Ausbildung zu ermöglichen und dadurch ihre beruflichen Entwicklungschancen zu verbessern. Hierin eingeschlossen sind besonders Ausbildungsplätze für Jugendliche ohne Schulabschluß, Sonderschüler, Lernbehinderte und junge Ausländer, denen wir durch eine gute Berufsausbildung bessere Voraussetzungen für eine soziale Integration in unsere Gesellschaft schaffen wollen.

Bei der fachlichen Weiterbildung stellen uns technische, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen vor größere Aufgaben. So haben wir z. B. allein im Bereich der Weiterbildung der Arbeiter in den modernen Steuerungstechniken unsere Bildungsaktivitäten innerhalb der letzten fünf Jahre mehr als verdreifacht. Wir gehen verstärkt dazu über, Bildungsprogramme gemeinsam mit den Fachbereichen zu entwickeln und durchzuführen. Hierdurch wird auch in Zukunft ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter erbracht. Darüber hinaus hat etwa ein Drittel unserer Führungskräfte an Veranstaltungen der Führungskräfte-Fortbildung teilgenommen.



Im neuerbauten Verpflegungsbetrieb in unserem Werk Kassel nehmen täglich mehr als Tausend Mitarbeiter am Essen teil.

Wichtigstes Ereignis im Rahmen der Beratung und Betreuung unserer ausländischen Beteiligungsgesellschaften in Fragen der Aus- und Weiterbildung war 1981 die Eröffnung eines Ausbildungszentrums bei der südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft. In Übereinstimmung mit den personalpolitischen Grundsätzen der Daimler-Benz AG steht dieses Ausbildungszentrum allen Bewerbern ohne Ansehen ihrer Rasse zur Verfügung. Entsprechend der Zusammensetzung der Belegschaft sind die Auszubildenden überwiegend Farbige. Ein Ausbildungszentrum bei unserer Tochtergesellschaft in Brasilien wird in Kürze eröffnet werden.



Bei Daimler-Benz kein ungewohntes Bild mehr: Weibliche Auszubildende in gewerblichen Berufen.

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften - Überblick

## Konzerngesellschaften

	Beteiligung in %	Umsatz <sup>1)</sup> Mill. DM		Belegschaft am Jahresende	
		1981	1980	1981	1980
<b>Gesellschaften mit eigener Fertigung</b>					
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	2.616,2	2.063,9	15.082	20.194
Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., São Paulo	100,0	115,6	106,6	2.222	3.487
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires	100,0	599,1	986,2	2.711	4.055
Freightliner Corp., Portland Oregon (Gruppe)	100,0	606,1 <sup>2)</sup>	—	4.776	—
Euclid, Inc., Cleveland Ohio (Gruppe)	100,0	601,9	320,5	1.497	1.145
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	53,4	673,8	578,3	3.929	3.782
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal	100,0	80,6	72,8	456	482
<b>Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften</b>					
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (100,0 %)	} 100,0	4.093,5	2.822,6	1.808	1.872
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne	100,0	305,4	194,2	266	193
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/London	100,0	746,0	656,1	964	977
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht (Gruppe)	100,0	646,5	694,3	1.268	1.360
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel (Gruppe)	100,0	580,	582,5	1.151	1.155
Sofidel S.A., Rocquencourt Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt (100,0 %)	} 96,3	1.663,9	1.453,8	2.618	2.496
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom	75,0	348,4	306,2	133	117
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	394,5	329,9	169	156

## Sonstige Beteiligungsgesellschaften

MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen (83,8 %)	} 50,0	1.828,1	1.551,3	12.757	12.696
Anambra Motor Manufacturing Company Ltd. (ANAMMCO), Enugu	40,0	353,3	25,2	1.219	565
Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.S., Istanbul	36,0	255,9	160,2	1.589	1.340
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta	33,3	49,1	36,0	1.661	1.879
P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta	49,0	310,5	246,5	351	339
Iranian Diesel Engine Manufacturing Company, Täbris	30,0	170,4	89,0	1.431	1.314
UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London (100,0 %)	} 26,7	1.145,4	781,7	3.919	2.794
National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah	26,0	632,4	488,9	497	477
Bajaj-Tempo Ltd., Poona <sup>3)</sup>	26,1	149,8	114,5	4.864	4.592
Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay (Automobile Division) <sup>3)</sup>	11,9	1.465,9	997,1	7.035	7.473

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

<sup>2)</sup> Für die Zeit von August bis Dezember 1981.

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

# Beteiligungsgesellschaften

*Konzept:  
Ausbau  
und Absicherung  
des Absatzes*

Im Hinblick auf die Beschäftigung unserer deutschen Werke bleibt es unser Grundkonzept, den Absatz in den weltweiten Märkten abzusichern und auszubauen.

Diesem Ziel dient die Stärkung unserer eigenen ausländischen Vertriebsgesellschaften; ihm dienen auch die Montage und die Fertigung von Nutzfahrzeugen in solchen Ländern, in denen der Import kompletter Nutzfahrzeuge nicht zulässig oder mit prohibitiven Auflagen belastet ist. Daß derartige industrielle Engagements langfristig manchmal zur vollen Unabhängigkeit von Zulieferungen aus den Stammwerken führen, kann ihre Richtigkeit nicht in Frage stellen. Jedenfalls können wir auch in diesen

Fällen während einer langen Übergangsphase umfangreiche Zulieferungen tätigen und dadurch Beschäftigung für unsere Werke sichern. Darüber hinaus werden Geschäftsbeziehungen gepflegt, die sich für unseren Gesamtabsatz meist als nützlich erwiesen haben. So behalten wir regelmäßig Ansatzpunkte für die Erschließung neuer Programmsegmente oder benachbarter regionaler Märkte - Chancen, die uns anderenfalls mit Sicherheit verschlossen bleiben würden. In anderen Fällen - wie beispielsweise bei Schwer-Lkw in den USA - gelingt der Einstieg in einen Markt nur durch Errichtung einer Produktionsbasis oder den Erwerb eines bereits ansässigen Herstellers.

Seit Mitte 1981 bieten wir in den USA neben Mercedes-Benz-Lkw und den Großbaustellenfahrzeugen von Euclid - auch Schwer-Lkw der Marke Freightliner an.



## KONZERNGESELLSCHAFTEN

*Insgesamt  
erfolgreiche  
Beteiligungs-  
gesellschaften*

Die in den Konzernabschluß einbezogenen Beteiligungsgesellschaften erhöhten ihren Außenumsatz um 33 % auf 13,9 (i. V. 10,4) Mrd. DM. Hiervon entfielen 4,9 (i. V. 3,2) Mrd. DM auf Gesellschaften mit eigener Fertigung und 9,0 (i. V. 7,2) Mrd. DM auf Vertriebsgesellschaften. Die Ergebnisentwicklung war bei den einzelnen Gesellschaften sehr unterschiedlich. Der von Landeswährung in D-Mark umgerechnete und damit von der Währungsentwicklung beeinflusste Konzernbeitrag der ausländischen Tochtergesellschaften lag mit 194 (i. V. 189) Mill. DM in der Größenordnung des Vorjahres.

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

## KONZERNGESELLSCHAFTEN MIT EIGENER FERTIGUNG

*Mercedes-Benz  
do Brasil*

Die brasilianische Regierung leitete Ende 1980 einschneidende Schritte ein, die einer gezielten, mittelfristigen Strukturveränderung der Volkswirtschaft dienen sollen. Weitere im ersten Halbjahr 1981 ergriffene Maßnahmen zur Inflationsbe-

kämpfung, zum Schuldenabbau und zur Beseitigung des außenwirtschaftlichen Ungleichgewichts haben kurzfristig das bis dahin noch kräftige Wachstum in vielen Industriezweigen in eine Rezession umschlagen lassen.

Besonders stark wurde die Automobilindustrie betroffen. Auf dem Nutzfahrzeugmarkt ging ab Mitte 1981 der Absatz drastisch zurück. Die Nutzfahrzeug-Verkäufe lagen im zweiten Halbjahr 1981 um 42 % unter denjenigen des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

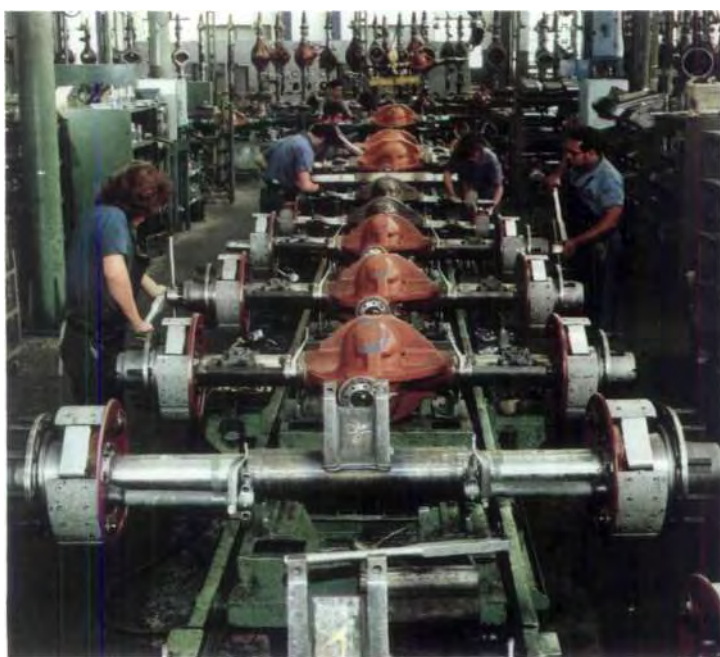
Dieser Marktentwicklung konnte sich die Mercedes-Benz do Brasil S. A., Sao Bernardo do Campo, nicht entziehen. Ihr Absatz verringerte sich im gesamten Geschäftsjahr um 20 % auf 47.042 (i. V. 58.738) Einheiten. Dennoch hat unsere Tochtergesellschaft ihren Marktanteil bei Lastwagen von 46 % auf 52 % deutlich verbessern können. Für Omnibusse und Omnibus-Fahrgestelle blieb die Marktdurchdringung mit 92 % unverändert hoch. Der Export war infolge konjunktureller Abschwächungen in wichtigen Abnehmerländern - u. a. den Vereinigten Staaten - mit 10.445 (i. V. 11.546) Einheiten rückläufig.

In der zweiten Jahreshälfte mußte unsere Gesellschaft 5.200 Mitarbeiter freisetzen; dabei wurden über die gesetzlich vorgeschriebenen Abfindungen hinaus erhebliche freiwillige Zahlungen geleistet, um den betroffenen Mitarbeitern den Übergang in eine anderweitige Beschäftigung zu erleichtern. Diese personellen Freisetzungen reichten zur Anpassung der Produktion an die verringerten Absatzmöglichkeiten nicht aus; zudem waren überhöhte Fahrzeugbestände abzubauen. Die Gesellschaft mußte daher wiederholt Betriebsruhe durchführen oder kurzarbeiten.

Der Umsatz in Landeswährung stieg — ausschließlich inflationsbedingt - um 76 % auf 104 Mrd. Cr\$; in D-Mark umgerechnet ergab sich - wegen der Stärke des US-Dollars, an den der Cruzeiro gebunden ist — ein Zuwachs um 27 % auf 2,6 (i. V. 2,1) Mrd. DM. Durch den in der ersten Jahreshälfte günstigen Geschäftsverlauf war das Ergebnis für das Berichtsjahr insgesamt noch befriedigend.

Ungeachtet der geschilderten Entwicklung wird die Gesellschaft den Teil ihres In-

Montage von  
Nutzfahrzeugachsen  
im Werk Sao Bernado  
do Campo  
der Mercedes-Benz  
do Brasil (links).







Zuckerrohrernte  
in Brasilien.

vestitionsprogramms, welcher der Abrundung und Modernisierung ihres Typenangebots dient, ohne wesentliche Einschränkung verwirklichen; nur so wird es ihr möglich sein, ihre führende Position auf diesem mittelfristig schwierigen, langfristig dennoch aussichtsreichen Markt zu festigen.

*SOFUNGE,  
Brasilien*

Die SOFUNGE S. A., São Paulo, eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S. A., beliefert ihre Muttergesellschaft sowie auch andere Unternehmen der brasilianischen Automobilindustrie mit Gußteilen. In Anpassung an die schwächere Nachfrage mußte die Gesellschaft ihre Produktion 1981 um 29% auf 49.000 (i.V. 70.000) t zurücknehmen; entsprechend mußte die Belegschaft auf 2.222 (i.V. 3.487) Mitarbeiter verringert werden. Das Ergebnis der SOFUNGE war 1981 geringfügig positiv.

*Mercedes-Benz  
Argentina*

Der Mitte 1980 in Argentinien eingetretene Konjunkturrückgang hat sich 1981 sehr verschärft. Mehrere drastische Abwertungen des argentinischen Pesos, schmelzende Devisenreserven, ein hohes inländisches Zinsniveau sowie weiter ansteigende Inflationsraten führten zur schwersten Wirtschaftskrise der vergangenen 25 Jahre.

In der Kraftfahrzeugindustrie kam es ab dem zweiten Quartal 1981 zu Absatzeinbrüchen, besonders bei Nutzfahrzeugen. Rückläufig waren dementsprechend auch Produktion und Absatz unserer Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Argentina. Der Absatz sank um 42% auf 5.705 (i.V. 9.765) Einheiten. Die Gesellschaft erhöhte allerdings ihren Marktanteil bei Nutzfahrzeugen auf 58 (i.V. 51) %. Aufgrund des von der argentinischen Regierung weiterhin verfolgten Kurses der Import-Liberalisierung und wegen des im ersten Halbjahr noch verhältnismäßig günstigen Peso/D-Mark-Wechselkurses konnten 1.638 (i.V. 1.077) Mercedes-Benz-Pkw sowie 225 Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge importiert und abgesetzt werden.

Die krisenhafte Absatzlage der Gesellschaft erzwang eine Verminderung der Produktion auf 6.007 (i.V. 9.933) Nutzfahrzeuge. Damit verbunden war eine Reduzierung des Personalstandes auf 2.711 (i.V. 4.055) Mitarbeiter; auch mußte wiederholt Kurzarbeit eingelegt werden.

Der Umsatz in Landeswährung stieg nur inflationsbedingt. In D-Mark umgerechnet sank er auf 599 (i.V. 986) Mill. DM; hierzu hat auch die starke Abwertung des Pesos gegenüber der D-Mark beigetragen. Der

drastische Rückgang des Geschäftsvolumens führte zu Verlusten und damit zu einer unbefriedigenden Kapitalstruktur. Die Daimler-Benz AG hat daher Ende 1981 eine Eigenkapitalerhöhung um 48 Mill. DM vorgenommen.

Schon die Entwicklung des ersten Quartals ließ für das gesamte Jahr 1982 keine wesentliche Verbesserung der Absatz- und Beschäftigungslage erwarten. Die Anfang April akut verschärfte Auseinandersetzung um die Falkland-Inseln hat zu einer weiteren allgemeinen Lähmung der wirtschaftlichen Tätigkeit in Argentinien mit entsprechend negativen Auswirkungen auf unsere Tochtergesellschaft geführt.

Freightliner, USA

Wie schon wiederholt berichtet, hat Daimler-Benz am 1. August 1981 von der Consolidated Freightways, Inc., San Francisco, die Freightliner Corporation und die Consolidated Metco, Inc., beide Portland/Oregon, übernommen. Freightliner gehört zu den amerikanischen Schwer-Lkw-Herstellern; die Gesellschaft produ-

ziert vor allem Frontlenker- und Hauben-Lkw mit Fahrzeug-Gesamtgewichten ab 15 t, überwiegend für den Einsatz im Fernlastverkehr. Am Jahresende 1981 wurden 4.776 Mitarbeiter beschäftigt.

Mit der Übernahme von Freightliner beteiligt sich Daimler-Benz erstmals am nordamerikanischen Schwer-Lkw-Geschäft; dieser Markt ist - mit einem 1981 allerdings abgeschwächten Volumen von etwa 110.000 Einheiten - weiterhin der größte der Welt. Er ist - mehr als andere in der Welt - schon seit Jahrzehnten besonders ausgeprägten zyklischen Schwankungen unterworfen; dies zeigt der Vergleich mit dem Jahre 1979, in dem 200.000 Schwer-Lkw verkauft wurden. Die seit Ende 1979 als Folge der schwachen Konjunktur und der hohen Zinssätze rückläufige Lkw-Nachfrage hat die Entwicklung der gesamten Branche beeinträchtigt; die Marktschwäche hält 1982 an.

In den Vereinigten Staaten konnte Freightliner seine Marktstellung bei schweren Diesel-Lkw in den letzten Jahren leicht

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

	Beteiligung in %	1981 Einheiten	1980 Einheiten	Veränderung in %
<b>NUTZFAHRZEUGE</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	48.899	60.030	- 18,5
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	6.007	9.933	- 39,5
Mercedes-Benz of North America, USA	100,0	2.866	1.217	+135,5
Freightliner Corp., USA	100,0	4.243 <sup>1)</sup>	-	+ *
Euclid, USA	100,0	604	647	- 6,6
Mercedes-Benz España, Spanien	53,4	14.238	10.800	+ 31,8
<b>Sonstige Beteiligungen</b>				
ANAMMCO, Nigeria	40,0	4.352	795	+447,4
OTOMARSAN, Türkei	36,0	1.412	1.001	+ 41,1
P.T. German Motor Manufacturing, Indonesien	33,3	3.911	3.348	+ 16,8
UCDD/CDA, Südafrika	26,7	5.985	5.091	+ 17,6
National Automobile Industry, Saudi-Arabien	26,0	6.535	5.921	+ 10,4
<b>insgesamt</b>		<b>99.052</b>	<b>98.783</b>	<b>+ 0,3</b>
<b>INDUSTRIE- UND EINBAUMOTOREN</b>				
<b>Konzerngesellschaften</b>				
Mercedes-Benz do Brasil, Brasilien	100,0	28.872	32.897	- 12,2
Mercedes-Benz Argentina, Argentinien	100,0	814	1.804	- 54,9
Mercedes-Benz España, Spanien	53,4	6.182	11.758	- 47,4
<b>Sonstige Beteiligungen</b>				
Iranian Diesel Engine Manufacturing, Iran	30,0	13.099	8.196	+ 59,8
<b>insgesamt</b>		<b>48.967</b>	<b>54.655</b>	<b>- 10,4</b>

<sup>1)</sup> für die Zeit von August bis Dezember 1981

steigern; 1981 wurde ein Marktanteil von knapp 10% erzielt, in Kanada lag er bei 5%. Die Gesamtproduktion erreichte im ganzen Jahr 1981 mit 10.544 Einheiten nahezu das Vorjahresvolumen (10.749). Das Ergebnis war bei der konjunkturbedingten Unterauslastung der Kapazität nicht befriedigend.

Auch für 1982 rechnen wir nicht mit einer allgemeinen Belebung der Nachfrage. Bei einem geschätzten Marktvolumen von erheblich weniger als 100.000 Schwer-Lkw wird der Absatz von Freightliner das Niveau des Vorjahres nicht erreichen können.

Inzwischen ist die Zusammenfassung von Vertrieb und Ersatzteilversorgung der Freightliner-Absatzorganisation mit derjenigen der Mercedes-Benz of North America für die in Hampton montierten mittelschweren Lkw eingeleitet worden. Eine Konzeption zur Stärkung unserer Stellung im nordamerikanischen Nutzfahrzeugmarkt und zur Verbesserung unseres Produktangebots haben wir erarbeitet. Ihre Realisierung wird jedoch einen mittelfristigen Zeitraum in Anspruch nehmen.

*Euclid, USA*

Der nordamerikanische Markt für Schwerst-Nutzfahrzeuge war auch 1981 als Folge der gesamtwirtschaftlichen Situation und der damit verbundenen stark rückläufigen Bautätigkeit erheblich beeinträchtigt; die Nachfrage ging nach dem starken Einbruch im Vorjahr (35%) nochmals um 15% zurück. Auch außerhalb Nordamerikas war die Nachfrage schwach. Dennoch konnte Euclid seinen Marktanteil in den USA auf 30 (i. V. 24) % steigern. Erfolgreich waren die Bemühungen auf den Exportmärkten, so daß der Exportanteil auf

64 (i. V. 49) % stieg. Insgesamt wurden 712 (i. V. 542) Einheiten verkauft. Der Umsatz erreichte 266 (i. V. 176) Mill. US-\$; umgerechnet in D-Mark ergibt sich aufgrund des stark erhöhten Dollar-Kurses eine Zunahme um 88% auf 602 Mill. DM. In Landeswährung war das Ergebnis von Euclid nahezu ausgeglichen.

Die Gesellschaft wird im laufenden Geschäftsjahr ein 120 t-Fahrzeug mit dieselmechanischem Antrieb einführen. Im unteren Tonnage-Bereich werden erstmals auf dem europäischen Markt Fahrzeuge mit Mercedes-Benz-Motoren angeboten. Diese Maßnahmen sind Teil einer langfristig angelegten Produktplanung, die dazu dienen soll, unsere Wettbewerbsposition zu stärken.

Mit der neuen spanischen Mercedes-Benz-Transporterreihe, besonders mit der Mitte 1981 ins Programm aufgenommenen Fertigung von zwei weiteren Typen mit 1,5 und 1,7 t Nutzlast, konnte die Mercedes-Benz Espaha ihren Marktanteil in Spanien auf 42 (i. V. 33) % erhöhen. In einem durch anhaltende Schwäche gekennzeichneten Gesamtmarkt erhöhte sich der Absatz unserer Gesellschaft um 10% auf 13.076 (i. V. 11.892) Einheiten.

