

DAIMLERCHRYSLER



Q1 2005

Zwischenbericht

# Inhalt

3 Lagebericht

8 Mercedes Car Group  
9 Chrysler Group  
10 Nutzfahrzeuge

11 Financial Services  
12 Übrige Aktivitäten

13 Quartalsabschluss  
17 Konzernanhang  
27 Finanzkalender

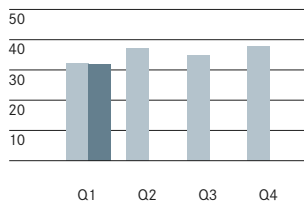
## Q1

### DaimlerChrysler-Konzern

In Millionen	Q1 05	Q1 05	Q1 04	Veränd. in %
	US \$ <sup>1</sup>	€	€	
Umsatz	41.169	31.744	32.351	-2
Westeuropa	12.091	9.323	11.608	-20
Deutschland	5.579	4.302	5.271	-18
USA	18.921	14.589	15.799	-8
Übrige Märkte	10.157	7.832	4.944	+58
Beschäftigte (31.03.)		386.789	362.907	+7
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.747	1.347	1.259	+7
Sachinvestitionen	1.913	1.475	1.368	+8
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.461	3.440	3.969	-13
Operating Profit	814	628	1.546	-59
Konzernergebnis	374	288	412	-30
je Aktie (in US \$/€)	0,36	0,28	0,41	-32

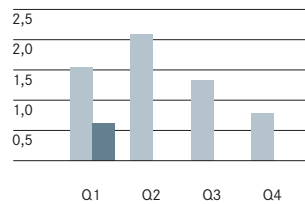
<sup>1</sup> Umrechnung: € 1 = US \$ 1,2969 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.03.2005).

#### Umsatz in Milliarden €

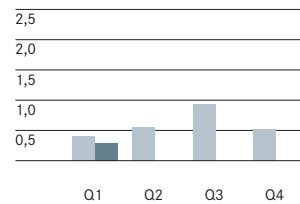


■ 2004 ■ 2005

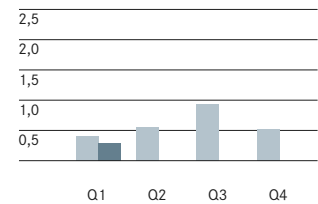
#### Operating Profit in Milliarden €



#### Konzernergebnis in Milliarden €



#### Ergebnis je Aktie in €



# Lagebericht

- Konzern-Operating Profit von € 628 (i. V. € 1.546) Mio.; ohne Sonderbelastungen durch smart € 1.428 Mio.
- Konzernergebnis von € 288 (i. V. € 412) Mio.
- Ergebnis je Aktie von € 0,28 (i. V. € 0,41)
- Umsatz mit € 31,7 Mrd. aufgrund von Wechselkurseffekten leicht unter Vorjahresniveau
- Für Gesamtjahr 2005 ohne Sonderbelastungen durch smart weiterhin leichter Anstieg des Konzern-Operating Profit gegenüber dem Vorjahr (€ 5,8 Mrd.) erwartet

## Geschäftsentwicklung

### Leichte Abschwächung der weltweiten Automobilkonjunktur

- Die Weltwirtschaft hat im ersten Quartal des Jahres 2005 trotz anhaltend hoher Rohstoffpreise ihren Expansionskurs fortgesetzt. Die Wachstumsdynamik hat jedoch spürbar nachgelassen. Erfreulich war, dass das Wirtschaftswachstum in den USA und in China weniger als erwartet an Schubkraft verloren hat. Die Wachstumsperspektiven für Deutschland und Japan trüben sich hingegen seit Jahresanfang weiter ein.
- Die weltweite Automobilnachfrage hat im ersten Quartal 2005 an Schwung verloren. Dabei war die Entwicklung in den einzelnen Regionen weiterhin uneinheitlich. Während die Pkw-Neuzulassungen in den USA, Westeuropa und Japan leicht zurückgingen, verzeichneten die Märkte in den meisten Schwellenländern deutliche Zuwachsraten. Bei den Nutzfahrzeugen setzte sich der weltweite Aufwärtstrend des Vorjahres in leicht abgeschwächter Form fort.

### Umsatz von € 31,7 Mrd. im ersten Quartal

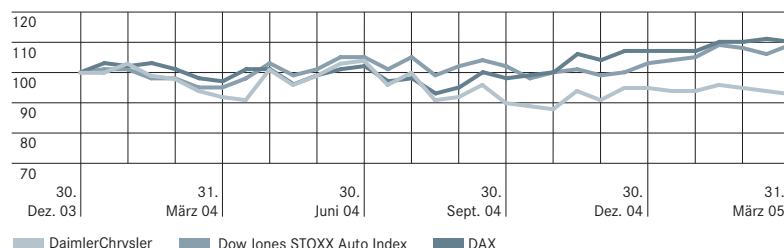
- Im ersten Quartal hat DaimlerChrysler weltweit 1,1 Mio. Fahrzeuge abgesetzt (+1%).
- Der Absatz der Mercedes Car Group lag mit 247.000 Fahrzeugen um 7% unter dem Niveau des Vorjahres. Bei der Chrysler Group gingen die Auslieferungen an Händler um 3% auf 666.700 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zurück. Die Verkäufe an Endkunden nahmen dagegen um 5% auf 664.500 Fahrzeuge zu. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnten wir das Absatzvolumen kräftig um 43% auf 179.400 Lkw, Transporter und Busse steigern.
- Der Umsatz von DaimlerChrysler ging im Wesentlichen aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar um 2% auf € 31,7 Mrd. zurück.

## Ertragslage

### Konzern-Operating Profit im ersten Quartal durch Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart belastet

- DaimlerChrysler erzielte im ersten Quartal einen Operating Profit von € 628 Mio. gegenüber € 1.546 Mio. im Vorjahr.

## Börsenkursentwicklung (indiziert)



- Der Rückgang des Operating Profit war wesentlich durch Aufwendungen in Höhe von € 800 Mio. im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart verursacht. Ohne diese Sonderaufwendungen hätte der Konzern-Operating Profit im ersten Quartal € 1.428 Mio betragen. Darüber hinaus waren im Operating Profit gegenüber dem ersten Quartal 2004 Belastungen durch den schwächeren US-Dollar und höhere Materialpreise zu verkraften. Die Wechselkursauswirkungen aus dem operativen Geschäft betrafen insbesondere die Mercedes Car Group. Bei den Geschäftsfeldern Chrysler Group, Nutzfahrzeuge und Financial Services wirkte sich die Wechselkursveränderung dagegen vor allem im Rahmen der Umrechnung der Ergebnisse in Euro aus. Bei der Mercedes Car Group führten zudem geringere Absatzzahlen zu einer erheblichen Belastung des operativen Ergebnisses. Die Chrysler Group konnte das Vorjahresergebnis nicht ganz erreichen.
- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erzielte insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung im Lkw-Geschäft einen deutlich höheren Operating Profit. Darüber hinaus haben die im ersten Quartal 2005 abgeschlossenen Verhandlungen mit Mitsubishi Motors Corporation (MMC) über den Ausgleich von Belastungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) zu einem Ertrag in Höhe von € 276 Mio. geführt. Das Geschäftsfeld Financial Services konnte aufgrund der geringeren Belastungen aus Toll Collect einen höheren Beitrag zum Operating Profit des Konzerns leisten. Die Verbesserung des Operating Profit bei den Übrigen Aktivitäten war insbesondere auf gestiegene Ergebnisse des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway und der EADS zurückzuführen.
- Die **Mercedes Car Group** weist im ersten Quartal 2005 einen Operating Loss von € 954 Mio. aus, gegenüber einem Operating Profit von € 639 Mio. im Vorjahr. Das Ergebnis des ersten Quartals 2005 war durch Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsbereichs smart in Höhe von € 800 Mio. belastet.
- Bei Mercedes-Benz Personenwagen führten neben dem überwiegend modellzyklusbedingten Absatzrückgang und einem ungünstigeren Modell-Mix auch der weiterhin starke Euro zu einem Rückgang des Operating Profit. Zusätzlich entstanden Aufwendungen für die Weiterführung der Qualitätsoffensive. Darüber hinaus belasteten auch die gestiegenen Rohstoffpreise den Operating Profit des abgelaufenen Quartals.

#### Operating Profit (Loss) nach Segmenten

	Q1 05	Q1 05	Q1 04
In Millionen	US \$	€	€
Mercedes Car Group	(1.237)	(954)	639
Chrysler Group	327	252	303
Nutzfahrzeuge	926	714	268
Financial Services	425	328	221
Übrige Aktivitäten	284	219	134
Eliminierungen	89	69	(19)
<b>DaimlerChrysler-Konzern</b>	<b>814</b>	<b>628</b>	<b>1.546</b>

- Das Quartalsergebnis von smart aus dem laufenden Geschäft war negativ. Hinzu kamen die Aufwendungen für die Neuausrichtung des Geschäftsmodells. Diese entstanden im Wesentlichen aus der Wertberichtigung von Produktionsanlagen, der Bildung von Risikovorsorgen im Zusammenhang mit vertraglichen Verpflichtungen sowie der Bewertung von Fahrzeugbeständen. Im Verlauf des Jahres 2005 werden voraussichtlich weitere Aufwendungen von bis zu € 0,4 Mrd. anfallen.
- Die **Chrysler Group** erzielte im ersten Quartal 2005 einen Operating Profit von € 252 Mio. gegenüber € 303 Mio. im Vorjahresquartal.
- Im Ergebnisrückgang spiegeln sich insbesondere geringere Fahrzeugauslieferungen an Händler und die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar wider. Weltweit hat die Chrysler Group im ersten Quartal 2005 666.700 Fahrzeuge abgesetzt, was einem Rückgang um 18.100 Fahrzeuge gegenüber der Vorjahresperiode entspricht.
- Der Operating Profit des ersten Quartals 2004 enthielt Restrukturierungsaufwendungen von insgesamt € 75 Mio., die zum einen durch den Turnaround-Plan und zum anderen durch ein Anreizprogramm zur Frühpensionierung von Facharbeitern bedingt waren.
- Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** steigerte den Operating Profit im ersten Quartal von € 268 auf € 714 Mio.
- Insbesondere der weltweite Markterfolg der Produkte des Geschäftssegments Lkw sowie die Verständigung mit MMC über Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC waren ausschlaggebend für diesen Ergebnisanstieg. Die Ausgleichsleistungen von MMC führten zu einem Ertrag von € 276 Mio.

