

DAIMLERCHRYSLER



Q1 2006
Zwischenbericht

Inhalt

3 Konzernlagebericht	8 Mercedes Car Group	14 Quartalsabschluss
	9 Chrysler Group	18 Konzernanhang
	10 Truck Group	27 Finanzkalender
	11 Financial Services	
	12 Van, Bus, Other	

Q1

DaimlerChrysler-Konzern

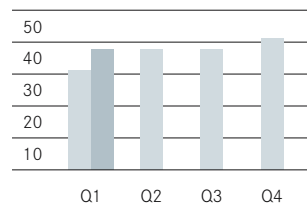
Werte in Millionen €

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Umsatz	37.185	31.744	+17 ¹
Westeuropa	11.847	10.004	+18
Deutschland	5.086	4.302	+18
USA	16.573	14.589	+14
Übrige Märkte	8.765	7.151	+23
Beschäftigte (31. 03.)	368.853	386.789	-5
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.384	1.347	+3
Sachinvestitionen	1.440	1.475	-2
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.984	3.440	-13
Operating Profit	891	628	+42
Konzernergebnis	299	288	+4
je Aktie (in €)	0,29	0,28	+4

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Anstieg um 12%.

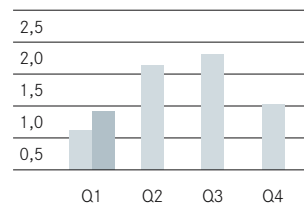
Umsatz

(in Milliarden €)



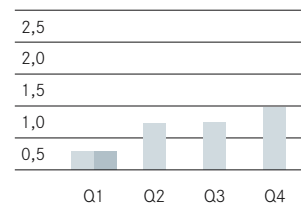
Operating Profit

(in Milliarden €)



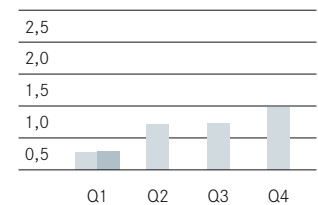
Konzernergebnis

(in Milliarden €)



Ergebnis je Aktie

(in €)



■ 2005
■ 2006

Konzernlagebericht

- Konzern-Operating Profit von 628 Mio. € auf 891 Mio. € gestiegen
- Konzernergebnis von 299 (i. V. 288) Mio. €
- Ergebnis je Aktie von 0,29 (i. V. 0,28) €
- Umsatz von 31,7 Mrd. € auf 37,2 Mrd. € gestiegen
- Für Gesamtjahr 2006 Operating Profit von über 6 Mrd. € erwartet

Geschäftsentwicklung

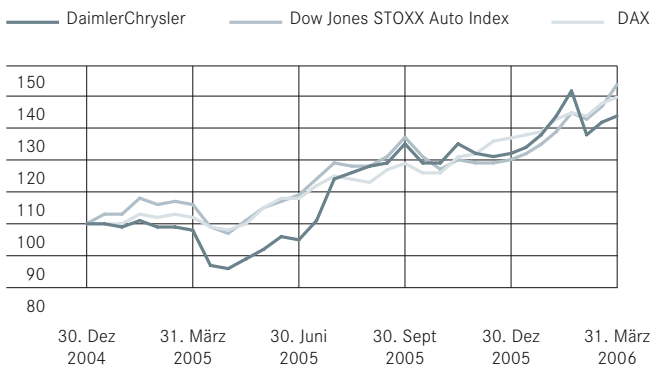
Günstige Entwicklung von Weltwirtschaft und Automobilkonjunktur

- Die Weltwirtschaft hat sich im ersten Quartal trotz anhaltend hoher Rohstoffpreise und steigender Zinsen sehr positiv entwickelt. Dies gilt insbesondere für die USA und China, aber auch für Japan, die meisten Schwellenländer sowie für einige westeuropäische Volkswirtschaften. In Westeuropa war eine leichte Belebung der Binnennachfrage festzustellen.
- Auch die weltweite Automobilnachfrage war insgesamt sehr erfreulich. Dies war vor allem auf das stabile gesamtwirtschaftliche Umfeld sowie eine Vielzahl neuer Fahrzeuge zurückzuführen. Während die Automobilmärkte in den USA, Westeuropa und Japan insgesamt einen stabilen Absatzverlauf verzeichneten, wiesen vor allem die asiatischen Schwellenländer zum Teil deutliche Zuwächse auf. Bei den Nutzfahrzeugen bewegte sich die weltweite Nachfrage insbesondere bei mittelschweren und schweren Lkw weiter auf dem hohen Vorjahresniveau.

Neues Managementmodell vorgestellt

- Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Managementmodell vorgestellt, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens verbessert und weiteres profitables Wachstum ermöglicht werden soll. Das Modell ist darauf ausgelegt, das Unternehmen weiter zu integrieren, die operativen Bereiche noch stärker auf die jeweiligen Kernprozesse zu fokussieren und die Zusammenarbeit im Unternehmen zu fördern. Darüber hinaus sollen Redundanzen verringert werden.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



- Zu den strukturellen Änderungen gehört die Konsolidierung und Integration aller Verwaltungsfunktionen, wie etwa Finanzen und Controlling, Personal, Strategie oder IT. Diese Funktionen werden gebündelt und berichten über das ganze Unternehmen hinweg an das jeweils für diese Funktion verantwortliche Mitglied des Vorstands. Überschneidungen zwischen der Konzernebene und den operativen Ebenen werden abgebaut. Durch die Integration der Verwaltungsfunktionen werden Berichtswege und Entscheidungsprozesse kürzer, schneller und schlanker; gleichzeitig wird die Komplexität im Unternehmen verringert.
- In diesem Zusammenhang haben wir entschieden, dass sich das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge unter dem Namen Truck Group auf das Kerngeschäft Lkw fokussieren wird. Busse und Transporter werden als eigenständige Geschäfte direkt geführt. Die Ergebnisse des Bus- und Transportergeschäfts werden ab dem ersten Quartal in dem neuen Segment »Van, Bus, Other« berichtet. Die Vorjahreswerte der betroffenen Segmente wurden an die neue Struktur angepasst.
- Durch die Beseitigung von redundanten Kapazitäten, die Konsolidierung von Verwaltungsfunktionen und die Optimierung von Prozessen wird sich die Mitarbeiterzahl über die nächsten drei Jahre um etwa 6.000 Mitarbeiter verringern. Diese Zahl entspricht rund 20% aller Verwaltungsstellen weltweit. Der Abbau soll über Frühpensionierungen und Ausscheidensvereinbarungen mit Abfindungen realisiert werden.
- Der Gesamtaufwand, der sich vor allem aus Abfindungen sowie Aufwendungen und Investitionen für die Harmonisierung und Standardisierung von Prozessen und Systemen zusammensetzt, wird in den Jahren 2006 bis 2008 voraussichtlich 2 Mrd. € betragen; davon werden voraussichtlich 0,5 Mrd. € den Operating Profit des laufenden Jahres belasten.

Entscheidungen zu smart und EADS getroffen

- Ende März haben wir weitere Maßnahmen beschlossen, um bei smart ab dem Jahr 2007 positive Ergebnisse zu erwirtschaften und die Marke nachhaltig zukunftssicher zu machen. Die geplanten Maßnahmen umfassen die konsequente Fokussierung auf den smart fortwo, die Einstellung des smart forfour, die Verankerung des smart fortwo als langfristig fester und wichtiger Bestandteil im Produktportfolio von DaimlerChrysler sowie die vollständige Integration von smart in die Organisation von Mercedes-Benz. Die für diese Maßnahmen erforderlichen Aufwendungen werden eine Größenordnung von voraussichtlich rund 1 Mrd. € erreichen; diese sind nahezu vollständig im Ergebnis des ersten Quartals berücksichtigt.
- Anfang April haben wir entschieden, unseren 30-prozentigen Anteil an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) auf 22,5% zu reduzieren. Der Marktwert des 7,5%-Anteils beträgt rund 2,0 Mrd. €. Die Abwicklung der Transaktion ist für den Zeitraum zwischen Januar und April 2007 vorgesehen; sie wird sich auf das Konzernergebnis des Jahres 2007 mit rund 1 Mrd. € positiv auswirken. Mit diesem Schritt konzentrieren wir uns weiter auf unser automobiles Kerngeschäft. DaimlerChrysler wird auch künftig mit mindestens 15% ein wesentlicher Anteilseigner der EADS bleiben.
- Im März 2006 haben wir nach Erhalt der Genehmigung durch die Kartellbehörden den im Dezember 2005 vereinbarten Verkauf der Off-Highway-Aktivitäten an den schwedischen Finanzinvestor EQT abgeschlossen.

Absatz und Umsatz im ersten Quartal deutlich gesteigert

- Im ersten Quartal 2006 hat DaimlerChrysler weltweit 1,15 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 6% übertroffen.
- Die Mercedes Car Group steigerte ihren Absatz um 14% auf 281.500 Fahrzeuge. Auch die Chrysler Group setzte mit 695.400 Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 4% mehr Fahrzeuge ab als im ersten Quartal des Vorjahres. Der Absatz der Truck Group lag mit 119.300 Lkw leicht unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Im ersten Quartal haben wir darüber hinaus 59.700 (i. V. 51.600) Transporter und 7.800 (i. V. 7.500) Busse abgesetzt. Das Geschäftsfeld Financial Services steigerte das Vertragsvolumen um 9% auf 116,3 Mrd. €.
- Der Konzernumsatz nahm aufgrund der erfreulichen Absatzentwicklung um 17% auf 37,2 Mrd. € zu; Wechselkursbereinigt betrug der Anstieg 12%.

Ertragslage

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

Werte in Millionen €	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Mercedes Car Group	(678)	(954)	+29
Chrysler Group	119	252	-53
Truck Group	426	698	-39
Financial Services	448	328	+37
Van, Bus, Other	423	234	+81
Eliminierungen	153	70	+119
DaimlerChrysler-Konzern	891	628	+42

Konzern-Operating Profit durch die Fokussierung auf den smart fortwo belastet

- **DaimlerChrysler** erzielte im ersten Quartal 2006 einen Operating Profit von 891 (i. V. 628) Mio. €. Die Ergebnisentwicklung beider Jahre war durch erhebliche Aufwendungen im Zusammenhang mit smart beeinflusst. So waren im abgelaufenen Quartal durch die Entscheidung, den smart forfour einzustellen, Aufwendungen in Höhe von 982 Mio. € zu berücksichtigen, während das erste Quartal des Vorjahres durch die Neuausrichtung des Geschäftsmodells mit 800 Mio. € belastet war. Weiterhin ergaben sich im Geschäftsfeld Mercedes Car Group Aufwendungen von 203 Mio. € im Zusammenhang mit der Fortführung des Personalanpassungsprogramms im Rahmen von CORE. Positiv wirkte im ersten Quartal 2006 ein Ertrag von 234 Mio. € aus dem Abgang des DaimlerChrysler Off-Highway-Geschäfts, das an den schwedischen Finanzinvestor EQT verkauft wurde. Dieser Ertrag ist im Segment Van, Bus, Other enthalten. Zusätzlich führte die Anpassung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen im Zusammenhang mit der Anwendung einer neuen Rechnungslegungsvorschrift zu einem Ertrag von 166 Mio. €. Das Vorjahresergebnis der Truck Group enthielt einen Sonderertrag von 276 Mio. €.
- Die operative Ergebnisentwicklung des Konzerns im ersten Quartal 2006 spiegelt insbesondere den höheren Absatz, weitere Effizienzsteigerungen sowie geringere Risikokosten bei Financial Services wider. Belastungen resultierten bei der Chrysler Group vor allem aus der negativen Nettopreisentwicklung infolge des wettbewerbsintensiven nordamerikanischen Marktes.
- Wechselkurseffekte haben den Operating Profit in der Berichtsperiode insgesamt nur leicht belastet. Positiven Ergebniseffekten im Rahmen der Umrechnung der Abschlüsse von Tochtergesellschaften in Euro, insbesondere durch die Aufwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro, standen im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Währungssicherungskurse gegenüber.