*Mercedes-Benz  
España*

Die Verkäufe von importierten Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen stiegen trotz des durch Zollbelastungen nach wie vor erschwerten Imports auf 598 (i. V. 381) Einheiten; 1981 konnten wir ferner 3.756 (i. V. 2.913) Personenwagen absetzen.

Der Umsatz der Gesellschaft erreichte umgerechnet 674 (i. V. 578) Mill. DM. Das Ergebnis war auch 1981 noch nicht zufriedenstellend.



Transporter-Montagewerk der Mercedes-Benz España in Vitoria.

## VERTRIEBSGESELLSCHAFTEN

*Mercedes-Benz  
of North America*

In Nordamerika konnten unsere Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale (MBNA), und Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto (MBC), - entgegen dem auch 1981 allgemein rückläufigen Markttrend - die stetige Aufwärtsentwicklung der letzten Jahre fortsetzen. Der Absatz wurde um 18 % auf 65.810 (i.V. 55.967) Personenwagen gesteigert. Die günstige Entwicklung basierte vor allem auf dem großen Markterfolg der Neuen S-Klasse einschließlich unseres Turbodiesel-Modells 300 SD sowie auf einer unvermindert hohen Nachfrage nach unseren Coupes und Roadstern. Dieselfahrzeuge haben mit einem Anteil von 78 (i. V. 73) % am Absatz weiterhin eine überragende Bedeutung. Für 1982 rechnen wir mit einer weiteren Aufwärtsentwicklung.

Der Lkw-Markt im Bereich von 9-15 t Gesamtgewicht schrumpfte nach einem schon starken Rückgang in 1980 (-25%) im Berichtsjahr erneut um 18 %. Dennoch konnten wir den Absatz unserer aus Brasilien in Teilesätzen importierten und in

Hampton/Virginia montierten Fahrzeuge mit 4.054 (i. V. 4.051) halten.

Der Umsatz unserer nordamerikanischen Vertriebsgesellschaften hat sich auf umgerechnet 4,1 (i.V. 2,8) Mrd. DM erhöht. Das Ergebnis war recht zufriedenstellend.

Der Pkw-Absatz unserer Mercedes-Benz France S. A., Rocquencourt, nahm um 26% auf 18.409 (i.V. 14.648) Einheiten zu; dazu haben vor allem unsere Modelle 200 und 230 E beigetragen. Der Anteil von Diesel-Pkw an unseren Verkäufen betrug über 60 %.

Bei Nutzfahrzeugen wirkte sich die ab Mitte 1981 bemerkbare Investitionszurückhaltung aus; der Lkw-Markt (über 5,3 t Gesamtgewicht) schrumpfte um 10%. Die Lkw-Verkäufe der Mercedes-Benz France nahmen dagegen um 5 % auf 14.985 (i. V. 14.262) zu. Der Umsatz stieg um 14 % auf 1,7 (i. V. 1,5) Mrd. DM. Das Ergebnis der Gesellschaft in Landeswährung war zufriedenstellend.

*Mercedes-Benz  
France*

In Hampton Newport News/USA werden unsere Mercedes-Benz-Lkw montiert; Teilesätze liefert unsere brasilianische Tochtergesellschaft.





Dem typischen Champs-Elysee-Stil angepaßt: Ausstellungsraum der Mercedes-Benz France in Paris.

*Mercedes-Benz  
United Kingdom*

Der Pkw-Absatz unserer Gesellschaft erhöhte sich 1981 geringfügig auf 10.262 (i.V. 10.194) Fahrzeuge. Der Nutzfahrzeugabsatz stieg dagegen beträchtlich um 24% auf 6.011 (i.V. 4.865) Einheiten; einer deutlichen Zunahme bei leichten Transportern stand eine spürbare Abnahme bei Fahrzeugen über 3,5 t Gesamtgewicht gegenüber.

Der Umsatz stieg, teilweise beeinflusst durch die überwiegend starke Position des Pfund Sterling im vergangenen Jahr, um 14 % auf - umgerechnet - 746 Mill. DM. Das Ergebnis der Gesellschaft war zufriedenstellend.

*Mercedes-Benz  
Nederland*

In den Niederlanden war die allgemeine Wirtschaftslage unverändert schwierig. Der Automobilmarkt schrumpfte weiter. Unser Pkw-Absatz ging auf 7.339 (i.V. 7.965) Einheiten zurück.

Die Nutzfahrzeugverkäufe der Mercedes-Benz Nederland B. V., Utrecht, haben sich gegenüber dem Vorjahr um 19 % auf 6.590 (i.V. 8.183) Einheiten verringert; unseren Marktanteil konnten wir bei Transportern (über 2 t) und Lastwagen auf über 24 % erhöhen.

Der Umsatz der Gesellschaft betrug 647 (i.V. 694) Mill. DM. Das Ergebnis war nicht befriedigend.

Unsere Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Belgium S. A./N. V., Brüssel, konnte sich auf dem stark rückläufigen belgischen Automobilmarkt gut behaupten. Während der Pkw-Markt in der Fahrzeugklasse ab 2 Liter Hubraum um 28 % zurückging, wurde mit 10.499 Fahrzeugen das Vorjahresvolumen (10.650) nur knapp verfehlt.

Die schwierige wirtschaftliche Lage, insbesondere im Bau- und Transportsektor, führte bei Nutzfahrzeugen zu einem Absatzrückgang um 10% auf 3.569 (i.V. 3.976) Einheiten. Allerdings konnten wir unsere Marktposition verbessern; in der Klasse über 6 t Gesamtgewicht erhöhte sich unser Marktanteil von 22 auf 24 %.

Der Umsatz lag mit 580 Mill. DM in der Größenordnung des Vorjahres. Die Gesellschaft erzielte ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Die Mercedes-Benz Italia S. p. A., Rom, die bisher lediglich das Nutzfahrzeuggeschäft betreibt, konnte ihre Verkäufe um 11 % auf 6.772 (i. V. 6.113) Einheiten erhöhen. Besonders erfreulich verlief dabei unser Transportergeschäft.

Als verkaufsfördernd erwiesen sich die in Zusammenarbeit mit unserer Absatzfinanzierungsgesellschaft Merfina S. p. A., Rom, angebotenen Kundenfinanzierungen; sie

*Mercedes-Benz  
Belgium*

*Mercedes-Benz  
Italia*

wurden wegen der Kreditrestriktionen in Italien verstärkt in Anspruch genommen.

Bei einem um 14 % auf 348 Mill. DM gestiegenen Umsatz hat die Mercedes-Benz Italia erneut ein positives Ergebnis erzielt.

Ab Mitte 1982 wird unsere Tochtergesellschaft auch das Pkw-Geschäft von unserer bisherigen Generalvertretung, der Autostar S. p. A., Rom, übernehmen.

*Mercedes-Benz  
Schweiz*

Die Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich, hat mit 4.464 Pkw das gute Absatzergebnis des Vorjahres wiederholen können. Vor allem unsere Neue S-Klasse erfreute sich starker Nachfrage. Bei Nutzfahrzeugen ging der Absatz aufgrund der allgemeinen Entwicklung auf 2.965 (i. V. 3.034) Einheiten leicht zurück, dennoch stiegen unsere Marktanteile in der Klasse ab 3,5 t.

Der Umsatz erhöhte sich um 20 % auf 395 (i. V. 330) Mill. DM. Das Ergebnis war wiederum zufriedenstellend.

*Mercedes-Benz  
Australia*

Der Pkw-Absatz der Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne, stieg 1981 um 42 % auf 2.704 (i. V. 1.909) Einheiten. Die Einführung der Neuen S-Klasse brachte Absatzimpulse. Der Nutzfahrzeugabsatz sank dagegen um 34 % auf 454 (i. V. 687) Fahrzeuge. Zurückzuführen ist dies vor allem darauf, daß nach der Auslieferung von Omnibusaufträgen im Jahre 1980 die Anschlußaufträge erst 1982 ausgeführt werden. Damit erwarten wir für das laufende Jahr wieder einen höheren Nutzfahrzeugabsatz.

Der Umsatz stieg in Landeswährung um 26 %; er erreichte umgerechnet 305 (i. V. 194) Mill. DM, wobei die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr teilweise durch die Wechselkursentwicklung des australischen Dollars bedingt war. Das Ergebnis der Gesellschaft war zufriedenstellend.

*Mercedes-Benz  
Hellas*

Im November 1981 haben wir zusammen mit unserem bisherigen griechischen Generalvertreter die Mercedes-Benz Hellas mit Sitz in Athen gegründet, die ab 1. Januar 1982 den Geschäftsbetrieb der Generalvertretung übernommen hat. Die Mercedes-Benz Hellas wurde mit einem Grundkapital in Höhe von 510 Mill. Drs. (20,1 Mill. DM) ausgestattet, an dem die Daimler-Benz AG zu 95 % beteiligt ist.

### SONSTIGE BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

Der konsolidierte Umsatz der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH und der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH ist 1981 um 18 % auf 1,8 (i. V. 1,6) Mrd. DM gestiegen. Aufgrund von Großaufträgen für Flugtriebwerke und Motoren erwarten wir bei einem Auftragsbestand von rd. 2,8 (i. V. 3,2) Mrd. DM für die Werke München und Friedrichshafen auch in den nächsten Jahren eine gute Auslastung. In diesem hohen Auftragsbestand spiegeln sich die erfolgreichen Bemühungen der MTU-München wider, die Unternehmenstätigkeit im zivilen Flugzeugtriebwerk-Bereich auszubauen. Die in diesem Zusammenhang gegründete MTU-Maintenance GmbH, Hannover, nahm im Herbst 1981 ihren Geschäftsbetrieb auf; die Gesellschaft befaßt sich mit der Wartung und Instandsetzung ziviler Flugzeugtriebwerke. Die MTU-München und MTU-Friedrichshafen zusammen beschäftigten am Jahresende 12.757 (i. V. 12.696) Mitarbeiter. Die Sachanlageinvestitionen der MTU-Gruppe betragen 96 (i. V. 99) Mill. DM; davon wurden aus Abschreibungen 63 (i. V. 55) Mill. DM finanziert. Die beiden Gesellschafter Daimler-Benz und M.A.N. erhielten gemäß Ergebnisabführungsvertrag aus dem erwirtschafteten Ergebnis - nach Berücksichtigung einer Ertragsteuerumlage - jeweils 5,7 Mill. DM.

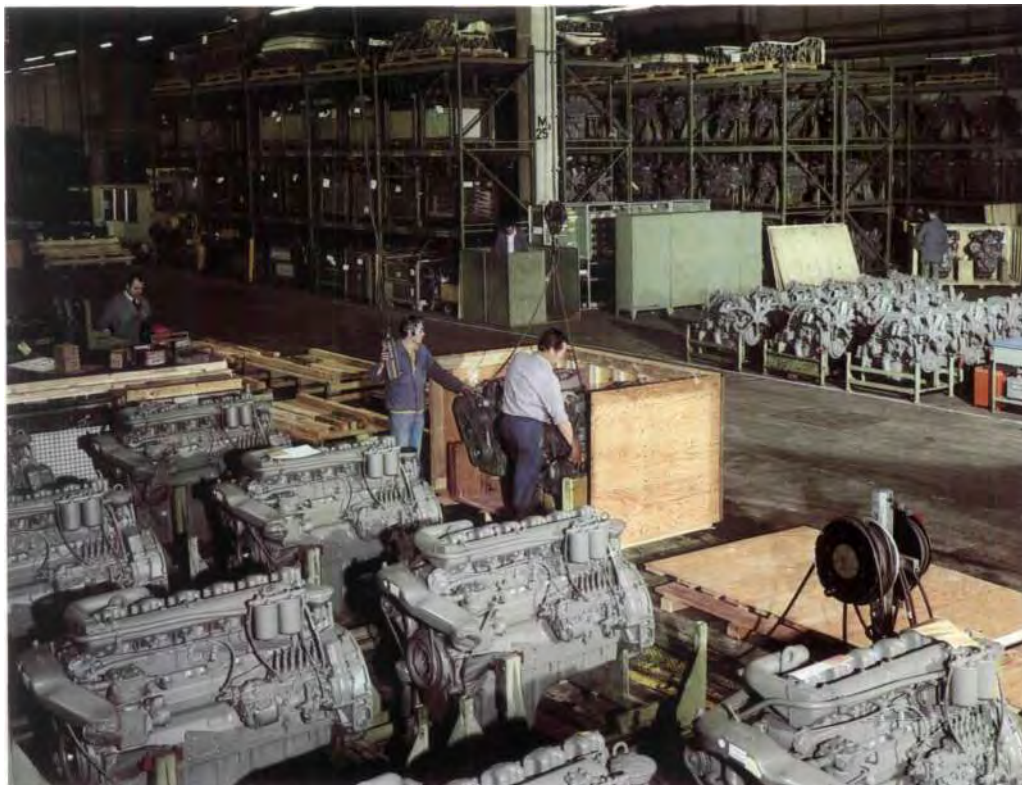
*MTU-München/  
MTU-Friedrichshafen*

Die FBW-Fahrzeug AG, Wetzikon/Schweiz, an der wir zu 49 % beteiligt sind, erzielte 1981 einen Umsatz von 29,9 (i. V. 26,6) Mill. DM. In unsere gemeinsamen Überlegungen mit Saurer und Oerlikon-

*FBW-Fahrzeug AG  
Schweiz*



Bearbeitung von Rohbauteilen im Pkw-Montagewerk der UCDD/CDA in Südafrika.



In unserem Werk Wörth werden außer kompletten Lkw auch Teilesätze (ckd) für die Montage im Ausland hergestellt.

Bührle zur Neustrukturierung der schweizerischen Nutzfahrzeug-Produktion wird auch diese Gesellschaft einbezogen; sie wird im Rahmen dieser Kooperation für sie spezifisch geeignet erscheinende Aktivitäten (zentrale Ersatzteilversorgung für Mercedes-Benz-, Saurer- und FBW-Produkte) übernehmen.

*UCDD, Südafrika*

Die anhaltend gute Konjunktur, die Erweiterung der Pkw-Angebotspalette um die neuen Modelle 200/230 E sowie die Einführung der Neuen S-Klasse in Südafrika haben die Entwicklung der UCDD (Pty.) Ltd., Pretoria, begünstigt. Die Gesellschaft steigerte ihren Pkw-Absatz um 41 % auf 11.362 und ihren Nutzfahrzeug-Absatz um 16% auf 6.167 Einheiten.

Der Umsatz der UCDD-Gruppe erhöhte sich - umgerechnet - um 47 % auf 1,1 Mrd. DM. Aufgrund der hohen Beschäftigung sowie der besonders im ersten Halbjahr 1981 günstigen Kursrelation Rand/D-Mark war das Ergebnis erfreulich. Trotz erster Anzeichen einer sich abschwächenden Konjunktur rechnen wir auch im laufenden Jahr mit einer nochmals guten

Absatz- und Beschäftigungslage unserer südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft.

Das erste volle Geschäftsjahr der Anambra Motor Manufacturing Company Ltd., Enugu, Anambra State/Nigeria, nahm trotz gewisser, in der Infrastruktur des Landes begründeter Schwierigkeiten einen erfreulichen Verlauf. Das zunächst nur wenige Typen umfassende Montageprogramm wurde schrittweise auch auf schwere Nutzfahrzeuge ausgedehnt; damit ist das Typenangebot nunmehr ausgewogen. Der ANAMMCO ist es gelungen, das Händlernetz zügig auszubauen; dabei legt sie in der Anlaufphase besonderen Wert auf Unterstützung der Händler bei Service und Mitarbeiterschulung.

*ANAMMCO,  
Nigeria*

Der Absatz belief sich 1981 auf 4.215 Einheiten. Unter Berücksichtigung der Anlaufschwierigkeiten ist das Ergebnis als befriedigend zu bezeichnen.

Die Auftrags- und Beschäftigungslage kann wegen der guten Aufnahme unserer Produkte in diesem Lande insgesamt mit Zuversicht eingeschätzt werden. Allerdings zeigen sich aufgrund des derzeitigen Über-

angebots von Rohöl am Weltmarkt und - damit verbunden - eines drastischen Rückgangs des nigerianischen Ölabsatzes und -preises auch in diesem Markt Anzeichen einer wirtschaftlichen Abschwächung, die wir mit Aufmerksamkeit verfolgen müssen.

Verkaufspreise nicht an die gestiegenen Kosten angepaßt werden durften, war die Ergebnissituation nach wie vor äußerst unbefriedigend. Eine Einflußnahme auf die Geschäftspolitik ist uns weiterhin nicht möglich.

*NAI,  
Saudi-Arabien*

Die Geschäftsentwicklung der National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah, war 1981 wiederum erfreulich; insgesamt verkaufte die Gesellschaft 6.388 Nutzfahrzeuge (+8%); sie erzielte damit einen um 29 % höheren Umsatz von - umgerechnet - 632 Mill. DM. Das Ergebnis entwickelte sich zufriedenstellend. Die Zukunftsaussichten für die Gesellschaft beurteilen wir insgesamt positiv.

Die indonesischen Gesellschaften, P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta, (Montage und Fertigung) und P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, (Import und Marketing) setzten 1981 bei Nutzfahrzeugen die günstige Entwicklung fort; insgesamt wurden 3.705 Einheiten (+11%) abgesetzt. Bei Personenwagen wurde mit 582 verkauften Fahrzeugen allerdings das im Vorjahr erreichte Volumen (915) unterschritten; der gesamte Markt für Personenwagen über 2 Liter Hubraum litt unter einer spürbaren Kaufzurückhaltung.

*German Motor  
und Star Motors,  
Indonesien*

*OTOMARSAN,  
Türkei*

Der Absatz der Otobüs ve Motorlu Aracilar Sanayii Anonim Sirketi (OTOMARSAN), Istanbul, stieg 1981 um 36% auf 1.375 (i.V. 1.008) Omnibusse der Typen O 302 und O 309.

Der Umsatz stieg - umgerechnet - auf 311 (i.V. 247) Mill. DM; dieser Zuwachs ist zum Teil durch die Stärke der an den US-Dollar gekoppelten Landeswährung beeinflusst; dies gilt auch für das wiederum befriedigende Ergebnis der beiden Gesellschaften.

Infolge der wirtschaftspolitisch verursachten Schwäche des Inlandsmarktes wurde vorrangig die Auslandsnachfrage befriedigt; dennoch wurde im türkischen Markt ein Anteil von rd. 80% gehalten. Der hohe Exportanteil - die OTOMARSAN ist nunmehr größter Exporteur der türkischen Automobilindustrie — sichert die Erlangung von Devisenanrechten und damit den Teile-Import aus unseren deutschen Werken.

Die Verlegung des Montagewerkes an den neuen Standort Wanaherang wurde reibungslos durchgeführt und Ende 1981 abgeschlossen. Im Rahmen der indonesischen Industrialisierungspolitik für Nutzfahrzeuge wird die Regierung in absehbarer Zukunft den Import kompletter Motoren wahrscheinlich untersagen. Im Interesse der Erhaltung dieses für uns wichtigsten fernöstlichen Nutzfahrzeugmarktes haben wir uns mit Erfolg um die Erteilung einer Lizenz zur Motorenproduktion bemüht.

Der Umsatz erhöhte sich 1981, teilweise allerdings inflationsbedingt, um 60% auf 256 (i. V. 160) Mill. DM. Infolge der guten Auslastung und der befriedigenden Erlöse im Export hat sich das Ergebnis günstig entwickelt.

*IDEM, Iran*

Die Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM), Täbris, an der wir mit 30 % beteiligt sind, sowie die beiden Lizenznehmer für Nutzfahrzeuge waren auch 1981 die einzigen Hersteller von Motoren und Nutzfahrzeugen im Iran mit nennenswerter Produktion. Trotz der anhaltend schwierigen Wirtschaftssituation konnte die IDEM 12.659 Motoren (+50%) verkaufen.

Die wirtschaftlichen Probleme Jugoslawiens, wie passive Zahlungsbilanz, hohe Auslandsverschuldung und Devisenrestriktionen, haben auch 1981 das Geschäft unseres Kooperationspartners FAP FAMOS, Belgrad, stark erschwert. Dennoch konnte die Produktion auf 6.691 (i.V. 6.514) Nutzfahrzeuge erhöht werden; dabei ist allerdings der Anteil von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen auf 505 (i. V. 829) Einheiten zurückgegangen; Ursache hierfür war der Mangel an Devisen. Der Umsatz stieg — umgerechnet - um 19 % auf 811 (i. V. 683) Mill. DM.

*FAP FAMOS,  
Jugoslawien*

Der Umsatz stieg - umgerechnet - auf 170 (i. V. 89) Mill. DM. Da die Kapazitäten unzureichend ausgelastet waren und da die





Lkw-Teilesätze werden - solide verpackt - an mehr als 20 Montagebetriebe im Ausland versandt.

*Daimler-Benz  
Österreich*

Die Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH, Salzburg, an der wir zu 50% beteiligt sind, koordiniert unseren Pkw- und Nutzfahrzeug-Vertrieb in Österreich.

