

## **Daimler erzielt im dritten Quartal 2007 Konzern-EBIT von 1,9 Mrd. €**

**Investor Relations  
Release**

Datum:  
25. Oktober 2007

- **Konzernergebnis von -1.533 (i. V. 868) Mio. €;  
davon -2,6 Mrd. € aus der Chrysler-Transaktion**
- **Umsatzanstieg um 6% auf 25,7 Mrd. €**
- **Für Gesamtjahr 2007 EBIT von mindestens 8,5 (i. V. 5,0) Mrd. €  
erwartet**

Stuttgart – Die neue Daimler AG (Börsenkürzel DAI) hat heute den Zwischenbericht für das dritte Quartal 2007 vorgelegt.

Daimler erzielte im dritten Quartal ein EBIT von 1.891 (i. V. 1.823) Mio. €. Positiv wirkte das deutlich höhere EBIT des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars, das von einer günstigen Absatzentwicklung sowie weiteren Effizienzsteigerungen profitierte.

Das Ergebnis des Geschäftsfelds Daimler Trucks blieb aufgrund des erwarteten Absatzrückgangs in der NAFTA-Region und in Japan unter dem hohen Ergebnisniveau des Vorjahres. Das EBIT von Daimler Financial Services lag insbesondere wegen Aufwendungen für den Aufbau einer eigenständigen Organisation im NAFTA-Raum nach der Trennung von Chrysler Financial deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Das EBIT des Segments Vans, Buses, Other war im dritten Quartal aufgrund des geringeren Ergebnisbeitrags der EADS rückläufig. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses profitierten von einer guten Absatzentwicklung und erzielten jeweils höhere Ergebnisse. Zudem hatte das Ergebnis des Vorjahres einen Sonderertrag von 86 Mio. € im Zusammenhang mit der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien enthalten.

Im Rahmen der Effizienzsteigerungsprogramme wurden Maßnahmen definiert, durch die die Nutzung der Produktionsanlagen weiter optimiert wird. Infolgedessen wurden beginnend ab dem 1. Januar 2007 die Abschreibungen an die längeren Nutzungsdauern angepasst. Dies führte im dritten Quartal zu einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von 230 Mio. €; davon entfallen 159 Mio. € auf Mercedes-Benz Cars, 34 Mio. € auf Daimler Trucks und 37 Mio. € auf Vans, Buses, Other.

Der Überleitungsposten zum EBIT des Konzerns enthält zentrale Aufwendungen von 329 (i. V. 127) Mio. € und Eliminierungen konzerninterner Vorgänge von 3 (i. V. -27) Mio. €. Der Anstieg bei den zentralen Aufwendungen ist insbesondere auf Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten zurückzuführen, die nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnen sind.

Das Konzernergebnis betrug im dritten Quartal -1.533 (i. V. 868) Mio. €, das Ergebnis je Aktie lag bei -1,47 (i. V. 0,82) €. Auch das Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten war mit -1.003 Mio. € negativ (i. V. 1.105 Mio. €). Der Rückgang des Konzernergebnisses basiert größtenteils auf Wertberichtigungen auf latente Steuern in Höhe von 2.216 Mio. €, da sich aufgrund der Chrysler-Transaktion die Voraussetzungen für die Realisierung der zukünftigen Steuervorteile verändert haben. Das entsprechende Ergebnis je Aktie betrug -0,97 (i. V. 1,05) €.

Alle transaktionsbezogenen Einflüsse inklusive der Wertberichtigungen belaufen sich im dritten Quartal auf insgesamt 2,6 Mrd. €. Ohne diese Effekte hätte das Konzernergebnis 1,1 Mrd. € betragen und wäre damit 21% höher als im Vorjahr gewesen.

Das Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten beinhaltet sowohl die operativen Ergebnisse der Chrysler Group und des dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis einschließlich 3. August 2007 als auch das Zinsergebnis und die Ertragsteuern, die auf diese Aktivitäten entfallen, und belief sich auf -530 (i. V. -237) Mio. €. Im Ergebnis des dritten Quartals 2007 ist ein Aufwand aus der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten in Höhe von 750 Mio. € enthalten.