- Die **Mercedes Car Group** weist im ersten Quartal einen Operating Loss von -678 (i. V. -954) Mio. € aus. Die geplante Einstellung des smart forfour führte zu Aufwendungen von insgesamt 982 Mio. €, die überwiegend im Zusammenhang mit Risikovorsorgen für Ausgleichsleistungen an Vertragspartner sowie der Bewertung von Fahrzeugbeständen standen. Im Vorjahr waren für die Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart Aufwendungen von 800 Mio. € zu berücksichtigen. Darüber hinaus war das Ergebnis des ersten Quartals 2006 durch weitere Personalanpassungen bei Mercedes-Benz Pkw im Rahmen des Programms CORE mit insgesamt 203 Mio. € belastet. Bis zum Ende des ersten Quartals haben rund 7.800 Mitarbeiter freiwillige Ausscheidensvereinbarungen getroffen bzw. Regelungen zur Frühpensionierung in Anspruch genommen. Ein positiver Ergebniseffekt von 91 Mio. € resultierte aus der Anwendung einer neuen Rechnungslegungsvorschrift, die zu einer Anpassung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen führte.
- Ohne Berücksichtigung dieser Sachverhalte in beiden Jahren konnte die Mercedes Car Group ihr operatives Ergebnis deutlich steigern. Dies war durch ein höheres Absatzvolumen und einen verbesserten Modell-Mix bedingt, der insbesondere auf die Einführung der neuen S-, M- und R-Klasse zurückzuführen war. Ferner wirkten sich die im Rahmen des Programms CORE eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen positiv aus. Gegenläufig haben im Vergleich zum Vorjahr weniger günstige Währungssicherungskurse das Ergebnis negativ beeinflusst.
- Die **Chrysler Group** erzielte trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen in Nordamerika im ersten Quartal einen Operating Profit von 119 Mio. € gegenüber 252 Mio. € im Vorjahr.
- Der Ergebnisrückgang stand vor allem im Zusammenhang mit einer insgesamt negativen Nettopreisentwicklung und einer ungünstigeren Produkt- und Absatzstruktur. Positive Ergebniseffekte resultierten hingegen aus den gestiegenen Fahrzeugauslieferungen an Händler.
- Die **Truck Group** konnte im ersten Quartal einen Operating Profit von 426 (i. V. 698) Mio. € erwirtschaften. Das Vorjahresergebnis war durch einen Ertrag in Höhe von 276 Mio. € aus der Einigung mit der Mitsubishi Motors Corporation im Zusammenhang mit den Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation positiv beeinflusst.
- Durch das anhaltend hohe Absatzniveau bei einem gleichzeitig verbesserten Modell-Mix und durch Effizienzsteigerungen im Rahmen des Global Excellence Programms konnten höhere Aufwendungen im Rahmen neuer Fahrzeugprojekte sowie für die Erfüllung zukünftiger Emissionsvorschriften nahezu ausgeglichen werden. Aus der Anpassung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen im Zusammenhang mit der Anwendung einer neuen Rechnungslegungsvorschrift ergab sich zudem ein Ertrag von 55 Mio. €.

- Das Geschäftsfeld **Financial Services** konnte den Operating Profit im ersten Quartal 2006 von 328 Mio. € auf 448 Mio. € steigern.
- Zu diesem Ergebnisanstieg haben geringere Risikokosten, das höhere Geschäftsvolumen sowie die positive Ergebnisentwicklung von Toll Collect und die im Vergleich zum Vorjahr höhere Bewertung des US-Dollar beigetragen. Belastungen aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus konnten dadurch mehr als ausgeglichen werden.
- Der Operating Profit des Segments **Van, Bus, Other** verbesserte sich im ersten Quartal 2006 auf 423 Mio. € gegenüber 234 Mio. € im Vorjahr.
- Im Ergebnis ist ein Ertrag von 234 Mio. € aus dem Abgang des DaimlerChrysler Off-Highway-Geschäfts enthalten. Der im Dezember 2005 vereinbarte Verkauf an den schwedischen Finanzinvestor EQT konnte nach der Genehmigung durch die Kartellbehörden im ersten Quartal abgeschlossen werden.
- Die Transporter und Busse trugen ebenfalls positiv zum operativen Ergebnis des Segments bei. Der Operating Profit des Bereichs Transporter war durch eine sehr erfreuliche Absatzentwicklung sowie durch Aufwendungen für den Anlauf der neuen Sprinter-Generation geprägt. Der Bereich Busse konnte sein Ergebnis aufgrund eines höheren Absatzes und weiterer Effizienzsteigerungen verbessern.
- Der Ergebnisbeitrag der EADS war positiv, lag jedoch unter dem sehr hohen Vorjahresniveau. Der Ergebnisrückgang war unter anderem auf gegenüber dem Vorjahr weniger vorteilhafte Währungssicherungskurse insbesondere beim US-Dollar zurückzuführen, die durch Effizienzsteigerungen und höhere Volumina aber teilweise kompensiert werden konnten.

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

Werte in Millionen €	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Operating Profit	891	628	+42
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(322)	(289)	-11
Operatives Beteiligungsergebnis	(233)	(181)	-29
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(1)	0
Ergebnis vor Finanzergebnis	335	157	+113

- Das **Finanzergebnis** belief sich im ersten Quartal auf -60 (i. V. 80) Mio. €. Darin enthalten ist ein Anstieg des Beteiligungsergebnisses um 88 Mio. € auf 115 Mio. €, der im Wesentlichen aus dem verbesserten anteiligen Ergebnis unserer at-equity bilanzierten Beteiligung Toll Collect resultierte. Das auf -114 Mio. € zurückgegangene Zinsergebnis (i. V. -42 Mio. €) stand überwiegend im Zusammenhang mit der Bewertung

von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen werden können. Das Übrige Finanzergebnis lag bei -61 Mio. € gegenüber 95 Mio. € im Vorjahr. Im Rückgang spiegeln sich vor allem die im Vorjahresquartal enthaltenen Erträge aus Wertpapierverkäufen wider.

- Im ersten Quartal weist DaimlerChrysler ein **Konzernergebnis** von 299 (i. V. 288) Mio. € aus. Dem Anstieg im Operating Profit von 263 Mio. € standen im Wesentlichen das rückläufige Zinsergebnis und Übrige Finanzergebnis gegenüber. Die Aufwendungen aufgrund der Einstellung des Modells smart forfour bzw. die Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart im Vorjahr belasteten das Konzernergebnis mit 604 Mio. € bzw. 512 Mio. €.
- Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,29 € gegenüber 0,28 € im Vorjahresquartal.

Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von 3,0 Mrd. € war gegenüber dem des Vorjahreszeitraums (3,4 Mrd. €) rückläufig. Der Rückgang stand insbesondere im Zusammenhang mit gestiegenen vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Darüber hinaus belasteten Abfindungszahlungen aus den Maßnahmen zur Personalanpassung bei der Mercedes Car Group (0,6 Mrd. €) und höhere Steuerzahlungen den Cash Flow der Geschäftstätigkeit. Gegenläufig führten der gegenüber dem Vorjahr geringere Aufbau von Vorratsbeständen sowie der höhere Anteil von Operate-Lease-Verträgen gegenüber Absatzfinanzierungsverträgen im Finanzdienstleistungsgeschäft zu einer Verbesserung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.
- Der Anstieg des **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** um 2,2 Mrd. € auf 3,6 Mrd. € war neben dem Anstieg der Vermieteten Gegenstände auf die Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden zurückzuführen. Hierbei wirkten vor allem geringere Zahlungseingänge auf bestehende Forderungen sowie geringere Erlöse aus dem Verkauf dieser Forderungen. Die Zahlungsabflüsse für neu abgeschlossene Finanzierungsverträge waren hingegen rückläufig, konnten aber die vorgenannten Effekte nicht kompensieren. Höhere Erlöse aus dem Verkauf von Unternehmen führten zu einer Entlastung des Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Wesentliche Ursache war der Verkauf des Geschäftsbereichs Off-Highway, aus dem sich ein Mittelzufluss von rund 0,8 Mrd. € ergab. Die Investitionen in Sachanlagen waren nahezu unverändert.
- Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,6 Mrd. €. Dieser resultierte vor allem aus der Rückzahlung (netto) von Finanzverbindlichkeiten und war gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,3 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, konnte aufgrund optimierter Prozesse im Liquiditätsmanagement von 12,6 Mrd. € auf 11,0 Mrd. € abgesenkt werden.

Vermögenslage

- Die Bilanzsumme verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 um 2,3 Mrd. € auf 199,3 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte in Höhe von -3,0 Mrd. € hätte sich ein Anstieg um 0,7 Mrd. € ergeben, der im Wesentlichen aus der Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultiert.
- Die Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen machen insgesamt 96,3 (31. Dezember 2005: 95,3) Mrd. € und damit 48% der gesamten Aktiva aus. Dabei wurde der Anstieg des Portfolios aus Operate-Lease- und Absatzfinanzierungsverträgen teilweise durch Effekte aus der Währungsumrechnung kompensiert. Die höheren Vorräte und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stehen im Zusammenhang mit dem unterjährigen Produktionsverlauf. Die Veränderung der Sonstigen Vermögenswerte war neben Wechselkurseffekten insbesondere auf einen Rückgang der zurückbehaltenen Anteilsrechte aus verkauften Forderungen (Asset-Backed-Securities) zurückzuführen.
- Die Rückstellungen gingen hauptsächlich aufgrund von Wechselkurseffekten zurück. Gegenläufig ergab sich ein Anstieg im Zusammenhang mit der geplanten Einstellung des smart forfour. Die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten war nahezu ausschließlich wechsellkursbedingt.
- Das Konzerneigenkapital zum 31. März 2006 in Höhe von 36,5 Mrd. € war gegenüber dem 31. Dezember 2005 nahezu unverändert. Ausschlaggebend für den leichten Anstieg war neben dem positiven Konzernergebnis die ergebnisneutrale Bewertung von Available-for-sale Wertpapieren. Gegenläufig reduzierten Effekte aus der Währungsumrechnung das Eigenkapital.
- Bereinigt um die im April 2006 vorgenommene Ausschüttung lag die Eigenkapitalquote zum 31. März 2006 bei 17,6% (31. Dezember 2005: 17,3%). Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,5% (31. Dezember 2005: 24,8%). Der Anstieg der Eigenkapitalquoten war im Wesentlichen auf die rückläufige Bilanzsumme zurückzuführen.