Im Berichtsjahr nahmen die Pkw-Lieferungen um 17% auf 5.442 Einheiten ab; der Rückgang beruhte im wesentlichen auf steuerlichen Maßnahmen der österreichischen Bundesregierung, die Fahrzeuge unserer Klasse besonders treffen. Ferner hat der hohe Preis für Dieselkraftstoff unseren Pkw-Absatz beeinträchtigt.

Das Nutzfahrzeuggeschäft ging aufgrund der allgemein ungünstigen Konjunktur-entwicklung, der anhaltend hohen Zinsen sowie der Investitionsschwäche in der Bauindustrie spürbar zurück. Entsprechend sank auch unser Nutzfahrzeugabsatz um 30% auf 3.157 (i. V. 4.494) Einheiten.

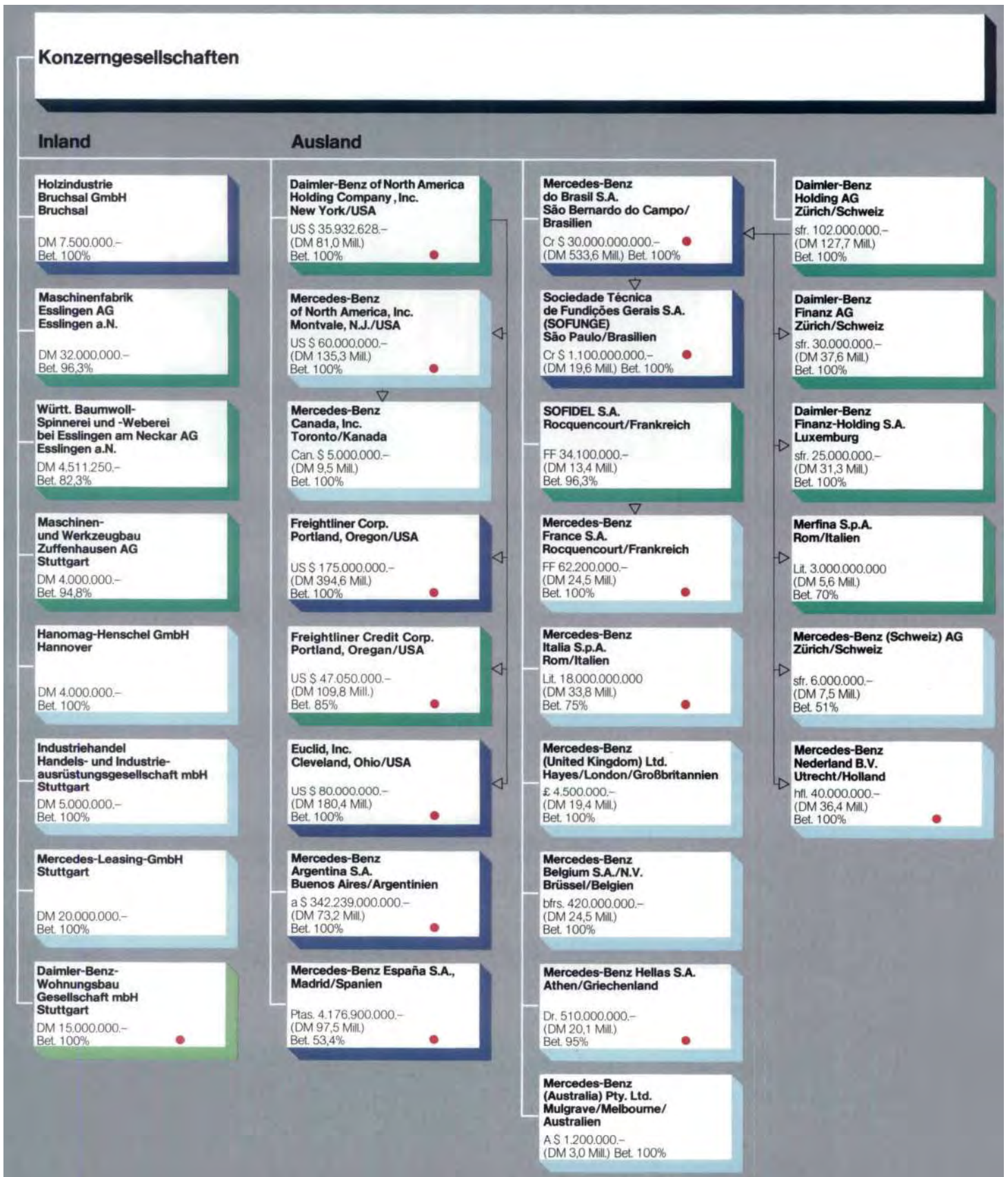
Ab 1. Januar 1982 übernahm die Gesellschaft den Direktvertrieb für Omnibusse. Wir erstreben damit eine intensivere Betreuung dieses Marktsegmentes.

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, an der die Daimler-Benz AG und die Volkswagenwerk AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat auch 1981 Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet elektrischer Antriebs- und Speichersysteme durchgeführt. Das erwirtschaftete Ergebnis wurde vertragsgemäß zu gleichen Teilen von den Partnern übernommen.

Die „DAUG-Hoppecke-Gesellschaft für Batteriesysteme mbH“, die im vergangenen Jahr von der Deutschen Automobilgesellschaft und der Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co. KG, Brünn, gegründet worden war, verwertet ausgewählte Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Industriebatterien.

*Deutsche  
Automobil-  
gesellschaft*

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG





# Daimler-Benz in aller Welt

## Daimler-Benz im Inland

	Tätigkeitsgebiet, Hauptprodukte	Beschäftigte Ende 1981
<b>Zentrale Untertürkheim</b>	Zentrale Bereiche, Verwaltung, Forschung und Entwicklung	9.487
<b>Produktionswerke</b>		
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede	25.573
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk für Pkw, Zentrales Ersatzteillager für Pkw	38.353
Mannheim	Fertigung von Nfz- und Industrie-Motoren, Karosserie- und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei	14.521
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge	11.055
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac; Fertigung von Nfz-Getrieben und Außenplanetenachsen	9.707
Bremen	Karosserie- und Montagewerk für Transporter bis 4 t und für Pkw der T-Reihe	6.309
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse ab 4 t, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nfz	5.058
Kassel	Fertigung von Nfz-Achsen	4.359
Berlin-Marienfelde	Teilefertigung für Pkw- und Nfz-Motoren, Herstellung von Auslauf- und Tauschmotoren für Nfz, Fertigung von schweren Gelenkwellen für Nfz	3.473
Hamburg-Harburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nfz, Fertigung von mittelschweren Gelenkwellen für Nfz	2.613
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen	881
<b>Hanomag-Henschel GmbH, Hannover</b>	Ersatzteillager, Stanzteile für Nfz	251
<b>Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal</b>	Sägewerk, Holzverarbeitung	456
<b>40 Niederlassungen mit 59 Zweigbetrieben</b>		16.972
<b>Motorenwerke <sup>1)</sup></b>		
MTU-München	Luftfahrttriebwerke, Gasturbinen	6.615
MTU-Friedrichshafen	Schnellaufende Hochleistungs- dieselmotoren	6.142



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

<sup>2)</sup> Zuzüglich 280 Euclid- und 190 Freightliner-Stützpunkte (Vertrieb nicht unter MB-Warenzeichen)

# Beteiligungsgesellschaften

## Daimler-Benz im Ausland

### Produktion und Montage

Produktion	11
Montage (darunter 4 mit DB-Beteiligung)	25
reine Lizenznehmer	6

### Mercedes-Benz-Verkaufs- und Servicestützpunkte

Europa	2.402	davon: Generalvertretungen (darunter 18 Vertriebsgesellschaften mit DB-Beteiligung)	144
Afrika	319		
Amerika	1.076		
Asien	301	Interessenvertretungen	35
Australien	186	Vertragshändler	3.281
<b>Gesamt</b>	<b>4.284<sup>2)</sup></b>	Vertragswerkstätten	824





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

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

# Erläuterungen zum Jahresabschluss der Daimler-Benz AG

## Bilanz

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr betragen die Investitionen in Sach- und Finanzanlagen 2.095,7 Mill. DM. Abschreibungen und Anlagenabgänge erreichten insgesamt 1.378,4 Mill. DM. Das *Anlagevermögen* nahm somit um 717,3 auf 4.340,6 Mill. DM zu; sein Anteil am Gesamtvermögen stieg von 27,8 auf 28,8 %. Das *Umlaufvermögen* erhöhte sich um 1.293,0 auf 10.708,2 Mill. DM. Von dieser Zunahme entfielen 360,3 Mill. DM auf Forderungen, 331,9 Mill. DM auf Sonstige Vermögensgegenstände, 277,4 Mill. DM auf Vorräte und 250,9 Mill. DM auf Zahlungsmittel und Wertpapiere.

Das *Eigenkapital* (Grundkapital, Rücklagen, Sonderposten mit Rücklageanteil) wurde auf 4.525,7 (i. V. 3.801,0) Mill. DM aufgestockt. Der Anstieg um 724,7 Mill. DM ergab sich mit 169,9 Mill. DM aus der Ende 1981 durchgeführten Erhöhung des Grundkapitals, mit 432,8 Mill. DM aus Einstellungen in Rücklagen (davon 304,0 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß, 126,1 Mill. DM aus dem Bilanzgewinn 1980 gemäß Beschluß der Hauptversammlung vom

1. Juli 1981 und 2,7 Mill. DM aus dem Agio aus der Verwertung junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung) und ferner mit 122,1 Mill. DM aus der Bildung von Sonderposten mit Rücklageanteil. Damit hat das Eigenkapital einen Anteil von 30,1 (i. V. 29,2) % an der Bilanzsumme erreicht. Innerhalb des *Fremdkapitals* erhöhten sich die Rückstellungen auf 6.452,4 (i. V. 5.456,4) Mill. DM; bezogen auf die Bilanzsumme sind dies 42,9 (i. V. 41,8) %.

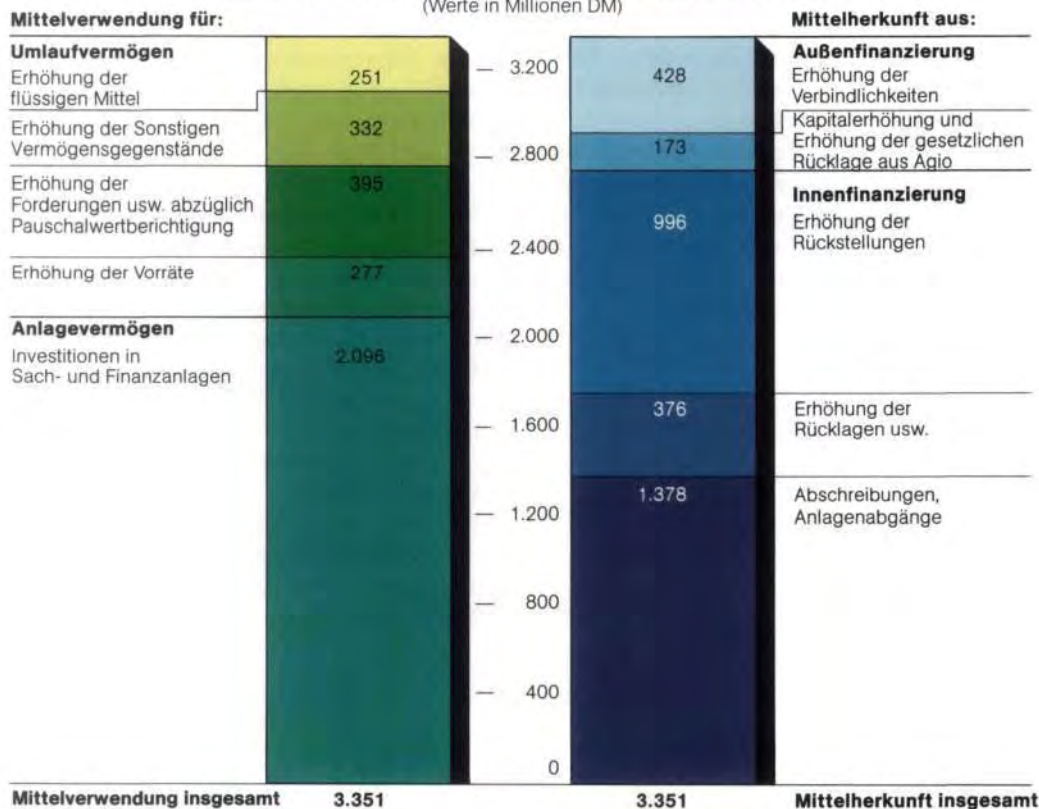
Einen Überblick über Mittelherkunft und Mittelverwendung gibt das Schaubild „Finanzierungsrechnung 1981“.

Die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigenkapital konnte mit 104,3 % auf dem Vorjahresniveau (104,9 %) gehalten werden, da dem gestiegenen Anlagevermögen in gleicher Größenordnung Zuführungen zum Eigenkapital gegenüberstanden. Das Vorratsvermögen und darüber hinaus wesentliche Teile des übrigen Umlaufvermögens sind weiterhin lang- und mittelfristig finanziert.

*Anlagendeckung*

**Finanzierungsrechnung 1981 – Daimler-Benz AG**

(Werte in Millionen DM)



Mercedes-Benz-Pkw-Stand auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt 1981. Energiekonzept, neues Coupe und Forschungs-Pkw waren besondere Anziehungspunkte für rund 1 Million Besucher.

**AKTIVA**

*Sachanlagen*

Das Sachanlagevermögen nahm um 666,7 auf 3.634,9 Mill. DM zu; die Bewertung erfolgte wie in den Vorjahren zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Die Herstellungskosten der aktivierten Eigenleistungen wurden mit Fertigungsmaterial, Fertigungslohn und leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) angesetzt.

Gebäude schreiben wir überwiegend in 17 bis 25 Jahren, Grundstückseinrichtungen überwiegend in 10 bis 17 Jahren, Maschinen und maschinelle Anlagen überwiegend in 3 bis 10 Jahren sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen überwiegend in 2 bis 10 Jahren ab; für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen gilt ein entsprechend kürzerer Zeitraum. Mobilien mit einer Nutzungsdauer von 4 Jahren und mehr werden degressiv abgeschrieben, wobei der Abschreibungssatz für die Zugänge wegen des weiter steigenden Investitionsrisikos angemessen erhöht worden ist. Wir gehen planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibenden Jahre der Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter sind im Zugangsjahr wiederum voll abgeschrieben worden.

Wir haben die Möglichkeiten zur Vornahme steuerlicher Sonderabschreibungen, vor allem gemäß § 7d Einkommensteuergesetz (Umweltschutzinvestitionen), § 14 Berlinförderungsgesetz und § 3 Zonenrandförderungsgesetz genutzt.

Auf die Zugänge des Jahres 1981 und die Umbuchungen aus Anlagen im Bau sowie Anzahlungen auf Anlagen aus Vorjahren errechnen sich folgende Abschreibungen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschrei- bungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	376,6	57,5
mit Wohnbauten	3,4	0,3
ohne Bauten	0,2	-
Bauten auf fremden Grundstücken	11,7	1,0
Maschinen und maschinelle Anlagen	454,2	187,9
Betriebs- und Geschäftsausstattung	596,9	399,2
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	511,0	9,5
	1.954,0	655,4

Auf Grundstücken der Daimler-Benz AG sind Erbbaurechte zugunsten unserer Vertragspartner eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für unsere Werke und Niederlassungen errichtet haben.

Am Bilanzstichtag bestanden elf (i. V. neun) Leasing-Verträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen; hierfür wurden 7,1 (i. V. 6,1) Mill. DM aufgewendet.

Die Erhöhung bei Beteiligungen um 53,1 auf 594,8 Mill. DM resultierte aus Zugängen von 136,6 Mill. DM sowie Abschreibungen und Abgängen von zusammen 83,5 Mill. DM. Die Zugänge entfielen vor allem auf die Gründung der Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen (19,2 Mill. DM), sowie die Kapitalerhöhungen bei Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires (48,1 Mill. DM), Mercedes-Benz Italia S. p. A., Rom (22,7 Mill. DM), Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid (16,4 Mill. DM), und National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah (6,9 Mill. DM).

*Beteiligungen*



Die Abschreibungen von 66,5 Mill. DM - davon 64,5 Mill. DM auf Zugänge im Berichtsjahr - betrafen im wesentlichen unsere Beteiligungen in Entwicklungsländern.

Der Beteiligungsabgang von 17,0 Mill. DM entstand aus der Übertragung unseres Anteils an der Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz, auf die Steyr-Daimler-Puch AG.

*Vorräte*

Die Zunahme um 277,4 auf 2.943,0 Mill. DM ist hauptsächlich auf gestiegene Bestände an Fertigerzeugnissen zurückzuführen; die übrigen Vorrätepositionen haben sich im Vergleich zur Geschäftsausweitung nur unterproportional erhöht.

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

*Forderungen*

Das Forderungsengagement nahm um 360,3 auf 2.697,5 Mill. DM zu. Der Auslandsanteil bei den Waren- und Wechsel-forderungen hat infolge des ausgeweiteten Exportgeschäfts nunmehr 58 (i.V. 54) % erreicht. Von den insgesamt nur leicht gestiegenen Forderungen an verbundene Unternehmen entfällt ein wesentlicher Teil auf die Mercedes-Leasing GmbH, Stuttgart.

Die Forderungen gemäß § 89 AktG haben sich — im wesentlichen bedingt durch die Gewährung von Darlehen an P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta - auf 11,8 (i. V. 0,2) Mill. DM erhöht.

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

Zahlungsmittel und Wertpapiere stiegen auf insgesamt rd. 2,8 (i. V. über 2,5) Mrd. DM. In der Zunahme sind rd. 170 Mill. DM aus der Ende Dezember 1981 durchgeführten Kapitalerhöhung enthalten. Weitere liquide Mittel haben wir in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln angelegt, die unter der Position „Sonstige Vermögensgegenstände“ den weitaus größten Einzelposten darstellen.

Im Berichtsjahr haben wir zur Abgabe an die Belegschaft insgesamt 69.375 Stammaktien (nom. 3,5 Mill. DM = 0,23 % des Grundkapitals) zu einem Durchschnittspreis von rd. 312 DM je Aktie erworben, und zwar im April und Juli jeweils 10.000, im September 6.700, im Oktober 10.150, im November 1.150 und im Dezember 31.375 Stück.

Im August wurden an unsere Mitarbeiter insgesamt 66.360 Aktien (nom. 3,3 Mill. DM = 0,22% des Grundkapitals) zum Vorzugskurs von 156 DM je Aktie veräußert.

Am Bilanzstichtag verfügten wir über 121.098 Stammaktien (nom. 6,1 Mill. DM = 0,40% des Grundkapitals), die mit 51.723 Stück aus Käufen im Jahre 1980 stammen. Alle Aktien sind mit 156 DM je Stück bewertet.

Die Zunahme um 331,8 auf 2.138,5 Mill. DM entfiel hauptsächlich auf Liquiditätsanlagen in Form kurz- und mittelfristig fälliger verbriefter Forderungen bzw. Schuldtitel. Außerdem enthält diese Sammelposition u. a. Zinsforderungen, Erstattungsansprüche aus Vorsteuer, Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen.

