

Investor Relations Release

04. April 2007

Dieter Zetsche bestätigt Gespräche mit potenziellen Partnern über Chrysler Group

- **Etwa 8.000 Aktionäre zur Hauptversammlung in Berlin erwartet**
- **Bekanntnis zu nachhaltiger Mobilität**
- **Aktionäre entscheiden über unveränderte Dividende von 1,50 € je Aktie**

Berlin – Der Vorstandsvorsitzende der DaimlerChrysler AG (Börsenkürzel DCX), Dr. Dieter Zetsche, hat mit Blick auf die Zukunftsoptionen für die Chrysler Group erstmals Gespräche mit Interessenten bestätigt: „Ich kann in diesem Zusammenhang bestätigen, dass wir mit einigen der potenziellen Partner, die klares Interesse bekundet haben, Gespräche führen“, erklärt Zetsche laut Redetext vor der heute in Berlin stattfindenden Hauptversammlung 2007. Richtig sei aber auch, so Zetsche, "dass wir alle Optionen offen halten müssen und ich Ihnen keine Details nennen kann, um weiterhin den größtmöglichen Handlungsspielraum zu haben." Das Management benötige "die größtmögliche Flexibilität, um den bestmöglichen Lösungsansatz dann am Ende auch professionell umzusetzen."

Grundbedingung bei allen Optionen sei die konsequente Umsetzung des im Februar vorgestellten Recovery and Transformation Plan, der Chrysler zurück zur Profitabilität führen soll. Für den Entscheidungsprozess habe DaimlerChrysler klare Kriterien definiert. So wolle man

- die Finanzkraft von DaimlerChrysler nachhaltig stärken und den Wert des Unternehmens steigern;
- die Voraussetzungen für eine klare strategische Ausrichtung bei DaimlerChrysler schaffen;
- das Geschäftssystem der Chrysler Group wettbewerbsfähig und nachhaltig profitabel machen;
- die bestmögliche Option für die Mitarbeiter finden.

„Das heißt, dass wir uns nach Überprüfung aller Optionen am Ende für die Option entscheiden werden, die unsere Kriterien am besten erfüllt“, erläutert Zetsche laut Redetext und fügt hinzu: "Mit dem Prozess bin ich bislang zufrieden. Alles läuft nach Plan".

Nachhaltige Mobilität

Vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte über den Klimaschutz bekennt sich der DaimlerChrysler-Chef eindeutig zur nachhaltigen Mobilität. „Für uns bei DaimlerChrysler ist und bleibt das emissionsfreie Automobil das langfristige Ziel unserer Roadmap zu nachhaltiger Mobilität“, erklärt Zetsche. Dieser Fahrplan umfasst drei Hauptkomponenten:

- die konsequente weitere Optimierung von Verbrennungsmotoren mit und ohne Hybrid-Option;
- hochwertige und alternative Kraftstoffe;
- emissionsfreies Fahren mit der Brennstoffzelle als Langfristziel.

So hat DaimlerChrysler seit 1990 den Flottenverbrauch und die CO₂-Emissionen seiner Pkw in Deutschland um 30% gesenkt, die Abgasemissionen um mehr als 70% gedrosselt und den Partikelaustritt teilweise sogar um mehr als 95% vermindert. Es sei die Strategie, „den Diesel so sauber zu machen wie den Benziner – und den Benziner so sparsam wie den Diesel“, sagt Zetsche. Jeder fünfte Mercedes sei mittlerweile ein 5-Liter-Auto und der smart CDI zugleich das meistverkaufte 3-Liter-Auto weltweit sowie CO₂-Weltmeister mit 88 g/km. Besonders vielversprechende Perspektiven bei der weiteren Optimierung von **Verbrennungsmotoren** verbindet der Konzern mit BLUETEC, der sauberen Dieselmotortechnologie, die einige Emissionen bis zu 80% reduziere. Die Hybridtechnik sei eine weitere Möglichkeit, Verbrennungsmotoren effizienter zu nutzen. Schon zu Beginn der 90er Jahre hat DaimlerChrysler Hybridfahrzeuge entwickelt und ist heute bei Hybrid-Bussen mit 60% Marktanteil Weltmarktführer. „Wir werden keine neuen Fahrzeuge mehr entwickeln, die nicht auch die Hybrid-Option erlauben“, so Zetsche.