Mitarbeiter

- Zum Ende des ersten Quartals 2006 waren bei DaimlerChrysler weltweit 368.853 (i. V. 386.789) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 171.176 (i. V. 184.936) in Deutschland und 96.531 (i. V. 98.701) in den USA tätig.

- Die Zahl der Beschäftigten verringerte sich gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres insbesondere aufgrund der Ende September 2005 eingeleiteten Personalanpassungen in der Mercedes Car Group (-6%) und der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts mit rund 7.000 Beschäftigten. In der Chrysler Group ging die Zahl der Beschäftigten um 3% zurück. Bei der Truck Group und bei Financial Services bewegte sich die Mitarbeiterzahl in der Größenordnung des Vorjahres.

Ausblick

- DaimlerChrysler geht davon aus, dass sich das Wachstumstempo der Weltwirtschaft im weiteren Jahresverlauf gegenüber dem ersten Quartal wieder leicht verringern wird. Die wesentlichen Ursachen hierfür sind die hohen Rohstoffpreise, insbesondere der Preis für Rohöl, weiter anziehende Zinsen sowie globale Ungleichgewichte wie das wachsende außenwirtschaftliche Defizit der USA. Unter der Voraussetzung stabiler Rahmenbedingungen sollte die Weltwirtschaft im Jahr 2006 in der Größenordnung des Vorjahres wachsen.
- Parallel zur Entwicklung der Weltwirtschaft dürfte auch die Dynamik der globalen Automobilnachfrage etwas nachlassen. Für das Gesamtjahr 2006 gehen wir daher von einer Wachstumsrate in der Größenordnung des Vorjahres aus. Während für die USA und Westeuropa bestenfalls ein Marktvolumen auf Vorjahresniveau zu erwarten ist, sollten fast alle großen Schwellenländer deutlich zulegen. Ein leichtes Wachstum ist in Japan zu erwarten. Die weltweite Nutzfahrzeugnachfrage dürfte sich im Jahr 2006 weiterhin auf hohem Niveau bewegen. Wir gehen davon aus, dass der Wettbewerbsdruck durch die bestehenden Überkapazitäten weiter zunehmen wird.
- DaimlerChrysler erwartet für das Jahr 2006 einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres (2005: 4,8 Mio. Fahrzeuge).
- Bei der Mercedes Car Group rechnen wir für das Gesamtjahr bei einem verbesserten Modell-Mix mit einem Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. Die Produktoffensive geht mit der neuen GL-Klasse, dem CL-Coupé auf Basis der neuen S-Klasse, dem modellgepflegten Roadster SL und vor allem mit der neuen Generation der E-Klasse, die wir Mitte April vorgestellt haben, auch im laufenden Jahr weiter. Bei smart werden wir uns auf den smart fortwo fokussieren. Gleichzeitig wird das Effizienzsteigerungsprogramm CORE weiter konsequent umgesetzt.
- Die Chrysler Group geht für das Jahr 2006 bei einem unveränderten schwierigen Marktumfeld von einem stabilen Absatz aus. Insgesamt werden wir im Jahresverlauf zehn neue Modelle in den Markt einführen, wobei ein Großteil erst in der zweiten Jahreshälfte bei den Händlern verfügbar sein wird. Die Chrysler Group wird deshalb ihre Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität, Qualität und Kundenzufriedenheit auch im laufenden Jahr mit Nachdruck fortsetzen.

- Die Truck Group erwartet für das Gesamtjahr 2006 einen stabilen Absatz. Mit dem leichten Lkw Mitsubishi Fuso Canter mit Hybridantrieb, dem Schwerlast-Lkw Stratosphere der Marke Western Star und dem leichten Verteiler-Lkw Sterling 360 werden wir unser Produktangebot im Jahr 2006 weiter modernisieren. Das Programm »Global Excellence« wird weiter intensiv umgesetzt.
- Das Geschäftsfeld Financial Services rechnet auch unter Berücksichtigung eines steigenden Zinsniveaus für den weiteren Jahresverlauf mit einem moderaten Wachstum des Vertragsvolumens. Financial Services wird die Kooperation mit den Fahrzeugsparten weiter intensivieren. Innerhalb der nächsten Jahre wollen wir die Kunden- und Händlerzufriedenheit weiter steigern und die Prozessqualität sowie die Effizienz verbessern.
- Bei den Transportern gehen wir aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter von einem geringeren Absatz als im Jahr 2005 aus. Für das Busgeschäft rechnen wir mit einem Absatz auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Die EADS plant für das Jahr 2006 mit einem stabilen Markt für zivile Flugzeuge, die Airbus-Auslieferungen sollten gegenüber dem Vorjahr weiter steigen.
- Für den DaimlerChrysler-Konzern rechnen wir für das Jahr 2006 mit einem leichten Umsatzzanstieg (2005: 149,8 Mrd. €).
- Die Beschäftigtenzahl wird aufgrund der Umsetzung der eingeleiteten Personalanpassungen bis zum Jahresende weiter zurückgehen.
- DaimlerChrysler erwartet für das Gesamtjahr 2006 eine Verbesserung der Ertragslage und einen Operating Profit von über 6 Mrd. €. Darin enthalten sind Belastungen für die Umsetzung des neuen Managementmodells (0,5 Mrd. €), für die Fokussierung auf den smart fortwo (1 Mrd. €) und für den Personalabbau bei der Mercedes Car Group (0,4 Mrd. €) sowie ein Ertrag aus dem Abgang des Off-Highway-Geschäfts (0,2 Mrd. €).

Vorausschauende Aussagen in diesem Zwischenbericht:

Dieser Zwischenbericht enthält 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 effektive Umsetzung unseres neuen Managementmodells, des CORE Programms der Mercedes Car Group, einschließlich des neuen Geschäftsmodells für smart, der erneute Kostensenkungsdruck vor dem Hintergrund der veröffentlichten Plänen zur Restrukturierung unserer wesentlichen Wettbewerber in Nordamerika, Unterbrechungen bei der Produktion oder der Auslieferung von Fahrzeugen, die auf Materialengpässen, Streiks der Belegschaft oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, der Abschluss anhängiger behördlicher Untersuchungen, 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 281.500 Einheiten deutlich über Vorjahresniveau**
- **Neue Modelle im Markt sehr erfolgreich**
- **Fokussierung der Marke smart auf den smart fortwo**
- **Operating Profit durch Sondereffekte belastet**

Werte in Millionen €

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(678)	(954)	+29
Umsatz	12.324	10.383	+19
Absatz	281.458	246.968	+14
Produktion	317.785	278.035	+14
Beschäftigte (31.03.)	100.344	107.077	-6

Absatz und Umsatz deutlich gesteigert

- Die Mercedes Car Group hat im ersten Quartal 281.500 Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 14% übertroffen. Auch der Umsatz konnte um 19% gesteigert werden. Aufgrund der Aufwendungen im Zusammenhang mit den Personalanpassungen (203 Mio. €) und der Fokussierung bei smart auf den fortwo (982 Mio. €) war ein Operating Loss von 678 Mio. € zu verzeichnen.

Neue Mercedes-Benz Modelle erfolgreich

- Der Absatz der Marke Mercedes-Benz stieg im ersten Quartal um 16% auf 255.200 Fahrzeuge. Zum Wachstum haben insbesondere die neue M-Klasse und die B-Klasse mit 25.400 bzw. 30.600 abgesetzten Fahrzeugen beigetragen. Nach dem erfolgreichen Start in Europa und Asien ist die neue S-Klasse seit Februar nun auch in den USA erhältlich. Insgesamt haben wir im ersten Quartal 25.400 Fahrzeuge der S-Klasse abgesetzt; die S-Klasse-Limousine hat dabei eine neue Bestmarke erzielt. Im März haben wir den modellgepflegten Roadster SL in den Markt eingeführt. Der Absatz der R-Klasse, die seit Herbst 2005 im US-Markt und seit Februar auch in Europa erhältlich ist, erreichte 8.200 Fahrzeuge. Bei C- und E-Klasse ergaben sich modellzyklusbedingte Rückgänge. Aufgrund der im zweiten Quartal anstehenden Einführung der neuen Generation erwarten wir bei der E-Klasse im weiteren Jahresverlauf eine Absatzbelebung.
- In Deutschland hat Mercedes-Benz den Pkw-Absatz im ersten Quartal um 10% auf 68.800 Fahrzeuge gesteigert. Außerhalb Deutschlands stieg der Absatz um 18% auf 186.400 Fahrzeuge.

Produktneueheiten in Detroit und Genf vorgestellt

- Auf der Detroit Motor Show feierte die GL-Klasse von Mercedes-Benz ihre Weltpremiere. Dieser völlig neue Geländewagen der Oberklasse, der ab Mai in den USA und ab September 2006 in Europa ausgeliefert wird, kombiniert eine hohe Geländegängig-

Absatz

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Gesamt	281.458	246.968	+14
Westeuropa	180.128	154.998	+16
Deutschland	75.705	70.455	+7
USA	48.304	49.800	-3
Japan	13.158	10.234	+29
Übrige Märkte	39.868	31.936	+25

keit mit einem überragenden Raumangebot, sehr komfortablen Fahreigenschaften und einem in dieser Klasse einzigartigen Luxus.

- Beim Auto-Salon in Genf haben wir die exklusiven Hochleistungsmodelle CLS 63 AMG und CLK 63 AMG sowie die in Technik, Design und Ausstattung weiter aufgewerteten Modelle der SL-Klasse und ihre AMG-Varianten SL 55 AMG sowie SL 65 AMG vorgestellt.
- Zu den herausragenden Neuheiten in Detroit und Genf zählte auch die zukunftsweisende BlueTec-Dieselschlechtechnologie. Im Herbst 2006 wird der E 320 BlueTec als sauberster Diesel der Welt in den US-amerikanischen Markt eingeführt.