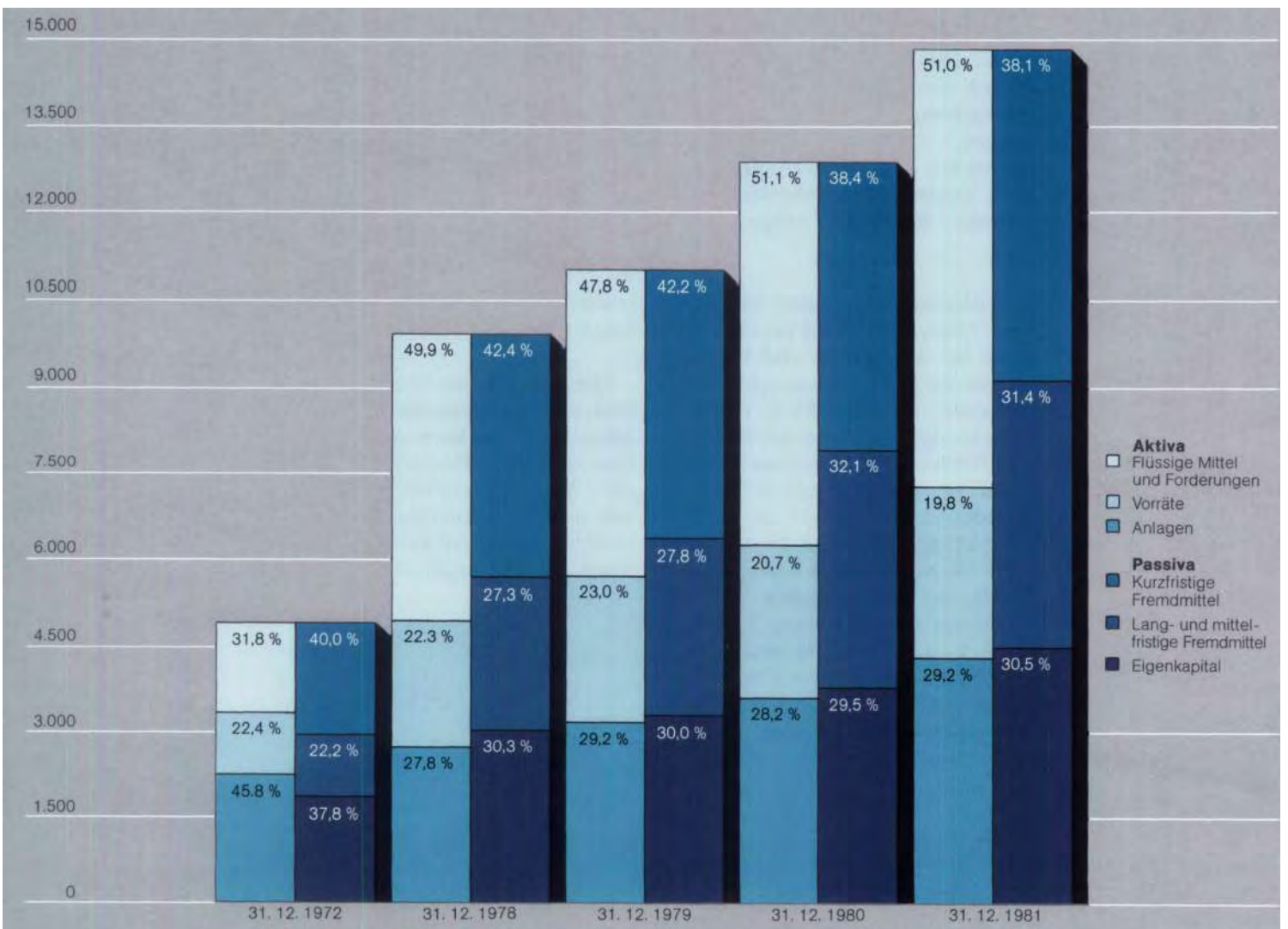
*Zahlungsmittel  
und Wertpapiere*

*Eigene Aktien*

*Sonstige  
Vermögens-  
gegenstände*

# Bilanzstruktur - Daimler-Benz AG

	1972	1978	1979	1980	1981
(Werte in Millionen DM)					
<b>Bilanzsumme<sup>1)</sup></b>	<b>4.911</b>	<b>9.936</b>	<b>11.003</b>	<b>12.873</b>	<b>14.845</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderungen <sup>1)</sup>	1.560	4.963	5.252	6.584	7.561
Vorräte	1.101	2.216	2.536	2.666	2.943
Anlagen	2.250	2.757	3.215	3.623	4.341
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	1.963	4.211	4.639	4.943	5.654
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	1.091	2.714	3.058	4.129	4.665
Eigenkapital	1.857	3.011	3.306	3.801	4.526



<sup>1)</sup> Gekürzt um die passive „Pauschalwertberichtigung zu Forderungen“.

## PASSIVA

### *Grundkapital und Rücklagen*

Auf der Hauptversammlung vom 1. Juli 1981 war eine Kapitalerhöhung im Verhältnis 8:1 zu pari beschlossen worden, die im Dezember 1981 durchgeführt wurde. Das *Grundkapital* erhöhte sich dadurch um 169,9 auf 1.528,8 Mill. DM.

Außerdem wurde auf dieser Hauptversammlung ein „genehmigtes Kapital“ in Höhe von 350 Mill. DM geschaffen. Die Ermächtigung, das Grundkapital in diesem Rahmen einmalig oder in Teilbeträgen zu erhöhen, läuft bis zum 30. Juni 1986.

Der *Gesetzlichen Rücklage* haben wir insgesamt 19,7 Mill. DM zugewiesen. Von dieser Zuweisung stammen 17,0 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß und 2,7 Mill. DM aus dem Agio, das sich aus der Verwertung junger Aktien anläßlich der Kapitalerhöhung ergab.

In die *Rücklage für eigene Aktien* waren in Anpassung an den Bilanzwert der eigenen Aktien 2,4 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß einzustellen.

Die *Freien Rücklagen* erhöhten sich durch Einstellung aus dem Bilanzgewinn 1980 gemäß Beschluß der Hauptversammlung vom 1. Juli 1981 um 126,1 Mill. DM und um weitere 284,6 Mill. DM aus dem Jahresüberschuß 1981.

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

Die Sonderposten mit Rücklageanteil wurden nach den jeweiligen steuerlichen Vorschriften gebildet bzw. aufgelöst. Nach Einstellungen von 145,1 Mill. DM und Auflösungen von 23,0 Mill. DM stieg der Bilanzstand um 122,1 Mill. DM auf 257,1 Mill. DM. Davon entfallen auf die Rücklage für Kapitalanlagen in Entwicklungsländern (§ 1 Abs. 1 EntwLStG) 135,1 Mill. DM, auf die Rücklage für Verluste von ausländischen Tochtergesellschaften (§ 3 Abs. 1 AuslInvG) 94,3 Mill. DM und auf die Rücklage für Preissteigerung (§ 74 EStDV) 27,3 Mill. DM.

### *Sonderposten mit Rücklage- anteil*

Die Pauschalwertberichtigung, die mit unverändert 10% auf Waren- und Wechselforderungen sowie geleistete Anzahlungen auf Warenbezüge errechnet wird, deckt das allgemeine Kreditrisiko im In- und Ausland ab. Aufgrund des erhöhten Forderungsvolumens ergab sich eine Zunahme um 37,9 auf 203,6 Mill. DM.

### *Pauschalwert- berichtigung zu Forderungen*

Die Pensionsrückstellungen stiegen insgesamt um 520,5 auf 3.053,7 Mill. DM. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß im Rahmen der Versorgungsordnung ein weiterer Anteil an den Anwartschaften auf Alters- und Invaliditätsversorgung von der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH auf die DBAG übertragen wurde.

### *Pensions- rückstellungen*

Die Errechnung der Pensionsrückstellungen erfolgte versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren, wobei erstmals das bis zum Bilanzstichtag entstandene Anpassungsrisiko aus § 16 Betriebsrentengesetz mit einem Teilbetrag berücksichtigt wurde.

Nach Zuwendungen der DBAG von 100,0 Mill. DM beträgt das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH jetzt rd. 2,3 Mrd. DM.

*Rückstellungen  
für unterlassene  
Instandhaltung*

Im Berichtsjahr konnten wir aufgrund der hohen Auslastung der Produktionskapazitäten nicht mehr alle vorgesehenen Instandhaltungsmaßnahmen abwickeln. Dafür haben wir Rückstellungen in Höhe von 101,4 Mill. DM gebildet.

*Andere  
Rückstellungen*

Bei den Anderen Rückstellungen war eine Zunahme um 466,1 auf 3.297,3 Mill. DM zu verzeichnen. Damit werden vor allem unsere weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken abgedeckt, ferner die Risiken aus noch nicht veranlagten Steuern, Verlustrisiken im Auftragsbestand und Verpflichtungen im Sozialbereich.

*Langfristige  
Verbindlichkeiten*

Der Rückgang um 12,5 auf 138,2 Mill. DM ergab sich als Saldo aus Darlehensstilgungen von 24,0 Mill. DM und Darlehensaufnahmen von 11,5 Mill. DM, die fast ausschließlich der Mitfinanzierung von Berlin-Investitionen dienen. Im Jahre 1982 werden planmäßige Tilgungen in Höhe von etwa 27 Mill. DM vorgenommen.

*Andere  
Verbindlichkeiten*

Die Zunahme der Anderen Verbindlichkeiten um 599,2 auf 3.268,4 Mill. DM wurde im wesentlichen durch das gestiegene Einkaufsvolumen sowie erhöhte Steuer- und Provisionsverbindlichkeiten verursacht.

Das Wechselobligo beträgt 42,5 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 229,6 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Die Zahlungsgarantie über 60,0 Mill. DM besteht zugunsten der Anleihegläubiger aus der 8 %-DM-Anleihe von 1970 der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG sowie aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 30,2 Mill. DM.

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

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge für den Vorstand 6.846.763 DM. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 3.073.737 DM sowie für den Aufsichtsrat 1.093.840 DM (einschließlich Umsatzsteuer) aufgewendet.

*Haftungs-  
verhältnisse*

## Gewinn- und Verlustrechnung

**Gesamtleistung** Die Zunahme der Gesamtleistung um rd. 2,8 auf 29,5 Mrd. DM ist auf höhere Umsatzerlöse und Erzeugnisbestände zurückzuführen.

**Materialaufwand** Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren sind um 13,0% auf 15,2 Mrd. DM gestiegen. Ursächlich hierfür waren die Programmsteigerung bei Personenwagen, der höhere Anteil materialintensiverer Schwerlkw und die Materialverteuerungen.

**Zinsüberschuß** Bei Zinserträgen von 610,5 Mill. DM und Zinsaufwendungen von 56,9 Mill. DM nahm der Zinsüberschuß auf 553,6 (i. V. 373,9) Mill. DM zu. Hierin spiegelt sich das allgemeine Zinsniveau und die vorhandene Liquidität wider.

**Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen** Diese Erträge gingen von 470,4 auf 87,9 Mill. DM zurück; im Vorjahresbetrag waren außerordentliche Erträge von 391,0 Mill. DM aus aufzulösenden Rückstellungen im Zusammenhang mit der Neustrukturierung unserer Altersversorgung enthalten.

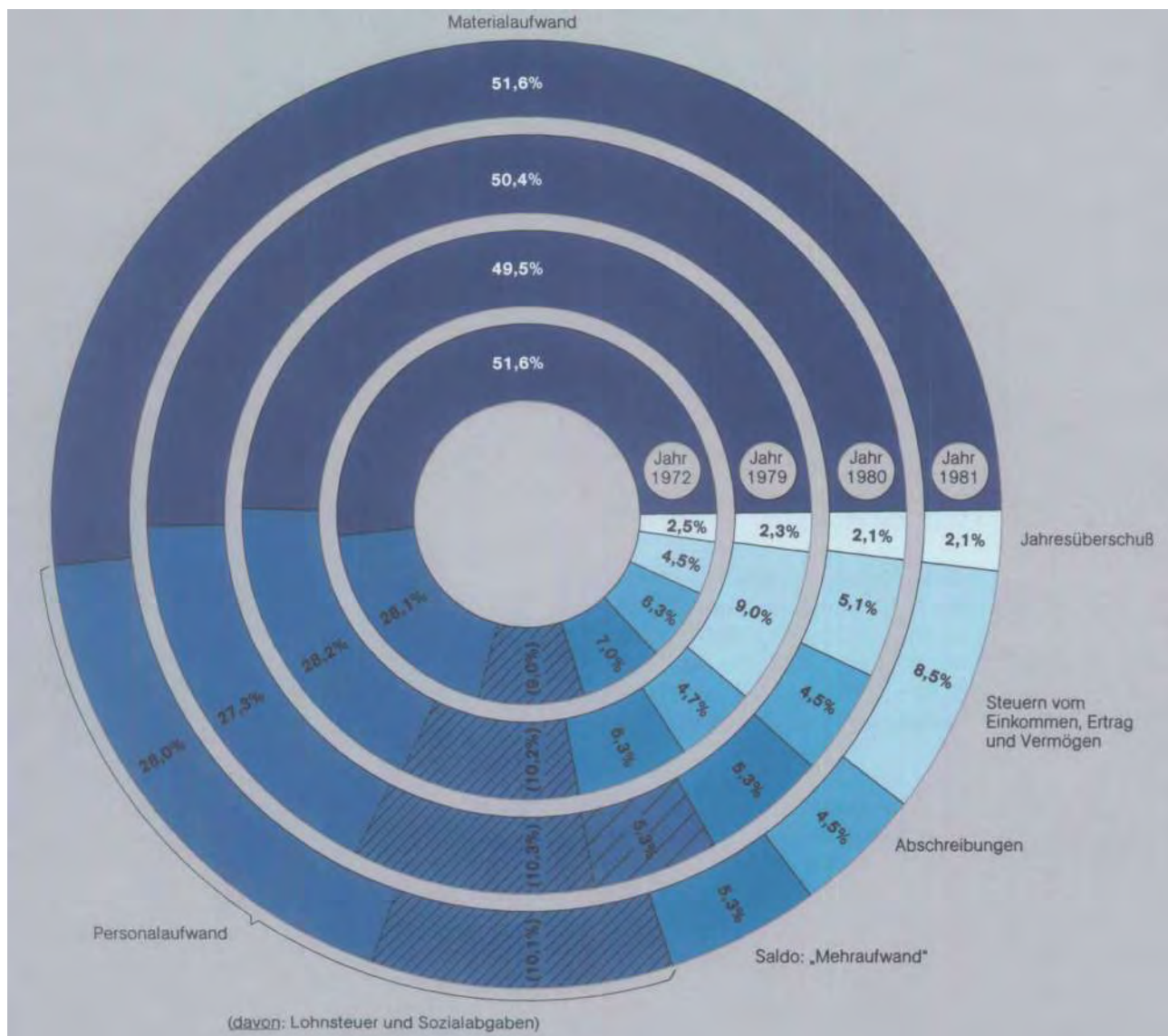
**Sonstige Erträge** Die hierunter zusammengefaßten verschiedenen Erträge von insgesamt 127,6 (i. V. 138,5) Mill. DM betreffen u. a. Investitionszulagen, Erträge aus Verwaltungskostenumlagen und aufzulösende Einzelwertberichtigungen auf Forderungen.

Die Verbesserung des Beteiligungsertrages steht vor allem im Zusammenhang mit höheren, das Geschäftsjahr 1980 betreffenden Dividendenausschüttungen unserer Beteiligungsgesellschaften in Brasilien und Saudi-Arabien:

*Ertragsüberschuß aus dem Beteiligungsbereich*

	1981 Mill. DM	1980 Mill. DM
<b>Erträge aus Gewinnabführung</b>		
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	5,7	7,3
Daimler-Benz Project Consult GmbH, Stuttgart	0,4	0,5
Übrige Gesellschaften	0,8	0,5
	+ 6,9	+ 8,3
<b>Aufwendungen aus Verlustübernahme</b>		
Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart	1,0	2,2
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover	0,3	2,0
	- 1,3	- 4,2
<b>Erträge aus Beteiligungen</b>		
Mercedes-Benz do Brasil S. A., São Bernardo do Campo	21,1	14,2
National Automobile Industry Company Ltd., Jeddah/Saudi-Arabien	7,0	-
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a. N.	4,8	4,3
FAP FAMOS, Belgrad	3,5	2,8
Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart	2,4	2,6
Mercedes-Benz Argentina S. A., Buenos Aires	-	2,3
Übrige Gesellschaften	17,6	7,2
	+56,4	+33,4
<b>Überschuß</b>	<b>+62,0</b>	<b>+37,5</b>

# Aufwandstruktur der Gesamtleistung - Daimler-Benz AG



	1972	1979	1980	1981
(Werte in Millionen DM)				
<b>Gesamtleistung</b>	<b>11.041</b>	<b>23.736</b>	<b>26.714</b>	<b>29.461</b>
■ Materialaufwand	5.698	11.748	13.462	15.216
■ Personalaufwand	3.099	6.701	8.705 <sup>1)</sup>	8.260
davon: Netto-Lohn- und Gehaltssumme	(1.940)	(3.851)	(4.294)	(4.596)
▨ Lohnsteuer und Sozialabgaben	(995)	(2.411)	(2.746)	(2.976)
Aufwendungen für Altersversorgung	(164)	(439)	(257)	(688)
▨ außerordentlicher Personalaufwand			(1.408) <sup>1)</sup>	
■ Mehraufwand aus den „übrigen Aufwands- und Ertragsposten“	775	1.482	1.405	1.553
■ Abschreibungen	697	1.122	1.212	1.333
■ EEV-Steuern	497	2.143	1.360 <sup>2)</sup>	2.491
■ Jahresüberschuß	275	540	570 <sup>2)</sup>	608
davon: Zuführung zu Rücklagen	(104)	(270)	(273)	(304)
Dividendensumme	(171)	(270)	(297)	(304)

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

<i>Personalaufwand</i>	Löhne und Gehälter sowie Soziale Abgaben stiegen - vor allem wegen der Zunahme der Belegschaft um rd. 2.800 Mitarbeiter und der Tarifierhöhung um 4,9 % - auf fast 7,6 (i. V. 7,0) Mrd. DM. Bereinigt um den Belegschaftsanstieg ergibt sich eine Erhöhung um 5,5 %. Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung gingen - nach der außerordentlichen Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in 1980 - auf 0,7 (i. V. 1,7) Mrd. DM zurück. Weitere Erläuterungen enthält der Abschnitt „Personal- und Sozialwesen“ (vgl. Seite 45ff.).	Der Jahresüberschuß 1981 betrug 608,0 Mill. DM; er stieg gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert von 570,3 Mill. DM um 6,6 %.	<i>Jahresüberschuß</i>
<i>Verluste aus Wertminderungen</i>	Der überwiegende Teil der 181,4 Mill. DM betraf die Abzinsung von Waren- und Darlehensforderungen sowie die Erhöhung der Pauschalwertberichtigung. Bei den Abzinsungen entfiel ein wesentlicher Betrag auf zinslose Darlehen an die Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart.		
<i>Ertrag- und Vermögensteuern</i>	Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen sind auf 2.476,0 Mill. DM gestiegen. Beim Vergleich mit dem Vorjahresbetrag von 1.344,7 Mill. DM ist zu berücksichtigen, daß sich 1980 wegen der außerordentlichen Zuführung zu den Pensionsrückstellungen eine Steuerminderung von rd. 875 Mill. DM und aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 1.7. 1981 ein zusätzlicher Steueraufwand von 57,3 Mill. DM ergeben hatten.		
<i>Sonstige Aufwendungen</i>	Diese Sammelposition hat sich im Vergleich zur Geschäftsausweitung nur unterproportional um 5,8% auf 2.089,7 Mill. DM erhöht. Sie enthält wie bisher vor allem: Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen, soweit deren Ausweis nicht unter anderen Positionen erfolgt.		

# Vorschlag über die Gewinnverwendung

Der vom Vorstand aufgestellte, vom Aufsichtsrat gebilligte und damit festgestellte Jahresabschluß zum 31. Dezember 1981 weist einen Bilanzgewinn von DM 304.033.770,- aus.

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

3 $\frac{1}{3}$ %	Dividende auf das dividenden- berechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 1.921.500,-	DM	64.050,-
DM 10,-	Dividende je dividenden- berechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	DM	303.969.720,-
	<u>Bilanzgewinn</u>	DM	<u>304.033.770,-</u>

Stuttgart-Untertürkheim, den 22. April 1982

**Der Vorstand**

*Prof. Thiermann* *Moser*

*Wieser* *Gruner* *Leute*

*Kraus* *Finke* *Werner*



# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

über das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1981

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

Der Jahresabschluß, der Geschäftsbericht und der Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden geprüft. Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1981 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

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

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

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 1. Juli 1981 ist Herr Robert Dhom aus dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG ausgeschieden, dem er seit 1977 angehört hatte. Für die bewährte und vertrauensvolle Zusammenarbeit sprechen wir ihm unseren besonderen Dank aus. An seine Stelle wurde Herr Dr. Walter Seipp, Frankfurt (Main), neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Hans-Jürgen Hinrichs wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1981 zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt. Er ist zusammen mit Herrn Heinz C. Hoppe für den Bereich „Vertrieb“ zuständig.

In der Sitzung vom 1. März 1982 haben wir Herrn Dr. rer. pol. Gerhard Liener zum stellvertretenden Vorstandsmitglied berufen; er leitet das neugeschaffene Vorstandsressort „Beteiligungen“.