Entscheidend für die effektive Nutzung moderner Motoren sei auch die Entwicklung hochwertigerer und alternativer **Kraftstoffe**. Da der fossile Rohstoff Öl endlich ist, bereite DaimlerChrysler die Motoren auch auf alternative Kraftstoffe vor. Neben Erdgas und Bioethanol hat dabei der Biokraftstoff der zweiten Generation „Biomass to Liquid“ (BTL) hohe Priorität, also synthetische Kraftstoffe aus Stroh oder Holzabfällen.

Langfristig setzt der Konzern auf den **Brennstoffzellenantrieb**, der nicht nur umweltfreundlich, sondern auch hocheffizient ist. Das Unternehmen hat als Pionier bei dieser Schlüsseltechnologie bereits 1994 das erste Brennstoffzellenfahrzeug vorgestellt. „Genauso klar sollte man aber sagen: Die Brennstoffzelle ist noch immer eine Technologie der Zukunft. Bis zu ihrer Umsetzung ist es noch ein weiter Weg“, erklärt Zetsche.

Zetsche fordert daher die Zusammenarbeit von Politik, Mineralölindustrie und Auto-Herstellern, um beispielsweise gesetzliche Rahmen, die nötige Infrastruktur, die Versorgung mit Wasserstoff und die erforderliche Fahrzeugtechnik bereit zu stellen, um so die offenen Fragen zur Umsetzung der Brennstoffzellentechnologie beantworten zu können.

DaimlerChrysler hat 2006 5,3 Mrd. € in Forschung und Entwicklung investiert, einen Großteil davon in Innovationen und Technologien für saubere und umweltfreundliche Fahrzeuge. Allein in Europa waren dies 1,4 Mrd. €.

Strategische Entwicklung im Überblick

Mit Blick auf die Entwicklung von DaimlerChrysler führt Zetsche aus, die Gesamtsituation des Unternehmens sei im Laufe des letzten Jahres systematisch analysiert worden, die Geschäftsfeldstrategien seien überprüft worden.

Für die **Mercedes Car Group** wurde 2006 das CORE-Programm weiter umgesetzt. Im Jahr 2007, im dritten und letzten Jahr von CORE, werden die Weichen für die Zeit nach dem Programm durch die Einführung einer Modulstrategie, die Schärfung der Marke Mercedes-Benz sowie durch Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Kundenzufriedenheit gestellt. Wie angekündigt sei smart inzwischen voll in die Mercedes-Organisation integriert und werde in diesem Jahr profitabel. Damit werde die Mercedes Car Group zurück an die Spitze gebracht und das im letzten Jahr vorgestellte Ziel erreicht, 2007 eine Umsatzrendite von mindestens 7% zu erwirtschaften.

Die **Chrysler Group** sei durch Fortschritte bei Produktivität, Kostensenkung und Qualitätsverbesserung insgesamt strukturell deutlich besser aufgestellt als ihre amerikanischen Wettbewerber. Bis 2009 werde die Modelloffensive mit 20 weiteren neuen und 13 modellgepflegten Fahrzeugen fortgesetzt, darunter auch eine Reihe sehr wirtschaftlicher Fahrzeuge. Der Recovery and Transformation Plan sei so konservativ geplant, dass auch mögliche unvorhersehbare Marktentwicklungen kompensiert werden können.

Das Global Excellence-Programm der **Truck Group** treibt Produktivität und weltweite Integration bei maximaler Flexibilität voran. Es trage dazu bei, die zyklischen Marktbewegungen besser zu beherrschen und über den gesamten Zyklus eine Umsatzrendite von mindestens 7% zu erwirtschaften. Einzelne Jahre würden darüber und andere – je nach Zyklus – darunter liegen. Das Geschäftsfeld rechnet mit einem um bis zu 40% rückläufigen Lkw-Markt in der Klasse 8 in den USA sowie einem um rund 25% rückläufigen Lkw-Markt in Japan, aber mit einem mindestens stabilen Markt in Westeuropa.