- Durch die anhaltend positive Absatzentwicklung in nahezu allen Fahrzeugsegmenten und die erfolgreiche Fortführung der laufenden Effizienzsteigerungsprogramme konnten Ergebnisbelastungen mehr als kompensiert werden. Diese resultierten aus Rohmaterialverteuerungen und der anhaltenden Stärke des Euro.
- Das Geschäftsfeld Dienstleistungen wurde im ersten Quartal 2005 in **Financial Services** umbenannt, um der konsequenten Fokussierung auf das Angebot von automobilen Finanzdienstleistungen Rechnung zu tragen.
- Im ersten Quartal 2005 konnte das Geschäftsfeld Financial Services den Operating Profit gegenüber dem Vorjahresquartal deutlich auf € 328 (i. V. € 221) Mio. verbessern.
- Dieser Ergebnisanstieg resultierte aus geringeren Belastungen für Toll Collect (i. V. € 279 Mio.). Die im Jahr 2005 angefallenen Aufwendungen für Toll Collect standen im Zusammenhang mit Maßnahmen, mit denen der erfolgreiche Start des Systems sichergestellt wurde, und der geplanten Erweiterung der Systemfunktionalitäten der On-Board-Units.
- Im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft waren vor dem Hintergrund steigender Zinsen, vor allem in den USA, im Vergleich zu einem sehr hohen Vorjahresniveau Schwächerungen der Margen zu verzeichnen. Diese konnten teilweise durch ein gestiegenes Geschäftsvolumen und geringere Risikokosten ausgeglichen werden.
- Der Operating Profit der **Übrigen Aktivitäten** betrug im ersten Quartal 2005 € 219 Mio. und lag damit € 85 Mio. über dem Ergebnis des Vorjahres.
- Dieser Anstieg war insbesondere auf ein erheblich verbessertes Ergebnis des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway zurückzuführen. Zusätzlich führte bei EADS ein starkes operatives Ergebnis aufgrund höherer Airbus-Auslieferungen zu einem gestiegenen anteiligen Ergebnisbeitrag.
- Das **Finanzergebnis** verbesserte sich im abgelaufenen Quartal auf € 80 (i. V. - € 389) Mio. Darin enthalten ist ein Anstieg des Beteiligungsergebnisses um € 343 auf € 27 Mio., der vor allem aus dem deutlich reduzierten Verlustbeitrag von Toll Collect resultierte. Zudem war das Beteiligungsergebnis im Vorjahr noch durch das negative Ergebnis der at equity bilanzierten Beteiligung an MMC belastet. Das Zinsergebnis lag bei - € 42 Mio. im Vergleich zu - € 107 Mio. im Vorjahr. Der Anstieg des Übrigen Finanzergebnisses um € 61 auf € 95 Mio. war überwiegend durch höhere Erträge aus Wertpapierverkäufen bedingt.
- Für das erste Quartal 2005 wird ein **Konzernergebnis** von € 288 Mio. gegenüber € 412 Mio. im Vorjahr ausgewiesen. Gegenläufig zum Rückgang im Operating Profit wirkte sich die positive Entwicklung der Steuerposition aus, die sich durch steuerfreie Erträge insbesondere im Zusammenhang mit den Ausgleichsleistungen für MFTBC ergab. Außerdem war das Konzernergebnis im Vorjahr durch steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen im Wesentlichen aus at equity bilanzierten Beteiligungen, unter anderem auch aus MMC, belastet. Die Sonderaufwendungen von smart wirkten sich mit € 512 Mio. im Konzernergebnis aus.
- Das **Ergebnis je Aktie** betrug € 0,28 gegenüber € 0,41 im Vorjahresquartal.

## Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 3,4 Mrd. war aufgrund der Ergebnisentwicklung gegenüber dem ersten Quartal 2004 (€ 4,0 Mrd.) rückläufig. Die Sonderbelastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart waren dabei noch nicht zahlungswirksam. Positiv wirkten sich insbesondere die gegenüber dem Vorjahr rückläufigen Mittelabflüsse aus Steuern aus, die auf eine Steuererstattung im ersten Quartal 2005 im NAFTA-Raum zurückzuführen waren.
- Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ist mit € 1,4 Mrd. gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (€ 3,3 Mrd.) zurückgegangen. Neben dem Mittelzufluss (im Vorjahr Mittelabfluss) durch den Kauf und Verkauf von Wertpapieren war der Rückgang im Wesentlichen durch gestiegene Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden begründet. Gegenläufig wirkten sich höhere Zugänge bei den Vermieteten Gegenständen und bei den Sachanlagen aus.
- Beim **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** hat sich durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten (netto) ein Mittelabfluss von - € 0,6 (i. V. - € 2,5) Mrd. ergeben.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 um € 1,7 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, wurde im Hinblick auf die Dividendenzahlung im April von € 11,7 Mrd. auf € 13,0 Mrd. erhöht.

### Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

	Q1 05	Q1 05	Q1 04
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	814	628	1.546
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(375)	(289)	(208)
Operatives Beteiligungsergebnis	(234)	(181)	14
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(1)	(38)
Ergebnis vor Finanzergebnis	204	157	1.314

## Vermögenslage

- Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 um € 5,9 Mrd. auf € 188,6 Mrd. Der Anstieg war mit € 4,3 Mrd. auf Wechselkurseffekte zurückzuführen.
- Die Vermieteten Gegenstände und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen machen insgesamt € 86,1 Mrd. und damit 46% der gesamten Aktiva aus. Der Anstieg der Vorräte war auf den unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft in Verbindung mit Modellwechseln zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte die wettbewerbsintensive Lage am Absatzmarkt bestandserhöhend. Die Sonstigen Vermögenswerte verminderten sich überwiegend aufgrund der Bewertung von Derivaten.
- Die auf der Passivseite ausgewiesenen Anteile in Fremdbesitz gingen aufgrund der Anteilserhöhung an MFTBC zurück. Zum 31. März 2005 wurden 15% der Anteile von konzernexternen Gesellschaftern gehalten (31. Dezember 2004: 35%). Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen resultierte im Wesentlichen aus dem gegenüber dem vierten Quartal 2004 erhöhten Produktionsniveau.
- Das Konzerneigenkapital erhöhte sich zum 31. März 2005 von € 33,5 auf € 34,4 Mrd. Ausschlaggebend für den Anstieg waren das positive Konzernergebnis, Wechselkurseffekte und in geringerem Umfang die ergebnisneutrale Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten. Bereinigt um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2004 (€ 1,5 Mrd.) betrug die Eigenkapitalquote zum 31. März 2005 unverändert zum 31. Dezember 2004 17,5%. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,7 (31. Dezember 2004 25,3)%.

## Mitarbeiter

- Zum Ende des ersten Quartals 2005 waren bei DaimlerChrysler weltweit 386.789 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, das waren 23.882 mehr als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres (+7%).
- Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen ergaben sich durch die Einbeziehung von MFTBC, den Erwerb von Händlern sowie durch die Veräußerung von Komponentenwerken bei der Chrysler Group. Einen geschäftsbedingten Aufbau der Belegschaft hatten wir insbesondere durch Neueinstellungen in Nordamerika und Europa im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge. Auch in der Mercedes Car Group stieg die Zahl der Beschäftigten vor allem in den USA durch den Ausbau unseres Werkes in Tuscaloosa an. Konsolidierungskreisbereinigt erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 3%.

## Ausblick

- DaimlerChrysler geht davon aus, dass die Weltwirtschaft ihren gegenwärtigen Kurs in den nächsten Monaten beibehalten und damit entlang ihres langfristigen Wachstumstrends weiter expandieren wird. Bleiben die Rohstoffpreise – und hier insbesondere der Preis für Rohöl – allerdings dauerhaft hoch oder steigen sie gar weiter an, muss mit negativen Auswirkungen für die weltweite konjunkturelle Entwicklung gerechnet werden. Weiterhin können sich steigende Zinsen negativ auf das Konsumverhalten auswirken.
- Für den weiteren Jahresverlauf zeichnen sich geringere Zuwachsraten für die weltweite Automobilnachfrage ab als noch im Jahr 2004. Während im NAFTA-Raum mit einer weiteren Expansion der Lkw-Märkte zu rechnen ist, sind in Europa Zeichen eines nachlassenden Wachstums zu beobachten. Insgesamt erwarten wir angesichts weiter verkürzter Produktlebenszyklen und anhaltender Überkapazitäten eine Fortsetzung des hohen Wettbewerbsdrucks innerhalb der gesamten Automobilindustrie.
- DaimlerChrysler geht für das Jahr 2005 von einem leichten Absatzanstieg gegenüber dem Jahr 2004 aus.
- Bei der Mercedes Car Group rechnen wir nach den Anläufen der M-, B-, R- und S-Klasse sowie der Modellpflege des CLK mit deutlichen Absatzimpulsen insbesondere ab Mitte des Jahres 2005. Darüber hinaus erwarten wir auch einen positiven Effekt durch die neuen V6- und V8-Benzin- und Dieselmotoren, die wir sukzessive in unseren Baureihen einführen. Insgesamt gehen wir für das Gesamtjahr von einem leichten Absatzplus bei der Mercedes Car Group aus.
- Die Chrysler Group geht für den weiteren Jahresverlauf von einem sehr intensiven Wettbewerbsumfeld aus. Wir erwarten für den US-amerikanischen Markt ein Marktvolumen von 17,2 Mio. Fahrzeugen. Mit der Einführung von weiteren neuen Produkten wollen wir die positive Entwicklung des Jahres 2004 fortsetzen. Insgesamt rechnet die Chrysler Group für das Jahr 2005 mit einem höheren Absatz.
- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erwartet für das Gesamtjahr 2005, beim Absatz an die erfreuliche Entwicklung des Jahres 2004 anknüpfen zu können. Dabei wirken sich vor allem die seit dem letzten Jahr anhaltend hohe Nachfrage nach schweren Freightliner-Lkw im NAFTA-Raum sowie nach Mercedes-Benz-Lkw positiv aus.
- Das Geschäftsfeld Financial Services rechnet im Finanzdienstleistungsgeschäft mit einem stabilen Geschäftsverlauf und einem weiteren Wachstum des Portfolios. Bei Toll Collect werden die Vorbereitungen zur Umstellung von der On-Bord-Unit 1 (OBU 1) auf die OBU 2 konsequent vorangetrieben.