Stuttgart-Untertürkheim, im Mai 1982

**Der Aufsichtsrat**



Vorsitzender

# Bilanz zum 31. Dezember 1981 der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1981 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1981 DM	Stand am 31.12.1980 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.354.122.342	268.020.729	+108.586.757	9.809.503	173.488.812	1.547.431.513	1.354.123
mit Wohnbauten	14.646.481	2.325.809	+ 1.095.217	3.840.544	771.293	13.455.670	14.647
ohne Bauten	354.025	173.785	-	178.883	-	348.927	354
Bauten auf fremden Grundstücken	20.751.406	4.182.615	+ 7.508.425	492.942	3.722.967	28.226.537	20.751
Maschinen und maschinelle Anlagen	813.166.190	373.399.836	+ 80.847.068	7.547.221	519.129.129	740.736.744	813.166
Betriebs- und Geschäftsausstattung	308.014.841	562.422.896	+ 34.480.301	4.048.772	552.616.145	348.253.121	308.015
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	457.187.328	743.506.105	-232.517.768	2.242.033	9.512.374	956.421.258	457.187
	<b>2.968.242.613</b>	<b>1.954.031.775</b>	<b>-</b>	<b>28.159.898</b>	<b>1.259.240.720</b>	<b>3.634.873.770</b>	<b>2.968.243</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	541.686.379	136.618.120	-	17.000.001	66.536.362	594.768.136	541.686
Wertpapiere des Anlagevermögens	112.159.346	4.952.707	-	178.900	7.111.956	109.821.197	112.159
Ausleihungen mit einer Laufzeit von							
mindestens vier Jahren	1.257.402	83.900	-	157.285	-	1.184.017	1.258
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 991.917 (i.V. DM 364.511)	655.103.127	141.654.727	-	17.336.186	73.648.318	705.773.350	655.103
	<b>3.623.345.740</b>	<b>2.095.686.502</b>	<b>-</b>	<b>45.496.084</b>	<b>1.332.889.038</b>	<b>4.340.647.120</b>	<b>3.623.346</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						769.155.690	739.241
Unfertige Erzeugnisse						709.204.827	653.003
Fertige Erzeugnisse, Waren						1.004.209.540	840.988
Ersatzteile						460.443.091	432.331
						<b>2.943.013.148</b>	<b>2.665.563</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						75.854.004	29.549
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.729.245.990	1.384.482
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 23.991.022 (i.V. DM 10.123.610)					
Wechsel						261.998.455	270.242
davon bundesbankfähig		DM 48.914.110 (i.V. DM 52.519.897)					
Exportwechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 22.538.553 (i.V. DM 22.100.201)					
von verbundenen Unternehmen		DM 138.195.638 (i.V. DM 153.627.001)					
Schecks						120.140	191
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						2.976.641	2.959
Guthaben bei Kreditinstituten						1.308.058.783	1.217.884
Wertpapiere						1.495.345.126	1.334.510
Eigene Aktien		Nennbetrag DM 6.054.900 (i.V. DM 5.904.150)				18.891.288	16.469
Forderungen an verbundene Unternehmen						706.325.539	682.531
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						11.799.181	158
Sonstige Vermögensgegenstände						2.138.549.007	1.806.693
						<b>7.749.164.154</b>	<b>6.745.668</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
						<b>16.020.951</b>	<b>3.899</b>
						<b>15.048.845.373</b>	<b>13.038.476</b>

## PASSIVA

		Stand am 31.12.1981 DM	Stand am 31.12.1980 TDM
<b>Grundkapital</b>			
Stammaktien	30.538.070 Stimmen	1.526.903.500	1.357.034
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen		
		<b>1.528.825.000</b>	<b>1.358.956</b>
<b>Offene Rücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage			
Vortrag		136.142.067	
Einstellung aus Agio		2.657.955	
Einstellung aus dem Jahresüberschuß		16.986.950	136.142
Rücklage für eigene Aktien			
Vortrag		16.468.834	
Einstellung aus dem Jahresüberschuß		2.422.454	18.891.288
Freie Rücklagen			
Vortrag		2.154.420.731	
Einstellung durch die Hauptversammlung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres		126.123.788	
Einstellung aus dem Jahresüberschuß		284.612.326	2.565.156.845
		<b>2.739.835.105</b>	<b>2.307.032</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>		<b>257.059.074</b>	<b>135.012</b>
Rücklagen gemäß §§ 1 und 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung			
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>		<b>203.580.000</b>	<b>165.670</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Pensionsrückstellungen		3.053.646.230	2.533.201
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		101.400.000	92.000
Andere Rückstellungen		3.297.317.300	2.831.159
		<b>6.452.363.530</b>	<b>5.456.360</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		130.178.418	141.700
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 130.178.418 (i.V. DM 141.700.694)		
Sonstige Verbindlichkeiten		7.981.856	9.034
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 3.817.143 (i.V. DM 6.076.582)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 77.685.132 (i.V. DM 83.971.350)		
		<b>138.160.274</b>	<b>150.734</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart</b>		<b>154.063.344</b>	<b>312.775</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.604.622.697	1.287.202
Wechselverbindlichkeiten		31.346.482	-
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	DM 6.132.499 (i.V. DM -)		
Erhaltene Anzahlungen		104.886.928	84.306
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		79.792.090	74.189
Sonstige Verbindlichkeiten		1.447.703.028	1.223.460
		<b>3.268.351.225</b>	<b>2.669.157</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>2.574.051</b>	<b>2.125</b>
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>304.033.770</b>	<b>480.655</b>
	1981	1980	
	DM	DM	
Wechselobligo	42.540.361	45.289.353	
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(10.299.400)	(26.036.839)	
Bürgschaften	229.565.830	218.109.149	
Zahlungsgarantie für DM-Anleihe der Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg	60.000.000	75.000.000	
		<b>15.048.845.373</b>	<b>13.038.476</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1981 der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

	1981		1980	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	29.083.584.831		26.471.853	
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	255.914.723	29.339.499.554	124.010	26.595.863
Andere aktivierte Eigenleistungen		121.297.852		118.038
<b>Gesamtleistung</b>	29.460.797.406		26.713.901	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		15.216.449.653		13.462.112
<b>Rohertrag</b>	14.244.347.753		13.251.789	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.897.233		8.264	
Erträge aus Beteiligungen	56.354.146		33.443	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	9.179.366		7.489	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	610.509.068		427.263	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	17.591.733		4.811	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	87.870.567		470.407	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	23.065.841		32.163	
Sonstige Erträge	127.595.281		138.544	
davon außerordentliche	DM 26.080.833 (i.V. DM 12.462.209)			1.122.384
		939.063.235		1.122.384
		15.183.410.988		14.374.173
Löhne und Gehälter	6.611.133.378		6.160.428	
Soziale Abgaben	960.822.773		879.114	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	688.123.450		1.665.096	
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.259.240.720		1.188.752	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	73.648.318		23.513	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens				
außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	181.384.720		58.336	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	23.850.014		7.104	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	56.868.307		53.379	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 2.654.959.127		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden		DM 164.043.115		
		DM 2.490.916.012		
davon an Organgesellschaften weiterbelastet		DM 14.870.264	2.476.045.748	1.344.690
b) sonstige		8.140.498		5.658
Aufwendungen aus Verlustübernahme		1.302.246		4.204
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		145.112.720		46.559
Sonstige Aufwendungen		2.089.682.596	14.575.355.488	1.976.030
<b>Jahresüberschuß</b>		608.055.500		961.310
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in offene Rücklagen				
Gesetzliche Rücklage		16.986.950		-
Rücklage für eigene Aktien		2.422.454		16.469
Freie Rücklagen		284.612.326	304.021.730	464.186
<b>Bilanzgewinn</b>			304.033.770	480.655

Im Geschäftsjahr 1981 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 167.826.760. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden - ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß § 16 Betriebsrentengesetz - voraussichtlich 90, 96, 102, 108, 114 % dieses Betrags gezahlt.

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

Stuttgart-Untertürkheim, den 22. April 1982

Frankfurt (Main), den 22. April 1982

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**  
**Der Vorstand**

Prinz	Breitschwert	Hoppe
Niefer	Osswald	Reuter
Ulsamer	Hinrichs	Liener

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft**  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Goerdeler	Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

# **Konzern-Geschäftsbericht**

# Erläuterungen zum Konzernabschluss

## KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den Konzernabschluß sind die Abschlüsse der in- und ausländischen Konzernunternehmen einbezogen, an denen die Daimler-Benz AG - im folgenden DBAG genannt - direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist.

Einschließlich der DBAG sind im Konzernabschluß 1981 die Einzelabschlüsse von 20 (i. V. 20) inländischen und 79 (i. V. 72) ausländischen Konzernunternehmen zusammengefaßt; diese Gesellschaften sind auf Seite 91 f. einzeln aufgeführt. Wie in den Vorjahren haben wir einige ausländische Gesellschaften ohne bzw. mit geringem Geschäftsbetrieb nicht konsolidiert. Bei diesen Gesellschaften waren im Berichtsjahr keine Vorgänge zu verzeichnen, die erheblichen Einfluß auf die Lage des Konzerns hatten.

Verbundene Unternehmen, die Träger von Versorgungseinrichtungen sind, haben wir wie in den Vorjahren nicht in die Konsolidierung einbezogen, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind. Es handelt sich dabei um folgende Versorgungseinrichtungen im Inland:

Daimler-Benz Unterstützungskasse  
GmbH, Stuttgart

Holzindustrie Bruchsal Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal

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

Der Konsolidierungskreis hat sich um die Gesellschaften der Freightliner-Gruppe in den USA und Kanada, eine Vertriebsgesellschaft in Griechenland und je eine Händlergesellschaft in den USA und in Frankreich erweitert.

Im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Neuordnung unserer nordamerikanischen Aktivitäten ist die bisherige Importgesellschaft auf die Mercedes-Benz of North America umgewandelt worden; außerdem haben zwei Immobiliengesellschaften in Frankreich mit der Mercedes-Benz France fusioniert.

*Veränderungen  
im Konsolidierungskreis*

## KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

### *Gliederung und Bewertung*

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

### *Währungs- umrechnung*

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

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

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

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

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

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne für 1981 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen — in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt worden. Damit entspricht der Bilanzgewinn des Konzerns von 304,0 Mill. DM dem Bilanzgewinn der DBAG.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Konzerngesellschaften haben wir aufgerechnet; Zwischengewinne im Anlage- und Vorratsvermögen sind ergebniswirksam eliminiert. Wertberichtigungen der Obergesellschaft auf konsolidierte Beteiligungen waren bei der Erstellung des Konzernabschlusses aufzulösen. Diese ergebniswirksamen Eliminierungsmaßnahmen haben die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag entsprechend erhöht.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben wir in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form aufgestellt, d.h. konzerninterne Umsätze wurden mit den entsprechenden Aufwandsarten und interne Erträge mit internen Aufwendungen verrechnet.

### *Kapital- konsolidierung*

### *Sonstige Eliminierungen*

## Konzernbilanz

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Der Anteil der DBAG am Vermögen und Kapital des Konzerns beträgt wie in den Vorjahren etwa drei Viertel. Einzelheiten ergeben sich aus dem „Vergleich der Bilanzen zum 31. Dezember 1981“ (vgl. Seite 93).

Die *Konzernbilanzsumme* ist gegenüber dem Vorjahr um 16,9 % auf 20.427,7 Mill. DM (DBAG um 15,4 % auf 15.048,8 Mill. DM) gestiegen. Die stärkere Zunahme im Konzern resultiert zum einen aus der Erweiterung des Konsolidierungskreises und zum anderen aus der Umrechnung der ausländischen Bilanzen von Landeswährung in D-Mark, insbesondere bedingt durch den Wechselkursanstieg des US-Dollars.

Das *Anlagevermögen* hat sich um 1.274,5 auf 5.727,0 Mill. DM und das *Umlaufvermögen* um 1.637,6 auf 14.636,8 Mill. DM erhöht. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beläuft sich auf 28,0 (i. V. 25,5) %.

Das *Eigenkapital* (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichs- und Sonderposten) ist um 950,7 auf 6.266,0 Mill. DM gestiegen. Der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 30,7 (i. V. 30,4) %. Die Anlagendeckung durch Eigenkapital hat sich aufgrund des hohen Investitionsvolumens von 119,4 auf 109,4 % vermindert.

Das *Fremdkapital* hat gegenüber dem Vorjahr um 1.958,1 auf 13.846,2 Mill. DM zugenommen. Das Verhältnis Eigen- zu Fremdkapital ist mit etwa ein Drittel zu zwei Dritteln unverändert geblieben.



**AKTIVA**

*Sachanlagen*

Die Erhöhung um 1.286,7 auf 5.409,1 Mill. DM ergab sich aus Zugängen von 3.033,1 Mill. DM, denen Abgänge von 113,4 Mill. DM und Abschreibungen von 1.633,0 Mill. DM gegenüberstanden.

Im Inland wurden 73,6 % der Investitionen getätigt, davon im wesentlichen bei DBAG, der Mercedes-Leasing-GmbH und der Maschinenfabrik Esslingen AG. Die Zugänge im Ausland betrafen vor allem die südamerikanischen Konzerngesellschaften. Weitere Investitionsschwerpunkte lagen beim Aus- und Aufbau von Ersatzteillagern unserer europäischen Vertriebsgesellschaften. In den Zugängen ist auch das erworbene Sachanlagevermögen der Freightliner-Gruppe enthalten.

Von den Abschreibungen entfielen 77,1 % auf DBAG und 11,3 % auf die süd- und nordamerikanischen Produktionsgesellschaften.

*Beteiligungen*

Hier werden die Anteile an Gesellschaften ausgewiesen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden. Bei dem Betrag von 112,6 (i.V. 132,0) Mill. DM handelt es sich hauptsächlich um die MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH. Der Rückgang betraf im wesentlichen die Geländefahrzeug Gesellschaft mbH, Graz; unseren Anteil an dieser Gesellschaft haben wir auf Steyr-Daimler-Puch übertragen.

*Unterschiedsbetrag  
aus der  
Erstkonsolidierung*

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung ergab sich aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die Beteiligungen an den konsolidierten Gesellschaften mit deren konzernanteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs. Aus der Saldierung von 155,8 (i.V. 119,2) Mill. DM aktiven und 91,9 (i.V. 91,8) Mill. DM passiven Unterschiedsbeträgen errechnete sich ein aktiver „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ von 63,9 (i.V. 27,4) Mill. DM.

Die Zunahme des Unterschiedsbetrags um 36,5 Mill. DM resultierte im wesentlichen aus dem Anstieg der aktiven Unterschiedsbeträge im Zusammenhang mit dem Erwerb der restlichen Anteile unserer Vertriebsgesellschaft in den Niederlanden. Die passiven Unterschiedsbeträge sind vor allem bei unseren südamerikanischen Tochtergesellschaften entstanden, bei denen in den 50er Jahren Teilbeträge vereinbarter Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet wurden.

Die Erhöhung der Vorräte um 343,1 auf 4.816,6 Mill. DM ist mit 277,4 Mill. DM auf die DBAG und mit 65,7 Mill. DM auf andere Konzerngesellschaften zurückzuführen.

Dem Bestandsabbau bei den europäischen Vertriebsgesellschaften standen die Vorräte der erstmals konsolidierten Freightliner-Gruppe gegenüber. Vom Bilanzwert betrafen 61 % die DBAG, 20 % die Vertriebsgesellschaften und 19 % unsere Produktionsgesellschaften.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Wechselforderungen und die Forderungen an verbundene Unternehmen sind insgesamt um 479,8 auf 2.996,0 Mill. DM gestiegen. Von der Zunahme entfielen rund drei Viertel auf DBAG. Der Anteil der ausländischen Abnehmer am gesamten Forderungsengagement betrug etwa zwei Drittel.

Vom Anstieg dieser Positionen um 0,4 auf rd. 4,1 Mrd. DM entfielen etwa zwei Drittel auf die DBAG und etwa ein Drittel auf die ausländischen Konzerngesellschaften. Bei der DBAG sind weitere liquide Mittel in kurzfristig fälligen verbrieften Forderungen bzw. Schuldtiteln unter der Position „Sonstige Vermögensgegenstände“ bilanziert.

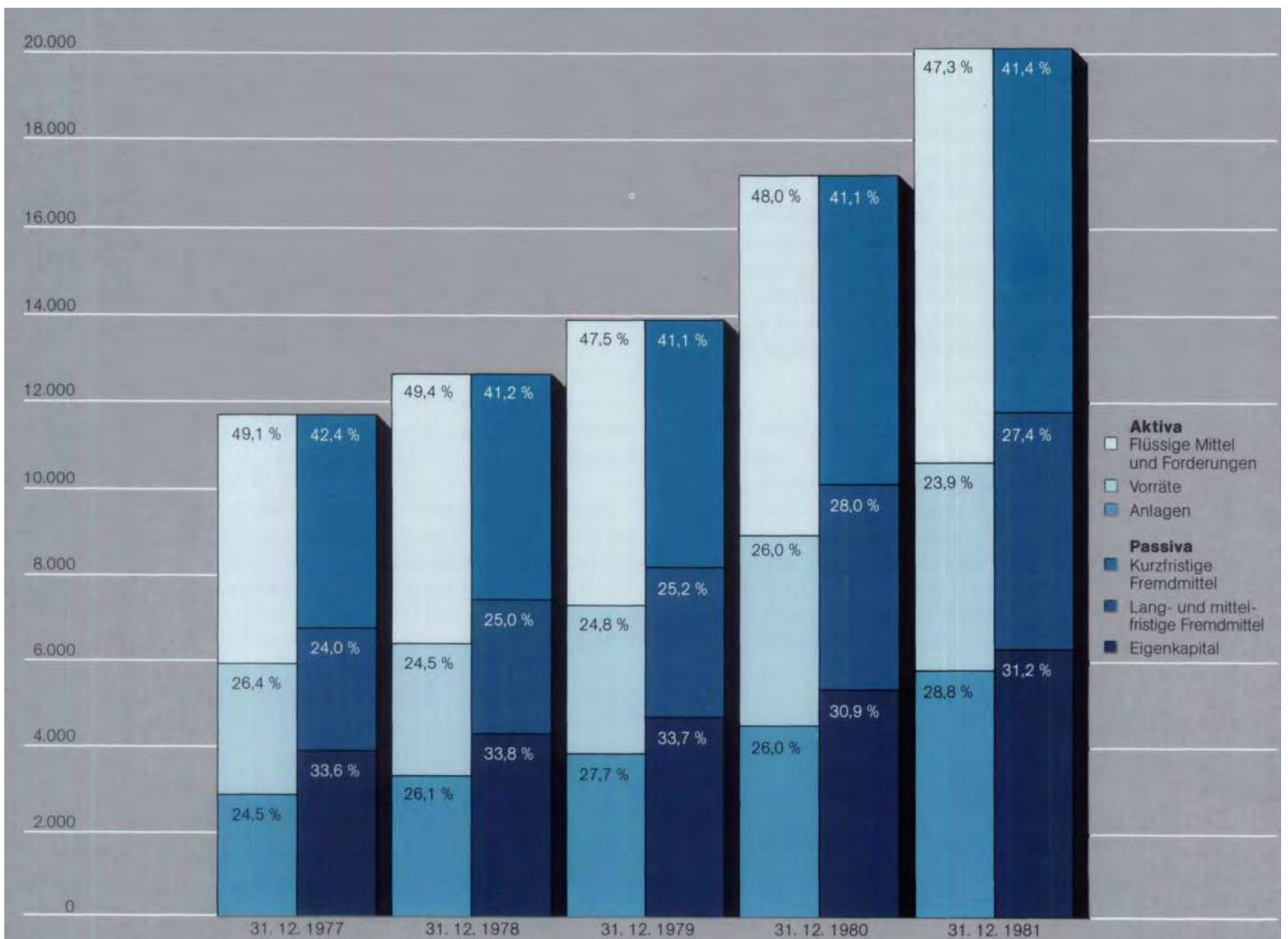
*Vorräte*

*Forderungen*

*Zahlungsmittel  
und Wertpapiere*

# Bilanzstruktur - Konzern

	1977	1978	1979	1980	1981
(Werte in Millionen DM)					
<b>Bilanzsumme<sup>1)</sup></b>	<b>11.700</b>	<b>12.633</b>	<b>13.908</b>	<b>17.203</b>	<b>20.112</b>
<b>Aktiva</b>					
Flüssige Mittel und Forderungen <sup>1)</sup>	5.741	6.241	6.609	8.250	9.504
Vorräte	3.086	3.094	3.453	4.473	4.817
Anlagen	2.873	3.298	3.846	4.480	5.791
<b>Passiva</b>					
Kurzfristige Fremdmittel	4.956	5.201	5.719	7.074	8.327
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	2.809	3.156	3.508	4.814	5.519
Eigenkapital	3.935	4.276	4.681	5.315	6.266



<sup>1)</sup> Gekürzt um die passive „Pauschalwertberichtigung zu Forderungen.“

**PASSIVA**

<i>Grundkapital und Rücklagen</i>	<p>In der Konzernbilanz wird als <i>Grundkapital</i> das durch die Kapitalerhöhung in 1981 um 169,9 auf 1.528,8 Mill. DM gestiegene Nennkapital der DBAG ausgewiesen.</p> <p>Die <i>Kapitalrücklagen</i> haben sich um das Agio aus der Verwertung junger Aktien anlässlich der Kapitalerhöhung auf 5,0 Mill. DM erhöht.</p> <p>Die <i>Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag</i> von 4.364,2 (i.V. 3.712,0) Mill. DM setzen sich zusammen aus den Rücklagen der DBAG, die aus dem Jahresüberschuß gebildet wurden, sowie den seit Zugehörigkeit zum Konzern erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinnen und -Verlusten der Konzerngesellschaften. Außerdem wurden hier die ergebniswirksamen Eliminierungsbeträge verrechnet.</p>	<p>Die Rückstellungen haben gegenüber dem Vorjahr um 1.113,6 auf 7.275,0 Mill. DM zugenommen. Der verhältnismäßig hohe Anteil der DBAG an den Rückstellungen von 89 % war im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß 94 % der Pensionsrückstellungen bei DBAG gebildet waren; außerdem werden die Garantieverpflichtungen sowie die Haftungs- und Prozeßrisiken überwiegend von DBAG getragen.</p>	<i>Rückstellungen</i>
<i>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</i>	<p>Der Ausgleichsposten umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie am Bilanzgewinn und -verlust der einbezogenen Konzernunternehmen. Der Bilanzwert ist um 6,4 auf 50,0 Mill. DM gestiegen und beinhaltet im wesentlichen die Fremdanteile am Kapital der Mercedes-Benz Schweiz, Mercedes-Benz Espana und der Mercedes-Benz Italia.</p>	<p>Diese Verbindlichkeiten sind um 125,2 auf 542,7 Mill. DM gestiegen; Tilgungen bei DBAG standen erhöhte Verbindlichkeiten bei europäischen und nordamerikanischen Gesellschaften gegenüber. Die Anleiheverbindlichkeiten von 60,0 Mill. DM betrafen die Daimler-Benz Finanz-Holding S. A. aus der in 1970 aufgelegten 8 % Luxemburganleihe mit einer Laufzeit bis 1985.</p>	<i>Langfristige Verbindlichkeiten</i>
<i>Sonderposten mit Rücklageanteil</i>	<p>Die Sonderposten haben sich um 119,5 auf 318,0 Mill. DM erhöht; vom Bilanzstand entfielen 257,1 Mill. DM auf DBAG und 52,7 Mill. DM auf die Mercedes-Benz France.</p>	<p>Hierbei handelte es sich überwiegend um Verbindlichkeiten der DBAG und der Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH.</p>	<i>Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen</i>
<i>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</i>	<p>Der Anstieg um 39,8 auf 315,5 Mill. DM beruhte auf einem höheren Forderungsstand bei unveränderter Berechnung der Pauschalwertberichtigung von rd. 10 % auf das Forderungsengagement.</p>	<p>Die kurzfristigen Verbindlichkeiten haben sich um 1.114,9 auf 5.549,4 Mill. DM erhöht. Vom Anstieg entfielen etwa die Hälfte auf DBAG und rd. 250 Mill. DM auf Gesellschaften, die in 1981 erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden. Die Bankverbindlichkeiten in Höhe von 973,0 (i.V. 718,9) Mill. DM betrafen nahezu ausschließlich die ausländischen Konzerngesellschaften.</p>	<i>Andere Verbindlichkeiten</i>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