Personalanpassungen an deutschen Standorten im Plan

- Im Rahmen des Personalabbauprogramms, das wir derzeit umsetzen, haben bis zum Ende des ersten Quartals rund 7.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet oder sind bereits ausgeschieden. Damit sind wir knapp sechs Monate nach dem Start unserem Ziel eines geplanten Abbaus von insgesamt 8.500 Stellen bereits sehr nahe gekommen.

Fokussierung der Marke smart auf den smart fortwo

- Der weltweite Absatz der Marke smart lag im ersten Quartal mit 26.200 Fahrzeugen auf Vorjahresniveau. Dabei konnte sich der smart fortwo mit einem Absatzzuwachs von 3% weiterhin gut behaupten.
- Wie Ende März angekündigt, wird sich die Marke künftig auf den smart fortwo fokussieren und alle Funktionen vollständig in die Mercedes-Benz-Organisation integrieren; damit sollen die Profitabilität von smart ab dem Jahr 2007 und die Zukunftsfähigkeit der Marke nachhaltig gesichert werden. Das Nachfolgemodell des smart fortwo werden wir im kommenden Jahr in Europa einführen.

Chrysler Group

- **Absatz und Verkäufe an Endkunden um jeweils 4% über Vorjahresniveau**
- **Neue Modelle als Auftakt der zweiten Produktoffensive vorgestellt**
- **Dodge Caliber in den Markt eingeführt**
- **Operating Profit von 119 Mio. €**

Werte in Millionen €

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Operating Profit	119	252	-53
Umsatz	12.572	10.735	+17
Absatz	695.356	666.675	+4
Produktion	674.312	681.938	-1
Beschäftigte (31.03.)	82.562	85.164	-3

Absatz

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Gesamt	695.356	666.675	+4
NAFTA	651.505	630.629	+3
USA	574.382	560.939	+2
Übrige Märkte	43.851	36.046	+22

Absatzsteigerung durch neue Modelle

- Die Chrysler Group hat im ersten Quartal die Verkäufe an Endkunden um 4% auf 690.700 Fahrzeuge gesteigert. Der Zuwachs ist vor allem auf den Markterfolg der neuen Produkte zurückzuführen, die im Jahr 2005 eingeführt wurden. Hierzu zählen vor allem der neue Dodge Charger mit 31.400 und der Jeep® Commander mit 20.200 Fahrzeugen. Der Marktanteil in den USA erhöhte sich im ersten Quartal auf 13,9% (i. V. 13,7%). Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA ging auf 608.200 (i. V. 618.000) Fahrzeuge zurück, die Reichweite lag bei 76 (i. V. 78) Tagen.
- Die Auslieferungen an die Händler stiegen um 4% auf 695.400 Fahrzeuge. Insbesondere aufgrund des Erfolgs der Chrysler 300/300C-Modelle und des Dodge Charger war bei den Personenwagen ein Anstieg um 19% auf 180.000 Fahrzeuge zu verzeichnen. Bei den Light Trucks stieg der Absatz um 11% auf 144.000 Fahrzeuge. Bei den Geländewagen, den Minivans und den Sports Tourern ging der Absatz hingegen leicht zurück.
- Der Umsatz lag mit 12,6 Mrd. € um 17% über dem Vorjahresniveau; in US-Dollar stieg der Umsatz um 7%. Aufgrund der verschärften Wettbewerbssituation ging der Operating Profit von 252 Mio. € auf 119 Mio. € zurück.

Zweite Produktoffensive im Jahr 2006 angelaufen

- Im ersten Quartal 2006 hat die Chrysler Group die Produktion des kompakten Dodge Caliber aufgenommen. Dieses Fahrzeug zeichnet sich durch die sportliche Linienführung eines Crossover Fahrzeugs sowie eine ausgezeichnete Funktionalität des Interieurs aus. Mit seinem attraktiven Preis, der großen Auswahl an verschiedenen Benzin- und Dieselmotoren sowie dem Angebot links- und rechtsgesteuerter Varianten soll dieses Fahrzeug die internationale Verbreitung der Marke Dodge vorantreiben. Die Montage des Dodge Caliber erfolgt im Werk Belvidere (Illinois); in diesem Werk kann in der Montage je nach Bedarf schnell und flexibel zwischen bis zu vier verschiedenen Modellen gewechselt werden.

- Zu den weiteren Modellneheiten des Jahres 2006 zählen die kompakten Geländewagen Jeep® Compass und Jeep® Patriot, der neue Jeep® Wrangler als Zwei- und Viertürer sowie die Modelle Chrysler Aspen, Dodge Nitro und der Dodge Ram Chassis-Cab. Diese neuen Modelle wurden auf der Basis bereits existierender Plattformen entwickelt und können in verschiedenen Werken der Chrysler Group flexibel produziert werden. In den kompakten Fahrzeugen werden auch alle Varianten des neuen sparsamen 4-Zylinder-Benzinmotors zum Einsatz kommen, der gemeinsam mit Mitsubishi Motors und Hyundai Motor entwickelt wurde.
- Im ersten Quartal hat die Chrysler Group auch verschiedene Konzeptfahrzeuge wie den Dodge Challenger und den Chrysler Imperial vorgestellt. Beide Fahrzeuge basieren auf der Plattform für große Personenwagen mit Hinterradantrieb. Darüber hinaus haben wir erstmalig auch den Dodge Rampage Pickup mit innovativen Lösungsansätzen für den Transport von Personen und Gütern sowie den Dodge Hornet, einen vielseitig einsetzbaren Kleinwagen mit europäischen Akzenten präsentiert.

Neue Regelungen zur Gesundheitsfürsorge für Angestellte und Pensionäre angekündigt

- Ab 1. Januar 2007 werden Angestellte der Chrysler Group, die nicht gewerkschaftlich organisiert sind, ihrem Rang und Gehaltsniveau entsprechend Beiträge zur Gesundheitsfürsorge leisten. Nicht staatlich krankenversicherte Pensionäre werden einen nach dem Einkommen zum Pensionierungszeitpunkt gestaffelten Anteil an den Kostenwachsen übernehmen. Staatlich versicherte Pensionäre werden anstelle von zusätzlichen Leistungen Zahlungen auf ein Gesundheitsfürsorgekonto erhalten. Die neuen Regelungen sind ein wichtiger Schritt zur notwendigen Kostenreduzierung bei der Chrysler Group; gleichzeitig erhalten die betroffenen Mitarbeiter und Pensionäre auch weiterhin attraktive Gesundheitsfürsorgeleistungen.

Truck Group

- **Weltweites Lkw-Geschäft in der Truck Group zusammengefasst**
- **Absatz nahezu auf hohem Vorjahresniveau**
- **Marktvolumen weiterhin auf hohem Niveau**
- **Operating Profit von 426 Mio. €**

Werte in Millionen €

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Operating Profit	426	698	-39
Umsatz	7.378	6.733	+10
Absatz	119.343	121.722	-2
Produktion	125.683	130.267	-4
Beschäftigte (31.03.)	83.733	84.274	-1

Absatz

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Gesamt	119.343	121.722	-2
Westeuropa	24.545	21.793	+13
Deutschland	14.011	11.654	+20
USA	39.557	39.011	+1
Südamerika	8.960	9.018	-1
Asien	28.748	36.853	-22
Übrige Märkte	17.533	15.047	+17

Konzentration auf Lkw

- Das neu geschaffene Geschäftsfeld Truck Group fokussiert sich auf das weltweite Lkw-Geschäft. Dadurch kann das Programm »Global Excellence« noch effizienter umgesetzt werden. Hauptziel des Programms ist es, das Lkw-Geschäft von der branchenüblichen Marktzyklizität unabhängiger zu machen und auch in Zeiten schwacher Märkte angemessen profitabel zu bleiben.

Umsatzanstieg im ersten Quartal

- Das Geschäftsfeld Truck Group konnte im ersten Quartal an die positive Absatzentwicklung des Vorjahres anknüpfen. Der Absatz erreichte mit 119.300 Fahrzeugen nahezu das hohe Vorjahresniveau. In einigen wichtigen Märkten haben wir Marktanteile hinzugewonnen. Der Umsatz erhöhte sich um 10% auf 7,4 Mrd. €. Der Operating Profit lag mit 426 Mio. € unter dem Vorjahreswert, der durch einen Sonderertrag von 276 Mio. € beeinflusst war.

Positive Absatzentwicklung in den Regionen Westeuropa, NAFTA und Japan

- Aufgrund des Erfolgs der Baureihen Actros, Atego und Axor, die mit der neuen BlueTec-Technologie angeboten werden, konnten wir in Westeuropa unseren Absatz um 2% auf 16.200 Lkw steigern. Mit BlueTec erfüllen unsere Lkw bereits heute die Euro-4- und Euro-5-Vorschriften. Vor allem wegen einer geringeren Nachfrage im Nahen und Mittleren Osten nahm der Absatz von Trucks Europa/Lateinamerika insgesamt um 7% ab.
- Der Absatz bei Trucks NAFTA stieg um 5% auf 50.700 Einheiten. Dies ist insbesondere auf die erfreuliche Entwicklung im Segment der schweren Lkw zurückzuführen, von der auch unsere Marken Freightliner und Western Star profitierten. Maßgebend für die hohe Nachfrage waren vor allem vorgezogene Käufe im Zusammenhang mit der neuen Abgasnorm EPA07.

- Der Absatz von Fuso lag bei 38.700 (i. V. 41.300) Fahrzeugen. Dem Anstieg im japanischen Markt um 25% auf 14.400 Einheiten steht ein Absatzrückgang in den Ländern außerhalb Japans um 19% auf 24.300 Fahrzeuge gegenüber. Ursache hierfür ist der starke Rückgang des indonesischen Marktes.

Integration von Fuso-Händlern

- Durch die zum 1. März 2006 vollzogene Integration von 26 Händlern in Japan kann Fuso künftig in den Kernfunktionen Verkauf und Service einheitliche Standards umsetzen und im Markt geschlossen auftreten.

Neues Entwicklungs- und Versuchszentrum

- Im ersten Quartal wurde mit der Errichtung eines Entwicklungs- und Versuchszentrums am Lkw-Montagestandort Wörth begonnen. Hiermit können die Bereiche Entwicklung und Produktion noch enger verzahnt werden. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2007 geplant.

Markteinführung des Sterling 360

- Zu Beginn des Jahres wurde der neue Lkw Sterling 360 in Nordamerika eingeführt. Ausgerüstet mit einem 4,9-Liter-Dieselmotor und einem Sechsgang-Automatikgetriebe kann der neue Lkw der Klassen 3 bis 5 im Fernverkehr, im leichten Verteilerverkehr und im Baustellenverkehr eingesetzt werden. Der Sterling 360 basiert auf dem Mitsubishi Fuso Canter und wird in Kawasaki, Japan, gefertigt. Dies ist ein weiteres Beispiel für die Realisierung von Synergieeffekten durch die enge Zusammenarbeit innerhalb der Truck Group.