- Die EADS geht für das Jahr 2005 von einer weiteren Belegung des zivilen Flugzeugmarktes aus. Für das Gesamtjahr rechnet die EADS damit, 350 bis 360 Airbus-Flugzeuge auszuliefern (i. V. 320).
- Für den DaimlerChrysler-Konzern erwarten wir für das Jahr 2005 weiterhin einen höheren Umsatz als im Vorjahr. Die Umsatzentwicklung ist sehr stark von der Entwicklung des Wechselkurses von US-Dollar zum Euro abhängig.
- Ebenso erwarten wir für das Jahr 2005 insgesamt einen leichten Anstieg der Beschäftigtenzahl. Insbesondere in den Geschäftsfeldern Nutzfahrzeuge und Chrysler Group sollte die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegenüber dem Jahresendstand 2004 steigen.
- Die Ergebnisentwicklung im weiteren Jahresverlauf wird durch gestiegene Rohstoffpreise, höhere Zinsen und die Schwäche des US-Dollar gegenüber dem Euro belastet sein.
- Nachdem der Operating Profit im ersten Quartal durch die Sonderbelastungen durch smart stark beeinflusst war, rechnen wir im weiteren Verlauf des Jahres mit weiteren Sonderbelastungen durch smart in Höhe von bis zu € 0,4 Mrd.

DaimlerChrysler erwartet nach einem schwächeren ersten Halbjahr für das Gesamtjahr 2005 ohne die Sonderbelastungen durch smart weiterhin einen leichten Anstieg des Operating Profit gegenüber dem Jahr 2004.

**Vorausschauende Aussagen in diesem Zwischenbericht:**

Dieser Zwischenbericht enthält unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die erfolgreiche Umsetzung des neuen Geschäftsmodells für smart sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler im Formular 20-F beschrieben, das bei der U.S. Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den 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.

# Mercedes Car Group

- **Absatz mit 247.000 Fahrzeugen unter Vorjahresniveau**
- **Erfolgreiche Weltpremieren der neuen M-Klasse sowie der neuen Sports Tourer B- und R-Klasse**
- **Neues Geschäftsmodell für smart**
- **Operating Loss von € 954 Mio. einschließlich Sonderbelastungen durch smart von € 800 Mio.**

	Q1 05	Q1 05	Q1 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit (Loss)	(1.237)	(954)	639	.
Umsatz	13.466	10.383	11.674	-11
Absatz		246.968	265.988	-7
Produktion		278.035	307.112	-9
Beschäftigte (31.03.)		107.077	104.801	+2

Absatz	Q1 05	Q1 04	Veränd.
			in %
Gesamt	246.968	265.988	-7
Westeuropa	154.998	172.996	-10
davon Deutschland	70.455	80.927	-13
USA	49.800	51.503	-3
Japan	10.234	11.086	-8
Übrige Märkte	31.936	30.403	+5

## Absatz und Umsatz unter Vorjahresniveau

- Mit 247.000 Fahrzeugen lag der Absatz der Mercedes Car Group im ersten Quartal um 7% unter dem Vorjahresniveau. Der Umsatz ging um 11% auf € 10,4 Mrd. zurück. Der Operating Loss betrug € 954 Mio. Darin sind Sonderbelastungen durch smart in Höhe von € 800 Mio. enthalten.

## Modellzyklusbedingt niedrigerer Absatz bei Mercedes-Benz

- Der Absatz der Marke Mercedes-Benz ging im ersten Quartal von 246.000 auf 220.600 Fahrzeuge zurück. Die Nachfrage nach der M- und S-Klasse war im Vorfeld der anstehenden Modellwechsel lebenszyklusbedingt rückläufig. Der Absatz der C-Klasse bewegte sich auf Vorjahresniveau, der Absatz der E-Klasse war geringer als im Vorjahr. Die aufgrund fehlerhafter Diesel-Einspritzpumpen entstandenen Verzögerungen bei der Fahrzeugauslieferung konnten bis Ende März noch nicht vollständig kompensiert werden. Auch aufgrund der anhaltenden Nachfrageschwäche in einigen wichtigen Märkten ging der Absatz in Westeuropa um 15% auf 131.100 Fahrzeuge zurück. In den USA verringerte sich der Absatz um 3% auf 49.800 Fahrzeuge.

- Die Modellneuheiten des Jahres 2004 wurden rege nachgefragt: Im ersten Quartal 2005 wurden 16.000 SLK-Roadster (+157%) und 10.300 CLS-Coupé abgesetzt. Mit 47.000 Fahrzeugen (+20%) war auch die neue A-Klasse sehr erfolgreich.

## Wachstumsimpulse durch neue Modelle und neue Motoren

- Mit der neuen M-Klasse sowie den Sports Tourern B- und R-Klasse feierten im ersten Quartal drei neue Modelle ihre Weltpremiere. Die neue M-Klasse wurde im April in den USA eingeführt, ab dem Sommer wird sie auch in Europa verfügbar sein. Die B-Klasse kommt ab Juni in Westeuropa auf den Markt, die R-Klasse wird im Herbst zuerst in Nordamerika starten und ab Anfang 2006 auch in Europa erhältlich sein. Die neue S-Klasse werden wir im Herbst der Öffentlichkeit vorstellen. Positive Impulse erwarten wir auch von den neuen V6- und

V8-Benzin- und Dieselmotoren, die wir sukzessiv in unsere Fahrzeuge einbauen.

## Konsequent für Qualität und Effizienz

- In den zurückliegenden zwei Jahren haben wir die Qualität unserer Fahrzeuge kontinuierlich verbessert: Die Pkw, die heute unsere Fabriken verlassen, haben das höchste Qualitätsniveau. Ende März haben wir im Rahmen unserer Qualitäts-offensive ein umfassendes Maßnahmenpaket gestartet, um auch die Fahrzeuge in Kundenhand auf diesen hohen Qualitätsstand zu bringen.
- Im Rahmen des CORE-Programms, das wir im Februar 2005 eingeleitet haben, wird das Geschäftssystem der Mercedes Car Group optimiert. Schwerpunkte sind Kostensenkung, Erlössteigerung und die konsequente Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen. Bis zum Jahr 2007 beabsichtigt die Mercedes Car Group, ihr Ergebnis um € 3 Mrd. zu verbessern und eine Umsatzrendite von 7% zu erreichen.

## Neues Geschäftsmodell für smart

- Der weltweite Absatz der Marke smart ist um 32% auf 26.400 Fahrzeuge gestiegen. Der Zuwachs beruht vor allem auf dem im Jahr 2004 neu eingeführten smart forfour, von dem im ersten Quartal 8.200 Fahrzeuge abgesetzt wurden. Der Absatz des smart fortwo, der sich mittlerweile im siebten Jahr seines Lebenszyklus befindet, lag leicht über dem Vorjahr.
- Im Rahmen des neuen smart-Geschäftsmodells, dessen Eckpunkte wir am 1. April 2005 angekündigt haben, sollen die Fixkosten innerhalb der nächsten zwei Jahre um 30% gesenkt und die Produktivität deutlich gesteigert werden. Der für das Jahr 2007 geplante Nachfolger des smart fortwo wird auch die Spezifikationen des US-Marktes erfüllen. Die Produktion des smart roadster wird bis zum Jahresende 2005 eingestellt. Das Projekt eines smart-Geländewagens wird nicht weiter verfolgt. Ziel ist es, im Jahr 2007 den Break Even zu erreichen.



# Chrysler Group

- Verkäufe an Endkunden aufgrund des Markterfolgs der neuen Produkte um 5% gestiegen
- Auslieferungen an Händler leicht unter Vorjahresniveau
- Zahlreiche neue Modelle und Konzeptfahrzeuge vorgestellt
- Operating Profit von € 252 Mio.

	Q1 05	Q1 05	Q1 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	327	252	303	-17
Umsatz	13.922	10.735	12.060	-11
Absatz		666.675	684.751	-3
Produktion		681.938	680.713	+0
Beschäftigte (31.03.)		85.164	91.056	-6

Absatz	Q1 05	Q1 04	Veränd.
			in %
Gesamt	666.675	684.751	-3
NAFTA	630.629	639.315	-1
USA	560.939	582.583	-4
Übrige Märkte	36.046	45.436	-21

## Verkäufe an Endkunden gestiegen, Absatz an Händler leicht unter Vorjahresniveau

- Die Chrysler Group hat im ersten Quartal die Verkäufe an Endkunden um 5% auf 664.500 Fahrzeuge gesteigert. Der Zuwachs ist vor allem auf höhere Verkäufe bei den Minivans (+9%) und beim Dodge Durango (+17%) zurückzuführen. Die im Jahr 2004 sehr erfolgreich eingeführten neuen Produkte wie der Chrysler 300 (42.000 Fahrzeuge) und der Dodge Magnum (17.600 Fahrzeuge) waren weiterhin sehr gefragt und haben zu den höheren Verkäufen ebenfalls kräftig beigetragen.
- Die Auslieferungen an die Händler gingen um 3% auf 666.700 Fahrzeuge zurück. Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA stieg auf 616.800 (i. V. 585.100) Fahrzeuge. Damit lag die Reichweite des Fahrzeugbestands mit 78 Tagen auf Vorjahresniveau.
- Der Umsatz lag vor allem aufgrund des leicht geringeren Absatzes und der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit € 10,7 Mrd. um 11% unter dem Vorjahresniveau. In US-Dollar gerechnet ging der Umsatz um 7% zurück. Der Operating Profit konnte das Vorjahresergebnis nicht ganz erreichen.

## Neue Modelle und Konzeptfahrzeuge vorgestellt

- Zum Ende des ersten Quartals 2005 ist die Produktion der neuen Limousine Dodge Charger angelaufen. Der sportliche Viertürer mit Hinterrad-Antrieb wird parallel zu den Modellen Chrysler 300 und Dodge Magnum im Werk Brampton, Ontario, gefertigt. Die Markteinführung erfolgt im zweiten Quartal 2005.

- Mit dem neuen Sportwagen Viper Coupé, dem Dodge Mega-Cab, dem geräumigsten Pickup im Markt, und dem neuen Jeep® Commander mit drei Sitzreihen hat die Chrysler Group der Öffentlichkeit drei neue Modelle vorgestellt, die im Jahresverlauf in den Markt eingeführt werden. Darüber hinaus wurden mit dem Chrysler 300 SRT-8, dem Dodge Magnum SRT-8, dem Dodge Charger SRT-8 und dem Jeep® Grand Cherokee SRT-8 vier neue und besonders leistungsstarke Fahrzeuge präsentiert, die von dem neuen 6,1-Liter-V-8-HEMI-Motor angetrieben werden.
- Auf den Automobilausstellungen in Los Angeles, Detroit, Chicago und New York feierten zahlreiche Konzeptfahrzeuge Premiere. Dazu zählten der mit zwei HEMI-Motoren angetriebene Jeep® Hurricane, der mittelgroße Geländewagen Dodge Nitro und der Super-Geländewagen Jeep® Gladiator. Die Sportwagen-Vision Chrysler Firepower wurde auf der Auto Show in Detroit von den Lesern und Redakteuren der Fachzeitschrift Auto Week zum besten Konzeptfahrzeug der Messe gekürt. Bisher haben die Fahrzeuge des Modelljahres 2005 bereits 125 Auszeichnungen erhalten.