<i>Umsatz</i>	Im Geschäftsjahr 1981 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 36,7 Mrd. DM erzielt; die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug 5,6 Mrd. DM (+18,1 %).	Der Personalaufwand (Löhne und Gehälter, Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung) erhöhte sich um 0,2 auf 10,0 Mrd. DM. Dabei stiegen die Löhne und Gehälter sowie die Sozialabgaben vor allem wegen der Zunahme der Belegschaft im Konzern, während die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung zurückgingen, nachdem in 1980 bei DBAG eine außerordentliche Zuführung zu den Pensionsrückstellungen von 1,4 Mrd. DM vorgenommen worden war.	<i>Personalaufwand</i>
<i>Materialaufwand</i>	Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind um 2,9 auf 19,5 Mrd. DM angewachsen und entwickelten sich etwa proportional zu den Umsatzerlösen.		
<i>Zinsüberschuß</i>	Zinserträgen von 1.259,0 Mill. DM standen Zinsaufwendungen von 454,8 Mill. DM gegenüber; der Zinssaldo von 804,2 Mill. DM stieg gegenüber dem Vorjahr um 206,4 Mill. DM. Die Zunahme entfiel fast ausschließlich auf DBAG; im Inland haben sich das allgemeine Zinsniveau und die vorhandene Liquidität ausgewirkt. Der Zinsüberschuß der ausländischen Gesellschaften von insgesamt 270,0 Mill. DM stammte überwiegend aus Liquiditätsanlagen unserer brasilianischen Gesellschaften zu inflationsbedingt hohen Zinssätzen. Der in diesen Zinserträgen enthaltene Scheingewinn wurde durch die ergebniswirksame Verrechnung der negativen Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der ausländischen Einzelbilanzen zu einem erheblichen Teil ausgeglichen; wir haben sie unter den „Sonstigen Aufwendungen“ ausgewiesen.	Die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen nahmen auf 3.091,0 (i.V. 1.692,8) Mill. DM zu. Beim Vergleich mit dem Vorjahr ist vor allem die Steuerminderung aufgrund der außerordentlichen Zuführung zu den Pensionsrückstellungen der DBAG in 1980 zu berücksichtigen.	<i>Ertrag- und Vermögensteuern</i>
<i>Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen</i>	Diese Erträge sind um 350,6 auf 162,4 Mill. DM zurückgegangen; dies stand vor allem im Zusammenhang mit dem außerordentlichen Ertrag aus der Rückstellungsauflösung bei DBAG in 1980.	Die Sonstigen Aufwendungen von 3.519,3 Mill. DM enthalten vor allem Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Zuführungen zu Rückstellungen - soweit deren Ausweis nicht unter anderen Positionen erfolgt — und die ergebniswirksamen Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der ausländischen Einzelabschlüsse von Landeswährung in D-Mark.	<i>Sonstige Aufwendungen</i>
<i>Sonstige Erträge</i>	Die unter dieser Position zusammengefaßten Erträge nahmen auf 477,1 (i.V. 277,6) Mill. DM zu und betrafen u. a. Investitionszulagen, Provisionen, Erträge aus Verwaltungskostenumlagen und aufzulösende Einzelwertberichtigungen auf Forderungen.		

Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß setzte sich zusammen:

	1981 Mill. DM	1980 Mill. DM
Jahresüberschuß der DBAG (mit vergleichbarem Vorjahresbetrag) zuzüglich des außerordentlichen Ertrags aus Rückstellungsauflösung infolge Neustrukturierung der Altersversorgung	608,0	570,3
	-	391,0
	608,0	961,3
konzerninterne Beteiligungserträge	- 29,5	- 24,0
	578,5	937,3
Jahresüberschüsse der inländischen Konzerngesellschaften	16,4	14,4
Jahresüberschüsse der ausländischen Konzerngesellschaften nach Abzug konzerninterner Beteiligungserträge	194,1	188,8
übrige Eliminierungsmaßnahmen	37,3	- 38,5
<b>Konzern-Jahresüberschuß</b>	<b>826,3</b>	<b>1.102,0</b>

Der Konzern-Jahresüberschuß stieg gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresbetrag - d. h. ohne außerordentlichen Ertrag aus Rückstellungsauflösung infolge Neustrukturierung der Altersversorgung der DBAG - von 711,0 auf 826,3 Mill. DM (+16,2%). Ausschlaggebend für die höhere Steigerungsrate im Konzern gegenüber der DBAG (4- 6,6 %) und den ausländischen Tochtergesellschaften (4-2,8 %) sind Zurechnungen im Zusammenhang mit konzerninternen Eliminierungsvorgängen.

Aus dem Konzernabschluss nicht ersichtliche Haftungs Verhältnisse

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestehen neben dem für die DBAG angegebenen Obligo keine nennenswerten weiteren Haftungsverhältnisse bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften. Für Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaften sind Sicherheiten in Höhe von 5,0 Mill. DM bestellt worden.

### KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

Inländische  
 Gesellschaften

Mercedes-Benz do Brasil S.A.,  
 São Bernardo do Campo/Brasilien  
 Sociedade Tecnica de Fundicoes Gerais  
 S. A., Sao Paulo/Brasilien  
 Freightliner Corporation, Portland/USA<sup>1)</sup>  
 Freightliner Liquidating Corporation,  
 Portland/USA<sup>1)</sup>  
 Metco Acquisition Corporation,  
 Portland/USA<sup>1)</sup>  
 Consolidated Metco, Inc., Portland/USA<sup>1)</sup>  
 Freightliner Market Development  
 Corporation, Portland/USA<sup>1)</sup>  
 Freightliner of Canada Ltd.,  
 Vancouver/Kanada<sup>1)</sup>  
 Freightliner Financial Services Ltd.,  
 Vancouver/Kanada<sup>1)</sup>  
 Euclid, Inc., Cleveland/USA  
 Euclid Canada Ltd., Guelph/Kanada  
 Euclid International Sales Corporation,  
 Cleveland/USA

Ausländische  
 Gesellschaften

<sup>1)</sup>Zugänge im Konsolidierungskreis 1981

Euclid Australia Pty. Ltd., Brisbane/Australien	Societe Civile Immobiliere Le Val du Parc de Rocquencourt, Rocquencourt/Frankreich
Euclid Parts Sales Company, Cleveland/USA	Societe Civile Immobiliere Les Hauts du Parc de Rocquencourt, Rocquencourt/Frankreich
Euclid Belgium S.A., Brüssel/Belgien	Societe Civile Fonciere de la Commanderie, Bourges/Frankreich
Euclid (South Africa) (Proprietary) Ltd., Johannesburg/Südafrika	RAFIC S.A., Rocquencourt/Frankreich
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados, Buenos Aires/Argentinien	Mercedes-Benz Manhattan, Inc., New York/USA <sup>1)</sup>
INVAL S.R.L., Buenos Aires/Argentinien	Mercedes-Benz Service Corporation, Montvale/USA
Mercedes-Benz Espana, S.A., Madrid/Spanien	Mercedes-Benz Canada, Inc., Toronto/Kanada
Comercial Mercedes-Benz S.A., Madrid/Spanien <sup>2)</sup>	Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Hayes/Großbritannien
Daimler-Benz Holding AG, Zürich/Schweiz	Woking Motors Ltd., Hayes/Großbritannien
Daimler-Benz Finanz AG, Zürich/Schweiz	Charles Sidney Ltd., Hayes/Großbritannien
Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg/Luxemburg	Mercedes-Benz (Commercial) G.B. Ltd., Hayes/Großbritannien
Brasfinanz AG, Zürich/Schweiz	Mercedes-Benz Belgium S.A., Brüssel/Belgien
Merfina S.p.A., Rom/Italien	N.V. Europa Automobilen Leuven, Leuven/Belgien
Handelsgesellschaft für Daimler-Benz Erzeugnisse AG, Zürich/Schweiz	N.V. I.M.A.-Gent, Gent/Belgien
Societe Immobiliere du 83 Boulevard Gambetta ä Nice, Rocquencourt/Frankreich	S.A. I.M.A.-Charleroi, Charleroi/Belgien
Societe Immobiliere du Pied de Digue, Rocquencourt/Frankreich	N.V. I.M.A.-Antwerpen, Antwerpen/Belgien
Interstar S.A., Nizza/Frankreich	S.A. I.M.A.-Liege, Liege/Belgien
Sofidel S.A., Rocquencourt/Frankreich	S.A. Etablissements Paul-E. Cousin, Brüssel/Belgien
Mercedes-Benz France S.A., Rocquencourt/Frankreich	S.A. Europa Automobiles Waterloo, Waterloo/Belgien
Societe Boulonnaise du Poids Lourd S.A., Saint-Martin les Boulogne/Frankreich	S.A. Europa Automobiles, Brüssel/Belgien
Sorevit-Metz S.A., Metz/Frankreich	Anciens Etablissements de Carrosserie S.A.
Sorevit-Nantes S.A., Nantes/Frankreich	Vesters & Neirinck, Anderlecht/Belgien
OLVI-Omnium Lyonnais de Vehicules Industriels S.A., Saint Genis-Laval/Frankreich	N.V. Vama, Antwerpen/Belgien
Fechtig Diesel S.A., Fenouillet/Frankreich	S.A. Fimarent, Brüssel/Belgien
Societe d'Exploitation de Vehicules Industriels Groine & Cie SARL, Aubiere/Frankreich <sup>1)</sup>	Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht/Niederlande
Societe Civile Immobiliere Geneve de Pressense, Saint-Denis/Frankreich	Vastgoed Nijkerk B.V., Utrecht/Niederlande
Societe Lyonnaise d'Automobiles S.A., Lyon/Frankreich	AGAM Financiering B.V., Utrecht/Niederlande
Sorevit-Bourges S.A., Bourges/Frankreich	Nedan N.V., Willemstad/Curagao
COVI-Comptoir de Vehicules Industriels S.A., Saint-Georges de Reneins/Frankreich	Cloosterman's Expeditiebedrijf B.V., Utrecht/Niederlande
Societe Civile Immobiliere La Fontaine aux Bretons, La Courneuve/Frankreich	Helmes Assurantien B.V., Utrecht/Niederlande
Societe Civile Immobiliere L'Etang du Parc de Rocquencourt, Rocquencourt/Frankreich	Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien
	Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Australien
	Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom/Italien
	Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich/Schweiz
	Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen/Griechenland <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Zugänge im Konsolidierungskreis 1981

<sup>2)</sup> früher: Comercio e Industria Alaveses del Automövil S.A., Madrid/Spanien

# Vergleich der Bilanzen zum 31. Dezember 1981

(in zusammengefaßter Form)

<b>AKTIVA</b>	Konzernbilanz Mill. DM	Bilanz der Daimler-Benz AG Mill. DM	AG-Bilanz in % der Konzernbilanz
<b>Anlagevermögen</b>	<b>5.727,0</b>	<b>4.340,6</b>	<b>76</b>
Sachanlagen	5.409,1	3.634,9	
Beteiligungen	112,6	594,8	
Sonstige Finanzanlagen	205,3	110,9	
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>	<b>63,9</b>	-	-
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>14.636,8</b>	<b>10.708,2</b>	<b>73</b>
Vorräte	4.816,6	2.943,0	
Forderungen	2.996,0	2.697,5	
Zahlungsmittel und Wertpapiere	4.142,6	2.806,5	
Übrige Aktivposten	2.681,6	2.261,2	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>20.427,7</b>	<b>15.048,8</b>	<b>74</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Grundkapital, Rücklagen, Ausgleichs- und Sonderposten</b>	<b>6.266,0</b>	<b>4.525,7</b>	<b>72</b>
Grundkapital (DBAG)	1.528,8	1.528,8	
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag/ Offene Rücklagen (DBAG)	4.364,2	2.739,8	
Kapitalrücklagen, Anteile in Fremdbesitz	55,0	-	
Sonderposten mit Rücklageanteil	318,0	257,1	
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>	<b>315,5</b>	<b>203,6</b>	<b>65</b>
<b>Fremdkapital</b>	<b>13.846,2</b>	<b>10.319,5</b>	<b>75</b>
Rückstellungen	7.275,0	6.452,4	
Langfristige Verbindlichkeiten	542,7	138,2	
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen	165,2	154,1	
Andere Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	5.559,3	3.270,8	
Konzerngewinn/Bilanzgewinn	304,0	304,0	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>20.427,7</b>	<b>15.048,8</b>	<b>74</b>

# Konzernbilanz zum 31. Dezember 1981

## AKTIVA

	Stand am 1.1.1981 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1981 DM	Stand am 31.12.1980 TDM
<b>Anlagevermögen</b>							
<b>Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte</b>							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	1.872.863.599	479.020.239	+244.540.406	19.966.668	239.729.723	2.336.727.853	1.872.864
mit Wohnbauten	35.756.404	4.866.855	+ 1.342.320	5.458.441	1.795.973	34.711.165	35.756
ohne Bauten	38.525.483	929.109	+ 3.171.869	185.107	79.475	42.361.879	38.526
Bauten auf fremden Grundstücken	41.601.463	28.200.563	- 1.390.491	1.345.754	3.590.425	63.475.356	41.601
Maschinen und maschinelle Anlagen	929.648.281	456.476.530	+158.559.415	8.183.490	610.695.336	925.805.400	929.648
Betriebs- und Geschäftsausstattung	637.834.722	924.491.958	+ 63.784.008	60.276.340	760.750.964	805.083.384	637.835
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	565.593.224	1.133.221.395	-470.007.527	17.950.310	10.502.615	1.200.354.167	565.593
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	554.802	5.895.242	-	-	5.842.969	607.075	555
	<b>4.122.377.978</b>	<b>3.033.101.891</b>	<b>-</b>	<b>113.366.110</b>	<b>1.632.987.480</b>	<b>5.409.126.279</b>	<b>4.122.378</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	132.044.337	34.271.965	- 3.462.791	19.182.934	31.040.566	112.630.011	132.044
Wertpapiere des Anlagevermögens	115.361.931	12.336.309	+ 3.462.791	1.627.299	8.179.549	121.354.183	115.362
Ausleihungen mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren	82.674.784	33.912.210	-	17.147.437	15.542.574	83.896.983	82.675
davon durch Grundpfandrechte gesichert DM 77.952.340 (i.V. DM 57.823.004)							
	330.081.052	80.520.484	-	37.957.670	54.762.689	317.881.177	330.081
	<b>4.452.459.030</b>	<b>3.113.622.375</b>	<b>-</b>	<b>151.323.780</b>	<b>1.687.750.169</b>	<b>5.727.007.456</b>	<b>4.452.459</b>
<b>Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung</b>						<b>63.873.124</b>	<b>27.365</b>
<b>Umlaufvermögen</b>							
<b>Vorräte</b>						<b>4.816.625.098</b>	<b>4.473.540</b>
<b>Andere Gegenstände des Umlaufvermögens</b>							
Geleistete Anzahlungen						84.423.618	44.736
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						2.737.010.081	2.274.230
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr			DM 37.915.496 (i.V. DM 71.757.081)				
Wechsel						257.200.246	236.098
davon bundesbankfähig			DM 78.573.487 (i.V. DM 73.294.784)				
Exportwechsel mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr			DM 22.538.553 (i.V. DM 79.609.107)				
Schecks						12.105.606	9.703
Kassenbestand, Bundesbank- und Postscheckguthaben						7.277.688	7.325
Guthaben bei Kreditinstituten						2.116.060.004	2.125.078
Wertpapiere						2.007.184.735	1.639.071
Eigene Aktien der Obergesellschaft		Nennbetrag DM	6.054.900 (i.V. DM 5.904.150)			18.891.288	16.469
Forderungen an verbundene Unternehmen						1.798.890	5.867
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						13.593.972	2.162
Sonstige Vermögensgegenstände						2.531.764.942	2.131.129
						<b>9.787.311.070</b>	<b>8.491.868</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
Disagio						323.128	3.539
Sonstige						32.590.453	30.351
						<b>32.913.581</b>	<b>33.890</b>
						<b>20.427.730.329</b>	<b>17.479.122</b>



		<b>PASSIVA</b>	
		Stand am 31.12.1981 DM	Stand am 31.12.1980 TDM
<b>Grundkapital der Daimler-Benz AG</b>			
Stammaktien	30.538.070 Stimmen	1.526.903.500	1.357.034
Vorzugsaktien	38.430 Stimmen	1.921.500	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.152.900 Stimmen		
		<b>1.528.825.000</b>	<b>1.358.956</b>
<b>Offene Rücklagen</b>			
Kapitalrücklagen <sup>1)</sup>		5.022.280	2.364
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag <sup>2)</sup>		4.364.171.721	3.711.953
		<b>4.369.194.001</b>	<b>3.714.317</b>
<b>Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz</b>			
davon Gewinnanteile	DM 7.357.501 (i.V. DM 5.322.912)		
Verlustanteile	DM 11.304.059 (i.V. DM 1.805.057)		
		<b>318.012.066</b>	<b>198.488</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>			
Rücklagen gemäß §§ 1 und 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, § 6b Einkommensteuergesetz, belgischen, französischen, italienischen und niederländischen Vorschriften			
		<b>315.479.644</b>	<b>275.655</b>
<b>Pauschalwertberichtigung zu Forderungen</b>			
		<b>315.479.644</b>	<b>275.655</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Pensionsrückstellungen		3.249.923.549	2.640.081
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		122.382.142	107.104
Andere Rückstellungen		3.902.673.239	3.414.242
		<b>7.274.978.930</b>	<b>6.161.427</b>
<b>Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren</b>			
Anleihen		60.000.000	75.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		310.525.839	234.040
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 145.147.286 (i.V. DM 155.003.402)		
Sonstige Verbindlichkeiten		172.238.858	108.529
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 55.112.221 (i.V. DM 38.009.386)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 290.230.906 (i.V. DM 290.428.838)		
		<b>542.764.697</b>	<b>417.569</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)</b>			
		<b>165.180.253</b>	<b>390.677</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.100.996.361	1.864.736
Wechselverbindlichkeiten		162.011.496	43.295
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		972.981.429	718.915
Erhaltene Anzahlungen		211.609.614	154.824
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		-	2.856
Sonstige Verbindlichkeiten		2.101.763.950	1.649.841
		<b>5.549.362.850</b>	<b>4.434.467</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>9.944.633</b>	<b>3.331</b>
<b>Konzerngewinn</b>			
		<b>304.033.770</b>	<b>480.655</b>
	1981	1980	
	DM	DM	
Wechselobligo	166.441.178	167.709.939	
Verbindlichkeiten aus der Übertragung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.166.823	20.383.978	
Bürgschaften	306.484.224	259.675.876	
		<b>20.427.730.329</b>	<b>17.479.122</b>

<sup>1)</sup> Entsprechen dem in der „Gesetzlichen Rücklage“ der DBAG enthaltenen Agio.