Die gesamte Transaktion zur Abgabe der Mehrheit an Chrysler verursachte bis Ende des dritten Quartals einen negativen Effekt auf das Konzernergebnis von 2,2 Mrd. €. Nach einem positiven Effekt in Höhe von 0,4 Mrd. € im zweiten Quartal entfiel auf das dritte Quartal ein Verlust von 2,6 Mrd. € und damit weniger als angekündigt (rund 3 Mrd. €). In diesem Betrag ist der bereits erwähnte Aufwand von 2,2 Mrd. € im Zusammenhang mit der Wertberichtigung auf die latenten Steuern enthalten. Insgesamt geht Daimler weiter davon aus, dass aus der Transaktion durch Effekte, die erst in den nächsten Quartalen berücksichtigt werden können, ein Nettoverlust von 2,5 Mrd. € entstehen kann.

## **Absatz und Umsatz**

Der Daimler-Konzern hat sich im dritten Quartal insgesamt positiv entwickelt und seinen Absatz um 4% auf 537.000 Fahrzeuge gesteigert.

Aufgrund des höheren Absatzes nahm auch der Umsatz um 6% auf 25,7 Mrd. € zu. Bereinigt um Wechselkursveränderungen stiegen die Umsatzerlöse um 9%.

Zum Ende des dritten Quartals 2007 waren bei Daimler weltweit 271.961 (i. V. 277.478) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 166.971 (i. V. 168.944) in Deutschland und 24.324 (i. V. 27.760) in den USA tätig. Gegenüber dem 30. September 2006 nahm die Zahl der Beschäftigten insbesondere aufgrund der Umsetzung des neuen Managementmodells ab. Seite 4

### **Die Geschäftsfelder im Einzelnen**

Der Absatz von **Mercedes-Benz Cars** konnte um 10% auf 337.300 Fahrzeuge gesteigert werden. Die Marke Mercedes-Benz steigerte ihren Absatz um 9% auf 308.000 Fahrzeuge und erreichte damit eine neue Bestmarke für das dritte Quartal. Die Marke smart legte trotz der Fokussierung auf eine Baureihe ebenfalls um 9% auf 26.900 Einheiten zu; der Absatz des smart fortwo stieg um 77%. Der Umsatz des Geschäftsfelds wuchs um 12% auf 14,1 Mrd. €.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars verbesserte sein EBIT im dritten Quartal von 850 Mio. € auf 1.331 Mio. €. Die positive Absatzentwicklung insbesondere bei der C-Klasse, der S-Klasse sowie der M-/R-/GL- und G-Klasse war ursächlich für das deutlich höhere Ergebnis des Geschäftsfelds. Darüber hinaus trugen weitere Effizienzsteigerungen im Rahmen des CORE-Programms zur positiven Ergebnisentwicklung bei. Gegenläufig haben Wechselkurseffekte das Ergebnis im dritten Quartal 2007 belastet.

Im September hat Mercedes-Benz Cars auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt 19 besonders verbrauchsgünstige und schadstoffarme Premiumfahrzeuge vorgestellt, die in den nächsten drei Jahren in den Markt eingeführt werden. Dazu zählen Hybridfahrzeuge, BLUETEC-Modelle als sauberste Diesel der Welt sowie das Forschungsfahrzeug F700 mit DIESOTTO-Antrieb, der die

Vorteile von Diesel- und Benzinmotoren miteinander verbindet. Ebenso Seite 5  
erstmals gezeigt wurde das neue T-Modell der C-Klasse, das seit  
September europaweit bestellt werden kann.