## Weltweite Einführung der Marke Dodge

- Im Rahmen ihrer weltweiten Einführung feierte die Marke Dodge auf dem Automobilsalon in Genf im März ihr Debut in Europa. Gezeigt wurde das Konzeptfahrzeug Dodge Caliber, das die Markenwerte Leistungsstärke und Sportlichkeit verdeutlicht. Mittelfristig plant die Chrysler Group, ihre Präsenz in Europa und Asien sowie in weiteren Märkten im Mittleren Osten, Lateinamerika und Afrika mit der Einführung der Marke Dodge deutlich auszubauen. Das Modellangebot der Chrysler Group außerhalb der USA soll damit bis zum Jahr 2007 mehr als verdoppelt werden.

# Nutzfahrzeuge

- **Nutzfahrzeugabsatz um 43% gestiegen**
- **Anhaltend positive Marktentwicklung vor allem in Westeuropa und Nordamerika**
- **Verhandlungen mit Mitsubishi Motors erfolgreich abgeschlossen**
- **Operating Profit deutlich gesteigert**

	Q1 05	Q1 05	Q1 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	926	714	268	+166
Umsatz	11.042	8.514	6.612	+29
Absatz		179.385	125.790	+43
Produktion		196.621	138.036	+42
Beschäftigte (31.03.)		116.268	89.875	+29

Absatz	Q1 05	Q1 04	Veränd.
			in %
Gesamt	179.385	125.790	+43
Westeuropa	55.759	56.246	-1
davon Deutschland	19.603	19.729	-1
USA	43.630	33.576	+30
Südamerika	14.303	11.689	+22
Japan	11.843	1.120	+957
Übrige Märkte	53.850	23.159	+133

## Absatz und Umsatz kräftig gesteigert

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte den Absatz in den ersten drei Monaten um 43% auf 179.400 Fahrzeuge steigern. Der Umsatz erhöhte sich um 29% auf € 8,5 Mrd. Ohne die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), die seit 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat einbezogen wird, wären der Absatz und der Umsatz jeweils um 11% gestiegen. Der Operating Profit erhöhte sich von € 268 auf € 714 Mio. Darin enthalten ist ein Betrag von € 276 Mio. aus der Einigung mit der Mitsubishi Motors Corporation (MMC).

## Erfreuliche Entwicklung bei Lkw und Bussen

- Im Lkw-Geschäft setzte sich die positive Absatzentwicklung auch im ersten Quartal 2005 fort.

Aufgrund der hohen Nachfrage auf dem nordamerikanischen Markt stieg der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses, Western Star) um 29% auf 44.000 Einheiten. Besonders erfreulich entwickelte sich das Geschäft mit schweren Lkw.

Der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) erhöhte sich um 20% auf 32.200 Lkw. Insbesondere der neue Actros erfreut sich weiterhin einer sehr hohen Nachfrage. Aufgrund der anhaltend positiven Rahmenbedingungen nahm auch das Absatzvolumen in Argentinien und Brasilien deutlich zu.

Bei MFTBC verringerte sich der Absatz um 12% auf 41.100 Fahrzeuge. Einem Anstieg um 21% auf 29.600 Fahrzeuge in den Ländern außerhalb Japans stand ein Rückgang um 48% auf 11.500 Lkw und Busse im schwierigen japanischen Markt gegenüber.

- Der Absatz des Geschäftsbereichs Transporter ging gegenüber dem Vorjahr um 6% auf 51.600 Einheiten zurück. Dies ist ausschließlich auf Lieferschwierigkeiten aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Diesel-Einspritzpumpen zurückzuführen. Betroffen waren die Modelle Viano/Vito und der Sprinter für den amerikanischen Markt.
- Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse hat mit 7.500 Einheiten 11% mehr Fahrzeuge abgesetzt als im ersten Quartal des Vorjahres. Zuwächse konnten vor allem in Südamerika und in Deutschland erzielt werden. Mit einem Marktanteil von 25,7% ist der Geschäftsbereich mit den Marken Mercedes-Benz und Setra weiterhin unangefochtener Marktführer in Westeuropa.

## Einigung mit Mitsubishi Motors

- Auf Basis der vertraglichen Gewährleistungsregelungen im Zusammenhang mit der Übernahme der Aktien an MFTBC hatte DaimlerChrysler Ansprüche gegenüber der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) erfolgreich geltend gemacht. Die Einigung sieht unter anderem vor, dass die von MMC noch gehaltenen 20% der Anteile an MFTBC unentgeltlich an DaimlerChrysler übertragen werden. Weiterhin leistet MMC eine Ausgleichszahlung.

# Financial Services

- Positive Geschäftsentwicklung im ersten Quartal
- Neugeschäft und Vertragsvolumen deutlich gewachsen
- Mauterhebung erfolgreich gestartet
- Operating Profit über Vorjahresniveau

	Q1 05	Q1 05	Q1 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	425	328	221	+48
Umsatz	4.626	3.567	3.372	+6
Vertragsvolumen	138.661	106.917	101.260	+6
Neugeschäft	15.532	11.976	10.638	+13
Beschäftigte (31.03.)		11.379	11.200	+2

## Financial Services mit Zuwächsen bei Neugeschäft und Vertragsvolumen

- Das Geschäftsfeld Financial Services hat im ersten Quartal seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt. Das Neugeschäft erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 13% auf € 12,0 Mrd., wechsellkursbereinigt betrug der Anstieg 16%. Das Vertragsvolumen lag mit € 106,9 Mrd. um 6% über dem Vorjahresniveau. Bereinigt um Wechselkurseffekte stieg das Portfolio um 10%. Der Operating Profit verbesserte sich von € 221 auf € 328 Mio.

## Weitere Fokussierung auf automobiler Finanzdienstleistungen

- Aufgrund der klaren Ausrichtung auf Finanzdienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette haben wir den Namen des Geschäftsfelds in Financial Services geändert. Mit dem neuen Namen stärken wir die Identität des Geschäftsfelds und machen deutlich, dass Financial Services als globaler Finanzdienstleister für exzellente Finanzdienstleistungen und wirksame Absatzunterstützung für die Automobilmarken des Konzerns steht.

## Zusammenarbeit mit Händlern und der DaimlerChrysler Vertriebsorganisation in Nordamerika intensiviert

- In Nordamerika haben wir mit innovativen Programmen zur Beschleunigung der Kreditgenehmigung den Service für unsere Händler weiter verbessert. Darüber hinaus konzentrieren wir uns auf die Optimierung unserer internen Prozesse insbesondere bei der Kundenbetreuung, der Kreditabwicklung sowie der Verwertung von Fahrzeugen nach Ablauf des Leasingvertrags. Die attraktiven Sonderfinanzierungsprogramme führten in der NAFTA-Region zu einem Anstieg des Neugeschäfts um 22% auf € 8,4 Mrd. In US-Dollar betrug das Wachstum 27%. Das Vertragsvolumen erhöhte sich auf € 76,3 (i. V. € 72,8) Mrd.

## Weiteres Wachstum in Europa

- In Europa stieg das Vertragsvolumen um 7% auf € 25,1 Mrd. Davon entfallen 57% auf Deutschland und 28% auf die Kernmärkte Großbritannien, Frankreich und Italien. In den neuen EU-Beitrittsländern in Mittel- und Osteuropa entwickelte sich das Portfolio dynamisch (+14%). In Deutschland betreute die DaimlerChrysler Bank ein Vertragsvolumen von € 14,3 (i. V. € 13,3) Mrd. Das Einlagengeschäft lag mit € 3,2 Mrd. nahezu auf Vorjahresniveau, die Zahl der Wertpapierdepots stieg von 11.500 auf 15.500. Zum Ende des ersten Quartals betreute die DaimlerChrysler Bank rund 940.000 Kunden, 8% mehr als vor einem Jahr.

## Mautsystem erfolgreich gestartet

- Der erfolgreiche Start des Toll Collect-Mautsystems am 1. Januar 2005 war für Financial Services ein wichtiger Meilenstein. Die Mauterfassung für Lkw über 12t auf deutschen Autobahnen verlief im ersten Quartal reibungslos. Bis Ende März wurden rund 4,5 Mrd. Mautkilometer korrekt erfasst. Financial Services ist am Toll Collect Konsortium mit 45% beteiligt.

# Übrige Aktivitäten

- **EADS behauptet führende Position bei Verkehrsflugzeugen**
- **Positive Entwicklung bei DaimlerChrysler Off-Highway**

	Q1 05	Q1 05	Q1 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	284	219	134	+63

Im Segment Übrige Aktivitäten sind unsere Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) sowie der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway enthalten. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften. Im Operating Profit des Vorjahres war noch der Ergebnisbeitrag unserer Beteiligung an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) enthalten, die seit dem 30. Juni 2004 als zum Marktwert bilanziertes Finanzinvestment in den Konzernabschluss einbezogen wird.

Das anteilige operative Ergebnis unserer Beteiligung an EADS geht in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein.

Der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten stieg von € 134 auf € 219 Mio.

## EADS

- Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), ein weltweit führendes Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, veröffentlicht ihre Zahlen zum ersten Quartal am 9. Mai 2005.
- Im Jahr 2004 war Airbus mit 320 (i. V. 305) ausgelieferten Verkehrsflugzeugen der weltweit größte Hersteller. Darüber hinaus behauptete Airbus seine weltweite Führungsposition beim Auftragseingang. In den ersten drei Monaten des Jahres 2005 wurden 87 (i. V. 67) Flugzeuge an die Kunden übergeben.
- Das Airbus A380-Programm liegt im Zeitplan. Im Januar 2005 wurde das weltweit größte Passagierflugzeug der Öffentlichkeit vorgestellt. Im April 2005 unternahm der A380 erfolgreich seinen Erstflug. Airbus beabsichtigt, die ersten Flugzeuge im Jahr 2006 an die Kunden auszuliefern. Derzeit liegen 154 Aufträge und feste Kaufzusagen für den A380 vor.

- Nur 18 Monate nach dem Programmstart ist die Produktion des militärischen Transportflugzeugs A400M im Januar 2005 angelaufen. Ab dem Jahr 2009 werden die bislang 180 bestellten Maschinen an die europäischen Kunden ausgeliefert.
- Im Februar 2005 startete die neue, leistungsgesteigerte Trägerrakete Ariane 5 ECA erfolgreich vom europäischen Weltraumbahnhof in Kourou.