<sup>2)</sup> Einschließlich der „Gesetzlichen Rücklage“ (ohne Agio) von DM 150.764.692 (i.V. DM 133.777.742) und der „Rücklage für eigene Aktien“ von DM 18.891.288 (i.V. DM 16.468.834) der DBAG.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1981

	1981		1980	
	DM	DM	TDM	TDM
<b>Umsatzerlöse</b>	36.660.733.791		31.053.692	
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	558.108.426	37.218.842.217	807.008	31.860.700
Andere aktivierte Eigenleistungen		334.428.888		266.126
<b>Gesamtleistung</b>		37.553.271.105		32.126.826
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		19.496.916.424		16.556.232
<b>Rohertrag</b>		18.056.354.681		15.570.594
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen		5.799.047		7.371
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen		22.974.606		6.293
Erträge aus den anderen Finanzanlagen		10.931.320		7.568
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		1.258.977.281		795.553
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		26.534.674		12.642
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen		162.373.067		513.045
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		33.298.206		41.348
Sonstige Erträge		477.059.850		277.641
davon außerordentliche	DM 37.915.916 (i.V. DM 19.400.174)	1.997.948.051		1.661.461
		20.054.302.732		17.232.055
Löhne und Gehälter		7.936.288.520		7.021.202
Soziale Abgaben		1.238.745.898		1.085.722
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		818.348.677		1.708.868
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte		1.632.987.480		1.434.611
Abschreibungen auf Finanzanlagen		54.762.689		12.681
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung		2.370.102		8.953
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens				
außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		230.512.144		131.862
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		33.722.083		7.980
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		454.797.161		197.774
<b>Steuern</b>				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 3.263.405.243		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden		DM 164.043.115		
		DM 3.099.362.128		
davon an eine Organgesellschaft weiterbelastet, die nicht in die Konsolidierung einbezogen wurde	DM 8.377.500	3.090.984.628	1.692.762	
b) sonstige		58.190.878	32.103	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		157.005.861	59.706	
Sonstige Aufwendungen		3.519.294.831	2.735.880	16.130.104
<b>Jahresüberschuß</b>		826.291.780		1.101.951
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag		526.204.568		617.778
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		7.357.501	5.323	
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		11.304.059	3.946.558	3.518
<b>Konzerngewinn</b>		304.033.770		480.655

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

Stuttgart-Untertürkheim, den 22. April 1982

Frankfurt (Main), den 22. April 1982

## Daimler-Benz Aktiengesellschaft

### Der Vorstand

Prinz	Breitschwerdt	Hoppe
Niefer	Osswald	Reuter
Ulsamer	Hinrichs	Liener

## Deutsche Treuhand-Gesellschaft

Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schnicke	Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

# Anhang

# Daimler-Benz in Zahlen

1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981

## Mitarbeiter (am Jahresende)

<b>Konzern</b>	<b>143.793</b>	<b>150.014</b>	<b>149.175</b>	<b>149.742</b>	<b>155.003</b>	<b>163.302</b>	<b>167.165</b>	<b>174.431</b>	<b>183.392</b>	<b>187.961</b>
davon: im Inland	124.295	128.376	124.040	123.145	127.018	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096
im Ausland	19.498	21.638	25.135	26.597	27.985	31.088	31.890	32.267	37.069	38.865
<b>Daimler-Benz AG</b>	<b>122.601</b>	<b>126.855</b>	<b>122.899</b>	<b>122.775</b>	<b>126.652</b>	<b>131.807</b>	<b>134.437</b>	<b>141.401</b>	<b>145.532</b>	<b>148.361</b>

## Produktion

<b>Personenwagen</b>	<b>323.878</b>	<b>331.682</b>	<b>340.006</b>	<b>350.098</b>	<b>370.348</b>	<b>401.255</b>	<b>393.203</b>	<b>422.159</b>	<b>429.078</b>	<b>440.778</b>
darunter: Dieseltypen	114.794	116.120	146.701	156.668	157.685	165.818	175.915	201.854	207.781	200.480
Anteil an der Gesamtproduktion in %	35,4	35,0	43,1	44,8	42,6	41,3	44,7	47,8	48,4	45,5
<b>Geländewagen</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>2.508</b>	<b>6.667</b>	<b>6.455</b>
<b>Nutzfahrzeuge (ohne Kfz-Teilesätze)</b>	<b>201.937</b>	<b>215.935</b>	<b>205.344</b>	<b>229.302</b>	<b>247.756</b>	<b>248.100</b>	<b>239.702</b>	<b>256.467</b>	<b>272.868</b>	<b>268.925</b>
davon: Inlandswerke	168.482	177.061	161.400	180.005	193.204	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076
Auslandswerke	33.455	38.874	43.944	49.297	54.552	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849

(Werte in Millionen DM)

## Umsatz

<b>Konzern</b>	<b>12.466</b>	<b>13.794</b>	<b>15.283</b>	<b>19.051</b>	<b>21.303</b>	<b>23.496</b>	<b>24.236</b>	<b>27.367</b>	<b>31.054</b>	<b>36.661</b>
davon: Inlandsumsatz	6.374	6.821	6.541	8.102	9.197	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577
Auslandsumsatz	6.092	6.973	8.742	10.949	12.106	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084
Auslandsanteil in %	48,9	50,5	57,2	57,5	56,8	56,0	52,4	52,7	55,4	63,0
davon: Pkw-Umsatz	6.047	6.772	7.085	8.116	9.354	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572
Nfz-Umsatz	5.793	6.385	7.374	10.118	11.056	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862
Sonstiges	626	637	824	817	893	952	1.045	1.098	1.148	1.227
<b>Daimler-Benz AG</b>	<b>10.909</b>	<b>12.294</b>	<b>13.489</b>	<b>16.258</b>	<b>18.353</b>	<b>20.012</b>	<b>20.584</b>	<b>23.454</b>	<b>26.472</b>	<b>29.084</b>
davon: Inlandsumsatz	6.332	6.780	6.496	8.070	9.169	10.321	11.522	12.987	13.845	13.579
Exportumsatz	4.577	5.514	6.993	8.188	9.184	9.691	9.062	10.467	12.627	15.505
Exportanteil in %	42,0	44,9	51,8	50,4	50,0	48,4	44,0	44,6	47,7	53,3
davon: Pkw-Umsatz	5.609	6.569	6.865	7.506	8.848	10.363	10.622	11.775	13.136	14.396
Nfz-Umsatz	4.891	5.299	6.109	8.208	8.903	8.956	9.208	10.818	12.393	13.737
Sonstiges	409	426	515	544	602	693	754	861	943	951

## Investitionen und Abschreibungen

<b>Konzern</b>										
<b>Investitionen insgesamt</b>	<b>915</b>	<b>654</b>	<b>871</b>	<b>1.096</b>	<b>908</b>	<b>1.140</b>	<b>1.498</b>	<b>1.969</b>	<b>2.140</b>	<b>3.114</b>
davon: in Sachanlagen										
Inland	772	555	724	911	740	892	1.239	1.718	1.663	2.233
Ausland	63	65	109	120	124	195	207	187	394	800
in Finanzanlagen	80	34	38	65	44	53	52	64	83	81
<b>Abschreibungen insgesamt</b>	<b>760</b>	<b>688</b>	<b>731</b>	<b>884</b>	<b>917</b>	<b>918</b>	<b>1.013</b>	<b>1.342</b>	<b>1.447</b>	<b>1.688</b>
davon: auf Sachanlagen										
Inland	684	631	673	834	830	772	850	1.162	1.272	1.379
Ausland	56	38	41	47	68	129	151	151	162	254
auf Finanzanlagen	20	19	17	3	19	17	12	29	13	55
<b>Daimler-Benz AG</b>										
Investitionen in Sachanlagen	636	503	672	869	697	832	1.133	1.560	1.520	1.954
Beteiligungszugänge (netto)	9	11	35	9	26	104	48	47	100	120
Abschreibungen auf Sachanlagen	633	573	629	786	785	726	804	1.094	1.189	1.259

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

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
(Werte in Millionen DM)										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>										
Anlagevermögen	2.250	2.174	2.223	2.348	2.261	2.873	3.298	3.846	4.452	5.727
Umlaufvermögen	2.723	3.444	3.824	4.513	5.745	9.035	9.563	10.271	13.027	14.701
Grundkapital	951	951	1.189	1.189	1.189	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529
Rücklagen	906	1.011	897	1.012	1.182	2.576	2.917	3.322	3.956	4.737
<b>Eigenkapital</b>	<b>1.857</b>	<b>1.962</b>	<b>2.086</b>	<b>2.201</b>	<b>2.371</b>	<b>3.935</b>	<b>4.276</b>	<b>4.681</b>	<b>5.315</b>	<b>6.266</b>
in % des Anlagevermögens	82,6	90,3	93,8	93,7	104,9	136,9	129,7	121,7	119,4	109,4
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>1)</sup>	1.091	1.299	1.463	1.729	2.014	2.809	3.156	3.508	4.814	5.519
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>2.948</b>	<b>3.261</b>	<b>3.549</b>	<b>3.930</b>	<b>4.385</b>	<b>6.744</b>	<b>7.432</b>	<b>8.189</b>	<b>10.129</b>	<b>11.785</b>
in % des Anlagevermögens	131,0	150,0	159,6	167,4	193,9	234,7	225,3	212,9	227,5	205,8
Bilanzsumme	4.973	5.618	6.047	6.861	8.006	11.908	12.861	14.117	17.479	20.428

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

## Daimler-Benz AG

Gesamtleistung	11.041	12.629	13.656	16.414	18.312	20.407	20.645	23.736	26.714	29.461
Material- und Fremdleistungsaufwand	5.698	6.437	7.187	8.523	9.080	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>3.099</b>	<b>3.611</b>	<b>4.117</b>	<b>4.632</b>	<b>5.205</b>	<b>5.868</b>	<b>5.972</b>	<b>6.701</b>	<b>7.297<sup>2)</sup></b>	<b>8.260</b>
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	25.876	29.201	33.395	38.108	41.833	45.183	46.765	48.679	50.596	56.343
Umsatz pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	91.097	99.416	109.416	133.756	147.506	154.091	161.181	170.381	183.553	198.386
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	497	618	661	927	1.392	1.734	1.852	2.143	1.360 <sup>3)</sup>	2.491
Jahresüberschuß	275	277	269	310	392	445	474	540	570 <sup>4)</sup>	608
in % des Umsatzes der Daimler-Benz AG	2,5	2,3	2,0	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3	2,2	2,1
In den Personalaufwendungen enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	104	137	144	146	176	213	232	280	328	364
Leistungen für Vermögensbildung	65	73	74	73	73	73	77	79	102	105
Aufwendungen für Altersversorgung	164	166	238	340	427	503	435	439	1.680 <sup>5)</sup>	688
<b>Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke</b>	<b>333</b>	<b>376</b>	<b>456</b>	<b>559</b>	<b>676</b>	<b>789</b>	<b>744</b>	<b>798</b>	<b>2.110<sup>6)</sup></b>	<b>1.157</b>
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	171	171	178	202	225	228	243	270	297	304
in % des Umsatzes der Daimler-Benz AG	1,6	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1	1,0
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	9,--	9,--	7,50 <sup>7)</sup>	8,50	9,50	9,-- <sup>8)</sup>	9,--	10,--	10,-+1,- <sup>7)</sup>	10,-- <sup>8)</sup>
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) <sup>9)</sup>						5,06	5,06	5,62	6,19	5,62
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert <sup>10)</sup>	5,83	5,83	6,07	6,88	7,69	7,73	8,15	9,06	9,96 <sup>7)</sup>	10,--
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert <sup>9)</sup>						4,35	4,58	5,09	5,60	5,62

<sup>1)</sup> Umfassen: Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter, langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH.

<sup>2)</sup> Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mill. DM

<sup>3)</sup> Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

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

<sup>5)</sup> Volle Dividendenberechtigung der neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (4:1).

<sup>6)</sup> Halbe Dividendenberechtigung der neuen Stammaktien aus der im Dezember durchgeführten Kapitalerhöhung (7 : 1 zu pari)

<sup>7)</sup> Dividende und Bonus.

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

<sup>9)</sup> Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

<sup>10)</sup> Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen.

# Produktion und Absatz

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>										
(in 1.000 Einheiten)										
<b>Produktion</b>										
Bundesgebiet	3.522	3.650	2.840	2.908	3.547	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578
Daimler-Benz AG	324	332	340	350	370	401	393	422	429	441
<b>Neuzulassungen</b>										
Bundesgebiet	2.143	2.031	1.693	2.106	2.312	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330
davon: Inländische Fabrikate	1.581	1.505	1.241	1.581	1.812	2.019	2.079	2.016	1.787	1.740
Daimler-Benz AG	168	173	170	191	197	214	214	234	241	239
Ausländische Fabrikate	562	526	452	525	500	542	585	607	639	590
Anteil in %	26,2	25,9	26,7	24,9	21,6	21,1	21,9	23,2	26,3	25,3
<b>Export</b>										
Bundesgebiet	2.027	2.173	1.707	1.476	1.837	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949
Daimler-Benz AG	155	153	172	159	170	185	177	183	188	200
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>										
Bundesgebiet	57,6	59,5	60,1	50,8	51,8	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5
Daimler-Benz AG	47,9	46,0	50,5	45,5	45,9	46,0	44,9	43,4	43,8	45,4
<b>Nutzkraftwagen*)</b>										
(in 1.000 Einheiten)										
<b>Produktion</b>										
Bundesgebiet	294	299	260	278	321	314	296	317	358	319
Daimler-Benz AG	168	177	161	180	193	187	173	189	203	196
Konzern	202	216	205	229	248	248	240	256	273	269
<b>Neuzulassungen</b>										
Bundesgebiet	149	138	108	109	137	138	156	170	176	149
Daimler-Benz AG	78	73	53	58	69	69	80	88	86	69
<b>Export</b>										
Bundesgebiet	161	174	174	178	206	189	169	178	211	204
Daimler-Benz AG	87	96	107	112	125	110	93	97	116	122
<b>Exportanteil an der Produktion in %</b>										
Bundesgebiet	54,7	58,3	66,7	63,8	64,2	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9
Daimler-Benz AG	51,9	54,0	66,6	62,0	64,7	58,8	53,8	51,4	57,3	62,0

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

# Kennziffern zu Produktion und Absatz

	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %										Veränderung 1981 : 1972 in %	Durch- schnittliche jährliche Veränderung in %
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981		
<b>Personen- und Kombinationskraftwagen</b>												
<b>Produktion</b>												
Bundesgebiet	- 4,7	+3,6	-22,2	+ 2,4	+22,0	+ 6,9	+ 2,6	+ 1,1	-10,5	+ 1,6	+ 1,6	+0,2
Daimler-Benz AG	+13,9	+2,4	+ 2,5	+ 3,0	+ 5,8	+ 8,3	- 2,0	+ 7,4	+ 1,6	+ 2,7	+36,1	+3,5
<b>Neuzulassungen</b>												
Bundesgebiet	- 0,4	-5,2	-16,6	+24,4	+ 9,8	+10,8	+ 4,0	- 1,5	- 7,5	- 4,0	+ 8,7	+0,9
davon: Inländische Fabrikate	- 1,7	-4,8	-17,5	+27,4	+14,6	+11,5	+ 2,9	- 3,0	-11,3	- 2,6	+10,1	+1,1
Daimler-Benz AG	+ 8,0	+2,4	- 1,7	+12,3	+ 3,6	+ 8,5	- 0,3	+ 9,7	+ 2,9	- 0,9	+41,8	+4,0
Ausländische Fabrikate	+ 3,5	-6,5	-14,0	+16,0	- 4,6	+ 7,9	+ 8,3	+ 3,9	+ 5,1	- 7,6	+ 5,0	+0,5
<b>Export</b>												
Bundesgebiet	- 5,6	+7,2	-21,5	-13,5	+24,5	+ 5,6	- 1,8	+ 4,9	- 6,2	+ 4,1	- 3,8	-0,4
Daimler-Benz AG	+17,6	-1,6	+12,6	- 7,2	+ 6,6	+ 8,6	- 4,3	+ 3,6	+ 2,7	+ 6,4	+28,9	+2,9

## Nutzkraftwagen\*)

<b>Produktion</b>												
Bundesgebiet	+ 3,0	+1,6	-13,0	+ 7,0	+15,4	- 2,3	- 5,6	+ 7,1	+12,8	-10,7	+ 8,4	+0,9
Daimler-Benz AG	+ 5,5	+5,1	- 8,8	+11,5	+ 7,3	- 3,1	- 7,6	+ 9,1	+ 7,6	- 3,4	+16,4	+1,7
Konzern	+ 7,4	+6,9	- 4,9	+11,7	+ 8,0	+ 0,1	- 3,4	+ 7,0	+ 6,4	- 1,4	+33,2	+3,2
<b>Neuzulassungen</b>												
Bundesgebiet	- 8,5	-7,4	-21,9	+ 1,2	+26,0	+ 0,4	+13,2	+ 9,0	+ 3,1	-15,4	- 0,3	-0,0
Daimler-Benz AG	-13,1	-6,2	-27,4	+ 9,5	+17,9	- 0,2	+16,3	+10,1	- 2,3	-20,1	-12,4	-1,5
<b>Export</b>												
Bundesgebiet	+ 9,7	+8,3	- 0,5	+ 2,2	+16,2	- 8,6	-10,4	+ 5,4	+18,3	- 3,3	+26,6	+2,7
Daimler-Benz AG	+18,9	+9,3	+12,4	+ 3,8	+12,0	-11,9	-15,4	+ 4,1	+20,0	+ 4,4	+38,9	+3,7

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

# Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

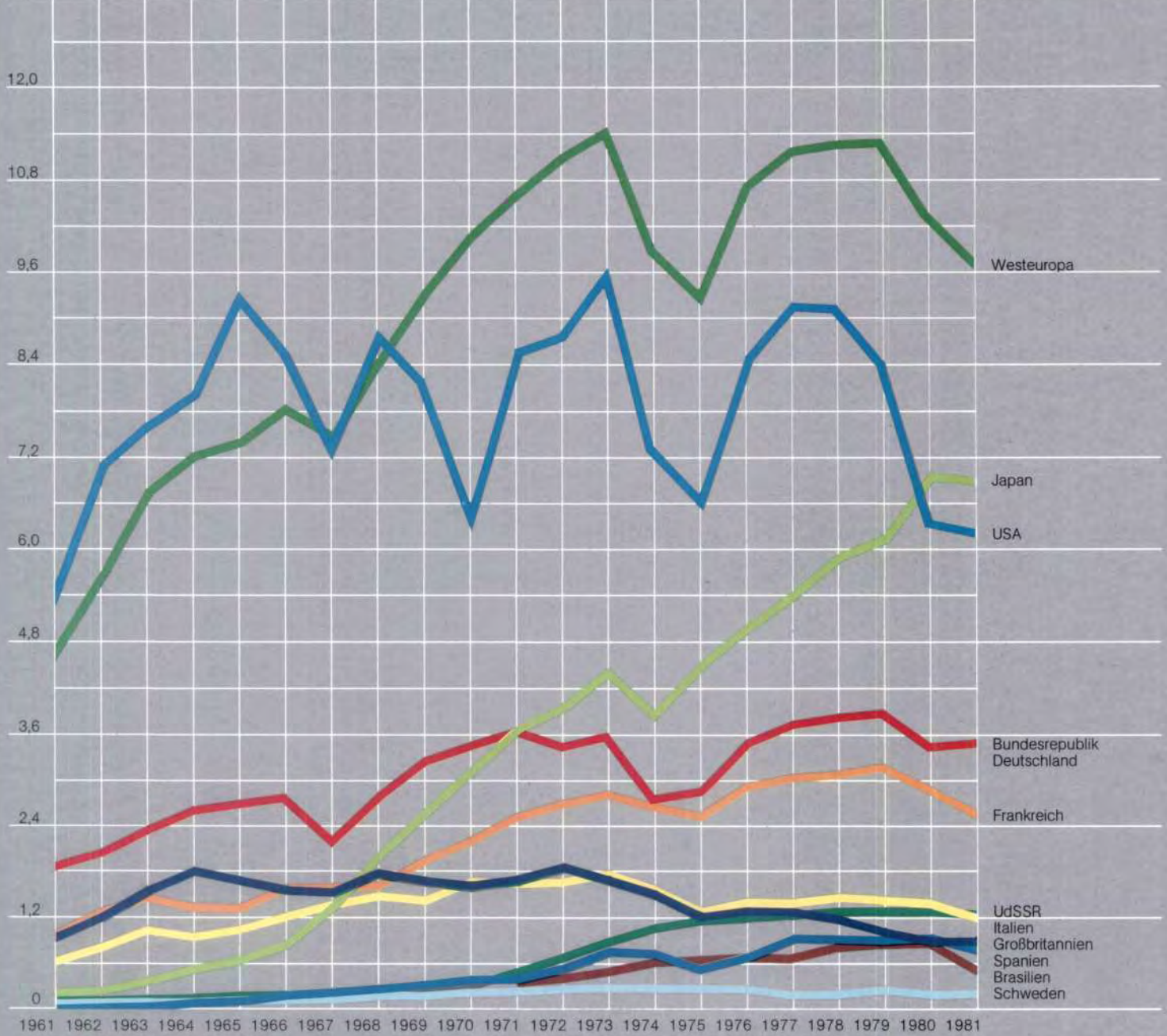
	1972	1977	1978	1979	1980	1981*)	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %						
							1972	1977	1978	1979	1980	1981*)	
(in 1000 Einheiten)													
<b>Weltproduktion</b>	27.551	30.906	31.715	31.528	29.253	27.979	+ 5	+ 6	+ 3	+ 1	- 7	- 4	
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>													
Produktion	3.522	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578	- 5	+ 7	+ 3	+ 1	-10	+ 2	
Import	773	949	1.054	1.041	1.013	937	+12	+12	+11	- 1	- 3	- 8	
Export	2.027	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949	- 6	+ 6	- 2	+ 5	- 6	+ 4	
davon: nach Europa	1.100	1.303	1.289	1.491	1.381	1.538	+ 4	- 1	- 1	+16	- 7	+11	
nach USA	732	466	412	331	335	242	-16	+35	-12	-20	+ 1	-28	
Neuzulassungen	2.143	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330	- 0	+11	+ 4	- 2	- 8	- 4	
<b>Frankreich</b>													
Produktion	2.719	3.092	3.111	3.220	2.939	2.612	+10	+ 4	+ 1	+ 4	- 9	-11	
Import	412	582	572	604	660	795	+15	- 4	- 2	+ 6	+ 9	+20	
Export	1.378	1.621	1.579	1.698	1.530	1.394	+10	+ 8	- 3	+ 8	-10	- 9	
davon: nach Europa	1.151	1.330	1.290	1.407	1.203	1.038	+12	+ 7	- 3	+ 9	-15	-14	
Neuzulassungen	1.637	1.907	1.945	1.976	1.873	1.835	+12	+ 3	+ 2	+ 2	- 5	- 2	
<b>Großbritannien</b>													
Produktion	1.921	1.328	1.257	1.102	959	955	+10	- 0	- 5	-12	-13	- 0	
Import	450	698	802	1.061	863	830	+60	+31	+15	+33	-19	- 4	
Export	627	475	466	410	359	310	-13	- 4	- 2	-12	-12	-14	
davon: nach Europa	300	183	150	164	143	134	-15	- 1	-18	+ 9	-13	- 6	
Neuzulassungen	1.640	1.326	1.594	1.718	1.516	1.487	+28	+ 3	+20	+ 8	-12	- 2	
<b>Italien</b>													
Produktion	1.719	1.440	1.509	1.481	1.445	1.257	+ 2	- 2	+ 5	- 2	- 2	-13	
Import	421	464	516	626	908	940	+ 7	- 5	+11	+21	+45	+ 4	
Export	659	644	640	647	511	424	+ 3	- 7	- 1	+ 1	-21	-17	
davon: nach Europa	530	512	483	480	385	346	+ 5	- 4	- 6	- 1	-20	-10	
Neuzulassungen	1.470	1.219	1.194	1.397	1.530	1.806	+ 3	+ 3	- 2	+17	+10	+18	
<b>Schweden</b>													
Produktion	318	235	254	297	235	258	+11	-26	+ 8	+17	-21	+10	
Import	146	173	132	162	142	133	+24	-29	-24	+23	-12	- 6	
Export	227	181	207	238	189	209	+12	-11	+14	+15	-21	+11	
davon: nach Europa	133	105	110	131	88	101	+21	-18	+ 5	+19	-33	+15	
Neuzulassungen	221	241	201	215	193	189	+12	-23	-17	+ 7	-11	- 2	
<b>Spanien</b>													
Produktion	601	989	986	966	1.029	855	+33	+31	- 0	- 2	+ 7	-17	
Export	104	314	374	397	492	433	+34	+72	+19	+ 6	+24	-12	
<b>UdSSR</b>													
Produktion	730	1.280	1.312	1.314	1.327	1.324	+38	+ 3	+ 3	+ 0	+ 1	- 0	
Export	204	362	387	379	329	331	+30	+ 1	+ 7	- 2	-13	+ 1	
<b>Japan<sup>1)</sup></b>													
Produktion	4.022	5.431	5.748	6.176	7.038	6.974	+ 8	+ 8	+ 6	+ 7	+14	- 1	
Import	25	41	55	65	46	32	+33	+ 1	+32	+19	-29	-31	
Export	1.407	2.959	2.819	3.102	3.947	3.947	+ 8	+17	- 5	+10	+27	- 0	
davon: nach Europa	328	661	648	806	1.003	946	+70	+ 5	- 2	+25	+24	- 6	
nach USA	618	1.375	1.440	1.588	1.887	1.814	- 9	+27	+ 5	+10	+19	- 4	
Neuzulassungen	2.627	2.500	2.857	3.037	2.854	2.867	+ 9	+ 2	+14	+ 6	- 6	+ 0	
<b>USA</b>													
Produktion	8.828	9.214	9.177	8.434	6.376	6.253	+ 3	+ 8	- 0	- 8	-24	- 2	
Import	2.486	2.791	3.025	3.006	3.150	3.002	- 4	+10	+ 8	- 1	+ 5	- 5	
Export <sup>2)</sup>	471	688	672	741	560	506	+ 2	+ 4	- 2	+10	-25	-10	
davon: nach Europa	9	26	42	67	24	20	-13	+ 9	+59	+61	-64	-17	
Neuzulassungen	10.684	10.826	10.946	10.357	8.761	8.444	+ 9	+11	+ 1	- 5	-15	- 4	
<b>Brasilien</b>													
Produktion	470	729	875	921	937	584	+16	- 5	+20	+ 5	+ 2	-38	
Export	1	55	79	78	116	156	+19	-10	+42	- 1	+48	+35	
Neuzulassungen	501	678	798	836	794	449	+15	-11	+18	+ 5	- 5	-44	