Ebenfalls im September hat Mercedes-Benz Cars das Programm  
CORE erfolgreich beendet. Es führte zu jährlichen Einsparungen und  
Erlösverbesserungen gegenüber dem Jahr 2004 von 7,1 Mrd. €. Die  
durch CORE erreichten strukturellen und prozessorientierten  
Veränderungen werden nun in die Linienorganisation überführt und  
auch in den kommenden Jahren zur Erreichung des neuen Renditeziels  
beitragen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** hat im dritten Quartal weltweit  
117.700 (i. V. 136.100) Fahrzeuge abgesetzt. Die im Vorjahr berichtete  
Zahl enthielt zusätzlich 5.900 von Trucks NAFTA produzierte Sprinter.  
Der Absatzrückgang resultierte vor allem aus der geringeren  
Nachfrage aufgrund schärferer Emissionsvorschriften in USA, Kanada  
und Japan und einer allgemeinen Marktabschwächung in den USA.  
Infolgedessen ging der Umsatz von 8,0 Mrd. € auf 7,0 Mrd. € zurück.

Das Geschäftsfeld erwirtschaftete im Berichtsquartal ein EBIT von 480  
(i. V. 565) Mio. €. Der Ergebnisrückgang ist im Wesentlichen auf den  
erwarteten Absatzrückgang in der NAFTA-Region und in Japan sowie  
einen konjunkturbedingten Marktrückgang in den USA zurückzuführen.  
Positiv wirkten dagegen die weiterhin erfreuliche Absatzentwicklung in  
Europa und Lateinamerika sowie die weiteren Effizienzsteigerungen im  
Rahmen des Global Excellence Programms.

Der Absatz von Trucks Europa/Lateinamerika stieg um 12% auf  
42.100 Fahrzeuge. Trucks NAFTA hat im dritten Quartal mit 24.000  
Lkw erwartungsgemäß deutlich weniger Fahrzeuge der Marken  
Freightliner, Sterling, Western Star und Thomas Built Buses verkauft

als im Vorjahresquartal (49.500 Einheiten). Trucks Asia konnte mit 51.600 Fahrzeugen der Marke Mitsubishi Fuso den Absatz durch Zuwächse in den Exportmärkten um 5% steigern. Seite 6

Seit der Einführung der BLUETEC-Technologie Anfang 2005 hat Mercedes-Benz als erster Anbieter dieser innovativen Diesel-Technologie in Serienfahrzeugen bereits mehr als 90.000 BLUETEC-Lkw verkauft. Diese Lkw erfüllen überwiegend bereits heute die ab Oktober 2009 geltende Abgasnorm Euro 5. Angesichts des großen Markterfolgs der BLUETEC-5-Technologie im Schwer-Lkw Actros wird nun auch der Atego, der leichte und mittelschwere Lkw sowie Sattelzugmaschinen umfasst, mit dieser Antriebstechnologie angeboten.

Um die anhaltend hohe Nachfrage in Europa bedienen zu können, hat sich Daimler Trucks für den Ausbau der Standorte in Deutschland entschieden. Kapazitätserweiterungen erfolgen derzeit an den Standorten Wörth, Mannheim, Gaggenau und Kassel.

Die Geschäftsentwicklung von **Daimler Financial Services** war im Berichtsquartal geprägt durch die mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler notwendig gewordene Abtrennung des Chrysler Finanzdienstleistungsgeschäfts in Nordamerika.

Das EBIT des Geschäftsfelds lag im dritten Quartal mit 87 (i. V. 221) Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau. Infolge der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten entstanden im Berichtsquartal Aufwendungen für den Aufbau einer eigenständigen Finanzdienstleistungsorganisation im NAFTA-Raum.

Das weltweite Vertragsvolumen stieg um 3% auf 57,6 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Zuwachs 8%. Das Neugeschäft war

mit 6,4 Mrd. € um 6% geringer als im dritten Quartal des Vorjahres; Seite 7  
wechsellkursbereinigt betrug der Rückgang 4%.

In der Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik stieg das Vertragsvolumen um 5% auf 33,4 Mrd. €. In Deutschland, dem wichtigsten Markt in dieser Region, hat die DaimlerChrysler Bank ihr Vertragsvolumen um 4% auf 16,2 Mrd. € gesteigert. In der Region Americas lag das Vertragsvolumen bei 20,3 (i. V. 19,8) Mrd. €. Wechselkursbereinigt stieg das Portfolio um 13%.

Die Trennung von Chrysler Financial in der NAFTA läuft planmäßig. Die rechtliche Trennung der Bereiche Truck Financial und Mercedes-Benz Financial vom Chrysler-Finanzdienstleistungsgeschäft ist mittlerweile vollzogen.