Financial Services

- **Sehr positive Geschäftsentwicklung im ersten Quartal**
- **Vertragsvolumen weiter gestiegen**
- **Produktangebot weiter ausgebaut**
- **Operating Profit deutlich gesteigert**

Werte in Millionen € Q1 2006 Q1 2005 Veränd. in %

	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Operating Profit	448	328	+37
Umsatz	4.109	3.567	+15
Vertragsvolumen	116.301	106.917	+9
Neugeschäft	13.717	11.976	+15
Beschäftigte (31.03.)	11.156	11.379	-2

Financial Services setzt profitables Wachstum fort

- Das Geschäftsfeld Financial Services konnte im ersten Quartal an die positive Geschäftsentwicklung des Vorjahres anknüpfen. Das Neugeschäft übertraf mit 13,7 Mrd. € das Niveau des ersten Quartals 2005 um 15%. Das Vertragsvolumen lag mit 116,3 Mrd. € um 9% über dem Vorjahreswert, wechsellkursbereinigt betrug der Anstieg 3%. Der Operating Profit verbesserte sich auf 448 (i. V. 328) Mio. €.

Verbesserte Rahmenbedingungen in der Region Amerikas

- In der Region Amerikas (Nord- und Südamerika), dem wichtigsten Markt für Financial Services, konnten wir das Neugeschäft um 15% auf 9,8 Mrd. € ausweiten. Das Vertragsvolumen stieg von 77,1 Mrd. € auf 84,9 Mrd. €. Wechselkursbereinigt betrug der Zuwachs 2%. Dieser Anstieg ist insbesondere auf die sehr erfreuliche Entwicklung in Nordamerika, aber auch auf die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Märkten Südamerikas zurückzuführen.
- Ziel der im ersten Quartal initiierten Maßnahmen und Projekte sind neben der Verbesserung der Profitabilität und Kosteneffizienz vor allem eine höhere Händler- und Kundenzufriedenheit. Im Rahmen des »Truck Series Programms« haben wir gemeinsam mit den Händlern neue Finanzdienstleistungsprodukte zur Unterstützung des Lkw-Absatzes entwickelt. Durch die besonders enge Zusammenarbeit mit Freightliner gelang mit Hilfe eines individuell zugeschnittenen Leasingangebotes der Vertragsabschluss mit einem wichtigen Flottenbetreiber über den Verkauf von 1.200 Lkw der Marke Freightliner. Unsere Position als weltweit größter Nutzfahrzeugfinanzierer haben wir damit weiter ausgebaut.
- Darüber hinaus unterstützen wir die Händler durch schnelle und effiziente Prozesse bei der Bearbeitung von Leasing- und Finanzierungsgeschäften. So hat Chrysler Financial im ersten Quartal die Einführung eines automatisierten Kreditbewertungssystems in den USA abgeschlossen, das einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung bei den Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Händlern leistet.

Positive Entwicklung in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik

- Das Vertragsvolumen in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik übertraf mit insgesamt 31,4 Mrd. € das hohe Vorjahresniveau. In Westeuropa stieg das Vertragsvolumen um 3% und in den osteuropäischen Märkten um 5%. In Deutschland verantwortete die DaimlerChrysler Bank ein Vertragsvolumen von 15,2 (i. V. 14,3) Mrd. €; zum Ende des ersten Quartals wurden rund 994.000 Kunden betreut, 6% mehr als vor einem Jahr. In der Region Asien/Pazifik stieg das Vertragsvolumen um 15% auf 3,7 Mrd. €.
- Mit unserer Präsenz in den asiatisch-pazifischen Märkten leisten wir einen wichtigen strategischen Beitrag zur Erschließung neuer Marktsegmente und profitieren vom Wachstumspotenzial in dieser Region. Zur Unterstützung des Absatzes von Mercedes-Benz in Japan haben wir unsere Produktpalette zu Beginn des Jahres um die Händlerbestandsfinanzierung erweitert. In Japan werden wir im Laufe des Jahres die Unterstützung für den Absatz von Nutzfahrzeugen der Marke Mitsubishi Fuso weiter ausbauen.
- Mit dem Abschluss eines Rahmenabkommens zur Restschuldversicherung mit einem internationalen Versicherer haben wir weltweit einheitliche Bedingungen zur Absicherung ausstehender Kreditforderungen festgelegt und kleineren Märkten den Zugang zu günstigen Konditionen ermöglicht. Ziel ist es, künftig allen Leasing- und Finanzierungskunden einen exzellenten Versicherungsschutz gegen das Risiko der Zahlungsunfähigkeit wegen Arbeitslosigkeit, Krankheit oder Tod anbieten zu können.

Van, Bus, Other

- **Anhaltend hohe Nachfrage bei Transportern und Bussen**
- **EADS setzt erfreuliche Geschäftsentwicklung fort**
- **Verkauf von DaimlerChrysler Off-Highway abgeschlossen**
- **Operating Profit von 423 (i. V. 234) Mio. €**

Werte in Millionen €	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Umsatz	3.203	2.805	+14
Operating Profit	423	234	+81

Im neuen Segment Van, Bus, Other sind die Bereiche Transporter und Busse, unsere Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften enthalten. Die Bereiche Transporter und Busse waren bis zum Jahr 2005 Teil des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge; die Vorjahreswerte wurden daher entsprechend angepasst.

Der Verkauf des DaimlerChrysler Off-Highway-Geschäfts an den schwedischen Finanzinvestor EQT wurde im März 2006 abgeschlossen. Aus dem Abgang resultierte ein Ertrag von 234 Mio. €.

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 Van, Bus, Other stieg von 234 Mio. € auf 423 Mio. €.

Transporter

Werte in Millionen €	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Umsatz	1.948	1.626	+20
Absatz	59.724	51.631	+16
Produktion	60.936	55.916	+9
Beschäftigte (31.03.)	14.573	13.655	+7

- Der Bereich Mercedes-Benz Transporter hat im ersten Quartal 2006 weltweit 59.700 Fahrzeuge abgesetzt und damit ein Absatzplus von 16% erzielt. Der Umsatz lag bei 1,9 (i. V. 1,6) Mrd. €.
- Der Absatzzuwachs ist vor allem auf eine deutlich höhere Nachfrage im Segment mittelgroßer Transporter in Westeuropa zurückzuführen. Bei den Modellen Vito und Viano konnten wir den Absatz weltweit um 34% auf 21.000 Fahrzeuge kräftig steigern. Der Anstieg resultiert insbesondere daraus, dass es im Vorjahr aufgrund von Verzögerungen bei der Belieferung mit Dieseleinspritzpumpen zu Lieferausfällen gekommen war.
- Trotz des anstehenden Modellwechsels konnten wir den Absatz des Sprinter nochmals um 12% auf 37.400 Einheiten steigern. In der Region NAFTA wurden unter den Marken Mercedes-Benz, Dodge und Freightliner 6.900 Sprinter verkauft (+53%). Auch im deutschen Markt wurde ein erfreuliches Absatzplus von 20% auf 8.700 Einheiten erreicht.
- Ende Januar wurde der neue Sprinter der Öffentlichkeit vorgestellt; die ersten Reaktionen der Kunden sind sehr vielversprechend. Der Sprinter wird mit drei Radständen, vier verschiedenen Längen und in der Ausführung mit Normal-, Hoch- und Superhochdach angeboten. Der neue Sprinter verfügt über beste Voraussetzungen, um an die Erfolgsgeschichte des Vorgängermodells anknüpfen zu können.

Busse

Werte in Millionen €	Q1 2006	Q1 2005	Veränd. in %
Umsatz	781	680	+15
Absatz	7.840	7.460	+5
Produktion	8.253	8.285	-0
Beschäftigte (31.03.)	17.000	17.204	-1

- Der Absatz von Bussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion konnte im ersten Quartal um 5% auf 7.800 Einheiten gesteigert werden. Der Umsatz stieg um 15% auf 781 Mio. €.
- In Europa wurde beim Absatz das hohe Vorjahresniveau um 12% übertroffen. Dies ist vor allem auf den Zuwachs bei den Fahrgestellen sowie die erfolgreiche Stadtbusbaureihe Mercedes-Benz Citaro zurückzuführen. Bei den Überlandbussen ergab sich dagegen ein leichter Rückgang.
- Deutliche Absatzsteigerungen verzeichneten wir in der Region Lateinamerika, und zwar insbesondere im argentinischen Markt. Maßgeblich dafür waren vor allem Zuwächse im Stadtbussegment.
- Auch im Jahr 2006 behauptet der Bereich Busse seine Innovations- und Technologieführerschaft. Die im Jahr 2005 in Europa vorgestellten Busse Mercedes-Benz Travego, Citaro Low Entry und Integro sowie der Setra MultiClass 400 werden seit Jahresanfang 2006 flächendeckend mit den neuen Euro-4-Motoren der BlueTec-Technologie angeboten.

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 16. Mai 2006.
- In den ersten drei Monaten des Jahres 2006 hat Airbus 101 (i. V. 87) Flugzeuge an die Kunden übergeben.
- Im März absolvierte der neue Airbus A380 die eintausendste Flugstunde. Der Evakuierungstest verlief ebenfalls überaus erfolgreich. Die Zertifizierung des Airbus A380 liegt im Zeitplan, die erste Auslieferung ist noch für das laufende Jahr geplant. Für den A380 liegen derzeit 159 Bestellungen von 16 Kunden vor.
- Das spanische Innenministerium hat im ersten Quartal angekündigt, 48 Hubschrauber vom Typ EC 135 für seine Polizeikräfte zu erwerben. Damit bestätigt Eurocopter seine führende Marktposition als Partner der Sicherheitskräfte.
- Im Raumfahrtgeschäft erhielt die EADS den Auftrag für die Entwicklung und den Bau der ersten vier Navigationssatelliten und eines Teils der Bodeninfrastruktur für das neue europäische Satellitennavigationssystem Galileo sowie die Erprobung dieses Teilsystems.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft)

Angaben in Millionen €, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1 2006	Q1 2005	Q1 2006	Q1 2005	Q1 2006	Q1 2005
Umsatzerlöse	37.185	31.744	33.076	28.180	4.109	3.564
Umsatzkosten	(31.288)	(26.021)	(27.910)	(23.118)	(3.378)	(2.903)
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.897	5.723	5.166	5.062	731	661
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(4.531)	(4.350)	(4.228)	(4.050)	(303)	(300)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.384)	(1.347)	(1.384)	(1.347)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	353	131	345	116	8	15
Ergebnis vor Finanzergebnis	335	157	(101)	(219)	436	376
Finanzergebnis	(60)	80	(62)	79	2	1
Ergebnis vor Ertragsteuern	275	237	(163)	(140)	438	377
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	29	60	200	203	(171)	(143)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn) / Verlust	(1)	(9)	2	(7)	(3)	(2)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	303	288	39	56	264	232
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	(4)	-	(4)	-	-	-
Konzernergebnis	299	288	35	56	264	232
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	0,29	0,28				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	0,29	0,28				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	0,29	0,28				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	0,29	0,28				