\*) teilweise geschätzt.  
 1) ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.  
 2) einschließlich Export nach Kanada.



# Personenwagen-Produktion wichtiger Länder 1961-1981

Einheiten in Millionen  
13,2



Anteile an der Weltproduktion in %										Exportanteil an der Produktion in %									
1960	1965	1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981		1960	1965	1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	
14,2	14,2	15,6	11,5	12,3	12,3	12,5	12,1	12,7	BR Deutschland	47,6	51,9	55,2	50,8	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5	BR Deutschland
9,0	7,1	10,0	10,1	10,0	9,8	10,2	10,1	9,3	Frankreich	43,7	37,0	52,6	53,5	52,4	50,8	52,7	52,1	53,4	Frankreich
10,6	8,9	7,0	5,0	4,2	4,0	3,5	3,3	3,4	Großbritannien	42,1	36,4	43,3	40,7	35,8	37,1	37,2	37,5	32,5	Großbritannien
4,4	5,7	7,6	5,4	4,7	4,7	4,7	4,9	4,5	Italien	33,2	28,2	37,0	49,0	44,7	42,4	43,7	35,4	33,7	Italien
0,9	0,0	1,2	1,3	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	Schweden	44,7	48,5	65,5	68,7	76,7	81,3	80,3	80,2	81,0	Schweden
0,3	0,8	2,0	2,8	3,2	3,1	3,1	3,5	3,0	Spanien			8,2	22,1	31,8	37,9	41,1	47,8	50,6	Spanien
1,1	1,1	1,5	4,8	4,1	4,1	4,2	4,4	4,6	UdSSR		24,2	26,7	25,8	28,3	29,5	28,8	25,3	25,0	UdSSR
1,3	3,6	14,1	18,1	17,6	18,1	19,6	24,1	24,8	Japan	4,2	14,5	22,8	40,0	54,5	49,0	50,2	56,1	56,6	Japan
52,4	48,6	29,0	26,6	29,8	28,9	26,7	21,8	22,3	USA	2,2	2,2	5,5	9,5	7,5	7,3	8,8	8,8	8,1	USA
0,3	0,5	1,1	3,1	2,5	2,9	3,1	3,4	2,1	Brasilien				7,3	7,6	9,0	8,5	12,3	26,7	Brasilien

# Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

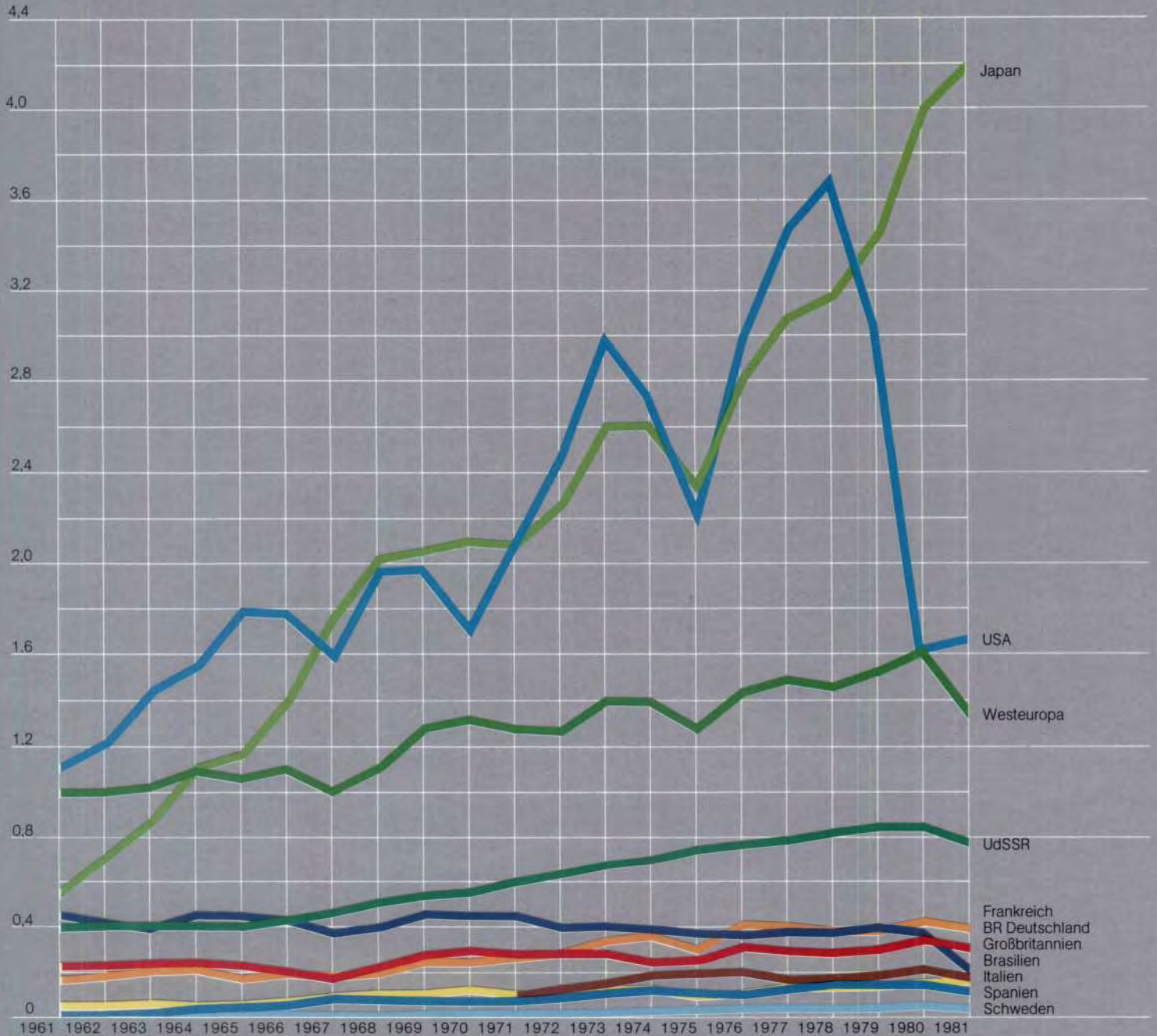
Aufgrund der von Land zu Land zum Teil stark abweichenden Abgrenzung des Begriffs „Nutzfahrzeug“ und der unterschiedlichen Angebotsstrukturen ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

	1972	1977	1978	1979	1980	1981*)	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %						
							1972	1977	1978	1979	1980	1981*)	
(in 1.000 Einheiten)													
<b>Weltproduktion</b>	7.647	10.141	10.639	10.381	9.490	9.453	+10	+11	+ 5	- 2	- 9	- 0	
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>													
Produktion	294	314	296	317	358	319	+ 3	- 2	- 6	+ 7	+13	-11	
Import	20	29	35	42	43	43	+ 0	+10	+21	+19	+ 3	+ 0	
Export	161	189	169	178	211	204	+10	- 9	-10	+ 5	+18	- 3	
davon: nach Europa	113	110	99	119	130	102	+20	+ 2	-10	+20	+10	-22	
Neuzulassungen	149	138	156	170	176	149	- 9	+ 0	+13	+ 9	+ 3	-15	
<b>Frankreich</b>													
Produktion	298	415	397	393	440	408	+ 6	- 2	- 5	- 1	+12	- 7	
Import	44	99	87	108	117	119	+18	+ 7	-11	+24	+ 8	+ 2	
Export	81	148	153	162	178	157	-27	+ 3	+ 3	+ 6	+10	-12	
davon: nach Europa	37	71	80	87	88	70	-41	+ 3	+13	+ 9	+ 2	-20	
Neuzulassungen	249	298	300	315	323	334	+10	+ 2	+ 0	+ 5	+ 3	+ 4	
<b>Großbritannien</b>													
Produktion	408	386	385	408	389	230	-11	+ 4	- 0	+ 6	- 5	-41	
Import	35	37	47	68	74	77	+88	+35	+26	+45	+ 9	+ 4	
Export	140	192	142	141	122	90	-28	+ 2	-26	- 1	-13	-26	
davon: nach Europa	49	92	75	75	70	60	- 8	+10	-19	+ 1	- 7	-14	
Neuzulassungen	282	231	262	306	272	218	+ 7	+ 8	+14	+17	-11	-20	
<b>Italien</b>													
Produktion	107	144	148	151	167	176	- 7	+21	+ 3	+ 2	+10	+ 7	
Import	24	59	58	63	71	78	+60	+ 7	- 2	+ 9	+13	+10	
Export	41	70	75	78	80	91	+ 1	+43	+ 7	+ 5	+ 3	+13	
davon: nach Europa	27	50	60	68	64	70	- 6	+46	+20	+14	- 6	+ 9	
Neuzulassungen	82	112	93	113	122	143	+ 4	+18	-17	+21	+ 8	+17	
<b>Schweden</b>													
Produktion	33	52	51	58	63	55	+11	+ 2	- 0	+14	+ 8	-12	
Import	12	21	18	23	25	15	+ 4	+ 2	-15	+29	+12	-43	
Export	26	41	42	51	53	49	+15	- 4	+ 4	+22	+ 3	- 8	
davon: nach Europa	19	27	28	32	33	26	+10	+14	+ 3	+14	+ 3	-23	
Neuzulassungen	16	20	17	17	20	19	- 9	+ 4	-16	+ 1	+17	- 4	
<b>Spanien</b>													
Produktion	95	141	158	157	153	132	+19	+24	+12	- 0	- 3	-14	
Export	9	29	45	49	46	40	+20	+84	+55	+ 9	- 8	-12	
<b>UdSSR</b>													
Produktion	649	800	839	859	872	874	+ 6	+ 2	+ 5	+ 2	+ 2	+ 0	
Export	42	43	50	55	52	51	+ 6	+15	+16	+10	- 5	- 2	
<b>Japan<sup>1)</sup></b>													
Produktion	2.272	3.083	3.186	3.460	4.005	4.206	+ 9	+10	+ 3	+ 9	+16	+ 5	
Import	1	1	1	2	2	1	+ 5	+44	+ 4	+69	+ 6	- 9	
Export	558	1.394	1.451	1.461	2.020	2.102	+16	+19	+ 4	+ 1	+38	+ 4	
davon: nach Europa	37	95	95	146	216	236	+68	+32	- 0	+54	+48	+ 9	
Neuzulassungen	1.739	1.694	1.825	2.117	2.161	2.260	+ 8	+ 2	+ 8	+16	+ 2	+ 5	
<b>USA</b>													
Produktion	2.482	3.489	3.723	3.046	1.635	1.680	+19	+16	+ 7	-18	-46	+ 3	
Import	250	226	377	276	343	342	+ 5	+38	+67	-27	+25	- 0	
Export <sup>2)</sup>	152	263	291	296	203	187	+10	+ 7	+11	+ 2	-31	- 8	
davon: nach Europa	2	8	14	12	9	7	- 8	+20	+81	-15	-23	-22	
Neuzulassungen	2.514	3.509	3.963	3.472	2.477	2.185	+26	+15	+13	-12	-29	-12	
<b>Brasilien</b>													
Produktion	138	187	187	201	224	193	+25	-14	+ 0	+ 7	+12	-14	
Export	1	13	18	27	42	55	+	-28	+31	+54	+54	+32	
Neuzulassungen	100	174	173	177	186	133	+30	-14	- 1	+ 3	+ 5	-29	

<sup>1)</sup> teilweise geschätzt  
<sup>2)</sup> ab 1978 absolute Zahlen ohne Teilesätze.  
<sup>3)</sup> einschließlich Export nach Kanada.

# Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder 1961-1981

Einheiten in Millionen



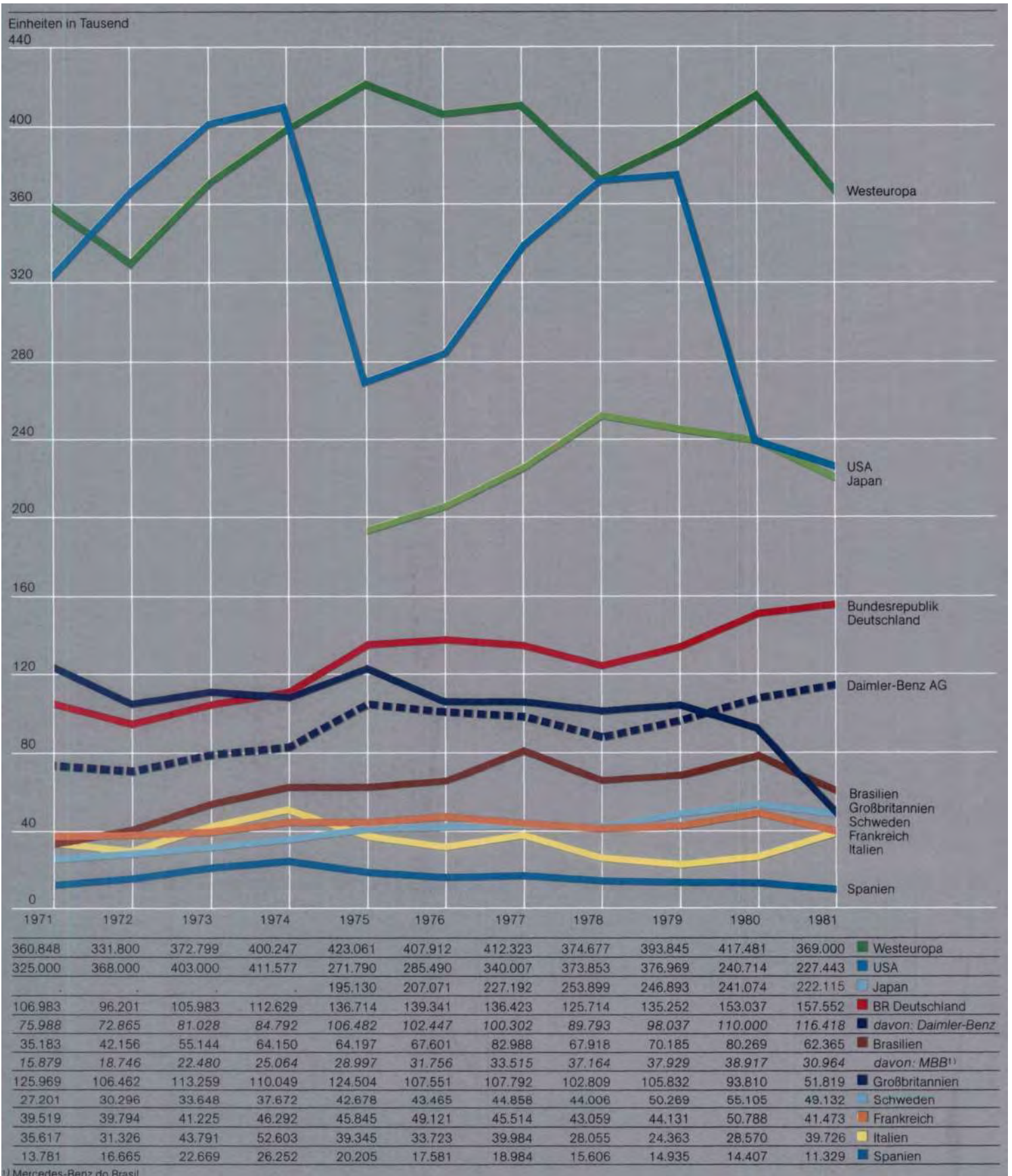
Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

Anteile an der Weltproduktion in %										Exportanteil an der Produktion in %									
1960	1965	1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981		1960	1965	1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	
7,4	4,9	4,8	3,6	3,1	2,8	3,1	3,8	3,4		49,3	44,5	50,1	63,8	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9	BR Deutschland
6,0	3,8	3,9	4,1	4,1	3,7	3,8	4,7	4,3		29,0	22,7	37,6	43,4	35,7	38,7	41,2	40,5	38,6	Frankreich
14,3	9,2	7,0	4,9	3,8	3,6	3,9	4,1	2,4		31,9	36,5	37,7	47,2	49,7	36,9	34,5	31,3	39,2	Großbritannien
1,5	1,4	2,1	1,4	1,4	1,4	1,5	1,8	1,9		12,3	26,8	28,9	44,7	48,5	50,4	51,6	48,2	51,7	Italien
0,6	0,5	0,5	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7	0,6		61,8	55,9	72,3	79,2	78,7	82,3	88,1	84,1	88,3	Schweden
0,5	1,5	1,3	1,5	1,4	1,5	1,5	1,6	1,4				11,3	14,5	20,8	28,7	31,5	29,8	30,4	Spanien
11,9	8,4	8,8	9,8	7,9	7,9	8,2	8,4	8,4			4,1	6,9	5,0	5,4	6,0	6,4	6,6	6,5	UdSSR
9,8	23,8	32,2	30,6	30,4	29,9	33,3	42,5	44,6		10,0	7,9	17,1	35,8	45,2	45,5	42,2	50,4	50,0	Japan
37,4	36,4	26,5	29,2	34,4	35,0	29,3	17,3	17,8		18,0	7,5	7,3	11,9	7,5	7,8	9,7	12,4	11,1	USA
3,0	1,7	2,5	1,9	1,5	1,3	1,6	1,9	2,0					9,4	7,2	9,4	13,5	17,7	28,5	Brasilien

# Lkw-Produktion wichtiger Länder 1971-1981

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)





Daimler-Benz  
Aktiengesellschaft  
Postfach 202  
D-7000 Stuttgart 60  
Fernsprecher (0711) 3021  
Fernschreiber 72524-0 db d