Das Geschäftsfeld **Financial Services** setzte mit dem fünften Rekordjahr in Folge seine erfreuliche Entwicklung fort. Das Geschäftsfeld werde in Bezug auf Effizienz Benchmark werden – mit starker Kundenorientierung. Zetsche: „Wir wollen beides erreichen: optimale Unterstützung für unsere Fahrzeugsparten und einen Return on Equity zwischen 14 und 20%.“

Vor rund 8.000 Aktionären geht der Vorstandsvorsitzende ausführlich auf das Ergebnis des Geschäftsjahres 2006 ein. Bei einem Umsatz von 151,6 Mrd. € erreichte der Operating Profit 5,5 Mrd. €. Das Konzernergebnis lag mit 3,2 Mrd. € 13% über dem des Vorjahres.

DaimlerChrysler rechnet damit, in den nächsten drei Jahren die Ertragskraft aufgrund der konsequenten weiteren Umsetzung der Effizienz-Programme deutlich steigern zu können. „Mittelfristig wollen wir erreichen, dass sich das bei uns eingesetzte Kapital mit mindestens 10% nach Steuern verzinst.“ Ein detaillierter Ergebnisausblick für das Gesamtjahr 2007 wird mit der Bekanntgabe der Ergebnisse zum ersten Quartal am 15. Mai 2007 vorgelegt werden.

Dividendenvorschlag

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung für das Jahr 2006 die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,50 € (i. V. 1,50 €) je Aktie vor. Dies entspricht einer Dividendensumme von 1,5 (i. V. 1,5) Mrd. €. Dieser Vorschlag berücksichtigt dabei sowohl die Entwicklung des Operating Profit, des Cash Flow im Jahr 2006 als auch die Perspektiven für die Folgejahre.

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf unseren aktuellen Einschätzungen beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung oder ein verlangsamtes Wirtschaftswachstum insbesondere in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber und ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte oder Dienstleistungen, wettbewerbsbedingte Zwänge die unseren Spielraum bei der Reduzierung von Verkaufsanreizen und die Durchsetzung von Preiserhöhungen beschränken können, Preiserhöhungen bei Kraftstoff, Rohstoffen und Edelmetallen, Produktions- oder Lieferunterbrechung bei der Produktion oder der Auslieferung von Neufahrzeugen die auf Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die Fähigkeit der Chrysler Group zu Kostenreduzierungen, besonders vor dem Hintergrund bestehender Umstrukturierungsmaßnahmen bei einigen unserer Hauptwettbewerber in der NAFTA-Region sowie die Fähigkeit auf Nachfrageänderungen im Markt zu kleineren und verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu reagieren, die effiziente Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen insbesondere unseres neuen Managementmodells, die Geschäftsaussichten der EADS, an der wir eine Beteiligung halten, einschließlich der Auswirkungen zukünftiger Lieferverzögerungen und Lieferungsreduzierungen bei Flugzeugen, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemission, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie die Beendigung laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risikobericht“ sowie unter den Überschriften „Risk Factors“ und „Legal Proceedings“ im aktuellen Geschäftsbericht nach Formular 20-F beschrieben sind, das bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Für Fragen steht Ihnen gerne unser Investor Relations Team zur Verfügung:

Dr. Michael Mühlbayer

Tel. +49/711-17-92656

Fax +49/711-17-93803

Michael.Muehlbayer@DaimlerChrysler.com

Friedrich Lauer

Tel. +49/711-17-92286

Fax +49/711-17-95235

Friedrich.Lauer@DaimlerChrysler.com

Lutz Deus

Tel. +49/711-17-92261

Fax +49/711-17-94109

Lutz.Deus@DaimlerChrysler.com

Bjoern Scheib

Tel. +49/711-17-95256

Fax +49/711-17-94109

Bjoern.Scheib@DaimlerChrysler.com