Das EBIT des Segments **Vans, Buses, Other** lag im dritten Quartal bei 319 (i. V. 341) Mio. €. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses profitierten von einer guten Absatzentwicklung und erzielten jeweils höhere Ergebnisse. Der Ergebnisbeitrag der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) belief sich im Berichtsquartal auf 13 (i. V. 160) Mio. €. Der Ergebnisrückgang resultierte aus höheren Kosten bei der EADS im Zusammenhang mit dem Programmstart der Airbus A350XWB sowie einem reduzierten Gewinnbeitrag infolge des verminderten Anteilsbesitzes an der EADS. Das Vorjahresergebnis des Segments war zudem durch einen Sonderertrag von 86 Mio. € aufgrund der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien positiv beeinflusst.

Der Bereich **Mercedes-Benz Vans** setzte seine sehr positive Geschäftsentwicklung im Berichtsquartal fort und konnte den Absatz um 23% auf einen Absatzrekord im dritten Quartal von 72.600 Fahrzeugen deutlich steigern.

Der Bereich **Daimler Buses** hat im dritten Quartal mit 9.400 Bussen und Fahrgestellen das Absatzniveau des Vorjahres um 9% übertroffen. Seite 8

Daimler ist nach der Abgabe der Mehrheit noch mit 19,9% an der **Chrysler Holding LLC** beteiligt. Deren operativ tätige Tochtergesellschaft Chrysler LLC hat im dritten Quartal 615.500 Fahrzeuge verkauft (-3%).

### **Ausblick**

Für das Jahr 2007 insgesamt rechnet der Konzern mit einem weltweiten Zuwachs der Pkw- und Nutzfahrzeugnachfrage von rund 3% (i. V. 4%). Dieses Wachstum resultiert hauptsächlich aus der sehr positiven Marktentwicklung in den Schwellenländern China, Indien, Russland und Brasilien, in denen voraussichtlich jeweils zweistellige Zuwachsraten erreicht werden. Sowohl der japanische Pkw-Markt als auch der nordamerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürften unter dem Vorjahresniveau bleiben. Bei Personenwagen erwartet das Unternehmen in Westeuropa ein Marktvolumen auf Vorjahreshöhe. Im Lkw-Bereich erwartet Daimler für das Jahr 2007 sowohl in Nordamerika als auch in Japan einen starken Rückgang. In Westeuropa geht der Konzern angesichts der robusten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen von einer leicht positiven Entwicklung des Gesamtmarkts aus.

Für das Gesamtjahr 2007 rechnet Daimler mit einem **Konzernabsatz** in der Größenordnung des Vorjahres (i. V. 2,1 Mio. Fahrzeuge). Der Rückgang bei den Lkw sollte durch höhere Absatzzahlen bei Mercedes-Benz Cars sowie den Transportern und Bussen ausgeglichen werden.

**Mercedes-Benz Cars** geht davon aus, im Gesamtjahr 2007 beim Absatz den Rekordwert des Vorjahres übertreffen zu können. Dabei

profitiert das Geschäftsfeld von den im Frühjahr 2007 eingeführten volumenstarken Modellen der neuen C-Klasse Limousine sowie dem neuen smart fortwo. Die Ergebnisentwicklung wird von den strukturellen und prozessorientierten Veränderungen im Rahmen von CORE positiv beeinflusst. Für das Jahr 2007 erwartet Mercedes-Benz Cars eine Umsatzrendite von deutlich über 8%. Trotz erhöhter Aufwendungen für effizientere und alternative Antriebssysteme soll die Umsatzrendite spätestens bis zum Jahr 2010 auf 10% gesteigert werden.

**Daimler Trucks** erwartet für das Gesamtjahr 2007 einen geringeren Absatz als im Vorjahr. Dies ist vor allem auf den starken Nachfrage-rückgang aufgrund schärferer Emissionsvorschriften in den USA, Kanada und Japan zurückzuführen. Positiv wirken dagegen die erfreuliche Absatzentwicklung in Europa und Lateinamerika. Das Ergebnis wird trotz der geringeren Nachfrage in einigen wichtigen Märkten wegen der Umsetzung des Global Excellence Programms in der Größenordnung des Vorjahres erwartet.