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

Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	31. März 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005	31. März 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005 (ungeprüft)	31. März 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005 (ungeprüft)
Angaben in Millionen €						
Aktiva						
Geschäftswerte	1.857	1.881	1.792	1.822	65	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.118	3.191	3.062	3.133	56	58
Sachanlagen	36.244	36.739	36.075	36.565	169	174
Finanzanlagen	6.311	6.356	6.039	6.084	272	272
Vermietete Gegenstände	35.542	34.238	3.932	3.629	31.610	30.609
Anlagevermögen	83.072	82.405	50.900	51.233	32.172	31.172
Vorräte	19.999	19.139	18.678	17.674	1.321	1.465
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.437	7.595	7.172	7.348	265	247
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	60.720	61.101	-	-	60.720	61.101
Sonstige Vermögenswerte	8.394	8.731	4.545	4.654	3.849	4.077
Wertpapiere	4.726	4.936	4.337	4.502	389	434
Zahlungsmittel	6.317	7.711	5.261	6.894	1.056	817
Umlaufvermögen	107.593	109.213	39.993	41.072	67.600	68.141
Latente Steuern	7.298	7.249	7.095	7.060	203	189
Rechnungsabgrenzungsposten	1.365	1.391	1.261	1.299	104	92
Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	1.374	-	1.374	-	-
Summe Aktiva	199.328	201.632	99.249	102.038	100.079	99.594
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	2.649	2.647				
Kapitalrücklage	8.268	8.221				
Gewinnrücklagen	31.987	31.688				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(6.382)	(6.107)				
Eigene Anteile	-	-				
Eigenkapital	36.522	36.449	26.794	26.859	9.728	9.590
Anteile in Fremdbesitz	638	653	599	614	39	39
Rückstellungen	45.280	46.682	44.052	45.389	1.228	1.293
Finanzverbindlichkeiten	79.690	80.932	2.483	4.146	77.207	76.786
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.075	14.591	15.858	14.381	217	210
Übrige Verbindlichkeiten	8.425	9.053	5.999	6.561	2.426	2.492
Verbindlichkeiten	104.190	104.576	24.340	25.088	79.850	79.488
Latente Steuern	3.976	4.203	(2.365)	(2.309)	6.341	6.512
Rechnungsabgrenzungsposten	8.722	8.298	5.829	5.626	2.893	2.672
Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	771	-	771	-	-
Summe Passiva ohne Eigenkapital	162.806	165.183	72.455	75.179	90.351	90.004
Summe Passiva	199.328	201.632	99.249	102.038	100.079	99.594

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

Angaben in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2005	2.633	8.042	30.361	(1.878)	127	1.858	(7.621)	-	33.522
Konzernergebnis	-	-	288	-	-	-	-	-	288
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	583	(16)	109	(83)	-	593
Comprehensive Income, gesamt									881
Veränderung durch Stock-Options	-	27	-	-	-	-	-	-	27
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(15)	(15)
Stand am 31. März 2005	2.633	8.069	30.649	(1.295)	111	1.967	(7.704)	(15)	34.415
Stand am 1. Januar 2006	2.647	8.221	31.688	849	109	635	(7.700)	-	36.449
Konzernergebnis	-	-	299	-	-	-	-	-	299
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(407)	112	37	(17)	-	(275)
Comprehensive Income, gesamt									24
Veränderung durch Stock-Options	-	21	-	-	-	-	-	-	21
Ausgabe neuer Aktien	2	14	-	-	-	-	-	-	16
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(14)	(14)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	14	14
Sonstiges	-	12	-	-	-	-	-	-	12
Stand am 31. März 2006	2.649	8.268	31.987	442	221	672	(7.717)	-	36.522

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

Angaben in Millionen €	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1 2006	Q1 2005	Q1 2006	Q1 2005	Q1 2006	Q1 2005
Konzernergebnis	299	288	35	56	264	232
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	1	9	(2)	7	3	2
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	4	-	4	-	-	-
Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	(195)	(1)	(197)	(1)	2	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.748	1.406	99	115	1.649	1.291
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	1.540	1.849	1.529	1.833	11	16
Veränderungen der latenten Steuern	(279)	(594)	(281)	(513)	2	(81)
Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften	(111)	(40)	(107)	(37)	(4)	(3)
Veränderungen der Finanzinstrumente	139	(112)	138	(70)	1	(42)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(229)	(307)	(213)	(306)	(16)	(1)
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	1	3	(9)	1	10	2
Veränderungen der Rückstellungen	(60)	330	(22)	281	(38)	49
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(260)	377	(260)	377	-	-
Veränderungen bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:						
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.222)	(2.246)	(1.107)	(2.204)	(115)	(42)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	70	318	90	334	(20)	(16)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.695	1.836	1.687	1.842	8	(6)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(157)	324	(225)	223	68	101
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.984	3.440	1.159	1.938	1.825	1.502
Zugänge zum Anlagevermögen:						
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(6.749)	(4.560)	(1.651)	(1.188)	(5.098)	(3.372)
- Erwerb von Sachanlagen	(1.440)	(1.475)	(1.430)	(1.466)	(10)	(9)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(49)	(60)	(45)	(57)	(4)	(3)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	3.829	2.863	1.959	1.223	1.870	1.640
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	130	96	125	91	5	5
Erwerb von Unternehmen	(18)	(75)	(19)	(79)	1	4
Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen	897	3	906	(2)	(9)	5
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(1.681)	(1.300)	7.362	4.936	(9.043)	(6.236)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	1.479	1.296	(7.037)	(5.319)	8.516	6.615
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(7.700)	(8.877)	1.068	1.069	(8.768)	(9.946)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	5.210	6.433	(1.196)	(1.064)	6.406	7.497
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	2.500	3.943	-	-	2.500	3.943
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	139	333	113	357	26	(24)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(151)	(25)	(134)	(12)	(17)	(13)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(3.604)	(1.405)	21	(1.511)	(3.625)	106
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von (1.271) € in 2006 bzw. 1.299 € in 2005)	(591)	(558)	(2.435)	935	1.844	(1.493)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(2)	(3)	11	-	(13)	(3)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	28	-	(4)	(14)	32	14
Erwerb eigener Anteile	(14)	(15)	(14)	(15)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(579)	(576)	(2.442)	906	1.863	(1.482)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(138)	209	(127)	192	(11)	17
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(1.337)	1.668	(1.389)	1.525	52	143
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)						
zu Beginn der Periode	7.619	7.381	6.803	6.381	816	1.000
zum Ende der Periode	6.282	9.049	5.414	7.906	868	1.143

1 Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial 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 Konzernabschluss (»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.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden.

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 2005 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2005 an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) (Form 20-F vom 6. März 2006) 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 einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den ungeprüften Zwischenabschluss um ungeprüfte Informationen zu Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese 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 Financial Services AG. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services umfassen grundsätzlich 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 die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Januar 2006 hat DaimlerChrysler das Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode angewendet. Der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung von SFAS 123R ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat dargestellt. Weitere Informationen sind in Anmerkung 5 enthalten.

Im Januar 2006 hat DaimlerChrysler das Emerging Issues Task Force (»EITF«) 05-5 »Accounting for Early Retirement or Post-employment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« erstmals angewendet. Weitere Informationen sind in Anmerkung 4 enthalten.

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im April 2006 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) FASB Staff Position (»FSP«) FIN 46R-6 »Determining the Variability to Be Considered in Applying FASB Interpretation No. 46R« (»FSP FIN 46R-6«) herausgegeben, das die Anwendung von FASB Interpretation (»FIN«) No. 46 (revised December 2003), »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) regelt. FSP FIN 46R-6 regelt, wie Verträge oder Vereinbarungen, die Veränderungen in der Ergebnissituation einer Gesellschaft hervorrufen (d. h. Risiken und Chancen der Gesellschaft), von Verträgen oder Vereinbarungen unterschieden werden, die dieser Variabilität ausgesetzt sind oder die diese Variabilität reduzieren (d. h. variable Anteile). Eine Gesellschaft muss eine »Variable Interest Entity« (»VIE«) gemäß FIN 46R konsolidieren, wenn ihr Anteil an den Chancen und Risiken der VIE so groß ist, dass sie deren wesentlicher Nutznießer ist. FSP FIN 46R-6 verlangt, dass sich Gesellschaften, die variable Anteile an einer VIE halten, eher auf die wirtschaftliche Wirkung dieses Vertrags oder Vereinbarung konzentrieren als auf die rechtliche Ausgestaltung oder buchhalterische Abbildung des Vertrags oder der Vereinbarung als Vermögenswert oder Verpflichtung. FSP FIN 46R-6 stellt die folgenden Übergangsregelungen bereit: (1) prospektive Anwendung auf alle Gesellschaften, mit denen die berichtende Gesellschaft erstmals in Kontakt tritt mit Beginn des ersten Tages der ersten Berichtsperiode, die nach dem 15. Juni 2006 beginnt und (2) rückwirkende Anwendung vom Datum der Erstanwendung von FIN 46R. Falls die rückwirkende Anwendung gewählt wird, muss diese spätestens am Ende des ersten Geschäftsjahres, das nach dem 15. Juli 2006 endet, angewendet werden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von FSP FIN 46R-6 auf den Konzernabschluss.

2. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Off-Highway Aktivitäten. Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobilen Kerngeschäft hat DaimlerChrysler am 27. Dezember 2005 mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestands der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassen unter anderem die MTU-Friedrichshafen Gruppe sowie die Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der Verkauf wurde im ersten Quartal 2006 abgeschlossen. Der vom Erwerber entrichtete Kaufpreis bestand aus einer Zahlung in Höhe von 822 Mio. € in bar sowie aus einem gewährten Darlehen mit einem Marktwert von 58 Mio. €, das im Jahr 2018 fällig wird. Die verkauften Off-Highway Aktivitäten trugen mit einem Ertrag von 202 Mio. € nach Steuern zum Konzernergebnis bei. Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other wurde durch die veräußerten Aktivitäten mit 234 Mio. € positiv beeinflusst (vgl. Anmerkung 16). Der Veräußerungspreis kann aufgrund geschäftsüblicher Zusicherungen und Gewährleistungen, die in dem Verkaufsvertrag festgelegt sind, noch nachträglichen Änderungen unterliegen.