## DaimlerChrysler Off-Highway

- Zum Ende des ersten Quartals zeichnet sich für den weltweiten Dieselmotorenmarkt im Off-Highway-Bereich eine positive Entwicklung ab.
- Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway steigerte seinen Umsatz im ersten Quartal um 23% auf € 378 Mio. Zuwächse wurden vor allem in den Bereichen Schiffsmotoren und Power Generation (Motoren zur Stromerzeugung) erzielt.
- Der Auftragseingang lag mit € 474 Mio. unter dem hohen Vorjahreswert, der durch einen Nachfrageboom in China geprägt war.

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	Q1 2005	Q1 2005	Q1 2004	Q1 2005	Q1 2004	Q1 2005	Q1 2004
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	41.169	31.744	32.351	28.180	28.981	3.564	3.370
Umsatzkosten	(33.747)	(26.021)	(25.864)	(23.118)	(23.299)	(2.903)	(2.565)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>7.422</b>	<b>5.723</b>	<b>6.487</b>	<b>5.062</b>	<b>5.682</b>	<b>661</b>	<b>805</b>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.641)	(4.350)	(4.075)	(4.050)	(3.794)	(300)	(281)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.747)	(1.347)	(1.259)	(1.347)	(1.259)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	170	131	178	116	169	15	9
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	-	-	(17)	-	(17)	-	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>204</b>	<b>157</b>	<b>1.314</b>	<b>(219)</b>	<b>781</b>	<b>376</b>	<b>533</b>
Finanzergebnis	104	80	(389)	79	(393)	1	4
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>308</b>	<b>237</b>	<b>925</b>	<b>(140)</b>	<b>388</b>	<b>377</b>	<b>537</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	78	60	(505)	203	(310)	(143)	(195)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(12)	(9)	(8)	(7)	(7)	(2)	(1)
<b>Konzernergebnis</b>	<b>374</b>	<b>288</b>	<b>412</b>	<b>56</b>	<b>71</b>	<b>232</b>	<b>341</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>							
Ergebnis je Aktie	0,36	0,28	0,41				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,36	0,28	0,41				

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Services AG.

## Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	31. März 2005 (ungeprüft)	31. März 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004	31. März 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004 (ungeprüft)	31. März 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004 (ungeprüft)
(in Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
<b>Aktiva</b>							
Geschäftswerte	2.452	1.891	2.003	1.832	1.945	59	58
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.675	2.834	2.671	2.764	2.602	70	69
Sachanlagen	44.602	34.391	34.001	34.221	33.835	170	166
Finanzanlagen	9.679	7.463	7.043	7.208	6.767	255	276
Vermietete Gegenstände	37.160	28.653	26.711	3.555	3.099	25.098	23.612
<b>Anlagevermögen</b>	97.568	75.232	72.429	49.580	48.248	25.652	24.181
Vorräte	24.960	19.246	16.792	17.778	15.317	1.468	1.475
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.731	6.732	6.951	6.495	6.755	237	196
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	74.509	57.452	56.785	-	-	57.452	56.785
Sonstige Vermögenswerte	14.304	11.029	12.924	7.293	9.209	3.736	3.715
Wertpapiere	4.882	3.764	3.884	3.351	3.474	413	410
Zahlungsmittel	11.974	9.233	7.771	8.089	6.771	1.144	1.000
<b>Umlaufvermögen</b>	139.360	107.456	105.107	43.006	41.526	64.450	63.581
<b>Latente Steuern</b>	6.155	4.746	4.130	4.596	3.988	150	142
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1.475	1.137	1.030	1.037	953	100	77
<b>Summe Aktiva</b>	244.558	188.571	182.696	98.219	94.715	90.352	87.981
<b>Passiva</b>							
Gezeichnetes Kapital	3.415	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	10.465	8.069	8.042				
Gewinnrücklagen	39.321	30.320	30.032				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(8.525)	(6.573)	(7.166)				
Eigene Anteile	(19)	(15)	-				
<b>Eigenkapital</b>	44.657	34.434	33.541	25.739	25.439	8.695	8.102
<b>Anteile in Fremdbesitz</b>	875	675	909	641	885	34	24
<b>Rückstellungen</b>	55.957	43.147	41.566	41.994	40.506	1.153	1.060
Finanzverbindlichkeiten	100.345	77.373	76.620	8.185	8.680	69.188	67.940
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.610	15.121	12.914	14.906	12.704	215	210
Übrige Verbindlichkeiten	11.352	8.753	8.707	6.089	6.095	2.664	2.612
<b>Verbindlichkeiten</b>	131.307	101.247	98.241	29.180	27.479	72.067	70.762
<b>Latente Steuern</b>	2.830	2.182	2.189	(4.170)	(3.989)	6.352	6.178
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	8.932	6.886	6.250	4.835	4.395	2.051	1.855
<b>Summe Passiva ohne Eigenkapital</b>	199.901	154.137	149.155	72.480	69.276	81.657	79.879
<b>Summe Passiva</b>	244.558	188.571	182.696	98.219	94.715	90.352	87.981

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unter- schie- dets- betrag aus Währun- gs- umrech- nung	Markt- be- wertung von Wertpa- piere	Derivative Finanz- instru- mente	Anpassung der Pen- sionsver- pflichtungen		
<b>(in Millionen €)</b>									
<b>Stand am 1. Januar 2004</b>	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	-	34.481
Konzernergebnis	-	-	412	-	-	-	-	-	412
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	551	92	(282)	-	-	361
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									773
Veränderung durch Stock-Options	-	27	-	-	-	-	-	-	27
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(18)	(18)
<b>Stand am 31. März 2004</b>	2.633	7.942	29.497	(398)	425	1.945	(6.763)	(18)	35.263
<b>Stand am 1. Januar 2005</b>	2.633	8.042	30.032	(1.640)	127	1.858	(7.511)	-	33.541
Konzernergebnis	-	-	288	-	-	-	-	-	288
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	583	(16)	109	(83)	-	593
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									881
Veränderung durch Stock-Options	-	27	-	-	-	-	-	-	27
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(15)	(15)
<b>Stand am 31. März 2005</b>	2.633	8.069	30.320	(1.057)	111	1.967	(7.594)	(15)	34.434

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

## Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	Q1 2005	Q1 2005	Q1 2004	Q1 2005	Q1 2004	Q1 2005	Q1 2004
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
<b>(in Millionen)</b>							
Konzernergebnis	374	288	412	56	71	232	341
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	12	9	8	7	7	2	1
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(1)	(1)	(3)	(1)	(3)	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.823	1.406	1.280	115	101	1.291	1.179
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	2.398	1.849	1.383	1.833	1.365	16	18
Veränderungen der latenten Steuern	(770)	(594)	105	(513)	(109)	(81)	214
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(52)	(40)	317	(37)	322	(3)	(5)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(145)	(112)	(283)	(70)	(294)	(42)	11
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(398)	(307)	(91)	(306)	(91)	(1)	-
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	4	3	12	1	17	2	(5)
Veränderungen der Rückstellungen	464	358	428	309	405	49	23
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	-	-	17	-	17	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(36)	(28)	(79)	(28)	(79)	-	-
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	489	377	80	377	80	-	-
Veränderungen bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(2.914)	(2.246)	(1.873)	(2.204)	(1.949)	(42)	76
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	412	318	(187)	334	(205)	(16)	18
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.381	1.836	2.262	1.842	2.232	(6)	30
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	420	324	181	223	241	101	(60)
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>4.461</b>	<b>3.440</b>	<b>3.969</b>	<b>1.938</b>	<b>2.128</b>	<b>1.502</b>	<b>1.841</b>
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(5.914)	(4.560)	(3.824)	(1.188)	(1.114)	(3.372)	(2.710)
- Erwerb von Sachanlagen	(1.913)	(1.475)	(1.368)	(1.466)	(1.360)	(9)	(8)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(78)	(60)	(100)	(57)	(97)	(3)	(3)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	3.713	2.863	2.698	1.223	1.195	1.640	1.503
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	125	96	119	91	115	5	4
Erwerb von Beteiligungen	(97)	(75)	(192)	(79)	(192)	4	-
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	4	3	18	(2)	4	5	14
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(1.686)	(1.300)	(1.749)	4.936	6.862	(6.236)	(8.611)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	1.681	1.296	1.655	(5.319)	(7.067)	6.615	8.722
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(11.513)	(8.877)	(6.086)	1.069	989	(9.946)	(7.075)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	8.343	6.433	4.422	(1.064)	(864)	7.497	5.286
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	5.114	3.943	1.709	-	-	3.943	1.709
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	432	333	(498)	357	(513)	(24)	15
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(33)	(25)	(75)	(12)	(79)	(13)	4
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(1.822)</b>	<b>(1.405)</b>	<b>(3.271)</b>	<b>(1.511)</b>	<b>(2.121)</b>	<b>106</b>	<b>(1.150)</b>
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € 1.299 (\$ 1.685) in 2005 bzw. € (893) in 2004)	(724)	(558)	(2.514)	935	(1.597)	(1.493)	(917)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(4)	(3)	-	-	3	(3)	(3)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	-	-	-	(14)	1	14	(1)
Erwerb eigener Anteile	(19)	(15)	(18)	(15)	(18)	-	-
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(747)</b>	<b>(576)</b>	<b>(2.532)</b>	<b>906</b>	<b>(1.611)</b>	<b>(1.482)</b>	<b>(921)</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	272	209	180	192	161	17	19
<b>Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit &lt; 3 Monate)</b>	<b>2.164</b>	<b>1.668</b>	<b>(1.654)</b>	<b>1.526</b>	<b>(1.443)</b>	<b>142</b>	<b>(211)</b>
<b>Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit &lt; 3 Monate)</b>							
zu Beginn der Periode	9.572	7.381	10.767	6.381	9.469	1.000	1.298
zum Ende der Periode	11.736	9.049	9.113	7.906	8.026	1.143	1.087

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.



# Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

## 1. Grundlagen und Methoden im zusammengefassten Konzernabschluss

**Allgemeines.** Der zusammengefasste und ungeprüfte Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das am 31. März 2005 endende Quartal – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,2969, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 31. März 2005.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden. Die Darstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung wurde im Jahr 2004 hinsichtlich des Ausweises bestimmter Forderungen aus Finanzdienstleistungen geändert und führte zu Umgliederungen in der ungeprüften Konzern-Kapitalflussrechnung für das am 31. März 2004 endende Quartal. Weitere Informationen zu dieser Ausweisänderung, einschließlich der hiermit verbundenen Effekte auf bereits berichtete Beträge, sind in Anmerkung 2 enthalten.