Für das Jahr 2007 geht **Daimler Financial Services** von einem leichten Anstieg des Vertragsvolumens aus. Aufwendungen für die Trennung des nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts werden das Ergebnis belasten. Daimler Financial Services erwartet dennoch, auch im laufenden Jahr eine Eigenkapitalrendite von mehr als 14% zu erreichen.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach dem Sprinter und der sehr erfreulichen Entwicklung beim Vito/Viano geht **Mercedes-Benz Vans** unverändert von einer Absatzsteigerung gegenüber dem Jahr 2006 aus. Bei **Daimler Buses** wird der Absatz aufgrund der sehr erfreulichen Geschäftsentwicklung in Lateinamerika voraussichtlich über dem hohen Niveau des Vorjahres liegen.

Der **Konzern** rechnet für das Jahr 2007 weiterhin mit einem Umsatz in der Größenordnung des Vorjahres (i. V. 99 Mrd. €). Seite 10

Für den Konzern in der neuen Struktur erwartet Daimler für das Gesamtjahr 2007 ein EBIT von mindestens 8,5 (i. V. 5,0) Mrd. €. Wesentliche Sonderfaktoren im Ergebnis des Berichtsjahres sind der Ertrag aus der Reduzierung des Anteils an der EADS von 1,4 Mrd. € sowie Belastungen durch die Umsetzung des neuen Managementmodells von 0,3 Mrd. €.

Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten **Sonderfaktoren** haben das EBIT im dritten Quartal 2007 und 2006 beeinflusst:

<b>Sonderfaktoren im EBIT</b>		
Werte in Mio. €	<b>Q3 2007</b>	<b>Q3 2006</b>
<b>Mercedes-Benz Cars</b>		
Einstellung des smart forfour	-	40
Personalanpassungen im Rahmen von CORE	-	(47)
<b>Vans, Buses, Other</b>		
Erträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen	37	4
Veräußerung von Immobilien	-	86
<b>Überleitung / Eliminierung</b>		
Neues Managementmodell	(67)	(47)

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. 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 in wichtigen Wirtschaftsregionen, insbesondere in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber und ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte oder Dienstleistungen, die unseren Spielraum bei der Durchsetzung von Preiserhöhungen beschränken können, Preiserhöhungen bei Kraftstoff, Rohstoffen und Edelmetallen, Unterbrechungen bei der Produktion, die auf Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die Geschäftsaussichten von Daimler Trucks, die von einer länger als erwartet andauernden Nachfrageschwäche auf den US-amerikanischen und japanischen Nutzfahrzeugmärkten betroffen sein könnten, die effiziente Umsetzung von Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen, die Geschäftsaussichten von Chrysler, an der wir eine Beteiligung halten, einschließlich der Fähigkeit ihren »Recovery and Transformation Plan« erfolgreich umzusetzen, 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 von DaimlerChrysler unter der Überschrift »Risikobericht« sowie unter den Überschriften »Risk Factors« und »Legal Proceedings« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler nach »Form 20-F« beschrieben sind, der bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sollten 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.

Weitere Informationen von Daimler im Internet:

[www.daimler.com/investor](http://www.daimler.com/investor)

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](mailto:Michael.Muehlbayer@DaimlerChrysler.com)

Friedrich Lauer

Tel. +49/711-17-92286

Fax +49/711-17-95235

[Friedrich.Lauer@DaimlerChrysler.com](mailto:Friedrich.Lauer@DaimlerChrysler.com)

Lutz Deus

Tel. +49/711-17-92261

Fax +49/711-17-94109

[Lutz.Deus@DaimlerChrysler.com](mailto:Lutz.Deus@DaimlerChrysler.com)

Bjoern Scheib

Tel. +49/711-17-95256

Fax +49/711-17-94109

[Bjoern.Scheib@DaimlerChrysler.com](mailto:Bjoern.Scheib@DaimlerChrysler.com)