3. Wesentliche at equity einbezogene Unternehmen

EADS. Am 4. April 2006 hat DaimlerChrysler mit verschiedenen Finanzinstituten eine Vereinbarung über einen Terminverkauf von 7,5% der Anteile an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) abgeschlossen. Gleichzeitig hat DaimlerChrysler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot. Die Abwicklung des Termingeschäfts und damit die Realisierung des Verkaufs sind für den Zeitraum zwischen Januar und April 2007 vorgesehen. Da diese Transaktion nicht als eine Veräußerung zu werten ist, werden die zugrunde liegenden Anteile sowie weitere Anteile an der EADS in Höhe von 3%, die Gegenstand einer anderen Wertpapierleihe vom 7. Juli 2004 sind, weiterhin als Investment klassifiziert. Daher berücksichtigt DaimlerChrysler die Beteiligung an der EADS unverändert mit einer Anteilsquote von 33% nach der Equity-Methode im Konzernabschluss. Der Terminverkauf wird als ein derivatives Finanzgeschäft bilanziert; Veränderungen des Marktwerts nach der erstmaligen Bewertung des Derivats werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Toll Collect. Die DaimlerChrysler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Wird die Endgültige Betriebserlaubnis nicht bis spätestens zum 1. Januar 2007 erreicht, könnte dies zur Kündigung des Betreibervertrages durch die Bundesrepublik Deutschland führen. Toll Collect GmbH erwartet eine rechtzeitige Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis, diese jedoch nicht vor Juni 2006.

4. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Programme zur Frühpensionierung. Zum 1. Januar 2006 hat der Konzern die Bestimmungen von EITF 05-5 erstmals angewendet. In diesem Zusammenhang wurden Schätzungen hinsichtlich der Bonuszahlungen und sonstiger Anreize, die Arbeitnehmern im Rahmen der deutschen Regelungen zur Alterszeit, einem Programm zur Frühpensionierung, und anderen ähnlichen Programmen zur Frühpensionierung gewährt werden, geändert. Darüber hinaus war die Bilanzierung von damit in Verbindung stehenden Erstattungsleistungen anzupassen, die unter bestimmten Voraussetzungen von der deutschen Bundesregierung gewährt werden. Durch die Erstanwendung von EITF 05-5 ergab sich aus der Reduzierung der zugehörigen Rückstellung ein Ertrag in Höhe von 166 Mio. € (102 Mio. € nach Steuern und 0,10 € je Aktie), der überwiegend in den Umsatzkosten im ersten Quartal 2006 berücksichtigt wurde.

Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group.

Im September 2005 hat DaimlerChrysler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen, das eine Reduzierung der inländischen Belegschaft der Mercedes Car Group um 8.500 Stellen vorsieht. Der Personalabbau wird dabei überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen erfolgen und soll in der zweiten Hälfte des Jahres 2006 abgeschlossen sein. Die individuellen Ansprüche ermitteln sich auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren.

Zum 31. Dezember 2005 hatten rund 5.000 Mitarbeiter eine Ausscheidensvereinbarung unterschrieben. Weitere rund 2.800 Mitarbeiter haben in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 Aufhebungsverträge unterzeichnet, für die Kosten von 269 Mio. € anfallen. Von diesem Betrag wurden 203 Mio. € in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Quartal 2006 berücksichtigt und überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen. 66 Mio. € stehen aus in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für den Anpassungsfonds ERA (Entgeltrahmenabkommen) zur Verfügung. Dieser im Tarifvertrag geregelte Fonds beruht darauf, dass ein Teil der Lohn- und Gehaltssteigerungen früherer Jahre abgegrenzt wurde und zu einem späteren Zeitpunkt auszubehalten ist. Auf betrieblicher Ebene wurde vereinbart, dass der Anpassungsfonds bei DaimlerChrysler für Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen Verwendung finden soll. Sollten nach solchen Maßnahmen noch Mittel im Fonds vorhanden sein, werden diese in anderer Form an die Belegschaft weitergegeben. Die Verbindlichkeiten für Ausscheidensvereinbarungen haben sich in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €

Stand per 31. Dezember 2005	600
Zusätzliche Aufwendungen	203
Umbuchungen (ERA)	66
Zahlungen	(585)
Stand per 31. März 2006	284

Neuausrichtung smart. Zu Beginn des Jahres 2005 hat DaimlerChrysler beschlossen, das Produktionsvolumen des smart forfour zu reduzieren sowie die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und die Entwicklung des smart SUV nicht weiter zu verfolgen. Im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen entstanden im ersten Quartal 2005 Aufwendungen von 800 Mio. €.

Infolge von Anpassungen von ursprünglich getroffenen Annahmen für Personalmaßnahmen ergaben sich in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 Erträge von 2 Mio. €, die in den Verwaltungskosten berücksichtigt sind.

Vor dem Hintergrund der weiterhin rückläufigen Absatzentwicklung des smart forfour hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2006 beschlossen, die Produktion des smart forfour im Jahr 2006 einzustellen, die Marke smart auf den smart fortwo zu fokussieren und die Aktivitäten von smart bis zum Ende des Jahres 2006 in die Mercedes-Benz-Organisation zu integrieren.

Der smart forfour wird im Rahmen einer Produktionsvereinbarung von Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) hergestellt. DaimlerChrysler und MMC unterzeichneten im März 2006 eine Absichtserklärung, in der die Rahmenbedingungen für die Kündigung dieser Produktionsvereinbarung festgelegt wurden. Unter Zugrundelegung dieser Bedingungen entstanden im ersten Quartal 2006 Aufwendungen von 592 Mio. € für Ausgleichsleistungen an MMC und an Lieferanten, die Bestandteil der Umsatzkosten sind.

Weitere Aufwendungen von insgesamt 369 Mio. € ergaben sich in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 durch die Abwertung von Vorratsbeständen, höhere Verkaufsanreize, geringere erwartete Restwerte von smart Fahrzeugen sowie erwartete Zahlungen für die Restrukturierung des Vertriebsnetzes. Diese Aufwendungen sind als Verminderung der Umsatzerlöse (22 Mio. €) sowie in den Umsatzkosten (133 Mio. €) und in den Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen (214 Mio. €) berücksichtigt.

Im ersten Quartal 2006 wurden des Weiteren Pläne zur Verminderung des Personals am Standort Böblingen beschlossen. Die erwarteten Leistungen im Rahmen des Personalabbaus beinhalten die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie Abfindungszahlungen. Für die Personalmaßnahmen entstanden Aufwendungen in Höhe von 21 Mio. €, die Bestandteil der Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen sind.

Die gesamten Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart und für die Einstellung der Produktion des smart forfour sind dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet. Die Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die in Folgeperioden zu Zahlungsmittelabflüssen führen, haben sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Stand per 1. Januar 2005	-	-	-
Ursprüngliche Aufwendungen	-	286	286
Stand per 31. März 2005	-	286	286
Zusätzliche Aufwendungen, netto	24	266	290
Zahlungen	(16)	(443)	(459)
Stand per 31. Dezember 2005	8	109	117
Erträge durch Anpassung	(2)	-	(2)
Zusätzliche Aufwendungen	21	807	828
Zahlungen	(2)	(22)	(24)
Stand per 31. März 2006	25	894	919

Über die im ersten Quartal 2006 entstandenen Aufwendungen hinaus erwartet DaimlerChrysler im Verlauf des Jahres 2006 weitere Aufwendungen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Integration der Aktivitäten von smart in die Mercedes-Benz-Organisation stehen sowie zusätzliche Belastungen im Zuge des Personalabbaus. DaimlerChrysler geht davon aus, dass der Zahlungsmittelabfluss für die Sachverhalte, für die per 31. März 2006 Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten in Höhe von 919 Mio. € gebildet sind, noch im Jahr 2006 erfolgen wird.

5. Anpassungen aus der Erstanwendung

Aktienorientierte Vergütung. Zum 1. Januar 2006 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen des SFAS 123R auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode erstmals angewendet. Der Effekt aus der Erstanwendung von SFAS 123R reduzierte das Konzernergebnis im ersten Quartal 2006 um 4 Mio. € (0,00 € je Aktie; Steuereffekt 3 Mio. €).

6. Geschäftswerte

Der Buchwert der Geschäftswerte hat sich in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 um 24 Mio. € reduziert. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus Wechselkurseffekten.

7. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. März 2006	31. Dez. 2005
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.664	1.628
Kumulierte Abschreibungen	(970)	(941)
Buchwert	694	687
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.424	2.504
	3.118	3.191

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 31. März 2006 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbst erstellte oder erworbene und selbst genutzte Software. In den ersten drei Monaten des Jahres 2006 waren Zugänge in Höhe von 37 Mio. € zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2006 53 (2005: 47) 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:

Angaben in Millionen €	31. März 2006	31. Dez. 2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.931	1.906
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.248	2.924
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.916	14.414
Geleistete Anzahlungen	22	47
	20.117	19.291
Erhaltene Anzahlungen	(118)	(152)
	19.999	19.139

9. Zahlungsmittel

Zum 31. März 2006 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von 35 (31. Dezember 2005: 92) Mio. €.

10. Eigenkapital

In den ersten drei Monaten des Jahres 2006 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,3 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von 14 Mio. € erworben, die zu einem Veräußerungspreis in Höhe von 14 Mio. € an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 12. April 2006 wurde DaimlerChrysler ermächtigt, bis zum 12. Oktober 2007 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 264 Mio. € – das sind knapp 10% des Grundkapitals per 31. Dezember 2005 – zu erwerben.

Die Hauptversammlung hat ebenfalls beschlossen, € 1.527 Mio. Dividende (€ 1,50 pro Aktie) für das Geschäftsjahr 2005 an die Aktionäre auszuschütten. Die Dividende wurde am 13. April 2006 an jene Aktionäre ausbezahlt, die am 12. April 2006 Aktieninhaber waren.

11. Aktienorientierte Vergütung

Die im Konzernergebnis für das erste Quartal 2005 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 ausübenden Optionsrechte für das erste Quartal 2005 ergeben hätte.