Der Zwischenabschluss für das am 31. März 2004 endende Quartal wurde nachträglich angepasst, um die Reduzierung der Netto-Aufwendungen aus Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Zusammenhang mit Zuschüssen aus dem Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act (»Medicare Act«) zu berücksichtigen. Die nachträgliche Anpassung war verpflichtend durchzuführen, da DaimlerChrysler im dritten Quartal 2004 beschlossen hat, die Auswirkungen des Medicare Acts rückwirkend zum 1. Januar 2004 zu berücksichtigen. Das ursprünglich berichtete Konzernergebnis bzw. Ergebnis je Aktie für das am 31. März 2004 endende Quartal betrug € 393 Mio. bzw. € 0,39. Die Auswirkung des Medicare Act auf das Konzernergebnis bzw. das Ergebnis je Aktie für das am 31. März 2004 endende Quartal betrug € 19 Mio. bzw. € 0,02.

Infolge einer Anpassung der Bilanzierung von derivativen Instrumenten, die im Jahr 2004 nicht die Bedingungen für ein Hedge-Accounting erfüllten, ist das Finanzergebnis und das Konzernergebnis für das erste Quartal 2005 mit € 40 Mio. bzw. € 26 Mio. positiv beeinflusst.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise von hoher Aussagekraft für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2004 an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) (Form 20-F vom 28. Februar 2005) enthalten ist.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um dem Leser einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, wurde der ungeprüfte Zwischenabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese Angaben stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Informationen zu den Financial Services des Konzerns beinhalten das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Services AG. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services umfassen hauptsächlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die den Ansatz der bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten und die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

**Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungs-vorschriften.** Im Dezember 2004 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) Standard of Financial Accounting Statements (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) herausgegeben. SFAS 123R regelt die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen eine Gesellschaft eigene Eigenkapitalinstrumente gegen Güter oder Dienstleistungen tauscht. Darüber hinaus regelt SFAS 123R die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen einer Gesellschaft aus dem Bezug von Gütern oder Dienstleistungen Verbindlichkeiten entstehen, deren Höhe von dem Zeitwert der eigenen Eigenkapitalinstrumente abhängt oder die durch Ausgabe von eigenen Eigenkapitalinstrumenten beglichen werden können. Vergütungspläne, die als Eigenkapital auszuweisen sind, werden zum Gewährungszeitpunkt einmalig mit dem Zeitwert bewertet. Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, werden bis zu deren Ausgleich an jedem Bilanzstichtag mit dem Zeitwert bewertet. Ursprünglich war SFAS 123R zum 1. Juli 2005 auf alle ab diesem Datum ausgegebenen, modifizierten, zurückgekauften oder annullierten Vergütungspläne auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode anzuwenden. Der Zeitpunkt der Erstanwendung von SFAS 123R wurde aufgrund einer neuen Vorschrift der SEC bis zum Beginn des Geschäftsjahres 2006 verschoben; eine frühere Anwendung ist jedoch möglich. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von SFAS 123R auf den Konzernabschluss.

Im März 2005 hat das FASB die Interpretation (»FIN«) 47 »Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations – an interpretation of FASB Statement No. 143« herausgegeben. FIN 47 interpretiert eine bedingte Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen als das Vorliegen einer rechtlichen Verpflichtung, eine Tätigkeit im Zusammenhang mit der Stilllegung eines Vermögenswerts auszuführen, wobei der Zeitpunkt oder die Art der Ausführung von einem zukünftigen Ereignis abhängen. FIN 47 stellt zudem klar, dass eine bedingte Verpflichtung zu erfassen ist, wenn ihr Zeitwert zuverlässig schätzbar ist und gibt Hinweise, wann ausreichende Informationen vorliegen, um den Zeitwert einer Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen zuverlässig zu schätzen. FIN 47 ist spätestens zum Ende des Geschäftsjahrs 2005 anzuwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 47 auf den Konzernabschluss.

## 2. Darstellung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung

DaimlerChrysler hat in Vorperioden sämtliche Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen innerhalb der Konzern-Kapitalflussrechnung dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit zugeordnet. Diese Vorgehensweise führte dazu, dass hinsichtlich derjenigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die aus dem Verkauf von Vorräten resultierten, ein Zufluss von Zahlungsmitteln im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und ein Abfluss von Zahlungsmitteln im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit dargestellt wurde, obwohl aus konsolidierter Sicht keine Zahlungsströme bestanden. Beruhend auf Hinweisen von Mitarbeitern der SEC hat DaimlerChrysler im Jahr 2004 beschlossen, die Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, soweit sie direkt im Zusammenhang mit dem Verkauf von DaimlerChrysler-Produkten

stehen, auf Konzernebene dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zuzuordnen. Diese Darstellung führte im Ergebnis dazu, dass Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services eliminiert wurden. DaimlerChrysler hat darüber hinaus beschlossen, dass zu Zwecken der Vergleichbarkeit die Darstellung für das 1. Quartal 2004 ebenfalls geändert wird.

Die Zahlungsströme bezüglich der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht mit dem Verkauf von Vorräten in Verbindung stehen, sowie der Forderungen gegenüber Endkunden im Zusammenhang mit der Lieferung oder dem Verkauf über einen unabhängigen Händler, werden weiterhin innerhalb des Cash Flows aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln zum 31. März 2004, die Netto-Veränderung der Zahlungsmittel sowie der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit für das 1. Quartal 2004 blieben unverändert. Die Auswirkungen der Umgliederung auf die Cash Flows aus Geschäfts- und Investitionstätigkeit der Konzern-Kapitalflussrechnung für das 1. Quartal 2004 betragen:

Erste drei Monate 2004	
<b>Angaben in Mio. €</b>	
Cash Flow der Geschäftstätigkeit wie bisher berichtet	3.889
Aus dem Cash Flow der Investitionstätigkeit umgegliederte Beträge	80
Cash Flow der Geschäftstätigkeit nach Umgliederung	3.969
<hr/>	
Cash Flow der Investitionstätigkeit wie bisher berichtet	(3.191)
In den Cash Flow aus Geschäftstätigkeit umgegliederte Beträge	(80)
Cash Flow der Investitionstätigkeit nach Umgliederung	(3.271)

## 3. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler im Rahmen der weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von € 764 Mio. in bar, zuzüglich verschiedener direkt zuordenbarer Anschaffungsnebenkosten. MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe von MMC gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund € 266 Mio. in bar. Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen zusätzlichen Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis von € 394 Mio. in bar. Infolge dieser Transaktionen wurde der Anteil von MMC an MFTBC auf einen 20%-Minderheitsanteil reduziert. Insgesamt bezahlte DaimlerChrysler für den Mehrheitsanteil von 65% an MFTBC € 1.251 Mio. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kaufpreisen inklusive der direkt zurechenbaren Anschaffungsnebenkosten für die Erwerbe in den Jahren 2003 (€ 770 Mio.) und 2004 (€ 394 Mio.) sowie einem Betrag in Höhe von € 87 Mio., der im Rahmen der Anteilserwerbe an MMC durch den Konzern entrichtet wurde und

indirekt MFTBC zuzuordnen war. MMC wurde zum Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs an MFTBC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. DaimlerChrysler ordnet die konsolidierten Ergebnisse von MFTBC ab dem Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs dem Segment Nutzfahrzeuge zu. Vor diesem Zeitpunkt wurden die anteiligen Ergebnisse des Konzerns nach der Equity-Methode in das Segment Nutzfahrzeuge einbezogen.

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC durch DaimlerChrysler wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC-Fahrzeugen erkannt, die nach dem Juli 1974 produziert wurden. Während des zweiten und dritten Quartals 2004 hat DaimlerChrysler diese Qualitätsthemen umfassend beurteilt und notwendige technische Lösungen sowie die Vorgehensweise zur Behebung dieser Qualitätsprobleme festgesetzt. Die in den Zwischenabschlüssen des Jahres 2004 enthaltenen Aufwendungen basierten auf dem jeweiligen Stand der Untersuchungen und auf den von DaimlerChrysler vorgenommenen Schätzungen der wahrscheinlich anfallenden Kosten zur Behebung der Qualitätsprobleme.

Von den bei MFTBC im Jahr 2004 entstandenen Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen in Höhe von € 1,1 Mrd. wurden bei DaimlerChrysler (1) € 0,1 Mrd. noch im Finanzergebnis gebucht, da die Abschlüsse von MFTBC mit einem Monat Zeitversatz im Konzernabschluss einbezogen werden. Dieser Betrag betrifft das anteilige Ergebnis von DaimlerChrysler an Beträgen, die als Wertaufhellung von Einschätzungen einzustufen waren, die vor der Vollkonsolidierung von MFTBC vorgenommen wurden. Aufwendungen von (2) € 0,7 Mrd. wurden den Umsatzkosten des dritten Quartals 2004 zugeordnet, da sich diese auf den ersten Anteilserwerb von 43% der Anteile an MFTBC aus dem Jahr 2003 bezogen, für den die Kaufpreiszurordnung auf die Vermögensgegenstände und Schulden bereits abgeschlossen war. Dieser Betrag beinhaltet auch den 35%-igen Anteil der Minderheitsgesellschaften von MFTBC an diesen Aufwendungen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Erstkonsolidierung des im Jahr 2004 erworbenen 22%-Anteils an MFTBC (3) € 0,2 Mrd. den Geschäftswerten und (4) € 0,1 Mrd. den aktivierten latenten Steuern zugeordnet.

Im ersten Quartal des Jahres 2005 hat MFTBC die Untersuchung der Qualitätsthemen abgeschlossen und den Umfang der erforderlichen Maßnahmen abschließend festgelegt. Aufgrund der im Verlauf der Untersuchungen gewonnenen Informationen hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 eine Anpassung der Schätzung für wahrscheinliche Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen vorgenommen und hierdurch einen zusätzlichen Aufwand von € 5 Mio. erfasst. MFTBC erwartet, dass die Behebung der Mehrzahl der Qualitätsprobleme innerhalb eines Jahres abgeschlossen ist.