Konzernergebnis (in Millionen €)	Erste drei Monate 2005
Konzernergebnis	288
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	19
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(21)
Pro-forma-Konzernergebnis	286
Ergebnis je Aktie (in €)	
Ergebnis je Aktie	0,28
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,28
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,28
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,28

12. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. März 2006	31. Dez. 2005
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 12a)	15.472	15.482
Steuern	3.323	3.396
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 12b)	26.485	27.804
	45.280	46.682

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2006 und 2005 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Erste drei Monate 2006			Erste drei Monate 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	215	97	118	176	70	106
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	474	145	329	456	150	306
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(639)	(198)	(441)	(570)	(169)	(401)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	191	57	134	152	50	102
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	71	-	71	66	-	66
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	312	101	211	280	101	179
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	4	-	4	-	-	-
Netto-Pensionsaufwendungen	316	101	215	280	101	179

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2006 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne 101 Mio. €. Am 3. April 2006 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von 18 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 2006 und 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Erste drei Monate	
	2006	2005
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	78	66
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	238	216
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(44)	(37)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	89	66
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(14)	2
Netto-Aufwendungen	347	313

Die DaimlerChrysler Corporation, eine Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, hat im März 2006 Änderungen bei den Gesundheitsfürsorgeleistungen angekündigt, die aktiven und pensionierten Mitarbeitern der Verwaltung, Mitarbeitern des Managements und des oberen Managements gewährt werden. Diese Änderungen sehen vor, dass aktive Mitarbeiter ab dem 1. Januar 2007 Beiträge für Gesundheitsfürsorgeleistungen in Abhängigkeit ihrer Hierarchieebene und ihrer Gehaltsstufe leisten werden. Pensionäre, die noch keinen Anspruch auf die staatliche Gesundheitsgrundversorgung haben (Alter unter 65 Jahre) werden einen nach dem Einkommen zum Pensionierungszeitpunkt gestaffelten Anteil an den jährlichen Gesundheitskostensteigerungen übernehmen. Pensionäre, die Anspruch auf die staatliche Gesundheitsgrundversorgung haben (Alter über 65 Jahre) werden anstelle von Leistungen aus einem Gesundheitsfürsorgeplan Zahlungen auf ein Gesundheitsfürsorgekonto erhalten. Aufgrund dieser Änderungen reduzierte sich der Anwartschaftsbarwert der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zum 1. Januar 2006 um voraussichtlich 0,5 Mrd. €. Die Auswirkungen der Neubewertung des Anwartschaftsbarwertes sind ab dem 1. Januar 2006 über die restliche Dienstzeit der aktiven Mitarbeiter ergebniswirksam zu berücksichtigen. Entsprechend werden sich die Netto-Aufwendungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Jahr 2006 voraussichtlich um 0,1 Mrd. € reduzieren; davon sind im ersten Quartal 2006 18 Mio. € berücksichtigt worden.

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2006 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen 1 Mio. €.

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 Millionen €	2006	2005
Stand zum 1. Januar	11.632	10.877
Wechselkursveränderungen	(156)	241
Inanspruchnahmen	(1.473)	(1.466)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	1.198	1.091
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(19)	454
Stand zum 31. März	11.182	11.197

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 Millionen €	2006	2005
Stand zum 1. Januar	1.548	1.115
Wechselkursveränderungen	(29)	50
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	169	126
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(129)	(109)
Stand zum 31. März	1.559	1.182

13. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. März 2006	31. Dez. 2005
Anleihen	46.584	47.432
Schuldverschreibungen	7.658	9.104
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.924	17.472
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	707	493
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft	3.222	3.205
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	18	27
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	3.577	3.199
	79.690	80.932

14. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind zwei Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, bei verschiedenen US-Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Fahrzeugen der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep® und Dodge der Baujahre 1982–1997 sich aufgrund fehlerhafter Lacke, Grundierungen oder Anwendungsverfahren ablöst, abblättert oder abspringt. Die Kläger fordern Schadenersatz sowie Strafschadenersatz, Erstattung der Reparaturkosten oder Reparatur sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Acht andere bereits berichtete Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

Wie bereits berichtet, sind über 80 als Sammelklagen deklarierte Klagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht anhängig gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, sechs weitere Kraftfahrzeughersteller bzw. Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Mit den Klagen wird geltend gemacht, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen, um die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau zu halten. Sie lauten auf Unterlassung sowie auf Schadenersatz in dreifacher Höhe im Namen aller Personen, die seit dem 1. Januar 2001 ein Neufahrzeug in den Vereinigten Staaten gekauft oder geleast haben. Die bei Federal Courts (Bundesgerichten) eingereichten Klagen wurden zu vorprozessualen Zwecken beim U.S. Bezirksgericht für den Bezirk Maine zusammengefasst, und die bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereichten Klagen wurden beim California Superior Court in San Francisco County zusammengefasst. Im März 2006 bestätigte das

Bundesgericht in Maine ausschließlich in Bezug auf den geltend gemachten Unterlassungsanspruch eine landesweit einheitliche Klasse von Käufern und Leasingnehmern und setzte die Entscheidung, ob eine oder mehrere einheitliche Schadensklassen nach einzelstaatlichem Recht bestehen, aus. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

Wie bereits berichtet, untersucht die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«), ob die Ad-hoc-Mitteilung der DaimlerChrysler AG vom 28. Juli 2005 über das Ausscheiden von Herrn Prof. Schrempp aus dem Unternehmen zum 31. Dezember 2005 rechtzeitig erfolgte. Sollte die BaFin feststellen, dass die Veröffentlichung nicht ordnungsgemäß erfolgte, könnte gegen DaimlerChrysler ein Bußgeld von bis zu 1 Mio. € festgesetzt werden. In einer damit zusammenhängenden Angelegenheit stellte die Staatsanwaltschaft Stuttgart die zuvor berichtete Untersuchung wegen angeblichen Insiderhandels mit DaimlerChrysler Aktien im Vorfeld der Ad-hoc-Mitteilung durch zwei hochrangige Mitarbeiter des Unternehmens ein. Im April 2006 stellte die Staatsanwaltschaft zudem die zuvor berichteten Ermittlungen wegen angeblicher Weitergabe von Insiderinformationen gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG ein. Im März 2006 wurde vom Landgericht Stuttgart, im Rahmen einer Schadenersatzklage von Aktionären der DaimlerChrysler AG wegen der angeblich verspäteten Ad-hoc-Mitteilung, die Zulässigkeit eines Musterverfahrens (KapMuG) festgestellt.

Wie in Anmerkung 31 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss für das Jahr 2005 der DaimlerChrysler AG beschrieben, sind gegen den Konzern darüber hinaus andere, bereits berichtete rechtliche Verfahren anhängig.

15. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse. Die Verpflichtungen aus der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	31. März 2006	31. Dez. 2005	31. März 2006	31. Dez. 2005
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.891	1.819	408	412
Rückkaufverpflichtungen	1.394	1.499	364	406
Sonstige Haftungsverhältnisse	230	249	124	125
	3.515	3.567	896	943

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien für bestimmte Verpflichtungen ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften gegenüber Dritten. Zum 31. März 2006 beliefen sich diese Garantien auf 53,2 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.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Mehrere bedeutende Zulieferer in der amerikanischen Automobilindustrie haben in den letzten zwölf Monaten gesetzliche Restrukturierungsverfahren eingeleitet, darunter Collins & Aikman Corporation (»C&A«) und Delphi Corporation (»Delphi«), die beide auch DaimlerChrysler mit Fahrzeugkomponenten beliefern. Eine länger andauernde Unterbrechung solcher Lieferungen, insbesondere

durch C&A, hätte negative Auswirkungen auf DaimlerChrysler, da diese Komponenten in den meisten Fahrzeugen der Chrysler Group, in der M- und R-Klasse sowie in den in Europa produzierten Transportern verwendet werden.

Delphi ersucht die Zustimmung des zuständigen Konkursgerichts zur Kündigung des Tarifvertrages für die gewerkschaftlich organisierten US-amerikanischen Mitarbeiter. Die betroffenen Mitarbeiter haben einen Streik angedroht, falls der Tarifvertrag gekündigt wird. Ein länger andauernder Streik würde die Produktion bestimmter Fahrzeuge der Chrysler Group unterbrechen. Darüber hinaus ist bezüglich der Situation bei Delphi die Versorgung der gesamten bestehenden Lieferkette sicherzustellen, um Produktionsunterbrechungen bei bestimmten Baureihen der Mercedes Car Group zu vermeiden.

16. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2006 und 2005 wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summe Segmente	Eliminierungen	DaimlerChrysler-Konzern
Erste drei Monate 2006								
Außenumsätze	11.637	12.548	6.728	3.503	2.769	37.185	-	37.185
konzerninterne Umsätze	687	24	650	606	434	2.401	(2.401)	-
Umsätze Gesamt	12.324	12.572	7.378	4.109	3.203	39.586	(2.401)	37.185
Operating Profit (Loss)	(678)	119	426	448	423	738	153	891
Erste drei Monate 2005								
Außenumsätze	9.562	10.731	6.035	2.995	2.421	31.744	-	31.744
konzerninterne Umsätze	821	4	698	572	384	2.479	(2.479)	-
Umsätze Gesamt	10.383	10.735	6.733	3.567	2.805	34.223	(2.479)	31.744
Operating Profit (Loss)	(954)	252	698	328	234	558	70	628

Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Führungsmodell vorgestellt. Im Rahmen dieses neuen Führungsmodells hat der Konzern unter anderem die Zusammensetzung der Segmente geändert und berichtet die Transporter- und Busaktivitäten zusammen mit dem Segment Übrige Aktivitäten. Als Folge dessen wurde das Segment Nutzfahrzeuge in Truck Group und das Segment Übrige Aktivitäten in Van, Bus, Other umbenannt. Die Segmentangaben für das Jahr 2005 wurden entsprechend an die veränderte Segmentzusammensetzung angepasst.

Durch den Abgang der Off-Highway Aktivitäten ergab sich im ersten Quartal 2006 ein Ertrag im Segment Van, Bus, Other in Höhe von 234 Mio. € (vgl. Anmerkung 2).

Bei der Mercedes Car Group entstanden im ersten Quartal 2006 Aufwendungen in Höhe von 203 Mio. € im Zusammenhang mit Personalmaßnahmen. Aufwendungen von 982 (2005: 800) Mio. € resultierten aus der Entscheidung die Produktion des smart forfour einzustellen bzw. im Vorjahr durch die Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart; hiervon entfielen 154 (2005: 514) Mio. € auf die zahlungsunwirksame Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie 828 (2005: 286) Mio. € auf die Bildung von Rückstellungen für Sachverhalte, die in zukünftigen Perioden zu Zahlungen führen (siehe Anmerkung 4).

Aus der bereits berichteten Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im ersten Quartal 2005 im Segment Truck Group ein Ertrag in Höhe von 276 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:

Angaben in Millionen €	Erste drei Monate	
	2006	2005
Operating Profit der Segmente	738	558
Eliminierungen	153	70
Konzern-Operating Profit	891	628
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(322)	(289)
Zinsen und ähnliche Erträge	182	144
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(296)	(186)
Übriges Finanzergebnis	(61)	95
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(1)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(118)	(154)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste	275	237

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:

Werte in Millionen € bzw. Millionen Aktien
mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie

Erste drei Monate
2006 2005

Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R – »basic earnings per share«	303	288
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuld- verschreibungen (nach Steuern)	-	-
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R – »diluted earnings per share«	303	288
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.018,4	1.012,8
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	8,5	2,9
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.026,9	1.015,7
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R		
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,29	0,28
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,29	0,28

Stock-Options, die zum Bezug von 47,3 Mio. bzw. 66,3 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 2006 bzw. das erste Quartal des Jahres 2005 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

Hauptversammlung

12. April 2006

Zwischenbericht Q1 2006

27. April 2006

Zwischenbericht Q2 2006

27. Juli 2006

Zwischenbericht Q3 2006

25. Oktober 2006

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)
- Bericht zur Nachhaltigkeit (deutsch und englisch)

www.daimlerchrysler.com/investor