In den Verträgen über den Erwerb der 43% und 22% der Anteile an MFTBC wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler das Recht zu Kaufpreisanpassungen zusteht, sollte sich herausstellen, dass die in den Abschlüssen von MFTBC ausgewiesenen Rückstellungen für Produktgarantien unzutreffend sind. Die mit MMC diesbezüglich geführten Verhandlungen führten am 4. März 2005 zum Abschluss eines Vergleichs über Kaufpreisanpassungen zugunsten von DaimlerChrysler. Aufgrund der Vereinbarung erhielt DaimlerChrysler (1) den verbliebenen 20%-Anteil von MMC an MFTBC, (2) eine Zahlung in Höhe von € 72 Mio., (3) Wechsel zu einem Nennwert von insgesamt € 143 Mio., die in den folgenden vier Jahren in vier gleichen Raten fällig werden, und (4) bestimmte andere Vermögensgegenstände und Rechte für den Vertrieb von MFTBC-Produkten in einem asiatischen Markt. Im Gegenzug verzichtete DaimlerChrysler auf seine Ansprüche auf Kaufpreisminderung. Darüber hinaus haben beide Parteien die Bedingungen ihrer Zusammenarbeit in weiteren Vereinbarungen geregelt. Der geschätzte Marktwert der von MMC erhaltenen Entschädigung beträgt € 0,5 Mrd. und wurde in Übereinstimmung mit der Bilanzierung der Qualitätsmaßnahmen nach dem Mehrheitserwerb der Anteile dem Periodenergebnis und dem Goodwill zugeordnet. Die Umsatzkosten des ersten Quartals 2005 wurden entsprechend den im zweiten und dritten Quartal 2004 von DaimlerChrysler vereinnahmten anteiligen Verlusten (nach Steuern) für Qualitätsmaßnahmen um € 0,3 Mrd. reduziert. Der Geschäftswert an MFTBC wurde um € 0,2 Mrd. vermindert.

Durch diese Vereinbarung mit MMC erhöhte sich der Mehrheitsanteil von DaimlerChrysler an MFTBC von 65% auf 85% und der Gesamtkaufpreis für den Erwerb der Anteile an MFTBC verminderte sich auf € 1.014 Mio. DaimlerChrysler erwartet, die endgültige Zuordnung des Kaufpreises auf die Vermögensgegenstände und Schulden für den Erwerb des 20%-Anteils aus dieser Vereinbarung mit MMC im zweiten Quartal des Jahres 2005 abzuschließen. Zum 31. März 2005 ist aus dieser Transaktion ein steuerlich nicht abzugsfähiger Geschäftswert in Höhe von € 57 Mio. an MFTBC dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet.

#### 4. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Aufgrund der Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour, beides Produkte des Geschäftsbereichs smart, sowie aufgrund der Absenkung der erwarteten Fahrzeugabsätze hat DaimlerChrysler das Produktionsvolumen dieser Fahrzeuge reduziert. Die Lieferanten wurden über die geringeren Absatzzahlen informiert. Diese Entwicklungen führten einerseits zu höheren operativen Verlusten und zu gestiegenen Zahlungsmittelabflüssen und andererseits zur Annahme, dass diese Verlustsituation auch zukünftig anhalten wird. Dementsprechend untersuchte DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 die Werthaltigkeit der Buchwerte der Sachanlagen, die weitgehend unabhängig von anderen Vermögensgegenständen und Schulden des Konzerns Zahlungsströme generieren. Der smart roadster wird in einer Produktionsstätte in Frankreich hergestellt; die Gruppe von Vermögensgegenständen, die dem smart forfour zuzuordnen sind, bestehen aus Immobilienbesitz und Anlagen einer Produktionsstätte in Deutschland sowie aus gemieteten Anlagen bei Zulieferern, die jedoch in der Konzernbilanz von DaimlerChrysler ausgewiesen werden. Als Ergebnis der Werthaltigkeitsuntersuchung erfasste DaimlerChrysler außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 440 Mio. in den Umsatzkosten des Segments Mercedes Car Group. Der Abschreibungsbetrag stellt in Summe den Wert dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte übersteigen. Der nach den Abschreibungen verbliebene Buchwert der Vermögensgegenstände entspricht dem geschätzten Zeitwert der Grundstücke und Gebäude.

Aufgrund der ungünstigen Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2005 hat DaimlerChrysler beschlossen, die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen, die Preise für bestimmte Produkte zu senken sowie Händlern Verkaufsanreize für diese Produkte anzubieten. Infolgedessen ergaben sich Belastungen von € 97 Mio. durch Abschreibungen auf Vorratsbestände, höhere Verkaufsanreize und geringere Restwerte von Fahrzeugen, die als Verminderung der Umsatzerlöse bzw. Erhöhung der Umsatzkosten erfasst wurden. Weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart in Höhe von € 48 Mio. entstanden im Wesentlichen aufgrund Lieferantenanforderungen. In Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Geschäftsbereichs smart hat DaimlerChrysler darüber hinaus beschlossen, die Markteinführung des smart SUV, die für das Jahr 2006 geplant war, nicht weiter zu verfolgen. Infolge dieser Entscheidung mussten Werkzeuge und Anlagen in der vorgesehenen Produktionsstätte in Brasilien sowie sich im Bau befindliche Ausrüstungsgegenstände bei Lieferanten, für die feste Abnahmeverpflichtungen bestehen und für die keine anderweitige Verwendung besteht, mit € 61 Mio. abgeschrieben werden. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Zusätzlich sind Aufwendungen in Höhe von € 154 Mio. durch die Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen entstanden, die ebenfalls in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

Über die im ersten Quartal 2005 entstandenen Aufwendungen hinaus erwartet DaimlerChrysler im Verlauf des Jahres 2005 weitere Aufwendungen, die insbesondere im Zusammenhang mit Abfindungszahlungen an Mitarbeiter und mit der Kündigung von Lieferantenverträgen stehen.

#### 5. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Im Jahr 2001 hat der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des mehrjährigen Turnaround-Plans sahen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor.

Im ersten Quartal des Jahres 2005 ergaben sich keine zusätzlichen Aufwendungen oder Anpassungen für den Turnaround-Plan. Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Quartal des Jahres 2004 betragen € 17 Mio. (€ 10 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 16 Mio. und € 1 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Anpassungen beinhalteten Kosten im Zusammenhang mit der beabsichtigten Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2004 und 2005.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals wurden im ersten Quartal des Jahres 2004 um € (19) Mio. angepasst. Dieser Betrag wurde auf der Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet. In den ersten drei Monaten des Jahres 2004 wurden die Programme zur Frühpensionierung von 460 Beschäftigten angenommen. Zusätzlich wurden im ersten Quartal des Jahres 2004 1.808 Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt. Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind im ersten Quartal 2005 Abfindungszahlungen in Höhe von € 6 (2004: € 1) Mio. geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben.

Im ersten Quartal 2004 nahm die Chrysler Group zudem eine Anpassung auf zuvor vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen von € 39 Mio. vor. Darüber hinaus ergaben sich im ersten Quartal 2004 weitere Anpassungen von € (3) Mio. für Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen und Rückstellungen im Zusammenhang mit der Veräußerung oder Schließung von Aktivitäten.

Im ersten Quartal des Jahres 2005 leistete die Chrysler Group Zahlungen im Zusammenhang mit zuvor aufwandswirksam berücksichtigten Maßnahmen in Höhe von € 28 (2004: € 79) Mio. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2005 Zahlungen in Höhe von rund \$ 150 Mio. für die bereits aufwandswirksam berücksichtigten Maßnahmen. Im Jahr 2005 können möglicherweise weitere aufwandswirksame Anpassungen für den Turnaround-Plan, insbesondere infolge von Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten, entstehen.

Zum 31. März 2005 beträgt die Rückstellung für Maßnahmen zum Personalabbau € 154 (31. Dezember 2004: € 160) Mio. und die Rückstellung für sonstige Aufwendungen beläuft sich auf € 49 (31. Dezember 2004: € 60) Mio.

## 6. Geschäftswerte

Der Buchwert der Geschäftswerte hat sich in den ersten drei Monaten des Jahres 2005 um insgesamt € 112 Mio. reduziert. Der Geschäftswert von MFTBC verminderte sich in diesem Zeitraum um € 196 Mio. (siehe Anmerkung 3); die sonstigen Buchwertänderungen resultierten im Wesentlichen aus Wechselkurseffekten.

## 7. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.365	1.309
Kumulierte Abschreibungen	(841)	(806)
Buchwert	524	503
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.310	2.168
	2.834	2.671

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 31. März 2005 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbst erstellte oder selbst genutzte Software. In den ersten drei Monaten des Jahres 2005 waren Zugänge in Höhe von € 107 Mio. zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2005 € 47 (2004: € 38) Mio.

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

## 8. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.930	1.746
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.007	2.545
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.665	12.792
Geleistete Anzahlungen	41	75
	19.643	17.158
Erhaltene Anzahlungen	(397)	(366)
	19.246	16.792

## 9. Zahlungsmittel

Zum 31. März 2005 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Fristigkeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 184 (31. Dezember 2004: € 390) Mio.

## 10. Eigenkapital

In den ersten drei Monaten des Jahres 2005 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen etwa 0,4 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von € 15 Mio. erworben.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 6. April 2005 wurde DaimlerChrysler ermächtigt, bis zum 6. Oktober 2006 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens € 263 Mio. – das sind knapp 10% des Grundkapitals per 31. Dezember 2004 – zu erwerben.

Darüber hinaus wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu € 15 Mrd. mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien von DaimlerChrysler mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu € 300 Mio., nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren.

Die Hauptversammlung hat ebenfalls beschlossen, € 1.519 Mio. Dividende (€ 1,50 pro Aktie) für das Geschäftsjahr 2004 an die Aktionäre auszuschütten. Die Dividende wurde am 7. April 2005 an jene Aktionäre ausbezahlt, die am 6. April 2005 Aktieninhaber waren.

## 11. Aktienorientierte Vergütung

Die im Konzernergebnis für das erste Quartal 2005 bzw. 2004 enthaltenen Aufwendungen für aktienorientierte Vergütungsformen sind geringer als sie es bei der Bilanzierung von Zeitwerten für alle Vergütungsformen, die seit dem In-Kraft-Treten von SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« gewährt wurden, gewesen wären.

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübbaaren Optionsrechte für das erste Quartal 2005 bzw. 2004 ergeben hätten.

	Erste drei Monate	
	2005	2004
<b>Konzernergebnis (in Mio. €)</b>		
Konzernergebnis	288	412
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	19	15
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(21)	(28)
Pro-forma-Konzernergebnis	286	399
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>		
Ergebnis je Aktie	0,28	0,41
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,28	0,39
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,28	0,41
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,28	0,39

## 12. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 12a)	14.732	13.923
Steuern	3.375	3.134
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 12b)	25.040	24.509
	43.147	41.566

### a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

#### Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2005 und 2004 setzen sich wie folgt zusammen:

	Erste drei Monate 2005			Erste drei Monate 2004		
	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
<b>Angaben in Mio. €</b>						
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	176	70	106	147	57	90
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	456	150	306	459	146	313
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(570)	(169)	(401)	(575)	(154)	(421)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	152	50	102	90	35	55
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	66	-	66	70	-	70
Netto-Pensionsaufwendungen	280	101	179	191	84	107

**Zuwendungen an die Fondsvermögen.** Für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2005 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne € 34 Mio. Am 1. April 2005 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von € 10 Mio. vorgenommen.

## Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2005 und 2004 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Erste drei Monate	
	2005	2004
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	66	66
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	216	211
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(37)	(40)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	66	49
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	2	3
Netto-Aufwendungen	313	289

**Zuwendungen an die Fondsvermögen.** In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2005 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen.

## b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit.

Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2005	2004
	Stand zum 1. Januar	10.877
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	241	513
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(1.466)	(1.135)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	1.091	1.325
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	454	(37)
Stand zum 31. März	11.197	9.896

Da DaimlerChrysler davon ausgeht, dass die Aufwendungen von Rückrufaktionen, die in den Veränderungen von in früheren Jahren gewährten Produktgarantien enthalten sind, im Rahmen von Regressansprüchen gegenüber Lieferanten zu einem Großteil geltend gemacht werden können, wurden diese Ansprüche als sonstige Vermögenswerte bilanziert.

Darüber hinaus bietet der Konzern seinen Kunden erweiterte Service- und Wartungsverträge an, die separat in Rechnung gestellt werden. Die Umsätze aus diesen Verträgen werden zu Vertragsbeginn abgegrenzt und im Verhältnis der erwarteten Aufwendungen, auf Basis von Erfahrungswerten, über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Diese abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2005	2004
	Stand zum 1. Januar	1.115
Wechselkursveränderungen	50	33
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	126	124
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(109)	(111)
Stand zum 31. März	1.182	1.175

## 13. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. März 2005	31. Dez. 2004
	Anleihen	45.033
Schuldverschreibungen	8.409	6.824
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.588	17.061
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	408	438
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft	3.235	3.124
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	827	1.268
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	2.873	2.864
	77.373	76.620

## 14. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, wurde von der Tracinda Corporation gegen die DaimlerChrysler AG und einige Mitglieder ihres Aufsichtsrats und Vorstands im Jahr 2000 eine Klage mit der Behauptung eingereicht, dass die Beklagten bei der Einholung der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zu dem Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 gegen das US-Wertpapierrecht verstoßen und Betrug begangen haben. Das US-Berichtsgericht für den Bezirk Delaware erließ am 7. April 2005 in allen Punkten eine Entscheidung zu Gunsten der Beklagten, in welcher zu Lasten der Tracinda Corporation festgestellt wurde, dass keiner der behaupteten Verstöße oder Betrug begangen wurde.

Wie bereits berichtet, wurden im Jahr 2002 mehrere Klagen, darunter einige als Sammelklage deklarierte Klagen, gegen zahlreiche Unternehmen aus einer Vielzahl von Industriezweigen und Staaten erhoben. Mit den Klagen wurden Ansprüche wegen Praktiken des Apartheid-Regimes in Südafrika geltend gemacht.

Eine der Klagen richtet sich gegen die DaimlerChrysler AG, eine andere gegen eine ihrer U.S.-Tochtergesellschaften. Die Klagen sind für Zwecke vorgerichtlicher Beweisermittlung vor dem U.S. Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von New York zusammengefasst worden. Am 29. November 2004 hat das Gericht die Klagen auf Antrag einer der Beklagtengruppen, der auch die DaimlerChrysler AG angehörte, abgewiesen. Die Kläger haben dagegen Berufung eingelegt, welche sie später zurücknahmen, um dem Gericht die Gelegenheit zu geben, gewisse prozessrechtliche Fragen zu klären. Das Gericht hat diesbezüglich einen Beschluss verkündet. Eine Klägergruppe hat zudem beantragt, eine Berichtigung ihrer Klage zuzulassen. Dieser Antrag wurde vom Gericht am 31. März 2005 abgelehnt. Wir erwarten, dass die Kläger nunmehr erneut Berufung einlegen.

Wie bereits berichtet, hat die SEC eine förmliche Untersuchung wegen möglicher Verstöße seitens DaimlerChrysler gegen die Antibestechungs-, und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des US Foreign Corrupt Practices Act eingeleitet. DaimlerChrysler führt eine eigene interne Untersuchung über Zahlungen von bestimmten Konten durch und hat der SEC auf freiwilliger Basis Informationen über diese interne Untersuchung zur Verfügung gestellt. Vor kurzem hat das US-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) verlangt, dass DaimlerChrysler Informationen über die Zahlungen und Konten, die von der SEC untersucht werden, auch dem DOJ übermittelt. DaimlerChrysler hat sich bereit erklärt, diese Informationen auch dem DOJ zur Verfügung zu stellen. DaimlerChrysler's interne Untersuchung dauert an. Sofern das DOJ oder die SEC feststellen, dass Gesetzesverletzungen vorlagen, könnte gegen DaimlerChrysler die Verhängung von straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen, inklusive Geldstrafen, gefordert werden.

Wie in Anmerkung 31 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss für das Jahr 2004 der DaimlerChrysler AG beschrieben, sind gegen den Konzern darüber hinaus andere, bereits berichtete Gerichtsverfahren anhängig.

## 16. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2005 und 2004 wie folgt dar:

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
<b>Angaben in Mio. €</b>								
<b>Erste drei Monate 2005</b>								
Außenumsätze	9.562	10.731	8.072	2.995	384	31.744	-	31.744
konzerninterne Umsätze	821	4	442	572	57	1.896	(1.896)	-
Umsätze Gesamt	10.383	10.735	8.514	3.567	441	33.640	(1.896)	31.744
Operating Profit (Loss)	(954)	252	714	328	219	559	69	628
<b>Erste drei Monate 2004</b>								
Außenumsätze	10.960	12.060	6.182	2.840	309	32.351	-	32.351
konzerninterne Umsätze	714	-	430	532	78	1.754	(1.754)	-
Umsätze Gesamt	11.674	12.060	6.612	3.372	387	34.105	(1.754)	32.351
Operating Profit	639	303	268	221	134	1.565	(19)	1.546

## 15. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen als Bürge aus der Begebung von Bürgschaften (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	31. März 2005	31. Dez. 2004	31. März 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.632	2.334	186	207
Rückkaufverpflichtungen	1.746	1.646	513	536
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	453	464	341	360
Sonstige	128	128	95	97
	3.959	4.572	1.135	1.200

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 31. März 2005 beliefen sich diese Garantien auf € 48,2 Mrd. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Die DaimlerChrysler AG haftet gegenüber der Deutschen Bank AG für die Verbindlichkeiten ihrer Mitarbeiter aus dem Mitarbeiterkreditkartenprogramm für Geschäftsreisen, das von der Deutschen Bank AG aufgelegt wird. Aus dieser Garantie, die zum 31. Dezember 2004 € 651 Mio. betrug, haben sich bisher für die DaimlerChrysler AG keine Zahlungen größeren Umfangs ergeben. Durch eine im März 2005 geschlossene Zusatzvereinbarung, die die bestehende Rahmenvereinbarung ergänzt, wurde das Haftungsvolumen für den derzeitigen und künftigen Bestand an Mitarbeiterkreditkarten auf € 20 Mio. begrenzt.



Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftssystems von smart entstanden im ersten Quartal des Jahres 2005 im Segment Mercedes Car Group Aufwendungen in Höhe von € 800 Mio. Hiervon entfielen € 514 Mio. auf die zahlungsunwirksame Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie € 286 Mio. auf die Bildung von Rückstellungen für Sachverhalte, die in zukünftigen Perioden zu Zahlungen führen (siehe Anmerkung 4).

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2005 wurde das Segment Dienstleistungen in Financial Services umbenannt, um damit der konsequenten Fokussierung auf das Angebot von Finanzdienstleistungen Rechnung zu tragen.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2004 belastete MMC den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten mit € 20 Mio.

Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen weiteren Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis in Höhe von € 394 Mio. in bar. Infolge des Erwerbs und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2004 um € 4,3 Mrd. Aus der Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im ersten Quartal des Jahres 2005 ein Ertrag im Segment Nutzfahrzeuge in Höhe von € 276 Mio. (vgl. Anmerkung 3).

Bei der Chrysler Group resultierten im ersten Quartal des Jahres 2004 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan (vgl. Anmerkung 5) von € 17 Mio. Darüber hinaus entstanden bei der Chrysler Group im ersten Quartal des Jahres 2004 Aufwendungen in Höhe von € 58 Mio. im Rahmen eines Anreizprogramms zur Frühpensionierung von Facharbeitern, das von rund 1.000 Mitarbeitern angenommen wurde.

Im ersten Quartal des Jahres 2004 ergaben sich im Segment Financial Services Belastungen von € 279 Mio. aus dem Engagement bei Toll Collect. Diese resultierten aus der neuen vertraglichen Vereinbarung mit dem Bund vom 29. Februar 2004 und der damit notwendig gewordenen Neueinschätzung der erwarteten Aufwendungen. Im ersten Quartal 2005 entstanden aus dem Engagement bei Toll Collect Aufwendungen in Höhe von € 33 Mio.

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste ergibt sich wie folgt:

	Erste drei Monate	
	2005	2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Operating Profit der Segmente	559	1.565
Eliminierungen	69	(19)
Konzern-Operating Profit	628	1.546
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(289)	(208)
Zinsen und ähnliche Erträge	144	122
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(186)	(229)
Übriges Finanzergebnis	95	34
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(38)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungspositionen, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(154)	(302)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste	237	925

## 17. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Konzernergebnisses wie folgt:

	Erste drei Monate	
	2005	2004
<b>Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie</b>		
Konzernergebnis – »basic earnings per share«	288	412
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuld- verschreibungen (nach Steuern)	–	–
Konzernergebnis – »diluted earnings per share«	288	412
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,8	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	2,9	1,1
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.015,7	1.013,8
<b>Ergebnis je Aktie auf Basis des Konzernergebnisses</b>		
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,28	0,41
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,28	0,41

Stock-Options, die zum Bezug von 66,3 Mio. bzw. 50,6 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) für das erste Quartal des Jahres 2005 bzw. das erste Quartal des Jahres 2004 einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.



## **Investor Relations**

### **Stuttgart**

Telefon 0711 17 92261, 17 95277 oder 17 95256

Telefax 0711 17 94109 oder 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen finden Sie im Internet unter

**[www.daimlerchrysler.com](http://www.daimlerchrysler.com)**

## **Finanzkalender 2005**

### **Zwischenbericht Q2 2005**

28. Juli 2005

### **Zwischenbericht Q3 2005**

26. Oktober 2005

## **Konzeption und Inhalt**

DaimlerChrysler AG

Investor Relations

### **Publikationen für unsere Aktionäre:**

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Umweltbericht (deutsch und englisch)
- Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung (deutsch und englisch)

Investor Relations Angebot auf [www.daimlerchrysler.com/investor](http://www.daimlerchrysler.com/investor)

